

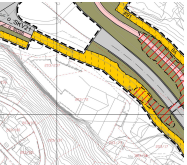
## Oppsummering av merknader til oppstart og planutvidelse inklusiv fagetatens kommentar 30.09.22 (vedlegg G)

<b>Plannavn</b>	Bybanen fra sentrum til Åsane Delstrekning 4: Tertneskrysset – Vågsbotn
<b>Arealplan-ID</b>	PlanID 65830000 Områdereguleringsplan
<b>Saksnummer</b>	PLAN-2022/20564
<b>Utarbeidet av</b>	Hilde Erstad / Eskild Bakke
<b>Sist revidert</b>	September 2022, forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

<b>Private merknader – merknad til varsel om oppstart</b>	
1	Einar Husdal AS
2	Ester Eide
3	REO Invest
4	Steinstøvegen 13 AS (NG Eiendom Vest AS)
5	Certas Energy, fremmet av CBRE AS
6	Vidar Sætre
7	Åsane Energi AS
8	Lyshuset Åsane AS
9	Åsane sentrum Øst AS
10	Jon Fartein Lygre Hoel
<b>Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart</b>	
11	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
12	Byantikvaren
13	Bergen brannvesen
14	Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd
15	Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømmeråd
16	Bymiljøetaten, Bergen kommune
17	BKK Nett AS
18	Byarkitekten
19	Statens vegvesen
20	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]

21	Mattilsynet
22	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
23	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
24	Avinor AS
25	Direktorat for mineralforvaltning
26	Helseverneheten, Bergen kommune
27	Kystverket Vest
<b>Lag, institusjoner og foreninger – merknad til varsel om oppstart</b>	
28	FAU, Haukedalen skole
29	Kyrkjekrinsen misjonsforening
30	Nedre Ulsetskogen Huseierforening
31	Naturvernforbundet i Hordaland
32	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
33	07000 Bergen Taxi
34	LUKS

Det ble varslet utvidelse av plangrense til enkelte eiendommer april 2022. Ingen merknader mottatt til denne planutvidelsen.

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807501	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	29	Einar Husdal AS Blindheimsvegen 1, Gnr 203, bnr 72 og 237	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informerer om at Blindheimsvegen 1 er næringseiendom med industri, handel og kontor.</li> <li>2. Ber om at deres interesser/næringsgrunnlag blir ivaretatt både under utbygging og etter at Bybanen er kommet til Åsane. Ønsker at dette inkluderes i reguleringsplanen.</li> <li>3. Virksomheten er avhengig av god uteplass og tilkomst, herunder tilkomst for store kjøretøy, oppstillingsplass for varelevering og transport av store maskiner.</li> <li>4. Dette er også tilkomstvei til Blindheimsvegen 3 og 5.</li> <li>5. Ønsker informasjon om det foreligger mer detaljerte/konkrete planer for Vågsbotn. Ønsker møte for informasjon og gjennomgang.</li> </ol>	<p>Merknaden er i hovedsak tatt til følge.</p> <p>Reguleringsplanforslag ligger utenfor gnr/bnr. 203/237 og 72, men berører bruk nr. 202 der adkomst til eiendommen er plassert. Bruk 202 er eid av SVV.</p> <p>BK viser til punkt 7.2 i bestemmelsene til planforslaget som omhandler rekkefølgekrav knyttet til tiltak som skal sikres i anleggsfase for bybane og hovedsykkelrute. I punkt 7.2 er det stilt krav om at eksisterende adkomster skal opprettholdes frem til midlertidig eller permanent adkomst er etablert.</p> 
2	30	Ester Eide	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spør om det planlegges parkeringsplasser ved bybanestoppene. Kommenterer at mange ikke kan bruke Bybanen om det ikke er parkeringsplasser i Vågsbotn.</li> <li>2. Kritisk til bybaneutbyggingens kostnadsramme og bompenger, og peker på at bil er nødvendig for mange</li> </ol>	<p>Merknad er delvis tatt til følge. Planforslaget legger til rette for innfartsparkering ved holdeplass i Vågsbotn (250 stk.) og ved Åsane terminal (150 stk.), innenfor område avsatt til sentrumsformål.</p>

			livssituasjoner og yrker.	
3	37	REO Invest Hesthaugveien 16 Gnr 189, bnr 202 (Sendt inn av Opus Bergen AS)	<p>Eiendommen består av bygningsmasse på til sammen 14 000 m2 og rommer i dag blant andre Skeidar og Rema 1000. Kommenterer at bygget er anslått til en markedsverdi på ca. 250 mill kr.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bygget er risikoutsatt for rivning ut fra nåværende anbefalinger for bybanetrasé. Dersom bygget kan bestå i alternativ 2C, støtter REO Invest dette fullt ut.</li> <li>2. Om ikke det viser seg å være mulig, forslås det å gå for alternativ 1Ca i Norconsults mulighetsstudier (konsekvensutredningen) fra 2013. Oppfatter at selve banetraséen på delstrekningen sør for Åsane senter er fastlagt, men at hovedløsningene for bussterminalen fremdeles står åpen og kan omfatte f.eks 1Ca i mulighetsstudie (konsekvensutredningen) fra 2013.</li> <li>3. Forventer at kommunen utarbeider grundige analyser og vurderer om eventuell rivning av bygget til erstatning for en utvidet bussterminal i Hesthaugvegen vil være en tjenlig løsning, ut fra både planfaglige, politiske og samfunnsøkonomiske hensyn. Viser til at flere momenter taler for at man bør gå for en løsning basert på skisse 1Ca, jamfør konsekvensutredningen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unngår økonomiske og miljømessige tap ved rivning av bygget på 189/202.</li> <li>• Forutsetningene for en god terminalutforming er best på C-tomten.</li> <li>• En terminal på C-tomten vil bidra til en utvikling på østsiden av motorvegen som kan bidra til å binde bydelen sammen.</li> <li>• Terminalen på gjeldende plassering (2C) gir en svakere betjening av bydelskjernen.</li> <li>• Gjeldende plassering gir lengre kjøreveg og dårligere fremkommelighet for lokalbusser retning øst og fjernbusser retning nord.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Merknad er ikke tatt til følge. Ny Åsane terminal er vesentlig mer arealkrevende enn eksisterende terminal. Dette krever at bygg med adresse Hesthaugvegen 16 må rives sammen med flere andre bygg i området. Planarbeidet vurderer ikke alternative plasseringer for Åsane terminal. Anbefalt plassering, jamfør KU fra 2013, er lagt til grunn som premiss mht. plassering.</p> <p>Tiltakshaver BK viser ellers til informasjon, dialog og møter i skissefase, og i planfase frem mot offentlig ettersyn.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennom Hesthaugkrysset er det størst risiko for redusert fremkommelighet i rush.</li> </ul> <p>4. REO Invest AS vil motsette seg rivning som et alternativ. Subsidiært kan REO Invest AS være villig til å se på andre mulige løsninger, og peker på at de selv har utført en mulighetsstudie for videre disponering av eiendommen. Mulighetsstudien kan ettersendes.</p> <p>5. REO Invest forventer å holdes løpende orientert og å få medvirke i planprosessen.</p> <p>6. Dersom rivning av bygget utkrystalliserer seg som et ikke-usannsynlig utfall, ber de om tidlig åpenhet rundt dette.</p> <p>Ber om at de som utarbeider planene tar kontakt direkte med styrets leder under sakens gang.</p>	
4	40	Steinstøvegen 13 AS (NG Eiendom Vest AS) Postboks 270 Indre Arna 5888 Bergen kommune (Fremmet av ABO Plan & Arkitektur AS)	<p>Innspillet har til hensikt å synliggjøre grunneiers planer for et videre samarbeid om utvikling av eiendommen.</p> <p>1. Det er naturlig at eiendommen blir urbanisert som et senterområde med blandede funksjoner rundt et bybanestopp i Vågsbotn.</p> <p>Det er utarbeidet mulighetsstudie for eiendommen og områdene rundt endestoppet i Vågsbotn. Illustrasjonene viser mulig utvikling med «park and ride», kollektivterminal og adkomst til depot for vogner. Øvrige deler av området kan utvikles med ulike funksjoner som bygger opp under dette som et bybanestopp. Det er lagt vekt på at trafikale elementer skal smeltes sammen med næringsbygg og boliger, og sammen skape et vrilende og mangfoldig liv.</p>	<p>Merknad er gitt med utgangspunkt i KU fra 2013 med tilhørende holdeplassplassering i Vågsbotn. I reguleringsplanarbeidet er plassering av banetrase og holdeplass vurdert mer inngående mht. ulike parametere som for eksempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teknisk regelverk for bane</li> <li>- Areal til vognhall</li> <li>- Grunnforhold / terrengforhold</li> <li>- Fare for flom</li> <li>- Eksisterende bebyggelse</li> <li>- Eksisterende veianlegg</li> <li>- Planer for nye veianlegg i</li> </ul>

			<p>2. Viser til konsekvensutredning for Bybanen og trasévalg som konkluderer med at tomten i Vågsbotn vil være et bybanestopp med en byutvikling som har hovedvekt på næring og mulighet for innfartsparkering.</p> <p>3. Grunneier ønsker å være en aktiv deltagende part i arbeidet med utvikling av områdeplanen for Bybanen med tilhørende byutvikling for denne eiendommen. Mulighetsstudie for eiendommen er vedlagt. Kontaktinfo er oppgitt.</p>	<p>Vågsbotn.</p> <p>Som følge av vurderinger knyttet til ulike tema, som nevnt over, er banetrase, holdeplass, vognhall mm. flyttet ca. 200 – 250 m mot sørøst, sett i forhold til løsning i KU. Gnr/bnr. 203/2 og 57 berøres som følge av dette i liten grad av planarbeidet som nå legges ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Områdene rundt Vågsbotn holdeplass er ikke satt av tilbyutvikling i overordnet plan (KPA), og løsningen med en stor, åpen innfartsparkering er i liten grad egnet i et urbanisert senterområde.</p>
5	42	Certas Energy, fremmet av CBRE AS Gnr 191, bnr 72 (Esso-stasjonen)	<p>1. Med bakgrunn i det varslede planområdet for bybanen og områderegeringsplanen for Nyborg ser det ut som om fortsatt drift av Esso-stasjonen på Åsamyrane vil være vanskelig/umulig når DS4 er realisert.</p> <p>2. Esso-stasjonen er en av dem fem største Esso-stasjonene i Norge, og en nedleggelse av stasjonen vil ha betydelige økonomiske konsekvenser for Certas. Minner om at også Esso-stasjonen på Oasen måtte nedlegges ved utbygging av Bybanen.</p> <p>3. Forutsetter at Certas blir involvert og informert gjennom planperioden for DS4.</p> <p>4. Ber om at kommunen bidrar til regulering av alternativ eiendom for etablering av biliststasjon.</p>	<p>Arbeid med utforming av reguleringsplan viser at bensinstasjon på gnr/bnr. 191/72 må rives. Det reguleres ikke noen ny lokalisering for stasjon i denne planen.</p> <p>Tiltakshaver BK viser ellers til informasjon, dialog og møter i skissefase, og i planfase frem mot offentlig ettersyn.</p>
6	50 og 61	Vidar Sætre		Første del av innspillet er delvis tatt til

		<p>Åstveitveien 3 5106 Øvre Ervik</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Depotet bør lokaliseres like sør for Åsane terminal, på dagens parkeringsområde. Dette kan gjøre det mulig å i første omgang bygge Bybane til Åsane terminal for å sikre et overkommelig prosjekt og kunne vurdere den videre traséen på nytt. Parkeringsplassene kan erstattes ved bygging av parkeringshus. Depot på Vågsbotn vil ta av dyrkbar mark.</li> <li>2. Foreslår ny trasé for Bybanen som skal erstatte den planlagte løsningen mellom Åsane terminal og Vågsbotn. Dette er en ringbanetrasé med holdeplasser cirka ved Myrdalsskogen 1-5, Åsane kirke, Skyss sitt IKEA-busstopp i Åsamyrane, IKEA sin hovedinngang, Flaktveitvegen ved Åsane VGS, sørenden av Liavatnet, Litleåsvegen 57 (rett ved Møller Bil) og Åsane klubbhus, i tillegg til Åsane terminal-stoppet. Forslaget er beskrevet nærmere i detalj i innspillet. En slik ringbane vil binde de sentrale delene i Åsane mer sammen og gi et bedre dekningsgrunnlag enn den planlagte banen.</li> </ol>	<p>følge. Planforslaget åpner for to mulige vognhallplasseringer, en ved Åsane terminal og en i Vågsbotn. Bakgrunnen for dette er behov for fleksibilitet med tanke på etappevis utbygging.</p> <p>Merknad om ny trasé er ikke tatt til følge. Planarbeidet vurderer ikke alternative traseer for bybane i Åsane. Anbefalinger gitt i KU fra 2013, er lagt til grunn som premiss mht. plassering av banetrasé.</p>
7	52	<p>Åsane Energi AS Gnr 189, bnr 6 og 417 (Fremmet av Selmer DA)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Åsane Energi AS eier energisentralen som er plassert på eiendommene gnr 189 bnr 6 og gnr 189 bnr 417. Energisentralen betjener Horisont kjøpesenter, 750 boliger fordelt på flere sameier, og vil betjene Åsane VGS og Åsane kulturhus og bibliotek. Anlegget er basert på geobrønner (112 stk) med gass og el kjel som spisslast.</li> <li>2. Det ser ut som om den foreslåtte traséen for Bybanen vil komme i konflikt med energisentralen. Kart som viser hvor installasjonen er lokalisert er vedlagt.</li> <li>3. Ber om at det tas hensyn til energibrønnenes plassering i det videre arbeidet med traséen.</li> <li>4. Er bekymret for at sprenging i nærheten av anlegget kan skade geobrønnene. Ber kommunene ta hensyn til dette i videre</li> </ol>	<p>Merknaden er ivaretatt. KU fra 2013 anbefaler en tunnelloøsning mellom Åsane sentrum og Nyborg. En premissendring knyttet til planlagt toplanskryss, sør for Gullgruven, har åpnet opp for å vurdere alternative løsninger, som del av planarbeidet. Forslag til plan anbefaler nå trasé i dagen i bro over E39 nord for Forvatnet. Traseen er plassert inntil eksisterende E39 og vil ikke berøre energibrønner / energisentral på gnr/bnr. 189/6 og 417.</p>

			<p>planlegging og utførelse.</p> <p>5. Varsler at Åsane Energi AS vil fremme krav om erstatning for alt tap og alle kostnader ved eventuelle skader/endringer, herunder også omsetningstap og krav fra kunder som følge av nedetid.</p> <p>6. Presenterer kontaktinfo ved behov for ytterligere informasjon. Åsane Energi AS ikke er varslet i saken hittil. Ber om at selskapet holdes orientert om videre utvikling i saken.</p>	
8	59	Lyshuset Åsane AS Langarinden 7 Gnr 203, bnr 88	<p>Lyshuset er en av to frittstående (ikke-kjedeeide), lokaleide belyningsbutikker i Bergen.</p> <p>1. Bybanetraséen er lagt tvers over Lyshuset sin parkeringsplass og 7 av 11 parkeringsplasser går tapt, i tillegg til plassene som vil gå tapt grunnet alternativ tilkomstvei. Dette vil bety slutten for bedriften.</p> <p>2. Forslaget vil også ta parkeringsplassene til naboen; Kyrkjekrinsen bedehus. -</p> <p>3. Foreslås to alternative forslag til justering av trasévalg: -</p> <p>a. Alt 1. Traséen legges nærmere Åsamyrane i en svak venstresving før rundkjøringen. Dette vil føre til rivning av Varmefagbygget (gnr 203 bnr 254)</p> <p>b. Alt 2. Traséen legges i en svak høyresving omtrent ved busstopp og fortsetter syd for bygningene Nordre Langarinden 1, 3, 5 og 7, og med tunnelinnslag mellom bedehuset og Nordre Langarinden 11. Denne løsningen vil gi minst konsekvenser for næringseiendommene i området og at man unngår problematikken</p>	<p>Merknad er tatt til følge. Merknad henviser til anbefalt trase for bane fra KU 2013. I arbeid med reguleringsplan er plassering av banetrasé optimalisert. I forslag til reguleringsplan er banetrase flyttet sør for Langarinden 5, 7 og 9. Dette samsvarer med Lysthusets kommentar / ønske om alternativ løsning</p>



			<p>med tilkomstvei for både næringseiendommer og boliger i Nordre Langarinden, også i anleggsperioden.</p> <p>4. Påpeker viktigheten av en rask og hensynsfull anleggsperiode. Lyshuset er avhengige av å være lett tilgjengelige for kundene. Det er derfor viktig at tilkomsten til enhver tid blir opprettholdt.</p> <p>5. Ber om å bli holdt løpende orientert om fremdriften både under prosjekteringsarbeidet og i anleggsperioden.</p>	
9	60	<p>Åsane sentrum Øst AS Gnr 208, bnr 2 m.fl., «C-tomten»</p> <p>(Ved oppstart: Bergen kommune eier 80% av selskapet, Ole Bull Eiendom , 20%) Bergen kommune eier nå alle aksjene i selskapet.</p>	<p>1. Viser til målsettinger i tidligere planer og mulighetsstudie for C-tomten, der C-tomten er vist som en urban bydel. Lanserer nytt grep med å flytte RV 267 (Åsamyrane) inntil og parallelt med motorveien. Eksisterende bebyggelse i Selegrend kan da «smelte sammen» med ny bebyggelse og skjermes bak ny bebyggelse, mot barrieren og støy fra RV 267. Mulighetsstudien viser hovedsakelig kontorbasert næring evt. hotell o.l. mot E39 og flyttet RV 267 i vest og boligområde med ca 800 enheter med tilhørende anlegg på Østre del av C-tomten.</p> <p>2. Åsane sentrum Øst AS vil utvikle en detaljreguleringsplan for C-tomten parallelt med Bybanens regulering av delstrekning 4 og ønsker et tett samarbeid i prosessen videre.</p> <p>3. I overordnede planer (KDP Åsane sentrale deler, KPA 2010 mv) er viktigheten av å utvikle C-tomten betont. En bred broforbindelse over motorvegen (E39) som gir forbindelse mellom vest og øst er en forutsetning. Denne broen bør kunne vurderes som et «tidligiltak» i Bybanens utviklingsprogram. En slik tidlig etablering vil gjøre det mulig å få på plass viktige deler av det fremtidige gang- og sykkelveinettet i området i forkant av selve Bybanen, og bør være</p>	<p>Merknad er ikke tatt til følge. Åsane Øst fremmer flere sentrale premisser / ønsker som de mener må legges til grunn for videre planlegging og utvikling av bybanen.</p> <p>Punkt 1. I planforslaget er nordre del av C- tomen satt av til grøntstruktur i kombinasjon med andre angitte hovedformål, dvs. bebyggelse og anlegg samt samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Planarbeidet for BT5 tar ellers ikke stilling til fremtidig arealbruk på C – tomten samt mulig endret trasé for fylkesvei 267 (Åsamyrane). Forslagstiller viser her til pågående arbeid med strategisk planprogram for sentrale deler av Åsane.</p> <p>Punkt. 2. Det er ikke utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan.</p>

		<p>et mål i seg selv.</p> <p>4. Sykkelveien som en nå ønsker å planlegge langs FV267 bør sees i sammenheng med sykkelnettet bybanepanleggingen legger til rette for. Det vil være en fordel å fristille sykkelveier mest mulig fra sterkt trafikkerte bilveier.</p> <p>5. C-tomten kan utvikles raskt. Det er ikke noe ønske eller premiss fra Åsane Sentrum Øst sin side å legge til rette for innfartsparkering, men dersom Bybaneprojektet vurderer dette, er det viktig å få avklaringer på et tidligst mulig tidspunkt.</p> <p>6. Det bør være grunnlag for at en større del av busslinjene kan legges til vestsiden av motorveien, samtidig som en flytting av FV 267 vil gjøre det mulig å bringe busstoppene tettere på et fremtidig bybanetorg på vestsiden av E39. I planarbeidet for Bybanen bør en derfor se på muligheten for en «terminalfunksjon» med overgang buss/bane på begge sider av broen mellom C-tomten og Åsanebyens torg.</p> <p>7. Av andre forhold som krever god koordinering og tidligst mulige avklaringer kan nevnes; gang-«snarveger» til/fra bybanestoppet , øvrige løsninger mht sykkelveinettet, kollektivnettet utenom Bybanen særlig traséer, stopp og fordeling av busslinjer mellom øst og vestsiden av Åsane sentrum, evt. riggbenev o.a.</p> <p>Illustrasjoner som viser noen av forslagene er vedlagt merknaden.</p>	<p>Punkt 3. Planforslaget omhandler ny hovedsykkelrute langs C – tomten. I tillegg er det gitt en mulighet for en forbindeles på tvers av E39 via C- tomten, men gjennomføringen av en slik forbindelsen er ikke en del av BT5.</p> <p>Punkt 4. Alternative traseer for hovedsykkelrute mellom Hesthaugvegen og Nyborg er vurdert som del av planarbeidets skissefase. Anbefalte løsninger er lagt til grunn for reguleringsplan.</p> <p>Punkt 5. Planarbeidet åpner for innfartsparkering i Vågsbotn og ved Åsane terminal. C-tomten reguleres som midlertidig anleggsområde i planforslaget, og vil bli bundet til den bruken frem til anlegget er ferdig utbygd. Det pågår overordnet planarbeid i kommunal regi for fremtidig utvikling av tomten.</p> <p>Punkt 6. Planarbeidet for BT5 legger ikke til grunn at det kommer en kollektivgate øst for Arken.</p> <p>Punkt 7. Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med offentlige etater som SVV, VLFK, SKYSS og BK. Gode koblinger for sykkel og gange på tvers av E39, og inn mot kollektivterminal og</p>
--	--	---	---

				holdeplasser, utgjør en viktig del av planarbeidet for BT5.
10	78	Jon Fartein Lygre Hoel Bjørndalskogen 145	Det må legges til rette for effektive byttemuligheter mellom buss og bane. Dersom bussene kjører inn fra nord, bør bussenes av- og påstigning legges midt mellom banesporene på stasjonen. Da vil bussdørene åpne seg i banens kjøreretning, og de reisende kan gå rett fra bussen og inn på banen og omvendt. Viser til løsning v Heidjerhof stasjon i Hannover.	Gode holdeplassområder med enkel tilkomst til nærliggende bussholdeplasser har vært tema på alle delstrekninger, men særlig for DS3 og DS4.  Bybanen har mål om å være en integrert del i bybildet, og fungere i urban kontekst. Samtidig er det et stramt regelverk knyttet blant annet kryssing av banespor og til sikt ved holdeplasser. Å trekke kjørefelt inn mellom sporene på korte strekk, er samlet sett relativt arealkrevende. Det vurderes også som størst lesbarhet for øvrige trafikanter at spor for toveistrafikk ligger samlet, inntil hverandre. På tidligere byggetrinn er det eksempler på at det ligger kjørebane på utsiden av sporene.

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807501	Offentlige (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
11	51	VA-etaten [nå: Bergen Vann]	<p><u>Generelt:</u></p> <p>VA-rammeplaner skal inngå som en del av reguleringsplanen, jfr. bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2010, pkt. 8. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-etaten peker på at det i reguleringsbestemmelsene må stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen. VA-etaten beskriver grundig punktvis hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen.</p> <p>Beskriver at VA-rammeplanen utarbeides med faglig veiledning fra VA-etaten. Ferdig utarbeidet VA-rammeplan sendes til VA-etaten for uttalelse i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplaner skal vedlegges planforslaget 1.gangs behandling.</p> <p>Beskriver at løsninger for håndtering av overvann og flom må vurderes og innarbeides i tidlig planfase, samt følges opp i anleggsfasen. Viser til VA-norm for BK, retningslinjer for overvannshåndtering.</p> <p>Eksisterende avrenningssituasjon skal i størst mulig grad opprettholdes ved å etablere anlegg for fordrøyning og infiltrasjon av overvann.</p>	<p>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 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>BV har utført flomsonekartlegging / beregning av Midtbygdavassdraget og det er utført to flomberegninger av nye tiltak innenfor BT5. Dette gjelder Dalaelva og område i Vågsbotn.</p>

		<p>Det er nødvendig å legge til rette areal der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn avløpssystemets kapasitet. Slike flomveger må planlegges og vises i reguleringsplaner og i tekniske planer.</p> <p>I den grad Bybanen legges høyere eller lavere enn eksisterende gategrunn/terreng må eksisterende avrenning/flomveger sikres.</p> <p>Utbyggingen må ivareta hensynet til kontinuerlig drift og vedlikehold av VA-anlegg, både i anleggs- og driftsfase. Midlertidige planer for vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering må lages for anleggsfasen. Planer for midlertidig situasjon må tas med i VA-rammeplan.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.</p> <p>VA-kart for alle DS lagt ved.</p> <p>VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.</p> <p>VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p><u>DS4:</u></p>	<p>Eksisterende kommunale avløpstunneler og overvannstunneler, som krysser under planområdet, er ivaretatt. Etter innspill fra BV omhandler VA-rammeplan mulighet for ny hovedvannforsyning til Åsane fra sør.</p>
--	--	---	--

			<p>Forutsetter at ansvarlig planprosjekterende og utførende tar tilstrekkelige hensyn til eksisterende kommunale avløpstunneler og overvannstunneler som krysser under planområdet. Utbygger står ansvarlig ved eventuelle skader som påføres tunnel/ledningsanlegg som følge av tiltaket.</p> <p>Påpeker at det må tas hensyn til Daleelva ved utarbeidelse av planer. Kapasiteten til Daleelva må ikke reduseres eller endres på annen negativ måte.</p>	
12	53 / 54 / 55	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 traséen, 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 kulturminnemiljøer. 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>Merknad er delvis tatt til følge. En har forsøkt å ta hensyn til kulturhistoriske verdier / arkitektoniske kvaliteter i størst mulig grad. Planarbeidet er imidlertid svært omfattende og kompleks med mange ulike hensyn som skal ivaretas.</p> <p>Planforslaget innebærer at flere bolighus i Forvasshaugen må rives sammen med en brakke fra andre verdenskrig ved Kyrkjekrinsen skole. Planarbeidet berører også kulturlandskap i Vågsbotn (Birkeland og Eikås). Tun (gårdsbebyggelse) berøres ikke. Krigsminne (tunnelanlegg) langs vegen Åsamyrane, sør for busstopp i Stamskaret, berøres ikke. Det samme gjelder Selegrend.</p> <p>Underveis i planarbeidet for hele byggetrinnet har det vært tett dialog med Byantikvaren.</p> <p>Byantikvaren har utarbeidet</p>

			<p><u>DS4 spesifikt:</u></p> <p>Det er et kulturlandskap rundt Gamle Åsane kirke, et kulturmiljø som omfatter bebyggelsen fra 1950-og 60-tallet vest for Åsane senter og Selegrend med særegen arkitektur fra 1970-tallet i øst.</p> <p>Utover dette kommenterer Byantikvaren at de ikke har kjennskap til kulturhistoriske verdier eller arkitektoniske kvaliteter i dette området. Det kan ved detaljering av planen vise seg behov for nærmere verdivurderinger.</p>	<p>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 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>
13	58	Bergen brannvesen	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Den planlagte bybane- og sykkeltraseene vil endre trafikkavviklingen slik den er i dag. Det forutsettes at traseene ikke reduserer tilkomst og areal for oppstillingsplasser for brannvesenets utrykningskjøretøy. Dette er viktig både under anleggsperioden og når traseene er ferdigstilt.</p>	<p>Merknad er tatt til følge. Det er gjennomført egne møter med Bergen Brann i løpet av planprosessen, der brannanalyser og beredskapsrelaterte tema er diskutert på tvers av alle strekninger innenfor BT5</p>

			<p>Videre forutsettes det at brannvesenet holdes løpende orientert om forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter, samt forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for slokkevann. Det vil kunne være behov for gjennomgang av tilrettelegging for utrykningsveier for å ivareta eksisterende tilgjengelighet og innsatstider.</p> <p>Beredskap i forbindelse med tunneldriving må vurderes særskilt. Forhold rundt beredskapsorganisasjonen må være avklart før oppstart av tunneldriving.</p> <p>Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats», en informasjon fra Bergen brannvesen om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann- /skadested. Dokumentet finnes på Bergen brannvesens internettside.</p> <p>Det må gjennomføres beredskapsanalyser for delstrekninger og hele strekningen Bergen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst- og innsatsmuligheter.</p> <p><u>DS4:</u> Det må gjøres beredskapsanalyser for DS4 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.</p>	
14	35	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>DS4:</u> Åsane kirke er et bygg med stor aktivitet, og en av de få grønne lungene i området ligger foran kirken.</p>	Planarbeidet for BT5 berører ikke Åsane kirke med omkringliggende grønne områder.



			Ber om å informeres tidlig i planarbeidet om detaljplanene i dette området, gjerne gjennom et møte der både fellesråd og menighetsråd er representert, for sammen å finne gode løsninger.	
15	36	Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømeråd	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.	Planarbeidet for BT5 berører ikke Åsane kirke med omkringliggende grønne områder.
16	32	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 sideterrang og omgivelsene må vektlegges gjennom hele prosjektet. Dette må også i størst mulig grad gjelde for nødvendige midlertidige tiltak i gjennomføringsfasen.</p> <p>Bymiljøetaten må bli involvert i planlegging og utforming av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, med tett dialog også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn. Det bør også bli avklart på et tidlig tidspunkt hvilke offentlige områder Bymiljøetaten skal ha ansvar for. Dette gjelder både veg, torg, snarveier, sykkel- og gangtraseer og andre aktuelle områder.</p> <p>Hensynet til natur og friluftsliv må vektlegges og det biologiske mangfoldet må ivaretas eller styrkes. Foreslår styrking av biologisk mangfold ved at «grå» områder beplantes. For deler av strekningen må hensyn til jordvern vektlegges.</p>	<p>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 det er mulig. Generelt er det etterstrebet å inkludere grønne kvaliteter langs bane- og sykkeltrase i form av blant annet trekker, beplantede buffere, gress i spor, gode koblinger til nærliggende blågrønne områder.</p> <p>Massedeposering og ut-transport, se egen rapport for Massedisponeringsplan.</p>

		<p>Beskriver at det er nødvendig at det utarbeides en beplantningsplan for bytrær langs traseen. Det må gjennomføres en kartlegging av verdifull vegetasjon, og en tiltaksplan for å sikre denne.</p> <p>Blågrønne strukturer og elementer skal bevares og forsterkes, og hensynet til disse må veie tungt.</p> <p>Byggegrenser langs sjø og vassdrag fastsatt i KPA må gjelde. Park/natur/randvegetasjon langs vann og elver må bevares.</p> <p>Peker på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for massedeponering og ut-transport. Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt, og deponering av masser i Griggastemma og videre utfylling i Jordalsvatnet må unngås. Dersom inngrep i eller ved vann og vassdrag planlegges, må vassdragskompetanse i Bymiljøetaten kontaktes.</p> <p>Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenginngrep er planlagt gjennomført, og eventuell nødvendig kartlegging av omfang. For forurenset grunn må det utarbeides en plan, som må godkjennes av kommunen etter kap. 2 i forurensningsforskriften, for håndtering av disse massene.</p> <p><u>Trafikkfaglige forhold:</u> En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrasé, legges til grunn for planarbeidet, jfr. Konsekvensutredning (2013). Temaet vil bli behandlet i en egen tiltakspakke, som vil bli oppdatert som en del av vurderingene i skissefasen av prosjektet. Bymiljøetaten må bli inkludert i dette arbeidet.</p>	<p>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensede masser vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslag (rapport RA-DS0-009).</p> <p>Det er gjennomført en rekke møter om trafikale løsninger og trafikkfaglige forhold underveis i planarbeidet. Representanter fra trafikkfaglig miljø hos vegeier og vegmyndighet har deltatt for å sikre gode at planen ivaretar krav knyttet til trafikkfaglige forhold.</p> <p>Trafikksikkerhet er beskrevet i planbeskrivelsene under blant annet Trafikksystem (Planområdet – dagens situasjon) og Samferdsel og mobilitet (Virkninger og konsekvenser av planforslaget).</p> <p>Formål med prosjektet er blant annet å regulere areal til å bygge og drifte hovedrute for sykkel. Detaljene i</p>
--	--	--	--

		<p>Areal som er nødvendig for å vise tilknytning til tilgrensende veier og andre kommunale anlegg må inkluderes i planområdet.</p> <p>Dersom tilgrensede gater i boligområder får sterkt endret bruk, må disse inkluderes i planområdet.</p> <p>Offentlige trafikkområder skal planlegges i tråd med normalkravene angitt i Vegnormer for Bergen kommune og Statens vegvesens håndbøker.</p> <p>Avvik fra normalene skal unngås så langt som mulig, og eventuelle avvik skal fremkomme tydelig i planen, begrunnes og dokumenteres.</p> <p>Valg av vegklasse skal begrunnes.</p> <p>Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.</p> <p>Det skal komme tydelig frem i planen dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.</p> <p>Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.</p> <p><i>Trafikksikkerhet:</i> Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.</p>	<p>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>Hensynet til blå- grønne strukturer er søkt ivaretatt i størst mulig grad innenfor planområdet (DS4) ved å bevare vann og vannveier, og ved å forsterke tilhørende randsoner. I Vågsbotn er det foreslått en bekkeåpning. Planarbeidet er imidlertid svært omfattende og komplekst der mange hensyn skal avveies. Tiltaket innebærer derfor flere nye broer over kanal på Nyborg, samt over kanal i søndre ende av Forvatnet. Ved Åsane terminal må den delen av Dalaelva som ligger i kulvert fortsatt ligge i kulvert. I tillegg utvides kulverten også noe som følge av banespor og ny kollektivterminal.</p>
--	--	--	--

		<p>Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttet omkringliggende gang- og sykkelveger. Krysningpunkt skal vurderes spesielt, i tråd med SVV håndbok V127.</p> <p>Viser til Bergen kommune sine krav til universell utforming på alle bygg og anlegg, herunder veganlegg beregnet for myke trafikanter.</p> <p>Viser til vedtatt Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017.</p> <p><i>Avkjørsler:</i> Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i plan og følge gjeldende krav i henhold til SVVs håndbøker N100 og V121. Tallet på avkjørsler fra offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Frisiktsoner må sikres tilstrekkelig areal på plankartet.</p> <p><i>Veglys:</i> Veglys skal omtale og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p><i>Dokumentasjon i planarbeidet:</i> Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert mtp fremtidig sikringsbehov.</p> <p>Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene. Det siste gjelder tilsvarende for breddeutvidelser. Ved enfeltsveger skal møteplasser fremgå tydelig i planen.</p>	
--	--	---	--

			<p>Bymiljøetaten viser til at de skal ha tilsendt detaljerte tekniske planer (inkl. veglys og skiltplan) til godkjenning for nye kommunale vegområder, og ved endringer på eksisterende kommunale vegområder, før søknad om igangsettelse sendes. De tekniske detaljplanene skal utformes i henhold til SVVs håndbok R700.</p> <p>Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende veitekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer.</p> <p>Bymiljøetaten kommenterer at de vil komme med ytterligere kommentarer når det foreligger plan for adkomst, vegareal, gang- og sykkelveger og parkering til, langs og i planområdet.</p> <p><u>Med tanke på sykkel generelt;</u> Forutsetter at planavgrensningen er tilstrekkelig for å legge til rette for hovedsykkelrute. For å legge til rette for sykkelveg med fortau trengs en bredde på minimum 4-6 meter.</p> <p>Arealbruk på offentlig eid, men privat brukt areal, må avklares. Tilrettelegging for allmennheten på slike arealer må prioriteres. Mulige koblinger fra hovedsykkelrute/gangakser til sjøen må utredes.</p> <p>I den grad sykkelvegen skal tilknyttes tilgrensende områder, må dette vises og planområdet inkludere dette.</p> <p>Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.</p>	
17	49	BKK Nett AS	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Anlegg som drives i medhold av anleggskonsesjon bør inntas som</p>	Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet

		<p>hensynssone i arealplaner. Dette gjelder dog ikke kablede anlegg under bakken, som av beredskapsmessige hensyn ikke bør inntegnes i plankart.</p> <p>BKK beskriver at BKK Nett har ansvar for å utarbeide en kraftsystemutredning som skal sikre en rasjonell utbygging av regionalnettet. Rapporten oppdateres annethvert år (sist oppdatert juni 2018) er tilgjengelig på BKK sine nettsider. BKK viser til at det i kraftsystemutredningen er beskrevet to tiltak som vil komme i berøring med planområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny 132kV-forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken transformatorstasjon.</li> <li>- Ny 132kV-forbindelse fra Sandviken transformatorstasjon til Jordal transformatorstasjon.</li> </ul> <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 kabeltraséer inntegnes i planen, jfr. Forskrift om beredskap i kraftforsyningen §6-2, og NVEs veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.</p>	<p>BKK 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>Hovedkonflikt-punkt mellom tiltak og BKK Nett sine anlegg er ivaretatt innenfor DS4. Det har vært flere møter med BKK Nett underveis i planprosessen. Det største konfliktpunktet gjelder 132Kv luftspenn i Salhusveien, som legges i bakken.</p>
--	--	--	--

		<p>BKK forteller at de ønsker å bidra i det videre planarbeidet og i de tekniske forprosjektene, for å i samarbeid kunne komme frem til gode totalløsninger for Bybanen og BKK Netts infrastruktur.</p> <p><u>Bybanetraséen:</u> De delene av traséen som planlegges som tunnel, bortsett fra i områdene ved tunnelinnslagene, vil i utgangspunktet i liten grad komme i direkte konflikt med deres eksisterende nettanlegg. Der traséen planlegges som daglinjestrekninger, vil den komme i konflikt med deres forsyningsanlegg i ulik grad.</p> <p>De informerer videre om at hovedkonfliktpunktene mellom vedtatt Bybanetrasé og BKK Netts anlegg ble kommentert i deres høringsuttalelse til konsekvensutredningen 2013. Videre beskrives en oppsummering av de viktigste konfliktpunktene. For samtlige av konfliktpunktene, beskriver BKK at forbindelsene som berøres er viktige for strømforsyningen av ulike deler av Bergen og at det 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"><li>- OPI-kanal i Småstrandgaten som ble etablert i 2007.</li><li>- 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 kostnadskrevenende.</li><li>- Koengen transformatorstasjon ligger delvis innenfor den skisserte plangrensen. Av beredskapshensyn er det viktig at BKK Nett sikres adkomst for trailertransport fra Sjøgaten via Bontelabo.</li><li>- Hovedtraséen for 11kV-kabler fra Koengen</li></ul>	
--	--	--	--

			<p>transformatorstasjon mot Bergen sentrum i Sandbrogaten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OPI-kanal for 22kV-kabler i Åsamyrane.</li> <li>- Bybanetraséen krysser 132kV-luftledningen til Salhusvegen transformatorstasjon, som forsyner store deler av Åsane bydel. Luftledningen drives under særskilt anleggskonsesjon. Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF 2006) angir avstandskrav fra linjen til kryssing og nærføring for andre elektriske installasjoner og anlegg. Ledningen er eneste forsyning til Salhusvegen transformatorstasjon, og det kan derfor ikke påregnes at linjen kan kobles ut.</li> </ul> <p>Anleggsarbeid nært ved BKK Netts anlegg kan også implisere risiko for brudd på strømforsyningen, som følge av rystelser.</p>	
18	41	Byarkitekten	<p>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</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 utarbeidningen 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>for Bergen – både overordnet og i de ulike lokalsentrene – og hvordan arkitektur kan bidra til å videreutvikle stedets egenart langs traseen, samt bidra til å skape ny, særegen identitet i transformasjonsområdene og lokalsentrene rundt Bybanestoppene.</p> <p>Spesielt ser Byarkitekten viktigheten av å se «landskap og byrom» og «plassering av holdeplasser», i en sammenheng, fokus 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"> <li>- Torget, Sandbrogaten, Sandviken kirke, NHH: Med særlig fokus på tilpasning til landskap, byrom og bebyggelse, og styrke byens identitet i etablerte byområder.</li> <li>- Eidsvåg, Tertneskrysset, Nyborg: Med særlig fokus på Bybanen som strukturerende og identitetsgivende element for «nye» lokalsentre (transformasjonsområder) med stort utviklingspotensial rundt Bybanestoppene.</li> </ul> <p>Byarkitekten ønsker muligheten til å gi innspill til utforming av hovedsykkelruten fra Bradbenken til Munkebotnstunnelen, med tanke på integrering i bybildet og prioritering av gående i sentrale byområder.</p>	
19	64	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</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>helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange, som er avgjørende for å nå mål om reduksjon av biltrafikken i Bergen. Stiller seg støttende til bybanens to hovedmål (skal bidra til god byutvikling og skal gi en trygg og effektiv reise), og til at lokale myndigheter gjennom planlegging av bybane og sykkelveg til Åsane følger opp føringer om nullvekst i biltrafikken og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p><u>Sykkel</u> Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafiksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende med høy standard.</p> <p>En skulle helst sett at planarbeidet tilrettela for en sammenhengende sykkelrute gjennom sentrum, men har forståelse for at planarbeidet for sykkel følger dette byggetrinnet for Bybanen. Forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge</u> Planarbeidet må tidlig avklare hvordan byggingen kan skje trinnvis slik at framkommeligheten i sentrum og på det overordnede vegnettet ivaretas på best mulig måte. Kommenterer at forlenging av 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> Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traséen, både offentlige og private. God koordinering mot disse planene er viktig for effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg. Vil</p>	<p>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Utbyggingsrekkefølge: 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"> <li>- 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.</li> </ul>
--	--	--	--

		<p>særskilt trekke frem behovet for koordinering mot følgende planprosesser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vågsbotn: SVV's kommunedelplan for E16/ E39 Arna-Vågsbotn-Nordhordlandsbrua er i oppstartsfasen. Kommenterer at det her blir avgjørende å finne felles gode løsninger med Bybanen i Vågsbotn.</li> <li>- Eidsvågveien: SVV har satt i gang arbeid for områderegulering av deler av FV267 Eidsvågveien for tilrettelegging for sykkel og gange. Planarbeidene må sees i sammenheng for å finne gode koblinger for gående og syklende.</li> </ul> <p><u>Forhold til vassdrag</u> SVV er i henhold til Regional plan for vannregion Hordaland 2016-2021 pliktig til å gjennomføre tiltak for å oppgå god økologisk tilstand i en rekke vegnære innsjøer i planperioden. Griggastemma i Åsane er en av innsjøene som står på tiltakslisten til planen. Vegforurensningen her er godt dokumentert og må håndteres i to trinn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fjerning av råttent bunnvann som følge av saltindusert stagnasjon fra vegsalt.</li> <li>2. Legge ned rensesystem for overvann fra E39.</li> </ol> <p>SVV kommenterer at de ønsker å gjennomføre tiltak i 2018 for å fjerne råttent bunnvann fra innsjøen. For å unngå dobbeltarbeid vil rensesystemet for overvann avventes til bybanetraséen er avklart. Oppfordrer bybanen til å vise hensyn til innsjøen Griggastemma, og i størst mulig grad bevare innsjøen som et viktig innslag av natur og muligheter for friluftsliv. Trasé langs østsiden av innsjøen vil bety samkjøring av SVV sin nedlegging av rensesystem på strekningen.</p> <p><u>Medvirkning i videre arbeid:</u> SVV peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eidsvågveien: Selve planarbeidet med områdereguleringsplan av deler av FV367 som SVV henviser til i sin merknad, er avsluttet. Reguleringsplanforslaget for Bybanen inneholder koblinger for gående og syklende mot nord-vest i Helleveien ved NHH holdeplass (delstrekning 2), og mot sør-vest i Eidsvågveien ved Eidsvåg holdeplass (delstrekning 3). Koblingene tilpasser seg dagens situasjon og kan koble seg på et eventuelt fremtidig prosjekt for tilrettelegging av sykkel og gange rundt Eidsvågneset.</li> </ul> <p>Kommentar som gjelder DS4: Planarbeidet for BT5 er vurdert mot pågående arbeid med kommunedelplan for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Nordhordlandsbrua i regi av SVV. De to planarbeidene er også drøftet flere ganger i møter med fylkeskommune / SVV, underveis i planprosessen for BT5. Det er lagt inn et handlingsrom i reguleringsplan for BT5, som muliggjør at vogndepot kan skyves inntil 10m bort fra kommunedelplanens veilinjer. Når reguleringsplanarbeid for E16/E39 starter opp må veilinjer optimaliseres og vurderes nærmere sett i forhold til tiltak</p>
--	--	--	--

			<p>Uttalelsen til varsel om oppstart ikke er uttømmende, SVV vil følge arbeidet og komme med tilbakemeldinger underveis.</p> <p>Når områdereguleringsplanene blir lagt ut til offentlig ettersyn og det foreligger et konkret planforslag, vil SVV vurdere om deres interesser er tilstrekkelig sikret i planen.</p>	innenfor BT5.
20	62	<p>Hordaland fylkeskommune (HFK)</p> <p>[nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]</p>	<p><u>Generelt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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"> <li>○ Fremkommeligheten for busser i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon.</li> <li>○ Koblingen mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen.</li> </ul> </li> </ul>	<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</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjellstunnel til tross for at dette øker økonomisk risiko, og kompleksitet i prosjektet. Forutsetter at planarbeidet sikrer mest mulig samtidighet i utbyggingen av Bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel.</li> <li>• 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.</li> <li>• Understreker viktigheten av omforente løsninger, og anbefaler at det blir lagt inn tid i fremdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonene for skissefasen.</li> <li>• 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 kostnadsreduserende 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</li> </ul>	<p>påkjøringsramper ved Åsane terminal foreslås å legges om, som gir bedre forhold for gående/syklende og bedre fremkommelighet for busser til/fra terminalen. Hesthaugveien langs terminalen og over Hesthaugbroen foreslås utvidet for å øke kapasitet og bedre fremkommelighet for buss. Nygårdstangen er ikke en del av dette planarbeidet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p> <p>Reguleringsplan for Bybanen har som formål å regulere tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Reguleringsplan regulerer kun i liten grad utbyggingsareal langs traséen.</p> <p>Reguleringsplanforslaget legger opp til trafikkomlegging i Bergen sentrum. Planene tar utgangspunkt i løsninger beskrevet i Trafikkplan sentrum. Blant annet blir Bryggen stengt for gjennomkjøring (kun åpen for varelevering til eiendommene), i tillegg</p>
--	--	--	--	---

			<p>sørge for at konkrete løsninger i planarbeidet holder seg innenfor rammene av et realistisk finansieringsopplegg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. anbefaler at det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.</li> <li>• 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"> <li>○ Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen.</li> <li>○ Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken.</li> <li>○ Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken.</li> </ul> </li> </ul> <p>Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.</p> <p><u>DS4:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Fylkesutvalget anbefaler en dagsløsning mellom Åsane senter og Vågsbotn: Ved å krysse E39 i bro vil man kunne bidra til å dempe barriereeffekten av europavegen og åpne for gode løsninger for gående og syklende.</li> <li>b. Peker på at Åsane terminal er den klart største bydelsterminalen med tanke på passasjertall og antall busser. anbefaler at tilkomst for buss til terminalen og</li> </ol>	<p>blir Christies gate stengt for gjennomkjøring med privatbil. Planen muliggjør to trafikkfaser, i trafikkfase 1 er Torget åpen for gjennomkjøring – men vil se en betydelig trafikknedgang sammenlignet med dagens situasjon, og i trafikkfase 2 er Torget stengt for gjennomkjøring med privatbil.</p> <p>Forlenget 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 Bybaneprojektet (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> <p>Kommentar som gjelder DS4: Merknad er tatt til følge:</p>
--	--	--	--	--

			<p>tilrettelegging for terminalen som byttepunkt mellom buss og bane prioriteres i planarbeidet.</p> <p>c. Peker på at Åsane har vesentlig potensial for økt sykkelandel, men kommenterer at potensialet for vekst er størst på bydelsinterne reiser og vil derfor prioritere aksene fra boligområdene og inn mot kollektivterminal og holdeplasser.</p> <p>d. Stiller seg positive til at det i planarbeidet skal vurderes ulike lokaliteter for å etablere innfartsparkering i Åsane bydel.</p>	<p>a. Planarbeidet sikrer dagsløsning for bane mellom Åsane sentrum og Nyborg. Av hensyn til bl.a. kostnader, landskap og tilgjengelighet følger ikke tilbudet til myke trafikanter banelinjen på hele strekningen. Mellom Langarinden og Vågsbotn er det lagt inn en tunnelløsning for bane, men sykkelveg med fortau i dagen.</p> <p>b. Fremkommelighet for buss, og tilgjengelighet for passasjerer som skal bytte mellom reisemiddel (Buss / bane) er prioritert/vektlagt som del av planarbeidet. Det har vært flere møter underveis i planprosessen med VLFK, Skyss og BU.</p> <p>c. Gode koblinger for sykkel og gange på tvers av E39, og inn mot kollektivterminal og holdeplasser, utgjør en viktig del av planarbeidet med BT5.</p> <p>d. Reguleringsplanarbeidet åpner for 250 p- plasser ved holdeplass i Vågsbotn, samt mulighet for 150 p- plasser ved Åsane terminal.</p>
21	8	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</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</p>

			<p>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>Merknad om Jordalsvannet, se DS3.</p>	<p>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>
22	56	<p>Fylkesmannen i Hordaland</p> <p>[nå: Statsforvalter]</p>	<p>Fylkesmannen uttrykker seg positiv til oppstarten. Beskriver Åsane bydel som er bydel preget av privatbilismens utbredelse der sentrale deler av bydelen i dag fremstår som særlig lite strukturert og helhetlig planlagt. Mener at med en bybane som strukturerende element vil dette kunne bøtes på over tid.</p> <p>Fylkesmannen kommenterer at det i den videre planleggingen bør legges vekt på kartlegging av utsatte områder med tanke på støy og luftforurensning, og løsninger som reduserer belastning på boligområder og andre støyfølsomme arealformål. Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulig, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken.</p> <p>Påpeker at det generelt bør unngås inngrep i og rundt blå/grønne områder så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Ser for seg at den planlagte hovedruten for sykkel, blant annet med tunnel gjennom Eidsvåg fjellet, vil kunne betydelig øke potensialet for økt sykkelbruk på strekningen Eidsvåg-sentrum.</p> <p>Økonomi og tilgang på midler: Fylkesmannen mener det kan være hensiktsmessig, i lys av gjeldende byvekstavtale, at Bergen kommune inviterer til nye løsninger som kan bidra til raskest mulig å realisere bybaneprosjektet som et viktig ledd for at kommunen skal</p>	<p>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 ikke gjennomføres.</p> <p>Det er foreslått enkelte avbøtende tiltak mtp. støy og satt av areal i reguleringsplanen til disse tiltakene der det er nødvendig. Boliger og annen støyfølsom bebyggelse som ligger i gul eller rød sone fra ny bane eller nytt veganlegg, skal vurderes videre for lokale tiltak i prosjekteringsfasen. Det skal da gjennomføres nye støyberegninger. Støytema er utfyllende beskrevet i støyrapport på delstrekningene.</p>



			<p>kunne nå sine areal- og miljømål. Disse målene er nødvendige forutsetninger for at fremtidig trafikkvekst skal tas ved gange, sykkel og kollektivløsninger.</p> <p>Etter KU og sak om bybane til Åsane i 2012/2013, har kommunen endret sine langtidsplaner for arealbruken nordover i Åsane, der det er strammet betydelig inn på hvor fremtidig boligvekst skal komme. Fylkesmannen etterlyser konsekvenser av en slik markert endret arealplanlegging i forslaget til trasé for bybane videre fra Åsane senter.</p> <p>Fylkesmannen peker på at mulige konsekvenser av kommunens endrede arealpolitikk bør være å vurdere endepunkt for Bybanen på nytt, for eksempel ved å avslutte banen i sentrumsområdet eller å legge banen i retning Flaktveit for å bedre passasjergrunnlaget ytterligere. Fylkesmannen kommenterer videre at de har merket seg at områder ved Griggastemma vurderes som alternativ til Vågsbotn som sted for depot.</p> <p>Merknad om forlenget Fløyfjellstunnel og Eidsvåg, se DS3.</p>	<p>Det er søkt å unngå konflikt med blågrønne områder. Planen legger til rette for tiltak langs flere lokalt viktige blågrønne element/områder, og det er lagt vekt på å synliggjøre og styrke bruks- og opplevelseskvaliteter knyttet til blågrønne områder i og langs planområdet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p> <p>Reguleringsplanen foreslår to mulige lokasjoner for vogndepot. I tillegg til Vågsbotn, reguleres også areal og tekniske løsninger til vogndepot på Åsane terminal, for å tilrettelegge for mulig etappevis utbygging nordover. Planbestemmelsene (DS4) beskriver at kun ett av vogndepotene skal bygges.</p>
23	26	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>Det er gjennomført møte med NVE angående ROS-analyse. Også gjennomført møte om Jordalsvannet i Eidsvåg.</p> <p>Skredfare og flom er blant farene utredet i ROS-analyse (Risiko og Sårbarhet), se</p>

			<p>Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovverket.</p> <p>Tiltak som kan føre til skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter Vassressurslova (VRL). NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.</p> <p>Viser til ulike vegledere og verktøy som bør brukes i oppstarten av planarbeidet.</p> <p>I plandokumentene må det komme tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>Minner om at dersom planen har følger for NVE sine saksområder, skal de ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>NVE presiserer at de vil prioritere å komme med innspill og uttalelser til reguleringsplaner dersom de bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken.</p>	<p>egen rapport som vedlegg til planforslag. Identifiserte farer og sårbarheter er fulgt opp på de ulike delstrekningene og beskrives i planbeskrivelsene på hver delstrekning. Viser også til planbeskrivelse for beskrivelse av ulike fagtema for hver delstrekning.</p>
24	31	Avinor AS	<p>Ikke berørt.</p> <p>Planområdet er hverken berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn, høyderestriksjonsflatene for en fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende Masterplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsledelser</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

			ved Bergen lufthavn eller gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn.	
25	130	Direktorat for mineralforvaltning	DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.  DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og vi har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.	Tatt til orientering.
26	132	Helsevernenheten, Bergen kommune	<i>Merknad er kun sendt til DSS. BK vurderer den til å omhandle alle DS.</i>  Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet. Lov om folkehelsearbeid § 4.3, pålegger helsetjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt i andre offentlige organers planlegging.  Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel.  Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.  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.	Det er gjennomført flere møter med Helsevernenheten, i deres rolle som helsemyndighet.  Reguleringsplanforslaget inneholder en gjennomgående hovedsykkelrute mer et klart skille mellom gående og syklende. Koblinger mellom hovedsykkelruten og andre ruter i sykkelnettet i Bergen kommunes Sykkelstrategi, er ivaretatt.  I Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkelfelt, ikke sykkelveg. Sykkelfelt er en mer bytilpasset og fleksibel løsning. Dette er i tråd med håndbøker og anbefalinger om at sykkelfelt egner seg best i sentrumsområder der det er tett mellom målpunkt og kryss/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.
27	66	Kystverket Vest	Har ingen merknader til oppstartsmeldingen.  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.	Tatt til etterretning.

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807501	Merknader fra lag, institusjoner og foreninger	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
28	33	FAU, Haukedalen skole	<p>Viser til TS-utredninger for Haukedalen og Ulsetskogen skolekrets utarbeidet i regi av Miljøløftet, samt til informasjonsmøte om utredningene. Det er gjort en omfattende TS-utredning der spesifikke tiltak er foreslått.</p> <p>Fartsmålinger viser at det bør gjøres fartsreducerende tiltak, men det er ikke foreslått konkrete tiltak utover det å forbedre fortau med kantstein og eventuelt redusere farten i 60-sonen.</p> <p>FAU foreslår å etablere en ny separat gang- og sykkelveg langs hele Fv240 Hesthaugveien fra Vidalen til Åsane terminal. Dette vil være et viktig tiltak for å bremse og redusere den økende trafikkmengden på strekningen og fungere som en effektiv «matevei» for videre persontransport med Bybanen fra Åsane til sentrum. Dette vil også være et viktig GS-tiltak for å løfte hele bydelen.</p> <p>En større boligutbygging er påbegynt og vil øke trafikken i området ytterligere. I den forbindelse bygges en internvei med støyskjerming langs Hesthaugveien. Foreslår å inngå samarbeid med utbygger om å kombinere GS-vei og internvei på strekningen krysset Haukedalen/Spondalen – forbi Haukedalen skole – til Flatevad.</p> <p>Vedlagt innspillet ligger TS-utredning for Haukedalen og Ulsetskogen skole og kart der nevnte boligutbyggingsområde og foreslått GS-veg er markert.</p>	<p>Merknad er delvis tatt til følge. Gode koblinger for sykkel og gange på tvers av E39, og inn mot kollektivterminal og holdeplasser, utgjør en viktig del av planarbeidet med BT5. Det er blant annet etablert sykkelvei med fortau langs Hesthaugvegen mellom aktivitetshuset U82 og Rollandslia. Tiltak langs Hesthaugvegen videre vestover inngår ikke som del av BT5.</p>

29	57	Kyrkjekrinsen misjonsforening	<p>Kyrkjekrinsen misjonsforening eier Kyrkjekrinsen bedehus som ligger inntil den planlagte bybanetraséen gjennom Åsane.</p> <p>Bybanetraséen og omlegging av lokale tilførselsveier medfører at parkeringsarealene til bedehuset (og Lyshuset) blir borte.</p> <p>Foreslår at traséen foran eiendommene blir forskjøvet mot nord, inntil lokalveien til Vågsbotn, over eiendommen 203/254. Noe av parkeringsarealene kan da sikres og virksomheten i bedehuset kan holdes oppe.</p>	<p>Merknad er tatt til følge. Trase for bane er flyttet sør for bedehuset. Dette innebærer mye mindre inngrep i bedehusets parkeringsareal.</p>
30	38	Nedre Ulsetskogen Huseierforening	<p>Ber om at den nordlige tunnelåpningen rett sør for Åsane Terminal legges så nær Åsane terminal som mulig og ikke høyere i terrenget enn Åsane terminal/Rema 1000 sin parkering.</p> <p>Den skogdekkede haugen mellom boligfeltet og motorveien/Åsane terminal er svært viktig å bevare for beboerne. Den fungerer som støyskjerm, skjermer visuelt, er avgjørende for barns sikkerhet mot stupet ned til motorveien, og brukes til lek og bærplukking.</p> <p>Det eksisterer en snarveg (bratt sti) ned fra boligfeltet til Rema 1000-parkeringen. Ber om at stien som går der i dag blir ledet trygt til riktig side av bybanesporet/tunnelen.</p> <p>Anmoder om at grøntarealene blir bevart, og at tunnelmunningen kommer omtrent på dagens parkeringsplass sør for terminalen.</p> <p>Ber om sikring med gjerde eller lignende over tunnelmunningen.</p>	<p>Merknad er ikke tatt til følge. Trase for bane er plassert i omtrentlig samme nivå som eksisterende parkeringsplass sør for Åsane terminal. Krav til overdekning fører likevel til inngrep i skogkledd kolle mellom p- plass og boligområde. Som avbøtende tiltak er portal for bane trukket ca. 40m mot nord slik at det kan etableres en ny terrengform over portal som bidrar til å skjerme boligområdet Nedre Ulsetskogen mot nye anlegg. Terrengformen vil også gi grønn innramming til kollektivterminal / holdeplass samt dempe støy fra E39. Topp skjæring vil bli sikret forsvarlig med gjerde i form av støyskjerm. I planarbeidet er det lagt inn en ny gangforbindelse fra boligområdet til kollektivterminal / holdeplass for bane, som erstatning for eksisterende snarvei.</p>

31	46	Naturvernforbundet i Hordaland	<p>Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljødeleggende trenden fra 70-, 80- og 90-tallet for bilbyen Bergen. Bergen var i ferd med å bli kvelt av biler og lokal luftforurensning.</p> <p>Uttrykker at en bybane til Åsane haster for å sikre en køfri, forutsigbar kollektivakse med høy kapasitet og god tilgjengelighet. Sammen med dobbeltspor til Arna, gir dette et godt grunnlag for å bygge Gode, grønne Bergen med kraftig redusert bilavhengighet.</p> <p>Positive til at Bybanen går over Bryggen for å sikre en bane som går mest mulig i dagen, samt at det skrur god tilgjengelighet og lave kostnader. Dette gir best mulighet for å fjerne trafikkslummen foran Brygge, og gir best garanti for å sikre verdensarvstatusen mot trafikkslum.</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>Merknaden er i tråd med tiltakets målsetning.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet. Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvregaten (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjelltunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p>
----	----	--------------------------------	--	---

32	22	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>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>Det er gjennomført møter i bybaneprosjektet med FFO underveis i arbeidet med reguleringsplanene.</p> <p>Universell utforming (UU) og tilgjengelighet for alle har vært et viktig premiss i utarbeiding av løsninger for både kollektiv, gange og sykkel i planarbeidet. Dette er et arbeid som også må følges opp i prosjektering og bygging av anleggene som reguleres i reguleringsplanen.</p>
33	39 og 65	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"> <li>- En generell bekymring for manglende hensyn til/omtale av taxi i utredningen</li> <li>- 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.</li> <li>- Understrekning av behovet for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige</li> </ul>	<p>Etablering av bybanetrasé og omlegging av kjøremønster (spesielt i sentrum) vil ha konsekvenser for taxi, både med endret kjøremønster og plassering av taxiholdeplasser. Enkelt plasser er foreslått erstattet innenfor plangrensen, noe vil måtte løses utenfor denne planen.</p> <p>Rundt baneholdeplasser er forhold for rutebuss prioritert ved å gi gode, nære og universelt utformede byttepunkt mellom</p>



		<p>knutepunkt som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH.</p> <p>Vi ber innstendig om at taxinæringen denne gangen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan sikre best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Vi gjentar vårt ønske om en bybane med minst mulig inngrep i bybildet og minst mulig negative konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Vi vil understreke betydningen av at persontransport med taxi betraktes som en del av kollektivtransporten i denne typen planprosesser. Vi viser i den sammenheng til de føringer som er lagt i Statens Vegvesens håndbok 232 for etablering av kollektivterminaler, samt til tilsvarende planprosesser rundt andre kollektivterminaler i Bergen, bl.a. i Birkelandsskiftet der en konstruktiv prosess har ført til gode løsninger for både reisende og involverte aktører.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal, og ser frem til en konstruktiv planprosess i tiden fremover.</p> <p>To tidligere høringsuttalelser vedlagt.</p> <p><u><i>Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).</i></u></p> <p>Behov for god fremkommelighet og opprettholdelse av eksisterende taxiholdeplasser. Viktig at videre utbygging får minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. Ønsker</p>	<p>buss og bane. På NHH og Åsane terminal foreslås terminaler. På Åsane terminal foreslås egne plasser for taxi langs Hesthaugvegen tilknyttet buss- og baneterminal. På Vågsbotn vil det være plass til å reservere areal til taxi, der detaljert løsning kan prosjekteres i byggefasen.</p> <p>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</p> <p>Detaljerte løsninger detaljeres ut i neste fase, dvs. Byggeplan.</p>
--	--	--	--

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

		<p><u>(datert 19.04.2013).</u></p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen. Frykter for Bryggens verdensarvstatus, som vil være uheldig både for innbyggere og turismen. Om banen legges over Bryggen, må det være åpent for taxi og buss i samme trasé.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten.</p> <p>Bybaneholdeplasser er viktige trafikkpunkt og det må derfor sikres gode overganger mellom Bybanen og andre kollektivtransportmidler – deriblant taxi. Sømløse overganger vil øke Bybanens attraktivitet. Dårlige overgangsmuligheter vil erfaringsmessig føre til trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Krav til universell utforming må inkludere enkel overgang til/fra taxi for å unngå å hindre enkelte brukergrupper i å kunne Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt på lik linje med andre former for kollektivtransport, at ingen gjeldende kollektivtraséer/felt berøres uten at fullverdige erstatningsløsninger inkluderes i planene, og at ingen gjeldende taxiholdeplasser berøres av planene uten at fullverdige erstatningsløsninger utredes og 07000 Bergen Taxi involveres i prosessen.</p> <p>Kommentar til spesifikke bybanestopp:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Endestopp/Vågsbotn: Som endestopp vil dette betjene bybanebrukere fra nordlige områder. Sentralt at det legges opp til sømløs overgang til/fra taxi.</li><li>- Hesthaugen/Åsane terminal: Sentralt trafikknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir</li></ul>	
--	--	---	--

			<p>viktig. Taxi må hensyntas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NHH, Eidsvåg og Åstveitskogen: Vil trolig være et stopp med høy trafikk og stort behov for videre transport. Enkel overgang blir viktig også her.</li> </ul> <p>07000 Bergen Taxi vil ut fra ovennevnte punkter innstendig anmode om at persontransport med taxi i større grad inkluderes i planer og konsekvensvurderinger – både hva angår generell fremkommelighet for taxi som kollektivt transportmiddel og adkomst til bybanestopp.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer om dette er ønskelig.</p>	
34	24	LUKS	<p>Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.</p> <p>Tilstrekkelig areal for varetransport etc. Minimum lastebilstørrelse 12m, bredde 3,2m, høyde 4,5m.</p> <p>Støysikring mot boliger.</p> <p>Lovverk for varetransport og varemottak må følges. TEK skal ivaretas, IK-Mat-forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede, Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varens plassering må følges (maks 50m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.</p> <p>LUKS skal delta på møter om videre planlegging og utarbeidelse for hver delstrekning, som må foretas så tidlig at kommunens ansvar for å sørge for lovlig adkomst og varemottak til alle virksomheter ivaretas.</p>	<p>Varelevering har vært et viktig tema i planarbeidet. Vegnett med gater, kryss og avkjørsler er dimensjonert for ulik størrelse på kjøretøy (lastebil, vogntog etc.) etter vurdering av hvilken størrelse som anses nødvendig. Tilkost 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>