

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

Plannavn	Bybanen fra sentrum til Åsane Delstrekning 2: Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen
Arealplan-ID	PlanID 65810000 Områdereguleringsplan
Saksnummer	PLAN-2022/20562
Utarbeidet av	Thomas Leathem
Sist revidert	September 2022, forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

Private merknader – merknad til varsel om oppstart	
1	Else Andersen
2	Ladegårdsgaten 64-76 AS
3	Geir Arne Engen
4	Halvorsens og Thesens Aldersbolig v/ Foreningen Bergen Handelsstands Aldersboliger
5	Dag Jonny Johannesen,
6	Kristian Valevatn,
7	Eiere og beboere i Amalie Skrams vei 56 v/ Irene T. Samuelsen
8	Irene T. Samuelsen,
9	Ingeborg L. Norang,
10	Anne K. Irgens
11	Inger-Lise Dale Davidsen og Pål Ingebrigt Davidsen,
12	Svein Davanger (Bo 1990 AS),
13	Lehmkuhlstranden AS, fremmet av Opus Bergen AS
14	Katja J. og Tore Fredriksen
15	Sandviken Eiendom AS
16	Vidar Sætre
17	Anders Haaland
18	Arne Sælen,
19	Randi Lucie Gabrielsen,
Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart	
20	Bymuseet

21	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
22	Byantikvaren
23	Statsbygg (også nr. 42)
24	Bergen brannvesen
25	Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd
26	Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømmeråd
27	Bymiljøetaten, Bergen kommune
28	BKK Nett AS
29	Byarkitekten
30	Statens vegvesen
31	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: VLFK]
32	Sandviken menighetsråd og sokneprest i Sandviken
33	Mattilsynet
34	BIR Nett AS
35	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
36	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
37	Avinor AS
38	Direktorat for mineralforvaltning
39	BKK Varme AS [nå: Eviny]
40	Helsevernenheten, Bergen kommune
41	Kystverket Vest
Offentlige instanser – merknad til varsel om utvidet plangrense	
42	Statsbygg (også nr. 23)
Lag, institusjoner og foreninger – merknad til varsel om oppstart	
43	Fortidsminneforeningen
44	Sandviken Kulturhistoriske forening
45	Sandviksveien Borettslag
46	Sandviksveien Borettslag
47	Beboere Sudmanns vei m.fl.
48	Norges Handelshøyskole (NHH)
49	Strandens Grend Velforening
50	FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole

51	Lynghaugen velforening
52	Beboere fra Uren til Munkebotnveien, inkludert borettslagene i Amalie Skrams vei og Sandviksveien
53	07000 Bergen taxi
54	Øyjorden Velforening v/ Thorvald Johannessen
55	Munkebotn vel
56	Naturvernforbundet i Hordaland
57	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
58	LUKS

Det ble varslet utvidelse av plangrense til enkelte eiendommer mai 2022 og juni 2022. Ingen merknader mottatt til planutvidelsen mai 22. Én merknad mottatt til utvidelsen juni 22 (Statsbygg).

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807497	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	21	Else Andersen	<p>Savner konkrete ting å forholde seg til siden det ikke er laget noe reguleringsplan.</p> <p>Ønsker nærmere informasjon om hvor en eventuell holdeplass i Amalie Skrams vei vil ligge.</p> <p>Uttrykker motstand mot en Bybane over Bryggen og at all trafikk skal legges til Vetrilidsalmenning, Øvregaten og Nye Sandviksvei, da dette er gater som allerede i dag er belastet med mye trafikk.</p> <p>Bekymret for at selve Bybanen i morgenrushet vil være full når den kommer fra Åsane til Sandviken slik at det blir vanskelig å komme seg på. Ønsker derfor at dagens bussforbindelse ivaretas.</p>	<p>Det er avholdt flere informasjonsmøter og befaringer underveis for å informere grunneiere og beboere om planarbeidet.</p> <p>Bybanen planlegges sammen med buss. Planen ivaretar mulighet for ekspressbusser som kan avlaste Bybanen i rushtiden. Planen ivaretar også mulighet for at Bybanen kjører med høyere frekvens i rushtiden mellom sentrum og NHH for å øke kapasiteten.</p>
2	28	Ladegårdsgaten 64-76 AS (Ard arealplan presenterer merknaden)	<p>Kommenterer at de skal i gang med å utarbeide en reguleringsplan med boligformål for Ladegårdsgaten 64-76. Dette området er lokalisert tett på planlagt undergrunnstrase for bybane og bybanestopp i Sandviken, og boligprosjektet er innenfor plangrensen ved oppstart av planarbeid for DS2. Viser til at et bestilt oppstartsmøte med fagetaten i BK er satt til 30. august.</p> <p>Ønsker å samkjøre arbeidet med planforslaget for Ladegårdsgaten med pågående planarbeid for bybane- og sykkeltrase, ikke minst med tanke på plassering av holdeplass (Sandviken kirke) og tilkomster til denne. Beskriver et ønske i sitt prosjekt om hensiktsmessig tilkomst og gode uterom, som vil sammenfalle med det som planlegges for bybanestoppet.</p> <p>Foreslår å flytte den ene av de fire inngangene til bybanestoppet ved Sandvikskirken og heller legge ett stopp til øvre del av</p>	<p>Inngangen ved Sandvikskirken er vurdert som den best lokaliseringen med tanke på blant annet tilgjengelighet, dekning av eksisterende og framtidig passasjergrunnlag, og gjennomførbarhet. Det henvises til vurderingene i Oppsummeringsrapporten.</p> <p>Grunnundersøkelser er gjennomført og grunnforhold vurdert i områder nær tunneltraseer og underjordisk holdeplass. Planen setter krav om tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse langs traseen.</p>

			<p>Meyermarken. Dette betyr å flytte den nordligste inngangen, og legge den i den sørlige enden av stasjonsområdet. Peker på at dette bedre vil betjene den folkerike øvre delen av Sandviken.</p> <p>Minner om at det for få år siden var større setningsskader i forbindelse med den anlagte vann- og avløpstunnelen. Det ble da avslørt både dårlig fundamentering og setningsskader, og det ble en lengre juridisk konflikt (der BK var motpart). Peker på at et nytt og betydelig større tunnellop i nær tilknytning til eiendommen potensielt vil kunne skade bygningene ytterligere.</p> <p>Beskriver at de gjerne bistår planleggere av Bybanen med allerede utarbeidede rapporter. Peker på at Ladegårdsgaten 64-76 AS i perioden 2008-2014 brukte store ressurser på grunnundersøkelser og utredninger av området rundt Muleelven/Ladegårdsgaten 64-76. Peker på at dette eventuelt kan begrense kostnadene med nye undersøkelser for bybaneprojektet.</p> <p>Uttrykker at Ladegårdsgaten 64-76 AS kan være villig til å diskutere en omforent løsning der bebyggelsen i Ladegårdsgaten 64-76 rives, og eiendommen stilles til Bybanens disposisjon. Beskriver at eiendommen da vil kunne tjene som umiddelbar anleggssentral, samtidig som at faren for ytterligere setningsskader elimineres.</p> <p>Ønsker dialog og å finne felles løsninger. Ser frem til godt samarbeid.</p>	<p>Tilstandsvurderingen gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.</p> <p>Bybaneprojektet har fått tilgang til tidligere gjennomført grunnundersøkelser og gjennomførte nye undersøkelser.</p> <p>Det vurderes på dette stadiet at det er ikke behov for riggareal for Bybanen på Ladegården 64-76.</p>
3	35	Geir Arne Engen (Munkebotn 12A)	<p>Foreslår at Bybanen rundt bybanestoppet i Amalie Skrams vei utformes som undergrunn, med dagløsning på selve stoppet. Dette vil si at banen går i tunnel (rett under dagens Amalie Skrams vei), men at det graves ut og åpnes opp på selve holdeplassen).</p> <p>Kommenterer at tunnelloøsningen vil frigjøre gateplass og forenkle gjennomføring, bli bedre tilpasset trange gater og sikre at vernede bygninger kan forbli uberørt. Dagløsningsstoppet sikrer at banen da vil bli mer integrert og få redusert vedlikehold. Kommenterer at veien uansett må graves opp. Dette vil også være en mer trafiksikker løsning, spesielt for barn. Peker på at Åsaneveien da</p>	<p>Mange alternativer for trase og holdeplass i Amalie Skrams vei er vurdert. Vurderingene og anbefalt løsning for videre planarbeid er beskrevet i oppsummeringsrapport fra skissefasen.</p> <p>Sikkerhet er vurdert mtp. plassering av holdeplass og overganger over traseen, samt behov for gjerder eller andre type sikkerhetstiltak.</p>

			<p>kan brukes som lokalveg, samt nødrute når Fløyfjellstunnelen er stengt. Tegninger/skisser er inkludert i merknaden.</p> <p>Kommenterer at dagens planer ikke tar nok hensyn til barn og barnefamilier i området rundt Amalie Skrams vei. Er bekymret for at Bybanen ikke passer overens med barnas bevegelsesmønster, og peker på at mange barn i området går alene til skolen, og at det er få eller ingen personer som vil kunne varsle/forhindre ulykker. Frykter at mange barnefamilier vil kvi seg for å fortsette å bo i nærheten av banen. Viser til at Krohnengen skole, Rothaugen skole og Eventyrskogen ligger i nærheten, samt at antallet unger i området vil øke grunnet byggingen av blokker ved Gamle Bergen.</p> <p>Etterlyser kart som viser daglige bevegelsesmønstre fra bolig til jobb og skole for ulike aldersklasser, og foreslår at disse baseres på data for fødselsdato og boligadresser fra Folkeregisteret, kommunale skole- og elevoversikter og Skatteetatens oversikt over ansettelsesforhold. Kommenterer at dagens oversikter virker å være basert på gamle telldata.</p>	<p>Trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående, syklende og øvrige trafikanter er vurdert og ivaretatt i planarbeidet.</p>
4	37	<p>Halvorsens og Thesens Aldersbolig v/ Foreningen Bergen Handelsstands Aldersboliger</p>	<p>Beskriver at stiftelsens formål er å opprette og drive aldersboliger for skipsfartsfolk, personer fra kjøpmannsfamilier og personer tilknyttet Foreningen Bergen Handelsstands aldersboliger, inkludert etterlatte av ovennevnte. Stiftelsen er en såkalt mild stiftelse, og drives ikke iht. kommersielle prinsipper.</p> <p>Stiftelsen skal i gang med å utarbeide en reguleringsplan for Øyjordsveien 3. Beskriver at prosjektet i særlig grad vil ivareta: boliger som motvirker ensomhet, skal tilrettelegge for at eldre kan bo hjemme lengre, kunne koble eldre og unge (studenter) sammen, og delingsprinsipper (bil, verktøy, fellesarealer, tjenester, m.m.).</p> <p>Beskriver at en løsning med bybane og lokaltrafikk vil kreve mindre areal enn dagens vegløsning, og stiftelsen uttrykker ønske om å få satt i gang en reguleringsplan for Øyjordsveien 3 slik at planene og utviklingen tydelig kan sees i sammenheng med de løsninger som</p>	<p>Møte med representanter fra aldersbolig er avholdt for å presentere løsningsforslag og konsekvensene for eiendommen. Løsning for kryss Åsaneveien-Helleveien-Øyjordsveien medfører inngrep i eiendommen.</p> <p>Planforslaget inkluderer ny gangforbindelse fra Øyjordsveien ned til bybaneholdeplassen. Gangvegen ligger langs eiendommens sørlige grense. Den sikrer god tilkomst til holdeplassen.</p> <p>Boligprosjektet nevnt i merknad til planoppstart er ikke igangsatt.</p>

			<p>vurderes og vedtas for Bybanen. Viser til at dette er i tråd med det som uttales i Bergen kommunes fagnotat av 6. april 2018.</p> <p>Uttrykker et ønske om å sikre et prosjekt i samsvar med målet om fortetting med kvalitet, gode byrom samt infrastruktur-løsninger tilknyttet ny trase. Ønsker å planlegge for hensiktsmessig tilkomst og gode uterom i prosjektet, slik at det sammenfaller med det som planlegges rundt bybanestoppet.</p> <p>Beskriver at det nye boligprosjektet på Øyjordsveien 3 vil legge til rette for utadrettet virksomhet på gateplan, og prosjektet vil føre til flere folk tett på et fremtidig bybanestopp. Beskriver at det per i dag er ønskelig å opprettholde næringsvirksomhet (handel) på bakkeplan.</p> <p>Peker på at byggeprosjektet i Øyjordsveien 3 ikke vil direkte påvirke planlagte tiltak ifm. bybane- og sykkeltrase. Stiftelsen anser at de og BK har felles interesser med prosjektene, og presiserer at de ønsker dialog og kontakt med planleggerne av Bybanen for å sikre at de kjenner godt til Stiftelsens planer, og for å sikre at løsningene optimaliseres for den fremtidige utviklingen, og unngår at prosjektene blir til unødig hindre for hverandre. For å oppnå dette beskrives det at det er viktig med løpende dialog og gjensidig oppdatering. Kommenterer at de ser frem til et godt samarbeid i den videre planprosessen.</p> <p>Det å opprettholde og eventuelt etablere nye gangforbindelser, både midlertidige i Bybanens anleggsfase og permanent, herunder å ivareta tilkomst til både eksisterende og ny nærings- og boligdel på eiendommen, vil blant annet være et sentralt tema under løpende dialog og gjensidig oppdatering.</p>	
5	38 og 47	Dag Jonny Johannesen, Amalie Skrams vei 49	<p>Beskriver at beboerne i Amalie Skrams vei 49 har flere spørsmål som gjelder endelig valg av bybanetrase ved Amalie Skrams vei.</p> <p>Viser til Bystyrets vedtak hvor det spesielt skulle ivaretas hensyn til</p>	<p>PBE har hatt møter og kommunikasjon underveis med grunneieren. Konsekvensene for eiendommen i permanent situasjon og anleggsfasen er</p>

			<p>kulturminne, hvor Amalie Skrams vei inngår i denne betegnelsen.</p> <p>Håper å bli kontaktet i god tid for å ha mulighet til å delta når det fysisk er inspeksjon for traseen ved Amalie Skrams vei.</p>	<p>omtalt i planbeskrivelsen og oppsummert i fagnotatet.</p> <p>Se også kommentar til merknad fra Anders Haaland (Brødretomten).</p>
6	39	<p>Kristian Valevatn, Christinegård 46</p>	<p>Kommenterer at det bør finnes en annen løsning enn å føre trafikken gjennom Sudmanns vei, om Amalie Skrams vei skal bli stengt for biltrafikk fra Munkebotn. Foreslår en løsning med stikkvei fra Amalie Skrams vei ned til Sjøgaten eller en løsning via Sandviken sykehus, og peker på at dette bør være et mye bedre både for skolebarn og beboere i indre Sandviken og Munkebotn.</p> <p>Beskriver at økt biltrafikk i krysset Sudmanns vei/Uren/Heien/Formanns vei vil utgjøre en uholdbar trafikkfare for de 100 skolebarna som bruker dette området som skolevei til Eventyrskogen skole. Peker på at veien er smal og uoversiktlig, samt har dårlige fortau.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Planforslaget legger opp til ny tilkomst til Munkebotn fra nord ved Sandviken sykehus (Sandviksleitet), ikke via Sudmanns vei i sør.</p>
7	41	<p>Eiere og beboere i Amalie Skrams vei 56 v/ Irene T. Samuelsen</p>	<p>Skuffet over at deres anmerkninger til daværende alternativ 3Ba (22.4.2013) tilsynelatende ikke er tatt hensyn til i det aktuelle trasevalget som ligger til grunn for planarbeidet. Beskriver frustrasjon over at nåværende plantegninger er ufullstendige, med hensyn til de konsekvenser bybaneutbyggingen får for deres boligområde og deres eiendom.</p> <p>Kommenterer at plantegningene tilsynelatende stopper opp ved Amalie Skrams vei 54, og de savner at plantegningene inneholder detaljer for den delen av Amalie Skrams vei som omfatter Amalie Skrams vei 56-62.</p> <p>Beskriver at de ikke godtar at Amalie Skrams vei 56, 58, 60 og 62 blir liggende som en «øy», inneklemt av Åsaneveien/Helleveien på fremsiden og bybanetraseen på baksiden. Peker på at det blir økt lokaltrafikk på veien foran husene og at biltrafikken kan forventes å øke ytterligere med utbygging av kontorer og boliger i</p>	<p>Prosjektet har hatt dialog underveis med grunneiere. Planforslaget foreslår at eiendommene Amalie Skrams vei 56-64 innløses.</p>

			<p>Sandviksstranden og på Neumann-tomten. Peker også på at den private parkeringsplassen for eiendommene ser ut til å forsvinne, samt at adkomst til Amalie Skrams vei 56 og 58, som nå har biloppstillingsplass i hagen, blir vanskelig.</p> <p>Kommenterer at sikring for gående ikke virker å være ivaretatt.</p> <p>Peker på at ved siste utvidelse av Åsaneveien/Helleveien måtte samtlige av eiendommene Amalie Skrams vei 56-62 avgi areal på fremsiden av huset, noe som førte til at utearealet ble betydelig mindre. Frykter at det å måtte avstå tomteareal på baksiden, vil bli en ekstra belastning for bomiljø, boligens kvalitet og livskvalitet.</p> <p>Kommenterer at det fremdeles ikke kommer frem av plantegningene, hvordan oppkjøringen til Munkebotnveien skal opprettholdes i eksisterende bredde uten at eiendommene Amalie Skrams vei 56 – 62 blir berørt.</p> <p>Beskriver at de kommer til å kreve å bli frikjøpt, slik at de kan kjøpe en annen tilsvarende familiebolig i Sandviken, dersom det foreslåtte trasevalget blir gjennomført. Foreslår at dette i så fall kan åpne for å flytte det planlagte bybanestoppet i Amalie Skrams vei lengre ut, og at dette bedre kan betjene blant annet Sandviken Brygge, frigjøre areal til annen trafikk og sørge for at dagens adkomst til Munkebotn opprettholdes.</p>	
8	42	Irene T. Samuelsen, Amalie Skrams vei 56	<p>Kommenterer at plantegningene tilsynelatende stopper opp ved Amalie Skrams vei 54, og de savner at plantegningene inneholder detaljer for den delen av Amalie Skrams vei som omfatter Amalie Skrams vei 56-62.</p> <p>Peker på at den private parkeringsplassen for eiendommene ser ut til å forsvinne, samt at adkomst til Amalie Skrams vei 56 og 58, som nå har biloppstillingsplass i hagen, blir vanskelig.</p> <p>Peker på at hensyn til Brødretomten er vanskelig å få øye på i plantegningene.</p>	Se kommentar over.

			<p>Beskriver at de kommer til å kreve å bli frikjøpt, slik at de kan kjøpe en annen tilsvarende familiebolig i Sandviken, dersom det foreslåtte trasevalget blir gjennomført. Foreslår at dette i så fall kan åpne for å flytte det planlagte bybanestoppet i Amalie Skrams vei lengre ut, og at dette bedre kan betjene blant annet Sandviken Brygge, frigjøre areal til annen trafikk og sørge for at dagens adkomst til Munkebotn opprettholdes.</p>	
9	49 / 52	Ingeborg L. Norang, Amalie Skrams vei 50	<p>Kommenterer at den valgte traseen ikke representerer den beste løsningen for Indre Sandviken med tanke på kostnader, opplevelse, trygghet og konfliktnivå. Stiller spørsmål ved at kunnskapsgrunnlaget tilsynelatende ble oversett da tunnelalternativet ble valgt bort. Uttrykker misnøye med forskjellen i presentasjon, behandling og valg av løsningene for Ytre Sandviken sammenlignet med Indre Sandviken.</p> <p>Peker på at Bybanen bedre burde betjent Sandvikstorget, og at dette ville vært i tråd med <i>Regional areal- og transportplan for Bergens-området 2017-2028</i> med tanke på tilpassing av transportsystemet for geografisk lokalisering og befolkningsgrunnlaget. Kommenterer at en trase i Sandviksveien ville betjent en større del av befolkning og arbeidsplasser grunnet nærhet til arealet langs sjøen. Peker på at dette ville bidratt mer til å nå Nullvekstmålet. Kommenterer at valget av løsning i Amalie Skrams vei ikke tar hensyn til passasjergrunnlag, kulturminner og skjerming av indre Sandviken. Peker også på at en bybane som betjener turister som skal til og fra Gamle Bergen og Norges fiskerimuseum i Sandviken ville kunne lette trykket fra turistbussene i turistsesongen.</p> <p>Foreslår en såkalt blå bybane som legger til rette for kollektivtransport til sjøs. Peker på at dette vil inkludere sjøen bedre i byen og passe fint inn i Vestlandets lange historie for ferdsel til sjøs.</p> <p>Merknad 52 presenterer en korleksjon av en dato presentert i merknad 49.</p>	<p>Forslag om endret trase er ikke tatt til følge. Planforslaget gjelder trase vedtatt av bystyret og denne er varslet ved planoppstart.</p>

10	50	<p>Anne K. Irgens</p> <p>Kopi av merknad nr. 36 fra Strandens Grend. Anne K. Irgens er også en av de to personene som signerte Strandens Grend Velforening (merknad 45)</p>	<p>Beskriver at denne merknaden tar for seg forhold knyttet til området fra GlassKnag-bygget til Sandviken sykehus.</p> <p>Kommenterer at det er helt avgjørende at hensynet til den verneverdige Strandens Grend blir godt ivaretatt. Beskriver at inngripener i eiendommer som følge av utvidelse av passasjen i det trange området mellom Strandens Grend og Munkebotn i området GlassKnag til Sandviken sykehus, derfor må skje på Munkebotn-siden. De gamle adkomstene til eiendommene i Strandens Grend må ivaretas, det samme må passasjene ned til sjøen gjennom Strandens Grend. Beskriver det som avgjørende at man ikke gjør tiltak som berører forholdet til Strandens Grend negativt og på den måten ødelegger den kulturhistoriske perlen.</p> <p>Forslår/anbefaler å legge Bybanen i tunnel på strekningen Amalie Skrams vei/GlassKnag til Sandviken sykehus. Beskriver at man da eventuelt kan benytte det ubenyttede nordlige løpet av dagens Fløyfjellstunnel som bybanetunnel ved å føre banen inn enten fra Amalie Skrams vei eller GlassKnag, og føre banen fra utgangen av tunnelen opp mot NHH i dagens sydlige løp av E39.</p> <p>Peker på at en tunnelløsning, i kombinasjon med gode gang- og sykkelforbindelser, vil være et meget godt miljøgrep og gjøre området til en kulturhistorisk perle. Beskriver at dette vil binde sammen Strandens Grend, Munkebotn og Gamle Bergen, samt de nye bebyggelsene i Elsesro, Lerøytomten og på Saltimport-tomten, og løfte frem verneverdige Strandens Grend som et levende kulturminne; den eneste grenden der forbindelsen mellom den gamle bebyggelsen og sjøen fortsatt er intakt.</p> <p>Peker på at fordelene ved en tunnelløsning i Munkebotn vil være: Bedre plass til å lage en god sykkelvei i det trange området, plass til et godt fortau langs hele Strandens Grend slik at man kan fjerne støyskjermen og åpne opp for innsyn, man kan åpne opp de tverrgående forbindelsene ned til sjøen gjennom Strandens Grend,</p>	<p>Planforslag legger opp til tunnelstrekning fra Amalie Skrams vei til Sandviken sykehus, som velforeningen også foreslår. Det legges opp til gang- og sykkelvei langs dagens sørgående løp av E39, mellom GlassKnag og Sandviken sykehus. Det er ikke behov for permanente inngrep i eiendommer langs denne strekningen. Det er behov for noe tilgrensende anleggsareal i byggefasen. Anleggsareal er vist i plankartet.</p>
----	----	---	--	--

			<p>man får sikret gangadkomst til eiendommene i Strandens Grend, og man får mulighet til å lage en god forbindelse til sjøen ved å gjenåpne tverrforbindelsen mellom Munkebotn og Strandens Grend. I tillegg vil gange- og sykkelveiene ha god utsikt og gi en god opplevelse for de reisende.</p>	
11	53	Inger-Lise Dale Davidsen og Pål Ingebrigt Davidsen, Munkebotn 12B	<p>Anbefaler en plan som fører lokaltrafikken mellom GlassKnag og Gamle Bergen gjennom eksisterende tunneler (Munkebotn-tunnelen / restløpet av Fløyfjellstunnelen mot nord).</p> <p>Kommenterer at søndre løp av E39 bør reserveres sykkel- /gangsti og eventuelt Bybanen. Peker på at dette vil være i tråd med ambisjonene om at sykkelsti og Bybanen skal gå mest mulig i dagen.</p> <p>Peker på at Munkebotn er en viktig del av Sandviken og omfatter en rekke stier knyttet til fjellområdet mot øst og nord. Peker på at Munkebotn hører til boligsonen i Sandviken og er knyttet til Sandviken gjennom barnehager, skoler, kirke, lokalkjøpmann, buekorps og miljøet langs bodene i Sjøgaten. Kommenterer at en fysisk deling av denne boligsonen vil få uheldige konsekvenser.</p> <p>Kommenterer at <i>nødvendig</i> transport av varer, barn og eldre ikke bør gå via en eventuell veiforbindelse til Sandviken sykehus. Dette for å sikre at nødvendige turer ikke har for lange avstander slik at bilbruken kan reduseres. Frykter at en løsning med vegforbindelse via Sandviken sykehus vil gi lang vei til nærområdet, samt at nærområdet kan komme til å bli delt av en bomstasjon.</p> <p>Kommenterer at adkomst til nærmiljøet bør sikres gjennom Sudmanns vei, gjerne med sterke hastighetsbegrensninger, eventuelt med påkjøring i rundkjøringen ved GlassKnag (beskrives som den historiske løsningen).</p>	<p>Se kommentar over angående bybane-trase og gang- og sykkelvei mellom Amalie Skrams vei og Sandviken sykehus.</p> <p>Det er <u>ikke</u> anbefalt at tilkomst til område Munkebotn går via Sudmanns vei. Foreslått løsning er at ny tilkomst legges via Sandviken sykehus. Løsningen unngår ytterligere belastning av smale boligater i sør. Nytt krys ved Nyhavnsveien/ Åsaneveien med forbindelse fra Sandviksleitet til Munkebotn vil sikre tilkomst til området.</p>
12	54	Svein Davanger (Bo 1990 AS), Sandviksbodene 73a	<p>Beskriver at alternativ 1Ba ikke er en god løsning. Peker på at de har to rulleporter som benyttes til inn- og utkjøring av båter og at traseen til Måkeskjæret (1Ba) vil medføre at tilkomsten til</p>	<p>Ikke tatt til følge.</p> <p>Planforslaget forholder seg til vedtatt</p>

			eiendommen blir meget vanskelig.	trase, det jobbes ikke med bybanetrase i Sandviksveien/ Måseskjærveien. Det påpekes at foreslått løsning for Gjensidigekrysset ivaretar tilkomst for større kjøretøy.
13	56	Lehmkuhlstranden AS, fremmet av Opus Bergen AS	<p>Peker på at det i 2014 ble meldt oppstart av reguleringsarbeid for området ved Møllegrunnen i Ytre Sandviken, en del av et viktig urbaniseringsområde mellom Bontelabo og NHH, der formålet er å utvikle et område med kombinert bolig- og næringsformål, bygget på land samt på en mindre utfylling i sjø. Planarbeidet har estimert vedtak av plan til siste kvartal 2019. Dette planområdet er nå innlemmet i varslingsområdet til Bybanen ettersom dette er et av då områder i Sandviken hvor det er mulig å transportere ut stein fra bybanetunnelen.</p> <p>Peker på at anleggsarbeid og beslaglegging av området til andre halvdel av 2020-tallet vil ha flere ulemper: Saltimport AS må avvikles og flytte, og transformasjonen av Lehmkuhlstranden må vente.</p> <p>Presenterer detaljert et forslag som (kort sagt) går ut på å samkjøre planene for bybaneutbygging og Lehmkuhlstranden-prosjektet, ved at midlertidige anleggsveier kan gjøres om til permanente adkomstveier i området og at masser fra tunnelbygging (bybane- og Fløyfjellstunnel) kan dumpes direkte i sjøen for å bidra til utfylling. Forslaget er delt inn i fire faser, og presenteres detaljert med figurer i merknaden.</p> <p>Innebærer bygging av anleggstunell fra Amalie Skrams vei, slik at anleggsarbeidet i Fløyfjellstunnelen kan starte i 2020, i stedet for 2025 som skissert av kommunen, som videre vil forsere bygging av bybanetunnelen. Når anleggsarbeidet er ferdig omgjøres tunnelen slik at den fungerer som permanent tilførselsvei til områdeparkering i fjell og tilkomst til området for øvrig. Etter dette kan Gjensidigekrysset stenges/begrenses for trafikk dersom ønskelig</p>	<p>Henviser til reguleringsplanforslag for Fløyfjellstunnelen – rigg- og anleggsområde, som legger til rette for arbeidet med Fløyfjellstunnelen.</p>

		<p>Kommenterer at en samkjøring av prosjektene gjør at kommunen sparer kostnaden med å bygge anleggstunnel og kan korte ned byggeperioden.</p> <p>Beskriver dumping steinmasser fra bybanetunnelen som en vinn-vinn-situasjon for både Lehmkuhl-prosjektet og bybaneutbyggingen:</p> <p>Slipper kostnaden med å frakte stein med lekter (og kanskje lastebil).</p> <p>Å lede anleggstrafikken gjennom tunnel begrenser ulemper med støy og trafikk. I tillegg vil dumping av stein representere mindre stein enn lossing på lekter. Stor klimagevinst ved å bruke steinmassene lokalt. Peker på at grovt beregnet kan det være snakk om så mye som ca. 36 333 lastebilturer.</p> <p>Utfyllingen gir mer byggeareal i et prioritert fortettingsområde, som igjen øker passasjergrunnlaget for holdeplassen Amalie Skrams vei – den holdeplassen med lavest passasjergrunnlag. Kommenterer at større byggeareal gir en unik mulighet til å transformere et næringsområde til et attraktivt boligområde med offentlige rom og kvaliteter som hele Sandviken kan få glede av.</p> <p>Viser til fagnotatet for bybaneplanen som sier at overskuddsmasser skal benyttes på en samfunnsnyttig måte, og kommenterer at bygging av boliger nær bybanestopp vil være samfunnsnyttig.</p> <p>Presiserer at raskere fremdrift av prosjektet er viktig for å begrense belastningen fra anleggsarbeid på eksisterende bebyggelse, og at dette vil være i tråd med det som står i fagnotatet.</p> <p>Beskriver at bygging av parkeringsanlegg kan starte i 2020 dersom reguleringsplan for Lehmkuhl-planen blir vedtatt i siste kvartal 2019. For å få maksimal effekt av samkjøring av planene foreslås det at trase under Åsaneveien mot parkeringsanlegg må ferdigstilles før dagens Fløyfjellstunnel stenges for oppgradering i 2020-2021, slik at trafikken kan gå upåvirket.</p>	
--	--	---	--

			Kommenterer at det er laget detaljerte utredninger fra Multiconsult, COWI og Helge Hopen som kan presenteres (for BK) i møter, og at de ser frem til konstruktiv dialog med BK i det videre arbeidet med DS2.	
14	57	Katja J. og Tore Fredriksen, eiere av Aad Gjelles gate 25 og Kirkegaten 14 i Sandviken.	<p>Peker på at fasaden til de to byggene er vernet. For å unngå skader på bygningsmasse, må eventuell (underjordisk) sprengningsarbeid og/eller tunnelbygging unngås i umiddelbar nærhet av begge eiendommene.</p> <p>Peker på at NLA Høyskolen skal flytte i 2020, og at det derfor ikke vil være behov for et bybanestopp eller en bybaneoppgang i begynnelsen av Amalie Skrams vei. Kommenterer at det vil være mer hensiktsmessig med en oppgang lenger ut i Amalie Skrams vei (fra nr. 27) for å blant annet bedre dekke transportbehovet for beboere i høyblokkene i Amalie Skrams vei.</p> <p>Kommenterer at trafikksituasjonen, spesielt for gående, ved krysset Aad Gjelles gate / Ekregaten er uoversiktlig og farlig. En bybaneoppgang i nærheten av krysset bør unngås for å forhindre enda flere farlige situasjoner. Kommenterer også at en trase via Ekregaten til Amalie Skrams vei bør unngås av samme grunn.</p> <p>Kommenterer at dersom Sandvikstorget vurderes som mulig bybanestopp, bør en trase fra Sandviken kirke gå via Sandviksveien.</p> <p>Peker på at bybildet i Sandviken er av en spesiell karakter med gamle steintrapper, byparker og lekeplasser som skaper liv og ferdsel. Kommenterer at disse elementene er elementære for trivselen i bydelen, og ikke må vike for Bybanen.</p> <p>Bekymret for at en bybaneløsning vil være utdatert i 2025, og kommenterer at det bør utredes om andre løsninger – for eksempel elektriske busser – kan nå de samme målene om bedre løsninger for offentlig transport og redusert biltrafikk i byen.</p>	<p>Eiendommen ligger over et areal under bakken som reguleres til justeringszone for bybanetunnelen nord for underjordisk holdeplass. Endelig plassering av tunnelen fastsettes i prosjekteringsfasen. Planen setter krav for tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse. Om denne eiendommen inkluderes i vurderingen er avhengig av endelig lokalisering av tunnelen.</p> <p>Planen berører ikke kryss Aad Gjelles gate/Ekregaten. I tilfelle at inngang ved Gørbitz gate bygges, vil det mest sannsynlig være behov for anleggsareal i Kirkegaten og midlertidig stenging/omkjøring.</p> <p>Behov for eventuelle tiltak (f.eks. nye fotgjengeroverganger) vurderes i prosjekteringsfasen, hvis inngang i Gørbitz gate velges. Ellers er dette noe som ivaretas i Bymiljøetatens trafiksikkerhetsplan for Sandviken.</p>
15	61	Sandviken Eiendom AS	Merknad fra Sandviken Eiendom AS, eier av eiendommene gårdsnummer 168, brukerne 75-78 (Sandviksveien 110,	Denne planen forholder seg til begge

	<p>Sandviksveien 110, Sandviksveien 110a og Sandviksveien 110b</p> <p>(Fremmet av Cardo 8614 AS)</p>	<p>Sandviksveien 110a og Sandviksveien 110b), og fra Sandviken Utvikling AS, utvikler av de ubebyggete delene av nevnte eiendommer til i all hovedsak boligformål.</p> <p>Kommenterer at det for Sandviksveien 110 er varslet reguleringsplan, utarbeidet byromsanalyse, og en byromsanalyse med naboplan har forventet innlevering til første gangs behandling i løpet av 2018.</p> <p>Beskriver at områdene ved Norsk Saltimport, Lerøy og Sandviken Eiendom har blitt liggende igjen som en slags industriell enklave i en ellers urbanisert kystlinje fra Skuteviken til Ytre Sandviken. Peker på at hovedgrunnen til at dette området ikke er utviklet skyldes at man har forholdt seg til kommunens ønsker om utbyggingsavtale, og tilrettelagt eget planarbeid med tanke på å legge til rette for det forventede trasevalget i Måseskjærvegen. Kommenterer at nå som Bybanen er vedtatt på andre siden av Sandviksveien, haster det med å utvikle området.</p> <p>Ønsker at det offentlige planområdet bør begrenses til å kun forholde seg til den ene (nordre) siden av Sandviksveien og at den andre siden kan reguleres gjennom private planer som ligger i prosess. Peker på at kommunen uansett kan sikre offentlige interesser gjennom å være behandlende- og vedtaksorgan for disse planene.</p> <p>Kommenterer at en utvikling av dette området er viktig og ønskelig av flere grunner:</p> <p>Kommuneplan og areal- og transportpolitikken tilsier at denne typen områder egner seg for å satse på gode urbane bo- og lettere næringskvaliteter. Viser til at mange prosjekter ved kystlinjen fra Skuteviken til Ytre Sandviken er slutført eller under slutføring. Peker på at ventingen på trasevalg har vært uheldig for byutviklingen, bokvalitetene og sikkerhet/miljø for barn og unge, og at det er viktig at det skjer en utvikling her nå. Peker på at det er</p>	<p>sider av Sandviksveien, for å sikre areal til hovedsykkelrute og opparbeiding av gatens tverrsnitt. Eventuelle justeringer som følger av fremtidig plan for Sandviksveien 110, som for eksempel tilkomst, håndteres i den fremtidige planen (Detaljreguleringsplan Lehmkuhlboden, planID 64290000). Det henvises også til delstrekning DSFF, reguleringsplanforslag for Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde. Det er ikke foreslått utskipping av masser fra Kristianholm, da denne tomten ligger for langt fra tunnelarbeidet og vil kreve to omlastninger av steinmasser.</p> <p>Planforslaget tilrettelegger for bedre forhold for myke trafikanter og bedre tverrforbindelser innenfor planområdet, i form av nye fortau, fotgjengeroverganger, gang- og sykkelbro, park, torg og snarveier. Tiltak utenfor planområdet må ivaretas i andre planer eller initiativer.</p>
--	--	---	--

		<p>svært uheldig at industri i så stor grad dominerer midt i boligområdene.</p> <p>Området har en svak forbindelse fra fjord til fjell for myke trafikanter. Peker på at private planer er pålagt å bedre dette, og vil i sine planer legge inn slike kvaliteter. Peker på at videre utsettelse av planene derfor vil forsinke og forstyrre fremdriften på dette viktige feltet for by-, friluft- og bomiljøkvalitet.</p> <p>Peker på at vedtatt politikk i Bergen er å sikre befolkningens rett til mest mulig sammenhengende tilgang til sjøfronten i sentrale områder. Kommenterer at bybaneplanen hindrer fremdriften til de private planene, som har som intensjon å sikre denne kvaliteten.</p> <p>Peker på at en mellomperiode i en transformasjon bort fra tung industri og tunge transportformål, er uheldig fordi barnefamilier blir boende med industriområder og tungtransport helt inn mot lekeområdene, som gir utfordringer for sikkerhet, bomiljø og helse. Kommenterer at denne mellomperioden bør være så kort som mulig, men at innlemmingen av dette området i bybaneplanen potensielt kan utsette transformasjonen i tiår. Uttrykker misnøye med at man først har avventet bybanetraseen i 13-20 år, og nå må avvente ytterligere i ett eller flere tiår. Kommenterer at dette kan føre til at aktører forlater planer om avindustrialisering, helt på tvers av kommunens overordnede plan.</p> <p>De private planene vil samvirke med kommunen om trafikk- og parkeringsløsninger som vil ha stor positiv innvirkning på sårbare bomiljøer og kulturhistoriske miljøer.</p> <p>Peker på at områdets innbyggere har stolt på kommunens ønske og hensikter om gode boligområder langs Sandvikens kyst, og at det er uheldig om industrien skal fortsette å dominere i dette området.</p> <p>Kommenterer at utbyggingene i indre og ytre Sandviken mangler en klar torgdannelse med urbane kvaliteter, og at områdene ved Norsk</p>	
--	--	--	--

			<p>Saltimport, Lerøy og Sandviken Eiendom kan egne seg for dette.</p> <p><u>Behandling av steinmasser</u></p> <p>Stiller seg kritisk til planene/forslagene om lokalisering av diverse tunge behandlinger av steinmasser i området. Kommenterer at dette vil etablere en tyngre industriell virksomhet enn området noensinne har sett, og det i et område som kommunen har markert som et viktig kulturhistorisk miljø. Dette vil ligge midt i et etablert boligområde og langs sjølinjepromenaden, og vil skape en stor barriere for gangveier i området, i tillegg til å representere en fare for liv og helse. Uttrykker også misnøye ved at dette vil kunne forsinke transformasjonen av Saltimportkaien.</p> <p>Kommenterer at dersom frakten av løsmasser skal skje via nye tunneler, betyr dette sprenging under noe av byens mest antikvarisk verdifulle bygningsmasse, som står på ulike former for løsmasser. Kommenterer at brå hendelser i grunnen for boliger vil kunne medføre ubotelig skade på materielle verdier, kulturhistoriske verdier, samt liv og helse.</p> <p>Foreslår å heller bruke Kristianholm til utskipning, en havn i et område uten bomiljø, der kommunen også er en av flere grunneiere. Foreslår eventuelt å føre tungtransport inn på overordnet vegnett via Eidsvåg for å frakte masser uten å være i konflikt med bomiljø og myke trafikanter til ulike havnealternativer skjermet fra bebyggelse og ferdsel.</p>	
16	63 / 70 / 71	Vidar Sætre	<p>Presenterer detaljerte forslag for (alternative) løsninger for Bybanen, samt G-/S-veg for traseen i Sandviken. Deler av planene er også presentert som tegninger. Kort oppsummert presenteres følgende forslagene:</p> <p>Kommenterer at risikoen for setningskader og andre ulemper med tunnelløsningen i Sandviken – inkludert g-/s-tunneler og heis tilknyttet underjordisk holdeplass, må vurderes nøye før dette</p>	<p>Grunnundersøkelser er gjennomført og grunnforhold vurdert i områder nær</p>

		<p>alternativet realiseres. Nye grunnundersøkelser bør gjennomføres.</p> <p>Kommenterer at traseen under Nye Sandviksveien vil ha farlig lite overdekning. Foreslår at traseen går dypere, langs Nye Sandviksveien frem til Bakkegata.</p> <p>Peker på at søndre del av Sandviksveien er for smal til både toveis trafikk og gode g-/s-forhold. Foreslår at denne delen av Sandviksveien blir fylkesveg, og gjerne envegskjørt. Foreslår videre at motgående kjøreretning legges til envegskjørt gate i enten Amalie Skrams vei eller Johan Mohrs gate.</p> <p>Kommenterer at Bybanen bør legges nærmere Sandviksveien for å unngå konflikt med byggene Amalie Skrams vei 45 og 49, samt trappa til Amalie Skrams vei 45 som trolig (også) er verneverdig. Peker på at dette trolig vil medføre at garasjene til Amalie Skrams vei 56-62 må rives.</p> <p>Peker på at det er store utfordringer med tanke på å føre traseen videre nordover mot Sandviken sykehus. Foreslår en mulig løsning som inneholder en «halvåpen» trase i Amalie Skrams vei der selve traseen bygges i en tunnel/kulvert og holdeplassen er oppe i dagen. Kommenterer at Bybanen slik kan gå i tunnel under hele nordre del av Amalie Skrams vei og videre inn i Munkebotntunnelen, og at det blir relativt enkelt å bygge undergang i retning Sandviksveien.</p> <p>Foreslår et reservealternativ til holdeplass hvis holdeplassen ved Sandviken kirke (underjordisk) viser seg vanskelig å gjennomføre: Holdeplass ved Slaktehustomten.</p> <p>Foreslår et reservealternativ til holdeplass hvis holdeplassen Amalie Skrams vei viser seg vanskelig å gjennomføre: Holdeplass i Sandviksveien ved dagens busstopp ved Ludebryggen.</p> <p>Foreslår et reservealternativ til trase dersom begge holdeplassene Amalie Skrams vei og Sandviken kirke blir vanskelige å gjennomføre: Sjøgaten/Sandviksveien-korridoren mellom Slaktehustomten og</p>	<p>tunneltraseer og underjordisk holdeplass.</p> <p>Planforslaget forholder seg til vedtatt trase. Justeringer i tunneltrase og plassering av underjordisk holdeplass er gjort for å sikre tilstrekkelig overdekning. Det er lagt til et stort regulert område under fjell for ytterligere justeringer til tunnelstraseen, som evt. følger av detaljerte vurderinger i prosjekteringsfasen.</p>
--	--	--	---

		<p>Ludebryggen, men kulvert/tunnel fra Johan Mohrs gate til forbi Sandvikstorget.</p> <p>Foreslår et reservealternativ til trase hvis Sandviken kirkeholdeplassen ikke lar seg gjennomføre: tunnel mellom Slakterhustomten og Amalie Skrams vei, liggende relativt langt inne (bak NLA) for overdekning.</p> <p>Anbefaler å beholde dagens inn- og utkjøring for biltrafikk mellom Sandviken og Fløyfjellstunnelen, da et nytt kryss vil komme veldig tett på godt befolkede områder, trolig kreve rivning av bygg og være kostnadskrevende. Minner om at en omklassifisering av dagens tunnelutgang ved Sandviken sykehus til lokalvei vil bety nedsatt hastighet, som vil gi redusert ulykkesrisiko og støybelastning – og derfor kunne redusere behovet for nye trafikkløsninger.</p> <p>Forslag til løsning for lokal hovedveg med av- og påkjøringer i midtre og indre Sandviken (Reperbanen-Eidsvågstunnelen) med forlenget Fløyfjellstunnel: Litt vanskelig å forstå deler av innholdet, samt sammenhengene i innholdet</p> <p>Bruke dagens innkjøring til sørgående Fløyfjellstunnel, samt en ny innkjøring i nordgående retning rett ved dagens innkjørsel, og en ny rundkjøring ved GlassKnag for å knytte sammen toveis trafikk både til/fra ytre Sandviken, til/fra indre Sandviken og til/fra Fløyfjellstunnelen. Kommenterer at denne rundkjøringen trolig bør ligge 1m lavere enn dagens veg for å unngå konflikt med rampen fra Sandvikstunnelen opp mot Fløyfjellstunnelen.</p> <p>Av- og påkjøringer til/fra Nyhavnsveien og Sandviken sykehus: la Bybanen og sykkelvei gå på nivå som dagens Åsanevei, mens hovedveien går i dagens opp- og nedkjøring til Nyhavnsveien – med en etablering av rundkjøring her – og deretter i en undergang under Bybanen og sykkelvei, samtidig som hovedveien svinger over på Hatleveien-siden av dagens veikorridor opp mot NHH – og lager en ny, slakere kobling til Sandviken sykehus fra nordsiden.</p>	<p>Planforslaget innebærer ramper fra Fløyfjellstunnelen til indre Sandviken som ligger omtrent der dagens Fløyfjellstunnel utløper. Rampene kobles på nytt vegsystem i ny rundkjøring ved GlassKnag.</p>
--	--	--	---

		<p>La Bybanen begynne stigningen opp mot NHH i god tid før Moldbakken 9A, for å få en så jevn og slak stigning som mulig.</p> <p>La den lokale hovedveien gå på samme strekning som Bybanen, delvis i tunnel/kulvert, frem til krysset ved Helleveien/Øyjordsveien. Peker på at det kan bygges bygg oppå de to innerste trafikkfrie feltene og over de bygde tunnel/kulvertene. Beskriver denne løsningen i mer detalj i merknaden.</p> <p>Kommenterer at høydenivåene funnet på 1881 ikke stemmer overens med høydene presentert i traseforslaget presentert på bergensprogrammet.no.</p> <p><u>Sykeltrase</u></p> <p>Kommenterer at sykkel tunnelen bør komme ut ved Stemmemyren Idrettsanlegg, da dette er en mer naturlig plass enn det foreslåtte alternativet som også er lengre og innebærer rivning av hus. Peker på at siden tunnelen heller nedover mot Åsane (fra kote 64 til kote 50) bør det gå fint at å få tunnelene til å krysse hverandre slik at sykkel tunnelen kommer ut på nordsiden av Eidsvågstunnelen i Eidsvåg. Peker på at det videre fra Stemmemyren finnes flere ulike løsninger sørover mot GlassKnag og Amalie Skrams vei – løsninger som presenteres, drøftes og vurderes nærmere i merknaden.</p> <p>Kommenterer at det i denne omgang vil anbefales at sykkelvegen legges over dagens bru over mot Søndre Øyjorden og deretter ned i en egen ny gs-veg langs bybanetraseen mot Sandviken sykehus (mellom bybane- og biltrase), gjerne kombinert med forslaget om bygninger over bilvegen, og videre langs med Sandviksleitet og på en utvidet gangvei forbi Munkebotn 18 og 20, nedover Munkebotnveien til Amalie Skrams vei, eventuelt i en 300-350m lang tunnel fra Sandviksleitet til Fjellveien-krysset.</p> <p>Foreslår å fjerne støyskjermene ved Sandviken sykehus (hvis trafikkmengden reduseres nok) for å gi plass til G-/S-veg og en tre-allé.</p>	<p>Sykelveg med fortau følger bybanetunnelen. Dette blir en bred tunnel der man skal kunne se utgangen på andre siden i det man kommer inn i tunnelen, som er positivt – blant annet for trygghet. Dersom sykkel tunnel skulle krysse bybanetunnelen ville ikke dette vært mulig, og samtidig blant annet gjort anleggsarbeid mer komplisert. Dersom sykkel krysset bybanetraseen og kommer ut ved Stemmemyren (østsiden av banetrase), må sykkel krysse banetraseen en gang til for å komme på <i>riktig side</i> (vestsiden) videre ned Åsaneveien. For gående og syklende som skal til Stemmemyren er det mulig å krysse banetrase+lokalveg i nord ved tunnelportal, og lengre sør mot Helleveien.</p>
--	--	--	---

				Eksisterende støyskjermer langs E39 mellom Sandviken sykehus og GlassKnag fjernes i planforslaget.
17	69	Anders Haaland eier av Amalie Skrams vei 45 («Brødretomten»)	<p>Kritisk til at merknadsfristen var i sommerferien.</p> <p>Peker på at Brødretomten er et fredet og godt bevart lyststed fra 1797, fritt beliggende og godt synlig på et natursteinplatå, omgitt av et hageanlegg og portnerbolig i samme stil som hovedbygningen; en «pastisj» til denne.</p> <p>Viser til sitt notat «Utgangspunkt: Bybanen i åpen trase gjennom ytre halvdel av Amalie Skrams vei», datert 18.01.18, og nevner at Brødretomten er et fredet kulturminne, og er ett av kun to av de opprinnelige 12 lyststedene i Sandviken som fremdeles ligger <i>åpent</i> til på sin gamle tomt, med fasaden bevart. Ligger også i synlig tilslutning til sjøhus, reperbane med mesterhus og tre andre lysthus. Viser til at lyststedene ble gitt meget høy verneverdi i den fremdeles gjeldende kommunedelplanen for Sandviken – Fjellsiden nord, samt at eiendommen med restene av den sterkt medtatte alleen ble tatt med i Byrådsavdeling for byutviklings forslag av 2006 til områdefredning for hele det historiske Sandviken.</p> <p>Frykter at en bybane i dagen i Amalie Skrams vei vil ha en negativ innvirkning på lyststedets kulturhistoriske kvaliteter ved at banen vil ødelegge det som ennå finnes av historiske assosiasjoner i de nære omgivelser. Peker på at Bybanen er en høymoderne installasjon med bredt banelegeme i betong eller asfalt med skinner, stolper med strømledninger og en høyfrekvent trafikk med 40m lange vogntog.</p> <p>Frykter at bakken opp over påkjøringstunnelen mot sør vil bli for bratt, slik at det etter hvert blir nødvendig å forlenge bakken. Kommenterer at dette vil gjøre at traseen kommer for høyt i forhold til lysthuset, noe som vil ødelegge for begge lysthusene Brødretomten og Christineborg. Peker på at bakken vel er like bratt</p>	<p>Hensyn til kulturminneverdier i Amalie Skrams vei har vært et mål i planarbeidet. Imidlertid utgjør tunnelåpninger i begge ende av dagsonen, sammen med holdeplass og teknisk anlegg, et stort inngrep. Avbøtende tiltak for negative påvirkninger på Brødretomten og nabotomten Christineborg blir viktige. Detaljene knyttet til utforming vil være viktig i prosjekteringsfasen, hvor kulturminnefaglige innspill vil bli vektlagt.</p>

		<p>eller brattere enn Åsaneveien opp mot NHH, Jægerbakken: 7 grader.</p> <p>Ønsker at banen legges lavest mulig i forhold til dagens veibane, dvs. lavest mulig i forhold til hageplatået over Amalie Skrams vei.</p> <p>Kommenterer videre at banen bør legges lengst mulig ut (mot vest) fra hagemuren og dermed hovedbygningen, og gå ut i dagens fotgjengervei (vest for Munkebotnveien) til busstoppet ved nordgående tunnelåpning. Kommenterer at en mer <i>horisontal</i> løsning også vil eliminere behovet for å kjøre nedover for å komme seg ned til Åsaneveien før banen tar fatt på stigningen mot NHH.</p> <p>Bemerket at han er villig til å involvere Riksantikvar og Fylkeskonservator i problemstillingen. Peger på at det i bystyrets behandling av saken 31.03.18 ble nevnt at det skulle tas spesielt hensyn til Brødretomten som kulturminne.</p> <p>Peger på at den utvidede hagen og lindealleen har blitt svekket eller ødelagt av henholdsvis anlegningen av Amalie Skrams vei og av misfornøyde naboer i boligblokkene, samt at problemstillingen knyttet til «trussel mot lyststedets omgivelser» har vært evig aktuell – og fremdeles er det. Peger blant annet på at Riksantikvaren i 2000 grep inn for å stoppe bygging på tomten mellom de to lysthusene. Frykter at det i lys av Bybanen – uansett trase – vil bli ytterligere press på utbygging og fortetting i området, noe som kan ramme kulturminneverdiene i området.</p> <p>Kommenterer videre at den kulturhistoriske områdekvaliteten (den åpne/romlige beliggenheten og den synlige nærheten til repperbanen med mesterhus, andre lyststeder og sjøhus) burde vært reflektert som et ekstra moment i presiseringsdokumentet, for å styrke kulturminnets stilling mot eventuelle nye kommunale fremstøt for å få utbygd tomten Amalie Skrams vei 47, i tillegg til Bybanens bygging på tomten Amalie Skrams vei 45.</p> <p>Stiller spørsmål ved at byrådet høsten 2017 argumenterte med kulturvern hensyn for Måseskjæret når det valgte alternativet med</p>	
--	--	---	--

			<p>lang tunnel fremfor Sjøgaten-alternativet, all den tid kulturverdiene i ytre del av Amalie Skrams vei er like store som ved Måseskjæret.</p> <p>Kommenterer at traseløsningen fortsatt er uklar, og peker på forholdene rundt det komplekse tunnelkrysset mellom Christineborg og Glass-Knag som en uklarhet som kan ha stor betydning. Ønsker at en sikkerhetsløsning ved stengt Fløyfjellstunnel skal skje ved Sandviken sykehus, og ikke ved en åpning for biltrafikk ved Brødretomten.</p> <p>Viser til siv.ing. Jan Harald Helmich Pedersens skisserte alternativ for bybanetrase, som inneholder en forlengelse av banetunnelen fra Sandbrogaten til strøket rundt GlassKnag, altså forbi det kompliserte krysset. En mer detaljert skisse av dette forslaget er vedlagt i merknaden, selv om dette først skal studeres av en større plangruppe og Sandvikens Kulturhistoriske Forening i august 2018. Kommenterer at det trolig blir aktuelt med ytterligere innspill utover høsten.</p> <p><u>DS1:</u></p> <p>Frykter at en bybane i dagen over Bryggen vil ha en negativ innvirkning på verdensarvobjektet ved at den essensielle/meningsbærende synlige forbindelsen mellom de lange gårdrekkene og sjøen, dvs. havnen, brytes.</p>	
18	72	Arne Sælen, Formanns vei 50B	<p>Kommenterer at relokaliseringen av NLA vil gi redusert passasjergrunnlag i midtre Sandviken.</p> <p>Kommenterer at relokaliseringen av NLA gir mulighet til å kunne etablere en stasjon i dette området.</p> <p>Foreslår å bruke dagens bussholdeplasser ved GlassKnag til Bybanen fremfor etablering av stoppet i Amalie Skrams vei, ved å benytte dagens påkjøringsrampe for Fløyfjellstunnelen til bybanetrase. Peker på at dette åpner opp for en bedre fortetning i området mellom Amalie Skrams vei og Sjøgaten/Sandviksveien/Åsaneveien, som ikke</p>	<p>I beregning av passasjergrunnlag er ikke utflytting av NLA regnet med. Det forutsettes at eksisterende bygg brukes også i fremtiden, med evt. andre eiere eller leietakere.</p> <p>Forslag om å flytte trase og holdeplass er ikke tatt til følge. Planforslaget forholder seg til vedtatt trase i Amalie Skrams vei.</p>

			<p>er mulig om bybanetraseen legges i Amalie Skrams vei.</p> <p>Kommenterer at forslag til tunnelutslag i Formanns vei / Amalie Skrams vei ikke er mulig som tunnel i fjell, og at det her først må graves ut, dernest antakeligvis støpes en kulvert på strekningen Kirkegaten – Amalie Skrams vei.</p>	<p>Portalkonstruksjon som er nødvendig for tunnelutvalg i sør i Amalie Skrams vei er vist i Teknisk forprosjekt. Størrelse og lengde på portalen detaljeres i prosjekteringsfasen.</p>
19	85	<p>Randi Lucie Gabrielsen, Sudmanns vei 14a</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 brattere og derfor vanskelige å ferdes i.</p> <p>Barn bruker den kommunale lekeplassen i Sudmanns vei 16. Denne 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 DSF.</i></p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Bybanen i Amalie Skrams vei medfører behov for ny tilkomst til boligområde Munkebotn. Planforslaget legger 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 boliggater i sør.</p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807497	Offentlige (Avsendere)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
20	80	Bymuseet	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Museet har mer enn 200.000 besøkende årlig, og tallet er stigende. Anlegg som er berørt av reguleringsplanene for Bybane til Åsane er særlig Bryggens Museum, Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning, og friluftsmuseet i Gamle Bergen. Museets største og best besøkte anlegg ligger langs planlagt trase. Disse museumsarenaene er satsningsområder for Bymuseet, og ikke minst viktige bærebjelker inntektsmessig, og som grunnlag for vår formidling og forvaltning. Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning forteller historien om festningens sentrale plass både for kongemakt, kirke og politisk liv i middelalderen. På Bryggens Museum forvalter og formidler vi blant annet det store middelaldermaterialet etter de arkeologiske utgravningene på Bryggen og vi har ansvar for formidling av verdensarvstedet Bryggen.</p> <p>Et nytt planlagt publikumsbygg for friluftsmuseet Gamle Bergen vil sikre at museumsanlegget i større grad blir et helårsmuseum og vil mangedoble dagens besøkstall på 30.000 årlige besøkende. Bymuseet anser årlige besøkstall på 100 000 - 150 000 som realiserbart, og ber om at dette tas med i beregningen for passasjergrunnlaget i Sandviken/Nyhavnsområdet.</p> <p><u>DS2:</u></p> <p>I friluftsmuseet Gamle Bergen i Nyhavn / Sandviken formidles byens urbane historie gjennom bygninger, samlinger og «levende» museumsformidling. I dag har dette museet om lag 30.000 besøkende årlig. Med nytt planlagt publikumsbygg (under prosjektering) vil museumsanlegget i større grad bli et helårsmuseum, og vi beregner</p>	<p>Det har vært dialog underveis med Bymuseet.</p> <p>DS2: Tilkomst til Gamle Bergen ivaretas i anleggsfasen. Detaljerte løsninger for tilkomst for gående, syklende og buss utarbeides i prosjekteringsfasen. Det blir viktig med god dialog med Gamle Bergen i prosjekterings- og anleggsfasene.</p> <p>Bybaneholdeplassen og hovedsykkelruten ligger tett på Gamle Bergen og vil øke tilgjengeligheten via kollektiv og sykkel vesentlig.</p> <p>Endringer i veg-geometri for Nyhavnsveien ivaretar areal for turbusser ved inngangen til Gamle Bergen.</p>

			<p>en mangedobling av besøkstallene her ute. Mellom 100.000-150.000 besøkende årlig mener man er realiserbart. Dette må det tas med i beregningen når det gjelder passasjergrunnlag i Sandviken / Nyhavnsområdet.</p> <p>Bymuseet er bekymret for den negative påvirkningen i anleggsperioden.</p> <p>For Bymuseet er det særlig viktig at det sikres god tilkomst til Gamle Bergen og Sandviken sjøbad som ligger ved museumsområdet. Her bør det også planlegges god sykkelparkering. Gamle Bergens park og sjøområde er et av få offentlig tilgjengelige rekreasjonsområder nær sjøen i dette området. Det er stadig mer i bruk etter omfattende utbygginger i nærområdet den siste tiden. Det er svært begrenset med parkeringsplasser i området og man er derfor avhengig av god offentlig transport, samt tilrettelegging for miljøvennlige transportmuligheter som sykkel. Bymuseet går gjerne i nærmere dialog om dette i den kommende utredningsperioden.</p> <p>Bymuseets merknad omhandler også DS1, se DS1.</p>	
21	64	VA-etaten [Nå: Bergen Vann (BV)]	<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>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.</p> <p>Løsninger for håndtering av overvann og</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 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 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>flom er vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan. Det er satt av areal til infiltrasjon og fordrøyning av overvann.</p> <p>Det vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan på hver delstrekning for nærmere detaljer om vannforsyning og avløp.</p>
--	--	---	---

			<p>VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p><u>DS2:</u></p> <p>På grunn av prosjektets størrelse og kompleksitet, ber VA-etaten om at det utarbeides en mer omfattende infrastrukturplan, utover det en ordinær VA-rammeplan favner om. Det må være et samarbeid mellom Graveklubben og andre involverte graveaktører, der alle bidrar til en felles plan, som omfatter VA-ledninger, bosnett, fjernvarme, andre kabler, med mer. Regner med at NS 3070 (Samordning av ledninger i grunnen) legges til grunn i denne sammenhengen.</p>	
22	66	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 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>Underveis i planarbeidet 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)</i> og <i>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</p>

			<p><u>DS2:</u></p> <p>Strekningen mellom Sandbrogaten og Eidsvågtunnelen er preget av mange viktige kulturminnesmerker og miljøer. Det blir spesielt viktig å tilpasse tunnelmunningene til de ulike kulturminnemiljøene. Her vil det bli behov for nærmere avklaringer i forhold til kulturminneverdiene og løsningsforslagene.</p>	<p>virkninger og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</p> <p>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.</p>
23	79	Statsbygg	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Statsbygg uttrykker et ønske om å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Ber om et møte med tiltakshaver til høsten for å kunne jobbe for at deres prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for Bybanen, og for å jobbe for at viktige statlige interesser ivaretas.</p> <p>Uttrykker seg positive til alle tiltak som kan medføre bedre tilgjengelighet for myke trafikanter og bidra til byutvikling. Peker på at det for staten er særlig viktig at besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter befinner seg nær høyfrekventerte kollektivholdeplasser og med god tilrettelegging for gange og sykkel.</p> <p><u>DS2:</u></p> <p>Statsbygg eier og forvalter nybygget på NHH som ble ferdigstilt i 2013. Det vises i saksdokumentene til at NHH vil være et viktig målpunkt for passasjerer og kollektivknutepunkt, noe som gjør det viktig å se på helheten for å lage et velfungerende knutepunkt og lokalområde. Dette er noe Statsbygg og vår leietaker NHH ønsker å bidra til, samt at staten har interesser i å sikre et velfungerende campusområde og forventer at både NHH og Statsbygg involveres i det videre arbeidet med reguleringsplanen i dette området.</p> <p>Se også merknad fra NHH.</p>	<p>Det er gjennomført møter med Statsbygg og andre parter om både Gulating lagmannsrett, Bergenhus festning og Norges Handelshøyskole (NHH).</p> <p>Se også kommentar til merknad fra Norges Handelshøyskole (NHH)</p>

24	68	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 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 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>DS2:</u></p> <p>Underjordisk holdeplass må utformes på en slik måte at tilkomst og oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøy må ivaretas. Forhold rundt innsats på underjordisk holdeplass med tilkomstveier må avklares i prosjekteringsfasen.</p> <p>Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS2 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til</p>	<p>Merknad tatt til følge.</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>Planforslaget sikrer nødvendig areal ved underjordisk holdeplass til oppstillingsplass for brannvesenet.</p> <p>Brannvesenet har vært med i utarbeiding av løsninger for beredskap i tunneler og holdeplasser.</p>
----	----	-------------------	--	---

			møter som omhandler nødetatenes tilkomst og innsatsmuligheter.	
25	33	Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd	<p>Uttrykker seg positive til at kommunen arbeider med å tilrettelegge for at fremtiden for byen vår kan bli miljøvennlig.</p> <p><u>DS2:</u></p> <p>Er i utgangspunktet positive til det planlagte bybanestoppet med utgang like ved Sandviken kirke. Ber om å få et møte med planavdelingen der de kan bli nærmere presentert for detaljene rundt denne utgangen, og sammen finne gode løsninger. Ønsker at både menighetsråd og fellesråd er representert i møtet.</p> <p>Sandviken kirke er et viktig signalbygg i området, og at det finnes planer for videre utvidelse av aktiviteten rundt kirken.</p>	Det har vært dialog med Sandviken kirke og Bergen kirkelige fellesråd underveis i planarbeidet. Det vil være viktig med videre oppfølging med kirken og kulturminnemyndighetene i videre prosjektering, detaljering av inngang og torg, samt detaljering av anleggsgjennomføringen. Reguleringsplanen setter krav om sikringsplan for Sandviken kirke i anleggsfasen.
26	34	Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømmeråd	Planene kan få konsekvenser for kirkelig eiendom ved Sandviken kirke og Åsane kirke, og vi ber kommunen ta kontakt med Bergen kirkelige fellesråd som forvalter disse eiendommene så tidlig som mulig i prosessen videre.	Se kommentar over.
27	31	Bymiljøetaten, Bergen kommune	<p><u>Generelt:</u></p> <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</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 utarbeidningen 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</p>

		<p>skal ha ansvar for. Dette gjelder både vegger, 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>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></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</p>	<p>det er mulig. Generelt er det etterstrebet å inkludere grønne kvaliteter langs bane- og sykkeltrase i form av blant annet trerækker, beplantede buffere, gress i spor, gode koblinger til nærliggende blågrønne områder.</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>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 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 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 framtidig 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></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</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>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>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><i>Avkjørsler:</i></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><i>Veglys:</i></p> <p>Veglys skal omtales og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p><i>Dokumentasjon i planarbeidet:</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 detaljpla-</p>	
--	--	--	--

			<p>nene 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><u>Sykkel generelt:</u></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 må inkludere dette.</p> <p>Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.</p> <p><u>Øvrig medvirkning:</u></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 man 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>	
28	58	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</p>	Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet

		<p>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 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>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><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 kostnadskrevede.- 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	
--	--	---	--

			<p>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> <p>Anleggsarbeid nært ved BKK Netts anlegg kan også medføre risiko for brudd på strømforsyningen som følge av rystelser.</p>	
29	40	Byarkitekten	<p><u>Generelt:</u> Byarkitekten har satt i gang arbeidet med rullering av Bergen kommunes arkitekturstrategi, og støtter planenes ambisjoner og fokusområder.</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>Det er gjennomført flere møter med Byarkitekten. Byarkitektens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Byarkitekten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>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.</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 for «nye» lokalsentre (transformasjonsområder) med stort utviklingspotensial rundt bybanestoppene. <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>	
30	75	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</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>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p>

		<p>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><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. 	<p>Utbyggingsrekkefølge:</p> <p>Faseplaner for anleggsgjennomføringen legger opp til at arbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel skal starte så tidlig som mulig. Det er vurdert som nødvendig å åpne forlenget Fløyfjellstunnel før man kan starte arbeidet i dagens E39, Åsaneveien. Anleggsarbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel må koordineres med Statens vegvesen sitt prosjekt Fløyfjellstunnelen sør.</p> <p>Koordinering mot andre planer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - Eidsvågveien: Selve planarbeidet med områderegeringsplan av deler av FV367 som SVV henviser til i sin merknad, er avsluttet. Reguleringsplanforslaget for
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • 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> <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</p>	<p>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>
--	--	--	--	---

			interesser er tilstrekkelig sikret i planen.	
31	74	Hordaland fylkeskommune (HFK) (nå: Vestland fylkeskommune (VLFK))	<p>Generelt:</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 sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanters behov. • Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget 	<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>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</p>

			<p>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> <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 	<p>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 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</p>
--	--	--	---	--

			<p>det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Fløyfjellstunnelen 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 Fløyfjellstunnelen.</p> <p><u>DS2:</u> På denne strekningen er det avvik mellom Fylkesutvalgets anbefaling datert 31.10.13. og oppstartet planarbeid.</p> <ol style="list-style-type: none"> Kostnadene knyttet til tunnel og underjordisk holdeplass bak Sandviken kirke er svært høye: Anbefaler at det gjennom hele planprosessen er spesiell oppmerksomhet knyttet til valg av løsninger som kan redusere kostnader og risiko for økte kostnader. Samtidig peker en på at kulturminnehensyn i Sandviken er viktig for utforming av traseen. Fylkesutvalget forutsetter at reguleringsplanarbeidet tar hensyn til kulturminnet og kulturmiljøet rundt Måseskjæret. 	<p>trafikkfase 2 er Torget stengt for gjennomkjøring med privatbil.</p> <p>Forlenget Fløyfjellstunnelen foreslås bred nok til at den kan åpnes for tovegs trafikk i ett løp. Å åpne <i>dagens</i> 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.</p>
32	27	Sandviken menighetsråd og	<p>Kommenterer at Sandviken kirke er en viktig identitetsskapende møteplass for bydelen. Bybaneutbyggingen må ivareta</p>	<p>Parkeringsplasser ved nordsiden av kirken utgår. Antallet parkeringsplasser</p>

		sokneprest i Sandviken	<p>tilgjengeligheten til kirkebygget, ikke minst for eldre og uføre. Parkeringsarealet rundt kirken må ikke begrenses.</p> <p>Peker på at Sandviken menighet i dag har kontorer og menighetslokaler i Sandviksveien 41, men at det lenge har vært tanker om å bygge egnede menighetslokaler på menighetens tomt ved kirkens nordside, der det i dag er lekepark. For å sikre at fremtidig kirkelig bruk av tomten ikke blir forhindret, ønsker de ikke at denne tomten beslaglegges av bybaneutbyggingen. Viser interesse for at en eventuell nedgang til bybanestoppet på denne tomten kan integreres i et nybygg, som kanskje også kan inneholde kafe/kiosk og evt. butikklokaler, i tillegg til menighetslokaler.</p> <p>Peker på at eventuell bygging, sprenging og graving i nærheten av kirken må ta hensyn til at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kirken er bygget i stein, er tung skal ha et godt fundament. - Husrekken over veien i Ladegårdsgaten har vært rammet av setningsskader - Muleelven går i rør nær kirken. 	<p>reduseres. Det tilrettelegges for to HC-parkeringsplasser i Kirkegaten.</p> <p>Muligheten for integrering av et menighetslokale i nytt bygg integrert i inngangsparti til stasjonen ble vurdert og ikke tatt videre i planarbeidet.</p> <p>Begrunnelse: kulturminnefaglig vurdering og negative konsekvenser for kirken. Dette er også utenfor bybaneprojektets omfang.</p> <p>Ang. anleggsgjennomføring: se kommentar til merknad fra Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd.</p>
33	7	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 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>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, som inkluderer masser med potensial for planteskadegjørere, vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslaget (rapport RA-DS0- 009).</p>

			Merknad om Jordalsvannet, se DS3.	
34	Saksnr 201807496 Doknr. 67 OBS annet saksnr	BIR Nett AS	<p><i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DS1. Underveis i planarbeidet har dialog om løsninger med BIR Nett AS også omfattet DSS og DS2.</i></p> <p>Peker på at det er flere punkter langs DS1 der planlagt bybanetrasé sammenfaller med eksisterende bossnettrasé i lengderetning eller kryssende. For flere av disse punktene vil omlegging av bossnettet, om det er behov for det, være svært vanskelig da det mangler alternative traséer.</p> <p>Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av de tekniske begrensninger et bossnett-anlegg har, og BIR Nett vil her kunne stille sin ekspertise til rådighet, samt lage et opplegg for medvirkning og samarbeid. Gjør oppmerksom på at bossnettet er retningsbestemt og har derved fysiske begrensninger og ingen omkjøringsmuligheter.</p>	<p>Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BIR Nett AS.</p> <p>BIR Nett må legge om en del eksisterende bosnett-anlegg, og BIR er selv ansvarlig for å etablere nye bossnett-anlegg der BIR vurderer at det er aktuelt. Eksisterende anlegg må ivaretas. BIR Nett utreder rørbasert bossnett i Sandviken-området, og i Kristianholmplanen utredes et privat rørbasert bossnett. I utgangpunktet er ikke disse bossnettene med i Bybaneprojektets plan, men det kan bli evt. nærføring og kryssinger av bossrør. Det vurderes at Bybaneprojektet ikke skal hindre denne utbyggingen.</p>
35	67	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]	<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>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</p>	<p>Underveis i planarbeidet er det gjennomført flere møter med Statsforvalteren.</p> <p>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</p>

		<p>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 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>Merknad om forlenget Fløyfjellstunnel, se DS3 og DSF.</p>	<p>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>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</p>
--	--	--	--

				<p>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>
36	24	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 vassdragsloverket.</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>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 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>

			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.	
37	12	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.	Tatt til orientering.
38	24	Direktorat for mineralforvaltning	DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning 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.	Tatt til orientering.
39	Saksnr 201807496 Doknr. 33 OBS annet saksnr	BKK Varme AS (Eviny)	<i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DS1. Underveis i planarbeidet har dialog om løsninger med BIR Nett AS også omfattet DSS og DS2.</i> Kommenterer at det for DS1 er flere punkter hvor tenkt bybane og fjernvarmetrase er sammenfallende eller kryssende, og at det ved flere av punktene vil være krevende å finne løsninger for eventuell omlegging av fjernvarmetrase da det mangler alternative traseer. Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av forsynings sikkerheten for fjernvarme, samt lages et	Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Varme AS. <u>DS1</u> : BKK Varme må legge om en del av sine eksisterende fjernvarmeanlegg for å tilpasse seg Bybaneutbyggingen. I tillegg til det, så planlegger BKK Varme en ny Fjernvarmetrase over Torget fra

			<p>opplegg for medvirkning og samarbeid. Minner om at eventuelle omlegginger av fjernvarmetraseer kun kan gjennomføres mellom midten av mai og midten av september.</p> <p>Ønsker å fortsette det gode samarbeidet i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane, der det er stort fokus på å finne gode totalløsninger, både for Bybanen og infrastrukturen under bakken.</p>	<p>Harbitzhjørnet, og inn i Vetrilidsallmenningen. Eksisterende anlegg må ivaretas i anleggsperioden.</p> <p><u>DS2</u>: BKK Varme har ikke fjernvarmeanlegg i området i dag, men vurderer å bygge ut fjernvarmeanlegg mot Kristiansholm og videre til Norges Handelshøyskole.</p> <p><u>DSS</u>: En videreføring av BKK Varmes fjernvarmenett i retning nordover er tenkt bygget langs Sjøgaten fra Festningskaaien til Kristiansholm. Hvordan dette kan løses teknisk er omtalt i teknisk forprosjektrapport (RA-DSS-004 Teknisk forprosjekt).</p>
40	<p>Saksnr 201807494</p> <p>Doknr. 33 OBS annet saksnr</p>	Helsevernenheten, Bergen kommune	<p><i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DSS. BK vurderer den som et generelt innspill som omhandler 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>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>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>I Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkel<i>felt</i>, ikke sykkel<i>veg</i>. Sykkel<i>felt</i> er en mer bytilpasset og fleksibel løsning. Dette er i tråd med håndbøker og anbefalinger om at sykkel<i>felt</i> egner seg best i sentrumsområder der det er tett</p>

				mellom målpunkt og kryss/avkjørsler, mens sykkelveg anbefales på strekninger med større grad av gjennomkjøringstrafikk og lengre mellom målpunkt og kryss/avkjørsler. Lite biltrafikk og lave hastigheter er tiltak som bidrar til at dette er trafiksikre løsninger.
41	78	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>	Tatt til etterretning.
	PLAN-2022/20562		Varsel om utvidelse av planavgrensning mai 2022	
42	5 Obs ny saksnr	Statsbygg	<p>Oppsummering:</p> <p>Utvidet planområde omfatter areal som i dag brukes til varelevering mm. Funksjonene er kritiske for drift, og NHH har ingen andre alternativer for varelevering.</p> <p>Det opplyses at det er energibrønner under parkeringsarealet innenfor dette området, og trafokiosken som ligger nord for vareleveringen forsyner NHH.</p> <p>NHH og Statsbygg er bekymret for negative konsekvenser for drift av skolen i anleggsfasen, som vil pågå over flere år. Det bes om at det redegjøres for hvordan disse utfordringene skal håndteres. NHH og Statsbygg ønsker å være informert og involvert i arbeidet med å finne best mulig løsninger i anleggsfasen.</p>	<p>Det er avholdt møter og dialog med NHH og Statsbygg underveis i planarbeidet. Reguleringsplanbestemmelser sikrer at gang- og kjøretilkomster ivaretas og at eksisterende adkomster ivaretas, frem til midlertidig eller permanent adkomst er etablert. Det vil være behov for tett samarbeid og dialog med NHH/ Statsbygg i prosjekteringsfasen når løsninger detaljeres, og i byggefasen.</p> <p>Energibrønner er identifisert, og disse vil det bli tatt hensyn til i prosjekterings- og byggefasen.</p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807497	Merknader fra lag, institusjoner og foreninger	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
43	60	Fortidsminneforeningen	<p><u>DS2</u> (individuelle merknader til DS1, DS2 og DSF):</p> <p>Beskriver at bebyggelsen ved Formanns vei er et viktig miljø fra mellomkrigstiden, der både helheten og enkelthusene har stor arkitektonisk verdi, og at landskapet er sårbart for større inngrep. Bekymret for at et tunnelinnslag i dette området kan ha stor negativ virkning på omgivelsene. Kommenterer at dette representerer store utfordringer for bevaring av kulturminneverdiene.</p> <p>Kommenterer at banen bør trekkes så langt unna lyststedene Brødretomtten og Christineborg som mulig, for å unngå å gi en forstyrrende virkning på opplevelsen av disse.</p> <p>Peker på at alléen i Brødretomtens midtakse, fra Amalie Skrams vei og ned til Sandviksveien, er en viktig del av lyststedsanlegget. Påpeker at det er en utfordring at banen lett kan svekke denne sammenhengen mellom huset og alleen.</p>	<p>Tatt til orientering. Planforslaget forholder seg til vedtatt trase for Bybanen i Amalie Skrams vei og ellers gjennom Sandviken.</p>
44	86	Sandviken Kulturhistoriske forening	<p>Kommenterer at næringsvirksomhet, gjennomføring av arrangement og generelt folkeliv gjør Bryggen og Vågen dårlig egnet for en bybanetrase. Stiller seg bak Bryggens Venner argumentasjon mot bybane over Bryggen. (DS1)</p> <p>Sandvikssidens sjøfront med sjøhus og gammel trehusbebyggelse som ender i Gamle Bergen må bevares. Kulturhistorisk viktig og aktuelt for å søke UNESCOs verdensarvliste. Ønsker en bydel etter «Danskemodellen» (sitat fra Byarkitekten) der håndverkere kan arbeide og de falleferdige sjøhusene ivaretas.</p>	<p>Ikke tatt til følge. Planforslaget forholder seg til vedtatt trase i Sandviken.</p> <p>Planforslaget berører ikke sjøfronten i Sandviken.</p>

			<p>Kommenterer at området i indre Sandviken og Bryggen kan betjenes av to-tre busser og at Bybanen derfor ikke trenger å gå her. Foreslår at Bybanen heller går i fjell fra GlassKnag til Koengen/Sandbrogaten, Vetrilidsallmenningen/Fløibanen og til dagens Bybane på Bystasjonen.</p>	
45	48	<p>Sandviksveien Borettslag</p> <p>(Amalie Skrams vei 46-52)</p>	<p>Kommenterer at en bane i Sjøgaten/Sandviksveien ville vært å foretrekke fremfor bane i Amalie Skrams vei.</p> <p>Bybane i Amalie Skrams veg vil beslaglegge det meste av vegbanen og berøre et etablert bomiljø. Ønsker banen i tunnel for å unngå konflikt med Brødretomten og for å sikre bruk av Amalie Skrams vei.</p> <p>Bekymret for støy under anleggsperioden. Ønsker at arbeidet skjer i arbeidstid, og at evt. avvik varsles i forkant.</p> <p>Trygge trafikkforhold må sikres.</p> <p>Transport av masser må ikke belaste Gjensidige-krysset.</p> <p>Ønsker en generell opprustning av område. Ønsker grøntområde mellom blokkene og Bybanen som skjerming. Må sørges for tilstrekkelig støyskjerming.</p> <p>Må forhindre bygging på en måte som gir flom i området. (noe plaget med vannansamlinger i dag)</p> <p>Sandviksveien borettslag må sikres tilgang til eiendom for gående, syklende og kjøretøy.</p> <p>Bekymret for at trafikksituasjonen på Bryggen og Øvregt. vil gi større tilfang av biler til de mindre veiene som i dag brukes til intern ferdsel i Sandviken. Frykter at belastningen på veinettet blir for stor.</p> <p>Kommenterer at etter at Svv har oppgradert Gjensidige-krysset kan</p>	<p>Ikke tatt til følge. Planforslaget forholder seg til vedtatt trase i Amalie Skrams vei.</p> <p>Planen setter krav om plan for støytiltak i anleggsfasen. Tiltak skal være på plass før byggearbeid starter. Tilkomst til eiendommer ivaretas. I byggefasen vil det ikke være mulig med biltilkomst til alle tider. Tiltak for å sikre tilkomst skal detaljeres i prosjektering- og byggefasene.</p> <p>Infrastrukturtiltak i området vil forbedre overvannshåndtering. Infrastruktur er dimensjonert etter fremtidig klimapåslag.</p> <p>Trafikk fra Indre Sandviken som skal på overordnet vegnett må vi Glass Knag-krysset og Fløyfjelltunnel dersom Torget stenges for trafikk. Dette kan gi noe økt</p>

			<p>det bli større køer i området.</p> <p>Er bekymret for trafikksituasjonen i området når Fløyfjellstunnelen er stengt og omkjøringen foregår via Sandviken. Ønsker at det studeres muligheter for avlastning i Fløyfjellstunnelen for å unngå stenging, og slik sikre redusert biltrafikk via Sandviken.</p> <p>Presiseres at det er viktig med informasjon til borettslagets beboere om planer som iverksettes.</p>	<p>trafikk i enkelte gater. Eventuelle trafikale tiltak knyttet til dette er ikke en del av denne planen. Ved stenging av Bryggen/Torget er det ikke ønskelig at trafikk føres opp i «snarveger» i Indre Sandviken. For arbeid med trafikkløsninger knyttet til trafikkomlegging i sentrum, vises det til Trafikkplan sentrum.</p> <p>Fløyfjelltunnelener planlagt dimensjonert for 2-veis trafikk i ett løp ved vedlikehold eller hendelser som medfører stenging. Dette vil minimere/eliminere omkjøring via sentrum og indre Sandviken.</p> <p>Det har vært møter underveis i planarbeidet med borettslaget.</p>
46	<p>Saksnr 201807494</p> <p>Doknr. 27 OBS annet saksnr</p>	<p>Sandviksveien Borettslag</p> <p>(Amalie Skrams vei 46-52)</p>	<p><i>Sandviksveien borettslag har også merknad til sykkelløsning på DSS. Merknad med kommentar er inkludert i merknadsskjema på både DSS og DS2.</i></p> <p>Kommenterer at det må legges like mye vekt på gående som syklende når det anlegges sykkelvei. Trekker frem: God sikt, overganger må merkes tydelig med at syklistene har vikeplikt for gående. Der det kommer kryssende trafikk må kryss med lys for syklende opprettes.</p> <p>Sykkelveien ikke må anlegges slik at den er til ulempe for eiendommene som den grenser til, og at bruken av eiendommene ikke må begrenses langs sykkelveien.</p>	<p>Plangrense mellom de ulike reguleringsplanforslagene i bybaneprosjektet er justert etter oppstart av prosjektet. Gjensidige-krysset og Sandviksveien forbi Sandviksveien borettslag er nå en del av DS2, ikke DSS.</p> <p>Sykkelveg med fortau foreslås på vestsiden av vegen langs Reperbanen. Kollektivfelt foreslås fjernet, det vil si at det kun blir to kjørefelt – ett i hver retning. Sykkelveien ligger dermed på andre siden av gaten fra borettslaget og vil ikke begrense bruken av eiendommen.</p>

			<p>Sykkeltunneler må utredes og utformes på en slik måte at det føles trygt – hvis ikke vil sykkeltunneler virke som en hindring.</p> <p>Det må tas hensyn til ny sykkelveg og kollektivfelt mellom Sandivkstorget og E39 ved Glass Knag.</p> <p>Peker på at det er viktig at borettslaget og beboerne er informert om de planer som blir iverksatt, samt at det samarbeides med beboerne langs traséen.</p>	<p>Generelt: For bybaneprosjektet generelt er forholdene for både gående og syklende viktig. Det legges opp til brede, gjennomgående fortau der det bygges sykkelanlegg. Det legges opp til trafiksikre løsninger med god sikt og merking. Reguleringsplanforslaget inneholder både signalregulerte krysningpunkt og ikke-signalregulerte krysningpunkt, avhengig av lokale vurderinger knyttet til blant annet trafiksikkerhet og fremkomemlighet.</p>
47	83	Beboere Sudmanns vei m.fl.	<p>Sudmanns vei er i dag en fredelig blindvei som i utgangspunktet ikke egner seg for gjennomgangstrafikk. Veien vil gå forbi Eventyrskogen skole der mange barn fra 1.-4.klasse ferdes daglig i et uoversiktlig trafikkbilde.</p> <p>Peker på særlig tre forhold som gjør at Sudmanns veg ikke er beregnet for gjennomkjøringstrafikk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er en smal gate med inn- og utkjøringer til boliger og garasjer, samt til Sandviken dagsenter, direkte ut i veien. - Dagens trafikk i gaten, spesielt vegkrysset, er allerede trangt og uoversiktlig, samt har dårlige fotgjengerforhold. Krysset betjener mye trafikk, hvorav mye gangtrafikk, til og fra Eventyrskogen skole, samt turgåere på veg til Stoltzkleiven. - De som ferdes på gangveien i nordenden av Sudmanns vei til Sandvikslien og Fjellveien, må ved åpning for gjennomgangs- trafikk forsere et kryss i stedet for en veg slik det er i dag. <p>Ønsker at Sudmanns vei ikke åpnes for gjennomgangstrafikk og</p>	<p>Tatt til følge. Planforslaget legger opp til ny tilkomst il Munkebotn fra nord ved Sandviken sykehus (Sandviksleitet), ikke via Sudmanns vei i sør.</p>

			<p>mener at tilkomst for Munkebotn via Sandviken sykehus er et bedre alternativ. Så vidt vi kan forstå vil tilleggsbelastningen på omgivelsene der bli atskillig mindre merkbare.</p>	
48	55	Norges Handelshøyskole (NHH)	<p>Peker på at 4000 personer har sin daglige virksomhet på NHH og randsoneinstitusjoner, som student eller ansatt, og at dette tallet forventes å stige noe i tiden frem til Bybanen til Åsane blir ferdig. Kommenterer at siden mange av disse vil ha Bybanen som sitt foretrukne transportalternativ, vil en plassering av holdeplassen tett på NHHs bygningsmasse fremtre som svært gunstig.</p> <p>Kommenterer at det generelt er problematisk å blande fotgjengere og syklistene.</p> <p>Peker på at NHH har to perspektiver på arbeidet som skal planlegges i tilknytning til og på NHHs eiendom; midlertidige og permanente.</p> <p><i>Midlertidig i anleggsfasen:</i> Avgjørende at NHH tidlig blir involvert i denne fasen for å holde NHHs drift gående på forsvarlig vis, der sentrale tema er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - God tilkomst for NHHs daglige brukere, studenter og ansatte. Minner om at dette også inkluderer funksjonshemmede. - Trygge rømningsveier i tilfelle brann ol. - Sikre tilkomst for utrykningskjøretøy. - Sikre tilkomst for varelevering/-henting. <p><i>Permanent:</i> Peker på at det skal planlegges endringer på deler av eiendommen for å gi bybaneprosjektet en best mulig utforming for brukere, andre trafikanter og naboer. Kommenterer at NHH er innstilt på å bidra til at resultatet blir best mulig. Opptatt av at det gis anledning til god medvirkning fra NHH allerede i en tidlig fase i planleggingen.</p>	<p>Det har vært dialog med NHH underveis i planarbeidet.</p> <p>Anleggsfasen i område NHH vil pågå over flere år og vil medfører midlertidig vegomlegginger og endringer i tilkomst. Det vil være viktig med videre dialog og koordinering med NHH/Statsbygg i prosjekteringsfasen og i anleggsfasen for å ivareta drift av skolen.</p> <p>I permanent situasjon vil bybaneholdeplass, bussterminal og gang- og sykkelanlegg være etablert ved NHH og legge rammer for utvikling av eiendommen.</p>

			<p>Skriver at økonomisjef Klas Rønning vil være NHHs kontaktperson overfor BK i denne saken. Beskriver at et hovedmål for NHH er at når de permanente tiltak som utformes på eiendommen, så deltar NHH i beslutningene og sikrer at fremtidig utvikling av eiendommen for NHHs formål kan ivaretas på en god måte.</p>	
49	45	Strandens Grend Velforening	<p><i>(To merknader (nr 36 og 45) med lignende innhold. Den nyeste (nr. 45) bærer preg av å være en oppdatert versjon. Denne er oppsummert under. Merknad nr. 36 er senere også sendt inn av Anne K. Irgens, se egen merknad.)</i></p> <p>Beskriver at denne merknaden tar for seg forhold knyttet til området fra GlassKnag-bygget til Sandviken sykehus.</p> <p>Kommenterer at det er helt avgjørende at hensynet til den verneverdige Strandens Grend blir godt ivaretatt. Beskriver at inngripen i eiendommer som følge av utvidelse av passasjen i det trange området mellom Strandens Grend og Munkebotn i området GlassKnag til Sandviken sykehus derfor må skje på Munkebotn-siden. De gamle adkomstene til eiendommene i Strandens Grend må ivaretas, det samme må passasjene ned til sjøen gjennom Strandens Grend. Beskriver det som avgjørende at man ikke gjør tiltak som berører forholdet til Strandens Grend negativt og på den måten ødelegger den kulturhistoriske perlen.</p> <p>Foreslår/anbefaler å legge Bybanen i tunnel på strekningen Amalie Skrams vei/GlassKnag til Sandviken sykehus. Beskriver at man da eventuelt kan benytte det ubenyttede nordlige løpet av dagens Fløyfjellstunnel som bybanetunnel ved å føre banen inn enten fra Amalie Skrams vei eller GlassKnag, og føre banen fra utgangen av tunnelen opp mot NHH i dagens sydlige løp av E39.</p> <p>Peker på at en tunnelløsning, i kombinasjon med gode gang- og sykkelforbindelser, vil være et meget godt miljøgrep og gjøre</p>	<p>Tatt til følge. Det er ikke behov for utvidelse i dette området. Strekningen blir en gang- og sykkelvei, og dagens støyskjerm fjernes. Banen går i tunnel fra Amalie Skrams vei til holdeplass ved Sandviken sykehus.</p>

			<p>området til en kulturhistorisk perle. Beskriver at dette vil binde sammen Strandens Grend, Munkebotn og Gamle Bergen, samt de nye bebyggelsene i Elsesro, Lerøytomten og på Saltimport-tomten, og løfte frem verneverdige Strandens Grend som et levende kulturminne; den eneste grenden der forbindelsen mellom den gamle bebyggelsen og sjøen fortsatt er intakt.</p> <p>Peker på at fordelene ved en tunnelløsning i Munkebotn vil være: bedre plass til å lage en god sykkelvei i det trange området, plass til et godt fortau langs hele Strandens Grend slik at man kan fjerne støyskjermen og åpne opp for innsyn, man kan åpne opp de tverrgående forbindelsene ned til sjøen gjennom Strandens Grend, man får sikret gangadkomst til eiendommene i Strandens Grend, og man får mulighet til å lage en god forbindelse til sjøen ved å gjenåpne tverrforbindelsen mellom Munkebotn og Strandens Grend. I tillegg vil gange- og sykkelveiene ha god utsikt og gi en god opplevelse for de reisende.</p>	
50	43	FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole	<p>Krohnengen skole har ca. 300 elever på 1.-7. trinn, og Eventyrskogen skole ca. 100 elever på 1.-4. trinn. Kommenterer at de fleste elevene kommer seg til og fra skolen til fots eller på sykkel/sparkesykkel.</p> <p>Beskriver trafikkforholdene i området som lite tilfredsstillende, blant annet med smale veier, dårlige fortau, mye trafikk og generelt lite tilrettelegging for myke trafikanter. FAU er svært bekymret for at omlegging av trafikkmønstrene i forbindelse med utbyggingen av Bybanen fra sentrum til Åsane vil føre til et økt trafikkpress på allerede sårbare områder med høy ferdsel av barn og unge.</p> <p>Viser til Trygg Trafikk og Bergen kommune sitt prosjekt «Hjertesone» for å få flere barn og unge til å sykle og gå til skolen, der en trygg skolevei er definert som helt avgjørende for at barn sykler og går til skolen. FAU forventer at en trygg skolevei står høyt på kommunens</p>	<p>Barns interesser og skoleveger er vektlagt i planarbeidet.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert, og det er sett på ulike løsninger før endelig utarbeiding av trafikksystem, i samarbeid med prosjektet «Trafikkplan sentrum». Tall fra KU er oppdatert.</p> <p>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</p>

		<p>agenda når bybanetrase med tilhørende omlegging av biltrafikken skal utredes, vurderes og vedtas.</p> <p>Påpeker bl.a. at det ikke er gjort en utredning for hvilken rute biltrafikken skal ta når Bryggen stenger, hvilke konsekvenser omleggingen fører til og hvilke trafikkmengder det er snakk om. Frykter at trafikken kommer på veiene i Sandviken som brukes som skoleveier av elevene.</p> <p><u>DS1:</u> Viser til trafikkanalysen gjort i forbindelse med KU og trasevurdering for Bybanen til Åsane i 2013 som skisserer en betydelig trafikkøkning på strekningen Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien, der deler av strekningen vil se en ÅDT-økning på 72%. Kommenterer at dette representerer en økt risiko for barnene som krysser og går langs disse gatene på vei til både Krohnengen og Eventyrskogen skole, samt Christi Krybbe skoler og ungdom som skal til Rothaugen skole. Kommenterer at Nye Sandviksvei og Sandviksveien allerede oppleves som svært lite trygg grunnet høy fart, lite tilrettelegging for myke trafikanter og mye biltrafikk.</p> <p>Positive til at kommunen vil vektlegge løsninger som gir mest mulig redusert biltrafikk, og Thomas Leathems signaler om at prognosene beskriver et «worst case» -scenario. Understreker viktigheten av at bybaneutbyggingen uløselig knyttes til de avbøtende tiltak det er snakk om, gjennom rekkefølgebestemmelser eller tilsvarende.</p> <p>Stiller seg uforstående til prioriteringen om at nullvekstmålet ikke kan gjelde alle gater og at Sandviksveien må akseptere økt trafikk som følge av trafikkomleggingen i sentrum. Stiller spørsmålstegn ved at konsekvensene for denne boligkanten og skoleveien allerede virker å være bestemt. Forutsetter at kommunen ser at den på prinsipielt grunnlag ikke har anledning til å utpeke deler av bydelen til å betale</p>	<p>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).</p> <p>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>Ang. nullvekstmålet: Dette gjelder for trafikk i kommunen som helhet, og ikke innenfor hvert enkelt mindre område. Det er uansett i utgangspunktet heller ikke ønskelig med trafikkvekst i enkeltgater.</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>
--	--	--	---

		<p>prisen for redusert biltrafikk i sentrum.</p> <p><u>DS2:</u> Ringvirkningene av en bybane over og under bakken gjennom indre Sandviken er ikke tydelig skissert på dette tidspunktet, og vår merknad baserer seg på det vi per i dag er gjort kjent med av scenarier.</p> <p>I utgangspunktet positive til satsingen i Sjøgaten som del av en hovedsykkelrute, da dette vil innebære nedprioritering av biltrafikken her. Men er bekymret for at en slik omlegging kan medføre til at biltrafikken presses opp i Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien, og til områdene rundt Krohnengen.</p> <p>Meget bekymret, for Eventyrskogen sitt vedkommende, for at trafikken i Amalie Skrams vei og Munkebotn vil sluses gjennom Sudmanns vei og forbi skoleporten, ved en stenging av Amalie Skrams vei. Denne vegen egner seg ikke for økt trafikk i begge retninger. Veien vil også komme ut i et allerede trangt og uoversiktlig kryss, der skolebarna i dag må gå i veien fordi et lindetre sperrer for fortauet.</p> <p>Mener det er viktig at Sandviksveien og Nye Sandviksvei gjøres om til miljøgater med lavere fartsgrense og betydelig tilrettelegging for gående og lokalt syklende, samt at det sikres nok og trygge krysningspunkter for myke trafikanter, parallelt med sykkelsatsingen i Sjøgaten. Dette vil være et viktig tiltak for elevene som går langs og krysser disse gatene.</p> <p>Ønsker løsning med trafikkforbindelse mellom Munkebotn og Sandviken sykehus.</p> <p><u>Anleggsfase:</u></p>	<p>Planforslaget legger opp til adkomst til Munkebotn via Sandviken sykehus. Adkomst via Amalie Skrams veg i bro stenges for biltrafikk og erstattes av ren gang-sykel-bro.</p>
--	--	---	---

			<p>Viser spesiell bekymring for den mangeårige anleggsperioden, med mye tungtrafikk og anleggsmaskiner. Påpeker viktigheten av at hensynet til fotgjengere ivaretas på en forutsigbar og sikker måte i planleggingen, blant annet ved at avstengninger og innsnevninger rasjonaliseres i tetthet og varighet, og at nødvendig anleggsarbeid og -trafikk langs skoleveier kun utføres i undervisningstiden når skolebarna ikke ferdes der. Støyende arbeid bør reduseres til det absolutte minimum mens barna er på skole og SFO.</p> <p><u>Videre dialog:</u> FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole representerer til enhver tid en stor andel av beboerne i indre Sandviken. Vi håper og tror at Bergen kommune ser nytten av å kunne ha en god dialog med skolens FAU fremover, både for å sikre at løsninger som velges for delstrekningene får minst mulig negative konsekvenser og for å sikre lokal forankring og oppslutning rundt løsningene som blir valgt. Under samtale med delprosjektleder Thomas Leathem ble muligheten for dialogmøte(r) med FAU nevnt, og FAU stiller seg meget positive til dette.</p> <p>FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole ser frem til en god og konstruktiv dialog med Bergen kommune rundt byggingen av Bybanen fra sentrum til Åsane.</p> <p><i>Merknad ligger også i merknadsskjema for DS1.</i></p>	
51	73	Lynghaugen velforening	<p>Kommenterer at etablerte energibrønner i Lynghaugen i størst mulig grad må bevares.</p> <p>Kommenterer at trafikk fra Søndre Øyjorden må ledes direkte ut på ny syd-/nordgående lokalvei ved Stemmemyren, og at det ikke må gis mulighet for innkjøring i Lynghaugen slik det praktiseres i dag. Peker på at gaten Lynghaugen er svært smal og uoversiktlig og uten</p>	Lynghaugen var inkludert i planområde i planoppstart fordi i et av alternativene for sykkeltrase hadde tunnel fra Helleveien til Eidsvåg. Dette alternativet ble silt ut tidlig i planprosessen, og reguleringsplanen er utenfor Lynghaugen,

			<p>fortau, samt med flere trafikkfarlige kryss. Peker også på at dette er mye brukt som skolevei til/fra Hellen barneskole og barnehagene i området.</p> <p>Oppfordrer til å vurdere et felles underjordisk parkeringsanlegg for å eliminere den utstrakte gateparkeringen i området som hindrer fremkommeligheten for utrykningskjøretøy og renovasjonsbiler. Kommenterer at denne parkeringsløsningen kunne betjene innfartsparkering i ukedager på dagtid og besøksparkering til idrettsanleggene på Stemmemyren på ettermiddag og i helgene, samt fungere som et tilbud til beoerparkering.</p>	<p>bortsett fra opparbeiding av nye koblinger til Helleveien og Søndre Øyjorden.</p> <p>Planforslaget kommer ikke i konflikt med energibrønner.</p> <p>Ønske om parkeringsanlegg er tatt til orientering.</p>
52	62	Beboere fra Uren til Munkebotnveien, inkludert borettslagene i Amalie Skrams vei og Sandviksveien	<p>Oppfatter det som at innspill til både reguleringsplanarbeidet og tilleggsutredningen omfattes av fristen 3.7.2018, og påpeker at dette er omfattende faglig materiale på flere hundre sider. Bemerket at de derfor tar forbehold om å kunne levere flere innspill etter denne fristen (3.7.2018).</p> <p>Stiller spørsmål ved hvordan bystyret kan vedta en løsning i tunnel i Sandviken når tilleggsutredningen anbefalte dagsløsning i Sjøgaten. Spesielt kritisk til det økonomiske aspektet med tanke på at Sjøgaten-alternativet samlet sett ville vært nærmere 1mrd kr rimeligere, og stiller spørsmål ved hvorvidt tunnelalternativet er i tråd med et ønsket bærekraftig kommunalbudsjett.</p> <p>Viser til fagnotatet som beskriver at «negative konsekvenser av massehåndtering skal reduseres». Spør hvordan BK (Byutvikling) tenker at massehåndteringen skal reduseres, all den tid tunnelalternativet krever 300 000 m3 fjell – tilsvarende ca. 20 000 lastebiler gjennom Sandviken. Peker på at dagsløsningen ikke ville behøve egen regulering for masseuttak/depotområder.</p> <p>Stiller også spørsmål ved at begrunnelsen for tunnelalternativet blant annet inneholdt «... å unngå negative konsekvenser for</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Planforslaget forholder seg til trase vedtatt i Bystyret.</p> <p>Tatt til orientering.</p> <p>Planforslaget forholder seg til trase vedtatt i Bystyret.</p>

		<p>nærmiljøet og kulturminnet Sandviken kirke», med tanke på at massetransporten gjennom et etablert boligområde, samt problemer vedrørende sprengning av tunnel, ikke er drøftet hverken i saksfremstilling, fagnotat eller TU.</p> <p>Kommenterer at passasjergrunnlaget vil øke langs Sjøgaten grunnet OBOS sin utbygging på Kristiansholm (300 boliger), og reduseres rundt den underjordiske holdeplassen grunnet flyttingen av NLA – noe som ytterligere styrker trasealternativet i dagen. I tillegg vil busstilbudet (linje 10 og 18) dekke mange av reisene sørover, samt at TU pekte på at mange av beboerne vil finne det enklere å bruke bybanestoppet i Sandbrogaten. Savner at disse forholdene er tatt med i beregningene fra 2013.</p> <p>Mener tunnelløsningen ikke ivaretar og gir gode koblinger til nye byutviklingsområder i Sandviken, siden disse utelukkende ligger langs Sjøgaten.</p> <p>Kommenterer at en løsning med underjordisk stopp er uakseptabel sett ut fra krav til universell utforming, i tillegg til at sikkerhet og fremkommelighet ved for eksempel brann vil være dramatisk, og ikke kan utelukkes i et slikt perspektiv. Viser til at TU problematiserte trygghet og sikkerhet i forbindelse med underjordisk anlegg. Kommenterer at antydningene om etablering av butikker og matservering under jorden for å øke den sosiale kontrollen ikke er reelle, da selv butikker på overflaten har problemer med å overleve.</p> <p>Lagt ved et stort verdiskjema for de ulike trasealternativene. Her kommer alternativ 1Ba klart best ut.</p> <p>Kritisk til at Bybanen i Amalie Skrams vei blir liggende nær Brødretomten – noe som ikke vil være å ta kulturhistoriske hensyn,</p>	<p>Det er en forutsetning i beregning av fremtidig passergrunnlag at eksisterende funksjoner og bygningsmasser fortsatt skal være i bruk, eller erstattes av ny utvikling i tråd med kommuneplanen. Derfor er ikke passasjergrunnlaget redusert som følge av utflytting av NLA.</p> <p>Tatt til orientering.</p> <p>UU-tilgjengelighet og brannsikkerhet i underjordisk holdeplass må ivaretas. Planforslaget oppfyller gjeldende krav.</p> <p>Planforslaget forholder seg til trase vedtatt i Bystyret.</p>
--	--	---	--

			<p>og at banen vil belaste et rolig boligområde med støy og krysningsproblemer. Kommenterer at Sjøgaten-alternativet vil redusere dagens trafikkstøy der, og ivareta Amalie Skrams vei som en attraktiv trase for gående og syklende fra Munkebotn og nordover.</p> <p>Savner en vurdering av å føre Bybanen i dagen langs reeperbanen gjennom tidligere Helleveien frem til NHH. Kommenterer at man slik unngår å rive lyststedet Maaseskieret, og at Bybanen kan etableres i området der det er busstopp i dag. Peker på at dette gir en bane i dagen hele veien fra Skuteivken til Eidsvåg, og vil passe overens med visjonen om en synlig bane.</p> <p>Sett i lys av punktene listet opp / diskutert, er de svært kritisk til ekstrakostnaden på 1mrd forbundet med tunnelalternativet.</p>	<p>I planfasen er det vurdert mange alternativer, og man har konkludert ut fra en helhetsvurdering at traseen vedtatt i Bystyret er den beste.</p> <p>Tatt til orientering.</p>
53	77	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>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>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 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</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, tilleggssutredninger 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>Behov for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle</p>	<p>byggefase.</p> <p>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</p> <p>DS2: Det er ikke lagt opp til oppstillingsplasser for taxi ved NHH. Det er begrenset areal i Helleveien og på bussterminalen og ikke plass til oppstillingsplasser for taxi. Det skal være mulig med henting og drop-off uten opphold ved vegkanten i Helleveien.</p> <p>Eksisterende oppstillingsplasser for taxi i Ladegårdsgaten opprettholdes. Disse ligger ca. 75m fra inngang ved Sandvikskirken.</p>
--	--	---	---

		<p>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</p>	
--	--	--	--

		<p>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</p>	
--	--	--	--

			<p>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>	
54	44	Øyjorden Velforening v/ Thorvald Johannessen	<p>Stiller seg positive til at reguleringsplanarbeidet nå er i gang. Ser med glede frem til en ny hverdag for alle beboere i Ytre Sandviken.</p> <p>Ønsker at det planlegges for et levende lokalsentrum i Ytre Sandviken rundt det planlagte bybanestoppet ved NHH.</p> <p>Oppfordrer til å velge kryssløsning i området Stemmemyren – NHH som benytter muligheten til å lede lokalvei under dagens motorvegnivå. Slik vil fotgjengere, syklister og bybane dele krysset i dagen, mens biltrafikk krysser i planet under, der dagens lokalveikryss er nå. Peker på at dette kan gi positive følger for bydelen ved at det naturlige geografiske lokalsenteret åpnes opp, og det frigjorte arealet kan brukes til å skape nye gode byrom og møteplasser for bydelens innbyggere.</p> <p>Oppfordrer til å ta vare på eksisterende, samt tilrettelegge for videre lokal næringsvirksomhet, som nærbutikker og kaféer.</p> <p>Peker på at det er viktig å sikre gode kommunikasjonsløsninger for fotgjengere, særlig for barn og unge mellom Stemmemyren idrettsanlegg og Hellen skole med over 400 elever.</p> <p>Peker på at det er viktig å sikre en høykvalitets sykkeltrase langs Bybanen, for at flere i Ytre Sandviken og Eidsvåg velger sykkel.</p> <p>Kommenterer at planområdet også bør omfatte å 'reparere' de estetiske sårene i landskapet forårsaket av skjæringen i fjellet langs motorveien, og de gapende tunnelåpningene ved Sandviken</p>	<p>Område ved NHH er satt av til fremtidig sentrumskerne i Kommuneplan.</p> <p>Holdeplass og bussterminal ligger godt plassert med tanke på betjening av området, som er positivt for videre utvikling. Arealet mellom bane, NHH og bussterminalen har potensial for utvikling. Utforming av terminalområdet vil bli tillagt vekt i detaljeringsfasen.</p> <p>Det er lagt opp til nye fotgjenger- og sykkelforbindelser til Stemmemyren, fra holdeplassområdet og nord for rundkjøringen. Hovedsykkelruten i delstrekning 2 er i henhold til sykkelstrategien, med høy standard. Standard bredde er 3m med noen lokale avvik og tilpasninger.</p>

			<p>sykehus.</p> <p>Ønsker at det planlegges for bedre luft- og støymålinger langs ny lokalvei og tiltak i samsvar med målingene.</p> <p>Uttrykker skepsis til en isolert sykkel tunnel mellom Solbakken og Eidsvåg, og trekker frem sikkerhetsfølelsen som spesielt viktig i valg av løsning for sykkel tunnelen. Peker på at en åpen sykkel tunnel parallelt med Bybanen sikrer bedre sosial kontroll og sikt.</p> <p>Peker på at gode bussforbindelser til Eidsvågneset, Lønborglien og Øyjorden fortsatt vil være viktig også etter at Bybanen er ferdig.</p> <p>Kommenterer at eventuelle matebusser må ha gode snu- og parkeringsløsninger som ikke skaper farlige situasjoner for skolebarn.</p> <p>Peker på behovet for sykkel parkering i forbindelse med bybanestoppet ved NHH.</p> <p>Legger ved Øyjorden Velforenings innspill til TU 15.februar 2017.</p>	<p>Tatt til følge, sykkel og bane er i samme tunnellop.</p> <p>Terminal ved NHH tilrettelegger for gode forbindelser mellom tversgående lokalbusser og Bybanen.</p> <p>Areal til sykkel parkering er satt av i planen.</p>
55	82	Munkebotn vel	<p>Munkebotn er knyttet til Sandviken gjennom boligsoneparkering, barnehager, skoler osv. Ved kjøring via Sandviken sykehus risikerer man økte avstander og bilbruk.</p> <p>Foretrekkes at det åpnes for kjøring til Munkebotn gjennom Sudmanns vei og at planene om en veiforbindelse via Sandviken sykehus blir lagt til side.</p>	<p>Ikke tatt til følge. Planforslaget legger opp til ny tilkomst til Munkebotn fra nord ved Sandviken sykehus (Sandviksleitet), ikke via Sudmanns vei i sør.</p>
56	51	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,</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</p>

			<p>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 skrer 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>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>
57	19	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 funksjonshemninger og psykisk og kronisk sykdom. Det overordnede målet vårt er samfunnsmessig likestilling og samfunnsdeltakelse for funksjonshemmede og kronisk syke.</p>	<p>Det er gjennomført møter i bybaneprojektet 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</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>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>
58	20	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 ulike størrelser 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>