

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

Plannavn	Bybanen fra sentrum til Åsane Fløyfjelltunnelen, forlengelse til Eidsvåg
Arealplan-ID	PlanID 65840000 Områderegeringsplan
Saksnummer	PLAN-2022/20565
Utarbeidet av	Kjell Erik Myre / Eskild Bakke
Sist revidert	September 2022, forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

Private merknader – merknad til varsel om oppstart	
1	Randi Lucie Gabrielsen
2	Vidar Sætre
Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart	
3	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
4	Byantikvaren
5	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
6	Bergen brannvesen
7	BKK Nett AS
8	Statens vegvesen
9	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]
10	Sjøfartsmuseet
11	Mattilsynet
12	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
13	Avinor AS
14	Direktorat for mineralforvaltning
15	Bymiljøetaten, Bergen kommune
16	Helseverneheten, Bergen kommune
17	Kystverket Vest
Lag, institusjoner og foreninger – merknad til varsel om oppstart	
18	Fortidsminne-foreningen
19	Nabolaget Øvre-Eide

20	Naturvernforbundet i Hordaland
21	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
22	07000 Bergen Taxi
23	LUKS

Private merknader sendt til DSF, men som vurderes rettet mot andre DS svares ut på andre DS: Beboere Sudmanns vei m.fl. (se DS2)

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807502	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	27	<p>Randi Lucie Gabrielsen</p> <p>Sudmanns vei 14A (Merknad også oppsummert i DS2)</p>	<p>Peker på at flere kommunale institusjoner/anlegg er lokalisert i Sudmanns vei, med brukere som er særlig sårbare myke trafikanter som vil kunne påvirkes av økt trafikk. Peker på at det er et samfunnsansvar at disse sårbare gruppene ikke påtvinges et farligere trafikkmiljø enn nødvendig. Følgende grupper beskrives nærmere:</p> <p>100 elever i aldersgruppen 5-10 år ved Eventyrskogen skole, der de fleste ankommer gående/syklende i eller rundt rushtidene. (Viser til et felles innspill fra skolens FAU og rektor til trafikksikkerhetsplanen for Bergen kommune.)</p> <p>Utviklingshemmede beboere ved Heien bofellesskap har i sitt daglige program å gå turer i nærområdet.</p> <p>Voksne utviklingshemmede ved Sandviken Dagsenter går tur som en del av sine daglige aktiviteter. Flere bruker rullestol og Sudmanns vei foretrekkes ofte til turer, da alternative ruter i nærområdet er meget brattere og derfor vanskelige å ferdes i.</p> <p>Barn som bruker den kommunale lekeplassen i Sudmanns vei 16. Brukes både på dagtid og om ettermiddagen.</p> <p>Beskriver at gjennomgangstrafikk er unødvendig og uforsvarlig, og at det mest nærliggende alternativet er å lede trafikken fra Munkebotn videre via området ved Sandviken sykehus.</p> <p><i>Merknad ligger også i merknadsskjema for DS2.</i></p>	<p>Bybanen i Amalie Skrams vei medfører behov for ny tilkomst til boligområde Munkebotn. Planforslaget legge til rette for tilkomst fra Sandviksleitet ved Sandviken sykehus. Tilkomst via Amalie Skrams veg i bro stenges for biltrafikk og erstattes av ren gang-sykel-bro. Løsningen unngår ytterligere belastning av smale boligater i sør.</p>
2	37	Vidar Sætre	<p>Detaljerte forslag. Tegninger/illustrasjoner og nærmere beskrivelse av forslagene er vedlagt i merknaden.</p>	<p><u>Sandviken:</u> Merknad tas til orientering og har inngått i en totalvurdering av planløsningene.</p>

		<p>Foreslår å bruke dagens tunnelinn- og utganger til fra Fløyfjelltunnelen i Sandviken.</p> <p>Foreslår inn- og utkjøring til lokalveisystemet ved Åsanevn./Sandviksvn./ASv med mulig bybanestopp ved Gjensidigekrysset.</p> <p>Løsning for bil, bane og sykkel i Eidsvåg fra vest. En løsning der den forlengede Fløyfjelltunnelen munner ut i motorvegbakken vest for Eidsvåg istedenfor på dagens næringsområdet sør for motorvegen, Bybanen og G-/S-veg i bro over motorvegen i en 400m lang strekning. Dette vil gi mer attraktiv sykkelrute, bedre plassering av holdeplass og åpne for bedre arealutnyttelse i Eidsvåg.</p> <p>Forslår å bruke vestre løp i Selviktunnelen til Bybanen og bygge nytt løp for bil østenfor dagens løp.</p>	<p>Her er det mange hensyn å ta. Det gjelder både i forhold til eksisterende situasjon med bebyggelse, veg- og tunnelanlegg og til nye løsninger med bane, veg, sykkel og gangveger.</p> <p>Prosjektet har merket seg innspillene og vurdert disse sammen med rekke andre løsninger for å finne de mest optimale løsningene samlet sett for prosjektet.</p> <p><u>Eidsvåg:</u> <i>Merknadene er ikke tatt til følge.</i> I skisseprosjektet ble det gjort en omfattende vurdering av ulike kryss- og planløsninger i Eidsvåg. Hensikten var bl.a. å minimere «avtrykket» fra krysset og legge til rette for byutvikling, samtidig som en fikk til gode og trafikksikre løsninger for veg- og kryssløsningene.</p> <p><u>Bybanen Eidsvåg – Tertnes:</u> <i>Merknad tas til orientering og har inngått i en totalvurdering av planløsningene.</i> Her har prosjektet sett på ulike veg- og bybanetraséer. Hensynet til Jordalsvatnet er også vurdert og hensyntatt. Bystyret vedtok i møte 27.01.2021, sak 5/ 21, at bybanen skulle gå i lang tunnel fra Eidsvåg med holdeplass på nordøstsiden av Griggastemma.</p>
--	--	---	--

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807502	Offentlige (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
3	48	VA-etaten [nå: Bergen Vann]	<p><u>Generelt:</u> 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 uttalelse i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplaner skal vedlegges planforslaget 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><i>Merknad er tatt til følge.</i></p> <p><u>Generelt</u> Det har vært et tett samarbeid med Bergen vann i hele planprosessen. Innspill og krav fra de er gjennom denne prosessen ivarettatt i VA-rammeplanene som er utarbeidet.</p> <p><u>Spesielt for DSF</u> For delstrekning Fløyfjelltunnelen utarbeides det ikke egen VA-rammeplan, ettersom tiltak i dagsonene planlegges i delstrekning 2 og 3 og dekkes av VA-rammeplan for disse delstrekningene. Bestemmelsene for Fløyfjelltunnelen viser til VA-rammeplanene for tilgrensede planer (DS2 og DS3).</p> <p><u>Delstrekning 3</u> Det vises ellers til kommentarene under delstrekning 3.</p>

		<p>Det er nødvendig å legge til rette areal der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn 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-anlegg, 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 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>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.</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>	
--	--	---	--

			Må ta tilstrekkelig hensyn til eksisterende kommunale vann-, avløps- og overvannstunneler som krysser planområdet ved/nær Eidsvågtunnelen. Peker på at utbygger står ansvarlig ved eventuelle skader som påføres tunnel/ledningsanlegg som følge av tiltaket.	
4	34	Byantikvaren	<p><u>Generelt:</u> 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 traséen, og deler av den vedtatte traseen er heller ikke tilstrekkelig utredet. Dette gjelder i stor grad forlengelsen av Fløyfjelltunnelen 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 ulike reguleringsplanene. Reguleringsplanen må sikre at det stilles høye krav til detaljutforming og materialbruk.</p> <p>Ber om å få være i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i det videre planarbeidet.</p> <p><u>DSF spesifikt:</u></p> <p>Varslingsområdet går utover det området som Byantikvaren vurderte i forbindelse med Kulturminnegrunnlaget for Bybanen sentrum – Åsane i 2012. Innenfor det varslede influensområdet og</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>Merknadene er i hovedsak behandlet og kommentert i delstrekning 3. Undervegs i planarbeidet for bybaneprosjektet har det vært tett dialog med Byantikvaren.</p> <p>Byantikvaren har utarbeidet kulturminnedokumentasjon for planområdet og tilstøtende områder i <i>Kulturminnegrunnlag for bybanen Bergen Sentrum- Åsane (2012) og Tillegg til kulturminnegrunnlag - delrapport 3 (2018)</i>. Det vises til disse dokumentene for utfyllende informasjon om kulturminner og kulturmiljøer i og rundt planområdet.</p> <p>Reguleringsplanene er utarbeidet i tråd med Kulturminnestrategien i Bergen vedtatt i juni 2019.</p> <p>I planbeskrivelsen til de ulike delstrekningene er det beskrevet virkninger og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</p>

			utenfor Kulturminnegrunnlagets dokumenterte og analyserte område ligger store kulturhistoriske verdier knyttet til Eidsvågs tidligere historie som jordbruksland og vannforsyningskilde. Disse strukturene må dokumenteres og verdivurderes som grunnlag for videre valg av trase og tunnelpåslag.	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.
5	35	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]	<p><u>Generelt:</u> 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>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</p>	<p><i>Merknad tatt til orientering.</i></p> <p>Underveis i planarbeidet med bybaneprosjektet er det gjennomført flere møter med Statsforvalteren.</p> <p><i>Støy:</i> 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.</p> <p>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.</p>

		<p>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 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 Fløyfjelltunnelen 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 med tanke på å sikre tilfredsstillende steds- og bokvaliteter i Eidsvåg, et område der det planlegges byutvikling knyttet til bybanestoppet.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>DS3 og DSF</u> 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 mulig-</p>
--	--	--	---

				<p>gjøre etablering av boliger i byfortettingsområdene avsatt i KPA. Dette foreslås løst gjennom etablering av miljølokk og regulering av luftesjakt koblet til Fløyfjelltunnelen.</p> <p>I tillegg er det laget byutviklingsskisser ved Norturatomten for å danne et helhetlig bilde av utviklingsmulighetene her.</p>
6	36	Bergen brannvesen	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Den 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 utrykningskjøretøy. 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 sløkkevann. 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</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p>

			<p>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 nødetatens tilkomst- og innsatsmuligheter.</p> <p><u>DSF:</u> Det må gjennomføres beredskapsanalyser for forlengelse av Fløyfjelltunnelen. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.</p>	
7	31	BKK Nett AS	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Anlegg som drives i medhold av 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 132kV-forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken transformatorstasjon. - Ny 132kV-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</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge</i></p> <p>Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Nett AS.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

		<p>også vil medføre behov for fremføring av nye høyspenningskabler og etablering av nettstasjoner. BKK uttrykker at behovet for nye 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 kabeltraséer 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>Bybanetraséen:</u> De delene av traséen 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 traséen planlegges som daglinjestrekninger, vil den komme i konflikt med deres forsyningsanlegg i ulik grad.</p> <p>De informerer videre om at hovedkonfliktpunktene mellom vedtatt Bybanetrasé 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</p>	<p>stor omlegging i forbindelse med forlenget Fløyfjelltunnel. Atkomst til viktige anlegg i anleggsperioden vil bli ivaretatt.</p>
--	--	--	--

			<p>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. - Hovedtraséen for 11kV-kabler fra Koengen transformatorstasjon mot Bergen sentrum i Sandbrogaten. - OPI-kanal for 22kV-kabler i Åsamyrane. - Bybanetraséen 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 påregnes at linjen kan kobles ut. <p>Anleggsarbeid nært ved BKK Netts anlegg kan også implisere risiko for brudd på strømforsyningen, som følge av rystelser.</p> <p><u>Fløyfjelltunnelen – forlengelse til Eidsvåg:</u> BKK Nett informerer om at de har flere regionalnettsanlegg som ligger innenfor eller nært inntil den skisserte plangrensen.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Eidsvåg transformatorstasjon plassert på eiendommen gnr. 216 bnr. 543 og Jordal transformatorstasjon plassert på eiendommen gnr. 215 bnr. 12. BKK beskriver at de for begge disse stasjonene er avhengige av adkomst fra Åsaneveien via Eidsvågveien og Jordalsveien, og at det av beredskapshensyn er viktig at det til enhver tid sikres tilstrekkelig adkomst for at trailere kan transportere krafttransformatorer, apparatanlegg og lignende til transformatorstasjonene.</p> <p>Sandviken transformatorstasjon plassert på eiendommen gnr. 168 bnr. 1876. BKK beskriver at det av beredskapshensyn er viktig med tilstrekkelig adkomst for trailertransport via Amalie Skrams vei og nordre del av Fjellveien.</p> <p>BKK beskriver at de innenfor planområdet også har flere 45kV- og 132kV-forbindelser, som består av både kabel og luftledninger.</p> <p>BKK ber om at alle høyspenningsanlegg tas hensyn til i det videre planarbeidet. Herudner bør det også tas hensyn til at rystelser i grunnen kan forårsake skader på viktige forsyningsanlegg dersom anleggsarbeid utføres nær ved.</p>	
8	40	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 og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.</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. Stiller</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge.</i></p> <p>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.</p>

		<p>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> Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafiksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende med 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. Forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge</u> 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 Fløyfjelltunnelen 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> Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traséen, både offentlige og private. God koordinering mot disse planene er viktig for effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg. Vil særskilt trekke frem behovet for koordinering mot følgende planprosesser:</p>	<p>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge:</u> Faseplaner for anleggsgjennomføringen legger opp til at arbeidet med forlenget Fløyfjelltunnel skal starte så tidlig som mulig. Det er vurdert som nødvendig å åpne forlenget Fløyfjelltunnel før man kan starte arbeidet i dagens E39, Åsaneveien. Anleggsarbeidet med forlenget Fløyfjelltunnel må koordineres med Statens vegvesen sitt prosjekt Fløyfjelltunnelen sør.</p> <p><u>Koordinering mot andre planer:</u> 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.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Vågsbotn: SVV's 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 FV267 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> 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. Vegforurensningen her er godt dokumentert og må håndteres i to trinn:</p> <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 bybanetraséen er avklart. 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. Trasé langs østsiden av innsjøen vil bety samkjøring av SVV sin nedlegging av rensesystem på strekningen.</p> <p><u>Medvirkning i videre arbeid:</u> SVV peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid.</p>	<p><u>Eidsvågveien:</u> 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 for tilrettelegging av sykkel og gange rundt Eidsvågneset.</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>	
9	39	<p>Hordaland fylkeskommune (HFK)</p> <p>(nå: Vestland fylkeskommune (VLFK))</p>	<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 satsing. Videre utbygging vil også bedre bruken av kapasiteten i dagens infrastruktur. • 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 	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p>

			<p>sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanters behov.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjelltunnel 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 Fløyfjelltunnel. • 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. 	<p>Systemet for sørgående av- og påkjøringsramper ved Åsane terminal foreslås å legges om, som gir bedre 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.</p> <p>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.</p> <p>Reguleringsplan for Bybanen har som formål å regulere tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Reguleringsplan regulerer kun i liten grad utbyggingsareal langs traséen.</p> <p>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</p>
--	--	--	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjelltunnel 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 gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjelltunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til: <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 Fløyfjelltunnelen.</p> <p><u>Omhandler DSF:</u></p> <p>A. Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjelltunnel 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 Fløyfjelltunnel.</p> <p>B. Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjelltunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. anbefaler at</p>	<p>varelevering til eiendommene), i tillegg blir Christies gate stengt for gjennomkjøring med privatbil. Planen 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.</p> <p>Forlenget Fløyfjelltunnelen foreslås bred nok til at den kan åpnes for tovegs trafikk i ett løp. Å åpne <i>dagens</i> Fløyfjelltunnel for tovegstrafikk i ett løp er en del av prosjektet Fløyfjelltunnelen 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 Fløyfjelltunnel og Fløyfjelltunnelen sør må skje parallelt og koordineres videre. Reguleringsplan for Bybaneprosjektet (inkl. forlenget Fløyfjelltunnel) regulerer et stort nok (underjordisk) areal til at løsningen kan tilpasses flere alternativer for Fløyfjelltunnelen sør, og nøyaktige løsninger må avklares videre.</p> <p><u>DSF:</u></p>
--	--	--	---	---

			<p>det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.</p> <p>C. Anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjelltunnelen 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 Fløyfjelltunnelen.</p>	<p>Det har vært tett samarbeid med VLFK undervegs i planprosessen. Innspill vedr. økonomi/finansiering tar ikke planforslaget stilling til.</p> <p>Vi viser ellers til temaplanen «Trafikkplan sentrum» som ble sendt på høring sommeren 2022 og til plan for Fløyfjelltunnelen sør som Statens vegvesen har igangsatt planarbeidet for.</p> <p>Mhp. kollektivfelt i Fløyfjelltunnelen og på innfartsårene til Bergen ellers, pågår en egen utredning i regi av Statens vegvesen.</p>
10	<p>Saksnr. 201807500</p> <p>Doknr 56 / 57</p> <p>Obs annet saksnr.</p>	Sjøfartsmuseet	<p><u>DS3</u> og <u>DSF</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Prioritert område for kulturminne i vatn pga mølledrift i Eidsvåg på 1600-tallet. Vannkraft fra elv for mølledrift. Jf 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 funn som omfattes Lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminner, §14.</i></p>
11	5	Mattilsynet	<p>Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Utbygging av veier og jernbanelinjer og annen anleggsvirksomhet innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som befinner seg i jorda. Faren for 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</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>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</p>

			<p>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</u></p> <p>Det vil være anleggsarbeid i nærheten av Jordalsvannet, en av hovedråvannskildene for Bergen vannverk. Her må ROS-analyse spesielt omtale vern mot tilsig til drikkevannskilden og det må settes inn nødvendige forebyggende tiltak slik at råvannskilden Jordalsvatnet ikke blir forurenset.</p>	<p>planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensete masser, som inkluderer masser med potensial for planteskadegjørere, vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslaget (rapport RA-DS0- 009).</p> <p>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.</p> <p>Se også svar til merknad fra Bergen vann.</p>
12	19	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 vassdragslovverket.</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>Generelt: Det er gjennomført møte med NVE angående ROS-analyse. Også gjennomført møte om Jordalsvannet i Eidsvåg.</p> <p>Skredfare og flom er blant farene utredet i ROS-analyse (Risiko og Sårbarhet), se</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 konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken.</p>	<p>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.</p>
13	9	Avinor AS	<p>Ikke berørt.</p> <p>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.</p>	<p><i>Tatt til orientering.</i></p>

14	Saksnr. 201807500 Doknr 11 Obs annet saksnr.	Direktorat for mineralforvaltning	<p>DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.</p> <p>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.</p>	<i>Tatt til orientering.</i>
15	24 Obs annet saksnr.	Bymiljøetaten, Bergen kommune	<p>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>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 veg, 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><i>Merknad er tatt til følge</i></p> <p>Det er gjennomført flere møter med Bymiljøetaten. Bymiljøetatens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Bymiljøetaten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Hensynet til grønne kvaliteter i/langs veg- og baneanlegg er vektlagt, og fremgår av bestemmelser.</p> <p>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 trekker, beplantede buffere, gress i spor, gode koblinger til nærliggende blågrønne områder.</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>Peker på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for massedeponering og ut-transport. 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>Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenginngrep 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><u>Trafikkfaglige forhold:</u> En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrasé, 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>Massedeponering og ut-transport, se egen rapport for Massedisponeringsplan.</p> <p>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 det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslag (rapport RA-DS0-009).</p> <p>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.</p> <p>Trafikksikkerhet er beskrevet i planbeskrivelsene under blant annet Trafikksystem (Planområdet – dagens situasjon) og Samferdsel og mobilitet (Virkninger og konsekvenser av planforslaget).</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 avvik skal fremkomme tydelig i planen, begrunnes og dokumenteres.</p> <p>Valg av vegklasse skal begrunnes.</p> <p>Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.</p> <p>Det skal komme tydelig frem i planen dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.</p> <p>Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.</p> <p><i>Trafikksikkerhet:</i> Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Reguleringsplanforslaget (planbestemmelsene) beskriver for flere holdeplasser langs traséen at det skal opparbeides sykkelparkeringsplasser, og plasser for bysykler e.l.</p> <p><u>Spesielt for DS3:</u> Det er tatt hensyn til drikkevannskilde ved utarbeiding av planforslaget. Det er også hensyntatt blågrønn struktur ved Griggastemma og langs Ervikveien.</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>Viser 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><i>Avkjørsler:</i> 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><i>Veglys:</i> Veglys skal omtale og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p><i>Dokumentasjon i planarbeidet:</i> Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert mtp 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 veitekniske 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><u>Med tanke på sykkel generelt:</u> 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><u>DS1:</u> Peker på at byromsaksen fra Johanneskirken til Fjellveien skal være en del av overordnet blågrønn struktur i sentrum.</p>	
--	--	---	--

			<p><u>DSS:</u> Tilrettelegging for gående og kollektivtrafikk må vektlegges også utenfor bybanetraseen, som på strekningen mellom Bradbenken og Munkebotnstunnelen.</p> <p>Kommenterer at det bør vurderes å opprette snarveg for syklende og gående gjennom festningsområdet på Koengen, eventuelt som et tillegg til hovedsykkelruten ved Bontelabo.</p> <p><u>Øvrig medvirkning:</u> Bymiljøetaten ønsker i hensiktsmessig grad å bli involvert i planprosessen i tiden fremover, og vil komme tilbake med en nærmere angivelse av tema og områder som vi 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> <p>Bymiljøetaten uttaler at de regner med å bli kontaktet i nødvendig grad i det videre planarbeidet.</p>	
16	<p>Saksnr. 201807494</p> <p>Doknr 37</p> <p>Obs annet saksnr</p>	Helsevernenheten, Bergen kommune	<p><i>Merknad er kun sendt til DSS. BK vurderer den til å omhandle alle DS.</i></p> <p>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.</p> <p>Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel.</p> <p>Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.</p>	<p><i>Merknad tatt delvis til følge.</i></p> <p>Det er gjennomført flere møter med Helsevernenheten, i deres rolle som helsemyndighet.</p> <p>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.</p>

			<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 Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkelfelt, ikke sykkelveg. Sykkelfelt 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/avkjørslar. Lite biltrafikk og lave hastigheter er tiltak som bidrar til at dette er trafikksikre løsninger.</p>
17	41	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>Tatt til etterretning.</p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807502	Merknader fra lag, institusjoner og foreninger	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
18	32	Fortidsminneforeningen	<p>Området mellom Jordalsvannet 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 områdets 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 Jordalsvannet og sjøen reetableres, inkludert å åpne opp igjen gjenfylte vannspeil langs elven.</p> <p>Ny E39-trasé vil flyttes nærmere det verdifulle natur- og kulturmiljøet ved Jordalsvannet og Øvre Eide gård. Det er viktig at dette skjer best mulig mot ny E39, og at denne legges mest mulig hensynsfullt i landskapet.</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>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 (DS3) for mer utdypende svar.</p>
19	22	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 Fløyfjelltunnel 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</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><u>Konsekvenser for Øvre Eide Gård:</u> Forslaget som legges fram vil ikke</p>

		<p>datert til rundt 1540. Gården og miljøet rundt er grundig omtalt i KU (2013).</p> <p>En lang Fløyfjelltunnel som ender på Øvre-Eide vil ødelegge dyrka mark og gårdsbruk med økt støy.</p> <p>Ønsker Fløyfjelltunnel 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> <ul style="list-style-type: none"> - Gården har vært i drift siden 1500-tallet, og har sauer og hester. - Gårdsbesøk – gården tar imot barnehager og skoler. <p>Foreslår:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lang Fløyfjelltunnel munner ut ved tunnelmunningen til Eidsvågtunnelen. - Av-/påkjøring sløyfes i Eidsvåg. Kan finansiere miljølokk over lang Fløyfjelltunnel hvis utløpet er i Øvre-Eide. <p>Tegninger av forslagene er vist.</p>	<p>medføre reduksjon av dyrket mark på gården Øvre Eide. Det er også lagt inn 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.</p> <p>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.</p>
--	--	---	---

20	29	Naturvernforbundet i Hordaland	<p>Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljødeleggende 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>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>Merknad tatt delvis til følge.</i></p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet. Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe 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.</p> <p>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).</p>
----	----	--------------------------------	--	---

21	15	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen	<p>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 funksjonshemminger og psykisk og kronisk sykdom. Det 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>Merknad tatt til følge. Gjelder i liten grad DSF. Generelt svar for hele bybaneprosjektet under.</i></p> <p>Det er gjennomført møter i bybaneprosjektet med FFO underveis i arbeidet med reguleringsplanene.</p> <p>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.</p>
22	<p>Saksnr. 201807500</p> <p>Dok.nr. 52</p> <p>Obs annet saksnr.</p>	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. - Understrekning 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><i>Merknad tatt delvis til følge.</i></p> <p>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.</p> <p>Rundt baneholdeplasser er forhold for rutebuss prioritert ved å gi gode, nære og universelt utformede byttepunkt mellom</p>

		<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>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><i>Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).</i></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>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 detaljert løsning kan prosjekteres i byggefasen.</p> <p>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</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>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 trafikkknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir viktig. Taxi må hensyntas.	
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - 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>	
23	16	LUKS	<p>Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.</p> <p>Tilstrekkelig areal for varetransport etc. Minimum lastebilstørrelse 12m, bredde 3,2m, 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 50m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.</p> <p>LUKS skal 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>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.</p> <p>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.</p> <p>Viser ellers til merknader knyttet til de enkelte delstrekningene.</p>