

D7 – Innspill som gjelder samferdsel

Innholdsfortegnelse

471 – Øistein Paulsen	2
473 – Øistein Paulsen	2
488 – Ragnhild Wessel-Holst	2
500 – Åge Espelid	3
501 – Astrid Sirnes.....	3
506 – Laksevåg Høyre, v/Karl Strydom Eidesund	3
556 – Laksevåg arbeidssamfund.....	4
562 – Lars Erik Grytdal.....	5
563 – Lars Erik Grytdal.....	5
567 – Lars Erik Grytdal.....	5
583 – Bård Magnus Fauske	6
588 – NAF avd Bergen og omegn	6
770 – Geir Næss.....	6
773 – Rune Tangen.....	7
838 – Sigve Hoff-Larsen.....	7
895 – Ketil Nummedal.....	8
896 – Kronstad Studiegruppe.....	8
911, 913, 915, 917 – Vidar Sætre	9
982 – Vidar Sætre	10
983 – Vidar Sætre	10
1031 – Scala Retail Property AS.....	10
1045 – Hordaland fylkeskommune	11
1059 – Naturvernforbundet Hordaland	11

Dok.nr. – avsender**471 – Øistein Paulsen****Tema**

Samferdsel

Bydel**Beskrivelse**

Det bør vurderes å bygge miljølokk på innfartsårene. Det vil fjerne støy- og støvplager og redusere utslipp av miljøskadelige gasser. Gir areal til boligbygging.

Fagetatens kommentar

Overbygging av motorvei i Fana i privat regi utløser boligutbygging der. Overbygging av motorvei i Åsane ved C-tomten har tidligere vært vurdert.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**473 – Øistein Paulsen****Tema**

Samferdsel

Bydel

Laksevåg

Beskrivelse

Sørlige delen av Loddefjord, Mathopen, Haakonssvern, Hilleren, Håkonshella og Alvøen har ikke noe senter og dårlig kollektivtrafikkforbindelse. Veiene 558, 197, 193 og 194 danner en ringvei i området og en servicelinje på dette veinettet kan gi området en helt nødvendig oppjustering av kollektivnettet.

Fagetatens kommentar

Servicelinje på veinett i Loddefjordområdet håndteres av fylkeskommunale samferdselsmyndigheter.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**488 – Ragnhild Wessel-Holst****Tema**

Samferdsel

Bydel**Beskrivelse**

Foreslår omregulering av enveiskjørte gater i tettbygde strøk for å frigjøre plass, øke sikkerheten og at det er litt mer tungvidt å bruke bilen.

Fagetatens kommentar

Trafikkregulering vurderes av trafikketaten og Statens vegvesen i konkrete saker. Kommuneplanens arealdel håndterer mer overordnet arealdisponering.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender
500 – Åge Espelid

Tema
Samferdsel

Bydel
Åsane

Beskrivelse

Viser at E39 fra Hylkje er den mest ulykkesutsatte veien i Bergen. Det er ingen omkjøringsmuligheter og bilene blir stående i veibanen. Foreslår at det bygges to tunneler fra Haukås til Nordhordaland broen 4 km lange. Bybanen kan erstattes av el-busser eller gassbusser. Lytt til folk som bor i bydelene. Bygg store parkeringsplasser i ytterkanten og billige bussbilletter.

Fagetatens kommentar

Samferdselsløsninger fra Hylkje til Nordhordland og til Flesland krever egne prosesser utenfor arbeidet med kommuneplanens arealdel. Reservering av arealer for mulige traseer til veiløsninger gir Statens vegvesen innspill til.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender
501 – Astrid Sirnes

Tema
Samferdsel

Bydel
Bergenhus

Beskrivelse

Viser til utfylling i Store Lungegårdsvann i forbindelse med anleggsarbeid for bybane til Fyllingsdalen. Spør om det finnes et klimaregnskap som viser hvor store utslippene av klimagasser blir i hele denne anleggs- og produksjonsfasen.

Fagetatens kommentar

Kommuneplanens arealdel har som hovedmål å utvikle kompakt bystruktur for bedre klimaregnskap.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender
**506 – Laksevåg Høyre,
v/Karl Strydom Eidesund**

Tema
Byggesonen
Hensynssoner
Samferdsel

Bydel
Laksevåg

Beskrivelse

Laksevåg Høyre opplever at Bergen vest er glemt, da det i forslaget ikke foreligger mulighet for noen større utbygginger i Bergen vest, og at det bare er Vestkanten som er definert som senterområde. Foreslår at Drotningsvik og Olsvik vises som lokalsentre. Mener Sotraveien må fremstilles som kollektivtrase. Mener også det bør foretas en ny gjennomgang av potensielle utbyggingsområder innenfor sikkerhetssonen rundt Haakonssvern. Foreslår at flystøysonen i Bergen vest kan og må

Fagetatens kommentar

Områder avsatt til sentrumskjerne med byfortettingssone bør ha potensiale for videreutvikling som et bymessig nærmiljøsentrum med tettbygde boligområder i gangavstand. Drotningstveit har et begrenset utviklingspotensiale på grunn av eksisterende veg, planlagt kryssområde og eksisterende boligbebyggelse. Det anbefales derfor ikke videreført som senterområde. Det anbefales en ny sentrumskjerne og byfortettingssone rundt Olsvik senter.

Kollektivtraseer vises ikke i plankartet. Innfartsparkering må løses i egne planer på mer detaljert nivå.

Utbygging innenfor sikkerhetssonen rundt Haakonvern er i strid med Forsvarets risikovurdering.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 stiller krav til innarbeiding av støysoner i kommuneplanens arealdel. Støysonene er utarbeidet av SINTEF på vegne av Avinor. I prinsipp sak "Flystøy og utvidelse av flyplassen med en ny rullebane" har bystyret vedtatt at vi skal legge til grunn flystøysoner for 2 rullebaner.

Fagetatens vurdering: Tatt delvis til følge

Dok.nr. – avsender

556 – Laksevåg arbeidernesamfund

Tema

Byggesonen
Næring
Samferdsel

Bydel

Laksevåg

Beskrivelse

Ønsker et samlet tyngdepunkt i Indre Laksevåg og foreslår en utvidelse og sammenslåing av sentrumskjernene S13 og S14. Foreslår fjerning av industri/lagerområde på Laksevågneset. Ønsker at Laksevågneset blir regulert i en offentlig plan. Ønsker at framtidig bybane og bybanestasjoner skal implementeres i områdereguleringsplan for Loddefjord sentrum. Foreslår lokalsenter i framtidig bybanestopp på Nygård. Mener det må tegnes inn bybanetrase for strekningen Bergen sentrum – Loddefjord – Spelhaugen i KPA.

Fagetatens kommentar

For Laksevåg foreligger det et forslag til strategisk planprogram som viser fagetatens anbefaling for utviklingen. KPA er utformet i samsvar med denne.

Sentrumskjerner: Generelt er sentrumskjernene tenkt som det sentrale møtestedet for sitt nærområde, med urban utforming og åpne fasader. Hensikten er å konsentrere aktiviteten til ett sted, og ikke spre den på arealer som er for store i forhold til antall brukere i omlandet. Det forhindrer ikke at også områdene utenfor sentrumskjernen kan ha en urban utforming og åpne fasader, men at kravene om bymessighet er mindre strenge og at det legges større vekt på boliger og andre formål. De to sentrumskjernene anbefales derfor opprettholdt. For Nygård anbefaler vi at det ikke avsettes lokalsenter før lokalisering av evt. holdeplass for bybanen er avklart.

Forøvrig vises også til kommentarer gitt under dok.nr.887

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**562 – Lars Erik Grytdal****Tema**

Samferdsel

Bydel

Arna

Beskrivelse

Foreslår bro eller tunnel mellom Garnes og Festtangen. Da kan utbygging på Vårheia inngå i en etablering av et effektivt ringvegssystem og binde sammen det meste av bosettingen i Indre og Ytre Arna.

Fagetatens kommentar

Plan og bygningsetaten er i gang med en mulighetsstudie for gang- og sykkelbro over Arnavågen.

Fagetatens vurdering: Ikke relevant

Dok.nr. – avsender**563 – Lars Erik Grytdal****Tema**

Samferdsel

Bydel

Arna

Beskrivelse

Mener at undergangen under Arna jernbanestasjon er underdimensjonert. Foreslår at det bygges underganger nord-sør også ved endene øst og vest med oppgang til plattformen.

Fagetatens kommentar

Underganger under jernbanen hører ikke hjemme i kommuneplanens arealdel. Det pågår offentlig planarbeid for Indre Arna, hvor gangforbindelser i Arna vil bli nærmere vurdert.

Fagetatens vurdering: Ikke relevant

Dok.nr. – avsender**567 – Lars Erik Grytdal****Tema**

Samferdsel

Bydel

Arna

Beskrivelse

Det bør utredes et sidespor av jernbanen fra Arna til Åsane.

Fagetatens kommentar

Det er Bane NOR som har ansvar for å planlegge jernbanen.

Fagetatens vurdering: Ikke relevant

Dok.nr. – avsender**583 – Bård Magnus Fauske****Tema**

Samferdsel

Bydel

Bergenhus

Beskrivelse

Forslag om trase for bybanen fra Åsane, via Nordnes og Dokken samt Møhlenpris til Florida.

Fagetatens kommentar

Bybanetrasè fra sentrum til Åsane håndteres i egen planprosess.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**588 – NAF avd Bergen og omegn****Tema**

Samferdsel

Bydel**Beskrivelse**

NAF mener at et innfartsparkeringssystem bør bygges langs hovedårene inn til Bergen. Er bekymret for at planen vil gi en for sterk begrensning i mobilitet.

Fagetatens kommentar

- *Innfartsparkering som fremmer lett overgang til kollektive transportmidler har prioritet.*
- *Frikjøpsordninger for parkering i sentrale områder stiller krav til etablering nye offentlige parkeringsanlegg i den tette byen.*
- *Dette gir ryddige trafikkløsninger og er en utfordring kommunen må ta. Hvor og hvordan løses ikke i den overordnede kommuneplanens arealdel, men må følges opp etter KPA vedtak for å oppfylle kommuneplanens ambisjoner.*

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**770 – Geir Næss****Tema**Byggesonen
Samferdsel**Bydel**

Bergenhus

Beskrivelse

Strandens Grend Velforening ber om vern av Strandens grend, begrenset fortetting langs sjøen, bedre trafiksikkerhet, mer lokalmedvirkning og bedre allmenn tilgang til sjø og grønnstruktur. De mener at forslaget øker fortetningsgraden i området uten samtidig å velge en løsning som erstatter eksisterende motorvei med bybane og lokalvei. Området har allerede kjente problemer med støy og høy lokal luftforurensning. Mener at KPA forutsetter en dagløsning av bybanen, og at E39 må ledes unna bydelen i en forlenget Fløyfjellstunnel.

Fagetatens kommentar

Strandens Grend er vist som hensynssone kulturmiljø. Fortetting langs sjøen håndteres i reguleringsplaner for området.

Forlengelse av Fløyfjellstunnelen legges til grunn for videre planlegging av bybane i Sandviken. I oppfølgingen av kommuneplanens arealdel og føringer som gis i den, vil fortetting med kvalitet ha fokus.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**773 – Rune Tangen****Tema**

Samferdsel

Bydel

Bergenhus

Beskrivelse

Foreslår at det tilrettelegges for en fremtidig sentrumsring for Bybanen i KPA

Fagetatens kommentar

Uttalelsen er et innspill til bybaneløsninger. Resultatene vil kunne integreres i senere kommuneplanrullinger.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**838 – Sigve Hoff-Larsen****Tema**

Samferdsel

Bydel

Laksevåg

Beskrivelse

Mener at Storavannet terminal må bygges så stor at den kan være en fremtidig hovedterminal for Bergen Vest, Askøy og Sotra, og foreløpig sidestilt med Loddefjord terminal.

Fagetatens kommentar

Arealdisponering i området Storavannet og terminalfunksjoner ivaretas i omfattende planprosesser. Det henvises til disse. Resultatet av disse prosessene vil kunne integreres i senere kommuneplanrullinger.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**895 – Ketil Nummedal****Tema**

Samferdsel

Bydel**Beskrivelse**

Berømmer presentasjonen av planforslaget, spesielt Kartfortellingen. Mener planen mangler fokus på trafiksikkerhet. Foreslår konkret at det lages et eget dokument med fokus på trafiksikkerhet ved byfortetting. Mener randsoneområder mellom byfortettingssone og ytre fortettingssone bør begrenses. Foreslår en faset utbyggingsplan.

Fagetatens kommentar

Sonedelingen i KPA legger til rette for tette, mangfoldige kjerneområder og gradvis overgang til mindre tette og mer varierte områder utenfor kjerneområdene. Strukturen vektlegger gåbyen som hovedprinsipp og har som målsetting trafiksikre løsninger for alle trafikantgrupper. Trafiksikkerhet i form av veileder vil kunne være del av et program for byutvikling som utvikles som en oppfølging av arealdelen. KPA har et langsiktig tidsperspektiv. Detaljeringsgrad skal speile de intensjoner samfunnsdelen beskriver.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**896 – Kronstad Studiegruppe****Tema**Grønnstruktur
Samferdsel**Bydel**Bergenhus
Årstad**Beskrivelse**

Innspill om elektriske ferger/bybåter mellom Årstad, Laksevåg, Bergenhus og Sandviken, samt minibusser mellom bybåt-stopp og bybane. Foreslår at gjennomgangstrafikk på Danmarks plass legges i tunnel. Merknader til to grøntområder på Kronstad. Ønsker plan for planting av trær utenom selve bykjernen. Mener det må stilles høyere krav til drift og vedlikehold av gategrunn, fortau og plasser, dersom man skal oppnå økt gange og bruk av sykkel.

Fagetatens kommentar

Utslippsfri persontrafikk til sjøs følges opp i egen strategi for "bybane til sjøs". I pågående strategiarbeid for sjøfronten i Bergen sentrale deler vurderes strukturer som gir gode koplingspunkt mellom kollektivtrafikk på land og til vanns. Reduksjon i trafikkbelastning på Danmarks plass avhenger av omfattende prosesser om det totale samferdselsgrepet i Bergen.

KPA viderefører regulerte grøntområder. Byggesak på gnr. 162/1313 ligger i område regulert til bebyggelse i eldre plan, og er håndtert i egen saksbehandling i sak 201743652. Bnr. 110 og de deler av bnr. 1313 som ligger i forkant av hovedgården, er behold som grønnstruktur.

Gnr. 162/195 er avsatt som grønnstruktur i KPA. Eventuelle private planinitiativ på eiendommen må håndteres etter gjeldende forvaltningsregler.

Drift og utvikling av grønnstruktur, herunder bytrær, i et utvidet kompakt byområde, må håndteres

utenfor rammene av KPA.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender

911, 913, 915, 917 – Vidar Sætre

Tema

Byggesonen
Samferdsel

Bydel

Beskrivelse

Mener at planen ignorerer ulempene med eksisterende veganlegg i dagen. Mener også at eksisterende tettbygde områder er plassert i en for usentral sone enn det utnyttingsgraden tilsier. Foreslår at områder for fortetting bør tilfredsstille strenge støykrav. Savner to kollektivkorridorer: Mellom sentrum og direkte til den nye kollektivterminalen ved Storavatnet, og mellom Oasen og Sandsli. Mener blant annet at Mindeplanen må revideres.

Fagetatens kommentar

Det er avsatt støysoner rundt alle veger der det er relevant, og ny utbygging innenfor støysonene må ved reguleringsplan/byggesaksbehandling dokumentere at de tilfredsstiller støykravene.

Ved avgrensning av byggesonene er det ønsket framtidig tetthet som er avgjørende, og ikke tetthet i eksisterende bebyggelse. Eksisterende bebyggelse kan opprettholdes som i dag, og påvirkes ikke av krav til utnyttingsgrad for framtidig bebyggelse i samme sone.

Bybanen trasévalg til Fyllingsdalen er gjort gjennom egen reguleringsplan, som er vedtatt i bystyret. Den ble vedtatt før KPA ble lagt ut til høring. Avklaring av framtidige bybanetraséer vil også skje gjennom egne planprosesser.

Kollektivruter avgjøres ikke gjennom KPA, men gjennom egne planprosesser og i fylkeskommunens kollektivplanlegging. I kartet på side 38 er det strategiske temakartet supplert med prinsipp for kommunikasjon ut av Bergen kommune. Det strategiske temakartet er videreført og detaljert gjennom kommuneplankartet, og har ingen selvstendig juridisk betydning.

Byfortettingssonene er generelt avgrenset ut fra kriterier som gangavstand, gjeldende reguleringsplan, terrengforhold, eksisterende arealbruk m.v. Nærmere vurderinger om utbyggingsmuligheter må skje gjennom reguleringsplan.

Reguleringsplan for Mindemyren er vedtatt i Bergen bystyre, og endres ikke gjennom KPA. Gang-/sykkeltraseer fastsettes ikke gjennom KPA.

Fagetatens vurdering: Ikke tatt til følge

Dok.nr. – avsender
982 – Vidar Sætre

Tema
Samferdsel

Bydel

Beskrivelse

Kartvedlegg til innspill 911. Forslag til bybanetraseer på strekningen sentrum – Laksevåg – Nygård – Engdal – Kjøkkelvikdalen – Storavatnet terminal – Loddefjord.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender
983 – Vidar Sætre

Tema
Samferdsel

Bydel

Beskrivelse

Kartvedlegg til innspill 911. Forslag til bybanetraseer på strekningen sentrum – Gyldenpris – Oasen-Søreide - Sandslimarka

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender
1031 – Scala Retail Property AS

Tema
Bestemmelser
Samferdsel

Bydel
Åsane

Beskrivelse

Ønsker at bybanestopp legges mellom Gullgruven og Liavatnet. Foreslår også at det ikke gis rekkefølgekrav om at bybanen skal være bygget og satt i drift før tiltak kan fremmes.

Fagetatens kommentar

Planprosessen for bybane til Åsane og områdereguleringsplan for Nyborg vil avklare løsninger. For arealkrevende virksomheter som må flytte for gjennomføring av transformasjonsprosessen på Nyborg, har KPA angitt næringsområder på ulike steder for å imøtekomme noe av behovet for næringsflyttekjedene når kommuneplanens ambisjoner skal realiseres.

Fagetatens vurdering: Tas til orientering

Dok.nr. – avsender**1045 – Hordaland fylkeskommune****Tema**Diverse
Samferdsel**Bydel**

Bergenhus

Beskrivelse

Utval for kultur, idrett og regional utvikling behandlet saken i møte 23.1.2018. Utvalget mener planforslaget tar på alvor de store utfordringene knyttet til klima og miljø, men også folkehelse og endringer i befolkningsstruktur. De mener også at planforslaget legger opp til et skifte i arealplanleggingen som vil bidra til å nå mål om redusert klimagassutslipp og nullvekst i personbiltransporten. Ønsker at planen skal stille krav om at behov for areal til infrastruktur for kollektivtransport og sykkel skal vurderes i alle planer. De fremmer innsigelse knyttet til unntaksregelen for detaljhandel. Foreslår at universell utforming settes høyere på agendaen. Mener planen har solide bestemmelser og retningslinjer for kulturminner og kulturmiljø, men har likevel en innsigelse til at det ikke er vist hensynssone for Sandviksbukten og Skuteviken, for middelalderbyen og for automatisk fredete kirker, kirkesteder og kirkegårder. De mener også at automatisk fredete bygninger skal vises

Fagetatens kommentar

Hordaland fylkeskommune sine innspill er kommentert i vedlegg A.

Bestemmelser om handel samles i en ny bestemmelse § 21 Handel.

Hensynssone for Sandviksbukten og Skuteviken tas inn i plankartet. Fredete kirker, kirkesteder og kirkegårder innarbeides som hensynssoner.

Fagetatens vurdering: Tas delvis til følge.

Dok.nr. – avsender**1059 – Naturvernforbundet Hordaland****Tema**Bestemmelser
Grønnstruktur
Samferdsel**Bydel****Beskrivelse**

NVF støtter hovedstrategien i KPA. Reduksjon av skadelige utslipp og bevaring av biologisk mangfold må veie tyngst ved interessekonflikter. Mener at bygging av nye motorveier undergraver Gåbyen og kutt av utslipp. Foreslår at mesteparten av fortetting må skje på allerede bearbeidet, men dårlig utnyttet areal. Har konkrete forslag til grønn korridor, og bestemmelser blant annet om klimatilpasning (grønne tak), naturmangfold, parkering.

Fagetatens kommentar

KPA legger til rette for at alle senterområder i kommunen skal være kompakte, med sammensatte tilbud inkludert boliger tett inn mot sentrumskjernene.

Parkeringsplasser - anledning til å bygge få, og også frikjøpsmulighet. Dvs. boliger uten parkeringsplass, men ikke alle. Vesentlig færre plasser enn behov gir belastning på omkringliggende områder. Lavere krav for en del næringsbebyggelse. Tilsvarende som for sentrum. Sentrum har et eksisterende tilbud for besøksparkering i parkeringshus. De fleste sentrumskjernene mangler dette. Parkeringskrav kan løses som utbygging av parkeringshus med betaling, som er et effektivt kompromiss mellom å gi tilbud for

dem som trenger, gi grunnlag for streng styring med andre areal, og incentiv for å velge andre løsninger enn bil.

Nye kollektivtraseer må sikres i egne planprosesser, det er ikke et KPA-tema. Det er Hordaland fylkeskommune som har ansvar for kollektivtransporten. Flere stamruter har fortettingspotensial, og dette fordeler fortettingspresset.

KPA har 32 sentrumskjerner med tilhørende byfortettingssone. Det er ikke innført rekkefølgekrav til disse.

Kommuneplanen sikrer eksisterende grønnstruktur. Det er i tillegg lagt inn ny grønnstruktur etter utvalgte kriterier. Plan- og bygningsloven skal sikre forutsigbare prosesser for berørte parter, og arealformål gir rettigheter og plikter. Omgjøring av areal fra byggeområde til grønnstruktur bør i hovedsak skje gjennom reguleringsprosesser enn i overordnet kommuneplan. Bestemmelser til planen søker å bidra til å styrke fremtidig grønnstruktur og effektiv bruk av arealressursene.

Bygge boliger uten parkering: Krav til parkering er lavt, og i byfortettingssonem vil prosjekter kunne bygges slik at det er langt færre parkeringsplasser enn boenheter. Å åpne for vesentlig utbygging uten parkering vil i mange områder kunne gi stor tilleggsbelastning på nærliggende områder som kan få vesentlig økning i gateparkering. Ytterligere endringer i parkeringsbestemmelsene bør gjøres gradvis.

Kommuneplanen tar ikke konkret stilling til spørsmålet om en ny rullebane på flyplassen. Dersom dette blir aktuelt i framtiden må tiltaket gjennom en egen plan- og utredningsprosess.

Forslag til endringer i bestemmelsene er vurdert og delvis tatt til følge (bl.a. innspill til § 10). På generelt grunnlag påpekes at bestemmelsene også er bindende for enkelttiltak. De kan ikke gjøres treffsikre for alle situasjoner, og bør gi rom for et visst skjønn i enkeltsaker.

Fagetatens vurdering: Ikke tatt til følge
