

OPPSUMMERING AV UTTALELSER OG MERKNADER:

Delstrekning 1 Nonneseter – Kronstad (saksnr. 201423440)

Delstrekning 2 Mindemyren – (saksnr. 201508132)

Delstrekning 3 Mindemyren – Fyllingsdalen (saksnr. 201427721)

Dette vedlegget gjelder innkomne uttalelser og merknader til planforslaget som ble lagt ut på høring fra 07.01. 2017 til 21.02. 2017.

Uttalelsene og merknadene er samlet, oppsummert og kommentert av fagetaten. Fagetatens kommentar til uttalelsene er framhevet med *kursiv tekst*.

Del 1 gjelder uttalelser fra offentlige instanser og lag/organisasjoner. Del 2 gjelder merknader fra private interesser.

DEL 1

A. Oppsummering av uttalelser fra offentlige instanser og lag/organisasjoner til planforslaget

Offentlige instanser

Avsender	Uttalelse gjelder:			Dok. nr
	Del.1	Del.2	Del.3	
Hordaland Fylkeskommune	X	X	X	342 112 192
Hordaland Fylkeskommune – endelig uttalelse ang automatisk freda kulturminne	X			346
Statens vegvesen Region Vest	X	X	X	341 111 193
Fylkesmannen i Hordaland Foreløpig uttalelse	X	X	X	351 115 198
Statsbygg	X			340
Bane NOR	X	X		277, 371 69
NSB	X	X		333 97
ROM Eiendom AS	X	X		336 101

AVINOR	X	X	X	276 68 146
Mattilsynet	X	X	X	319 92 172
Norges Vassdrags- og energidirektorat	X	X	X	272 65 143
Direktorat for mineralforvaltning		X		59
Fiskeridirektorat	X			253
Den Norske Kyrkja – Bjørgvin kyrkjefagavdeling	X			283
Den Norske kirke – Bergen kirkelige fellesråd	X			289
Haraldsplass Diakonale Stiftelse	X			334
Helse Bergen	X			339
Bymiljøetaten, Bergen kommune	X	X	X	263 61 131
Bergen Brannvesen	X	X	X	282 79 154
Rådet for byforming og arkitektur, Bergen kommune	X	X	X	328 96 177
Byantikvaren, Bergen kommune	X	X	X	273 83 166
Etat for Helsetjenester, Bergen kommune	X	X	X	337
Vann- og avløpsetaten, Bergen kommune	X	X	X	278 70, 123 149, 204
BKK Varme AS	X	X	X	302 85 161
BKK Nett AS	X	X	X	311 89 176
BIR Nett AS	X			301
Akasia Kirke og Gravplass as			X	126

Hordaland Fylkeskommune- dok.nr. 342 (delstrekning 1), 112 (delstrekning 2), 192(delstrekning 3)

Generelle merknader i Fylkesutvalgets vedtak. Felles for alle delstrekninger:

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane - sentrum - Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunene sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og

Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.

2. Generelle merknader

- **Klima og miljø:** Byvekstavtalene legger nullvekstmål i personbiltrafikken til grunn. Derfor må veksten i trafikkarbeidet i hovedsak komme med kollektiv, sykkel og gange. Det må derfor ligge et kostnadsbilde i bunn som tar høyde for den høye klima- og samfunnsgevinsten tiltaket gir.
- **Kostnader:** Fylkeskommunene legger vesentlig vekt på kostnadssiden ved utbygging og drift. Noen kostnadskrevende tiltak vil kreve medfinansiering som ennå ikke er avklart.
- **Byutvikling:** Poengterer at Bybanen bygger by med kvalitet for gående og syklende. Tilrettelegging for byutvikling bør være en integrert del av planleggingen og byggingen av Bybanen. Byggetrinn 4 legger til rette for utvikling av senterområder og kompakte og oversiktlige byttepunkt mellom transportmidler.
- **Kulturminner:** Ber om at Bergen kommune gir prioritet til nødvendig dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservator.
- **Sykkel:** Det er en prioritert oppgave å få opp sykkelandelen i Bergen. Viktig å bygge sykkelveger parallelt med Bybanen. Sykkeltunnelen gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen er et framtidsrettet pilotprosjekt som vil få opp sykkelandelen.
- **Kollektivtransportnett:** Fortløpende vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særlig grad tverrgående linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen

Kommunedelplan for kollektivsystem mot vest må prioriteres.

Fagetatens kommentar:

De generelle merknadene er hensyntatt og støtter opp under de vurderinger som er gjort i planforslaget. Det har vært et tett og konstruktivt samarbeid med Hordaland Fylkeskommune i planprosessen.

Dokumentasjon og oppfølging av forholdet til kulturminner er fulgt opp. Krav fra Fylkeskonservator og Riksantikvar er tatt inn i planforslaget. Se oppsummering av Hordaland Fylkeskommunes endelig uttalelse ang automatisk freda kulturminne under (Kaigaten: dok. 201605796/59 og Delstrekning 1: dok 201423440/346)

Merknadene til hver delstrekning er oppsummert og kommentert under.

Delstrekning 1

Fra Fylkesutvalgets vedtak:

- Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiseres og beskrives bedre sammen med at trygghet for gående- og syklende sikres.
- Banen må sikres forutsetning for 70 km/t hastighet langs Store Lungegårdsvannet.
- Slik alternativ 2 i Fløen ligger i planforslaget, kan ikke dette anbefales. For ikke å svekke leselighetene til Bergen sin forhistorie bør sumvirkning av samferdsels-konstruksjonene reduseres.
- For tunnellingnslag for Bybanen anbefales alternativ 1 i Fløen, som vil ligge nærmest Møllendal sentrum, og er vurdert til å være mer skånsomt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha en bedre linjeføring og vil være bedre med tanke på flom enn alt 2.
- Sykkelløsning med flytting av uttrekksspor for jernbanen er bare aktuell dersom full statlig finansiering.
- Fylkesutvalget anbefaler at løsningen ved Haukeland sjukehus skal være tjenlig for hele helseklyngen, også for Haraldsplass sykehus.

Tilleggspunkt fra saksutredningen:

- Nonneseter/Bystasjonen: Planforslaget må legge til rette for trygge og oversiktlige løsninger for passasjerene.
- Det må legges til rette for overkjørings- /vendespor i Lungegårdskaien og legges til rette for vending

for de to linjene ved Nonneseter.

- I Lungegårdskaaien bør sykkeltraséen bør legges mellom godsterminalen og holdeplassen.
- Viktig at busskapasiteten i krysset Lungegårdskaaien – Østre Strømkaien – Bergen busstasjon ikke blir redusert.
- Det er behov for å vurdere en forenklet løsning for gang og sykkel ved holdeplassen i Fløen.
- Holdeplass i Møllendal må utformes på best mulig måte og bidra til gode sammenkoblinger.
- Sykkeltrasé gjennom Møllendal krever særskilt tilpasning til sentrumsområdet.
- Det må sikres reguleringsmessig mulighet for en kompakt holdeplassløsning under bakken ved Haukeland sykehus.
- Venteareal og lehus for buss ved Haukeland kommer ikke fram av illustrasjonsplanen.
- Det er viktig for kollektivsystemet at det blir planlagt buss for bane-holdeplasser på Kronstad retning sentrum og Haukeland.
- Avvikssporet må være tilgjengelig for drift til enhver tid.
-

Fagetatens kommentar:

- *Merknadene er i all hovedsak tatt til følge.*
- *Alle punktene i Fylkesutvalgets vedtak er ivaretatt i planforslaget.*
- *Tilleggspunktene fra saksutredningen er vurdert.*
 - *I Lungegårdskaaien er løsningene gjennomgått med representanter fra fylkeskommunen, og funnet som de best mulige ut fra situasjon der godsterminalen fremdeles skal være i drift. Forholdene for bane og vending er ivaretatt.*
 - *I Møllendal/Fløen er det i planforslaget laget et bestemmelsesområde slik at Bybanen utbygging i den videre detaljeringen kan jobbe mer med å finne forenklete løsninger for ramper og trapper. Bestemmelsene sikrer at nødvendige funksjoner og forbindelser ivaretas.*
 - *For holdeplassen ved Haukeland sykehus er det regulert to oppganger, S1 og N3. Planforslaget åpner for to oppganger i S1. Venteareal og lehus for buss er ivaretatt.*
 - *På Kronstad er det foreslått at holdeplasser "buss for bane" etableres som kantstopp i Bjørnsonsgate. Avvikssporet vil være tilgjengelig for drift hele døgnet.*

Delstrekning 2

Fra Fylkesutvalgets vedtak:

- Det er positivt at hensynet til de syklende er godt ivaretatt. Reguleringen må også sikre rom for tverrgående buss-forbindelse i Bergensdalen.
- Planforslaget legger til rette for at Bybanen skal bygges med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalget kan akseptere midlertidige løsninger dersom det gir mulighet for å opprettholde de mange arbeidsplassene i anleggsfasen og den første driftsfasen.

Tilleggspunkt fra saksutredningen:

- Apotekbygningen har kulturhistorisk verdi og potensial for å være et identitetsskapende element, dette kan vurderes i det videre planarbeidet. Slik kan en avbøte eventuelle negative konsekvenser av tiltakene i området rundt bygningen.

Fagetatens kommentar:

- *Merknadene er tatt til følge.*
- *Det er anbefalt en midlertidig løsning for Kanalveien 51 i anleggsfasen og et redusert tverrsnitt i*

driftsfasen.

- *Bestemmelse til detaljreguleringsplan av området rundt apotekbygningen ivaretar kulturhistorisk verdi og potensial.*

Delstrekning 3

Fra Fylkesutvalgets vedtak:

- I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybaneholdeplass oppleves som et samlet kollektivknutepunkt, og blir en integrert del av senterområdet som er under planleggingen. Framkommelighet for buss til og fra terminalen må gis prioritet.
- Av hensyn til trygghet må likerettere for strømforsyning plasseres utenfor tunnelen gjennom Løvsstakken, med mulig tilkomst for bil.

Tilleggspunkt fra saksutredningen:

- Fylkesrådmannen understreker at det er særdeles positivt at det er lagt til rette for et kompakt byttepunkt på Kristianborg, med overgang mellom buss i Fjøsangerveien og ny bybaneholdeplass
- Behov for nytte-kostnadsanalyse for gang- og sykkel tunnelen før utbyggingsvedtak. Det må ikke legges inn bestemmelse eller rekkefølgekrav i planen som slår fast at sykkel tunnel skal bygges.
- Det må legges vekt på attraktive gang og sykkel forbindelser mellom boligområdene og knutepunktet i Fyllingsdalen.
- Videre planarbeid og gjennomføring rundt Fyllingsdalen kollektivterminal/Oasen må ha fokus på etablering av byrom som inviterer til opphold og oppleves trygge, og at høydeforskjellene blir løst på en måte som oppleves likeverdig og inkluderende for alle grupper.
- Det må legges til rette for optimalisering av broen over Folke Bernadottes vei. Gress på broen må unngås som fordyrende element.
- Bybaneprosjektet kan ikke ta ekstrakostnader med fundamentering for overbygging av terminal. Behov for tett integrasjon buss – bane, og en synlig og attraktiv bussterminal.
- Bussterminalen må etableres så raskt som mulig.
- Framkommelighet for buss til og fra terminalen må gis prioritet. Reguleringsplanen må endres for å sikre framkommelighet for buss i Folke Bernadottes vei.
- Depot Spelhaugen – overbygging av terminal er bare aktuelt dersom utbygger med økonomisk ansvar er avklart.

Fagetatens kommentar:

- *Merknadene er i all hovedsak tatt til følge.*
- *Punkt t i Fylkesutvalgets vedtak om plassering av likerettere utenfor tunnel er vurdert.*
 - *Det er kun i området ved Kristianborg det ikke har vært mulig å finne en plassering av likeretter utenfor tunnel. Likeretter i tunnel/bergrom vil ha tilkomst fra rømningsstunnelen. Sweco har utarbeidet et eget notat "Vurdering av plassering av likeretter ved Kristianborg", vedlegg I1 til denne saken. En likeretter på bakkeplan her vil ha store konflikter med andre formål. Det er lagt inn stor fleksibilitet i planen med hensyn til hvor tunnel/fjell likeretteren kan plasseres. Swecos utredninger viser at løsningen med likerettere i bergrom er gjennomførbare.*
 - *I Fyllingsdalen er det regulert to alternative plasseringer: I tunnel eller under holdeplassen ved Oasen.*
- *Tilleggspunktene fra saksutredningen er vurdert.*
 - *Statens vegvesen har fått utarbeidet en nytte-kostnadsanalyse for gang- og sykkel tunnelen, den ligger som vedlegg K til denne saken. Det er ikke lagt inn rekkefølgekrav i planen.*
 - *I Fyllingsdalen er det lagt til rette for gode gang- og sykkel forbindelser. Ved*

kollektivterminalen er det lagt inn føringer for videre detaljering som skal sikre gode byrom, tett integrasjon buss – bane, og fleksibilitet til å optimalisere banelinjen og redusere høydeforskjeller. Gress/grønt dekke på broen er beholdt da det vil ha stor betydning for den visuelle opplevelsen av broen i "den grønne dalen".

- Planforslaget gir mulighet for overbygging av terminal, men det er ikke satt krav til at dette skal gjennomføres.
- Framkommelighet for buss til og fra terminalen er sikret i planforslaget.

For depot Spelhaugen er det gitt bestemmelse om å bygge lokk. Lokk over depotet skal utformes og tilrettelegges slik at det skal være dimensjonert for en eventuell senere overbygging eller bruk til uteoppholdsarealer.

Hordaland Fylkeskommune – endelig uttalelse ang automatisk freda kulturminne - dok. 346 (delstrekning 1)

Riksantikvaren legger vekt på at tiltaket som berører det automatisk freda kulturminnet er ment å sikre en god, pålitelig og miljøvennlig kollektivtransport i Bergen. Riksantikvaren har derfor fattet vedtak og løyve til inngrep i det automatisk freda kulturminnet ID 224929 med vilkår om at det utføres arkeologiske utgraving av kulturminneområdet før tiltak etter planen realiseres.

Tekst som må tas inn i bestemmelser går frem av merknaden.

Fagetatens kommentar:

Vedtaket fra Riksantikvaren er fulgt opp i plankart og bestemmelser. Merknaden er tatt til følge.

Statens vegvesen Region Vest - dok. nr. 341 (delstrekning 1), 111 (delstrekning 2), 193 (delstrekning 3)

Felles

Statens Vegvesen er svært godt fornøyd med at planprosjektet er en helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange. Dette er helt avgjørende for å kunne nå mål om reduksjon i biltrafikken i Bergen. Statens Vegvesen mener det har vært et godt og konstruktivt samarbeid mellom partene i Bergensprogrammet.

I høringsperioden har det også vært dialog mellom Bergen kommune og Statens Vegvesen om løsninger, justeringer og retting av feil i planforslaget. Statens Vegvesen mener det fremdeles er behov for videre arbeid med plankart og bestemmelser for at hensynet til trafikksikkerhet, gang- og sykkeltilbud, kjøreveger/-gater, kollektivtrafikk/buss og universell utforming skal bli godt nok ivaretatt.

Det er særlig to punkter som er uavklart:

- Avkjørsel til Kanalveien 51, der Statens Vegvesen varsler innsigelse.
- Regulering av sykkelekspressveg nord for Minde Allé.

Begge disse punktene gjelder delstrekning 2, Mindemyren, og blir nærmere beskrevet og vurdert under den delstrekningen.

I brevet framheves også andre punkt/strekninger som er viktige for sykkelekspressvegen, koplingen mellom sykkelekspressvegen og andre gang- og sykkelveger i Møllendal/Fløen-området, samt planlagt sykkel tunnel mellom Fyllingsdalen og Minde. Videre inneholder brevet generelle merknader til plankartene og planbestemmelsene til de fire planene. Ytterligere merknader er samlet i tre vedlegg, ett for hver av de tre delstrekningene det er utarbeidet planforslag for.

Merknad som gjelder søknad Sykkelekspressveg E39 Rådal – Bergen sentrum:

- I NTP 2018-2029 er det foreslått at strekningen Rådal – Bergen sentrum langs Mindemyren, gjennom Kronstadtunnelen og inn til sentrum blir en sykkelekspressveg. Dersom dette blir en del av vedtatt NTP, vil det bety at prosjektet finansieres med statlige midler. NTP vil behandles av Stortinget i juni 2017.
- Det vil være en betingelse at sykkelstamvegen får høy standard med få konfliktpunkter. Minimum bredde er 4m sykkelveg + 2,5m fortau + 0,25m skulder på hver side, til sammen 7m. I noen situasjoner anbefales fortau på 3 og 4 meter.

- Der sykkелеkspressvegen passerer torgareal må en i videre detaljering finne gode løsninger der en tar hensyn til fotgjengere og syklister og gir god fremkommelighet og attraktivitet for brukerne av både torg og sykkелеkspressveg.
- Staten vegvesen mener det er en svakhet at sykkelvegen stopper i Lungegårdskaien, og mener det snarlig bør startes en formell planprosess for å sikre sykkелеkspressvegen inn til Bergen sentrum.
- Merknad til sykkelveger er beskrevet under de respektive delstrekninger under.

Merknader som gjelder alle delstrekninger:

Merknadene til plankartene og bestemmelsene er referert og kommentert under fagetatens kommentar under.

Statens vegvesen ønsker å kommentere plankart og bestemmelser før endelig planvedtak.

Fagetatens kommentar:

Fagetatens kommentar til merknader som gjelder alle delstrekninger:

- *Ang søknad Sykkелеkspressveg E39 Rådal – Bergen sentrum og krav til standard: Det er regulert tilstrekkelig areal til å bygge hovedsykkelrute med standard som en ekspressykkelveg. Det er gitt en egen bestemmelse om hensyn som må følges opp ved kryssing av plasser og torg.*

Plankartene – merknadene er tatt til følge. Punktene er referert under

- *Krav til regulering av tilstrekkelig samferdselsareal; dette gjelder langs kjøreveger, gang- og sykkelveger og i kryssområder. Det må sikres plass til murer, rekkverk, skråningsutslag m.m.
Krav til regulering av tilstrekkelig samferdselsareal er fulgt opp*
- *Krav til siktsoner i alle kryss, avkjørslar, sykkelveger, krysningspunkt m.m. må vises på plankart og i bestemmelser.
Krav til siktsoner i alle kryss, avkjørslar, sykkelveger, krysningspunkt m.m. er fulgt opp*

Bestemmelsene – merknadene er delvis tatt til følge

- *Ihht vedtatt planprogram for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen skal det reguleres en hovedsykkelrute fra Kronstad til Nonneseter. Dette er fulgt opp i planarbeidet. Fagetaten mener det ikke bør settes ytterligere detaljerte krav om at dette skal være en ekspressykkelveg. Dersom midler blir bevilget er areal til å bygge ekspressykkelveg sikret i reguleringsplanen.*
- *VA-rammeplan: Legging av kabel- og rørtraséer i sykkelveger og kjøreveger må så langt som mulig unngås. Spesielt uheldig å anlegge kumlokk i sykkelvegen.
Fagetaten mener det ikke bør settes slike detaljerte krav inn i planbestemmelsene. Håndteres av vegeier i prosjekterings- og byggeprosessen.*
- *Avkjørslar: Planbestemmelsene åpner for at plassering av avkjørslar kan justeres. Statens Vegvesen mener det må settes inn et tillegg til bestemmelsen om at en justering må godkjennes av Statens vegvesen i forbindelse med byggeplan.
Det er ikke alle tiltak som har krav til byggeplan, mange håndteres enten som byggesak eller detaljplan etter pbl. Avklaringer med vegeier vil være en del av videre prosess vil gjennomføres alt etter hvilke type prosjekt det er. Det er ikke behov for egen bestemmelse om dette.*
- *Byggegrense: Staten Vegvesen ønsker en bestemmelse om siktsoner som skal gjelde foran byggegrenser.
Det er lagt inn en bestemmelse om siktsoner*
- *Justering mellom samferdselsanlegg og tilstøtende arealformål: Forslag til justering av bestemmelse. Bestemmelsen er justert.*
- *Krav i anleggsperioden til omlegginger av gang- og sykkelveger: Forslag til justering av bestemmelse. Bestemmelsen er justert og forenklet.*
- *Dokumentasjonskrav – byggeplan. Forslag til justering av bestemmelse.*

Dette kulepunktet er tatt ut av bestemmelsene.

- Rekkefølgekrav om gang- og sykkelveier. Forslag til tillegg til bestemmelse om nødvendige tiltak som skal gjennomføres samtidig med bygging av Bybanen.

Bestemmelsen er justert og forenklet slik at det kommer tydelig fram at tiltak som er vanskelig å gjennomføre etter at Bybanen er bygget må bygges samtidig med banen. Ut over dette må avtaler om bygging håndteres i samarbeid og avtaler mellom prosjektene.

- Justering av arealformål innenfor formålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Bestemmelsen bør endres slik at det kommer klart fram at eventuelle justeringer heller ikke kan gå på bekostning av sykkelveger. I tillegg bør det presiseres at justeringer må godkjennes av vegmyndighet i byggeplan.

Sykkelveger er omfattet av "transportfunksjoner" og ivaretatt. Avklaringer med vegeier vil være en del av videre prosjekterings- og byggeprosess. Ikke behov for å sette dette inn i bestemmelsene.

- Sykkelparkering: Forslag til mer detaljerte krav til utforming.

Detaljerte bestemmelser om design og utstyr tas ikke inn i bestemmelsene. Dette må håndteres i prosjekterings- og byggeprosessen.

Statens vegvesen har gjennomgått plankart og bestemmelser før planen er sendt til 2 gangs behandling.

Merknadene fra Statens vegvesen er i hovedsak tatt til følge.

Delstrekning 1

- Sykkelveg Kronstad – Møllendal: Planforslaget regulerer to alternative forslag til sykkelveger gjennom Møllendal. Statens vegvesen mener sykkelspressvegen må ligge på/langs jernbanespooret, slik at det tilfredsstiller krav til sykkelspressveg. Gjennom Kronstad-tunnelen anser Statens vegvesen utstrosset tunnel som eneste reelle alternativ og at en løsning med 2 m sykkelveg og 1,5 - 2 m fortau innenfor bredden av eksisterende portal ikke anses som aktuelt på grunn av konflikt mellom gående og syklende.
- Ramper mellom Fløenbakken/Årstadgeilen og Møllendal/parken: I byggeplanen må løsningene detaljeres for å redusere faren for konflikter mellom syklist/fotgjengere og syklist/syklist. Det er spesielt viktig å ivareta forbindelsen til Årstadgeilen for fotgjengere og til Fløenbakken ellers for både fotgjengere og syklist. Statens Vegvesen understreker at hovedløsningen som ble lagt ut til offentlig ettersyn må ligge til grunn for videre arbeid, men er åpne for justeringer av kostbare og visuelt dårlige løsninger. Staten vegvesen er enig i at en i reguleringsplanen kan legge inn økt fleksibilitet og hjemmel for å arbeide videre med andre varianter av løsninger i prosjekteringsfasen.

Fagetatens kommentar:

- *Areal til hovedsykkelrute som kan bygges som sykkelspressveg er sikret i reguleringsplanen.*
- *Hovedløsnigen som ble lagt ut til offentlig ettersyn ligger til grunn for videre arbeid. Det er lagt inn et bestemmelsesområde som gir noe fleksibilitet til å arbeide videre med utforming og optimalisering av anlegget i prosjekteringsfasen. Målet er et enklere anlegg som er mindre dominerende i landskapet.*

Delstrekning 2

Det er særlig to punkter som er uavklart:

- Avkjørsel til Kanalveien 51, der Statens Vegvesen varsler innsigelse til løsning med rygging i offentlig veg i driftsfasen for Bybanen.
- Regulering av sykkelspressveg nord for Minde Allé. Der Statens Vegvesen ønsker at Bergen kommune tar denne inn i detaljreguleringsplanen for Bybanen. Dette for å unngå uoversiktlig planstatus og risiko for feil i plan- og byggesaksbehandling, unngå ineffektive planprosesser og sikre hjemmelsgrunnlag for bygging av fullverdig sykkelspressveg langs hele Mindemyren.

Statens vegvesen ber også Bergen kommune om å vurdere om de gjeldende reguleringsplanene for gang og sykkelveg Minde Allé – Fabrikkgaten (planID 1940 0000) og Mindemyren (planID 6114 000) sammen gir det nødvendige hjemmel for å bygge fullt profil for sykkelspressveg på strekningen.

Øvrige merknader:

Ber om at det i § 4 om rekkefølgebestemmelser for delstrekning 2 innarbeides et eget punkt om gang- og sykkelkulverten under Minde Allé. Kulverten må etableres før vesentlige trafikkomlegginger i Kanalveien og/eller massetransport knyttet til bybaneprosjektet igangsettes.

Fagetatens kommentar:

Til de to punktene som var uavklart er løst på følgende måte:

- *Avkjørsel til Kanalveien 51, der Statens Vegvesen varsler innsigelse til løsning med rygging i offentlig veg i driftsfasen for Bybanen. Dette var en av flere alternative løsninger som er vurdert. Fagetaten anbefaler ikke løsningen med rygging i offentlig veg i driftsfasen for Bybanen. Statens vegvesen har trukket innsigelsen. Se brev dok 124, datert 25.4.2017.*
- *Regulering av sykkelspressveg nord for Minde Allé. Der Statens Vegvesen ønsker at Bergen kommune tar denne inn i detaljreguleringsplanen for Bybanen. Fagetaten har vurdert dette og mener den beste løsningen er å lage en egen detaljreguleringsplan for sykkelspressvegen. Denne må, slik områdereguleringsplanen for Mindemyren legger opp til, samordnes med planer for tilliggende eiendommer. Dette krever en egen prosess. Fagetaten vil bidra til en mest mulig effektiv gjennomføringen av en slik prosess. Se brev fra fagetaten til Statens vegvesen, dok 107, datert 03.03. 2017. Fagetaten vil ta en ny gjennomgang av forholdet til ekspressykelvegen og eventuell utvidelse, som beskrevet i bestemmelsene for områdeplanen for Mindemyren.*

Vedrørende merknaden om sykkelkulvert under Minde Allé

Kulverten er en del av reguleringsplan for hovedsykkelrute mellom Minde Allé og Fabrikkgaten. Denne skal derfor ikke være et rekkefølgekrav til Bybaneprosjektet.

Delstrekning 3

- Sykkeltunnel Fyllingsdalen - Minde: Statens vegvesen mener det er naturlig å bygge en gjennomgående rømningstunnel uavhengig av ytterligere bruksområder og at det må arbeides for å få bygget og finansiert hele tunnelen slik at den kan benyttes som sykeltunnel og til offentlig infrastruktur ellers. Det pågår arbeid med å avklare trafikkpotensialet for sykeltunnelen.
- Plankart: Påpeker at detaljeringsgraden i planforslaget må bedres ved at det tydeligere må framkomme at siktsoner, fylling og skjæring og nødvendige murer framkommer av Planforslaget.
- Bygg Kanalveien 113. Det stilles spørsmål om en har tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag til å rive deler av bygget for at sykkelvegen skal kunne etableres.
- Bestemmelser: En rekke bestemmelser er påpekt ønsket endret fordi de er uklare i sin form og derved ikke presise nok, samt at bestemmelser som må sikres videreført, som for Mindeplanen, bes rettet opp i samsvar med vedtatt ordlyd.
- Fravik: Før planen vedtas av Bergen Bystyre skal påpeke søknader om fravik være behandlet og godkjent.

Fagetatens kommentar:

Uttalelsene fra Statens vegvesen knyttet til delstrekning 3 er detaljert og omfattende og har vært gjenstand for en rekke mindre justeringer og tilpasninger i kart og bestemmelser, gjennom faste møtesekvenser i og etter høringsperioden. Det foreligger ikke innsigelse til delstrekning 3 og de framførte momentene av faglige råd og endringer er i hovedsak kvittert ut og ivarettatt i det planforslaget som nå framlegges. Ytterligere detaljeringer som må gjøres er logget og overføres til prosjekteringsfasen.

- Sykkeltunellen Minde- Fyllingsdalen. Da det i Norge ikke er eksempler på tilsvarende lange sykeltuneller, har en i planarbeidet søkt samarbeid med Veidirektoratet, Statens vegvesen lokalt, Bergen brannvesen og politi, med tanke på utforming og sikkerhet. Fram mot 2. gangs behandling er det i reguleringsbestemmelsenes § 7.11.1 tatt inn tekniske krav til utforming og utrustning, som spesielt skal ivareta sikkerhet i tunnelen og øke attraktiviteten på sykkelruten. Det er kun alternativet med separat og parallell rømningstunnel som samtidig gjør det mulig å etablere ny sykkel-trasé, ny elektrisitetsforsynings-trasé, ny fjernvarme-trasé og ny hovedvanntasé til Fyllingsdalen. Disse tiltakene kan ikke plasseres tett på eller under skinnene i en bybanetunnel. Til planbehandlingen er

det etter offentlig høring registrert inn notat fra Statens vegvesen vedr. trafikkpotensiale for sykkelvegnetten ut fra et helhetlig sykkelvegnett vedlegg K. Rapporten viser at det er stort potensiale, og sannsynlig samfunnsøkonomisk lønnsomt?

- Bygg Kanalveien 13. Det er ikke ønskelig å rive et helt bygg, når det kun er snakk om å kutte i et "hjørne" av eksisterende bygningsmasse. Det er lagt inn tilstrekkelig areal for midlertidig anlegg og rigg, som sikrer gjennomføring av det samlede tiltaket.
- Plankart er opprettet for påpekte forhold. Videre detaljering skjer på byggeplan
- Bestemmelser er justert som ivaretar trafikksikkerheten og krav til rekkefølge.
- Fravik. Statens vegvesen har anbefalt alle de foreliggende avvikssøknadene.

Fylkesmannen i Hordaland–dok.nr. 351 (delstrekning 1), 115 (delstrekning 2), 198 (delstrekning 3)

Felles

Fylkesmannen ser positivt på at det nå er fremmet reguleringsplaner for videre utbygging av bybanenettet mot Fyllingsdalen bydel. Utbygging av bybane i nye korridorer åpner også for bedre forhold for annen miljøvennlig transport som sykkel og gange.

Et så omfattende infrastrukturprosjekt som ny bybanelinje vil måtte innebære en del inngrep med negative konsekvenser for eksisterende arealbruk på strekningen Kaigaten - Spelhaugen. Fylkesmannen legger til grunn at det bestrebes på å minimere slike negative konsekvenser langs traseen.

- Støy: Fylkesmannen har bl a i denne sammenheng merket seg at det i bestemmelsene til reguleringsplanene er foreslått å definere bybaneutbygging som et miljø- og trafikksikkerhetstiltak. I statlige støyretningslinjer faller et slikt tiltak ikke inn under definisjonen av miljø- og trafikksikkerhet. Fylkesmannen legger til grunn at dette blir rettet i forbindelse med 2. gangs behandling av reguleringsplanene. Fylkesmannen ser gjerne at endelig forslag til bestemmelser på dette punkt blir forelagt oss før vedtak i bystyret.
- Nytte/kostnadsanalyse: Sett i lys av målet om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange burde en sett nærmere på kostnadene med alternativer til bybane. Ved at hoveddelen av forventet vekst i person-transporten må dekkes med kollektivtransport vil alternativ til (by)bane være buss. Gitt arealknapphet i sentrale bystrøk ville det gi store trafikale og arealmessige utfordringer å betjene forventet kraftig persontransportvekst kun med buss.

Fylkesmannen støtter derfor kommunen i sine kommentarer til nytten i den samfunnsøkonomiske nytte/kostnadsanalysen hvor det fremheves at det er forskjellen mellom de ulike bybanealternativene som er av interesse å belyse med en slik analyse.

For øvrig har vi merket oss at transportmodellen som er benyttet ikke makter å fange opp mulige effekter av endret transportmiddel som følge av etablering av bybane mellom Fyllingsdalen og sentrum. Gitt erfaringer med bybane mot sør burde det vært vurdert å rette på transportmodellen eller som et minimum presisere i utredningen at modellen ikke egner å fange opp effekter på bil-bruken av et kraftig bedret kollektivtransporttilbud.

Ellers vil vi peke på at anslått skattekostnad bør korrigeres noe gitt at finansiering av bybaneprosjektet vil for en stor del bli dekket av bompenger. Bompenger i et (over)belastet veisystem vil ha positiv nytte i seg selv.

Beregningsresultater slik disse er gjengitt i avsnitt 2.1.8.2 i SWECOs rapport bør derfor justeres.

Delstrekning 1

- Fylkesmannen legger til grunn at parken langs Store Lungegårdsvannet reetableres på ny utfyllt grunn. I forbindelse med dette arbeidet er det viktig å sikre mulighetene for ferdsel under anleggsperioden.
- Fløen parsellhager kan bli berørt som følge av bybaneutbyggingen. Dette er et lokalt viktig grøntområde med kvaliteter som bør sikre for bydelen. Fylkesmannen mener at det bør vurderes mindre konflikthylte lokaliseringer av energianlegg/likeretter enn det som er vist i parsellhagen.

Delstrekning 2

- Fylkesmannen finner det positivt at det er foreslått å åpne/etablere ny kanal på Mindemyren i forbindelse med regulering av Bybanen.

Delstrekning 3

- Fylkesmannen trekker særlig frem forslag om anleggelse av sykkel tunnel gjennom Løvsstakken, noe som vil gi en kraftig forbedring av forholdene for syklister fra Fyllingsdalen til Fana, Årstad og Bergenhus bydeler.
- Fylkesmannen tar til etterretning at flatedekning med kollektivtransport foreslås løst med buss i Fyllingsdalen.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten har gjennom planprosessen søkt å både følge opp målsettingene for Bybanen, og å vurdere disse opp mot negative konsekvenser for eksisterende arealbruk langs traseen.

- *Støy: Bybaneutbygging er ikke et miljø- og trafiksikkerhetstiltak. Bestemmelsene er rettet og forslag er sendt over og godkjent av Fylkesmannen.*
- *Nytte/kostnadsanalyse: Det er laget et "Addendum" til konsekvensutredningen som svarer ut Fylkesmannens merknad.*

Delstrekning 1

- *Det er satt rekkefølgekrav til reetablering av parken langs Store Lungegårdsvannet og krav til å opprettholde gang- og sykkel forbindelser under anleggsperioden.*
- *I planforslaget er det lagt inn to alternativer for plassering av likeretter i Fløen/Møllendal, der den fortrinnsvis skal plasseres i nye konstruksjoner for gang- og sykkel dersom dette er teknisk mulig. Hvis ikke det er mulig, er areal regulert med den minst konfliktfulle plassering i parsellhagen (tidligere vist med tunnelalternativ 2).*

Delstrekning 3

- *Forslag om anleggelse av sykkel tunnel gjennom Løvsstakken opprettholdes. Statens vegvesen har utarbeidet en kost-nytteanalyse som støtter opp under forslaget.*

Merknaden fra Fylkesmannen er tatt til følge.

Statsbygg – dok. 340 (delstrekning 1)

Statsbygg er positive til tiltak som kan gi bedre tilgjengelighet for myke trafikanter og bidra til byutvikling. Statsbygg har eiendommer på Møllendal og Kronstad som vil bli berørt av Bybanen.

Kronstad:

1. Byggeprosjektet for Høgskolen på Vestlandet (på A1 tomten) må kunne gjennomføres som planlagt. Gjenværende arealer må kunne brukes på en effektiv og god måte. Statsbygg forventer at avvikssporet skyves nordover, slik at det ikke overlapper med formåls grensen/planlagt bygg for A1 tomten. For gjenstående areal bør arealomfanget av Bybanen reduseres og BS1 må få en høyere arealutnyttelse. Adkomstmulighet til A1 må sikres i reguleringsplanen.
2. Statsbygg tar for gitt at Bybanen har det fulle ansvar for arealer og tiltak knyttet til bygging av stasjonsområdet på Kronstad.
3. Statsbygg forutsetter at byggeprosjektet A1 på Kronstad ikke påvirkes av anleggsgjennomføringen for Bybanen på Kronstad.

Møllendal:

1. Dersom alternativ 1 for Bybanen krever mer areal enn vist i planforslaget vil Statsbygg anbefale alternativ 2 for Bybanen.
2. Statsbygg forutsetter at arealet regulert til BKB legges til felt B4 i reguleringsplanen for Møllendal øst.
3. Statsbygg ønsker at det reguleres adkomst fra hovedsykkelruten til campusområdet på Møllendal.
4. Fremmer innsigelse til å regulere anleggs- og riggområde på "Lakkverkstedtomten". Statsbygg utarbeider skisseprosjekt for Griegakademiet på denne tomten på oppdrag fra Universitetet i Bergen. En eventuell gjennomføring av dette prosjektet vil kunne skje i anleggsperioden for Bybanen.

Fagetatens kommentar:**Kronstad:**

1. Tatt til følge.
2. Tas til orientering. Bybanen opparbeider Holdeplass og tilkomst for gående og syklende til Bybanen. Hovedsykkelrute opparbeides av Statens vegvesen.
3. Tas til orientering. Statsbygg og Bybanen Utbygging har dialog om anleggsgjennomføring, slik at byggeprosjektet A1 på Kronstad ikke påvirkes av anleggsgjennomføring for Bybanen på Kronstad.

Møllendal:

1. Ikke tatt til følge. Alternativ 1 er anbefalt.
2. Tatt til følge
3. Tas til orientering
4. Ikke tatt til følge. Statsbygg opprettholder innsigelsen.

Bane NOR - dok.277 og 371 (delstrekning 1), 69 (delstrekning 2)Varsel om innsigelse datert 08.02.2017

Bane NOR fremmet innsigelse til flere punkter i planforslaget som ble sendt på høring, jf brev fra Bane NOR datert 08.02.2017 (dok 277). Et av punktene var til delstrekning 2.

Bane NOR oppfatter at brev fra Bergen kommune, datert 07.04, viser at merknadene innarbeides i planforslaget og fastholder at Bergen kommune på dette grunnlaget kan egengodkjennes planforslaget dersom disse endringene innarbeides. Under disse forutsetningene anser Bane NOR varselet om innsigelsen datert 08.02.2017 for løst.

Endringer etter offentlig høring

For andre endringer som ønskes innarbeidet av Bergen kommune i planforslaget etter offentlig høring (herunder også planforslag til Nygårdstangen Godsterminal) må Bane NOR ha ferdigstilte, sammenhengende og helhetlige plankart med endelige bestemmelser som beslutningsgrunnlag. Bane NOR vil derfor komme med tilbakemeldinger når disse endringsforslagene eventuelt blir lagt ut til offentlig ettersyn i henhold til plan og bygningslovens bestemmelser.

Fagetatens kommentar:Varsel om innsigelse datert 08.02. 2017

Tatt til følge.

Endringer etter offentlig høring

Tatt til følge.

NSB - dok.333 (delstrekning 1), 97 (delstrekning 2)Delstrekning 1 og 2

1. Anbefaler sterkt at bybanen forbi Kronstad gis linjeføring som ikke hindrer mulighet for kombinert betjening med jernbanespor til Flesland.
2. NSB sine studier identifiserer fordeler med alternativ bybanetrase over Puddefjorden til Fyllingsdalen.
3. Stiller spørsmål ved føringer for økt godsaktivitet på Nygårdstangen som følger av løsning for bybanen. Utbygging av godshåndtering medfører økt tungtrafikk i Bergen sentrum.

Fagetatens kommentar:

1. Tas til orientering.
2. Vurderingene gjort i rapporten Bybanenett fra 2009 er grunnlag for anbefalte bybanekorridorer i Bergen, inkl. trasé mellom sentrum og Fyllingsdalen via Haukeland og Mindemyren.
3. Det vises til reguleringsplanen for effektivisering av godsterminalen på Nygårdstangen. (Plan ID 64820000).

ROM Eiendom - dok.336 (delstrekning 1), 101 (delstrekning 2)Delstrekning 1

1. Reguleringsplanen for Bybanen bør sees i sammenheng med plassering av nytt logistikknutepunkt og legges til rette for både ny bybanelinje og en mulig flytogforbindelse.
2. Langs Store Lungegårdsvann kan godsspor nyttes som passasjertogspor i framtiden.
3. Kronstadstunnelen bør ikke reguleres som gang- sykkeltrasé.
4. Det bør ikke reguleres inn ny uttrekkstunnel for godstog.
5. Gjennom Fløen - Møllendal og forbi Solheimsvannet bør det settes av areal til jernbane.

Delstrekning 2

1. Reguleringsplanene for bybanen bør sees i sammenheng med plassering av nytt logistikknutepunkt, og sikre fleksibilitet for at Kronstadsporet i framtida kan bli en passasjertoglinje. Dette kan gjøres med å avsette en hensynssone.
2. Ber om at arealbruk til infrastruktur langs Kanalveien trekkes tilbake tilsvarende områdereguleringsplanen, helst mer.
3. Bygning sør for park GP3 ligger i byggesone. Kryss for riving må fjernes.
4. Protesterer og så mot bredt felt med sykkelveg sør i byggesonen mot Minde Allé.
5. Krever at midlertidig rigg- og anleggsområde fjernes fra deres eiendom. Virkninger for grunneiere av båndlegging av byggegrunn er svært mangelfullt beskrevet i planmaterialet.
6. ROM foreslår at torg ST6, park GP3 og vannspeil V2 tas ut av planen, da dette beslaglegger svært mye av deres eiendom.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

1. Se kommentar til [merknad 333](#) (NSB) over, pkt. 3.
2. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen for Bybanen gjelder ikke godssporet. Viser til saken om reguleringsplan for effektivisering av godsterminalen på Nygårdstangen. (Plan id 64820000).
3. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen tilrettelegger for sykkel i Kronstadstunnelen.
4. Ikke tatt til følge.
5. Ikke tatt til følge.

Delstrekning 2

1. Se kommentar til [merknad 333](#) (NSB) over, pkt. 3.
2. Gatearealet langs Kanalveien er justert etter en trafikkanalyse, se vedlegg til planbeskrivelsen C2, og vil være noe mer arealkrevende enn i områdeplan for Mindemyren.
3. Bygning sør for park GP3 ligger i areal satt av til midlertidig rigg og anlegg.
4. Sykkelveger innarbeidet i planmaterialet ihht meklingsresultat for områdeplan Mindemyren.
5. Avsatt areal til midlertidig rigg- og anleggsområde er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Bruken skal opphøre ett år etter at bybanen er satt i ordinær drift.
6. Ikke tatt til følge.

Avinor - dok.276 (delstrekning 1), 68 (delstrekning 2), 146 (delstrekning 3)

Delstrekning 1, 2 og 3

Viser til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

http://www.lufftartilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner som gjelder oppstilling og bruk av kraner.

Fagetatens kommentar:

Merknaden må følges opp i arbeidet med prosjektering og bygging.

Mattilsynet - dok. 319 (delstrekning 1), 92 (delstrekning 2), 172 (delstrekning 3)

Delstrekning 1, 2 og 3

Utbygging av veier og jernbanelinjer, etc innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Smitte kan spres med jordmasser som flyttes og med maskiner. Matloven stiller krav om at enhver skal

utvise nødvendig aktsomhet.

Før igangsetting av anleggsarbeid bør Mattilsynet kontaktes for å få informasjon om status for ulike skadegjørere, inkl. floghavre, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering. Miljøoppfølgingsplan (MOP) skal sikre prosesser for håndtering av fremmede arter i anleggsfasen.

Norges Vassdrags- og energidirektorat - dok.272 (delstrekning 1), 65 (delstrekning 2), 143 (delstrekning 3)

Delstrekning 1, 2 og 3

Ingen merknader.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Direktorat for Mineralforvaltning – dok.59 (delstrekning 2)

Ingen merknader.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Fiskeridirektorat - dok.253 (delstrekning 1)

Ingen merknader.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Den Norske Kyrkja – Bjørgvin kyrkjefagavdeling / dok.283 (delstrekning 1)

1. Viser til uttale fra Bergen kirkelige fellesråd som peker på at parkeringsplassene ved Møllendal ikke må bli færre.
2. Arbeid under gravplassene og Årstad kirke må ikke medføre skader på graver og kirkebygg.
3. Møter gjerne til samtaler om mulige løsninger for området i Møllendal.

Pkt. 1 og 2 er vesentlige merknader som bispedømmerrådet stiller seg bak.

Fagetatens kommentar:

1. *Ikke tatt til følge.*
2. *Tatt til følge. Parkeringsplassen ved Møllendal kapell vil bli redusert med ca. 33 plasser. Det kan være mulig å reetablere 13 av disse plassene. Viser til planbeskrivelsen s. 93.*
3. *Tatt til orientering. Hvor mange p-plasser tar vi faktisk? Viser til planbeskrivelsen s.*

Den Norske kirke – Bergen kirkelige fellesråd / dok.289 (delstrekning 1)

1. For driften av Møllendal kapell er det svært viktig at en ikke velger løsningen med midlertidig sykkelvei gjennom Møllendal. Sykkelveien vil ta svært mange av eksisterende parkeringsplasser og hindrer et fremtidig p-hus.
2. Ny gangvei fra gangtunnel må ta hensyn til kistemottaket.
3. Arbeid nær gravplassene ved Årstad kirke og Møllendal gravplass må koordineres med gravplassmyndighetene av hensyn til seremonier.
4. Dersom det er fare for rystelser, må gravminner som kan ta skade av det kartlegges.
5. Arbeidene må ikke føre til skade på Årstad kirke. Tilstanden må registreres på forhånd og rystelsesmåler installeres.

Fagetatens kommentar:

1. *Se merknad [nr.283](#) over.*
2. *Tatt til følge. Gangvei fra gangtunnel vil krysse adkomst til kistemottaket. Kryssingen er regulert som kombinert formål gang- og kjøreareal (SGV). Adkomsten til kistemottaket er ivarettatt.*
3. *Tatt til orientering. Merknad er sendt til Bybanen utbygging. Koordinering følges opp i prosjekterings-*

og byggefasen.

Tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs bybanetraséen skal gjennomføres før arbeidet med bybanetraséen starter, jf. bestemmelsene § 3.1.

Haraldsplass Diakonale Stiftelse - dok.334 (delstrekning 1)

1. Er meget positiv til oppgang på Haraldsplass og stiller areal til rådighet for å få etablert oppgangen. Anbefaler at alternativ med oppgang i N3 beholdes.
2. Passasjerpotensialet ved Haraldsplass er betydelig:
 - o Haraldsplass sin virksomhet med konkrete planer for utvidelse
 - o Utvikling av Helsecampus Årstadvollen
 - o Videre helseutbygging skjer nordover
3. N3 vil gi tilkomst til sykehuset som har universell utforming
4. Følgende er bare delvis hensyntatt i det foreliggende planmaterialet:
 - o Haraldsplass etablerer ny gangbro over Møllendalselven i 2018. Denne kan brukes i stedet for broen som er foreslått ved N3 (kostnadsbesparelse)
 - o Det er busstopp i Årstadveien v den nye broen
 - o Hovedinngangen til sykehuset skal flyttes i 2018 og vil ligge nærmere N3 enn vist i materialet i planforslaget
 - o S1 gir ikke universell tilkomst til Haraldsplass, er lengre og fotgjengere må gå i blandet trafikk

Fagetatens kommentar:

1 og 3: Tatt til orientering. Fagetaten anbefaler at det blir bygget to oppganger S1 og N3.

2: Tatt til orientering- Passasjerpotensialet og planer for Haraldsplass og helseklyngen på Årstadvollen er omtalt i planbeskrivelsen og i fagnotat og lagt til grunn for passasjergrunnlaget.

4: Tatt til orientering. I fagnotatet er ny hovedinngang vist i oppdatert illustrasjon og tilkomst til Haraldsplass omtalt.

Helse Bergen /dok.339 (delstrekning 1)

1. Helse Bergen er positive til bybanestopp nær Haukeland Universistetsykehus (HUS). Helse Bergen ber om at det samtidig med utforming av oppgangen ses videre på ferdselsveier inn i sykehusområdet, særlig kryssing av Haukelandsbakken. HUS ønsker å bli holdt orientert og delta i denne prosessen.
2. Mener tomten som er regulert til det Hvite hus, er lite optimal mht plass på tomten og sol- og utsiktsforhold for flere naboer. Foreslår at Det hvite hus dokumenteres og så rives.
3. Konsekvenser i anleggsperioden for Bybanen på omkringliggende konstruksjoner og virksomheter må ivaretas (smerteklinikken mm).

Fagetatens kommentar:

1. og 3: Anleggsgjennomføring og utforming av holdeplass, herunder ferdselsveier mot sykehusområdet blir arbeidet videre med i prosjekteringsfasen. Det er dialog mellom HUS og Bybanen Utbygging.

2. Reguleringsplanen omfatter tomt der det Hvite hus kan føres opp.

Bymiljøetaten - 263 (delstrekning 1), 61 (delstrekning 2), 131 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

Byroms- og grøntfaglige forhold:

1. Nonneseter: Funksjonsfordelingen i gatetverrsnittet bør drøftes, herunder hvordan sykkeltrasé skal videreføres til og forbi Nonneseter. Det bør vurderes om det kan oppnås økt brukerkvalitet for fotgjengere og bybanepassasjerer ved å flytte bybanen til en midtstilt plassering i gatesnittet.
2. Adkomst til godsterminalen: Tungtrafikkens del av trafikkbildet bør dempes i den grad det er mulig. Det viste høyresvingefeltet fra Nygårdstangen mot godsterminalen bør utgå.
3. Lungegårdsparken: Parken skal være et offentlig grøntområde for rekreasjon, ferdsel og opphold. Funksjoner som «presses ut» av tilgrensende områder pga bybane- og sykkelvei, som basketballbane, sykkelparkering, skal ikke «stjele» arealer av den nye parken.
4. Fløen: Deler av BS3 bør knytte sammen parkområdene på begge sider av området. Evt utfylling bør vurderes for å ivareta dette.

5. Det må avklares med trefaglig ekspertise om arbeidene ellers kan gjennomføres uten å skade Alrekstadeiken.
6. Alternativ 2 vil, dersom grunnforholdene tilsier at alternativet er gjennomførbart, være BME sitt foretrukne alternativ, ettersom parsellhagen da ikke blir berørt.

Trafikkfaglige forhold:

7. Ber om at utforming og dimensjonering av snumulighetene ved stenging av Møllendalsveien/ Kalfarveien blir begrunnet. Vil gjerne delta i drøfting av detaljering av strekningen mellom stengningspunktene.
8. Viktig å sikre ferdselsmulighet langs Store Lungegårdsvann i anleggsperioden.
9. På strekningen mellom Nonneseter og Fløen må det utvikles en koordinert gjennomføringsstrategi for Bybanen og godsterminalen.
10. anbefaler at hovedsykkelvei reguleres på uttrekksporet, men med bestemmelse om utsatt iverksetting til uttrekksporet frigis.
11. Mener det kan vurderes en midlertidig sykkelløsning i elveparken; hvor grensesnitt mellom sykkel- og promenadefunksjon, arealkvaliteter på land og elveløp drøftes.
12. Ber om at fortau gjennom Kronstadtunnelen utgår, slik at sykkelvei kan gjennomføres innenfor eksisterende tunnelsnitt.

Delstrekning 2

1. Byroms- og grøntfaglige forhold:
Bybanens tverrsnitt danner en barriere for kryssende ferdsel. Viktig å legge innsats i gode tverrforbindelse. Spesiell oppmerksomhet må vies fungerende forbindelser for gående fra ferdig bane til permanente byrom er etablert. BME vil gjerne delta i diskusjon om detaljutforming av kanalen under prosjektering.
2. Trafikkfaglige forhold:
Trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter må vies stor oppmerksomhet ved detaljering. Kommunale veier ikke direkte berørt på DS2.

Delstrekning 3

1. -Det gjenstår noe detaljering av grensesnittet mellom baneanlegget og tilgrensende byrom, som blir viktig å ivareta i prosjekteringsfasen og der BMB ønsker å medvirke.
2. Mindemyren, Kristianborg:
-Gir tilslutning til hovedgripen for allmenningen med forbindelse til vestsiden av Fjøsangerveien. Påpeker at en gjennom privat varslet prosjekt har et potensiale til å sikre en ønsket utvikling med fasader helt ned mot bakkeplanet til allmenningen. BMB ber om at linjeføringen for sykkel vurderes over allmenningen, som ivaretar rom og oppholdskvaliteter. Kurvatur i krysset Konrad Mohr veg bør vurderes strammet opp.
3. Oasen:
-Sentralt byromsområde mellom bybanebro, kollektivterminal og bybanestopp har en romslig oppbygging rundt seg som kan være en viktig formingsoppgave. Kanskje en arkitektkonkurranse?
4. Fyllingsdalens ungdomshus:
- Anleggsfasen, nærføring og framtidig driftsituasjon synes å få en anstrengt relasjon. De fysiske rammene bør illustreres.
5. Løvåsbekken:
-Liten overdekning i tunnel Bekkens naturlige løp må sikres.
6. Trafikkfaglige forhold:
- Område B1 med atkomst til Løbergs Alléen er kanskje best tjent med et bestemmelsesområde for å fastsette nærmere krav om tilkomst.
- Øst og vest for Oasen gjenstår noen avklaringer av funksjoner av gangakser, varelevering og av trafikal art som BME ønsker å ta del i.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

Byroms- og grøntfaglige forhold:

1. *Trasé-varianter og plassering i gatesnittet er vurdert og alternativ anbefalt i skissefasen. Vurderingene som er gjort går frem av rapporten oppsummering av skissefasen. Varianten som er valgt er også beskrevet i planrapporten.*
2. *Tatt til følge. Høyresvingefeltet fra Nygårdstangen mot godsterminalen er tatt ut av planen.*
3. *Ikke tatt til følge. Ihht bestemmelsene kan sykkelparkering anlegges i tilknytning til badestranden. I hver ende av parken kan det gjøres tekniske tilpasninger og anlegges nærmiljøanlegg.*
4. *Tatt til følge. Til BS3 er det gitt følgende bestemmelse: Arealet nærmest sjøen skal tilrettelegges for fotgjengere og ha god kontakt mot sjøen. Fotgjengerarealet skal knyttes sammen med parkareal og turvei/gangvei i tilgrensende områder, til en sammenhengende tur/gangvei langs Store Lungegårdsvann.*
5. *Tatt til følge. Tiltak for Alrekstadeika er gjennomgått med arborist og innarbeides i miljøoppfølgingsplanen. Det vises til konsekvensutredningen.*
6. *Alternativ 1 er anbefalt. Viser til vedlegg C8 til planbeskrivelsen.*

Trafikkfaglige forhold:

7. *Delvis tatt til følge. Stenging av Møllendalsveien er omtalt i planbeskrivelsen kap. 7.6.1 Veg.*
8. *Tas til følge. Bestemmelsene § 4.2 sikrer sammenhengende gangvei langs Store Lungegårdsvann i anleggsfasen.*
9. *Tas til følge. Koordinert plan for gjennomføring av Bybanen, godsterminalen, og dobbeltspor gjennom Ulriken.*
10. *Ikke tatt til følge. Løsningen for gang- sykkelvei fra Kronstad til sentrum er dimensjonert og planlagt ihht føringer fra Statens vegvesen.*
11. *Tatt til orientering.*
12. *Ikke tatt til følge.*

Delstrekning 2

1. *Byroms- og grøntfaglige forhold:*
-Det er lagt spesiell vekt på utarbeiding av løsninger som skal sikre gode gangforbindelser i planforslaget. Detaljregulering for Bybanen følger opp områdeplan for Mindemyren og danner grunnlag for omtrent en dobling av antall tverrforbindelser slik at det i en fremtidig situasjon skal være mulig å krysse Kanalveien omtrent hver 100 meter noe som tilsvarer situasjonen man finner i Bergen sentrum.
2. *Trafikkfaglige forhold:*
-Kommende innspill til detaljprosjektering tas opp med Bybanen utbygging.

Delstrekning 3

Mindemyren:

1. *-Bygningsfasader mot bakkeplan og grensesnittet inn mot allmenningen vurderes nærmere i privat varslet plan.*
2. *Mindemyren, Kristianborg:*
Det er i planforslaget ikke lagt til rette for sykkelfelt over allmenningen. Forholdet til plassdannelse og gående er søkt ivarett gjennom reguleringsbestemmelsernes §7.1.2
-Kurvatur i krysset Konrad Mohrs veg er justert og strammet opp som påpekt.
3. *Oasen:*
-Innspillet om arkitektkonkurrans og formingsoppgave er videreformidlet til planarbeidet for Fyllingsdalens sentrale deler.
4. *Fyllingsdalens ungdomshus:*
Punktet er fulgt opp i høringsfasen etter møter og dialog med styret, Byantikvaren og Bybanen Utbygging med tanke på nærføring, avbøtende tiltak, detaljering og det å sikre en ønsket videreutvikling og drift av ungdomshuset. Plankart og bestemmelser justert.
5. *Løvåsbekken:*
Dette er godt beskrevet og ivarett i det tekniske forprosjektet.
Midlertidig anleggsvei fram til og over tunnelen blir ferdigstilt som en 3m bred turvei øst for bekkeløpet.

6. *Trafikale forhold:*

-Eksisterende avkjørsel til Løbergs Alléen betjener i dag to boliger. Det er i reguleringsbestemmelsene § 1.1.6 heller satt plankrav til område B1, enn bestemmelsesområde knyttet til atkomstvegen.

-Det er gjennomført møte i høringsperioden med BME, for justeringer i og rundt Hjalmar Brantings vei. Videre prosess og detaljering vil skje i prosjekteringsfasen og i Områdereguleringsplanen for Fyllingsdalens sentrale deler.

Bergen brannvesen – dok. 282 (delstrekning 1), 154 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

Viser til tidligere uttalelse. Viktig med god mulighet for tilkomst fra sykkelveien langs Store Lungegårdsvann til skinnegangen. Det må derfor ikke settes opp hekk, rabatter eller andre fysiske hindre som reduserer tilkomst og fremkommelighet.

Delstrekning 2

Ingen kommentarer. Viser til tidligere uttalelse i saken.

Delstrekning 3

- Ut ifra et slokke- og redningsperspektiv er det sterkt ønskelig at det legges fast dekke fra Oasen terminal og frem til tunnelportal mot Spelhaugen. Løsningen vil gjøre tunnelen mer tilgjengelig for innsats, utover redningsarealet i Hjalmar Brantings vei.
- Dersom det ikke bygges rømningstunnel med tverrslag gjennom Løvestakktunnelen, som kan benyttes effektivt av brannvesenets kjøretøy, er det sterkt ønskelig at det legges fast dekke fra tunnelmunning i Fyllingsdalen mot Oasen terminal.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

Tatt til orientering. Det er regulert areal til lav hekk mellom Bybanen og sykkelveien. Tilkomst for skinnegående brannbil må ivaretas. Følges opp i prosjektering og i videre dialog mellom Bergen brannvesen og Bybanen Utbygging.

Delstrekning 2

Tatt til orientering.

Delstrekning 3

Det vil være tilkomst til sporet og område tett opp til portalen via tilkomstvegen til Ungdomshuset, der denne er i høyde med brokonstruksjonen, Det er avsatt eget innsatsområde i plankart og bestemmelsene #2_2. Reguleringsbestemmelsenes § 1.1.3 angir også mulighet for å vurdere grønt dekke fram mot portalområde, både mot Ørnhaugen og fra tunnelmunning i Fyllingsdalen mot Oasen terminal, dersom dette av sikkerhetsmessige grunner vurderes som påkrevd.

Rådet for byforming og arkitektur, Bergen kommune – dok. 328 (delstrekning 1) 96 (delstrekning 2), 177 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

Rådet er positive til den anbefalte løsningen i form av en tilpasning av variant C med holdeplass under bakken ved Haukeland sykehus, der stoppet er fristilt og vil tilgodese befolkningen i området på en god måte. Også i forhold til brukere av Ulriksbanen er dette et godt alternativ.

Delstrekning 2

1. viktig å sikre god tilkomst til bybanestopp i form av allmenninger og byrom
2. roser grepet med sykkeltrase, må være lett tilgjengelig og for alle.
3. viktig å ivareta grøntfaglige kvaliteter, særlig v/tverrforbindelsen stopp 2

Delstrekning 3

1. Det er viktig at gang- og sykkelnett som skal bygges ut parallelt med Bybanen skal være åpent og inviterende for alle grupper. Det fremstår som lite inviterende å sykle i lange tunneler både utfra sikkerhetsmessige og opplevelsesmessige årsaker. Rådet foreslår heller at tilgjengelige midler benyttes til en opprusting av sykkelruter i dagen.
2. Rådet anbefaler å utrede et alternativ med en tørr inviterende og godt opplyst rømningstunnel.
3. Rådet stiller spørsmål ved om ikke traséen istedenfor å vende mot Spelhaugen heller burde dreies i sørvestlig retning for å lettere muliggjøre en videre forlengelse i den retning.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

Tas til orientering.

Delstrekning 2

1. Gangforbindelser ivaretas i et samspill med områdeplan for Mindemyren
2. Det settes krav til trekker i plan langs Kanalveien og Minde allé.
3. Øvrige grøntfaglige kvaliteter må innarbeides ved detaljprosjektering.

Delstrekning 3

1. Tatt til orientering.
2. Det er i reguleringsbestemmelsenes § 7.11 satt krav til sykkelstunnelen.
3. Traséen i Spelhaugen vil gi en god dekning av dette fremtidige utbyggingsområde, med hensyn til behov for et depot. Foreslått traséen ivaretar mulig forlengelsen mot vest. Forlengelse av bybanenettet i Bergen vest blir vurdert i planarbeid med kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

Byantikvaren, Bergen kommune - dok 52 (Kaigaten), 273 (delstrekning 1), 83 (delstrekning 2), 166 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

1. Kulturminnene er i stor grad tatt hensyn til med gode løsninger. Viktig at kvaliteten holdes i det videre arbeidet med detaljering og materialbruk.
2. Planlagt utfylling til strand og park må utformes med gode avslutning mot vannet og som permanent avgrensning av utfyllinger i vannet.
3. Mener at alternativ 1 er den beste løsningen for kulturminner og kulturmiljø. Alternativ 2 er i sterk konflikt med kulturminneverdiene i området.
4. Uttrekkstunnelen i fjell er en risiko for gravhaugen
5. Det er en akseptabel løsning å reetablere "det hvite hus" på tomt som foreslått
6. Boligområdet i Ulriksdal er foreslått som hensynssone i kommuneplanens arealdel.
7. Alléen til Ulriksdalen 2 må tas vare på eller reetableres
8. Forutsetter at hensynssonen rundt stasjonsbygningen får samme utstrekning som i gjeldende plan.

Delstrekning 2

1. Kulturminner i stor grad tatt hensyn til. Påpeker verneverdier knyttet til Kanalveien 14, og ber om at riving revurderes.
2. Positivt at Minde Allé 26 er bevart. Ber om at den får tykk strek / hensynssone slik som i områdeplanen.

Delstrekning 3

1. Byantikvaren er positiv til arbeidet som er utført på delstrekningen.
2. Det bes om at man utarbeider en rivningsdokumentasjon før de berørte bygningene ved Kristiansborg blir revet.
3. Bybanen vil gi en negativ innvirkning på ungdomshuset. Det har i planleggingen likevel vært tatt hensyn til kulturminnet. Innslaget er lagt så godt og skånsomt som mulig for ungdomshuset, i tillegg gjøres en rekke tiltak for å bøte på ulempen.
4. Byantikvaren har ingen merknader til holdeplassen i Spelhaugen, men ber om at det tas hensyn til topografien i området.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

1. Tatt til orientering.
2. Reguleringsplanen for Bybanen tar ikke stilling til om utfylling i vannet er permanent avgrensning.
3. Tatt til følge.
4. Risiko for gravhaugen ved anlegging av uttrekkstunnelen i fjell er vurdert. Det er regulert sikringssone med tilhørende bestemmelse rundt gravhaugen. Viser til bestemmelsene § 11.3.
5. Tatt til følge
6. Tatt til orientering. Bybaneplanen regulerer rigg og anleggsområde på del av eiendom Ulriksdalen 13 og 15. Del av Ulriksdal 15 er også regulert til kombinert formål teknisk/boligformål. I

prosjekteringsfasen vil det bli nærmere vurdert om oppgang fra holdeplass under bakken vil legge beslag på dette området.

7. Tatt til følge. Det er tatt inn bestemmelse om at alléen skal tas vare på, trærne kan flyttes.
8. Hensynssonen er utvidet og har samme utstrekning som i gjeldende plan.

Delstrekning 2

1. Kanalveien 14 er regulert revet i områdeplan for Mindemyren. Justeringer i plan for bybanen tilsier ikke endringer i denne vurderingen.
2. Hensynssone bevaring er tatt inn i plankart.

Delstrekning 3

- 1,4. Tatt til orientering.
2. Tatt til følge. Det er satt krav til dokumentasjon i planbestemmelser.
3. Det er lagt til en god prosess med Byantikvaren og styret fra ungdomshuset som sikre gode løsninger for ungdomshuset. Følges opp i prosjekteringsfasen.

Etat for helsetjenester, Bergen kommune / dok.337 (delstrekning 1)

Delstrekning 1-3:

1. Reguleringsbestemmelsene må sette krav til støy og støv i anleggsfasen særlig for tunneldriving og utfylling i Store Lungegårdsvann Det må utarbeides en plan for hvordan steintransport, steinknusing og deponering skal foregå.
2. Radonnivåene i gang- og sykkel tunnelen gjennom Løvsstakken må males ved ferdigstillelse. Anbefaler at tunnelen prosjekteres med mulighet for å ventilere vekk evt radongass.
3. Forutsetter at det foreligger støyutredning for alle deler av anleggsfasen.
4. Har innspill til reguleringsbestemmelsene for å ivareta dette.
 - 4.1. Justering av bestemmelsene om støy
 - 4.2. Reguleringsbestemmelsene punkt 4.2 bør endres fra at støyskjerm skal ferdigstilles senest ett år etter åpning av Bybanen, til at støyskjermingstiltak skal utføres tidlig i anleggsfasen.
 - 4.3. I dokumentasjonskrav § 3 bør det stilles krav om informasjon/varslingsplan i forhold til støyende anleggsarbeid
 - 4.4. Punkt 3.1 endres til: Plan for tiltak mot støy, strukturlyd og vibrasjoner i anleggsfasen, herunder både tekniske og administrative tiltak, som bruk av støysvakt utstyr, arbeidsmetoder og driftstidsregimer.

Fagetatens kommentar:

Steintransport/deponering:

Planbestemmelser setter krav for plan for disponering av overskuddsmasser. Dokumentasjon skal vise blant annet plassering, messespesifikasjon, oppfyllingsformål, vurdering av faren for forurensning, radonlekkasje og avbøtende tiltak. Se ytterligere kommentar under ang støy i anleggsfasen.

Radon:

Etter at Bybanen er satt i drift skal det gjøres målinger av radon i gang- og sykkel tunnelen, eller i et alternativ løsning med rømningstunnel for bane. Behov for avbøtende tiltak skal vurderes. Viser til planbestemmelser for delstrekning 3, § 4.4.

Støy i anleggsfasen:

Pkt. 3, 4.1, 4.2, 4.4: Innspill til justering av bestemmelser om støy er tatt til følge. Støybestemmelsene er endret ihht gjennomgang og innspill fra fylkesmannen.

Pkt. 4.3: Krav om varsling for støyende anleggsarbeid tas inn i miljøoppfølgingsplanen (MOP).

Vann- og avløpsetaten, Bergen kommune - dok. 278 (delstrekning 1), 70, 123 (delstrekning 2), 149, 204 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

VA-rammeplanen har mangler som må innarbeides før 2. gangsbehandling. Videre detaljering skjer i prosjekteringsfasen. VA-rammeplanen legges til grunn og avvik fra VA norm skal behandles etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven.

Delstrekning 2

Merknader til VA-rammeplan som skal innarbeides i revidert plan før 2.gangs behandling.

- oversikt VA-anlegg som flyttes
- anbefaler alternativ uten teknisk kulvert
- løsning kryssinger av infrastruktur og vannkanal må avklares i detaljprosjekteringen.
- viktig å få etablert en gjennomgående DN400/DN500 i Kanalveien.

Delstrekning 3

- Det forutsettes at Va-løsninger samsvarer med Va-rammeplanen for Mindemyren.
- -VA-etaten ønsker full utbygging av vannkanalen nedstrøms Kanalveien nr.96 samtidig med bybaneutbyggingen.
- For å øke vannforsyningen til Fyllingsdalen er det viktig å få etablert en gjennomgående DN500 gjennom Løvstakken, som vist i VA-rammeplanen
- Tiltak til framtidig utskiftning og vedlikehold av VA-anlegg må sikres i fm. detaljprosjekteringen.
- En gjør oppmerksom på at planforslaget på Mindemyren samlet legger til grunn en konvensjonell grøft med VA-ledninger, uten teknisk kulvert som løsning.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

Tatt til følge. Manglene er innarbeidet i VA-rammeplanen.

Delstrekning 2

Revidert VA-rammeplan stiller ikke krav om teknisk kulvert. Det har vært et samarbeid med VA-etaten ved utarbeidelsen av planmaterialet.

Delstrekning 3

- -VA-rammeplan for Mindemyren er lagt til grunn
- -Kanalene er i Mindeplanen vist regulert sammenhengende mot og gjennom BIR sin eiendom ved Kristianborgvannet. Ønsket tas til etterretning og tiltaksomfanger avtales nærmere med Bybanen Utbygging som tiltakshaver.
- -Ønsket er meldt inn i fagnotatet og planforslaget åpner for muligheten av å bygge en separat rømningstunnel. Det er kun en løsning med en gjennomgående rømningstunnel som sikrer muligheten for å legge ny vannledning og annen infrastruktur gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen, da slik infrastruktur ikke aksepteres lagt i bybanetunnelen.
- -Videre detaljering skjer i prosjekteringsfasen. VA-rammeplanen legges til grunn og avvik fra VA norm skal behandles etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven.
- -Tas til etterretning. Bygging av teknisk kulvert er nærmere vurdert i planarbeidet men ikke anbefalt bygget som løsning.

BKK Varme AS - dok. 302 (delstrekning 1), 85 (delstrekning 2), 161 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

1. I fagnotatet punkt "utfordringer i planarbeidet" er det ikke omtalt den utfordring det er for infrastruktureier å opprettholde forsyningssikkerhet til bygg med fjernvarme.
2. Det har vært god dialog og flere møter med prosjektgruppen. I det videre arbeidet er det av vesentlig betydning at man i større grad vektlegger konsekvenser utover transportformål.
3. Evt omlegginger av fjernvarmenettet kan kun gjøres fra midten av mai til midten av september.
4. §2 i bestemmelsene bør også sikre at eiendommene må ha tilgang til tappevann og varmtvann i anleggsperioden, og hvordan forsyningssikkerheten skal opprettholdes.
5. §§3 og 4 må sikre at det også gjøres vurderinger som sikrer forsyningssikkerheten av fjernvarme før igangsetting.

Delstrekning 2

1. Hovedledning for fjernvarme til sentrum går gjennom Kanalveien. Beste løsning for fjernvarme er utenfor teknisk kulvert.
2. En omlegging er teknisk krevende og økonomisk kostbar, og kritisk for forsyningssikkerheten.
3. Evt omlegginger kan kun gjennomføres fra midten av mai til midten av september
4. Viktig å kreve forsyningssikkerhet fra fjernvarme også i anleggsperioden, jf § 2.

5. Viser også til § 3 og viktigheten av vurderer av forsyningsikkerhet før igangsetting av omlegging.

Delstrekning 3

1. På delstrekningen ved Kristianborg er det flere punkt hvor trasé for bybane og fjernvarme er sammenfallende eller kryssende. Flere av punktene vil være krevende å legge om. Det gjøres oppmerksom på at omlegging bare kan skje fra midten av mai til midten av september.
2. Det bør vurderes sikret i bestemmelser hvordan eiendommer skal forsynes med varme.
3. Det er vesentlig at det gjøres vurderinger som sikrer forsyningsikkerhet av fjernvarme før igangsetting. Dette bør sikres i bestemmelsene.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

Punktene er viktige og blir fulgt opp i prosjekteringsarbeidet og arbeidet med faseplaner. Omlegging av fjernvarme er omtalt i planbeskrivelsen og teknisk forprosjekt/faseplaner. Det er ikke tatt inn bestemmelser i reguleringsplanen om dette. Bergen kommune og Bybanen Utbygging har hatt dialog med BKK Varme om løsninger underveis i planarbeidet.

Delstrekning 2

*Pkt. 1: Revidert VA-rammeplan stiller ikke krav om teknisk kulvert.
Pkt. 2 – 5: videre vurderinger av omlegging gjøres i prosjekteringsfasen.*

Delstrekning 3

1. Tatt til følge. Der fjernvarmeledninger ligger i konflikt med bybanetraséen må de legges om. Det står i planbeskrivelsen kap 5.18.4 at omlegning må skje samtidig med øvrige arbeid i grunnen og på tider med lavt oppvarmingsbehov/ sommerstid.

2. Ikke tatt til følge. Reguleringsplan for bybane med tilhørende bestemmelser omfatter ikke bygg utenfor planområde, og inneholder ikke bestemmelser angående forsyning av eiendommer. Dette kan tas opp i ytterlige arbeid med områdeplan for Fyllingsdalen sentrale deler.

3. Tatt til følge. Bestemmelse 3.1.1 setter krav til plan for omlegging av tekniske ledningsanlegg før arbeidene på enkelte arbeidssted starter.

BKK Nett AS - dok.311 (delstrekning 1), 89 (delstrekning 2), 176 (delstrekning 3)

Delstrekning 1

1. Konfliktpunkt for alle kabelanlegg er identifisert i det tekniske forprosjektet. Eksisterende nettstasjoner er ikke kommentert. Alternativ 2 vil ha minst konsekvenser for BKK Nett sine anlegg.
2. Transformatorstasjonen i Årstadveien 25T ligger ikke innenfor grensen for reguleringsplanen. Her er utstyr som er ømfintlig for rystelser i grunnen. Dette må tas hensyn til ved sprenging av tunnel fra Fløen til Kronstad.
3. Holdeplassen under bakken ved Haukeland sykehus kommer i konflikt med kabelforbindelser og hovedstrømforsyning til Haukeland sykehus (HUS). Evt omlegging av kabelforbindelsen fordrer at NVE gir konsesjon for tiltaket. For hovedstrømforsyningen til HUS må det etableres ny sikker trasé.
4. Det må føres frem ny høyspenningsforsyning til likeretterstasjonen i Fløen og på Kronstad. Gangsykkelveisystemet kan benyttes.
5. Behov for strøm til bybanestopp ol. må avklares i det videre arbeidet.
6. Evt areal til nye nettstasjoner må sikres i reguleringsplanen.

Delstrekning 2

1. Elektriske anlegg bygget etter særskilt anleggskonsesjon (Energiloven) og unntatt PBL bør ikke inntas i arealplan som hensynssone. Flytting av anlegg fordrer konsesjon fra NVE.
2. Fleksibel løsning for fremføring av kabler er viktig for BKK. Teknisk kulvert dekker bare delvis behov for fremføring til delområder, foretrekker derfor trekkerør som løsning.
3. Behov for nye anlegg må avklares, og evt areal til nettstasjoner avsettes i planen.

Delstrekning 3

1. Påpeker at eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet ikke er kommentert i det tekniske forprosjektet. Det er avgjørende at man ved anleggsgjennomføringen får løsninger som opprettholder strømforsyningen.
2. Ved tunnelinnslag på Mindemyren er det to stk. 132kV-forbindelser som kommer i konflikt med anleggsarbeidene og hvor omlegging fordrer konsesjon fra NVE.

3. Gjelder Fyllingsdalen transformatorstasjon (gnr. 22 og bnr. 164): BKK motsetter seg at deler av tomten benyttes til andre forhold grunnet behov for fleksibilitet ved fremtidige utbygginger. BKK er derfor skeptisk til likeretterstasjon på tomten, en likeretterstasjon som for øvrig medfører behov for omlegging av et stort antall høyspenningskabler. Eventuelle tiltak må ikke være til hinder for tilkomst til kabler i bakken utenfor stasjonen.
4. Nær Fyllingsdalen transformatorstasjon går det ut en 132kV-kabel og flere 11kV-kabler. For flere av kabel-traséene gjelder det at de ikke kan være utkoblet samtidig. Gjelder spesielt traséen langs nordsiden av H. Brantings vei.
5. BKK peker også på konfliktpunkt i Spelhaugen som krever forhånds omlegging.
6. Det blir behov for å føre frem ny høyspenningsforsyning til likeretterstasjonen som skal plasseres ved Kristianborg. Forsyning bør skje gjennom sykeltunnel fra Fyllingsdalen. Også til likeretterstasjoner i Spelhaugen må det føres frem nye høyspenningskabler fra Fyllingsdalen transformatorstasjon, fortrinnsvis gjennom banetunnel under Skjenhaugane.

Fagetatens kommentar:

Delstrekning 1

- 1-5. *Alternativ 1 er anbefalt og konsekvenser for BKK Nett følges opp i det videre prosjekteringsarbeidet. Konfliktpunkt med eksisterende nettstasjoner må kommenteres i planbeskrivelsen. Eks Trafoen i parsellhagen som må rives. Hva gjør vi med denne i anleggsfasen? Kan den bare fjernes?*
6. *Evt behov for nye nettstasjoner er ikke avklart og derfor ikke regulert.*

Delstrekning 2

Pkt. 1: Tatt til følge.

Pkt. 2: Tatt til følge. Planen er endret og stiller ikke lenger krav om teknisk kulvert

Pkt. 3: Det er vurdert at det ikke er nødvendig med likeretter og energianlegg knyttet til bybanen i denne reguleringsplanen.

Delstrekning 3

1-2, 4-5. Tatt til orientering. Det skal i prosjekteringsfasen bære nært samarbeid med BKK nett og andre infrastruktureiere for å koordinere nødvendig omlegging av infrastruktur.

3. Tatt til følge. En likeretter ved BKK er tatt ut av planforslaget og erstattet av en alternativ plassering under sporet ved holdeplassen på Oasen.

6. Tatt til orientering. Løsninger for forsyning av likerettere utvikles i prosjekteringsfasen, i samråd med BKK nett.

BIR Nett AS - dok.301 (delstrekning 1)

1. Oktober 2016 ble det gjort bystyrevedtak om at parsell på gnr 154 bnr 1278 ("trekant-tomten" på Nygårdstangen) selges fra Bergen kommune til BIR Nett AS. Areal til riggområder og areal som BIR skal tilrettelegge (landskapsplan) er planlagt i dialog med Bergen kommunes eiendomsavdeling. Riggområdet ligger delvis innenfor riggområdet som er regulert for Bybanen. Det er dialog mellom partene om dette. Oppstart for terminalbygget er 2017. Ferdigstilling medio 2019.
2. Innsnevret adkomstvei er ikke til ulempe for BIR nett som i driftsfase daglig vil ha 5-6 kjøretøy til sitt bygg.
3. BIR skal starte opp arbeid med bosnett-trasé fra Nygårdstangen til Møllendal. BIR ber Bergen kommune om et møte for å kunne koordinere forprosjektet med planen for Bybane.

Fagetatens kommentar:

1. *Tatt til følge. Avgrensning og bruk av rigg- og anleggsområder som ble avtalt mellom Bybanen Utbygging, Bane NOR, Bergen kommune og BIR og er lagt inn i plan og bestemmelser.*
2. *Tatt til følge*
3. *Merknad er videresendt til Bybanen utbygging. Koordinering av byggeaktivitet tas opp i prosjekteringsfasen.*

Akasia Kirke og Gravplass AS - dok. 126 (delstrekning 3)

Akasia melder inn behov for inntil ca. 200.000 m³ steinmasser. Akasia ønsker å bli prioritert som tiplass for masser fra utbyggingsprosjekt

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. En massedisponeringsplan på overordnet nivå er omtalt i planbeskrivelsen. I prosjekteringsfasen skal dette optimaliseres. Det følges opp direkte med Akasia i prosjekteringsfasen.

Lag og organisasjoner

Avsender	Uttalelse gjelder:			Dok nr.	Dato
	Del.1	Del.2	Del.3		
Kronstad skole FAU	X			293	19.02.17
Kongelige Norske Båtforbund (KNBF)	X			307	21.02.17
Draugen Motorbåtforening	X			308	20.02.17
Puddefjorden Kajakklubb	X			329	21.02.17
Fortidsminneforeningen	X			331	21.02.17
Haukeland Skole FAU	X			335	21.02.17
Bergen Næringsråd		X		104	24.02.17
Naturvernforbundet Hordaland	X		X	330 178	21.02.17 21.02.17
Fyllingsdalen Kulturråd ved Per Kragseth			X	144	06.02.17
Kanadaskogens venner v Kari Juul			X	150, 151	14.02.17
Fyllingsdalens Ungdomslag			X	187	17.02.17
Minde Skole FAU			X	188	18.02.17

Kronstad skole FAU - dok. nr. 293 (delstrekning 1) / 19.02.17

- FAU er positiv til utvikling av gang- og sykkeltraseer i Kronstadorrådet, men ser flere utfordringer med gang- sykkel tunnel gjennom Kronstad.
- Tunnelen vil kunne tiltrekke seg uønsket aktivitet. Møllendal er i dag et delvis belastet område. Kronstadsiden med næringsvirksomhet og jernbane er også et potensielt problemområde.
- Muligheter for at folk tar opphold om vinteren.
- En utredning av en slik tunnel må inneholde sikkerhetstiltak for at tunnelen skal kunne anses som trygg.

Fagetatens kommentar:

Merknaden er delvis tatt til følge. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til utforming av tunnelen. Viser til best § 7.8. Dette følges opp videre i prosjekteringsarbeidet.

Kongelige Norske Båtforbund (KNBF) dok. nr. 307 (delstrekning 1) / 21.02.17

- Planforslaget til Bergen kommune er ikke i takt med Stortingsmeldingen for friluftsliv
- KNBF region Vest anmoder kommunen om snarest å etablere dialog med Draugen Motorbåtforening

for å se på en konsekvensutredning ved flytting og å gi Draugen forutsigbare rammer for videre båtliv i Store Lungegårdsvann og i Bergen Kommune.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering. Evt nye arealer til Draugen Motorbåtforening vil bli tatt stilling til i eget planarbeid.

Draugen Motorbåtforening - dok. nr. 308 (delstrekning 1) / 20.02.17

Draugen er 85 år gammel. Planforslaget bortregulerer båtforeningens landareal, båthus og flytebrygger. Klubbhuset er det eneste som kan stå igjen. Dette skjer når Bybanen delstrekning 1 starter. Båtforeningen har mottatt oppsigelse av leiekontrakt, med utflyttingstidspunkt 1. mars 2020. Draugen har hatt dialog med Bergen kommune og har vært forespeilet mulige løsninger, men har ikke fått sikkerhet for at det vil bli regulert erstatningsarealer som gjør det mulig å videreføre virksomheten. Ønsker å ta opp igjen tråden rundt flytting og samlokalisering med Neptun.

Fagetatens kommentar:

Viser til [dok. nr. 307](#).

Puddefjorden Kajakklubb dok. nr. 329 (delstrekning 1) / 21.02.17

1. Ber om at Puddefjorden kajakklubb blir varslet direkte i senere saker som angår Kajakklubben.
2. Med dagens planer vil bybaneutviklingen medføre forverret bymiljø, spesielt i form av forverret byluft på dager med inversjon sammenlignet med dagens situasjon.
3. Bybaneutbygging mellom Nonneseter og Kronstad bør derfor utsettes inntil en bedre plan som medfører færre og mindre landskapsinngrep er utarbeidet. Dette innebærer også å vente til fullstendig eller delvis flytting av godsterminalen til ny lokasjon er gjennomført.

Fagetatens kommentar:

1. *Tatt til etterretning.*
2. *Jamfør en uttalelse fra Nansen-senteret, er det ikke grunnlag for å hevde at utfyllingen som er planlagt i forbindelse med Bybanen, vil ha vesentlig innvirkning på luftkvaliteten. I et totalt luftforurensningsregnskap er det uansett usikkert hvor stort negativt utslag dette vil gi sammenlignet med den positive effekten som Bybanen har på reduksjon av privatbilisme, som er en av de største kildene til luftforurensing i Bergen.*
3. *Ikke tatt til følge. Bygging av Bybanen er et viktig mål og virkemiddel for en miljøvennlig Byutvikling. Tidspunkt for utbygging og rekkefølgen på byggetrinnene er politiske prioriteringer.*

Fortidsminneforeningen - dok. nr. 331 (delstrekning 1) / 21.02.17

1. Alternativ 1 er best, i første rekke fordi det ikke griper inn i miljøet rundt Årstadgeilen.
2. Område BS3 bør ikke reguleres til sentrumsformål, men til park. Viktig å opprettholde den visuelle kontakten fra den nederste delen av Årstadgeilen til Store Lungegårdsvann.
3. Det bør vurderes om sykkelveien kan få en enklere standard. Innslaget til den nye uttrekkstunnelen kommer altfor nær gravhaugen i Fløen. Gravhaugen vil bli liggende øverst på en skrent eller høy støttemur.
4. Det hvite hus må gjenreises.
5. Bygning BAA2 bør trekkes mot nord.
6. Det er misvisende at kulturmiljøene Årstadgeilen og Årstad gård har fått verdien M i konsekvensutredningen.

Fagetatens kommentar:

1. *Tatt til følge. Alternativ 1 er anbefalt.*
2. *Tatt til orientering. Området som frigjøres når Draugen båtforening flytter er regulert til sentrumsområde med plankrav. Siktlinje mellom Årstadgeilen og Store Lungegårdsvann skal ivaretas og arealet nærmest sjøen skal tilrettelegges for fotgjengere. Fotgjengerarealet skal knyttes sammen med tilgrensende park/gangveger, jf. § 6.2.4.*
3. *Tatt til orientering. Gjennomføring av hovedsykkelrute i trasé langs uttrekkspor forutsetter finansiering med riksvegmidler. Alternativt kan regulert trasé langs Møllendalselven og i Møllendalsveien bli opparbeidet som sykkelvei. Sweco har vurdert hvilken risiko og konsekvens for*

bygging av uttreksstunnelen vil få for gravhaugen. Bygging av uttrekstunnelen vil ikke være i konflikt med gravhaugen. Bestemmelsene stiller krav om at gravhaugen skal sikres i byggefasen.

4. Tatt til følge. Ny tomt for «det hvite hus» er regulert i Bybanepplanen.
5. Ikke tatt til følge.
6. Tatt til orientering. Verdisetting er gjort i henhold til metode for konsekvensutredninger, håndbok 712 Statens vegvesen

Haukeland Skole FAU - dok. nr. 335 (delstrekning 1) / 21.02.17

Fløenområdet sogner hovedsakelig til Haukeland barneskole. FAU v Haukeland skole viser bla til Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge og mener følgende momenter er oversett i utredningsprosessen:

1. Skolevei. Det kreves gode, konkrete tiltak for å sikre barnas skolevei i anleggsperioden i reguleringsplanen.
2. Utendørs leke-, oppholds- og aktivitetsareal. Barn og unges oppvekstmiljø må ivaretas i anleggsperioden. Leke- og aktivitetsområder av tilstrekkelig størrelse og kvalitet, må bli implementert i detaljplanleggingen.
3. Støy og sikkerhet. Krever tiltak for å sikre et forsvarlig bo- og oppvekstmiljø mht støy og sikkerhet i anleggsperioden. Herunder at anleggstrafikk ikke legges mellom kl 8.00 og 8.30 og mellom kl 15.30 - 16.30, når de fleste barn går til og fra skolen.
4. Når anlegget er ferdigstilt kreves det er leke- og aktivitetsområde for barn og unge som har minst lik størrelse og kvalitet som dagens situasjon, og at dette blir implementert i detaljplanleggingen. Haukeland skole må tilføres nødvendige ressurser for å kunne håndtere et voksende antall elever. Dette gjelde både bygninger og utearealer.
5. Forslaget fra ressursgruppen for Kronstadsporet om Bybanen gjennom Kronstadtunnelen bør utredes nærmere.
6. Parken Det er viktig at parken ved Store Lungegårdsvann får gode parkkvaliteter og ikke blir redusert til en transportkorridor.

Fagetatens kommentar:

1-3. Erfaring fra tidligere byggetrinn tilsier at anleggsperioden vil være utfordrende og for de mest berørte en belastning. Arealene er imidlertid helt avgjørende å kunne ha tilgang til i kortere eller lengre perioder for bygging av Bybane med tilhørende anlegg. Gjennom planbestemmelsene har en, i samarbeid med Bybanen Utbygging as fram mot 2. gangs behandling, søkt å redusere omfanget av belastningen, ved stedvis å avgrense den generelle bruken av de midlertidige anlegg og riggområdene. I bestemmelsene er det videre stilt krav til støy i anleggsfasen og om sikring av gang- sykkelforbindelser og eksisterende adkomster, jf bestemmelsene § 4.2.

4. Når anlegget er ferdigstilt er det kommunedelplanen som vil gjelde, her er parsellhagen regulert til friområde. Parsellhagen skal reetableres senest ett år etter åpning av Bybanen for ordinær drift, jf bestemmelsene § 4.4.

5. Ikke tatt til følge. Viser til felles svar på merknader, [pkt 1](#).

6. Tatt til følge. Viser til felles svar på merknader, [pkt 8](#).

Bergen Næringsråd - dok. nr. 104 (delstrekning 2)

Bergens næringsråd har flere medlemmer som er grunneiere på Mindemyren. Det uttrykkes bekymring for konsekvenser av planforslaget. Det oppfordres til at det jobbes kontinuerlig for å få en god dialog med de grunneierne som berøres.

Bergen Næringsråd vil sterkt oppfordre til:

1. At det i videre arbeidet gjøres det som gjøres kan for å ivareta interessene til næringsaktørene i området ved valgt trasé.
2. Det gjøres det som gjøres kan for å ivareta næringsaktørenes interesser og reduserer skadevirkningene i byggefasen.
3. Alle alternativer som kan redusere kostnadene vurderes meget nøye.

Fagetatens kommentar:

1. Det har vært dialog med grunneiere gjennom hele planprosessen. Planforslaget er så langt som mulig tilpasset innenfor rammene for planarbeid for å imøtekomme næringslivets behov. Forholdet til næringslivet er synliggjort i planbeskrivelsen.
2. Det er satt krav til tilkomst til eiendommene i anleggsfasen. Kostnader er en del av vurderingen ved valg av løsninger.

Naturvernforbundet Hordaland - dok. nr. 330 (delstrekning 1), 178 (delstrekning 3)

Felles kommentar til delstrekning 1 og 3

1. Naturvernforbundet Hordaland er positiv til at Bergen kommune foreslår et gjennomført planforslag der bybane, sykkel og gange er godt integrert. Vi ber om at dette videreføres, uten vesentlige endringer.
2. Det er viktig at det blir massebalanse i prosjektet og at tunnelmassene undersøkes for tungmetaller før det tas stilling til hvordan de kan deponeres.
3. Vi ber Bergen kommune velge en trase som gir minst behov for masseforflytting og i størst mulig grad bevarer grøntområder, parsellhager og eksisterende boliger.

Delstrekning 1

4. Ber Bergen kommune om å tilrettelegge for en høykvalitets sykkelrute som tilfredsstiller krav til sykkelhovedrute.
5. Alternativ 1 som inkluderer sykkelløsning med flytting av uttrekkspor for jernbanen må være en del av hovedprosjektet. Midlertidig sykkelløsning gjennom Møllendal er ikke akseptabelt.
6. Anbefaler at sykkelnett bygges slik at det blir god plass til separate traseer for syklende og gående.

Delstrekning 3

7. Det er meget viktig å tilrettelegge for en parallell rømmingstunnel som også fungerer som en sykkelnett med føringsveier for bredbånd, strøm og fjernvarme.
8. Bygging av sykkelnett gjennom Løvstakken er nødvendig. Den vil være et etterlengtet, nytt bidrag som gir ny giv til Bergens elendige sykkelnettverk.

Fagetatens kommentar:

1: Tatt til orientering.

2 og 3. En massedisponeringsplan på overordnet nivå er omtalt i planbeskrivelsen. I prosjekteringsfasen skal dette optimaliseres. Det må planlegges for videre undersøkelser angående forurenset masse i anleggsfasen i området rundt Fjøsangerveien, samt tiltaksplaner og plan for massehåndtering. I nåværende planfase fastsetter MOP miljømål og identifiserer tema for vider oppfølging. MOP skal videreutvikles og suppleres gjennom prosjekteringsfasen og følges opp i anleggsfasen.

4 -8. Planforslaget tilrettelegger for mulig sykkelnett. Behov for legging av andre infrastruktur i rømming/sykel tunnel gjennom Løvstakken vurderes i prosjekteringsfasen. Ny rapport om samlet sykkelnettverk foreligger, Vedlegg K.

Fyllingsdalen Kulturråd - dok. nr. 144 (delstrekning 3)/ 06.02.17

1. Det to mulige plasseringer for kulturhus i Fyllingsdalen. a) Felles kultur- og idrettsbygg på tomten til den gamle idrettshallen ved idrettsplassen ved bydelssenteret Oasen. b) Et eget kulturhus. Reguleringsplanen må utformes slik at begge alternativer kan gjennomføres.
2. I reguleringsplanen må det sikres gode gangveiforbindelser mellom fellesbygget og bydelssenteret Oasen.
3. Reguleringsplanen må utformes slik at ungdomshuset ikke blir skadelidende ved utbyggingen av bybanen. I byggeperioden må ungdomshuset sikres kontinuerlig vanlig drift.
4. Overskuddsmassene fra tunnelarbeidene må plasseres slik at vann og friområder i Fyllingsdalen ikke berøres.

Fagetatens kommentar:

1. *Tas til orientering.*

2. *Gangforbindelser er sikret innenfor planområde. Gangnettet videreutvikles i områdeplan for Fyllingsdalen sentrale deler.*

3. *Se kommentar til merknad nr. 80 – Fyllingsdalen ungdomslag.*

4. *En massedisponeringsplan på overordnet nivå er omtalt i planbeskrivelsen. I prosjekteringsfasen skal dette optimaliseres.*

Kanadaskogens venner - dok. nr. 150, 151 (delstrekning 3)/ 14.02.17

1. Ønsker at Byfjellgrensen ligger fast og at det ikke «spises» opp i yttergrensene.

2. Vurderer det som positivt med bybanestopp på Spelhaugen; da kan det bli lettere for flere å få tilkomst til Kanadaskogen som friluftsområde. Det må være lett for gående og syklende å ta seg fra bybanestoppet og inn i skogen.

3. Ønsker ikke en hovedkorridor for kollektivsystemet i dagen gjennom Kanadaskogen

Fagetatens kommentar:

1. *Delvis tatt til følge. Det er gjort små justeringer ift. byfjellsgrensen i bratte og utilgjengelige arealer ved tunnelpåhugg i Spelhaugen. Sti over området blir lagt om og tilkomst forbedret. In konsekvensutredningen er konsekvensen vurdert som liten negativ.*

2. *Tatt til orientering.*

3. *Planen legger til rette for videreføring av Bybanen i tunnel under Kanadaskogen.*

Fyllingsdalen Ungdomslag - dok. nr. 187 (delstrekning 3)/ 17.02.17

Ungdomshuset huser blant annet, et av Bergens største kor (Fyllingsdalskoret) med over 70 medlemmer. Åsgard Turnforening, Regnteateret, B.L.A.C. K og flere andre rollespill grupper. I planen for bybanen er det forutsatt at Fyllingsdalen Ungdomslag avgir godt over halve tomten hvor Ungdomshuset Trudvang står i dag. Bybanetraséen vil komme meget nære ungdomshuset Det vil være en betydelig belastning for aktiviteten i huset i byggeperioden, men også etter at bybanen er ferdig, vil bybanen få negative konsekvenser for driften av huset.

1. Fyllingsdalen kulturhus er omtalt i Kulturminnegrnlaget – «Områdeplan Fyllingsdalen Byantikvaren 2015» som et godt bevart forsamlingshus med meget høy verneverdi.

2. Ungdomshuset ligger i dag i gul støysone, men vil etter ferdigstilling av bybanen ligge i rød støysone. Dette vil få negative konsekvenser for drift og aktiviteten i huset.

3. Arealbruk

3a. Blir gangveien bak huset bygget, kreves det at det blir størst mulig avstand mellom huset og gangveien. Det er meget viktig for Fyllingsdalen ungdomslag at det er mulig å komme tett opp til bakkdøren på vestsiden med stor varebil.

3b. Krever kommunen at gangveien blir bygget bak huset og videre over Ungdomslaget sin eiendom, for allmenn ferdsel. Vil det være en selvfølge for Ungdomslaget at det er kommunen som er ansvarlig for vedlikehold, strøing og brøyting av gangveien i all fremtid.

3c. Ungdomshuset har flere store containere for avhenting av søppel. Det må legges til rette for plass til disse containerne like ved huset og at søppelbilen kan tømme disse.

4. Parkering. Ungdomshuset har i dag akkurat passe med parkeringsplasser.

4a. Det er viktig for Ungdomslaget at det beholdes minst like mange parkeringsplasser som det er der i dag. Ungdomshuset har arrangementer med opptil 150 gjester. Foreslått reguleringsplan legger opp til kun 7 parkeringsplasser. Det er alt for lite.

4b. Slik veien ligger på tegningene i forslag til reguleringsplan vil den ta mange av parkeringsplassene det er der i dag.

5. Utbygging/påbygging

5a. Ungdomslaget har et ønske om å bygge på med et ekstra bygg på nordsiden av ungdomshuset. Reguleringsplan for bybanen må legge til rette for at det er mulig å realisere et slikt bygg +bod/ garasje uten å gå veien gjennom en ny reguleringsplan.

5b. Ungdomslaget krever at det er mulig å komme rundt hele huset med bil for å kunne ivareta

vedlikeholdet av bygget i anleggsfasen.

5c. Det må legges til rette for at under fremtidig vedlikehold av huset er mulig å komme rundt hele huset med bil med stor lift.

6. Bruksrett.

6a. På nordsiden av huset der tunnellini laget kommer, vil det være areal over tunellen.

Ungdomslaget/ungdomshuset krever rett til å disponere disse arealene.

7. Anleggsfasen

Ungdomslaget er bekymret for driften av huset i anleggsperioden. Ungdomshuset er helt avhengig av sine leietakere. Bergen kommune ved Fyllingsdalen og Laksevåg kulturkontor er de viktigste leietakere og samarbeidspartnere. Ungdomslaget krever at Bergen kommune sørger for kontinuerlig drift av kulturhuset gjennom hele byggeperioden

8. Alternativ plassering av ungdomshuset.

Det er to mulige plasseringer for det nye kulturhuset i Fyllingsdalen.

8a. Felleskultur- og idrettsbygg på tomten til den gamle idrettshallen ved idrettsplassen ved bydelssenteret Oasen, eller som et eget kulturhus like ved Oasen. Reguleringsplanen må utformes slik at begge alternativer kan gjennomføres. Begge disse alternativene gir en nærhet til Ungdomshuset som bør være en del av en fremtidig kultursatsing i Fyllingsdalen. Det er viktig at reguleringsplanen sikrer gode gangveiforbindelser mellom de alternative kulturhustomtene.

Fagetatens kommentar

Plan og bygningsetaten, Byantikvaren sammen med Bybanen utbygging har avholdt flere møter med Fyllingsdalen ungdomslag som har medført endringer i plankart og reguleringsbestemmelsene.

1. Tatt til orientering.

2. Muligheten for å utføre støytiltak før anleggsfasen er svart ut i møte og vurderes nærmere av Bybanen utbygging som tiltakshaver i samråd med Ungdomshuset og Byantikvaren.

3a. Tatt til følge. Gangveien (f_SGG14) er justert i plankart.

3b. Tatt til følge. (planbestemmelse 6.4.1)

3c. Tatt til følge. Søppelcontainere kan stå på ungdomshusets tomt.

4a-4b. Området rundt ungdomshuset søkes tilrettelagt slik at flest mulig plasser kan realiseres

5a. Tatt til følge (planbestemmelse 6.4.2).

5b. Reguleringsbestemmelsene er i samråd med Byantikvaren justert slik at mulig påbygning kan vurderes.

5c. Det er i dag ikke mulig å kjøre rundt huset. Gangveg i vest er sideforskjøvet slik at det her skal være passasje. Videre vurderinger og tilrettelegging gjøres i anleggsfasen.

6a. Tatt til følge. Mulighet for mindre bod og uthus i dette område tillattes etter bestemmelse 6.4.2.

7. Tatt til følge. Gang- og kjøretilkomst i anleggsfasen er sikret i rekkefølgebestemmelser.

8a. Tatt til orientering. Fremtidig lokalisering av kulturhus i Fyllingsdalen følger egen prosess og er ikke en del av områdereguleringsplan for Bybanen.

Minde skole FAU - dok. nr. 188 (delstrekning 3)/ 18.02.17

Minde skole FAU krever:

1- at ny planfri krysning av Fjøsangerveien anlegges når eksisterende krysning punkt forsvinner, samt at sikker krysning av Konrad Mohrs vei etableres.

2-at trafikksikkerheten knyttet til skoleveien ivaretas i byggeperioden både i forhold til Fjøsangerveien, Konrad Mohrs veg og det mellomliggende arealet. Vi mener at en planfri løsning i utbygningsfasen er den eneste løsningen som ivaretar barnas sikkerhet på en forsvarlig måte.

Fagetatens kommentar:

1. Tatt til følge. Planforslaget viser at ny GS veg etableres under Fjøsangerveien til erstatning for dagens

kulvert. GS vegen blir universelt utformet med gangveg i naturlig retning mot Minde skole. Sikker kryssing med rabatt i Kanalveien med forbindelse til Konrad Mohr vei.

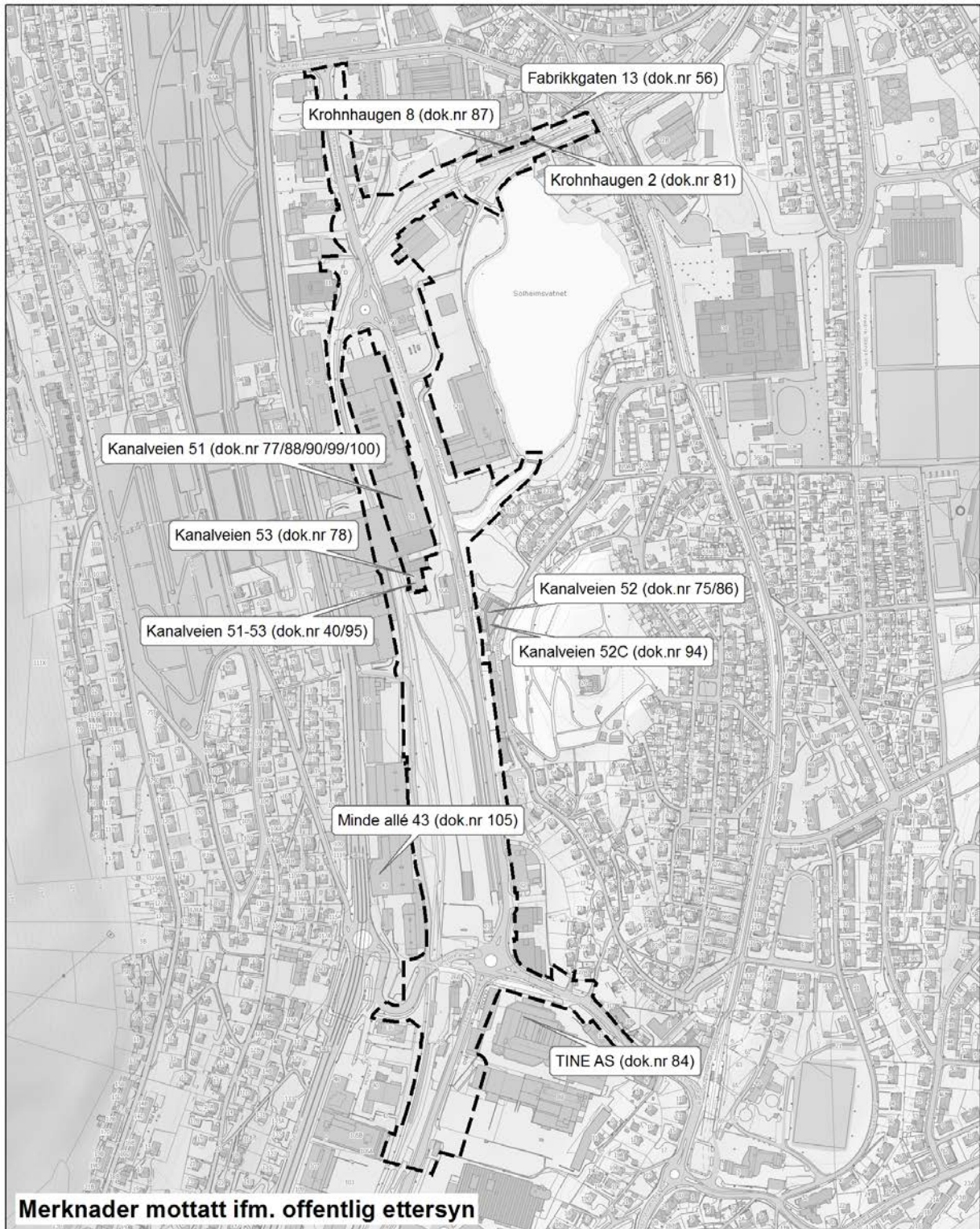
2. Tatt til følge. Det er tatt inn rekkefølgekrav i bestemmelsenes § 4.1, kulepunkt 1 med krav til midlertidige omlegging av skoleveger og § 4. 2, kulepunkt 7 tatt inn særskilt bestemmelse knyttet til anleggsperioden og kryssing av Fjøsangerveien og Konrad Mohrs veg. Det er satt av vesentlig areal til anlegg og rigg i området. Videre detaljering skjer som del av prosjekteringen.

DEL 2

Oppsummering av merknader fra private interesser

Delstrekning 2


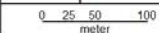

Fra	Dokument nr.
Stig Magnus Heggøy , AEO Vest AS – Kanalveien 51	77
Adv Ommundsen & Co: Bertil O. Steen Bergen AS – Kanalveien 51	88
Bama Eiendom AS – Kanalveien 51	90, 100
Forlagshuset Vigmostad & Bjørke – Kanalveien 51	99
Torkild Silden, Solar Norge AS – Kanalveien 53	78
Univest KS – Kanalveien 51-53	40
Adv Kluge: Kanaltomten AS, Univest KS, Frydenborg Eiendom AS, Frydenbø Bilsenter AS - Kanalveien 51-53	95
Link Arkitektur: MNG Holding - Kanalveien 52 c	94
OBO as - Kanalveien 52	75
Posten Eiendom, Kanalveien AS - Kanalveien 52	86
FAV Gruppen AS – Kanalveien (flere)	91
OG Arkitekter AS: Rasmussen Eiendom AS, FAV gruppen, MNG Holding - Kanalveien (flere)	98
Adv Harris: TINE SA	84
Lasse Egil Mjøs - Bnr 159 bnr 94 Fabrikkgaten 13	56
Morten Bygstad, Silvia Rovira - Krohnhaugen 2	81
Jon Røstum , Bortsvegen 4 7234 Ler - Krohnhaugen 8	87
Siv. Ing Helge Hopen: Svein Andersen , Minde Alle 43	105
Vidar Sætre	102, 103
LUKS	67
Marianne Knutsvik	55
Solveig Strømme	53
Gry Sypriansen	54
Thor Sælensminde	56
Unni Pedersen	58



- Ikke kartfestede merknader:**
- Åstveitveien 3, Øvre Ervik (dok.nr 102/103)
 - LUKS (dok.nr 67)
 - Bergen Næringsråd (dok.nr 104)
 - FAV Gruppen AS (dok.nr 91)
 - OG Arkitekter AS pva. flere (dok.nr 98)

**Bybanen BT4
Bergen sentrum - Fyllingsdalen**

**Merknadskart
Delstrekning 2
Mindemyren**

	Målestokk: 1:4000 (A3)	Koordinatsystem: Euref 89 UTM 32	Datert: 070417 - EMD
			

Stig Magnus Heggøy – AEO Vest AS, Kanalveien 51 - dok. nr. 77

Store konsekvenser ved stengning av Kanalveien:

- Virksomheten avhengig av tilgjengelighet, synlighet og eksponering mot øst og nord
- 12 parkeringsplasser for kunder v/innang nord kan ikke benyttes av andre eller til riggområde
- Kjøreport og varemottak øst viktig for leietakerne
- Varemottak nord kan ikke stenges

AEO har avtaler med flere selskaper om å holde åpent alle dager 7-16. Endringer får store konsekvenser.

Fagetatens kommentar:

- *Synlighet for virksomheten ivaretas.*
- *Intern fordeling av parkeringsplasser på tomt mellom leietakere er grunneiers ansvar.*
- *Deler av parkeringsplassen vil bli berørt ved opparbeiding av Kanalveien.*
- *Varelevering må skje fra annet varemottak, f.eks. fra nord.*
- *Varemottak i nord opprettholdes.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Adv Ommundsen & Co: Bertil O. Steen Bergen AS – Kanalveien 51 - dok. nr.88

- Viser til at Bertel O Steen har leieavtale i kanalvegen 51 fram til 30. mai 2021 med rett på fornyelse i to ganger fem år.
- Daglig inne ca. 60 kjøretøy til service, verksted og klargjøring for salg.
- Har 58 medarbeidere
- Foreliggende planforslag innebærer at adkomst til leiearealet vil gå tapt
- For å kunne fortsette sin virksomhet må det allerede i anleggsperioden avklares tiltak som ivaretar adkomst til salgsarealer, verksted, tanker for spillolje mm og parkeringsplasser, minimum 50 % av dagens parkeringsplasser.
- Har også 80 oppstillingsplasser sør for Kanalvegen 55. Disse vil også gå tapt ved utbygging av bybanen.
- En relokalisering av virksomheten vil medføre betydelige byggekostnader som følge av flytting og eventuell byggestans.
- Ønsker primært at banens anlegg flyttes til byggets vestside, selv om også dette vil kreve bygningstilpasninger
- Sekundært ønskes det at banen med tilhørende anlegg flyttes østover mot Posten.

Fagetatens kommentar:

- *Adkomst til leiearealet vil få dårligere tilgjengelighet, men opprettholdes.*
- *Det er satt krav til opprettholdelse av adkomst til leiearealet i anleggsperiode. Denne adkomsten vil være dårligere enn i etablert situasjon.*
- *Arealet som brukes til parkering vil reduseres. Det vil fortsatt være tilgjengelig parkeringsareal på byggets østside. Intern fordeling av parkeringsplasser mellom leietakere må gjøres av grunneier.*
- *I forbindelse med regulering av Bybanen til Fyllingsdalen er det ikke gjort detaljerte vurderinger av en ny trase. Dette anses avklart i områdeplanen for Mindemyren, der flere ulike konsepter ble vurdert.*
- *Justering av trasé mot øst får store konsekvenser og kan ikke anbefales.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Bama Eiendom AS – Kanalveien 51 - dok. nr. 90, 100

- Uttalelse på vegne av BaRe Frukt og grønt AS, som leietaker i Kanalvegen 51
- Har 50 årsverk fordelt på 30 fast ansatte, 10 sjåførere og 10 årsverk for deltidsansatte/studenter
- Har to lasteramper på byggets østfasade som henger nøye sammen med byggets interne logistikk
- Drift i bygget med vareutkjøring og varemottak 7 dager i uken hele året
- Håndterer ca. 40 % av totalhandelen med frukt og grønt i Hordaland
- Kan ikke drive bygget med nødvendig tilkomst og parkering slik planforslaget ligger, hverken i byggefasen eller i permanent fase
- Framholder den sentrale plasseringen som et konkurransefortrinn i Bergensregionen

- Flyttekostnad/tap vil anslagsvis ligge på noen titalls millioner. I tillegg kommer økte logistikkostnader og økte leiekostnader
- Har et leieperspektiv fram til 2026, men ønsker muligens å være lengre.
- Viser til at det ikke har vært forevist noen løsninger underveis i prosessen som imøtekommer Deres krav for å kunne bli værende.
- Kostnader ved en eventuell flytting vil bli påført Bergen kommune.
- Støttet Uninvest sitt initiativ om å flytte banen på vestsiden av bygget.

Fagetatens kommentar:

- *Bruk av lasteramper i søndre ende av bygg kan ikke opprettholdes.*
- *Det blir gjort tilpassinger i anleggsperioden slik at leietaker får bedre tid til å flytte.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Forlagshuset Vigmostad & Bjørke – Kanalveien 51 - dok. nr. 99

Er leietakere i nordenden av bygget og er avhengige av god tilkomst til lasterampe med manøvreringsplass der for inn/utkjøring av bøker både i bybanens byggefase og i permanent fase. Må i tillegg ha tilgang til samme antall parkeringsplasser som i dag.

Fagetatens kommentar:

- *Tilgang til lasterampe opprettholdes*
- *Intern fordeling av parkeringsplasser mellom leietakere må gjøres av grunneier.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Torkild Silden, Solar Norge AS – Kanalveien 53 dok. nr. 78

Gjelder tilkomst til lokaler i Kanalveien 53. Ustabil/dårlig tilkomst, evt. flytting kan få store konsekvenser for omsetning, kundeforpliktelser og tidsbruk.

Fagetatens kommentar:

- *Tilkomst vil bli midlertidig opprettholdt via plass.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Uninvest KS – Kanalveien 51-52 - dok. nr. 40

- Viser prosess som har vært i 2016 med Bergen kommune og BU, hvor de tidlig har signalisert at de foreliggende planer må justeres for å være forenlige med den aktivitet som deres to største leietakere; BaRe Bergen og Bertel O Steen Bergen AS driver.
- Har registrert at deres mest kritiske innspill angående anleggsperioden ikke hadde blitt tatt til følge
- Viser til at BaRe kjører ut/inn 120 tonn frukt og grønt daglig og har ca. 45 ansatte. Bertel O. Steen har 75 årsverk.
- Store investeringer ble foretatt på bygget og leiekontrakt ble inngått til 2031, samtidig som områdeplanarbeidet for Mindemyren pågikk
- Ble fratatt tilkomst til vestsiden av bygget i forbindelse med Statens vegvesen sin hovedsykkelvei.
- Er tydelige på at Bertel O Steens drift må terminere dersom planene blir gjennomført slik de foreligger.
- Ber om at det settes av ressurser til å utrede alternativ trasé i eks. jernbanespor
- Ønsker å transformere sin eiendom i tråd med Mindemyrenplanen når tiden er riktig.

Fagetatens kommentar:

- *Planmaterialet er justert for å gi leietakere mer tid til flytting.*
- *Kritiske innspill for anleggsperioden er tatt til følge.*
- *I forbindelse med regulering av Bybanen til Fyllingsdalen er det ikke gjort detaljerte vurderinger av en ny trasé. Dette anses avklart i områdeplanen for Mindemyren, der flere ulike konsepter ble vurdert.*
- *Se vedlegg I1 for utdypende svar.*

Adv Kluge: Kanaltomten AS, Univest KS, Frydenborg Eiendom AS, Frydenbø Bilsenter AS - Kanalveien 51-53 - dok. nr. 95

Ang. bakgrunn/beskrivelse av Kanaltomten/ Kanalveien 51- 53:

- Se merknad over fra Univest, [dok nr. 40](#)
- Se merknad over fra Bertel O. Steen AS, [dok nr. 88](#)
- Se merknad over fra Bama eiendom, [dok nr. 100+90](#)
- Se merknad over fra Forlagshuset Vigmostad & Bjørke, [dok nr. 99](#)
- Se merknad over fra Torkild Silden Solar Norge AS, [dok nr. 78](#)

Frydenborg eiendom AS eier eiendommen Minde Allé (MA35). Virksomheten i bygget er fordelt på 20 virksomheter som i all hovedsak er publikumsrettede handelsbedrifter.

- Plan 1 har daglige vareleveranser med lastebiler og er avhengig av gjennomkjøring gjennom Minde allé til Kanalveien.
- På plan 2 er det daglige leveranser av nye biler som ankommer med lastebiler. Behovet vil øke når godsterminalen på Minde legges ned og flere leveranser må skje med lastebil fremfor godstog.
- Virksomheten til Frydenbøsekselskapene alene, som også leier i MA 35, har ca. 90 ansatte og ca. 850 – 900 besøkende hver uke.
- Man ønsker å beholde rampen fra plan 2 til Kanalveien og den gjennomgående veien til Minde Allé/Kanalveien åpen.
- Det må være plass til at lastebiler kan svinge inn og ut fra de aktuelle eiendommene.
- Etterlyser disponering av foreslått rigg- og anleggsareal.
- Minde Allé alene gir ikke tilfredsstillende tilkomst til MA35.
- Ny trase (reduisert profil) for Kanalveien K51/53 medfører at bygget og rampen på K51 må rives.
- Det vil være et stort problem for kundene å finne tilkomsten til byggene K51/K53 fra kun sørgående felt.
- Det vil være svært uheldig å forby venstre svingefelt permanent i krysset mellom Kanalveien og Minde Allé. Dette vil generere dobbeltrafikk. At de som kommer fra Minde Allé må kjøre omveier, dette vil generere mer trafikk og virksomhetene går glipp av kunder.
- Dette påvirker også internlogistikken til Bertil. O Steen. Mellom kundemottaket og verkstedet vil man med gjennomføring av reguleringsplanforslaget bli tvunget til å kjøre om Minde Allé i den gjennomgående veien mellom MA35 og K51/53 eller via Fjøsangerveien og Fabrikkgaten for å komme til den andre siden av bygget. Dette er en distanse på 1.6 km.
- Manglende tilkomst både i anleggsperioden og etter ferdigstilling får også følger for blant annet krav til HMS og tilkomsten for nødetater.
- Det vil bli store negative økonomiske konsekvenser for MA35, Tesla, Dekk 1 og Frydenbø sin virksomhet. Dette er ikke gjort rede for i fagnotatet.
- Det er urealistisk at grunneierne kun skal erstatte dagens virksomhet med kontorlokaler/kontorutleie. Det er per i dag overkapasitet på kontorlokaler i Bergen.
- Forslag til reguleringsplan er næringsfiendtlig.
- Ønsker at bybanetraseen legges i dagens jernbanespor, omtalt som trasé A1 (eget vedlegg).
- Fordeler med alternativ trasé A1:
 - o Eksisterende bedrifter kan drive videre
 - o Vesentlig færre tiltak og lavere kostnad for å avhjelpe ulemper og problemer.
 - o Langt mindre kompliserte anleggsarbeider og vesentlig lavere byggekostnad.
 - o Lavere risiko for uforutsette kostnader og hindringer i anleggsfasen
 - o Kortere byggetid
 - o Et tryggere og mer effektivt og oversiktlig trafikkbilde.
 - o Alternativet har stor støtte blant grunneierne.
 - o Kan løse bygging av ekspress sykkelvei.
- Kommunen sin begrunnelse for trasevalg i forslag til reguleringsplan er inkonsistent.
- Ny vurdering forsinker i realiteten ikke prosessen.
- Kommunen hastebehandler en løsning som man i praksis ikke vet om lar seg gjennomføre.
- Planforslaget er avhengig av at Bane Nor frigir Mindeterminalen som igjen henger sammen med godsterminalen på Nygårdstangen. Dette er enda ikke på plass. Dette kan medføre at reguleringsplanen ikke lar seg gjennomføre.

Fagetatens kommentar:

- Varelevering til bygget i plan 1 ved gjennomkjøring mellom Minde Allé og Kanalveien opprettholdes.
- Rampe til plan 2 opprettholdes, men får ikke tilkomst med store biler. Varelevering må flyttes til plan 1 eller levering må skje med små biler.
- Tilkomst til eiendommen skal opprettholdes i anleggsperioden
- Løsning med forbud mot svinging over banetrasé er valgt i områderegeringsplan for Mindemyren.
- Løsning for kryss i Minde Allé er omtalt under kapittel Trafikk i planbeskrivelsen.
- Trasévurdering anses avklart i områdeplanen for Mindemyren.
- Se vedlegg I1 for utdypende svar.

Link Arkitektur: MNG Holding - Kanalveien 52 c - dok. nr. 94

- På vegne av eier gnr 159/190, MNG Holding AS stilles det spørsmål til plassering av planlagt avkjørsel sør for Kanalveien 52.
- Dersom planlagt avkjørsel beholdes der det er vist foreslått på plankart i dag, må der finnes en løsning for hvordan en skal tillate kjøring på gangvei, samt kjøring på annens eiendom.
- En får en uheldig løsning ved at en ved vareleveranser, må rygge seg tilbake langs/på gangvei. Etablert søppelhus må rives.
- Det må sikres god og sikker avkjørsel nord for Kanalveien 52, også i riggfase.

Fagetatens kommentar:

- Planen åpner ikke for kjøring på fortau.
- Ny adkomst til eiendommen er nord for etablert bygg.
- Bygg må tilpasses med ny varetilkomst. Varer kan eventuelt trilles fra nord.
- Eiendommen skal sikres tilkomst i anleggsperioden.

OBO AS – Kanalveien 52 - dok. nr. 75

- Midlertidig båndlegging (riggareal) hindrer tilkomst til parkering. Dette må sikres i anleggsperioden. Dersom tilkomst til bygget skal gå via naboeiendom bes Bergen kommune å avhjelpe med avtale.
- Permanente grensejusteringer. Planen viser ekspropriasjon av areal som medfører behov for bygningsmessige endringer og kostbare tiltak for huseier.

Fagetatens kommentar:

- Det skal sikres tilkomst til eiendom i anleggsperioden.
- Det vil være mindre tilgjengelig areal rundt byggene i anleggsperioden. Nytt tverrprofil har noe avstand til fasade på bygg. Grunneier må selv vurdere behovet for eventuelle endringer i bebyggelsen.

Posten Eiendom – Kanalveien AS – Kanalveien 52 - dok. nr. 86

- Planforslaget samstemmer ikke med det som har vært kommunisert med Posten Norge tidligere i prosessen.
- Dersom forslag til reguleringsplan blir vedtatt/gjennomført kan det medføre at driften på Postens terminal må legges ned. Dette begrunnes i.
- Rampen for pakkebilene må rives, og det er ikke plass på de gjenstående rampene til disse bilene. Posten vil dermed miste muligheten til å laste bilene til pakkeutkjøring.
- Deler av hovedbygningen må rives. Dette gjelder også søyler i den bærende konstruksjonen.
- Posten vil miste ca. 300 m av produksjonsarealene. I 1. etg og tilsvarende i 2. etg. Dette vil begrense logistikk sin mulighet til å sortere pakker.
- Parkering for ansatte må endres, inkl. ny innkjøring. Posten vil miste ca. 20 parkeringsplasser som følge av dette.
- Trafoen som forsyner bygget/terminalen er markert som «bebyggelse som forutsettes revet».
- Faseplanene må gjennomføres på en slik måte at daglig drift kan opprettholdes i byggeperioden uten vesentlig driftsforstyrrelser.
- Plassere avkjøringspilen der den faktisk skal ligge.
- Oppdatere tabellen i 7.1 Juridiske/økonomiske konsekvenser bygg som må rives etter angitte merknader.

Fagetatens kommentar:

- Areal som kan etableres med midlertidig redusert profil er vist med bestemmelsesområde ved Kanalveien 52. Dette innebærer etablert bebyggelse på tomten opprettholdes.
- Ny tilkomst for biler på byggets sydside blir etablert som midlertidig løsning.
- Reduksjon i uteareal vil primært bestå i areal for kjørerampe.
- Bestemmelsesområde på byggets sydside har en størrelse som gjør det mulig å tilpasse adkomstvei på en måte som gjør det mulig å opprettholde virksomheten.
- Transformator blir ikke berørt ved etablering av bybanen. Merking av bygg som forutsettes revet er vist til fremtidig situasjon etter en transformasjon av området.
- Det er satt krav til adkomst til eiendom i anleggsfasen.

FAV Gruppen AS – Kanalveien (flere) - dok. nr. 91

FAV gruppen AS eier, leier ut og drifter flere næringseiendommer i Kanalveien.

- Det planlagte krysset som skal erstatte rundkjøringen ved Minde Allé og Kanalveien kan få negative konsekvenser for våre leietakere og også virksomhetene generelt i området.
- Vi ønsker at veikrysset bevarer den samme funksjonaliteten som dagens rundkjøring med mulighet for å svinge til venstre.
- Planen legger til grunn to enveiskjørte løp uten mulighet for å krysse bybanespolet ved eiendommene. Det tilrettelegges heller ikke for egne steder å snu langs bybanetraseen. Fjernes muligheten for venstresving i krysset så kan det føre til mer unødvendig trafikk i Kanalveien, tilknyttede veier og nærliggende rundkjøringer.
- Ønsker at det ikke reguleres rigg og anleggsområdet inne på arealet der det skal etableres ny bebyggelse.

Fagetatens kommentar:

- Punkt 1, 2 og 3: Løsning for kryss i Minde Allé er omtalt under kapittel Trafikk i planbeskrivelsen. Løsning for Kanalveien uten venstresving over banetrasé er vurdert i områdeplan for Mindemyren.
- Pkt. 4: Ved samtidig etablering av bybane og ny bebyggelse er det behov for et samarbeid for en smidig anleggsgjennomføring. Igangsettelsestillatelse for ny bebyggelse vil fortsatt gjelde.

OG Arkitekter AS: Rasmussen Eiendom AS, FAV gruppen, MNG Holding - Kanalveien (flere) - dok. nr. 98

- Bybaneplassering og trase virker å være en riktig løsning.
- Ny plan bør bidra til å binde Inndalen med Løvestakksiden, men adkomst/tverrgående forbindelser over Mindemyren bør utredes bedre slik at bybanen ikke forsterker eksisterende barriereeffekter.
- Reguleringsplanen og faseplanen får konsekvenser for transformasjon av eksisterende næringsområde og byutvikling.
- Reguleringsplanen krever urealistisk mye areal til midlertidig anleggsområde (BA – område).
- BA området bør reduseres kraftig
- At mye av arealet skal båndlegges i 5 år gir dramatiske konsekvenser for de som driver i området i dag.
- Det bør gjøres en bedre konsekvensutredning for sosiale, samfunnsmessige og økonomiske forhold for DS2.
- Se på alternativ for anleggsmuligheter.
- Midlertidige tilkomstmuligheter til berørte næringsvirksomheter må fremlegges snarest.
- Hensyn til adkomst for bil, sykkel og gående passasjerer både i anleggsfasen og etter utbygging må synliggjøres bedre.
- Den doble enveiskjørte sykkeltraseløsningen er uheldig for planen og fungere mot hensikten planen har med å bedre tverrforbindelser så vel som urbanisering av området.

Fagetatens kommentar:

- Styrking av tverrforbindelser på tvers av Mindemyren er sikret i områdeplan for Mindemyren. Denne planen følger opp intensjonene i områdeplan for Mindemyren.
- Planen søker å tilpasse løsninger til eksisterende situasjon og å følge opp Områdeplan for Mindemyren. Det vil bli vanskeligere å kjøre bil mellom delområdene på Mindemyren, men lettere å

gå eller sykle enn i dag.

- *Det settes krav til adkomst til eiendommene i anleggsfasen. Faseplanene vil jobbes videre med i prosjekteringsfasen for å sikre dette.*
- *Det er behov for et større areal til rigg og anlegg, BA-område, i forbindelse med etablering av tunnel gjennom løvstakken. Dette arealet er satt av nord for Minde Allé. Ved etablering av banetrasé i Kanalveien er det behov for areal til grunnarbeider og for å sikre tilkomster til eiendommene i anleggsfasen.*
- *Ikke alt arealet vil være i bruk hele anleggsperioden.*
- *Forholdet til næringslivet er har fått en nøyere vurdering i planbeskrivelsen.*
- *Detaljerte løsninger for midlertidige adkomster i anleggsfasen vurderes som en del av prosjekteringen.*
- *Løsningen for sykkeltrafikk langs Kanalveien er valgt i områdeplan for Mindemyren og er anerkjent for å være en god løsning for større bygater. Kryssing av denne løsningen er regnet for å være enklere enn alternativene.*

Adv Harris: TINE SA - dok. nr. 84

Krav til sikker melkeleveranse for befolkningen krever godt samarbeid og fleksibilitet under utbyggingen av bybanen. Nytt anlegg melkeproduksjon på Espehaugen 2020/2021.

Riggområder på eiendommen ønskes fjernet, alternativt regulerer tidspunkt for tilgang til etter at meieridrift er avsluttet på Minde.

Påpeker at trafikkareal i krysset Kanalveien - Minde Alle har økt i fht områdereguleringsplan fra 2013.

Administrasjonens vurdering av bystyrets merknad sak 97-14 til område S7-8-10 er ikke funnet i sakspapirene.

Gjør oppmerksom på at utvidelse av kryssfunksjoner medfører at fremtidig detaljplan for S10 må gis dispensasjon fra krav til bevaring i områdereguleringsplanen.

Fagetatens kommentar:

- *Planen setter krav til tilkomst til eiendommene i anleggsfasen.*
- *Det er lagt inn et bestemmelsesområde som skal sikre en redusert opparbeidelse av tverrsnittet for å sikre Tine sin drift frem til flytting.*
- *Trafikkareal i Krysset Minde Allé- Kanalveien er justert noe. Dette påvirker ikke Tine sin drift.*
- *En forskyvning av gaten mot vest vil komme i konflikt med Kanalveien 26B, som er regulert til bevaring.*
- *Endring av kryssutforming kommer ikke i konflikt med bebyggelse regulert til bevaring.*

Lasse Egil Mjøs - Bnr 159 bnr 94 Fabrikkgaten 13 - dok. nr. 56

Gjelder arealformål "midlertidig rigg- og anleggsområde".

Betydelige ulemper for Fabrikkgaten 13:

- fjerning av trær, prydbusker og uthus
- frykter skader på bygnings-konstruksjoner pga graving og sprengning
- støy- og støvplager i anleggsperioden
- redusert bruks- og salgsverdi på eiendommen.

Fagetatens kommentar:

- *Det vil være økt støy og støvbelastning i anleggsperioden. Normale bestemmelser for begrensning i støy skal følges ved etablering.*
- *Utbygger står ansvarlig for at konstruksjoner ikke skades ved etablering av anlegget.*
- *Det er satt krav til at "Areal som er benyttet til midlertidig rigg- og anleggsområde skal være tilbakeført til eksisterende bruksformål, eller opparbeidet i samsvar med avtale med grunneier."*

Morten Bygstad, Silvia Rovira - Krohnhaugen 2 - dok. nr. 81

Ber om at leilighet i kjeller med inngang fra jernbanesiden ikke blir begrenset i anleggsperioden.

Ønsker avklaring om riving av Krohnhaugen 2-14 snarest.

Fagetatens kommentar:

- *Planen setter krav til tilkomst til eiendommene i anleggsfasen.*
- *I planforslaget er det vist en sykkelvei med fortau langs husrekken med to rosa feltene arealer, fortauet er nærmest bebyggelsen. Dette er en situasjon som er tenkt etablert i fremtiden der eiere av*

tomtene ønsker å selge eiendommene og at disse blir erstattet av en annen form for bebyggelse. Den nye bebyggelsen må da plasseres slik at fortauet kan bygges.

- Bestemmelsesområdet #1_3 sikrer at det kan etableres sykkelvei, men ikke fortau bygges i forbindelse med etableringen av Bybanen. Etableringen av sykkelveien vil føre til at hageborder og terrasser vil bli revet.

Jon Røstum: Krohnhaugen 8 - dok. nr. 87

Ønsker kun en permanent løsning regulert, og at bybanen starter prosess med innløsning av eiendommen. Regulert gs-areal på eiendommen forringer verdien kraftig, og en heftelse og usikkerhet knyttet til riving av Krohnhaugen 2-14.

Fagetatens kommentar:

Se svar for [dok 81](#) (Kronhaugen 2).

Siv. Ing. Helge Hopen: Svein Andersen, Minde Alle 43 - dok. nr. 105

- Ber om at kulvert langs lokalvei ved gnr. 159, bnr. 61 ikke utvides inn på areal brukt til lokalvei for å opprettholde mulighet for at kjøretøy kan passere hverandre.
- Ber om at plass ST10 endres til kjørevei.

Fagetatens kommentar:

- Merknad og justering av kulvert mot øst tatt til følge.
- Planforslaget tillater kjøring for nødvendig varelevering over plassareal. Merknad tas ikke til følge.

Vidar Sætre - dok. nr. 102, 103

Det bør reguleres forbikjøringsspor v/Kanalveien holdeplass og eget spor for høy fart ved Kristianborg for ekspresstog.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

LUKS, leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, v/ Jürg Berger - dok. nr. 67

Det må komme inn sterkere føringer vedr adkomst for varelevering. Viser til at krav til dokumentasjon i PBL / TEK10 må tas inn i gatebruksplanen.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. Hensynet til gangadkomst og ganglinjer, kjøreadkomst, parkering og annen oppstillingsplass, samt varemottak er ivarettatt i planforslaget. Rækkefølgebestemmelser setter krav angående tiltak for atkomst til eiendommer i anleggsperioden og permanent. Dette inkluderer tiltak for varelevering enkelte steder. Tek 10 følges opp i videre detaljprosjektering.

Marianne Knutsvik - dok. nr. 55

Ønsker ikke bybane til Fyllingsdalen. Å benytte 6.2 milliarder for å få bybane til Fyllingsdalen er ikke samfunnsøkonomisk.

1. 2 stopp i Fyllingsdalen inkluderer ikke de som bor i Fyllingsdalen.
2. Bybanen kommer til å ta lengere tid (19 min) til Sentrum mot 10 min som bussen tar i dag.
3. Det er uheldig å fjerne det eksisterende busstilbudet. Ønsker at det heller investeres i El.busser.
4. Ønsker at det lages tunnel fra Fyllingsdalen til Mindemyren for vanlig transport. Deretter tunnel fra Ulriken til Arna.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering. Se kommentar til merknad nr. 190, delstrekning 3.

Solveig Strømme - dok. 53

Ønsker ikke bybane til Fyllingsdalen.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Gry Sypriansen - dok. nr. 54

Ønsker ikke bybane til Fyllingsdalen.

1. Den dekker ikke kollektivbehovet til Fyllingsdalen sine innbyggere.
2. Ødelegger for en god utnyttelse av ungdomshuset.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Thor Sælensminde - dok. 56

Ønsker ikke bybane til Fyllingsdalen.

1. Kollektivtilbudet til/fra Fyllingsdalen fungerer utmerket i dag.
2. Bybanen vil representere et stort tilbakeskritt, hvor blant annet reisetiden til/fra Fyllingsdalen vil dobles og fleksibiliteten i kollektivtrafikken vil bli vesentlig dårligere.
3. Miljømessig vil det være bedre å utvikle/videreutvikle elektriske bussløsninger som i dag allerede er under utvikling og vil kunne bli tilgjengelig innen ferdigstillelse av bybanen. Dette vil samfunnsøkonomisk bli langt rimeligere, siden infrastrukturen allerede er på plass og kun trenger en optimalisering.

Fagetatens kommentar:

1-2. Tatt til orientering. Busstjeneste til sentrum vil gjenstå, og dermed vil kollektivtilbudet i Fyllingsdalen bli utvidet med Bybanen.

3. Tatt til orientering.

Unni Pedersen - dok. 58

Ønsker ikke bybane til Fyllingsdalen.

1. Å benytte så mye penger på to stopp i Fyllingsdalen er ikke samfunnsøkonomisk.
2. Det blir omvei å dra via Haukeland for å komme til sentrum, når det i dag tar 7 min. med buss.
3. Ønsker ikke at Løvestakktunnelen skal stenges, hvor skal biltrafikken gå?
4. En bør ikke legge all biltrafikk over Melkeplassen der det allerede er dårlig trafikkavvikling

Fagetatens kommentar:

1. henviser til KU, tidligere analyse av traséen som viser at det er tilstrekkelig grunnlag til prosjektet.

2. Busstilbudet mellom Fyllingsdalen og sentrum beholdes.

3-4. Løvestakktunnelen er ikke foreslått stengt.