

## 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:

- planprogrammet og oppstart planarbeid (delstrekning 1 og 3)
- oppstart detaljregulering (delstrekning 2) og utvidelse av planområdet (delstrekning 1 og 3)

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 planprogrammet og oppstart planarbeid

#### Offentlige instanser – delstrekning 1 og 3

Avsender	Uttalelse til planprogrammet	Uttalelse til planarbeidet	Dato
Helse Bergen		X	08.12.14
Sjøfartsmuseet	X		13.01.15
Vann- og avløpsetaten, Bergen kommune		X	16.01.15
Avinor	Ingen merknad	Ingen merknad	16.01.15
Statsbygg	X	X	19.01.15
Fylkesmannen i Hordaland	X	X	20.01.15
Byantikvaren, Bergen kommune		X	20.01.15
Direktorat for mineralforvaltning	Ingen merknad	Ingen merknad	21.01.15
Byrådsavdeling for barnehage og skole, Bergen kommune	X	X	21.01.15
Statens vegvesen	X	X	22.01.15
ROM Eiendom (NSB)	X	X	22.01.15
Norges vassdrags- og energidirektorat	Ingen merknad	Ingen merknad	22.01.15
BKK Varme	X	X	22.01.15
BKK Nett	X	X	22.01.15
Etat for helsetjenester, Bergen kommune		X	22.01.15

Forsvarsbygg	X		22.01.15
Grønn etat, Bergen kommune		X	23.01.15
Trafikketaten, Bergen kommune	X	X	23.01.15
Bjørgvin bispedømeråd	X	X	23.01.15
Jernbaneverket	X	X	23.01.15
Hordaland Fylkeskommune	X	X	03.02.15

### **Helse Bergen, 13.01.2015**

#### Til planarbeidet

Helse Bergen er positiv til forbedret kollektivtrafikk til Haukeland sykehus. Forhold som kan ha betydning for valg av trase:

- Barne- og ungdomssenteret: Energibrønner for forsyning av varme og kjøling ligger under det delvis realiserte barne- og ungdomssenteret. Brønnene kan ikke repareres eller suppleres i ettertid og vil være ømfintlige for rystelser.
- Forholdet til intern logistikk: Sykehuset starter nå et arbeid med vurdering av logistikk rundt varetransport til sykehuset.
- Inngang til bybanen: Helse Bergen ønsker ikke primært å ha stor fremmedtrafikk i sentrale deler av området. Haukeland sykehus ønsker å delta i denne prosessen.
- Anleggsfasen: Det er viktig å ivareta sykehusets drift i anleggsfasen

#### **Fagetatens kommentar:**

#### Planarbeidet

*Uttalelsen tas til etterretning. Undervegs i planarbeidet har Berge kommune og konsulent hatt flere møter med prosjektkontoret ved Haukeland Universitetssykehus om trasévalg, plassering av holdeplass og oppganger. Haukeland Universitetssykehus har bidratt med innspill og informasjon om infrastruktur og planer for sykehuset.*

### **Sjøfartsmuseet, 15.01.2015**

#### Til planprogrammet

Ved evt utfylling i Store Lungegårdsvann må det gjøres vurderinger i medhold av Lov om kulturminner §§9, 10 og 14 av registrerte skipsfunn. Registreringer og skipsfunn som ble gjort i forbindelse med planer for Ulrikstunellen og utfylling i Store Lungegårdsvann er ikke lagt inn i Askeladden.

#### **Fagetatens kommentar:**

#### Planprogrammet

*Utredning av kulturminner inngår i arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning. Presisering er tatt inn i planprogrammet kap 5.3. Utredningstema nr 2 "Kulturminner": Det må utredes hvilke konsekvenser traséen vil få for store Lungegårdsvann og marine kulturminner.*

*Uttalelsen er fulgt opp opp i det videre planarbeidet.*

### **Vann- og avløpsetaten, 16.01.2015**

#### Til planarbeidet

VA etaten har ingen merknader som har betydning for valg av trasévariant, men ber om at det ved endelig plassering av trasé tas hensyn til eksisterende hovedanlegg der det er mulig. Bygging av Bybanen gir utfordringer, men også åpner for nye muligheter for framtidige anlegg. Det må utarbeides VA-rammeplan som en del av reguleringsplanen. Det er viktig at VA-etaten kommer tidlig med i planleggingen.

Særlig forhold for delstrekning 1:

- Konflikt med sjøledninger som føres i land langs Store Lungegårdsvannet og hovedavløpsanlegg på Nygårdstangen.
- Møllendalselven har i dag for liten kapasitet til overvannshåndtering. Evt. kryssing av elven må ta hensyn til dette.

Særlig forhold for delstrekning 3:

- Konflikt med eksisterende hovednett for vann og avløp.
- Bybanetraséen går under eksisterende overføringstunnel/drikkevannsbasseng gjennom Løvstakken.
- Renneberg vannbasseng ligger innenfor varslingsområdet.

**Fagetatens kommentar:**

Planarbeidet

*Uttalelsen er tatt til etterretning og er fulgt opp i planarbeidet. Utarbeiding av VA-rammeplan inngår i reguleringsplanarbeidet. Vann og avløpsetaten har deltatt i arbeidsgruppe for prosjektet.*

**Statsbygg, 19.01.2015**

Til planprogrammet

1. I planprogrammet kapittel 2.3 "Andre vedtatte planer for området" må reguleringsplan for Møllendal øst tas inn.
2. Ved vurdering av plassering av holdeplass i Møllendal er det viktig at konsekvenser for byutvikling og gangavstand for målgrupper blir tilstrekkelig belyst.
3. Alternative traseer for sykkel bør kartlegges og utredes.

Til planarbeidet

Statsbygg sine interesser er særlig knyttet til Høyskolen (HIB) på Kronstad og den nye Kunst- og designhøgskolen som er under bygging i Møllendal. Holdeplassen på Kronstad ønskes etablert så nær HIB som mulig.

I reguleringsplanbestemmelsene for Møllendal øst er det stilt krav til ferdigstilling av gang- og sykkelveger og offentlige torg senest når bybanen settes i drift. Statsbygg forutsetter at disse rekkefølgebestemmelsene og gjeldende formålsgrenser blir videreført i områdereguleringsplanen for bybanen.

Statsbygg vektlegger også en god og sikker sykkeltrase fra Nonneseter til Kronstad og videre sørover, sykkeltilkomst til holdeplassene og sykkelparkering.

**Fagetatens kommentar:**

Planprogrammet

*Til pkt 1) Nytt avsnitt er tatt inn i planprogrammet under kapittel 2.3: **Reguleringsplan for Møllendal øst** (2010). Reguleringsplanen for Møllendal øst omfatter østsiden av Møllendalselven i Møllendal. Formålet med planen er å tilrettelegge for utvikling av Møllendal som en ny og attraktiv bydel, med offentlige byrom og gater/gangveger, ny kunsthøgskole og bolig- og næringsbebyggelse. Reguleringsplanen for Møllendal øst viderefører hovedtrekkene i kommunedelplanen for Store Lungegårdsvann med Møllendalsvegen bybane langs Kronstadsporet med tilhørende holdeplass/byrom og tilknytning mot øvrige byrom.*

*Til punkt 2) Byutvikling og konsekvenser for gangavstand ved holdeplasser vil bli belyst, jmfør planprogrammet, avsnitt 5.2.2 Holdeplasser og 5.2.7 Trafikksystemet.*

*Til pkt. 3) Kartlegging av ulike prinsipper og traséer for hovedsykkelvei og undersøkelse av evt konflikter eller felles løsninger er ivaretatt i planprogrammet avsnitt 5.2.7.*

### Planarbeidet

Merknaden er fulgt opp i reguleringsplanarbeidet. Bergen kommune har hatt dialog med Statsbygg om løsningene for Møllendal og for Kronstad.

## **Fylkesmannen i Hordaland, 20.01.2015**

### Til planprogrammet

- Fylkesmannen finner det naturlig at det i planarbeidet utredes muligheter for at Løvestakktunnelen stenges for biltrafikk, og forbeholdes kollektivtransport/annen miljøvennlig transport når hovedveisystemet fra Sandeidet til Liavatnet er ferdigstilt og bybane til Spelhaugen er operativ.
- Håndtering av masseoverskudd må inngå i planleggingen.

### Til planarbeidet

Fylkesmannen ser positivt på at det nå startes opp planarbeid for strekningen. Det bør legges stor vekt på hvordan området ved Haukeland sykehus skal betjenes og løsninger som fører til overgang fra bil til bane. Når det legges til rette for kollektiv-knutepunkt ved Oasen må parkeringsdekningen her reduseres. Det vil ikke være formålstjenlig å etablere innfartsparkering i dette knutepunktet.

### **Fagetatens kommentar:**

### Planprogrammet

Iht til planprogrammet pkt 5.2.10 skal det vurderes hvordan masser fra tunnelene kan deponeres. Videre avklaring av kollektivsystemet i Bergen vest, herunder Løvestakktunnelen, vil bli gjort i arbeidet med Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

### Planarbeidet

I arbeidet med vurdering av trasé og plassering av holdeplass og oppganger, har betjening av områdene ved Haukeland sykehus vært et viktig kriterium. Planforslaget gir mulighet for å bygge en eller to oppganger fra den underjordiske holdeplassen ved Haukeland. Ved kollektivterminalen på Oasen tilrettelegger planforslaget for kyss-og-kjør, drosjeplasser og sykkelparkering. Planforslaget legges ikke til rette for innfartsparkering i Fyllingsdalen.

## **Byantikvaren, 23.01.2015**

### Til planoppstart

#### **Delstrekning 1**

Byantikvaren mener at bybane gjennom planområdet kan løses på måter som er akseptabelt for kulturminner og kulturmiljø. Det er viktig at man unngår de største kulturminnekonfliktene i planområdet.

Det foreligger kulturminnegrunnlag som dekker området fra Nonneseter til Møllendal og Haukeland sykehus. Byantikvaren ønsker å utarbeide kulturminnegrunnlag for det resterende området på Kronstad som mangler dokumentasjon.

Viktige områder er:

- Fløen/Møllendal/Årstad med potensiale for funn av automatisk fredede kulturminner
- Fløen har viktige bygningsmiljø
- På Møllendal er det flere kulturminner knyttet til industri og gravplassen
- Byantikvaren kan akseptere en mindre utfylling i Store Lungegårds vann
- Ved Haukeland sykehus må plassering av holdeplass tilpasses viktige kvaliteter i området

#### **Delstrekning 3**

Byantikvaren utarbeider kulturminnegrunnlag for områdeplanen for sentrale deler av Fyllingsdalen. Området for dette kulturminnegrunnlaget dekker området som blir berørt av bybanen. Byantikvaren ønsker også å utarbeide kulturminnegrunnlag for området rundt det planlagte tunnelinnslaget på Mindemyren.

### **Fagetatens kommentar:**

Utredning av kulturminner inngår i planarbeidet. Det har vært møter med byantikvaren og konfliktpunkter er søkt løst undervegs i planarbeidet.

## Byrådsavdeling for barnehage og skole, 21.01.2015

### Til planprogrammet

Det må vurderes hvilke konsekvenser bybanen/bybanestopp vil ha for eksisterende barnehager og skoler:

- Delstrekning 1: Haukeland skole, Gimle oppvekstun og Kronstad skole.
- Delstrekning 2: Minde skole
- Delstrekning 3: flere barnehager og grunnskoler

Bybanene må utformes med tanke på sikkerhet for barn og unge i både barnehage- og skolealder. Dette gjelder utforming av bybanetraséen, holdeplasser og innvendig utforming

### Til planarbeidet

- a. Økt boligbygging og fortetting langs traseen vil kunne gi økt etterspørsel etter sosial infrastruktur, som barnehager og skoler. Det er derfor viktig med tilstrekkelig kapasitet i barnehager og skoler.
- b. Det er ønskelig med barnehager og skoler tett opp mot knutepunktene og i nærheten av holdeplasser.
- c. Det er ønskelig å utvikle skolene som nærmiljøanlegg med varierte tilbud og aktiviteter, jmfør målsetting i gjeldende barnehage- og skolebruksplan. Bybanen vil kunne fungere som en viktig transportmulighet i realiseringen av dette.
- d. Mindemyren reguleringsplan er allerede vedtatt. Behovet for barnehage og skoletomter er tenkt fulgt opp gjennom private reguleringsplaner.
- e. Generelt er det viktig at bybanen utformes med tanke på sikkerhet for barn og unge i både barnehage- og skolealder.

Byrådsavdeling for barnehage og skole ønsker å være involvert i det videre planarbeidet

### **Fagetatens kommentar:**

#### Planprogrammet

*Konsekvenser for barnehager og skoler i nærmiljøet vil bli utredet som del av planarbeidet, jmfør planprogrammet pkt 5.3, utredningstema 4 «Nærmiljø».*

*Følgende presiseringer er gjort i planprogrammet avsnitt 5.2.6:*

- *Viktige tema som må vurderes i det videre arbeidet: Trafikksikkerhet for myke trafikanter (punktet er lagt til oppstillingen).*
- *Hvilke konsekvenser Bybanen kan ha for trafikksikkerhet skal kartlegges og beskrives med fokus på myke trafikanter, herunder også barn og unge. Dette gjelder utforming av bybanetraséen, kryssløsninger og holdeplasser. Universell tilgjengelighet vil også være et tema i disse vurderingene.*

#### Planarbeidet

*Uttalelsen følges opp i planarbeidet, med unntak av punktene som må følges opp i andre planarbeider. I planarbeidet for Bybanen er punkt b) fulgt opp i vurderinger og løsninger for tilgjengelighet til målpunkt. Punkt e) er fulgt opp i arbeidet med universell utforming og sikkerhet og vil bli arbeidet videre med i prosjekteringsfasen. Punkt a, c og d må følges opp i andre planarbeider.*

## Statens vegvesen, 22.01.2015

### Til planprogrammet

- Banen vil krysse viktige vegforbindelser i plan. Dette er kritiske punkt i forhold til kapasitet og sikkerhet, som må utredes i planarbeidet.
- Alle signalanlegg skal godkjennes av Vegdirektoratet før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, jamfør håndbok N303.

### **Delstrekning 1**

Statens vegvesen mener det er et bra planprogram som er utarbeidet. Planprogrammet må beskrive mer tydelig at sykkelvegen mellom Bergen sentrum og Kronstad må kobles til det overordnede sykkelvegnettet i området/sykkelsystemet på Mindemyren.

### **Delstrekning 3**

Statens vegvesen har ingen merknader til silingen som er foreslått i planprogrammet.

Det må vurderes om en evt rømningstunnel mellom Fyllingsdalen og Minde kan tilrettelegges for syklister (og evt. fotgjengere). Statens vegvesen oppfatter planprogrammet slik at en skal vurdere og evt. inkludere sykkeløsning der dette er naturlig langs/nær traséen.

### Til planarbeidet

### **Delstrekning 1**

Varslingslinjen må utvides ved Kronstad/Inndalsveien for å få plass til både bane, sykkel og gangvegssystem og byttepunkt mellom buss og bane. Sykkeltraséen fra sentrum må krysse Inndalsvegen under eller over Inndalsvegen.

### **Delstrekning 2 Mindemyren** (til teknisk forprosjekt)

- Områdeplanen for Mindemyren regulerer ikke midlertidige anleggsområder langs bybanetraseen.
- Er krysset Kanalveien/Minde allé stort nok til å sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper?
- Områdeplanen for Mindemyren sikrer ikke nok areal til universelt utformede bussholdeplasser langs bybanetraseen, dersom det blir behov for å endre holdeplassene fra kantstopp til bussholdeplasser med lomme.

### **Fagetatens kommentar:**

#### Planprogrammet

*Vurdering av kapasitet og sikkerhet er i ivaretatt i planprogrammet pkt 5.2.6 Trafikksystem.*

*Følgende legges til punkt 5.2.6 i planprogrammet: Alle signalanlegg skal godkjennes av Vegdirektoratet før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, jamfør håndbok N303. Kapasitet i krysset Kaigaten/Strømgaten og evt konsekvenser/tiltak skal utredes i kommunedelplanen for kollektivsystemet mot vest og koordineres med reguleringsplanen for Bybanen.*

*Planlegging av sykkeltrasé mellom Kronstad og sentrum inngår i planarbeidet. Følgende er lagt til i planprogrammet avsnitt 5.2.7: Sykkelvegen skal kobles på det overordnede sykkelvegnettet. Det må vurderes om en evt rømningstunnel mellom Fyllingsdalen og Minde kan tilrettelegges for syklister og evt. fotgjengere.*

*Sykkelvegen over Mindemyren og frem til Inndalsvegen er en del av reguleringsplanen for Mindemyren.*

#### Planarbeidet

*Planforslaget omfatter sykkelveg fra Kanalvegen til Kronstad. Bergen kommune har arbeidet tett med Statens vegvesen om løsninger i prosjektgruppen for Bybanen og i arbeidsgruppe.*

*Med bakgrunn i innledende arbeid med teknisk forprosjekt for Mindemyren er det også varslet oppstart av planarbeid og utarbeidet planforslag for delstrekning 2, Mindemyren. Problemstillingene på Mindemyren er håndtert i planarbeidet for delstrekning 2.*

## ROM eiendom, 22.01.2015

### Til planprogrammet

Planene som nå legges sees på i et framtidsrettet, bærekraftig perspektiv:

- Det er viktig å se bybaneplanene i sammenheng med KVVU-arbeidet for ny godsterminal
- Planene må ha fleksibilitet til å få til både gode bybanelinjer og en mulig flytogforbindelse
- Mellom Fløen og Kronstad anbefales en løsning der bybanen legges øst for dagens tunnel for Kronstadsporet. Kronstadsporet bør beholdes mulig passasjerforbindelse mot Flesland og eventuelt sykkeltrasé, dersom flytog ikke blir realisert.
- Bybaneplanen må ikke kobles opp mot hurtig frigivelse av Mindeterminalen på en slik måte at byutvikling på Nygårdstangen forsinkes med mange tiår. ROM eiendom mener det er mest realistisk å gjennomføre et mindre omfang av kortsiktige tiltak på Nygårdstangen. Nygårdstangen vil da sammen med Mindemyren, gi tilstrekkelig kapasitet inntil en ny terminal er bygget ut.

Til pkt 2.4.2 i planprogrammet: Effektivisering av godsterminalen på Nygårdstangen. Realitetene i KVVU-oppdraget kommer ikke klart nok fram. Det må presiseres at Samferdselsdepartementet også vil ha vurdert behov for persontogtrafikk knyttet til nye spor til godsterminalen, eksempelvis mulig flytog.

Til pkt 4.1 Mål og hovedproblemstillinger. Forslag til nytt punkt:

Vektlegge fleksibilitet i planene slik at ikke bybanen hindrer muligheten for en hurtig togforbindelse mellom Bergen stasjon og Kronstad og videre mot Flesland.

Til pkt 5.2 Viktige utredningstema. Forslag til nytt punkt:

Koordinering mot øvrig overordnet planarbeid. ROM eiendom mener dette ikke er godt nok ivare tatt.; spesielt på KVVU arbeidet med ny godsterminal sett i sammenheng med ny regional havn for Bergensområdet.

Til pkt 5.2.7 Sykkel.

Planarbeidet bør ikke basere seg på Kronstadsporet, men utrede flere sykkeltraséer som alternativ til Kronstadsporet.

Til pkt 5.3 Konsekvensutredning KU

Som del av lokal og regional utvikling, bør det også utredes hvordan de ulike alternativene lar seg kombinere med mulighet for flytog til Flesland og konsekvensene for mulig byutvikling rundt holdeplassene.

Til pkt 6.3

I tillegg til samarbeid med Jernbaneverket bør det samarbeides tett med NSB konsernet. ROM Eiendom eier betydelige arealer på Bergen stasjon, Nygårdstangen, Mindemyren og Kronstad.

ROM Eiendom mener det er viktig at Bergen kommune i planleggingen av nye bybanetraséer legger til rette for både gode bybanelinjer og en mulig flytogforbindelse. Planer som fremmes for bybanen bør derfor ikke hindre åpenbare muligheter for å få til begge deler. ROM Eiendom foreslår hvordan toglinje bybane, og nødvendig areal til gående og syklende kan løses og vurderes nærmere i planarbeidet.

### **Fagetatens kommentar:**

*Tekst om KVVU'en i planprogrammet avsnitt 2.4.3 er erstattet av følgende tekst:*

*Arbeidet med Konseptvalgutredning (KVVU) for logistikknutepunkt i Bergensregionen er igangsatt på bestilling fra Samferdselsdepartementet. KVVUen består av tre hoveddeler:*

1. Behovsanalyse
2. Strategidokument
3. Konseptanalyse

*I følge strategidokumentet for KVVU Logistikknutepunkt for Bergensregionen er det opprinnelig to utredningsbehov som ligger til grunn for oppstarten av KVVU'en: Dette er 1) Godsterminal for jernbane og 2) Godshavn for Bergensområdet. Med utgangspunkt i mandatet/bestillingen fra samferdselsdepartementet er det prosjektutløsende behovet for KVVU'en formulert: "Bergensregionen er i sterk vekst. Godsterminalen på Nygårdstangen har i dag begrensede arealer og begrenset kapasitet til å*

*møte den forventede og ønskede veksten i godstransport på jernbanen. Terminalene båndlegger sentrale arealer for byutvikling i Bergen. For å håndtere fremtidig vekst i godstransport er det behov for et logistikknutepunkt med tilstrekkelig kapasitet, som bidrar til bærekraftig areal- og transportutvikling i Bergensregionen".*

*Kartlegging av ulike prinsipper og traséer for hovedsykkelvei og undersøkelse av evt konflikter eller felles løsninger er ivaretatt i planprogrammet avsnitt 5.2.7.*

*Avsnitt 6.3. Følgende presisering er lagt til i planprogrammet: Det legges opp til et tett samarbeid med berørte offentlige instanser, andre infrastruktureiere og grunneiere som blir direkte berørt.*

*Utredning av Flytog mellom Åsane og Oasen/Flesland inngår ikke i dette planarbeidet. Bergen kommune har i planarbeidet for Bybanen og i forbindelse med andre planarbeider (Mindemyren) dialog og samarbeid med Jernbaneverket angående jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg og innretninger og evt endringer av denne.*

## **BKK Varme, 22.01.2015**

### Til planprogrammet

Et bærende prinsipp må være at bybane og fjernvarme kan utvikles til beste for både eiere, miljø og samfunn. I dette ligger det også at hensynet til økonomi må tas med i vurderingen:

- I kapittel 5 "Plan og utredningstema" er eksisterende infrastruktur under bakken begrenset omtalt. BKK ønsker å delta i prosessen med vurdering av konsekvenser.
- Avsnitt 5.3 Konsekvensutredning. Under Investering og driftskostnader er det ikke tatt med at det skal gjøres vurderinger av forsyningssikkerhet for fjernvarme ved evt flytting av ledningsanlegg.
- Avsnitt 6.3 "Opplegg for medvirkning". Her bør det legges til at planarbeidet for bybanetrasé gjøres i tett samarbeid med alle infrastruktureiere i planområdet.

### Til planoppstart

BKK ønsker å vurdere muligheten for å bygge fjernvarmeledning parallelgående service- og rømningstunneler. BKK ber om dialog for vurdering av muligheter når trasevalg foreligger.

### **Delstrekning 1**

- Strekningen Nonneseter – Fløen/Møllendal: Dersom hovedledningen for fjernvarme langs Store Lungegårdsvann må flyttes, vil konsekvensen være at alle bygg i sentrum tilknyttet fjernvarme vil være uten varmt tappevann og varme i omleggingsperioden, og kostnadene vil være betydelige.
- På strekningen sør for Amalie Skram skole til Nonneseter er det kun mulig å finne gode løsninger ved involvering og tett samarbeid.
- På strekningen Fløen/Møllendal – Kronstad kan alle traséalternativene få konsekvenser for fjernvarmeledningen.
- Eventuelle omlegginger av Fjernvarmenettet kan kun gjennomføres fra midten av mai til midten av september.

### **Delstrekning 3**

- Hovedlinjen for fjernvarme til sentrum går langs Fjøsangerveien og videre i Conrad Mohrs vei og Kanalveien. Dersom ledningen flyttes, vil konsekvensen være at alle bygg nord og øst for dette punktet som er tilknyttet fjernvarme, vil være uten varmt tappevann og varme i omleggingsperioden, og kostnadene vil være betydelige.
- Ved tunnelinnslaget på Mindemyren vil det kun være mulig å finne gode løsninger ved involvering og tett samarbeid.

### **Fagetatens kommentar:**

### Planprogrammet

*Merknaden til kapittel 5 "Plan og utredningstema" er ivaretatt i avsnitt 5.2.9.*

*Følgende presisering er lagt til i planprogrammet:*

- *avsnitt 5.3, pkt 6 Investerings- og driftskostnader: Vurdering av forsyningssikkerhet for elektrisk energi og fjernvarme ved flytting av kabler og ledningsanlegg.*
- *avsnitt 6.3. Det legges opp til et tett samarbeid med berørte offentlige instanser, andre*



infrastruktureiere og grunneiere som blir direkte berørt.

#### Planarbeidet

Fjernvarmledningen på delstrekning 1 og på Mindemyren (delstrekning 2 og delvis delstrekning 3) vil bli berørt av bybanetraséen. Bergen kommune, BKK varme og Bybanen Utbygging har undervegs i planarbeidet hatt dialog om løsningene for fjernvarmetraséen i permanent situasjon og i anleggsfasen. På møter om delstrekning 1 har også Jernbaneverket deltatt.

### **BKK Nett, 22.01.2015**

#### Til planarbeidet

Eiendommer som ligger over mulige tunneltraséer kan få restriksjoner med hensyn til tiltak i grunnen. BKK nett trenger å få vite nærmere hvilke typer restriksjoner og for hvor store områder restriksjonene vil gjelde, før de kan uttale seg om mulige virkninger. BKK har to transformatorstasjoner innenfor planområdene.

Der traséen planlegges som daglinjestrekning vil den komme i konflikt med BKKs forsyningsanlegg. BKK ber om at alle høyspenningsanlegg tas hensyn til i det videre planarbeidet (er vist i kartvedlegg fra BKK). Herunder bør det også tas hensyn til at rystelser i grunnen kan forårsake skader.

BKK gjør spesielt oppmerksom på høyspenningsanleggene som inngår i transmisjonsnett. Plantiltak som medfører behov for utkoblinger eller sikringstiltak kan være svært komplisert og kostnadskrevenende. Det er restriksjoner knyttet til hvilke perioder av året evt utkoblinger kan foretas.

Ved flytting eller omlegging av nettanlegg vil det påløpe store kostnader. Evt flytting av anlegg bygget etter anleggskonsesjon krever at Norges vassdrags- og energidirektorat gir konsesjon for tiltaket.

#### Til planprogrammet

Ved innregulering av likerettstasjonene for strømforsyning til Bybanen må det tas hensyn til behovet for fremføring av nødvendige høyspenningskabler. På noen deler av strekningen kan det bli behov for å avsette plass til fremføring av høyspenningskabler innenfor området som skal reguleres.

#### **Fagetatens kommentar:**

##### Planprogrammet.

Følgende presisering er tatt inn i planprogrammet avsnitt 5.2.9: Det må avklares om det er behov for fremføring av nødvendige høyspenningskabler til forsyning av likeretterstasjonene.

##### Planarbeidet

Uttalelsen er tatt til etterretning. Bergen kommune har hatt møte med BKK Nett om aktuelle problemstillinger undervegs i planarbeidet.

### **Etat for helsetjenester 22.01.2015**

#### Til planarbeidet

Fremtidig depot må lokaliseres slik at en unngår støyproblemer på eksisterende/fremtidig bebyggelse. Langs Store Lungegårdsvann anbefaler Helsetaten at bybanen kommer på innsiden av eksisterende turvei.

#### **Fagetatens kommentar**

Uttalelsen er tatt til etterretning. Reguleringsplanen regulerer midlertidige rigg- og anleggsområder som er nødvendig for å bygge Bybanen. Dette omfatter også areal til midlertidig masselagring og mulighet for steinknuseverk. Som del av planarbeidet er det også utarbeidet en miljøoppfølgingsplan som vil bli komplettert i prosjekteringsfasen og lagt til grunn for anleggsarbeidene. Støy i anleggsfasen vil bli håndtert iht gjeldende regelverk.

## **Forsvarsbygg 07.01.2015**

### Til planarbeidet

Forsvarsbygg har interesser i planområdet for delstrekning 3. Forsvarsbygg har foreløpig ingen konkrete merknader, men ber om å bli holdt orientert.

### **Fagetatens kommentar**

*Uttalelsen tas til orientering.*

## **Grønn etat, 23.01.2015**

### Til planoppstart

#### **Delstrekning 1**

Det må opprettholdes et belte med grønnstruktur langs Store Lungegårdsvann. Beltet (Lungegårdsparken) må ha en bredde som minst tilsvarende dagens situasjon, og det må opprettholdes en gruset turvei i tillegg til separat gang- og sykkelvei.

Jonas Lies vei, mellom Haukeland og Årstad Kirke har funksjon, som tilkomstvei for turgåere på vei til Montana og Ulriken. Dersom det velges en bane-trasé som går i dagen her, må forholdene for fotgjengere ivaretas på en god måte.

#### **Delstrekning 3**

For strekningen som vil gå i dagen langs Hjalmar Brantings vei, bør det tilstrebes grønne sidearealer tilsvarende dagens situasjon. På strekningen fra Oasen til Spelhaugen er det viktig å ivareta og eventuelt videreutvikle rekreasjonsmulighetene i grøntdraget som strekker seg fra Kroatjønnveien /Hjalmar Brantings vei og nordover mot Lauvåstjørna. I rekreasjonssammenheng vil en bybanetrasé til Spelhaugen være positivt, da dette kan vil bidra til økt bruk av Kanadaskogen som friluftsområde.

### **Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er fulgt opp i planarbeidet. Hensynet til landskap, grønnstruktur og rekreasjon vil bli fulgt opp i planarbeidet. Formålslinjer og bestemmelsene for reetablering av parken er utarbeidet i samarbeid med Grønn etat.*

## **Trafikketaten, 23.01.2015**

### Til planprogrammet

- Trafikksikkerhet må være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt med fokus på myke trafikanter.
- Kostnadene med omlegging/endring av kommunale veger må tas med i prosjektet.

### Til planoppstart

- Det må planlegges gode løsninger for gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttes omkringliggende gang- og sykkelveger. Ved kryssing av gang- sykkelveg bør det vurderes etablering av underganger / broer. Konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold, skal komme tydelig frem i planen.
- Det må også tilrettelegges for både for sykkel- og innfartsparkering i forbindelse med bybanestopp.
- Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser. Eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.
- Deler av planområdet ligger innenfor utvidelsen av boligsonen for parkering.
- Trafikketaten forutsetter at omlegging av kommunale veger i forbindelse med planarbeidet gjøres i samråd med vegmyndighetene. Kostnadene med omlegging/endring av kommunale veger må tas med i prosjektet.

**Fagetatens kommentar:**

Planprogrammet

Følgende presiseringer er gjort i planprogrammet avsnitt 5.2.6. "Viktige tema som må vurderes i det videre arbeidet":

- Trafikksikkerhet for myke trafikanter (punktet er lagt til opplistingen).
- Hvilke konsekvenser Bybanen kan ha for trafikksikkerhet skal kartlegges og beskrives med fokus på myke trafikanter, herunder også barn og unge. Dette gjelder utforming av bybanetraséen, kryssløsninger og holdeplasser. Universell tilgjengelighet vil også være et tema i disse vurderingene.

Kostnader med omlegging/endring av kommunale veger inngår i investeringskostnader (Anslag), jmfør avsnitt 5.3 utredningstema «Investerings- og driftskostnader».

Planarbeidet

Det legges ikke til rette for innfartsparkering i forbindelse bybanestopp. De andre punktene i uttalelsen er fulgt opp i planarbeidet.

**Bjergvin bispedømeråd, 23.01.2015**

Til planprogrammet

Dei tre trasévariantene forbi Haukeland Sykehus vil i ulik grad få konsekvenser for gravplassen på Møllendal.

Til planoppstart

Avsender ber kommunen ha tett dialog med Bergen kirkelige fellesråd/Akasia som forvalter gravplassene i kommunen. Ved anlegg av nye gravplasser er det krav om en buffersone mellom gravplassareal og naboskap. En tilsvarende buffersone bør en også ha når det er endringer i naboskapet til gravplassen. Videre skal gravplass skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.

**Fagetatens kommentar**

Planprogrammet

Konsekvenser for Møllendal kirkegård vil bli utredet og vurdert i konsekvensutredningen, som del av nærmiljø og evt delvis som del av kulturmiljø. I pkt 3.4 i planprogrammet er følgende tekst lagt til: "Konsekvenser for kirkegården på Møllendal og mulige løsninger vil være et viktig tema når varianter skal vurderes".

Planarbeidet

Bergen kommune har hatt dialog med Kirkelig fellesråd/Akasia om grunnforhold, trasévalg og løsninger for å ivareta gravplassen. Alternativet med sykkelveg gjennom Møllendal vil beslaglegge parkeringsplasser ved Møllendal Kapell.

## Jernbaneverket, 23.01.2015

### Til planprogrammet

Jernbaneverket har i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune igangsatt mulighetsstudie som skal vurdere om dagens kapasitet ved Mindemyren kan erstattes på eller ved Nygårdstangen terminal. Planprogrammet må fastsette hvilke ytterligere utredninger som må gjøres for å kunne flytte kapasitetsreserven ved Mindemyren til eller ved Nygårdstangen.

Jernbaneverket bygger ny jernbanetunnel gjennom Ulriken fra Arna til Fløen. Prosjektet inkluderer utbedring av infrastruktur mellom Fløen og Bergen stasjon. Planprogrammet må fastsette hvilke utredninger som må gjøres for å sikre at bygging av bybane mot vest kan gjennomføres samtidig med bygging av tunnelen og tilhørende infrastruktur.

Dersom det ikke er mulig å erstatte Mindemyren, kan ikke Jernbaneverket frigi terminalen innenfor de tidsrammer som bygging av bybane mot vest forutsetter. Konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet vil da kunne bli førende for om og når det er mulig å frigi både Nygårdstangen og Mindemyren terminal.

### **Fagetatens kommentar**

#### Planprogrammet

*Følgende presiseringer er gjort i planprogrammet avsnitt 2.4.3:*

- *Konseptvalgutredningen er ventet ferdigstilt i løpet av høsten 2015 før den gjennomgår KS1 og regjeringen gjør vedtak.*
- *Jernbaneverket har i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune igangsatt mulighetsstudie som skal vurdere om dagens kapasitet ved Mindemyren kan erstattes på eller ved Nygårdstangen terminal. Bergen kommune vil i samarbeid med Jernbaneverket avklare hva som videre må til for å kunne frigjøre Kronstadsporet og godsterminalområdet på Mindemyren.*

*Nytt avsnitt under kap 2. Pågående planer og utredninger. **Jernbanetunnel gjennom Ulriken***  
Jernbaneverket bygger ny jernbanetunnel gjennom Ulriken fra Arna til Fløen. Prosjektet inkluderer også utbedring av infrastruktur mellom Fløen og Bergen stasjon. Planarbeidet for Bybanen vil vurdere hvilke tiltak som må gjøres for å sikre at bygging av bybane mot vest kan gjennomføres samtidig med bygging av tunnelen og tilhørende infrastruktur for Arnatunnelen.

#### Planarbeidet

*Jernbaneverket har startet opp reguleringsplan for effektivisering av godsterminalen på Nygårdstangen for bla å legge til rette for å flytte aktiviteten fra terminalen på Mindemyren til Nygårdstangen. Planforslagene for godsterminalen og for Bybanen er utarbeidet parallelt. Bergen kommune og Jernbaneverket har samarbeidet for å finne løsninger. Dette arbeidet har også omfattet samordning med Arna-Fløen prosjektet mht anleggsgjennomføring. Det gjenstår detaljer i arbeidet som må jobbes videre med mellom 1. og 2. gangsbehandling og i prosjekteringsfasen.*

## Hordaland fylkeskommune, 03.02.2015

### Til planprogrammet

Saken er behandlet i fylkesutvalget. Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom sentrum og Bergen vest vil ha vesentlig interesse for reguleringsplanen for Bybanen, planene ble derfor lagt fram som en samlet sak. Hordaland fylkeskommune har følgende innspill til reguleringsplan for Bybanen:

1. Hordaland fylkeskommune legger vekt på kontinuerlig utbygging og støtter oppstart av reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen.
2. Planprogrammet gir et godt grunnlag for videre utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen. Hordaland fylkeskommune støtter valg av trase til Fyllingsdalen via Haukeland og Mindemyren, og er enige i silingen som er vist i planprogrammet.
3. For delstrekning Nonneseter – Mindemyren ber Fylkeskommunen om at følgende blir vektlagt:
  - Funksjonen til Bergen busstasjon som nasjonalt knutepunkt.

- Haukeland universitetssykehus som målpunkt og byttepunkt. Sentrale spørsmål er driftskostnader, sikkerhet og attraktivitet, forholdet til andre målpunkt, byggbare løsninger, kjøretid for banen.
  - Jernbanen sitt areal langs delstrekningen.
  - Senterutvikling, herunder også hensyn til Amalie Skram videregående skole.
  - Traséalternativene kan komme i konflikt med viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser på delstrekningen fra Fløen til Haukeland, og planarbeidet må legge særlig vekt på utformingen av traséen.
4. For delstrekning Mindemyren – Fyllingsdalen ber fylkeskommunen om at følgende blir vektlagt:
- Kollektivterminal ved bydelssenteret må sikres som kompakt byttepunkt mellom ulike transportmiddel.
  - Planarbeidet må bygge opp under god senterutvikling og samkjøres med pågående planarbeid for sentrale deler i Fyllingsdalen.

I saksgrunnlaget er det i tillegg nevnt følgende:

- Prosess og kriterier for utsiling av alternative løsninger bør komme tydelig frem i planprogrammet
- HFK vil vurdere krav om arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkelsesplikten, jf. §9 i kulturminnelova, når planområdet er nærmere bestemt.

**Fagetatens kommentar:**

Planprogrammet

*Utarbeiding av kriterier vil være en del av planarbeidet. Prosess vil bli avklart i samråd med konsulent når denne er på plass og i samråd med prosjektgruppen for Bybanen. Merknadene er ellers ivaretatt i planprogrammet.*

Planarbeidet

*Uttalelsen er fulgt opp i planarbeidet. Hordaland fylkeskommune har deltatt i planarbeidet gjennom prosjektgruppen og i arbeidsmøter.*

## Lag og organisasjoner – delstrekning 1 og 3

Avsender	Merknad til planprogrammet	Merknad til planarbeidet	Dato
Norges Handikapforbund Bergen		X	11.01.15
Norges Miljøvernforbund	X		22.01.15
Nubben vel		X	22.01.15
Draugen Motorbåtforening		X	23.01.15
Fløen vel		X	23.01.15
Naturvernforbundet	X		06.02.15
FAU Sælen oppverkstun/skole v Marit Wallevik		X	20.12.14
Velforeningen for Torgny Segerstedtsvei 161-191		X	20.01.15
Kanadaskogens venner v Kari Juul	X	X	24.01.15

### Norges Handikapforbund Bergen (NHF Bergen) 11.01.2015

#### Til planarbeidet

Krav til universell utforming må være gjennomgående tema i hele plan- og reguleringsarbeidet.

#### **Fagetatens kommentar**

#### Planarbeidet

*Krav til universell utforming er ivaretatt i reguleringsplanarbeidet. Det er utarbeidet en prosjekteringsveileder som også skal ivareta universell utforming i prosjektering og bygging av bybanen.*

### Norges Miljøvernforbund, 22.01.2015

#### Til planprogrammet

Miljøvernforbundet ser en trase fra Bergen sentrum - Haukeland – Minde – Fjøsanger – Oasen – Spelhaugen som det beste langsiktige alternativet. Busstilbudet fra Oasen gjennom Løvestakktunnelen er så godt at det er uheldig å legge bybanestopp bybanestopp i Nordre del av Fyllingsdalen ved Nebbestølen.

Folketallsveksten kan i fremtiden gi grunnlaget for bybane/jernbane over Damsgårdsundet/Puddefjorden og parallelt med dagens Løvestakk tunnel. På lang sikt kan det derfor være mer tjenlig å ha en lenger trase fra Minde langs Fjøsanger før den går i tunnel gjennom Løvestakken til Oasen, enn et alternativ med tunnellini laget lengre nord som samler opp folk mellom Sikthaugen og Oasen.

Pendlere fra Åsane som arbeider i sentrum, og søndre bydeler gir behov for en vesentlig hurtigere bane om disse skal bruke bane til jobbpendling. I et slikt perspektiv bør en framtidig hurtigere bybane eller jernbane på strekningen Åsane-Bergen sentrum – Sikthaugen – Oasen – Kokstad vurderes.

#### **Fagetatens kommentar:**

#### Til planprogrammet

*Merknaden er ikke tatt til følge. Utredningen "Fremtidig bybanenett" vedtatt 2010 ga anbefalinger om utbyggingsrekkefølge for en videre utvikling av Bybanen i Bergen. Etter bane til Åsane er bane mot Fyllingsdalen høyest prioritert. I rapporten er korridoren via Mindemyren og gjennom Løvestakken til Fyllingsdalen anbefalt, med grunnlag i en analyse der ulike korridorer for å betjene områdene vest for Bergen sentrum er vurdert.*

*Samtidig med oppstart av reguleringsplaner for Bybane til Fyllingsdalen er det startet opp arbeid med kommunedeplan (KDP) for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. I arbeidet med KDP'en skal en bla utrede og velge hovedkorridorer for kollektivtrafikk og hvor det skal gå buss / bane.*

## Nubben vel, 22.01.2015

### Til planarbeidet

- Store Lungegårdsvann har store verdi og vannet er helt sentralt i Bergens visuelle karakter.
- Parken mellom Store Lungegårdsvann og Jernbaneverkets tomt må bevares mot inngrep som reduserer dens areal eller bruksverdi.
- Som Norges gamle kongshavn er Store Lungegårdsvann en link til historien. Naustene og småbåthavnen til Draugen motorbåtforening er med på å fremheve Fløens betydning som båtstø eller naust for kongsgården og senere som strandsted.
- Framfor å betrakte parken langs Store Lungegårdsvann som potensiell byggegrunn for Bybane mm, bør områdene utvikles som rekreasjonsområde for byens borgere og turister.
- Bane og ny sykkelveg langs Store Lungegårdsvann bør legges på arealet som disponeres av jernbaneverket, med minst mulig negative følger for vannet og parken.
- Planen må søke å bevare bokkvalitetene i Fløen og om nødvendig gjenskape dem etter fullført utbygging.
- Store vannflater er en viktig resipient og viktig for rensing av luft. Vann har stor evne til å ta opp støv, kullos etc.
- Det er viktig at Bybanen bygges på dagens "Kronstad spor". Traseen bør legges lavere i terrenget og helst krysse Møllendalsveien i gateplan. Stasjonen bør kunne legges mellom Fløen "sentrum" og ny kunsthøgskole.

### **Fagetatens kommentar**

*Merknaden tas til orientering. Mulige løsninger for banetraséen og gang- sykkelveg og konsekvenser av løsningene, er utredet og vurdert i reguleringsplanarbeidet. Parallelt har Jernbaneverket utarbeidet reguleringsplan for å effektivisere godsterminalområdet på Nygårdstangen fram til ny godsterminal står klar. Godsterminalen må utvides for å gi plass til aktiviteten på Mindemyren-terminalen, slik at Mindemyren kan frigis. Bybanetrasé og utvidelse av godsterminalen og Bybanen medfører at eksisterende park må reetableres på ny fylling i Store Lungegårdsvann. Bybanetraséen krysser Møllendalsveien i gateplan og går videre i tunnel til Haukeland sykehus.*

## Draugen Motorbåtforening, 23.01.2015

### Til planarbeidet

Draugen følger i hovedsak høringsmerknadene fra velforeningene i området vedrørende vannspeilet og dennes utstrekning:

- Traseen fra Amalie Skram vg.skole til Fløen bør legges over tilgjengelige og frigjorte areal når godsterminalen flyttes fra området. Herunder må bruken av Kronstadsporet utnyttes maksimalt ved å balansere arealbruken mellom banetraséen, sykkel- og fotgjengerareal og begrense utfylling i vannspeilet.
- Bruken av Kronstadsporet vil gi en optimal banetrasé som gjør at Draugens landareal i stort forblir uberørt når en ser på planprogrammets variant a) og b). Draugen støtter derfor et av disse to løsningsforslagene.
- Draugen Motorbåtforening går ikke inn for variant c) og d) hvor et bybanestopp i Møllendal med tilhørende banetrase vil rasere Draugens sjø og landareal, samt Draugens slippområde som er antydnet som verneverdig.

### **Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Draugen båtforening har leieavtale med Bergen kommune, som er grunneier her. Pga arealkonflikt med bybanetraséen må flere båtskur i Møllendal rives. Båtforeningen eier et gammelt båthus. Dette blir ikke berørt. Flytebyggene er ikke i konflikt og kan trolig ligge inntil videre.*

Fremtidig bruk av resteiendommen og evt nytt areal til båtforeningen vil bli behandlet i egen plan.

## **Fløen vel, 23.01.2015**

### Til planarbeidet

Fløen vel er positiv til planene om Bybane gjennom området, så lenge banen vil følge Kronstadsporet og en unngå mer utfylling i Store Lungegårdsvann. Store Lungegårdsvann har stor verdi for byen, både historisk, estetisk og for trivsel. Fløen vel viser til sitt tidligere forslag om Store Lungegårdsvann som en Marin Bypark for Bergen. Velforeningen ber kommunen om å ta bedre vare på den historien og særpreget som Store Lungegårdsvann representerer for byen. Utbyggingen av bybanesporet kan vente til Jernbaneanverket har forlatt Kronstadsporet i 2018.

### **Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Viser ellers til fagetatens kommentar til merknaden fra Nubben vel.*

## **Naturvernforbundet, 06.02.2015**

### Til planprogrammet

Det må tenkes større og mer offensivt for den videre bybaneutbyggingen enn vi hittil har gjort.

Linjen Sentrum – Oasen igangsettes som planlagt, så fort som råd:

- På Mindemyren må anlegget bygges slik at det senere er mulig å koble til ny lynlinje Mindemyren-Lagunen over Sjølinjen.
- Parallelt med tunnelen under Løvestakken bygges en ny sykkel tunnel.

All planlegging av bybanelinjer må integrere sykkelveinettet.

### **Fagetatens kommentar**

*Følgende er lagt til i planprogrammet avsnitt 5.2.7: Sykkelvegen skal kobles på det overordnede sykkelvegnettet. Det må vurderes om en evt rømnings tunnel mellom Fyllingsdalen og Minde kan tilrettelegges for syklister og evt. fotgjengere.*

## **FAU Sælen oppveksttun/skole ved Marit Wallevik, 20.12.2014**

### Til planarbeidet

Innspill sendt på vegne av FAU på Sælen oppveksttun skole. FAU har på dette tidspunktet kun generell kommentar om at trafikksikkerhet (for skolebarna) må ivaretas. FAU ønsker å komme tilbake med innspill, når saken har flere detaljer.

### **Fagetatens kommentar:**

*Innspillet tas til orientering.*

## **Velforeningen for Torgny Segerstedtsvei 161-191, 20.01.2015**

### Til planarbeidet

Dersom en kan la Bybanen sin trasé gå under bakken fra Mindemyren til stoppet ved Oasen, så vil det kunne redusere den omleggingen av trafikken som ellers vil være nødvendig ved at det blir færre veier som må krysse traséen. Ett stopp i området Benshaugen vil kunne gi vesentlig større deler av befolkningen i Fyllingsdalen som brukere av Bybanen.

Tunnelinnslaget i og ved Hjalmar Brantings vei må legges slik at nærtrafikken blir minst mulig berørt.

Kryssing under Dag Hammarskjolds vei og Torgny Segerstedts vei kan være en god løsning.

BKK har tidligere informert om sine planer for å erstatte dagens høyspent master med kabel i bakken for transformatorstasjonen i Dag Hammarskjolds vei. En eventuell tunnel for Bybanen i dette området må da ha avklart om disse kablene vil bli påvirket av et slikt arbeid.

Hjalmar Brantings vei bør utvides slik at det i tillegg til dagens bilvei med et felt i hver retning blir eget felt for Bybanen innerst mot Oasen.

Det hadde vært ønskelig om Bybanen hadde gått igjennom større deler av Fyllingsdalen.

### **Fagetatens kommentar:**

*Tas til orientering. Innspillet vurderes i det videre reguleringsplanarbeidet. Det legges opp til et tett samarbeid med BKK Nett for å finnes løsninger og unngå konflikter med eksisterende infrastruktur.*



## Kanadaskogens Venner v Kari Juul, 24.01.2015

### Til planprogram

Kanadaskogens Venner (KV) ser at varslingsområde for delstrekning 3 strekker seg langt inn i Kanadaskogen i vest. Hele åsen ovenfor Store Kroatjønn er tatt med, og store deler befinner seg innenfor byfjellsgrensen.

KV er usikker på hva som menes med:

--"Tilrettelegging for en eventuell forlengelse videre vestover."

--"Det må også sees på muligheten for en videreføring av traséen mot Loddefjord dersom dette skulle bli aktuelt på et senere tidspunkt."

--"Det kan bli aktuelt å regulere muligheten for et tunnelpåkugg for en videreføring mot Loddefjord i dette planarbeidet."

### Til planoppstart

Kanadaskogen er et stort sammenhengende areal som KV mener samfunnet bør bevare som grønt område. En bedre utnyttelse av de arealer som allerede er bebyggt er en måte å unngå "spising" av stadige nye grønne områder.

KV håper at det gjennom planarbeidet blir gjort justeringer slik at byfjellsgrensen opprettholdes slik den ligger i dag.

### **Fagetatens kommentar:**

#### Planprogrammet

*I varslingsområdet er det tatt med et større område enn den endelige plangrensen vil bli. Faktisk plangrensen skal avgjøres gjennom utarbeiding av planforslaget.*

*Samtidig med oppstart av reguleringsplaner for Bybane til Fyllingsdalen er det startet opp arbeid med kommunedelplan (KDP) for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. I arbeidet med KDP skal en utrede og velge hovedkorridorer for kollektivsystemet vestover. Behovet for forlengelse av Bybanen vestover fra Spelhaugen vurderes i arbeidet med KDP-planen. Disse utredningene kan gi føringer for reguleringsplanarbeidet mht behov for å tilrettelegge for en forlengelse av bybanetrasé videre vestover.*

#### Planarbeidet

*Merknad tas til orientering. En eventuell trasé videre vestover vil i størst mulig grad bli lagt i fjell, for å unngå konflikt med Kanadaskogen.*

## **B. Uttalelse fra offentlige instanser til oppstart detaljregulering, delstrekning 2 og utvidelse av planområdet, delstrekning 1 og 3.**

Avsender	Dato
Grønn etat	21.04.2016
Trafikketaten	29.03.2016
BKK varme	06.04.2016
Bergen brannvesen	12.04.2016
Minde skole	21.04.2016
VA-etaten	22.04.2016
Statens vegvesen	22.04.2016
ROM eiendom	24.04.2016
Jernbaneverket	16.04.2016
Fylkesmannen i Hordaland	27.04.2016
Byantikvaren	24.05.2016

**Grønn etat, 21.04.2016**

**DS1:** Forutsetter for øvrig at Grønn etat får en aktiv rolle med utforming av Lungegårdsparken.

**DS2:** Forutsetter at natur- og rekreasjonskvaliteter i og rundt Solheimsvatnet blir ivaretatt i planarbeidet. Vannet er vurdert som rik kulturlandskapssjø og rasteområde for andefugl i Grøntkartet og lokalt viktig naturtype "Evjer. Bukter og vikler" i Naturbase.

**DS3:** Ingen merknader

**Fagetatens kommentar:**

*Hensynet til landskap, grønnstruktur og rekreasjon er fulgt opp i planarbeidet. Formålslinjer og bestemmelsene for reetablering av parken er utarbeidet i samarbeid med Grønn etat.*

**Trafikketaten, 29.03.2016**

Trafikketaten opplyser at de berørte kommunale veiarealene ved aktuell utvidelse er; Elvebakken, Conrad Mohrs veg, Grønnestølsveien og Løbergsalléen. Trafikketaten har ingen vesentlige merknader til det utvidede varslingsområdet. Tidligere uttale av 23.1.2015 (sak:201423440-30) er fremdeles gjeldende.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er tatt til orientering.*

**BKK varme, 06.04.2016**

Viser til merknader i brev av 22.01.2015 gjeldende DS 1 og 3. BKK varme har hatt møter med arbeidsgruppen for DS2 Bybanen om forsyningssikkerhet for fjernvarme ved eventuell flytting av ledningsanlegg pga. Bybanens trasé, og gjør oppmerksom på at innspill i brev og i arbeidsgruppen også vil være gjeldende ved utvidelse av planområdene DS 1, 2 og 3.

**Fagetatens kommentar:**

*Fjernvarmeledningen på Mindemyren vil bli berørt av bybanetraséen. Bergen kommune og BKK varme, har undervegs i arbeidet med detaljreguleringsplanen hatt dialog om løsningene for fjernvarmetraséen i permanent situasjon og i anleggsfasen.*

**Bergen brannvesen, 12.04.2016**

Forutsetter at brannvesenets innsatsmuligheter blir ivaretatt under de ulike fasene av arbeidet. Vil holdes løpende orientert vedrørende forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter eller forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for slokkevann.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til etterretning.*

**Minde skole, 21.04.2016**

Uttrykker behov for å sikre skolevei for barneskoleelever som må krysse Fjøsangerveien, både i byggeperioden og i den endelige utformingen av tiltaket.

Under byggeperioden kan planlagte bygge- og riggarealer i området rundt Kristianborg bussholdeplass og nederst i Grønnestølsveien komme i konflikt med elevenes skolevei. En eventuell stenging av fotgjengertunnelen ved Kristianborg vil medføre store omveier for mange elever. Peker også på at det er problematisk med skoleelever på trafikkert gang- og sykkelvei på vestsiden av Fjøsangerveien. Ønsker kryssingen av Fjøsangerveien nærmest mulig Grønnestølsveien, da denne veien ønskes fortsatt benyttet til skolevei. Foreslår løsning der elevene krysser Fjøsangerveien på sørsiden av byggearealet, via f.eks. en midlertidig gangbro, som går helt over til Grønnestølsveien, slik at en unngår blanding av skolevei og sykkeltrafikk.

Med tanke på det endelige tiltaket, pekes det på utfordringer med tunnelåpning i tilknytning til et offentlig rom, slik det er vist på reguleringsplanen for Mindemyren. Planleggerne bes ta hensyn til barn på skolevei i sin utforming og sikring av arealet.

Videre gjøres det oppmerksom på at det er to barnehager i området (Espira Grønnestølen og Kristianborg), der det også er behov for å krysse Fjøsangerveien, og at dårlige løsninger for tilkomst kan føre til mer biltrafikk i området med levering og henting av barnehagebarn og skoleelever.

Kart som viser skolekrets, skolevei og potensiell konflikt med tiltaket er vedlagt merknaden.

**Fagetatens kommentar:**

*Reguleringsplanen skal sikre at det er regulert nok areal til å bygge Bybanen med tilhørende anlegg. Anleggsområder og omlegging av bla gangveger inngår i disse arealene. Faseplanene i teknisk forprosjekt, som er en del av reguleringsplan-materialet, viser en overordnet plan for gjennomføring og omlegginger av veger, gangveger og sykkelveger. I planbestemmelsene står det blant annet «Traséer og snarveier brukt som skolevei skal gis en særlig attraktiv og trygg omlegging.» I planområdet er det mange tilknytninger og kryssinger som skal ivaretas. Kryssingen av Fjøsangerveien er et punkt som krever oppmerksomhet i anleggsgjennomføringen. Detaljert plan for gjennomføring av anleggsfasen og omlegginger vil være en del av prosjekteringen.*

*HMS-vurderinger (helse, miljø og sikkerhet), ROS (Risiko og sårbarhetsanalyse) og RAMS (Reliability, Availability, Maintainability and Safety) inngår i planprosessen og planmaterialet og skal ivareta sikkerheten for de regulerte løsningene og omgivelsene.*

**Vann- og avløpsetaten, 22.04.2016**

Det utvidede varslingsområdet kan komme til å berøre eksisterende, fremtidig og eventuelt midlertidig VA-infrastruktur. Dersom planforslaget medfører endringer som avviker fra eksisterende VA-rammeplan for Mindemyren plan id 61140000, må det utredes hvilke konsekvenser det får, samt planlegges tilsvarende tiltak for å sikre helhetlig VA-infrastruktur og overvannshåndtering. Endring av terreng høyder kan få konsekvenser for avrenning og overvannshåndtering. Eventuelle avvik fra VA-rammeplan for områdereguleringsplanen for Mindemyren må behandles av Vann og avløpsetaten.

Viser til tidligere uttalelser fra Vann og avløpsetatens i forbindelse med oppstart av planarbeid : Delstrekning , sak 201423440 –dok 24, planid ID 640400000 og for delstrekning 3, sak 201427721 dok 21 planid 64050000.

**Fagetatens kommentar:**

*Uttalelsen er tatt til etterretning og er fulgt opp i planarbeidet. Utarbeiding av VA-rammeplan inngår i reguleringsplanarbeidet. Vann og avløpsetaten har deltatt i arbeidsgruppe for prosjektet.*

**Statens vegvesen, Dok. 20, 22.04.2016**

**DS1:** Forutsetter at utvidelse av planområdet er tilstrekkelig til å få nok tilgjengelig areal til gang- og sykkelvegløsninger i samsvar med gjeldende vegnormaler.

**DS2:** *Gang og sykkelanlegg.* Planområdet for detaljregulering av bybane over Mindemyren dekker store deler av gjeldende plan for gang- og sykkelveg Minde Allé-Fabrikkgaten (planID 19400000). Statens vegvesen er i ferd med å starte bygging av dette gang- og sykkelanlegget, som på sikt er tenkt å inngå som del av framtidig sykkel-ekspresveg E39 Rådal-Bergen sentrum, jmfør transportetatens sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029. Forutsetter at krav til bredder på gang- og sykkelveg som ligger i områdeplan for Mindemyren, og krav om gjennomgående hovedrute for gang- og sykkel i transformasjonsperioden, blir fulgt opp i detaljreguleringen. Henviser for øvrig til punkt 3.5 og 5.6 i bestemmelsene.

Peker på at bruk av gang- og sykkeltraséen Minde Allé- Fabrikkgaten, til anleggsvei/omkjøringsvei i forbindelse med utbygging av bybane over Mindemyren, ikke er ønskelig, og at veien ikke er dimensjonert for trafikklast. På deler av strekningen er den bygget oppå en rampe med min. bredde 2,75 m, og fri høyde er også en begrensning.

Legger til grunn at kobling mellom sykkeltrasé langs E39 og trasé til Kronstad blir løst i detaljplanen.

Viser ellers til protokoll fra meklingsmøter i saken områdeplan Mindemyren. Forutsetter at meklingsresultat og avklaringer rundt sykkeløsning i Minde Allé ligger til grunn for detaljplanleggingen.

*Krysset Kanalveien/ Minde Allé.* Peker på utfordrende kryss, som må planlegges i samsvar med nevnte planer for sykkel. Viser også til uttalelse til oppstart av regulering for delstrekning 1 og 3, datert 19.01.2015. Den generelle merknaden om godkjenning av signalanlegg gjelder også for delstrekning 2.

*Krysset Kanalveien/Fabrikkgaten (og krysset Fabrikkgaten/Fjøsangerveien)*

Ønsker krysset regulert i forbindelse med regulering av bybanen, og oppfordrer kommunen til å utvide planområdet til å omfatte krysset.

**DS3:** Statens vegvesen har tidligere påpekt at det bør vurderes om en rundkjøring etablert ved tunellinnslaget kan erstatte den regulerte rundkjøringen lenger sør på permanent basis. I så fall kan det være behov for å utvide planområdet ytterligere mot sør, noe som også hadde vært en fordel for detaljplanlegging av sykkelveg på strekningen.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er fulgt opp i planarbeidet. Bergen kommune har arbeidet tett med Statens vegvesen om løsninger i prosjektgruppen for Bybanen og i arbeidsgruppe.*

*Det skal opprettholdes en gjennomgående trasé for gående og syklende skal opprettholdes i anleggsperioden.*

**ROM Eiendom, 24.04.2016**

Som det vil framgå av vår uttalelse berører våre innspill også deler av kollektivsystemet i hele Bergensregionen. Vi ber derfor om at våre merknader også viderefremmes til saker som gjelder godsterminal-problemstillingen, som også berører spørsmålet om mulig passasjer tog mellom Bergen sentrum og Flesland.

Vi mener at det er viktig at Bergen kommune legger til rette for både gode bybanelinjer og en mulig flytogforbindelse. Vi ber om at videre detaljplaner for bybane til Fyllingsdalen sees i sammenheng med planer for ny godsterminal og jernbanespor til denne, og at bindende vedtak for bybane forbi Kronstad og Minde ikke gjøres før godsterminalspørsmålet er avklart.

**DS1:** Hvis det blir en flytogforbindelse mellom Nygårdstangen og Kronstad, må bybanen legges sør for togsporene på Kronstad, for så å svinge videre sørover inn på Mindemyren. Toglinjen føres vestover inn i tunnel under Løvestakken. Det må sørges for plass til både bybane og toglinje i felles korridor. Planen for Bybanen må utformes slik at det blir plass igjen til dobbeltsporet togtrasé mot Løvestakken – Oasen – Flesland hvis den senere skulle bli vedtatt. Hvis ny godsterminal legges til Flesland, vil det likevel ikke bli godstog opp i dagen på Kronstad, ettersom en aktuell løsning for godssporet som avgrenses fra Ulrikstunnelen vil være å knytte dette sammen med passasjerlinjen i tunnelen under Løvestakken.

**DS2:** Vi påpekte i vår merknad til områdereguleringen at planen ikke var akseptabel for ROM når det gjaldt plasseringen av infrastrukturarealene inkl. bybanetraséen midtstilt i forhold til eiendomsgrensene på hver side av Kanalveien.

**Fagetatens kommentar:** *Merknaden tas til orientering.*

**Jernbaneverket, Dok. 24,16.04.2016**

**DS1:** Påpeker at pågående reguleringsarbeid for Nygårdstangen terminal og delstrekning 1 er gjensidig avhengig av hverandre for å kunne la seg realisere, og at de må legges ut til offentlig høring og fremmes for vedtak samtidig. Forutsetter at planarbeidet blir gjort uten å forringe Jernbaneverkets bruk og tilgang til Mindemyren terminal via Kronstadsporet, og at baneformål forblir avsatt til baneformål.

**DS2:** Jernbaneverket fremmet innsigelse til områdeplanen for Mindemyren. Innsigelsen står ved lag og areal tilhørende Mindemyren terminal er unntatt rettsvirkning i områdeplanen. Følgelig er varslet oppstart av detaljreguleringsplan for Bybane over Mindemyren terminal i strid med overordnet plan. Jernbaneverket og Bergen kommune har en felles forståelse om at kommende reguleringsplan for Nygårdstangen terminal skal dekke inn Jernbaneverkets behov ved Mindemyren terminal. Inntil dette behovet er dekket gjennom vedtak av reguleringsplan for Nygårdstangen kan ikke Jernbaneverket frigi arealer ved Mindemyren terminal. Dette er en forutsetning for oppstart av detaljregulering av delstrekning 2.

***Fagetatens kommentar:***

*Jernbaneverket har startet opp reguleringsplan for effektivisering av godsterminalen på Nygårdstangen for bla å legge til rette for å flytte aktiviteten fra terminalen på Mindemyren til Nygårdstangen. Planforslagene for godsterminalen og for Bybanen er utarbeidet parallelt. Bergen kommune og Jernbaneverket har samarbeidet for å finne løsninger. Dette arbeidet har også omfattet samordning med Arna-Fløen prosjektet mht anleggsgjennomføring. Det gjenstår detaljer i arbeidet som må jobbes videre med mellom 1. og 2. gangsbehandling og i prosjekteringsfasen.*

**Fylkesmannen, 27.04.2016**

Fylkesmannen har ingen særlige merknader til forslag til utvidelse av planområdet for delstrekning 1, 2 og 3.

***Fagetatens kommentar:***

*Merknaden er tatt til orientering.*

**Byantikvaren, Dok. 30, 24.05.2016**

Byantikvaren viser til Kulturminnegrunnlaget for næringskorridoren og tillegget som ble laget for Mindemyren i 2013. Dette dokumentet er grunnlaget for kulturminnene i planområdet.

Vil vektlegge det gode samarbeidet som skjer under planprosessen og at vi er åpne for møter slik at eventuelle konfliktpunkter kan løses underveis.

***Fagetatens kommentar:***

*Det er avholdt møter med byantikvaren og konfliktpunkter er søkt løst undervegs i planarbeidet.*

## DEL 2

### Oppsummering av merknader fra private interesser til planprogram, oppstart av reguleringsplanarbeid og utvidelse av planområdet

Dette dokumentet inneholder oppsummert merknader til følgende, med fagetatens kommentar:

- A. planprogrammet og oppstart planarbeid, delstrekning 1 og 3
- B. oppstart detaljregulering, delstrekning 2 og utvidelse av planområdet, delstrekning 1 og 3
- C. øvrige innspill i perioden fram til 1 gangs behandling, delstrekning 3

Kommentarer angående planprogrammet og oppstart ble oppsummert med fagetatens kommentar i fagnotat datert 20.02.2016. Merknader til planarbeidet er oppdatert.

### A. Innkomne merknader fra private interesser til planprogrammet og varslet oppstart

#### Delstrekning 1

Dokument nr.	Fra	Merknad til planprogrammet	Merknad til planarbeidet	Dato
Dok 11 og 22	Ragnhild Hatleli		X	29.11.2014 04.01.2015
Dok 17	Eva Holmesland	X		08.12.2014
Dok 19	Bård Magnus Fauske		X	10.12.2014
Dok 23	Åshild Havro		X	05.01.2015
Dok 38	Sjur Øyen	X		27.01.2015
Dok 41	Jan Petter Åsvold	X	X	23.01.2015
Dok 54	Vidar Sætre		X	23.01.2015

#### Ragnhild Hatleli, dok. 11/ 22 29.11.2014 og 04.01.2015

##### Til planarbeidet

Avsender ønsker ikke mer utfylling i Store Lungegårdsvann. Det er god plass til bybane innenfor gjerdet til Jernbaneverket langs Store Lungegårdsvann. Utfylling vil virke svært ødeleggende både for mennesker, dyr og økologiske systemer.

Det er også viktig at den eneste åpningen som eiendommene i Fløenbakken, fra nr. 19 til nr. 43/52, har til Store Lungegårdsvann, ikke lukkes igjen av blokkbebyggelse.

##### **Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Mulige løsninger for banetraséen og gang- sykkelveg og konsekvenser av løsningene, er utredet og vurdert i reguleringsplanarbeidet. Parallelt har Jernbaneverket utarbeidet reguleringsplan for å effektivisere godsterminalområdet på Nygårdstangen fram til ny godsterminal står klar. Godsterminalen må utvides for å gi plass til aktiviteten på Mindemyren-terminalen, slik at Mindemyren kan frigis. Bybanetrasé og utvidelse av godsterminalen og Bybanen medfører at eksisterende park må reetableres på ny fylling i Store Lungegårdsvann.*

*Bybanetraséen krysser Møllendalsveien i gateplan og går videre i tunnel til Haukeland sykehus.*

**Eva Holmesland, dok. 17 08.12.2014**

Til planprogrammet

Avsender stiller spørsmål ved hvorfor en går omveien om Minde til Fyllingsdalen og foreslår å bygge tre baner, samt å utarbeide et helhetlig banenett nå:

1. En bane direkte til Oasen, der en får gangveg og bane i samme bro over Puddefjorden og bruker banetunnelen på dokken inn til byen; Festplassen, Dokken, Laksevåg, Oasen.
2. En Bane fra Storavatnet til Loddefjord, Laksevåg og Festplassen.
3. En bane til Åsane: fra Festplassen til fisketorget og rett til Åsane senter, med færrest mulig stopp.

**Fagetatens kommentar:**

Planprogrammet

*Merknaden er vurdert tidligere og skal vurderes i andre planarbeider. Merknaden tas ikke til følge i planarbeidet for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen . Utredningen "Fremtidig bybanenett" vedtatt 2010 ga anbefalinger om utbyggingsrekkefølge for en videre utvikling av Bybanen i Bergen. Etter bane til Åsane er bane mot Fyllingsdalen høyest prioritert. I rapporten er korridoren via Mindemyren og gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen anbefalt, med grunnlag i en analyse der ulike korridorer for å betjene områdene vest for Bergen sentrum er vurdert.*

*Samtidig med oppstart av reguleringsplaner for Bybane til Fyllingsdalen er det startet opp arbeid med kommunedeplan (KDP) for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. I arbeidet med KDP'en skal en bla utrede og velge hovedkorridorer for kollektivtrafikk og hvor det skal gå buss / bane.*

**Bård Magnus Fauske, dok. 19 10.12.2014**

Til planarbeidet

Avsender har forslag til driftsløsning for sentrum.

**Fagetatens kommentar:**

Planarbeidet

*Merknaden tas til orientering. Arbeidet med "Kommunedelplanen for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest" omfatter bla å vurdere og foreslå driftsløsninger for bybanen i sentrum.*

**Åshild Havro, dok.23 05.01.2015**

Til planarbeidet

Avsender opplyser at Barkemøllen av 1614 i Møllendal har kulturhistorisk verdi og må få stå.

**Fagetatens kommentar:**

Planarbeidet

*Merknaden tas til orientering. Konsekvenser for kulturminner og kulturminneverdier er vurdert i planarbeidet, i samråd med Byantikvaren.*

**Sjur Øyen, dok.38 27.01.2015**

Til planprogrammet

Avsender mener planarbeidet i større grad må omfatte tilrettelegging, utforming og drift av gang- og sykkelstier, med tilhørende holdeplasser i området mellom Haukeland Universitetssjukehus, Haraldsplass, Odontologen, Årstadgeilen, Fløenbakken, Fløenstien og Møllendalsveien. I tillegg til tunnel for syklistene i/parallelt med Kronstadsporet. Forslagsstiller beskriver flere tiltak som også er vist i skisser.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Tilrettelegging og utforming av gang- og sykkelveger er ivaretatt i planprogrammet pkt 5.2.6 Trafikksystem og 5.2.7 Sykkel. Hensynet til drift vil være en del av kostnadsvurderingene. Reguleringsplanen for bybanen vil omfatte løsninger som vil gi god tilgjengelighet til bybanen for gående og syklende, og en sammenhengende sykkeltrasé mellom sentrum og Kronstad.*

**Merknad fra Jan Petter Åsvold, dok.41 23.01.2015**Til planprogrammet

Avsender mener det er greit å benytte det gamle Kronstasporet til bybaneformål, men at det er tungvint å legge en bybanetrasé fra sentrum til Fyllingsdalen via Fløen og Kronstad. Bybane over Nordnes og Puddefjorden vil gi kortere reisetid til Fyllingsdalen og videre vestover. Disse alternativene må utredes før en endelig beslutning om hvor bybanetraseen til Fyllingsdalen skal ligge.

Til planarbeidet

Avsender mener man må unngå mer utfylling i Store Lungegårdsvann. Vannspeilet har stor betydning for helse og velvære for alle som kan se vannoverflaten. I tillegg kan det benyttes til mange aktiviteter og rekreasjon. En vesentlig del av byens identitet vil gå tapt om man fortsetter å fylle ut i Store Lungegårdsvannet.

Eventuelle bygninger langs strandkanten til Store Lungegårdsvannet vil stenge for utsikten til vannet for mange innbyggere og flere jo høyere bygningene blir. Dette må derfor unngås.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Viser til merknad til dok 11 / 22 og 17.*

**Merknad fra Vidar Sætre, dok.54 23.01.2015**Til planarbeidet

Avsender vil strekt tilrå alternativ a, pga reisetid, byggeskostnader og fordi en holdeplass nærmere Haukeland sykehus vil svekke passasjergrunnlaget for buss-stamlinje 2 og 3.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden tas til orientering. Alternativene a, b og c, er vurdert og konsekvensutredet i planarbeidet.*

**Delstrekning 3**

Dokument nr.	Fra	Merknad til planprogram	Merknad til planoppstart	Dato
Dok 14	Egil Midthun		X	08.12.2014
Dok 16	Øyvind Tvedt		X	09.12.2014
Dok 17	Willy André Prestøy Opstad	X		11.12.2014
Dok 19	Tim Arve Tveit		X	22.12.2014
Dok 20	Roy-Arne Fredheim		X	05.01.2015
Dok 23	Ingrid Nergaard Fjelstad	X		16.01.2015
Dok 24	Idar Borlaug	X		16.01.2015
Dok 25	Mikael Clavier	X		16.01.2015
Dok 26	Asle Vinje	X		16.01.2015
Dok 27	Erik Joseph Foldøy Heritier	X		17.01.2015
Dok 29	Trond Kvaleid	X		19.01.2015
Dok 30	Trond Johannesen	X		20.01.2015
Dok 36	ABO plan & arkitektur		X	22.01.2015
Dok 37	Jægergruppen As		X	22.01.2015



Dok 43	Rolf Søderstrøm	X	X	23.01.2015
Dok 45	Elisabet Veland	X		23.01.2015
Dok.65	Vidar Sætre	X	X	23.01.2015

#### **Egil Midtun, dok.14 08.12.2014**

##### Merknad til planoppstart

Avsender stiller spørsmål om mulighet for vognoppstillingsplass på området sørvest for Skarphaugen. Det er et stort ubrukt område mellom Fyllingsdalveien og St Hanshaugen, ca. 100m fra rundkjøring ved Skarphaugen. Avsender stiller også spørsmål om det er nødvendig å føre Bybanen til Spelhaugen. Det er få personer som bor der og aktiviteten der har avtatt i de senere årene.

##### **Fagetatens kommentar:**

*Spelhaugen er i dag et variert næringsområde med mange ulike virksomheter og ca. 1900 ansatte. Områderegeringsplan for Fyllingsdalen sentrale deler vil se på fortetningspotensialet i videre utvikling av området. Spelhaugen er derfor identifisert som et målpunkt for Bybanen. Tomten som ligger sørvest for Skarphaugen er satt av til grønnstruktur i kommuneplanen og regulert til grøntareal.*

#### **Øyvind Tvedt, dok.16 09.12.2014**

##### Merknad til planoppstart

Med dagens parkeringsproblemer i Fyllingsdalen bør banen planlegges langs vei mot Spelhaugen, slik som vist i vedlagt forstudie, der banen ikke går i tunnel til Spelhaugen. Det bør anlegges et stopp for buss og bane med innfartsparkering på Skarphaugen, i samsvar med vedtatt plan. På denne måten vil dagens samlet trafikkmengde rundt Oasen reduseres. I den forbindelse bør det også planlegges slik at den går under dagens Fyllingsdalsvei, som kommer opp fra Varden, slik at krysningen mellom hovedvei og bane blir minimal.

Skulle det likevel bli aktuelt å legge banen i tunnel mellom Oasen og Spelhaugen, bør den gå under bakken allerede før veien, slik at en evt. krysning av vei og bane unngås.

##### **Fagetatens kommentar:**

*I skissefasen ble løsningen med tunnel fra Oasen gjennom Ørnahaugen anbefalt framfor alternativet med bane i dagen langs Hjalmar Brantings vei og Kroatjønnveien. Valget om å gå videre med kun tunnelloesningene er i hovedsak begrunnet i kortere kjøretid, i at løsninger på bakken gir framkommelighetsproblemer for busser, ikke ivaretar trafikksikkerheten og heller ikke gir god trafikkavvikling ved rundkjøringen. Fylkesmannen har i sitt innspill frarådet etablering av innfartsparkering på Oasen.*

#### **Willy Andre Prestøy Opstad, dok.17 11.12.2014**

##### Merknad til planprogram

Avsender mener at Bybanen Fyllingsdalen bør gå der det bor folk. Å utelate nordre del av Fyllingsdalen er tull. Det foreslåtte trasevalget går direkte til Oasen og så videre til Spelhaugen. Begge disse steder er naturlige stopp, med det er traséen før som er viktig!

##### **Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er ikke tatt til følge. Trasevarianten via Nebbestølen/Lynghaug til Oasen, som dekker nordre del Fyllingsdalen, er silt ut pga. lavt antall bosatte og ansatte i dette området. I tillegg finnes det lite potensial for fortetting i nærheten til en evt. holdeplass her. Området vil fremdeles betjenes med et godt busstilbud, som vil passere forbi Nebbestølen/ Lynghaugen mellom Oasen og sentrum.*

#### **Tim Arve Tveit, dok.19 22.12.2014**

##### Merknad til planoppstart

Positivt at bybanen skal gå slik dere nå har planlagt den, da dette er med på å gi et bra løft på kollektiv tilbudet i nærområdet. Under informasjonsmøtet i Fyllingsdalen 09.12.14. kom Ingrid Nergaard Fjellstad

(Venstre) med et positivt forslag om å lage gang/sykkel trase parallelt med bybanen og samtidig kunne benytte denne som flukt trasè for bybanen. Dette er noe jeg støtter.  
Det bør også vurderes om man burde ha en flukt trase som samtidig kan benyttes som bybane stopp med inngang/heis/trappegang mellom Grønnestølen og Øvre Fredlundsveien. Dette vil samtidig gjøre det mer tilgjengelig for folk i Fyllingsdalen samt Minde til å kunne benytte seg av barnehage/skole tilbud m.m. Samt lettere tilgjengelighet til Løvsstien.

**Fagetatens kommentar:**

*Rømningstunnel for bybanetunnelen til Fyllingsdalen er regulert slik at den kan tilrettelegges for sykkel- og gangtrafikk. (se fagetatens kommentar til dok 23 under). En holdeplass i området Grønnestølen/ Øvre Fredlundsveien blir kostbart, utfordrende pga. dybde til tunnel og vil betjene et relativt lite område. Planforslaget tilrettelegger for gode forbindelser fra Løvsstakksiden til holdeplasser på Mindemyren.*

**Roy-Arne Fredheim, dok.20 05.01.2015**

Merknad til planoppstart/planprogram

Det er meget høye konsentrasjoner av radongasser i hele Løvsstakken. Avsender vil vite hvilke tiltak som blir gjort i forbindelse med det. Vil boligeiere innenfor varslingsområdet få dekket reparasjoner/utbedringer av boligene våre dersom vi opplever forhøyede verdier av radon underveis og etter utbyggingen? Da det skal sprenges betydelig i fjellet vil en åpne nye og utvide eksisterende sprekk og åpninger i fjellet slik at radongassene lettere kommer ut og inn i grunnen på boligene. Avsender ønsker at dette blir tatt hensyn til og ønsker tilbakemelding angående tiltak og eventuelt erstatningsspørsmålet.

**Fagetatens kommentar:**

*Hvorvidt tiltak i forbindelse med evt høye radonverdier blir nødvendige avklares ved å foreta målinger i anleggsfasen. Det vil gjelde for både banetunnel og evt sykkel- og gangtunnel.*

**Ingrid Nergaard Fjelstad, dok.23 16.01.2015**

Merknad til planprogram

Avsender ønsker utredning av sammenhengende sykkeltrase parallelt med Bybanen til Fyllingsdalen. En utredning av mulighet for å legge sykkel tunnel i sikringstunnelen til banen ville gjort at flere fra Fyllingsdalen hadde brukt sykkel til jobb.

**Fagetatens kommentar:**

*Planforslaget tilrettelegger for sammenhengende sykkelruter i Fyllingsdalen. Det er regulert inn sykkelvei i plan langs Hjalmar Bratnings vei. Denne er koblet til sykkelruten langs Folke Bernadottes vei og til plassen ved kollektivterminalen. Strekningen integreres i plassen der sykkeltraséen er tydelig markert. Det tilrettelegges for sykkelparkeringshus på terminalen. I Dag Hammarskjölds vei settes det av areal til sykkelsti (sykkelfelt med en liten kant mot biltrafikken), enveis sykkelvei der gaten bygges om i forbindelse med etablering av bybanen. Fagetatens kommentar omfatter svar på merknadene 17, 24, 25, 26, 27, 29 og 45.*

**Idar Borlaug, dok.24 16.01.2015**

Merknad til planprogram

Hva med å ta med en sykkel tunnel mellom Fyllingsdalen og sentrum? Det er veldig tung bakke opp over Melkeklassen som hindrer mange i Fyllingsdalen å sykle til sentrum.

**Fagetatens kommentar:** Viser til kommentar under dok 23.

**Mikael Clavier, dok.25 16.01.2015**

Merknad til planprogram

Ser at det ikke er planlagt en sykkel tunnel langs samme trasé. En slik tunnel ville helt klart økt antall syklister langs denne strekningen da den ville redusert reisetiden og gjort det tryggere å sykle. Avsender håper at fagetaten vil planlegge for å etablere en slik tunnel.

**Fagetatens kommentar:** Viser til "Fagetatens kommentar" til dok 23.

**Asle Vinje, dok.26 16.01.2015**

Merknad til planprogram

Fyllingsdalen er en bydel som mangler sykkelinfrastruktur, og som knytter bydelen og Bergen sentrum sammen. Pr i dag må man sykle over et fjell for å komme til sentrum. Dette resulterer i en lav andel syklende. Når bybanetraseen skal gå gjennom Løvsstakken bør det tilrettelegges for en sykkel tunnel parallelt med denne. Med dette ber jeg om at sykkel tunnel gjennom Løvsstakken utredes og bygges som en naturlig del av bybaneutbyggingen til Fyllingsdalen.

**Fagetatens kommentar:** Viser til "Fagetatens kommentar" til dok 23.

**Erik Joseph Foldøy Heritier, dok.27 17.01.2015**

Merknad til planprogram

Håper dere på dette bybanetrinnet tenker på å utbedre sykkel fasiliteter i takt med utbygging av bybane. Vi må få bedre forhold for syklister som ikke kommer i konflikt punkter med annen trafikk, skal vi få flere til å sykle.

**Fagetatens kommentar:** Viser til "Fagetatens kommentar" til dok 23.

**Trond Kvaleid, dok.29 19.01.2015**

Merknad til planprogram

Prøv alt dere makter til å få en sykkel tunnel. Tenk 30-40 frem i tid og lag en fremtidsrettet sykkel løsning som samtidig er en økt sikkerhetsfaktor for Bybanen. Regner med at begge retninger av banen lages i en tunnel.

**Fagetatens kommentar:** Viser til "Fagetatens kommentar" til dok 23.

**Trond Johannesen, dok.30 20.01.2015**

Merknad til planprogram

Traséen som gikk mye lengre nord i Fyllingsdalen ville gitt oss naboer gangavstand til Bybanen. Det ville vært lettere å akseptere en litt lengre reise hvis Bybanen gikk gjennom nærområdet, for eksempel med et stopp ved Rema 1000 i Lynghaugparken.

**Fagetatens kommentar:** Viser til "Fagetatens kommentar" til dok 17.

**Abo plan & arkitektur, dok.36 22.01.2015**

på vegne av grunneierne i I/K/L 16 Spelhaugen):

Bergen kommune, 8 stk bnr, Etat for bygg og eiendom, postboks 7700, 5020 Bergen  
Cubi Eiendom AS, Spelhaugen 15, 5147 Fyllingsdalen  
Kanadaskogen friluftsbarnhage, Spelhaugen 24, 5147 Fyllingsdalen  
Spelhaugen 22 AS, Spelhaugen 22, Edvard Griegs vei 3c, 5059 Bergen  
Spelhaugen Næringspark AS, Spelhaugen 16,18, 20, 22a, Nygårdsgaten114 5008 Bergen  
Fyllingen Eiendomsselskap AS , Spelhaugen 8 5147 Fyllingsdalen  
Kroatjønneveien 15 AS, Kroatjønneveien 15, 5147 Fyllingsdalen  
Nye Elektrobygget AS, c/o Daland Advokatfirma V/Kronberg, Postboks 1214, 0110 Oslo  
Sælen Auto AS, Spelhaugen 8a, 5147 Fyllingsdalen  
T Bentsen Eiendom AS, Kroatjønneveien 13, 5147 Fyllingsdalen  
Auto 23 AS, Spelhaugen 6, Kroatjønneveien 11,11A, 12, 5147 Fyllingsdalen  
Magne Løvaas, grunneier, gnr. 22 bnr. 872, 873, 874 og 791, Fanahammeren 126C, 5244 Fana

Merknad til planoppstart

Grunneierne i Spelhaugen støtter arbeidet med Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen og Spelhaugen.

Auto 23 AS har over de siste 6 år tatt initiativ og utviklet dialog med de øvrige grunneierne i området, og byens myndigheter. Grunneierne i Spelhaugen ønsker å samarbeide om utvikling av dette området. Kart og illustrasjon som viser mulig fremtidig byutvikling på Spelhaugen er vist i merknaden.

Momenter som vil være viktige i planarbeidet for Bybanen og Spelhaugen:

- Grunneierne i området (I/K/L 16 i gjeldende kommuneplan) vil gå inn for tunnel-løsning fra Oasen til Spelhaugen. Bybane til Spelhaugen, delvis lagt i fjell, bør utredes i flere varianter.
- Ved Spelhaugen må Bybanen sikres areal og løsninger som sikrer en videre utvikling av banen mot vest.
- Aktuelle teknisk- / økonomiske krav for Bybanens anleggs- og driftsperspektiv, bør defineres tidlig og kommuniseres til grunneiere og berørte i Spelhaugen.
- Opprinnelig har det vært en stor myr i Spelhaugen. På områder med store dyp til fjell har det vært søppelfylling. På områder med setninger er det fylt opp og asfaltert mer enn 10 ganger, for å kompensere for setninger.
- En optimal geografisk plassering av bybanestoppet på Spelhaugen, med sykkel og innfartsparkering blir viktig. Plassering av stoppet øst for en midtlinje i I/K/L 16 bør utredes.
- Terrenget stiger fra kote 37 i Kroatjønnveien til kote 58 ved Kanadaskogen friluftsbarnehage. En bybane som f.eks. legges inne i utbyggingsområdet kan skape en intern barriere for tilkomst med gang-, sykkel- og biltrafikk og for del av den nye bebyggelsen.
- Områderegeringsarbeidet for Bybanen bør legge vekt på sammenhengen mellom banetiltaket og nytten i den tilstøtende byutviklingen (hvor stor byutvikling Bybanen vil utløse i Spelhaugen i de ulike lokale banealternativer).
- Auto 23 AS har i dag konsesjon og produserer en Co2 nøytral varme for egen virksomhet og for sine leietakere. Nye energi- og miljøanlegg (med renovasjon/ resirkulering) for forsyning av ny bebyggelse, er foreslått lagt i fjell i vest. Teknisk infrastruktur fra energisentral til bebyggelsen skal legges i bakken og tilpasses den aktuelle traseen for banen. For investering og drift av Spelhaugen blir det viktig at Bybanen legges slik at den ikke krysser den tekniske infrastrukturen i Spelhaugen - på mange punkt.

**Fagetatens kommentar:**

*Det er gjennomført en rekke møter med grunneiere på Spelhaugen i forbindelse med reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen og områderegeringsplan Fyllingsdalen sentrale deler. Viser til fagetatens kommentar til merknad fra Angarde AS, (dok.102,104, 105, 20.10.2016).*

**Jægergruppen as, do.37 22.01.2015**

Merknad til planoppstart

Det er viktig å varsle Jægergruppen AS i god tid om hvilket areal kommunen vil beslaglegge for å gjøre grunnundersøkelser. Dersom undersøkelsene medfører mye støy, støv og skitt må Jægergruppen få varsel om det, og samtidig må vi få informasjon om tidsrammene og hvilke tiltak kommunen vil gjøre for å hindre at dette vil påvirke daglige drift.

Det er hensiktsmessig at innslagspunkt for tunnelen legges lengst mulig sør i det avsatte arealet på områdeplan for Mindemyren.

Dersom man av sikkerhetsmessige eller andre grunner kommer frem at Bybanen må ha to tunnellop er det sannsynlig at dette vil gi store inngripen på Jægergruppens eiendommer. I et slikt scenario det må legges til rette for bygging av næringsbygg/boligbygg over minimum et av sporene som kommer ut av tunnelen. Dette punkt gjelder både it tilknytting til selve tunnelinnslaget men også bygging over sporet mot Kanalveien i nærheten av holdeplassen.

**Fagetatens kommentar:**

*En mindre del (to hjørner) av bygget på Kanalveien 113 må rives for å passe inn på gatetverrsnittet i Kanalveien. Det er regulert en tilkomstvei fra det øvrige nivået langs Fjøsangerveien og ned til arealet mellom Kanalveien 113 og 111 som muliggjør tilkomst. Det er satt rekkefølgekrav slik at tilkomstveien er etablert før dagens adkomst fjernes. Det ble avholdt en rekke møter med grunneier for å finne løsninger.*

**Rolf Søderstrøm, dok.43 23.01.2015**

Merknad til planoppstart/planprogram

Bybanen bør ha byutviklingspotensiale til å dekke flere nedslagsfelt i Fyllingsdalen enn det som legges opp til i forslaget. Det fralagte forslag dekker i stor grad arbeidsplasser ved Oasen og Spelhaugen, og unngår de større boligområdene som f.eks Smiberget, Ortuflaten, Dag Hammarskjøldsvei m.fl.

Foreslår en kortere tunnel fra Mindemyren rett til Benshaugen/Rosenlund, og derfra dagløsning til Oasen og østover langs skråning. Dette blir ikke en omvei i forhold til foreslått lang tunnel da tunnelen vil gå i samme retning. Og innenfor varslet planområde. Det er muligheter for en viss byutvikling rundt Benshaugen i overkant av gravplassen, dessuten er det bygget mye blokkbebyggelse ved Rosenlund og Melkeplassen. Holdeplassen vil også betjene busslinje 15 mot Bønes.

Terminalen sentralt i Fyllingsdalen bør etableres lenger vest enn det som er foreslått, dvs ved idrettshallen/FotoKnudsen, fordi da kan den inngå i et byutviklingspotensiale, dessuten er det her vegsystemet samler seg, og fordeler seg videre i ulike retninger. Holdeplassen vil også kunne betjene en sammensmeltet byutvikling mot Spelhaugen.

Det må være bedre å knytte seg opp til en ny byutvikling enn tett på et kjøpesenter med begrensede muligheter til urban utvikling.

Denne terminalplassering er også mer fleksibel for å knytte til en evt framtidig bybanelinje fra nord siden terminalen da ikke blir liggende på tvers av vegen fra nord, men langs.

Man er også mer fleksibel i retning sør. Ved å ikke gå mot Spelhaugen (blindtarm), og heller mot foreslått terminalplassering, er en mer fleksibel for framtidig utbygging av bybanenettet. En linje kan f.eks gå mot vest om Varden og Hesjaholtet. En annen variant som kan bli aktuell er en linje mot Ortuvatnet/Smiberget - og evt videre mot Bønes, Søreide og Sandsli. Da oppnår vi også en tverrforbindelse denne veien, og en raskere reiserute Sentrum-Flesland. Her er mulighetene flere og fleksible.

Det bør også ved denne terminalplassering legges opp til en holdeplass ved Oasen-øst, som betjener Oasen og området i øst godt.

**Fagetatens kommentar til planprogrammet**

*Merknaden er ikke tatt til følge. Det legges ikke opp til vurdering av et mulig framtidig utvidet bybanenett i retning sør. Sentralt bybanestopp og terminal må samlokaliseres. Hvor denne samlokaliseringer skal skje, skal vurderes som del av det forestående planarbeidet.*

**Elisabet Veland, dok.45 23.01.2015**

Merknad til planprogram

Eg vil rå til at det no også vert gjort ei utgreiing av å byggja sykkel tunnel gjennom Løvtakken. Å sykla over Melkeplassen er tungt, og eg kjenner meg trygg på at ein tunnel vil gjera at langt fleire frå Fyllingsdalen vil ta i bruk sykkel som transportmiddel til sentrum.

**Fagetatens kommentar:** Viser til kommentar under dok. 23.

**Vidar Sætre, dok.65 23.01.15**

Merknad til planoppstart/planprogram

Anbefaler at varianten Nebbestølen/Lynghaug ikke siles ut fra planprogrammet, men at et østlig bybanestopp etableres ved tunnelpåhugget som vil kunne gi en annen dekningsgrad.

**Fagetatens kommentar til planprogrammet:** *Merknaden er ikke tatt til følge. Trasevarianten via Nebbestølen/Lynghaug til Oasen, som dekker nordre del Fyllingsdalen, er silt ut pga. lavt antall bosatte og ansatte i dette området. I tillegg finnes det lite potensial for fortetting i nærheten til en evt. holdeplass her. Området vil fremdeles betjenes med et godt busstilbud, som vil passere forbi Nebbestølen/Lynghaugen mellom Oasen og sentrum.*

## B. Private merknader til oppstart detaljregulering, delstrekning 2, og utvidelse av planområdet, delstrekning 1 og 3

Dok 76 (DS1)	Gisle Røstum	16.03.16
Dok 85 (DS1)	Vidar Sætre	24.04.16
Dok 86 (DS1)	Vidar Sætre	24.04.16

Doc 14 (DS2)	Kanalveien 46, 48 og 50	21.04.2016
Doc 16 (DS2)	Treinvest AS og Geitanger Bygg AS	21.04.2016
Doc 17 (DS2)	TINE SA	22.04.2016
Doc 18 (DS2)	Kanalveien 105 Minde Aberdeen	22.04.2016
Doc 21 (DS2)	Frydenborg	24.04.2016
Doc 22 (DS2)	Kanalveien 54, 60, 62 og 88	24.04.2016
Dok 25 (DS2)	Florvaag Bruk	25.04.2016
Dok 26 (DS2)	Kanalveien 89	25.04.2016
Dok 28 (DS2)	Kanalveien 55	25.04.2016
Dok 31 (DS2)	Vidar Sætre	24.04.2016
Dok 29 (DS2)	Svaneviksvegen 33 A, B, C, D v Tor Ottesen	14.03.2016

Dok 101(DS3)	Frydenborg Eiendom	24.04.2016
--------------	--------------------	------------

### Merknader til delstrekning 1

*Doknr. 76, 16.03.2016*

#### **Gisle Røstum**

Eieren av Krohnhaugen 8 (gnr 159/ bnr 119) (delstrekning 2). Stiller følgende spørsmål:

1. På hvilken måte blir eiendommen påvirket?
2. Kan huset bli stående, eller må huset fjernes for å plass til Bybanen?
3. Hvilken tidshorisont har Delstrekning 1? Hvis huset må fjernes, vil det kunne skje i 2016 eller i 2017 (eller seinere)?

Denne merknaden gjelder delstrekning 1 og 2.

#### **Fagetatens kommentar:**

*1-2: I planforslaget er det regulert trasé med bane, sykkel og gangveg som går inn på arealet der huset står i dag. Videre er det regulert et midlertidig redusert profil, som bare omfatter bybanetrasé og sykkelveg. Det er det reduserte profilet som er tegnet i teknisk forprosjekt og vil bli bygget og prosjektert i bybaneprosjektet. Sammen med Bybanen vil det bli bygget sykkelvei forbi huset. Avstanden mellom sykkelvegen og boligen vil være ca 2 meter. Gangvegen skal bygges når området*

transformeres iht områdereguleringsplanen for Mindemyren.

3: Prosessen legger opp til byggestart tidligst i 2018, under forutsetning at det ikke oppstår uforutsette problemstillinger.

**Vidar Sætre, dok. 85 og 86 24.04.2016**

Ønsker at det skal reguleres inn forbikjøringsspor på enkelte holdeplasser, slik at en kan kjøre ekspressavganger. Planarbeidet bør derfor også omfatte å differensiere mellom hovedholdeplasser og vanlige holdeplasser, der ekspressavganger kan kjøre forbi.

Denne merknaden gjelder alle delstrekningene.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er tatt til orientering. Vurderingene som nevnt er ikke en del av planarbeidet.*

**Delstrekning 2**

**Advokatfirmaet Harris på vegne av Kanalveien 46, 48, og 50, Dok. 14, 24.04.2016**

Grunneier ønsker møte med kommunen og ha dialog med kommunen underveis i planarbeidet.

I møter har det fremkommet:

- Grunneier har leiekontrakt med flere firma
- Det er mye trafikk til og fra området; personbiler, varetransport. Grunneier ønsker fortrinnsvis å bevare eiendommene og bruken av dem som den er, og å opprettholde dagens adkomst og tilkomster til byggene.
- Grunneier ønsker at det reguleres avkjørsel fra eiendommen mot sør, som krysser Bybanen og at kryss med gang- sykkelveg, Kanalvegen og Bybanen blir signalregulert.

**Fagetatens kommentar:**

*Det har vært flere møter med grunneier. I planarbeidet er mulige løsninger sjekket ut. Byggene i Kanalveien 46 og 48 kan stå. Utearealene blir redusert. Kjøremønsteret i Kanalveien blir mindre fleksibelt enn i dag. Det er ikke mulig å bevare Kanalveien 50 (Møbelringen). Bygget må rives som vist i reguleringsplanen for Mindemyren. Det legges ikke opp til at avkjørsler kan krysse banetraséen.*

**Treinvest AS og Geitanger Bygg AS, Dok. 16, 21.04.2016**

Geitanger Bygg AS som driver innen byggevarer er største leietaker i Kanalveien 54. Geitanger Bygg AS er helt avhengig av daglig tilkomst til Kanalveien 54 med store lastebiler/trailere for levering og henting av bygningsmaterialer. Det er en forutsetning for trygg drift at den daglige logistikken, med tilkomst og parkering ikke kommer i konflikt med planlagt utbygging av offentlig formål.

Vi ønsker kunnskap om fremtidig areal som skal avsettes til offentlig formål. Herunder areal til fortau/gang og sykkelsti, samt areal til vei og bane med mer.

For en nærmere klargjøring ønskes en befaring slik at nødvendig omfang iht gjeldende reguleringsplan for Mindemyren, samt det som nå fremkommer i varselet av 16. mars 2016, i størst mulig grad blir påvist på stedet. Vi vil selvsagt komme tilbake med ytterligere merknader i den videre saksbehandling.

**Fagetatens kommentar:**

*Det er avholdt befaring og møter med Geitanger Bygg as (leietaker) og grunneier undervegs i planarbeidet. Se også fagetatens kommentar til merknad fra grunneier (doknr 22).*

**Tine SA, Dok. 17, 22.04.2016**

Det varslede tiltaket vil potensielt skape utfordringer for TINE SA sin virksomhet på Mindemyren i gjenværende driftstid og det er derfor ønske om å avklare den fremtidige situasjonen med Bergen

kommune. Våre innspill til planen er:

- Ønske om møte og dialog med Bergen kommune/dialog med kommunen underveis i planarbeidet
- TINE SA har innspill og spørsmål til planarbeidet som vi vil ta opp i møtet
- TINE SA påpeker viktigheten av en stabil og forutsigbar driftssituasjon på eksisterende anlegg frem til driften avvikles.

**Fagetatens kommentar:**

*Detaljreguleringsplanen for Bybanen legger til rette for å opparbeide en midlertidig redusert løsning for Kanalvegen, på strekningene langs Tine (og melketankene). Tine kan derfor opprettholde sin drift frem til Tine- eiendommen transformeres i samsvar med områdereguleringsplanen for Mindemyren og plankrav gitt i denne. Adkomst til anlegget er ivaretatt i planarbeidet. Det er avholdt møter med grunneier undervegs i planarbeidet.*

**Opus Bergen AS på vegne av Kanalveien 105 AS, Dok. 18, 22.04.2016**

Opus representerer Kanalveien 105 AS. Aberdeen Asset Management forvalter eiendommen på vegne av Aberdeen Eiendomsfond Norge I AS.

Eiendommen har levering på sørsiden i bygget. Det forutsettes at eksisterende varelevering blir ivaretatt i planarbeidet. Videre det forutsettes at kjøretilkomst og annen tilkomst blir minst like god som dagens situasjon med planen. Det er viktig for drift av bygget at adkomsten ikke blir dårligere enn dagens situasjon i anleggsperioden. Vi ber om at gang-, kjøreatkomst og varelevering til Kanalveien 105 blir ivaretatt i planarbeidene og i anleggsperioden.

**Fagetatens kommentar:**

*Kjøreadkomst er ivaretatt med ny felles avkjørsel og tilkomst til Gnr./Bnr. 15/302. Gangtrafikk gis tilsvarende forhold som i dag. Adkomst opprettholdes i anleggsperioden. Kortere avbrudd ved veiomlegginger avklares i anleggsperioden*

**Frydenborg Eiendom, Dok. 21, 24.04.2016**

Frydenborg Eiendom I AS eier Minde Allé 35. Eiendommen forvaltes og driftes av Frydenbø Eiendom AS.

Bygget er på ca 20.000 kvm og har mange leietaker som driver med publikumsrettet virksomhet. Disse bedriftene er helt avhengig av god tilgjengelighet både for kunder og vareleveranser. Blant dagens leietakere er Frydenbø Bilsenter (bilbutikk og verksted), Tesla Motors Norway, Dekk 1, Stamina Helse, Betomur, Riis Bilglass, og Rema 1000 Norge. Allerede i dag har flere av virksomhetene tidvis utfordringer med logistikken. Det er derfor helt avgjørende at eksisterende tilkomstveier opprettholdes også etter at bybanen er bygget. Eventuell midlertidig stenging av avkjøringer må unngås i størst mulig grad og gjøres i tett samarbeid med Frydenborg Eiendom og bybanekontoret (Bybanen Utbygging). Eiendommen har i dag 3 tilkomstveier og kun 1 av dem kan midlertidig stenges om gangen. Tilkomstveien fra Kanalveien må komme rett på etablert kjørerampe, da den også benyttes av større lastebiler for varelevering.

**Fagetatens kommentar:**

*Forslaget til detaljreguleringsplan for Bybanen legger til rette for å opparbeide et redusert midlertidig profil uten fortau og sykkelvei på strekningen forbi kjørerampen. Adkomst fra Kanalveien kan derfor opprettholdes. Fremkommeligheten for store kjøretøy vil bli redusert. De to andre adkomstene til eiendommen opprettholdes som i dag. Det er avholdt møte med grunneier undervegs i planarbeidet.*

**Kanalveien 54, 60, 62 og 88 (4 forskjellige merknader), Dok. 22, 24.04.2016**

Kanalveien 54:

Kanalveien 54 Eiendom AS eier eiendommen Gnr. 159, Bnr. 131. Alle tilkomster må opprettholdes under anleggsperioden, også når arbeidene er ferdige. Flere av leietakerne i Kanalveien 54 mister hele forretningsgrunnlaget, dersom kjøretilkomst til fjellhall, butikk og/eller verkstedsgarasje hindres. Selskapenes respektive virksomhet gjør at selv mindre forhindringer kan få store konsekvenser for driften. De er også avhengig av at det opprettholdes god plass for varelevering fra trailer, under og



etter byggetiden. Parkering, på egen tomt, er fullt utleid og er nødvendig for utførelse av driften. Det er derfor viktig at fortauet ikke flyttes nærmere inn på eiendommen enn det som er regulert på områdeplanen (PlanID 61140000).

Det er ønskelig at kjøremønsteret under anleggsperioden er så konstant som mulig, og det er svært viktig med god skilting ved omlegging av trafikken.

#### Kanalveien 60:

Kanalveien 60 AS eier eiendommen Gnr. 159, Bnr. 969. Alle tilkomster må opprettholdes under anleggsperioden, også når arbeidene er ferdige. Flere av de kommende leietakerne i Kanalveien 60 mister hele forretningsgrunnlaget dersom kjøretilkomst til bygg og parkeringskjeller hindres. Selskapenes respektive virksomhet gjør at selv mindre forhindringer kan få store konsekvenser for driften. De er også avhengig av at det opprettholdes god plass for varelevering fra trailer, under og etter byggetiden. Det er viktig at fortauet ikke flyttes nærmere inn på eiendommen enn det som er regulert på områdeplanen (PlanID 61140000).

Det er ønskelig at kjøremønsteret under anleggsperioden er så konstant som mulig, og det er svært viktig med god skilting ved omlegging av trafikken.

#### Kanalveien 62:

Kanalveien 62 AS eier eiendommen Gnr. 159, Bnr. 996. Alle tilkomster må opprettholdes under anleggsperioden, også når arbeidene er ferdige. Flere av leietakerne i Kanalveien 62 mister hele forretningsgrunnlaget dersom kjøretilkomst til bygg og parkeringskjeller hindres. Selskapenes respektive virksomhet gjør at selv mindre forhindringer kan få store konsekvenser for driften. De er også avhengig av at det opprettholdes god plass for varelevering fra trailer, under og etter byggetiden. Det er viktig at fortauet ikke flyttes nærmere inn på eiendommen enn det som er regulert på områdeplanen (PlanID 61140000).

Det er ønskelig at kjøremønsteret under anleggsperioden er så konstant som mulig, og det er svært viktig med god skilting ved omlegging av trafikken.

#### Kanalveien 88:

Kanalveien 88 AS eier eiendommen Gnr. 15, Bnr. 339. Alle tilkomster må opprettholdes under anleggsperioden, også når arbeidene er ferdige. Flere av leietakerne i Kanalveien 88 mister hele forretningsgrunnlaget dersom kjøretilkomst til bygg, butikk, verkstedsgarasje og/eller parkering hindres. Selskapenes respektive virksomhet gjør at selv mindre forhindringer kan få store konsekvenser for driften. De er også avhengig av at det opprettholdes god plass for varelevering fra trailer, under og etter byggetiden. Parkering, på egen tomt, er fullt utleid og er nødvendig til utførsel av driften.

Det er ønskelig at kjøremønsteret under anleggsperioden er så konstant som mulig og det er svært viktig med god skilting ved omlegging av trafikken.

#### **Fagetatens kommentar:**

*Det har vært møter med grunneier undervegs i planarbeidet. Kjøreadkomst opprettholdes for byggene og er tilpasset ny gatestruktur.*

*Kanalveien 54: (Geitanger bygg) Ny adkomst blir tilpasset ny gatestruktur. Manøvreringsareal for trailere blir innskrenket og parkeringsarealet foran bygget blir redusert. Trailere må laste og losse utenfor bygget/fjellhallen.*

*Kanalveien 60: Kjøretilkomst til planlagt bygg er som i områdereguleringsplanen for Mindemyren.*

*Kanalveien 62: Kjøretilkomst opprettholdes som i dag*

*Kanalveien 88: Kjøreadkomst fra Kanalveien til g.nr./b.nr: 15/5/02 opprettholdes som i dag.*

*I anleggsfasen blir adkomsten til eiendommen lagt om og opprettholder sammen dimensjoner som i dag.*

#### **Florvaag Bruk AS, Dok. 25, 25.04.2016**

Tilkomst i gjeldende reguleringsplan er ikke tilstrekkelig for vogntog. Ved å flytte avkjørselen noe mot øst vil det være mulig å få til en løsning med en mye bedre svingradius inn på eiendommen og eiendommene som ligger i bakkant. Det er svært viktig for aktiviteten innenfor både gnr/bnr 159/61 og bakenforliggende eiendommer at tilkomsten blir regulert med tilfredsstillende svingradius og

tilstrekkelig bredde på veien, for å øke trafikksikkerheten både for myke og harde trafikanter i et svært trafikkert område.

Eksisterende bygg gjør det umulig å flytte avkjørselen vestover, og det betyr at det må utvides mot øst. Dermed må sykkelveien også flyttes mot øst. I reguleringsplanprosessen for detaljregulering av gnr 159, Fv 253 gs-veg Minde allé, PlanID 19400000 ble det sendt inn merknad og foretatt befaring med byrådet. Vi kan ikke se at forslaget om å flytte gang- og sykkelvegen er blitt vurdert tilstrekkelig i den tidligere prosessen og ber om at det blir gjort en vurdering av omtalt løsning. Det er svært viktig at en i denne nye detaljreguleringsprosessen tar hensyn til de langsiktige planene som finnes for bruken av områdene på Mindemyren. Store deler av arealene som ligger langs Fjøsangervegen egner seg mindre godt til bolig grunnet støysituasjonen og en må være åpen for at det i dette området vil være formålstjenlig med tyngre handelsvare enn i andre deler av Mindemyren. I disse områdene, hvor store kjøretøy møter gående og syklende, er det ekstra viktig å sikre trygge trafikksituasjoner med god oversikt og stor forutsigbarhet i trafikkbildet. (skisse vedlagt til merknad.)

**Fagetatens kommentar:**

*Tilkomst til bedriften er ivarettatt.*

**Advokatfirmaet Harris på vegne av Kanalveien 89, Dok. 26, 25.04.2016**

Merknad inngis på vegne av eier av gnr 15 bnr 477, Kanalveien 89.

Det følger av områdereguleringsplanen for Mindemyren at Kanalveien 89 skal rives og vil bli innløst i forbindelse med bygging av Bybanen. Planlagt utvikling av eiendommen har av denne grunn måtte skrinlegges.

Kanalveien 89 er et butikkbygg som i dag i sin helhet leies ut. På grunn av usikkerheten rundt bygningens fremtid, herunder når den kan forventes innløst, har det vært problematisk ved forlengelse av leiekontrakten å opprettholde eksisterende leienivå. Dette har utelukkende sin årsak i den usikkerhet om leieperiodens utstrekning, som følge av den usikkerhet bybaneplanen har skapt. Dette har igjen medført at det har vært nødvendig å akseptere lavere leie for å kunne få leiet ut i perioden frem til innløsning.

Det er viktig at det gjennom hele anleggsperioden frem til innløsning opprettholdes parkeringsplass/uteareal og tilkomst til eiendommen, som er helt avgjørende for å kunne drive butikkvirksomhet.

Det utarbeidede tekniske forprosjekt inneholder i det vesentligste overordnet informasjon i tillegg til å vise til detaljer i vedlegg som ikke er offentliggjort. Som følge av dette tas det forbehold om ytterligere merknader når det nærmere innhold i detaljreguleringsplanen og betydningen denne har for Kanalveien 89 frem til innløsning er klarlagt.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er tatt til etterretning.*

**Advokatfirmaet Harris på vegne av Kanalveien 55, Dok. 28, 25.04.2016**

Denne merknad inngis på vegne av eier av gnr. 159, bnr. 931, Kanalveien 55.

Det følger av områdereguleringsplanen for Mindemyren at Kanalveien 55 skal rives og vil bli innløst i forbindelse med bygging av bybanen. Planlagt utvikling av eiendommen har av denne grunn måtte skrinlegges.

Kanalveien 55 er et butikkbygg som i dag i sin helhet leies ut. På grunn av usikkerheten rundt bygningens fremtid, herunder når den kan forventes innløst, har det vært problematisk ved forlengelse/fornyelse av leiekontrakten å opprettholde eksisterende leienivå. Dette har utelukkende sin årsak i den usikkerhet om leieperiodens utstrekning, som følge av den usikkerhet bybaneplanene har skapt. Dette har igjen medført at det har vært nødvendig å akseptere lavere leie for å kunne få leiet ut i perioden frem til innløsning.

Det viktig at det gjennom hele anleggsperioden frem til innløsning opprettholdes parkeringsplass/uteareal og tilkomst til eiendommen, som er helt avgjørende for å kunne drive butikkvirksomhet.

Det utarbeidede tekniske forprosjekt inneholder i det vesentligste overordnet informasjon i tillegg til å vise til detaljer i vedlegg som ikke er offentliggjort. Som følge av dette tas det forbehold om ytterligere merknader når det nærmere innhold i detaljreguleringsplanen og betydning denne har for Kanalveien 55 frem til innløsning er klarlagt.

**Fagetatens kommentar:**

*Merknaden er tatt til etterretning.*

**Vidar Sætre, dok. 31 24.04.2016**

Ønsker større radius på skarpe svinger i den planlagte bybanetraséen i delstrekning 2. Det gjelder sving nordvest for Solheimsvannet, og der trasé svinger av mot Fyllingsdalen. Dette for å kunne innkorte reisetiden.

Foreslår holdeplass ved svingen nordvest for Solheimsvannet, da det vil gi bedre dekning og bedre overgangsmuligheter enn planlagt holdeplass under Inndalsveien. Foreslår også å koble traséene sammen, slik at det lar seg gjøre å opprette direkteruter uten overganger.

**Fagetatens kommentar:**

*Tatt til orientering. Sving nordvest for Solheimsvannet er justert. Plassering av holdeplass ved Inndalsveien gir gode overgangsmuligheter til eksisterende Bybanetrasé. Traséene er foreslått koblet sammen for kjøring i avvikssituasjoner. Planarbeidet forholder seg til vedtatt planprogram for Bybanen.*

**Svaneviksvegen 33 A, B, C, D v Tor Ottesen, Dok. 29, 14.03.2016**

Informerer om avløpsledning som ligger langs elven fra boligene til Kanalvegen.

Det går en sti fra boligene langs elven til Kanalvegen. Den er viktig for brukerne og det er ønske om at denne bevares. Vedlagt kart.

**Fagetatens kommentar**

Bestemmelsene til reguleringsplanen setter krav om at stien skal reetableres. Avløpsledningen er ivare tatt i teknisk forprosjekt.

**Delstrekning 3**

**Frydenborg eiendom, Dok.101, 24.04.2016**

Som grunneier ber de om at pågående privat planarbeid kan gå parallelt.

Både eiendommene i Kanalveien og Conrad Mohrs vei har leietakere på plan 1 som driver med publikumsrettet virksomhet (se vedlagt tegning). Disse bedriftene er helt avhengig av god tilgjengelighet både for kunder og leveranser av varer. Vi ser det derfor som svært utfordrende å avsette større areal til midlertidig rigg- og anleggsområde uten at det gir store konsekvenser for våre leietakere og deres virksomhet. Eventuelle justeringer eller endringer av innkjøringer må gjøres i tett samarbeid med Frydenborg Eiendom og bybanekontoret.

**Fagetatens kommentar:**

*Det er gjennomført flere møter med grunneier, der parallelt planarbeid er akseptert og de endringer som nå framlegges i forslag til plan er bearbeidet sammen med og forevist utbygger.*

## C. Øvrige Innspill i perioden fram til 1 gangs behandling, delstrekning 3:

Dok 83	Fyllingsdalen kulturråd	07.07.2016
Dok 102, 104, 105	Angarde as/Gehl arkitekter	12.10.2016
Dok 103	Sælen Auto	30.09.2016
Dok.111	Trond Johannesen, Fyllingsdalen Ungdomslag	19.10.2016
Dok109	Citycon	07.11.2016

### **Fyllingsdalen kulturråd, dok 83, 07.07.2016**

Kulturråd arbeider med planlegging av Fyllingsdalen kultur- og idrettssenter. Det er viktig at prosjektet er godt plassert ift bybanestopp og fremtidig bydelssenteret på Oasen, og så tett på vegsystemet og mulige overganger til Oasen som mulig. Det er viktig at både bybanetrasé og fremtidige vegomlegging inkludert gang- og sykkelveier bør skje slik at kultur – og idrettssenters ønskede byggeareal og uteområder/plasser ikke berøres. Kulturrådet ønsker at det vurderes hvorvidt kultur- og idrettssenterprosjektets byggegrense kan etableres mot veien. Kulturrådet også ber om det legges stor vekt på utformingen av tverrforbindelse fra fremtidig bytorg/ kollektivterminal til der kultur- og idrettssenter blir lokalisert. Det er også viktig at den regulerte gangbroen fra området rundt ungdomshuset til bydelstorg/ kollektivterminal blir opprettholdt og inkorporert i fremtidige anlegg.

#### **Fagetatens kommentar:**

*Ny sykkel- og gangvei langs sørsiden av Hjalmar Brantings vei vist i planforslaget har minimalt inngrep utover dagens situasjon. Endelig plassering av fremtidig kulturhus avgjøres i en senere planprosess. Gangforbindelse til ungdomshuset sikres på gatenivået og via broen over Folke Bernadottes vei.*

### **Angarde AS, dok.102,104, 105, 20.10.16**

Primært ønske: Flytte bybanedepot i dagen til en hall i fjell. Opprettholde drift i gnr.22, 441, Krokattjønnveien 11A. Angarde kan ikke se at en fjellhall for bybanens depot i Spelhaugen, som er koblet til den valgte traseen til Loddefjord, er utredet.

Bybanedepot ønskes flyttet 15 m lenger mot nord for å sikre tilkomst til fjellområde i vest for framtidig energisentral og av hensyn til arealbehov for leietaker, Skeider.

Angarde skisserer 6 krav om detaljeringer av interne vegger og framtidig eierstatus.

Angarde går inn på mengde midlertidig anlegg og riggarealer, parkering og andre momenter knyttet til anleggsperioden.

Snuhammer må tilrettelegges for store kjøretøy

#### **Fagetatens kommentar:**

*Det er gjennomført en rekke felles møter i regi av områdereguleringsplanen for Fyllingsdalen sentrale deler og det parallelt pågående planarbeidet for bybanen i hele planperiode.*

*Skissefasen ble avsluttet ved at trase og depot løsning i Spelhaugen ble anbefalt, lagt fram til orientering for politikerne og lagt til grunn for det videre planarbeidet. Utredningsarbeidet viste flere mulige alternative fjellhaller etablert i område Spelhaugen.*

*Det framkom samtidig i arbeidet at en fjellhall ikke var et ønsket alternativ for en depotløsning, da dette gir markant økte kostnader til framtidig drift og vedlikehold i forhold til et depot som dagløsning. Over depotets levetid vill dette medfører betydelige høyere driftskostnader enn dagløsningen. Mottatt merknad angående forespørsel om depotet i fjell er ikke tatt til følge.*

*En rekke av de tidligere viste interne atkomstveger og påpekte detaljer er i prosessen blitt justert.*

*Snuhammer er justert og tilrettelagt for bruk av semitrailer. Depotet ble etter første møte med Angarde flyttet mot nord og Oppstilling sakset for å optimalisere og tilretteleggelse for et størst mulig areal i sør. Depotet kan nå ikke flyttes ytterligere lenger mot nord. Vending og tilkomst til fjellområde vurderes ivarettatt så langt som mulig. Planforslaget viser at tilkomst til depot og bybanestopp forutsettes overtatt til offentlig vedlikehold. Øvrige veier vil være å regne som private eller private fellesveger. Den etterfølgende områderegeringsplanen vil måtte vurdere dette på nytt, når byggeområder og framtidig nytt vegnett skal fastsettes.*

### **Sælen Auto, Dok.103, 30.09.2016**

Eksisterende bygninger vises ikke på plankartet. Protesterer på at atkomstveg til depotet legges som vist i planforslaget med konsekvens at smørehall og del av bygg må rives. Atkomstveg til depotet må legges lenger nord i området og vest. Midlertidig anlegg og riggareal vist på eiendommen er for omfattende og vegtilkomsten med snuhammer vil hindre innkjøring og bruk og tilkomst til eksisterende kjøreporter for verkstedet.

#### **Fagetatens kommentar:**

*Det er gjennomført en rekke felles møter i regi av områderegeringsplanen for Fyllingsdalen sentrale deler og det parallelt pågående planarbeidet for bybanen i hele. Det er i tillegg gjennomført befarings med partene, også med deltakelse fra tiltakshaver Bybanen Utbygging.*

*Basert på innspill er kartgrunnlaget rettet opp og snuhammer lagt inn på eiendommen i bakkant redusert, slik at tilkomst til verkstedets eksisterende porter kan nyttes. Det må skrives avtale med Bybanen Utbygging som tiltakshaver for bygging av anlegget, slik at dette i minst mulig grad forstyrrer daglig drift av verkstedet.*

*Del av bygg opprettholdes revet, men er ikke nødvendig å rive for framføring av tilkomstveg til Bybane. Tilbygget er varslet revet dersom det blir aktuelt med utbygging over depotet. Da vil det være behov for fortau i tillegg.*

*Den korteste, billigste og tilkomst uten konflikt med bane og Kanadaskogen er valgt lagt til grunn i planforslaget. Mottatt merknad hva angår alternativ tilkomstveg til depotet som foreslått er ikke tatt til følge.*

### **Fyllingsdalen Ungdomslag (Ungdomshuset), Dok.111, 19.10.2016**

Tegninger viser at bybanen kommer veldig nærme Ungdomshuset. Blir ungdomshuset revet?

Om ikke, hvordan skal vi forholde oss i anleggsperioden? Hvordan kompensere i anleggsperioden og etter? Hva med areal dere beslaglegger. Kompensasjon! Det vil ikke være mulig med aktiviteter i anleggsperiode. Hvar skal disse legges til? Hvis ikke, hvordan skal vi i Ungdomshuset forholde oss i byggeperioden?

#### **Fagetatens kommentar:**

*Det er gjennomført møte med Byantikvaren med tanke på nærføring fra bane og framtidig ønsket arealformål og bruk av eiendom og bygning. Bygningen ønskes bevart og videreført som et sentralt og historiefortellende element i de sentrale deler av Fyllingsdalen.*

*Forslag til tidlig planutkast og tegninger vedlagt e-post til Fyllingsdalens Ungdomslag er justert.*

*Det er i etterfølgende møte med representant for styret i Ungdomslaget avtalt at videre detaljering skal skje i felles arbeidsmøte med Byantikvar, Bybanen utbygging, Styret for Ungdomslaget og BK tidlig i høringsfasen etter 1. gangs behandling. Formålet med møte er å vurdere avbøtende tiltak, øke anvendbart uteoppholdsareal, murer, avgrensning mot banen, byggegrensener, støy, materialbruk og reguleringsbestemmelser.*

### **Citycon, Dok.109, 07.11.2016**

Ønsker i nord øst detaljert utforming og løsning knyttet til alternativ tilkomst. Primært ønskes en direkte innkjøring til østre del av området ved Oasen via egen arm i ny rundkjøring over Dag Hammer Skjølde vei. Ny innkjøring i parkeringsanlegget med god kapasitet, to felt inn og ut. Opprettholde innkjøring til Tryg sin parkering. Venstresvingefelt i Hjalmar Brantings vei for innkjøring til ny varelevering. Nok areal må avsettes for tilkomst ved varelevering og vending under framtidig lokk for bane og torg.

**Fagetatens kommentar:**

Det er gjennomført en rekke felles møter i regi av områdereguleringsplanen for Fyllingsdalen sentrale deler og det parallelt pågående planarbeidet for bybanen. Det er i tillegg gjennomført befaringspartene, også med deltakelse fra tiltakshaver Bybanen Utbygging. Innspillene fra Citycon er konstruktive og positive og det må i det videre arbeidet jobbes mer inngående med detaljering før løsninger i grensesnittet til bybanen er klart. Noen av innspillene må svares ut i det videre planarbeidet for Fyllingsdalens sentrale deler.

Planforslaget kan imidlertid ikke legge til rette for:

\* direkte tilkomst med egen arm fra rundkjøringen i øst. Dette er vurdert men gir stor nærføring mot eksisterende blokk samt at areal til samferdsel blir for dominerende.

\* venstresvingefelt ved vareleveringen fra Hjalmar Brantings vei. SVV har avvist en slik mulighet og grunnlagt dette med at dette vil gi tilbakeblokkering mot vestenforliggende gangfelt og rundkjøring.

\* Innkjøring som vist Til Tryg. I dette området direkte under lokk for bybanestoppet anbefales, avsetningsareal for kiss & ride og taxi. Parkeringsforbindelse til Tryg må etableres via østenforliggende tilkomster.