

**REGULERINGSFORSLAG TIL  
OFFENTLIG ETTERSYN**

Saknr.: 201606714/75  
Emnekode: ESARK-5120  
Saksbeh.: RIOL  
Dato: 25.05.2018

**Åsane Gnr 216 Bnr 119, Eidsvåg skole. Reguleringsplan Arealplan-ID 65470000  
FORSLAG TIL DETALJREGULERING, OFFENTLIG ETTERSYN****Kort om planforslaget**

ABO plan & arkitektur (konsulent) fremmer på vegne av Bergen kommune ved etat for utbygging (forslagsstiller) et planforslag for et 69 daa stort område i Eidsvåg. Tømmervågen friområde ligger nordøst for planområdet, og Eidsvågfjellet ligger sørvest for planområdet, jf. figur 1. Hovedformålet med planarbeidet er å regulere et kommunalt område for offentlig tjenesteyting i form av undervisning og idrett. I tillegg berøres tilkomstveier, noen tilgrensende boligeiendommer og grønnstruktur.

Dagens skole og boligbebyggelsen i området har kjøretilkomst fra fylkesveien Eidsvågveien i nord via den kommunale veien Granlien i vest. Lokaltrafikken frem til Granlien går via de kommunale veiene Kongleveien og Tyriveien. Den førstnevnte deler skoletomten i 2, mens den sistnevnte danner et skille mot idrettsbanen i øst. Det er dermed lokaltrafikk tvers gjennom, og langs sørsiden av skoleområdet, jf. figur 2.



Fig 1. Planområdets beliggenhet



Fig.2. Flyfoto av planområdet mm

**Bakgrunn for planarbeidet**

Eidsvåg skole består av flere bygninger i 2-3 etasjer som danner en vid, rettvinklet U-form. Samtlige bygg blir ansett å ha høy og til dels svært høy arkitektonisk og arkitekthistorisk verdi, jf. byantikvarens antikvariske dokumentasjon for Eidsvåg skole, skriftserie 2017-2. Frem til skolestart 2016 var det 470 elever ved skolen. Bygningene er i dårlig byggeteknisk stand med stort behov for totalrehabilitering.

Byrådet vedtok 28.01.16 (sak 1026-16) at hovedbygget ved Eidsvåg skole fra 1952 skal beholdes og rehabiliteres. Bygget ligger helt sørøst på skoletomten. De øvrige byggene (1958-bygget og 1970-bygget) skal rives, og erstattes med nybygg. Den såkalte «Tyskerbrakken» skal bevares. I saksfremlegget fremgår det at det kan etableres en gymnastikksal, volleyballhall eller flerbrukshall i tilknytning til skolen. Det ble videre vist til at byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett i så fall måtte ta stilling til størrelse på hallen. Bystyret behandlet idrettsplanen 2017-2027 i møte 22.03.17 (sak 73-17) og vedtok da at det skal reguleres inn en idrettshall i området. Det fremgår også av vedtaket at planene ikke var konkretisert eller finansiert. Styringsgruppen for Eidsvåg skole besluttet i møte 09.06.17 at det skal prosjekteres for en idrettshall med aktivitet på taket.

Bystyret vedtok 16.06.16 (sak 164/16) å flytte ungdomstrinnet ved Eidsvåg skole til Åstveit skole fra skolestart høsten 2016. Det ble også vedtatt å oppgradere Eidsvåg skole til en ren barneskole med elevtall på 300, med mulighet for noe utvidelse på sikt.<sup>1</sup> I planforslaget legges det til grunn at skolen skal kunne romme inntil 350 elever.

Skolen er ikke lenger helsegodkjent, og det har derfor vært begrenset elevtall i flere klasserom. Det ble 24.11.16 gitt midlertidig rammetillatelse til en 5-årig midlertidig skolepaviljong (erstatningsskole) for 350 elever på klassetrinn 1.-7. på den nordre delen av skoletomten. Arealet er regulert som park, men har tidligere rommet et SFO bygg. Barneskoletrinnet ved Eidsvåg skole skal ha flyttet inn i det midlertidige bygget like før årets skoleslutt.

Når ny Eidsvåg skole er ferdig ønsker forslagsstiller at det midlertidige bygget skal fungere som erstatningsskole for elever fra andre skoler i Åsane som skal rehabiliteres. Forslagsstiller har derfor behov for å kunne bruke erstatningsskolen i mer enn 5 år. Det er tidligere i planprosessen foreslått at erstatningsskolen på sikt kan brukes til barnehage. På grunn av den økte trafikken en barnehage vil medføre, har forslagstiller gått bort fra dette. Erstatningsskolen reguleres derfor for undervisningsformål. Dersom bygget på sikt skal brukes til barnehage må dette vurderes gjennom en ny detaljregulering.

Når både erstatningsskolen og den permanente skolen er i drift vil planområdet totalt kunne romme inntil 700 elever. Det vil tilrettelegges for busstransport for elever ved erstatningsskolen. Av- og påstigning skal kun skje på busstoppet langs Eidsvågveiens sørside slik at elever ikke skal krysse Eidsvågveien. Intensjonen er at busser som kommer fra øst må snu på et offentlig areal som ligger 900 meter nordvest for planområdet (gnr/bnr 216/1107).

Det reguleres derfor en større busslomme på sørsiden av Eidsvågveien som kan ta imot 3-4 busser samtidig. Krysset Eidsvågveien/Granlien (o\_SKV1/o\_SKV2) flyttes litt mot vest og får en bedre vinkel mot Eidsvågveien. Det vil være nødvendig å rive garasjene på Eidsvågveien 114 og 116. Garasjene og nye tilkomster fra Granlien skal erstattes. Også Eidsvågveien 118 og 120 blir berørt av planforslaget.

Eidsvågveien har i dag flere partier uten fortau eller gang- og sykkelvei. Det pågår planarbeider i regi av Statens vegvesen for å forbedre situasjonen langs Eidsvågveien. Statens vegvesen sine planer vil på sikt gi endringer i nordre del av planområdet.

Det er avsatt tre områder til offentlig tjenesteyting. Det søndre området er vist som felt o\_BOP1, det nordre som felt o\_BOP2 og det sør-østre som o\_BOP3, jf. vedlegg A.

---

<sup>1</sup> Saken er beskrevet i Skolebruksplan for Bergen 2016-2030 side 191.

Felt o\_BOP1 skal romme dagens vinkelbygg fra 1952, et nytt skolebygg og en ny stor idrettshall for sambruk mellom skole- og idrett. Det er planlagt et lavere mellombygg som skal binde 1952-bygget sammen med det nye skolebygget. Tyskerbrakken skal bevares. Grad av utnytting for felt o\_BOP1 er foreslått til 95%-BRA. Dagens 1952 bygg og tyskerbrakken vil reguleres for dagens byggehøyde, henholdsvis kote +61,3 og kote +54,2. Maksimal byggehøyde for nytt skolebygg er foreslått til kote +59,5 mens byggehøyde for ny idrettshall er foreslått til kote +51,5. Felt o\_BOP2 rommer erstatningsskolen og er utbygget. Utnyttingsgraden er der vist som 50%-BRA. Maksimal byggehøyden er avtrappende fra kote +45 i nordvest til kote +42,5 i sørøst. Felt o\_BOP3 reguleres som eksisterende.

Skoleanlegget vil totalt ha et uteareal på 12.737m<sup>2</sup> hvorav 1.182m<sup>2</sup> utgjør taket til den nye idrettshallen. Det vil bli etablert 24 parkeringsplasser for biler (SPP1-SPP3) og tilrettelagt for 240 parkeringsplasser for sykler. Parkeringsplassene skal være i sambruk mellom skole og idrettshall. Det er ikke mulig å avsette et eget areal for henting og levering av elever utenfor planområdet, en såkalt «hjertesone». Dagens situasjon med korte stopp i busslomme ved Eidsvågveien opprettholdes. Det tilrettelegges i tillegg for en liten snuhammer ved parkeringsplassen SPP1, ved krysset mellom Granlien og Kongleveien.

Planforslaget innebærer videre at eksisterende idrettsbane og ballbinge reguleres til idrettsanlegg (felt o\_BIA). Eidsvågveien og Granlien reguleres som offentlig kjøreveg (o\_SKV1- o\_SKV4) for utvidelse/utbedring.

Dagens ensidige fortau langs Granliens vestsida (o\_SF2) blir utvidet fra 2,5 til 3 meter mens det ensidige fortauet langs Granliens østside (o\_SF3) vil få 2,5 meters bredde. Videre sørover langs Granlien reguleres det for 2,5 meter fortau (o\_SF4) frem til tyskerbrakken og derfra i 1,5 meters bredde inn i krysset Granlien/Tyriveien (o\_SV6). Det reguleres for to- felts kjørevei i Granlien, men kjørefeltene blir kun på 2,5 meter. Tyriveien (o\_SV3) reguleres som offentlig vei med dagens bomløsning. Det legges ensidig fortau langs den delen av Kongleveien som omfattes av planområdet (o\_SF5). Det reguleres inn to turdrag for å sikre en offentlig tilkomst til Eidsvåg fjellet i vest (o\_GTD1 og o\_GTD2), og ett turdrag i sør- øst som sikrer tilkomst fra Kongleveien til idrettsbanen (o\_GTD3). Det reguleres også en grønnstruktur langs Eidsvågveien i nord (G). Eksisterende boliger reguleres til frittliggende småhusbebyggelse (BFS1-BFS9). Noen av de nevnte felt består av smale restarealer langs Granliens vestsida (BFS4-BFS8) som skal brukes som riggområder for anleggsfasen. Feltene reguleres med hensynssone midlertidig bygge- og anleggsområde.

To av boligeiendommene nordøst for erstatningsskolen er foreslått regulert til ny boligbebyggelse (BFS2 og BFS3), med en BYA på 150m<sup>2</sup> og en maksimal byggehøyde på kote +48 og kote +49,5. På felt B11 reguleres det inn en egen kjørevei til eiendommene (f\_SV1).

For utfyllende opplysninger om planområdet, planforslaget, konsekvenser av planforslaget samt oppsummering og kommentarer til uttalelser og merknader vises til forslagsstillers planbeskrivelse og merknadsskjema, vedlegg C og vedlegg M.

### **Planprosessen så langt**

Planarbeidet ble første gang startet opp i januar 2014 (saknummer 201339681), men ble avsluttet 27.03.15. Den pågående plansaken ble opprettet i mars 2016 (201696741). Oppstart av planarbeidet ble varslet 09.06.16. Det ble da mottatt 8 høringsuttalelser og 2 private merknader. Planområdet ble deretter utvidet til også å omfatte busslommer langs Eidsvågveien og idrettsbane på østsiden av skolen. Planoppstart ble varslet på nytt 28.06.17.

Det ble samtidig informert om etablering av en større idrettshall ved skolen. Det kom denne gangen inn 5 høringsuttalelser og 5 private merknader. Høringsuttalelser og merknader ved varsling 10.06.16 og 28.06.17 fremgår av vedlegg D. Det er i tillegg holdt flere informasjonsmøter med skolen og berørte naboer, jf. vedlegg C.

Etter høringsrunden er plangrensen utvidet til også å omfatte en kommunal eiendom i sørøst, gnr. 216/bnr 268, vist som felt o\_BOP3 på vedlagt plankart. Utvidelsen sikrer dagens tverrforbindelse fra Kongleveien til idrettsbanen gjennom eiendommen, vist som turdrag (o\_GTD3) på vedlagt plankart. Felt o\_BOP3 inneholder en tyskerbrakke som brukes til klubbhus for idrettslaget. Brakken er å anse som et kulturminne. Felt o\_BOP3 reguleres for eksisterende situasjon. Denne sisteutvidelsen av planområdet varsles nå gjennom offentlig ettersyn.

### **Fagetatens kommentarer**

Fagetaten har ingen merknader til planprosessen så langt, og vurderer det mottatte planmaterialet til å ha tilfredsstillende kvalitet for å sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Vi slutter oss i utgangspunktet til hovedformålet offentlig tjenesteyting, undervisning og idrettsformål, men vi stiller spørsmål om planområdet er dimensjonert for riktig antall elever. Nedenfor følger etatens kommentarer til sakens mest sentrale/aktuelle problemstillinger. Øvrige aktuelle tema anser vi som tilfredsstillende løst og belyst. For opplysninger om disse tema henvises til forslagsstillers planbeskrivelse (vedlegg C).

### Hovedutfordringer

Når Eidsvåg permanente skole er ferdig og erstatningsskolen er tatt i bruk vil det totalt være 700 elever i planområdet, mot dagens 300 (tidligere 470) elever. Bygningsmassen øker, noe som går på bekostning av uteareal. Eidsvåg skole ligger tett på eksisterende bebyggelse, med kjøp eller ekspropriasjon som eneste mulighet for utvidelse. Hovedutfordringene i planarbeidet vil, etter vår vurdering, være å finne gode løsninger for uteoppholdsarealer, og å sikre gode og trygge løsninger i en situasjon der:

- elever skal ferdes, ha undervisning og friminutt tett på et anleggsområde,
- en midlertidig skole skal fungere som erstatningsskole på ubestemt tid
- økt antall elever vil generere mer trafikk til området i skoletiden
- trafikkarealer og gangarealer ikke alle steder er tilstrekkelig adskilt
- det er ikke avsatt eget areal for henting og levering av de yngste elevene og SFO-barna
- det skal etableres en større idrettshall i planområdet som vil beslaglegge et større areal enn dagens idrettshall og forventes å generere mer trafikk etter skoletid enn i dag
- de som bor i planområdet vil kunne miste en del av de parkeringsmulighetene de har i dag.

### Formål

I gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA 2010) er planområdet avsatt til bebyggelse og anlegg og grønnstruktur og er regulert gjennom reguleringsplan for Åsane/ Bergenhus, gnr. 216 Eidsvåg (planID 50790000, ikrafttrådt 27.10.61). Skolen, idrettsbanen sørøst for skolen og parkområdet nord for skolen er vist i reguleringsplanen. I forslag til KPA 2016 er dagens skole og det omtalte parkområdet i sin helhet vist som offentlig formål. Deler av hensynssonen nord-øst for skolen er vist som hensynssone kulturmiljø, H570. Langs Granlien og Eidsvågveien er det vist som hensynssone trafikkstøy, H220.

Det foreslåtte formålet, offentlig tjenesteyting, er i samsvar med gjeldende reguleringsplan og gjeldende KPA når det gjelder den søndre delen av planområdet. Formålet offentlig tjenesteyting er i strid gjeldende reguleringsplan når det gjelder det omtalte parkområdet, men er i samsvar med tidligere bruk av området. Fagetaten har ingen innvendinger mot formålet.

## Utnyttelsesgrad/byggehøyde/estetikk

### *Skolebygg og idrettshall*

Det er ikke knyttet egne bestemmelser om utnyttingsgrad og byggehøyde for skoler i gjeldende reguleringsplan og KPA. Forholdet må avklares gjennom den pågående planprosessen. Tomtearealet for felt o\_BOP1 er oppgitt til 12.387 m<sup>2</sup>, for felt o\_BOP2 til 7.610m<sup>2</sup>. Basert på arealberegninger for skisseprosjekt er utnyttingsgraden (%BRA) beregnet/avrundet til 95%-BRA for felt o\_BOP1 og 50%-BRA på felt o\_BOP2.

De foreslåtte nye bygningene på o\_BOP1 vil til sammen ha et større samlet fotavtrykk enn de bygg som står i området i dag. Bygningene vil arkitektonisk skille seg tydelig fra det gjenstående 1952-bygget og tyskerbrakken, både i fotavtrykk, form, byggehøyde og materialvalg. Høyden på idrettshallen avtrappes dog for å dempe inntrykket, jf. figur 4.

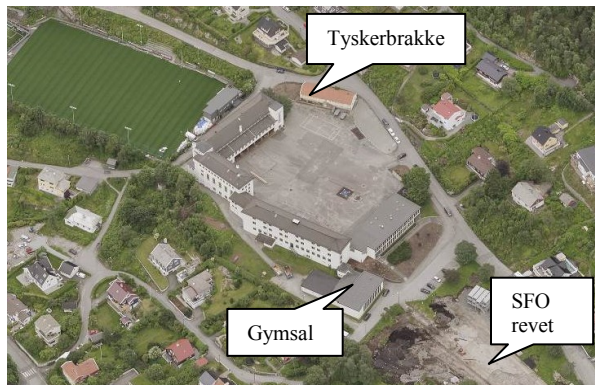


Fig 3. Eksisterende situasjon. Fra sørvest.

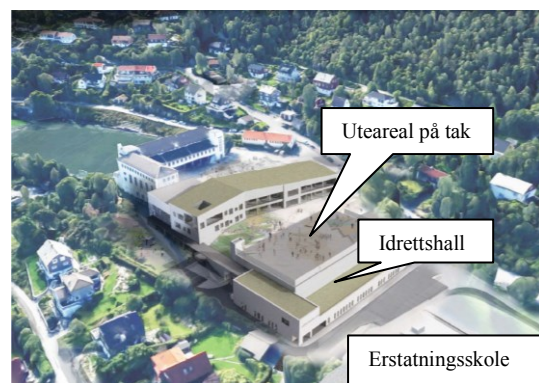


Fig. 4. 3D illustrasjon. Forslag. AB0

Forslagsstiller opplyser at de nye bygningers utseende ikke er fastsatt eksakt. Detaljering av fasade og form vil bli gjort i det videre prosjekteringsarbeidet i dialog med byantikvaren.

Figur 5 er hentet fra planbeskrivelsen og viser foreløpig fasade mot Granlien. Det nye skolebygget planlegges i 3 etasjehøyder i nord og 2 etasjer i vest. Idrettshallen er tenkt plassert inn i terrenget, og høyden avtrappes til en etasje i nordvest og nordøst mot eksisterende bebyggelse. Det planlagte utearealet på idrettshallens tak vil få universell tilgjengelighet via ramper fra skoleplassen. Takflaten vil inngjerdes med parapet i 1,5 meters høyde. Parapeten er inkludert i maksimum byggehøyde, jf. foreslåtte § 3.1.3 g og h. Fagetatens stiller spørsmål om plassering av en stor flerbrukshall på skoleområdet er et riktig grep. Selv om taket brukes til uteareal vil det ikke kunne erstatte utearealer på grunnplanet. I tillegg vil bruken av flerbrukshallen medføre økt trafikk til området.

Bygget som binder sammen 1952-bygget og det nye skolebygget, er i fasadetegninger vist i 2 etasjer, jf. figur 5. I plankartet er ikke byggehøyden differensiert, men det fremkommer av foreslått § 6.1.1.4 at byggehøyden skal avtrappes og tilpasses mot eksisterende bygg. Fagetaten anbefaler at byggehøyde fastsettes på plankartet, og at mellombygget etableres i samsvar med fasadetegning. Både byantikvaren og byarkitekten skal konsulteres i forhold til nybygg og rehabilitering, jf. foreslått § 3.1.3.2, d. Forslagsstiller opplyser ellers at de nye byggene vil medføre minimale endringer med hensyn til utsikt/innsyn og solforhold for eneboligbebyggelsen som ligger i bakkant.





Fig. 5. Foreløpige tegning. Fasade sørvest. Link Arkitektur

«Grønn strategi, klima og energihandlingsplan for Bergen» ble vedtatt av bystyret 21.09.16, sak 213/16. I vedtakets punkt 12 og 14 ble det vedtatt utfyllende bestemmelser til kapittel 6 og 8 i den aktuelle handlingsplanen. Av punkt 12 b fremgår det at solenergi skal vurderes i forbindelse med energivurdering av nybygg. Skråstilte solcellepaneler på taket vil imidlertid ikke være en god løsning eksteriørmessig på grunn av nærheten til et eldre verneverdig skolebygg. Av punkt 14 b fremgår det at kommunen ved nybygg skal stille krav om grønne tak der det er hensiktsmessig. Denne type tak vil være en fordel for de av naboene som vil ha utsikt til store takflater, men vil også være positivt for å begrense tilsig av overvann som følger av økende nedbørmengder. Biologisk grønt tak vil i dette konkrete tilfelle derfor være å foretrekke fremfor solcelletak. Foreslått § 3.1.3, f er i samsvar med en slik forståelse. Det er imidlertid ikke vist grønt biologisk tak i innsendte illustrasjoner. For å ivareta at bystyrets intensjoner/vedtak blir iverksatt i denne konkrete saken, anbefaler fagetaten at biologisk grønt tak fastsettes om et rekkefølgekrav under § 6.3.

Erstatningsskolen er betydelig større enn det tidligere SFO-bygget, jf. figur 6 og 7. Fasadene på erstatningsskolen er kledd med liggende og stående trepanel. Bygget har 1 etasje mot nabobebyggelsen i sørøst. Mot nordvest ligger bygget inn mot kollen med 2 etasjer med teknisk rom i en mindre inntrukket 3. etasje. Administrasjonen er plassert i et eget bygg på baksiden av skolebygget. Der er også plassert separat avfallsrom (o\_BRE1) og trafostasjon (o\_BE2). I følge forslagsstiller vil den nye skolepaviljongen ikke gi naboene reduserte solforhold på sine uteplasser. Det vises til vedlagte solillustrasjoner, vedlegg I.



Fig. 6. Tidligere SFO-bygg



Fig. 7. Fotoillustrasjon erstatningsskolen.

Erstatningsbygget får store takflater, jf. figur 7. Siden erstatningsskolen er omsøkt som et midlertidig bygg, har ikke biologisk grønt tak eller solcellepanel på tak vært vurdert.

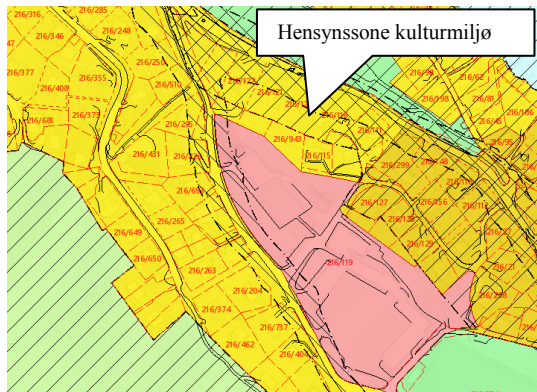
#### *Eksisterende boligbebyggelse i planområdet*

Nord for erstatningsskolen ligger det et etablert boligområde, vist som felt BFS1 i forslag til plankart, jf. vedlegg A. Hoveddelen av eksisterende bebyggelsen er vist som bebyggelse og

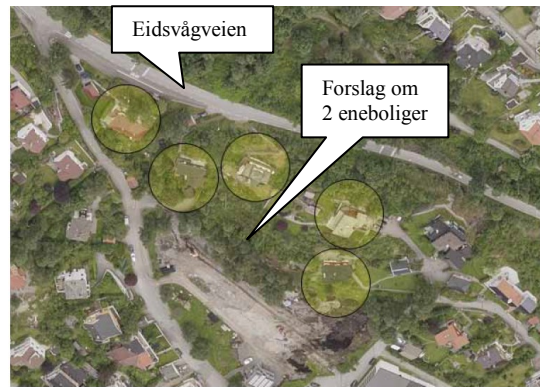
anlegg i gjeldende KPA og i forslag til ny KPA 2016. I sistnevnte KPA ligger boligområdet innenfor ytre fortettingssone, men samtidig innenfor hensynssone kulturmiljø, jf. figur 8.<sup>2</sup>

I vedlagte kulturminnedokumentasjon for boligområde BFS1 blir det opplyst at:

*«Eneboligbebyggelsen beskrives av Byantikvaren som del av «Eidsvåg hageby» og omfatter boliger med hageanlegg av gjennomgående høy arkitektonisk verdi fra 1930-årene. Flere av bygningene er tegnet av Bergens mest kjente arkitekter fra mellomkrigstiden», jf. vedlegg J.*



Figur 8. Forslag til KPA 2030.



Figur 9. Del av Eidsvåg hageby.

#### *Foreslått ny boligbebyggelse i planområdet*

Det er i felt BFS2 og BFS3 foreslått to nye eneboliger på 150m<sup>2</sup> grunnflate (BYA) med en byggehøyde på 7,5 meter målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt boligen, jf. foreslått § 3.1.2.4, c. Hver med minimum 150m<sup>2</sup> privat uteareal, jf. foreslått § 3.1.1, d. Det blir videre foreslått at det sammen med rammesøknad skal sendes inn utomhusplan og 3D illustrasjoner som viser hvordan boligene er tilpasset landskapet og eksisterende bebyggelse, jf. foreslått § 3.1.2.4, d. Videre skal nye boliger tilpasse seg eksisterende bebyggelse, og tiltak skal skje i dialog med byantikvaren jf. foreslått § 4.2.1.2.

Den ene av de foreslåtte boligene (felt BFS3) og foreslått felles vei til begge (f\_SV1) ligger i et areal som i dag har fungert som en buffer mellom SFO og boligbebyggelsen på nordsiden. Ved planoppstart viste bymiljøetaten til at i det i områder som er avsatt til bebyggelse og anlegg, spesielt i hensynssone mot kulturmiljø, bør tas hensyn til eksisterende grønnstruktur og unngå nedbygging av disse. Fagetaten har tidligere pekt på at en ny bebyggelse her vil kunne resultere i høyere forstøtningmurer og noe økt trafikk.<sup>3</sup>

Ved utvidet varsling fremgår det at de to grunneierne som vil bygge boliger, i fellesskap har inngått avtale om kjøp av gnr. 216, gnr. 945 for å sikre seg utkjørsel til Granlien. Samme utkjørsel gir i dag tilkomst til eksisterende bygg gnr. 216, bnr. 122. Planforslaget innebærer at utkjørselen også skal gi veifremføring til gnr. 216, bnr. 193. Eiendommen mister dagens avkjørsel på grunn av forlengelse av busslomme langs Eidsvågveien, jf. figur 9 og 10.

<sup>2</sup> Sør i planområdet er det tatt med en enebolig og garasje, felt BFS 9, i plankartet. Eiendommen ligger innenfor bebyggelse og anlegg i KPA og er del av Eidsvåg hageby. I forslag til ny KPA er eiendommen vist som nåværende bebyggelse, men ligger ikke innenfor ytre fortettingssone eller i hensynssone kulturmiljø. Deler av eiendommen ligger imidlertid i gul trafikkstøysone og i restriksjonsområde mot de offentlige veiene Granlien og Tyriveien.

<sup>3</sup> Det vises til notat fra oppstartsmøte 6.12.17, pkt. 3.2.27 (dokument 39)

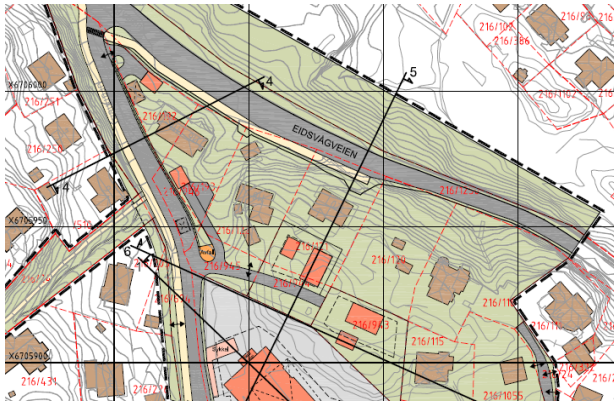


Fig. 10. Ny bebyggelse er vist som oransje



Fig. 11. Utomhusplan. Erstatningsskole

Nye boliger som plasseres i et ubebygget belte mellom et undervisningsbygg og hensynssone kulturmiljø, kan forårsake konflikter mellom ulike brukergrupper. Grunneierne som grenser til erstatningsskolens utearealer, har i byggesaken krevd at det settes opp gjerde i grensen, blant annet på grunn av den økte støyen som vil oppstå fra 350 elever. Kommunen har på bakgrunn av merknadene strukket et gjerde, hvorav 80 % er tett klatresikkert gjerde i 1,2 meters høyde. Det siste 20 % av gjerdet er nettinggjerde og ligger langs eiendommen der det er planlagt ny tilkomstvei. Planen er at gjerdet støysikres etter at foreslått tilkomstvei f\_SV1 er ferdig.

Arealet bak erstatningsskolen skal brukes av de yngste elevene og inneholde huske, sklie, 674m<sup>2</sup> plen og en 10 meters gangbro for å kunne ta i bruk terrenget på en enkel måte, jf. figur 11. Fagetaten anbefaler derfor at de aktuelle eiendommene bak erstatningsskolen reguleres som grøntareal for å unngå at det oppstår konflikter mellom de ulike brukergrupper, men også fordi det er lite grøntarealer ellers på skolens områder. Dersom forslagsstiller likevel opprettholder det foreslåtte boligformålet, bør utnyttingsgraden oppgis i %-BRA og tilpasses utnyttingsgraden som gjelder for naboeiendommene. Byggehøyden bør reduseres slik at det tillates maksimum 2 etasjer. Det må fastsettes i planbestemmelsene at fyllingsfot, murer, garasjer, uthus og eventuelle tilbygg må plasseres innenfor foreslått byggegrense, eventuelt formålsgrense for felt BFS11. Det må videre fastsettes at «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2016) skal følges i bygge- og anleggsfasen». Fagetaten ber om en uttalelse fra berørte høringsparter i forhold til den planlagte boligbebyggelsen.

#### Størrelse på skolens utearealer

Det er ikke vedtatt en faglig norm når det gjelder størrelse på en skoles utearealer. I Bergen kommunes kvalitetsmelding for skolen henvises det til rapporten «Skolens utearealer. Om behovet for arealnormer og virkemidler»<sup>4</sup>. I rapporten blir det anbefalt et minimumsareal på ca. 15.000m<sup>2</sup> for skoler med flere enn 300 elever (dvs. 50m<sup>2</sup> per elev). For hver elev over 300 blir det tilrådd ett tillegg på 25m<sup>2</sup>. Det opplyses at det for nye skoleanlegg må minstekravet være tilfredsstillt, mens for eksisterende skoler må minstekravet tilfredsstilles innenfor 200 m fra skolebygningen. Det må være trafikksikre omgivelser i en radius på 200 m fra skolen.

Et elevtall på 350 (Eidsvåg skole) bør dermed ha 16.250m<sup>2</sup> uteareal, et elevtall på 700 (elevtall inkludert erstatningsskolen) bør ha 25.000m<sup>2</sup> uteareal. Forslagsstiller opplyser at hele skoleanlegget vil ha et samlet uteareal på 12.737m<sup>2</sup>, hvorav 7.132 utgjør uteareal på felt o\_BOP1, 4.423m<sup>2</sup> utgjør området rundt skolepaviljongen (felt BOP2) og 1.182m<sup>2</sup> utgjør taket til den nye idrettshallen. Helsevernetaten har på visse vilkår akseptert at det etableres uteareal på taket, jf. vedlegg C, side 52. Forslagsstiller opplyser at vilkårene er oppfylt.

<sup>4</sup> Sosial og helsedirektoratet, 2003.



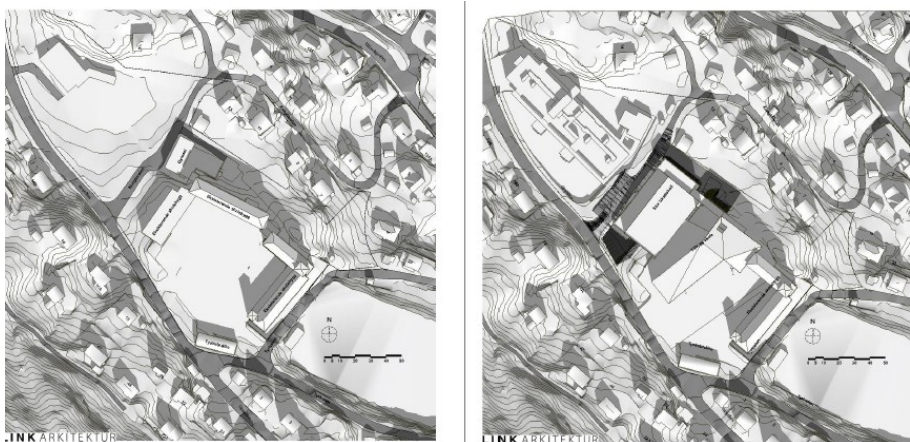
Utearealenes størrelse vil samlet utgjøre ca. halvparten av det Bergen kommune selv anbefaler. I slike tilfeller er det viktig at arealene har tilfredsstillende kvalitet, og at alle aktuelle aktivitetsområder i nærområdet benyttes. Dersom idrettsbanen regnes med, vil elevene ha 18.721m<sup>2</sup> uteareal til disposisjon. I en merknad til byggesaken for erstatningsskolen opplyste tidligere rektor ved Eidsvåg skole at en saksing av friminuttene for elever vil være naturlig og nødvendig, jf. vedlegg C. Det vises videre til at det også vil være naturlig å bruke idrettsbanen og ballbingen i sørøstre del av planområdet i storefri som i dag.

Det blir opplyst at inntil rivnings- og anleggsarbeider for permanent skole starter, vil elevene ved Eidsvåg skole kunne bruke dagens skoleplass (felt o\_BOP1) i friminuttene. Deretter må de klare seg med uteområdet i felt o\_BOP2. Ved 350 elever vil utearealet utgjøre i underkant av 13m<sup>2</sup> per elev, mens retningslinjene tilsier 50m<sup>2</sup>. Når erstatningsskolen tas i bruk av andre skoler i Åsane, er det trolig naturlig at elevmassen skilles for å lette tilsynet. Elevene i erstatningsskolen vil da kun ha 13m<sup>2</sup> per elev. I storefri må de trolig dele på idrettsbanen.

Fagetatens opprettholder sin tidligere oppfatning om at størrelsen på utearealene er altfor små til å huse 2 skoler samtidig. Avstanden til alternative lokaliteter er samtidig for stor til at de kan regnes som supplerende utearealer, jf. Bergen kommunes kvalitetsmelding for skolen. Tømmervågen friluftsområde og Eidsvågfjellet ligger henholdsvis 400 m og 300 m fra skolens område. Vollane badeplass ligger 1,4 km unna. De nevnte arealene er kun egnet til utflukter og i undervisningsøyemed.

#### Kvalitetskrav uteoppholdsarealer

Med begrenset størrelse på utearealer blir kvaliteten desto viktigere. I KPA 2010, pkt. 10 B er det stilt generelle krav til kvalitet på uteoppholdsarealer. Noen av kravene vil også gjelde for skole. Arealene skal ha trafiksikker plassering og tilkomst og skal skjermes mot støy, rasfare, stråling, forurensing og annen helsefare. Uteområdene skal ha sol på minst halvparten av arealet kl. 15.00 vårjevndøgn. For en skole vil solforholdene kl. 12.00 være viktigere siden storefri avvikles midt på dagen. Verken ny eller eksisterende bygningsmasse bør skyggelegge for planlagte utearealer.<sup>5</sup> Innsendte soldiagrammer viser at plasseringen av dagens skole og tidligere SFO har gitt gode solforhold på tilgjengelige uteområder. Den foreslåtte bebyggelsen vil skyggelegge noe mer areal enn dagens bebyggelse ved jevndøgn kl. 12.00, jf. figur 13. Samtidig ser vi av figur 6 og 7 at de tidligere høye trærne ved Kongleveien er felt, noe som gir bedre solforhold på utearealene for erstatningsskolen.

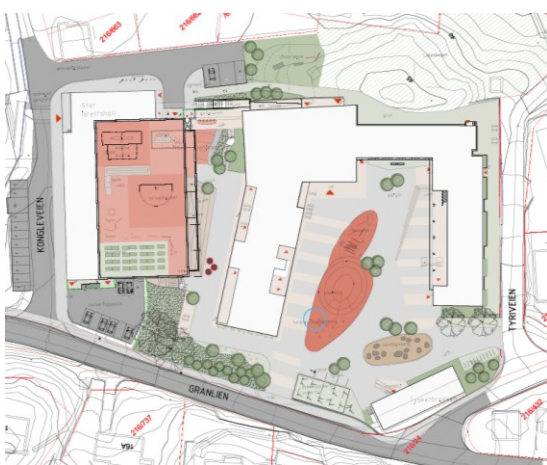


Figur 12 og 13. Solforholdene eksisterende situasjon og foreslått situasjon.

<sup>5</sup> Jf. Skoleanlegg, nasjonal rådgivningstjeneste. Utdanningsdirektoratet.

Et oversiktlig uteområde letter tilsyn med elevene og kan forhindre at det oppstår mobbing og ulykker, og at skolebarn forviller seg utenfor skolens område. Elevene opplever i dag den store asfalterte skoleplassen som kjedelig med få lekeapparater, jf. vedlegg N. Ulikt plasserte lekeområder, med nye lekeapparater og lekemuligheter, vil gi både elever og nærmiljøet et løft. Samtidig kan tilsynet bli mer krevende. Foreslått utomhusplan for det permanente bygget og utomhusplan for erstatningsskole fremgår henholdsvis av figur 14 og 11.

Det vises i denne sammenheng til foreslåtte rekkefølgebestemmelser § 6.3.1.5 (gjelder permanent skole) og 6.3.2.1 (gjelder skolepaviljongen). Bymiljøetaten mener 01.09.16 at utearealene ved erstatningsskolen kan gjøres mer attraktive og tilrettelegges for skatebane, basketball, benker og bord for bruk av allmennheten utenom skolens åpningstid. I følge vedlagt landskapsplan blir det foreslått basketballstativ, disse, benk, turn og ute-hage på taket av idrettshallen. Det er i foreslått § 3.1.1, d sikret at skoleplassene skal være åpne for allmennheten utenom skolens åpningstider.



Figur 14. Utomhusplan permanent skole



Fig. 15. Utsnitt av illustrasjonsplan

### Støy på utearealer

I følge forslag til KPA 2016 ligger deler av skoleplassen i gul støysone, og det er derfor gjennomført en støyvurdering, jf. vedlegg K.<sup>6</sup> Det er lagt til grunn at eksisterende trafikk utgjør 1200 kjøretøy/døgn (ÅDT) der 5% er tungtrafikk. Erstatningsskole og flerbrukshall forventes å gi en økning på 200-300 kjøretøy per døgn i Granlien, jf. vedlegg M og K.

Det er slått fast at den økte trafikken vil gi en overskridelse av grenseverdien med 1 dB på nord-vestre hjørne av erstatningsskolen og utearealene der. I støyrapporten blir det konkludert med at støysikringstiltak ikke vil være nødvendig fordi grenseverdien vil overstiges i perioden kl. 06.00 – 07.00 når trafikken i Eidvågveien er på sitt høyeste.

Etter vår oppfatning vil anleggsvirksomheten i forbindelse med rivning, rehabilitering og bygging av ny skole, masseutskifting og veiarbeider trolig gi mer enn om 5% tungtrafikk i Granlien. I anleggsperioden vil støyen komme fra flere kilder. Vi kan ikke se at det er foretatt en vurdering av forholdet i støyrapporten. Et annet forhold er forurensing fra større kjøretøy. Barna ferdes i sjiktet der eksosen kommer ut. Det bør derfor vurderes om det skal reises en støyskjerm langs erstatningsskolens uteareal i hele dets lengde mot Granlien. En eventuell støyskjerm må i så fall saksnes ved fotgjengerfeltet for at støysikringen skal bli

<sup>6</sup> Faglige lyduttrykk er definert/forklart på side 5 i støyrapporten

tilfredsstillende<sup>7</sup>. I anleggsperioden bør det vurderes om det også skal reises en støyskjerm mot Kongleveien. Vi ber om at det gjennomføres en støyvurdering der konsekvensen av det totale støybildet blir ivaretatt før innsending av 2.gangs planmaterieell.

Etter fagetatens vurderinger er det vel så viktig å skjerme elever i lek fra trafikk- og anleggsstøy som å skjerme naboer nord for erstatningsskolen med støygjerde for å hindre støy fra barn i lek.

I støyrapporten blir det også konkludert med at planen ikke utløser krav om støysikringstiltak for eksisterende bebyggelse, jf. vedlegg K.

#### *Forurenset grunn*

Det er laget en miljøsaneringsrapport i forbindelse med rivning og bygging av erstatningsskolen. Det har der skjedd en stor masseutskifting etter at etter at nedgravd oljetank ble skadet under anleggsarbeider og forurenset grunnen med benzen. Det er ikke mulig å få bort all forurensing, noe som vil bli markert som punkter i kommunens forurensingskart. Det må tilstrebes at det samme ikke skjer ved anleggsarbeider ved den permanente skolen, også fordi masseutskifting resulterer i ekstra tungtrafikk i planområdet.

#### *Tilkomst til utearealer*

Alle offentlige lekeområder skal ha mest mulig trafikksikker adkomst og være tilgjengelig og tilrettelagt for orienterings- og bevegelsehemmede.<sup>8</sup> I barnetråkkanalysen opplyser elevene at de foretrekker å leke på idrettsbanen, i den skogkledde skråningen bak dagens skole og i en liten furuskog på et berg bak tidligere SFO. Det blir oppgitt at særlig 3. og 4. skoletrinn liker å leke bak dagens skole, der er det mye å gjøre, inkludert å leke med gjørme. Arealet bak skolen ligger litt høyere enn skoleplassen, og tilkomsten må skje via en trapp fra skoleplassen, eller via heis, jf. figur 15.

Det går et turdrag/stikkvei fra Kongleveien og ned til idrettsbanen i øst (o\_GTD3). Det blir derfor foreslått at Kongleveien kan fungere som en tilkomst mellom erstatningsskolen og idrettsbanen i anleggsfasen for den permanente skolen, Kongleveien betjener 14 boenheter og er uten fortau på det aktuelle strekket, men det er opplyst at der er generelt lav trafikk i skoletiden. Det er også mulig å benytte seg av foreslått fortau o\_SF4 langs Granlien, men på grunn av anleggstrafikken vil dette forslaget trolig ikke være å foretrekke.

Det planlegges på sikt en tverrforbindelse på baksiden av permanent skole. Tverrforbindelsen vil gi den raskeste tilkomsten til idrettsbanen, både for elever ved erstatningsskolen og for brukerne av idrettsbanen som skal bruke dusjanlegget tilknyttet den nye idrettshallen. Elevene må i så fall krysse Kongleveien, ta seg videre via på fortauet som strekker seg noe inn langs nord-fasaden av idrettsbygget (o\_SF5). Deretter må de krysse en foreslått snuhammer for lastebil og ta seg videre via ramper frem til lekeareal og idrettsbane, jf. figur 15. Fagetaten stiller spørsmål med forslaget. Begrunnelsen blir gitt i avsnitt om varelevering.

#### Varelevering og avfallshenting

Varelevering for erstatningsskolen vil skje via rampe fra Kongleveien, dimensjonert for liten lastebil. Renovasjonspunktet legges bak administrasjonsbygget med tilkomst via Kongleveien. Avfallshenting og varelevering for idrettshall og skolebygg er planlagt nord for

---

<sup>7</sup> I følge illustrasjonsplan er det i det området der støyen overstiger grenseverdien at overgangsfelt for kryssing av Granlien vil ligge, noe som kan øke risiko ved kryssing.

<sup>8</sup> Jf. Rundskriv T-2/08: Om barn og planlegging.

det permanente skolebygget. Der planlegges det også en snuhammer og 4 parkeringsplasser, 2 av dem til bevegelseshemmede, jf. figur 13.

Forslagsstillers prosjektleder opplyser at melk blir levert før skolen starter om morgenen, og at avfallshenting vil skje en gang i uken. Det er lite trafikk til og fra boligene i Kongleveien i skolens åpningstid. Fagetaten viser til økt antall elever og økte muligheter for arrangementer i idrettshallen vil øke behovet for varelevering og avfallshenting i forhold til dagens situasjon. Bystyret vedtok 31.05.17 (sak 147/17) at alle barn i skolefritidsordningen (SFO) skal serveres ett enkelt og sunt brødmåltid daglig, noe som i seg selv vil tilsi en til to vareleveringer i uken. Elever som ferdes i området, må derfor alltid være forberedt på å møte en lastebil eller en personbil, noe som i seg selv vil gi en begrensning på den frie utfoldelsen. Barn i lek vil samtidig være lite oppmerksom på trafikkrisiko. Det er større blindsoner for en lastebilsjåfør enn for en personbilfører, noe som vil øke risikoen for trafikkuhell eller ulykker. Det er knapphet på utearealer i planområdet, og elevene vil derfor trenge fri og trygg tilgang til alle de utearealer som er tilgjengelige, også i anleggsperioden. Varelevering og avfallshenting bør med andre ord adskilles fysisk fra områder der barn ferdes. Dersom området på nordsiden av idrettshall og skolebygg skal brukes som en tverrforbindelse for elever, ber vi om mer detaljerte tegninger/snitt/3D-illustrasjoner som viser tydelig hvordan stigningsforhold er tenkt løst, siktforholdene og lyssettingen vil bli på stedet og hvordan elevens sikkerhet ellers vil bli ivaretatt. Dersom Kongleveien skal brukes som tverrforbindelse, ber vi om en nærmere tilbakemelding på hvordan lyssettingen og siktforholdene er på stedet. Vi ber også om berørte myndigheters syn på saken.

#### Adkomst, levere- og hentesituasjoner

Det er gjennomført to trafikkanalyser og en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som sammen med planbeskrivelsen og barnetråkkregistreringen redegjør for trafikkforholdene i og ved planområdet. Det vises til vedlegg C, L, M, N og Q. Det er her særlig viktig å merke seg elevenes egne opplevelser av skoleveiene. Det vises også til merknader og høringsinnspill ved begge varslinger om planoppstart, og til støyvurderingen, jf. vedlegg D og K. Det kan konkluderes med at trafikksituasjonen per i dag er utfordrende. Elevene opplever at nordre del av Granlien og den delen av Eidsvågveien som omfattes av planområdet, er farlig/utrygg. Selv om elevene blir hørt med hensyn til forbedringer i Granlien, vil det fortsatt gjenstå større trafiksikringstiltak i Eidsvågveien med uvis fremdrift. I en merknad til planoppstart ber foreldreutvalget (FAU) ved Eidsvåg skole blant annet om at man løfter blikket fra skoleområdet og ser på trafikkavviklingen langs den smale Eidsvågveien.

Fartsgrenser langs Eidsvågvegen er hovedsakelig 50 km/t, men på deler av strekningen fra Granlien til Eidsvåg er det etablert fartsdumper med en fartsgrense på 40 km/t. I trafikkanalysen blir det foreslått at fartsgrensen settes ned til 30 km/t på partiet nord for skolen. Eidsvågveien er en fylkesvei, og det er da Statens vegvesen som fastsetter fartsgrenser. Av ROS-analysen fremkommer det at det har vært 30 trafikkulykker fra Eidsvåg fabrikker til Eidsvågneset, også hvor myke trafikanter er involvert, jf. vedlegg Q.

Bergen kommune har påbegynt arbeidet med en områderegeringsplan som har mål om å tilrettelegge Eidsvågveien for miljøvennlig transport som sykkel, gange og kollektiv, samt tilrettelegge for økt trafiksikkerhet og ta høyde for funksjon som omkjøringsveg. Planarbeidet med oppgradering av Eidsvågveien har flere utfordringer. Samtidig som det er behov for å ruste opp avkjørsler og busstopp, er det flere steder behov for breddeutvidelse av veien. Det er et krevende terreng i området og lite å gå på i forhold til breddeutvidelse. En breddeutvidelse av veien vil også kunne bli konfliktylt i forhold til at arealet tett inn til veien er i bruk til flere formål i dag (hager, boliger, parkering m.m.), og det vil derfor bli



utfordrende å vekte interessene mot hverandre. Det vises til fagnotat oppstart av planarbeid områdeplan (saksnr. 201311036).

Fra Eidsvågveien skjer gange og kjøring videre til planområdet via Granlien med fartsgrense 30 km/t. Fra krysset mellom Eidsvågveien og Granlien til skoleområdet er vegforholdene utfordrende. Den kommunale vegen Granlien er smal, delvis med bare plass til en bil med et smalt fortau. I følge trafikkanalysen er trafikken i Granlien estimert til å øke fra dagens årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1200 til ÅDT 1400 som følge av planforslaget, noe som er litt under praktisk kapasitetsgrense, og ikke gir rom for senere utbygging av nye funksjoner i området, for eksempel barnehage. I trafikkberegningen er det kun lagt til grunn den ekstra trafikken, Eidsvåg skole, erstatningsskole og idrettshallen vil generere, jf. det politiske målet om nullvekst i biltrafikken.

Gjennom planforslaget reguleres en utbedring av Granlien slik at vegen blir tilrettelagt med bredt fortau og toveis trafikk, som forklart innledningsvis. Fortauet legges ikke på nordsiden av Granlien over hele strekket. Fotgjengere som kommer fra sør-øst, må derfor krysse Granlien både nede i krysset mot Eidsvågveien og på toppen av bakken, jf. vedlegg A og E. I forbindelse med arbeidet med erstatningsskolen ble det høsten 2017 derfor etablert to overgangsfelt og fartsdump i Granlien, i bunnen av bakken ved krysset med Eidsvågveien og på toppen av bakken ved skolepaviljongen. I tillegg ble det besluttet at det ikke skal være anleggstrafikk ved skolestart og skoleslutt.



Figur 16. Dagens busstopp og kryss Eidsvågveien/Granlien

Endringene av vegarealet som følger av planforslaget, vil innebære endring i adkomst for eksisterende eiendommer (gnr/bnr 216/121, 122, 192 og 193). Tre av eiendommene mister sin adkomst fra Eidsvågveien, en av disse vil miste sin garasje (gnr/bnr 216/193). Eiendommen i krysset Eidsvågveien/Granlien (216/192) vil også miste sin garasje. I planforslaget åpnes det for at gnr/bnr 216/122, 192 og 193 får ny tilkomst via Granlien. Det er sikret i forslag til reguleringsbestemmelser at eiendom gnr/bnr 216/121 (Eidsvågveien 120) kan ha parkeringsplass innenfor BFS11.

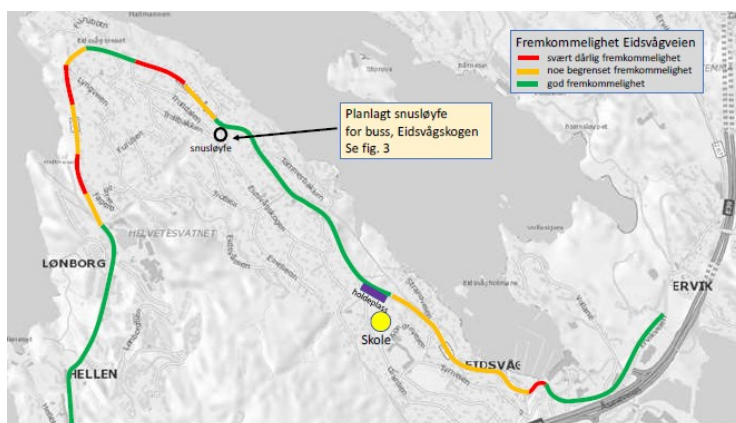
Det fremgår imidlertid ikke entydig hvordan forslagsstiller skal løse adkomstsituasjonen for de enkelte grunneiere. Det er ei heller sikret reetablering av garasjer som blir revet som følge av planforslaget eller etablering av nye avkjørsler. Det er ikke redegjort for hvilken veimyndighet som skal stå for erverv og erstatning, og når dette skal skje. For å sikre at berørte grunneiere får erstattet avkjørsler og garasjer som de må avstå på grunn av planforslaget, må forholdet sikres som rekkefølgebestemmelser.

### *Skoleskys for erstatningsskolen*

Fagetaten har tidligere ikke kunnet anbefale at erstatningsskolen skal romme elever fra andre skoler som skal gjennomgå rehabilitering nettopp på grunn av tilkomst-, trafikk-, og parkeringsforholdene i planområdet, jf. sak 201516567-3. Det var da lagt til grunn at erstatningsskolen skulle romme 500 elever. I et notat fra et møte 29.04.15, pkt. 2.3 fremgår det følgende:

*«Fagetaten kan vanskelig anbefale dette til annet enn erstatningsskole i tiden Eidsvåg skole rehabiliteres. Det er ikke aktuelt (trafikkmessig og pga. uteområder) å anbefale dette som erstatningsskole for andre skoler etter at Eidsvåg skole er rehabilitert.»*

Forslagsstiller har redusert antallet elever fra opprinnelig foreslått 500 til 350. For å bedre veiforholdene ble det i det aktuelle møtet foreslått å regulere for en utvidelse/utbedring av dagens to busslommer med busskur og fortau langs Eidsvågveien. Oppgraderingen skal skje før paviljongskolen tas i bruk som erstatningsskole for andre skoler i Åsane bydel. Det vises til foreslåtte § § 6.3.3 og 6.3.3.1. Forutsetningene for den omtalte bruken er dermed at busser som frakter barna fra hjemmeskolene, skal sette dem av langs sørsiden av Eidsvågveien, slik at barna ikke trenger å krysse veien for å komme seg til skolen. Busstoppet på sørsiden reguleres for å kunne romme inntil tre skolebusser og en ordinær buss samtidig. Ved den valgte løsning vil bussing rundt Eidsvågneset bli unngått. Veien har der partier med dårlig eller noe begrenset fremkommelighet, jf. figur 17. En økt busstrafikk der ville ytterligere forverre forholdet for fotgjengere. For at bussene skal kunne både levere og hente elever på sørsiden av Eidsvågveien, må de snu før de kommer til Eidsvågneset. På grunn av manglende snumulighet for buss i planområdet blir det foreslått at det må opparbeides en forsvarlig snumulighet for buss på et kommunalt areal ved Eidsvågskogen 2, gnr/bnr 216/1107. Arealet er asfaltert og ligger ca. 900 meter nord for skolen. Det vises til figur 17 og 18, som er hentet fra trafikkvurdering I, jf. vedlegg L. Bymiljøetaten har vurdert forslaget. I en e-post 22.02.18 konkluderes det med at det vil være mulighet til å etablere en snuplass på dette arealet, så langt de formelle forholdene rundt eiendom/naboer etc. er avklart. Bymiljøetaten kan også akseptere at det stilles rekkefølgekrav til detaljregulering og opparbeidelse av snuplass først når paviljongskolen tas i bruk for elever fra andre steder i Åsane.



Figur 17. Fremkommelighet langs Eidsvågveien

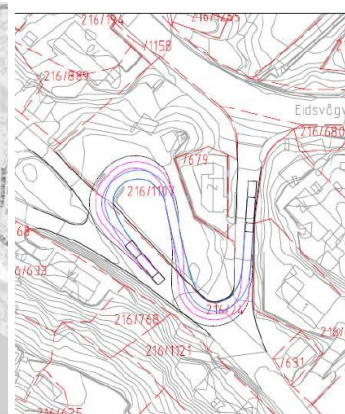


Fig 18. Sporingskurve for buss

Det vil være behov for 7 busser for å frakte 350 elever. For å unngå opphoping av busser på snuareal og i busslommen legges det opp til at elevene begynner til noe ulik tid, noe som vil skape utfordringer for foreldre som vil levere sine barn i samme busslomme.

Etter fagetatens vurdering er forslag om å etablere snumulighet utenfor planområdet ikke tilfredsstillende løst. Slik denne situasjonen er tenkt regulert nå, gir den ikke tilfredsstillende

forutsigbarhet i forhold til trafikksikkerhet. Forslag til snusløyfe burde ha vært sendt på offentlig ettersyn samtidig med foreliggende planforslag slik at berørte naboer ble varslet. Det vises i denne sammenheng til punkt 3.2.18 i notat fra underveismøtet 06.12.17. Etter fagetatens vurdering er det vanskelig å se for seg at foreliggende planforslag kan sendes til politisk avgjørelse før forslaget om snusløyfe er løst.

Forslagstillers kommentar til dette er at problemstillingen først blir aktuell etter 2021, når elevene ved Eidsvåg skole flytter ut av paviljongskolen og inne i permanent skolebygg. Det er først etter den tid at det blir aktuelt å transportere elever fra andre skoler til paviljongskolen på Eidsvåg. I foreliggende planforslag er det medtatt rekkefølgekrav til hva som må være på plass for at paviljongskolen skal kunne benyttes av andre skoler. Avklaringen om snusløyfen må ikke nødvendigvis være på plass før foreliggende planforslag er godkjent, men dersom det ikke kommer på plass før det er ønske om å ta skolen i bruk til andre skoler, vil det kunne stoppe gjennomføringen, jf. e-post av 10.07.18. Etter vår oppfatning er det en klar mangel ved planforslaget at snuarealet for buss ikke inngår i planforslaget, nettopp fordi det er avgjørende for å kunne realisere planforslaget i forhold til de intensjoner og forutsetninger som er satt.

Fagetaten merker seg videre at det ikke er redegjort for hvor busser som skal hente elever for svømmeundervisning eller for utflukter, skal stoppe inntil busslommene langs Eidsvågveien er utvidet. Forslagstiller har til dette opplyst at elever må hentes på dagens busstopp i Eidsvågveien.

Dagens kryss mellom Granlien og Eidsvågveien utbedres, men det er sendt søknad om fravik til Statens vegvesen. Søknaden er udatert. Når det gjelder selve krysset fremgår det at:

*«Dagens kryss utbedres innenfor de rammene som eksisterende situasjon gir. Sanering av avkjørsler i Fv.267 legger blant annet begrensninger på t-krysset. Høy skjæring med hus på toppen legger også begrensninger på kryssets utforming. Justeringen av krysset er en stor forbedring av dagens situasjon, men en må gjøre drastiske grep for å klare å tilfredsstille de geometriske kravene. Det er sendt henvendelse til STV om saken. Kryss Tyrivegen Granlia- blir litt utbedret, men ikke så mye å gjøre pga knapt areal».*

Statens vegvesen skriver i en e-post til forslagsstiller slik 20.06.17.

*«Som opplyst på telefon må vi gjøre noen nye vurderinger i vårt prosjekt knyttet til framtidige vegløsninger gjennom kryssområdet. Per i dag er det derfor usikkert om vi vil kunne ha avklaringer på plass i tide til at de kan innarbeides som en del av deres plan. Vi anbefaler derfor at dere planlegger for en oppgradering av kryss og bussholdeplasser tilpasset eksisterende Eidsvågvei».*

I trafikkanalysen fremgår det at det har skjedd 3 ulykker i det aktuelle krysset, 2 var sykkelulykker mens den ene var påkjørsel bakfra. En av ulykkene resulterte i alvorlig personskade. jf. vedlegg M. Alle elever som skal busses til skolen, eller som leveres i busstopp av sine foreldre, må krysse Granlien i det aktuelle krysset. For å sikre barna bør det etableres en ordning der barna loses over veien av voksne.

### *Hjertesone*

I de ulike merknader blir det pekt på at det er store utfordringer i Granlien ved henting og levering av elever. I en merknad fra en av naboene i byggesaken blir det hevdet at skriv fra FAU til foreldre om å unngå å kjøre barna til skolen ikke har ønsket effekt, og at det har skjedd nestenulykker i planområdet. Det blir opplyst at mange foreldre foretrekker å kjøre

sine barn helt opp til skolen i frykt for at bussen kommer dersom de parkerer på busstopp i Eidsvågveien. En dropp-off sone blir etterspurt.

Bergen bystyre har i møte 19.10.2016 fattet et vedtak om trafikksikring rundt skoler som får betydning ved detaljregulering av Eidsvåg skole (sak 258/16). Det ble besluttet at alle skoler i Bergen innen utgangen av bystyreperioden skal:

1. ha en egen trafikksikringsplan med risikovurdering og tiltaksplan.
2. opprette en "hjertesone" rundt skolen, hvor det ikke er tillatt å sette av eller hente elever som blir kjørt til skolen. Dersom barn likevel kjøres, må stopp- og hentested skje på markerte steder utenfor denne sonen.
3. være pådriver for at flest mulig går og sykler til skolen.

Intensjonen med vedtaket er å bidra til å begrense unødvendig foreldrekjøring, samt forbedre trafikksikkerheten i nærområdet til skolen. Der det ikke er mulig å iverksette pkt. 2 i vedtak i bystyresak 258/16, forventes vedtakets pkt. 3 å ha kompensierende effekt. Skolens ledelse vil være en viktig premissleverandør for å få foreldre til å begrense kjøringen til og fra skolen. Det vises i denne sammenheng til et senere vedtak i sak 299/17 «Etablering av «Hjertesoner» ved skolene i Bergen - status og videre gjennomføring.» (27.09.17).

Det er derfor gjort omfattende vurderinger med tanke på å etterleve bystyrets vedtak, jf. vedlegg M. Det blir der blant annet konkludert med at det, for å begrense omfanget av foreldrekjøring, ikke tilrettelegges aktivt for henting/levering av elever i form av etablering av areal for dette. Det legges også opp til å begrense omfanget av foreldrekjøring gjennom informasjonsarbeid/kampanjer, samt tilrettelegging av skoleskyss for paviljongskolen (eksempelvis gjennom egne SFO-busser). For den foreldrekjøringen som likevel vil legges det opp til følgende strategi:

*«- Oppfordring til bruk av bussholdeplass i Eidsvågveien som i dag  
- Unngå bruk av bussholdeplassen når holdeplassen er opptatt av busser for skoleskyss gjennom informasjonsarbeid om hvilke tider som er uegnet for bruk av bussholdeplassen til henting/levering».*

Siden det ikke er mulig å etablere «hjertesone», legger forslagstiller også opp til at foreslått parkeringsplass med tilgrensende snuhammer midt i planområdet (SPP1) kan brukes av foreldre som leverer og henter barn ved SFO gjennom kortvarige stopp. Forslagstiller opplyser at SFO-barna begynner tidligere enn skoleelevene, noe som kan avbøte situasjonen. Foreldre som trenger kortvarige stopp for å levere eller hente barn på SFO, må bruke kjøreveien Kongleveien som snuareal. Barn med ulike former for funksjonshemming, eller barn som av andre grunner har rett på skyss via taxi, skal ha en trygg og sikker transportløsning. Synshemmede og hørselshemmede skal kunne ferdes trygt. Fagetaten ber om at det blir bedre redegjort for hvordan de mest sårbare barna skal kunne ta seg frem fra SPP1 til skolene.

### Parkering

Etter gjeldende parkeringsnorm vil parkeringsbehovet for skolene, flerbrukshall og ballbane tilsi 39-96 parkeringsplasser. I forslag til ny KPA er parkeringsnormen satt til 23-74. Forslagsstiller legger minimumsnormen i foreslått KPA til grunn i planområdet, totalt 24 parkeringsplasser i sambruk mellom skolene, idrettsbane og idrettshall. Begrunnelsen som blir gitt er kommunens mål om nullvekst i personbiltrafikken, intensjonen om Gåbyen Bergen og behovet for å bevare størst mulig grad av skoletomten til uteoppholdsarealer, jf. vedlegg C.



Foreslått parkering er delt opp i tre parkeringsplasser (SPP1-SPP3). Bymiljøetaten har vært kontaktet om foreslått parkeringsløsning. I en e-post 27.02.18 blir det oppgitt at etaten vanligvis ønsker at parkering samlokaliseres i planarbeid, samt at det reguleres klart definerte avkjørsler. Det blir videre opplyst at:

*«Grunnet arealknappheten og et begrenset antall parkeringsplasser i dette planarbeidet kan vi likevel akseptere avkjørselsløsningene til kommunal vei slik de er vist på mottatt illustrasjonsplan. Endelig stilling til løsning vil bli gjort som en samlet vurdering ved offentlig ettersyn».*

I og omkring planområdet er eneboligbebyggelse dominerende. Området kan vanskelig defineres som et senterområde. Det er til dels lange gåavstander, og det er ikke fortau eller sykkelvei langs hele Eidsvågveien. Det er de minste barna som vil ha størst problemer/risiko med å ta seg frem i trafikken til fots, og det er for disse foreldrekjøring vil være mest aktuelt. Elevtallet forventes å dobles over tid. Elever ved erstatningsskolen, som av ulike grunner ikke rekker bussen fra hjemmeskolen, vil kunne bli kjørt av sine foreldre. Granlien er en offentlig vei og selv om kollektivtilbudet er godt, vil det alltid være foreldre vil uansett foretrekke å kjøre sine barn i forbindelse med egen jobbreise.

Forslagsstiller opplyser at *«dagens parkeringsmulighet på skoleplassen vil falle bort/redueres, ettersom skoleplassen blir mer delt opp, og utformes med lekeapparat og møblering, som gjør det vanskeligere å benytte plassen til ekstra parkering, slik det er i dag. Dette er heller ikke ønskelig. Ved spesielle arrangement, så som den årlige fotballturneringen (Knøttetturneringen) kan det søkes å få til en parkeringsmulighet på skoleplass i tillegg til andre alternativ, som f.eks. et samarbeid med Bergen og Omland Friluftsråd om å benytte parkeringsplassen i Tømmervågen».*<sup>9</sup>

Bergen og omland friluftsråd skal ha stilt seg positiv til sambruk av de 50 parkeringsplassene som er avsatt til Tømmervågen friluftsområde som parkeringsplass for ansatte ved skolen. Forutsetningen er at parkeringen gjelder for ansatte, og ikke kommer i konflikt med allmennhetens behov for parkeringsplassene på ettermiddagen og i helger.

Konsekvensene av en eventuell vedtatt reguleringsplan vil skape utfordringer for beboerne langs vestsiden av Granlien, som i dag kant-parkerer langs veien. Det er seks boligeiendommer på høydetrasset vest for Granlien i planområdet som ikke har parkeringsplasser på egen eiendom, jf. vedlegg C. To av de aktuelle grunneierne har sendt merknad om at de ønsker å parkere på egen grunn, men det har ikke vært mulig å finne en løsning hittil i planprosessen. Forslagsstiller opplyser at det:

*«i planprosessen har det vært korrespondanse med disse og det har vært befarings med eier av Granlien 6. Terrengmessige forhold gjør at det vanskelig å få til parkering på egen grunn. Planforslaget til 1. gangs behandling viser ikke nye løsninger for disse eiendommene. Grunneierne må selv spille inn løsninger som tilfredsstillende kravene til avkjørsel. Dette kan gjøres i høringsperioden. Dersom de kan dokumentere tilfredsstillende løsninger, kan de tas inn i planen til 2. gangs behandling.»*

---

<sup>9</sup> Forslagsstiller opplyser at det opplyst at det ved vanlige kamper kan være 3 lag til stede samtidig, og opptil 30 biler som parkerer i planområdet. Arrangøren av den årlige Knøttetturneringen opplyser at det stort sett deltar lag fra Bergen i den nevnte turneringen, men noen få lag fra nabokommuner. De fleste kommer i privatbiler. Det er stort trykk på parkeringskapasiteten, og fire frivillige er opptatt med parkeringsveiledning. 120 lag og ca 1200 mennesker besøkte turneringen i 2017.

Fagetaten oppmuntrer naboer til å komme med forslag til løsning da dette kan bidra til en bedre løsning for dem selv, samtidig som at offentlige vegarealer kan bli fri for kantparkering.

Behovet for parkeringsplasser i planområdet må avveies med trygg tilkomst for elevene og SFO barna. Aktuell veimyndighet kan sette opp skilting med parkering forbudt for slik å sikre mer trafiksikkerhet for gående i planområdet. Skilting gjøres som enkeltvedtak av aktuell skiltmyndighet og kan kun anbefales gjennom reguleringsplan. I planbeskrivelsen er det anbefalt at det i Kongleveien skiltes med parkering forbudt langs fortauet ved idrettshallen, og at bymiljøetaten må vurdere om det noen steder bør være parkering forbudt i Granlien. Samtidig legges det opp til at det skal kunne parkeres langs Granlien på kveldstid og i helger ved arrangementer i planområdet, dersom det ikke er tilstrekkelig med parkeringsplasser på de tre parkeringsfeltene som avsettes, jf. vedlegg C.

Fagetaten kan vanskelig anbefale «parkering forbudt»-skilt langs Granlien dersom dette resulterer i at seks husstander og brukerne av dagens idrettsbane mister de muligheter de i dag har til å parkere, samtidig som det forventes å bli et større behov for kortvarig parkering ved levering og henting av de minste barna på SFO og ved bruk av idrettshall. Fagetaten ber om tilbakemelding på saken fra berørte parter.

Det reguleres for 240 parkeringsplasser for sykkel fordelt likt mellom o\_BOP1 og o\_BOP2. Når paviljongen i o\_BOP2 tas i bruk som midlertidig erstatningsskole for andre skoler i Åsane, kan antallet sykkelparkingsplasser reduseres til fordel for uteområdet, jf. foreslått § 3.1.1, e. Bil- og sykkelparkering for de foreslåtte boligene på felt BFS2 og BFS3 er henholdsvis foreslått til minimum 0,8 plasser per 100m<sup>2</sup> bolig og 2,5 plasser per 100m<sup>2</sup>. Fagetaten har ingen spesielle kommentarer til dette.

#### Konsekvenser for naboer

Det er allerede skissert opp en del ulemper for nabolaget, jf. økt trafikk og press på tilgjengelige stopp/parkeringsarealer, samt endrede tilkomstforhold. Noen naboer får en noe endret utsikt, jf. vedlagte snitt-tegninger, illustrasjoner og planbeskrivelse. Flere barn som oppholder seg i planområdet, vil resultere i mer støy fra skolens utearealer enn tidligere, men dette vil i hovedsak skje i skolens åpningstid. Støy fra fremtidige anleggsarbeider reguleres av folkehelseloven og plan- og bygningsloven. Det er i dag en idrettsbane og en ballbinge i planområdet. Helsedirektoratets rettleider for støvvurdering ved etablering av nærmiljøanlegg ble utgitt i 01.04.09 og vil være en ledesnor ved ny tiltak. Idrettsplass og ballbinge er allerede etablert og reguleres i samsvar med eksisterende situasjon.

#### Overvann

Naboer har pekt på problemer med mye overvann i planområdet. Eidsvåg skole ligger ved foten av Eidsvågfjellet, og det er derfor naturlig at utfordringer knyttet til overvann oppstår. I følge VA-rammeplanen er området uegnet for infiltrasjon. Nedslagsfelt og flomveier er vist i VA-rammeplanen, jf. vedlegg O. Foreslåtte tiltak resulterer i at flere flater blir bebygde eller asfalterte, og takflater øker. Til sammen kan de ulike tiltakene forverre avrenningssituasjonen. Gjennom planarbeidet er det derfor viktig å ha fokus på at overvannsproblemene reduseres så langt som mulig.

I illustrasjonsplan er det vist et fordrøyningsmagasin på skoleplassen, jf. vedlegg E. Magasinet er dimensjonert for å ta imot overvann fra skoleplassen og fra de takflater som har helning til skoleplassen i henhold til takplan, jf. vedlegg O. Prosjektleder har opplyst at det er etablert eget fordrøyningsmagasin for erstatningsskolen. I følge ROS-analysen er det derfra lagt nye VA-ledninger i Granlien, blant annet for overvann. Ledningen vil føre overvannet

ned til Eidsvågveien, under denne og videre ned til sjøen, jf. vedlegg Q. I VA-rammeplan blir det opplyst at det for å forhindre avrenning av gummigranulater fra kunstgressbanen foreslås det å installere granulatfangere på eksisterende sandfang. Det anbefales også at det etableres et fordrøyningsanlegg for idrettsplassen. I følge forslagsstiller vil ikke overvann utgjøre en vesentlig fare i planområdet dersom anbefalingene i VA-rammeplanen blir fulgt, noe som blant annet sikres gjennom foreslåtte §§ 3.1.1.b, 6.2.1 og 6.3.1.7.

### Setninger og utglidninger

I følge ROS-analysen er det gjennomført geotekniske undersøkelser i forbindelse med planlagt tiltak. Det ble avdekket risiko for setninger og utglidninger i planområdet, særlig i forbindelse med veiarbeider. Masseutskifting vil kunne gi setninger på VA-ledninger og Granlien vil kunne miste sin stabilitet, og gi setninger og utglidninger for erstatningsskolen og uteareal rundt denne. Det er også vurdert å kunne føre til setninger og utglidninger for boliger som ligger langs Granlien, jf. vedlegg Q. Det er foreslått noen avbøtende tiltak i planbeskrivelsen, jf. vedlegg C. Vi ber om flere opplysninger i saken og oppfordrer NVE om å gi høringsinnspill om forholdet.

### Naturmangfold

Planområdet er i stor grad bebygd, og det er begrenset vegetasjon i området. Det er i temakart «Grønt kart» registrert at det er en grønn korridor som går langs Granlien og passerer planområdet. Planområdet inneholder ikke arter eller naturtyper som er «rødlistet». De foreslåtte tiltak vurderes ikke å være i konflikt med interessene Naturmangfoldloven er ment å ivareta.

### Konklusjon

Fagetaten slutter seg i utgangspunktet til hovedformålet Eidsvåg skole og hovedgrepet i planforslaget, men etter vår vurdering er den delen som gjelder erstatningsskolen, og for så vidt også idrettshallen, ikke godt nok utredet.

Utearealene er knappe og tilgangen til grønne arealer i korte friminutter er begrenset. Eidsvågveien vil i uoverskuelig fremtid ha farlige partier. Selv om det er et godt busstilbud i området, vil nok fortsatt noen foreldre velge å levere de minste barn via privatbiler i sammenheng med jobbreiser. Den foreslåtte strategien det legges opp til i trafikkanalysen, med foreldrelevering av barn på busstopp ved fylkesvei samtidig som barn ved erstatningsskolen skal leveres i samme busstopp, er lite tilfredsstillende. Levering og henting via korte stopp på parkeringsplass SPP1 midt inne i planområdet vil kunne innebære vending ut i en offentlig kjørevei, noe som heller ikke er tilfredsstillende.

En større idrettshall vil oppta verdifulle utearealer og resultere i mer trafikk inn i planområdet. I vedlagte planbeskrivelse er de ulike byggefasene i prosjektet listet opp på side 77. Idrettshallen er ikke eksplisitt nevnt. Det er tidligere redegjort for at det er usikkert om hallen kan finansieres. Dermed er det også usikkert når hallen kan bygges, for eksempel om en egne anleggsfase vil være nødvendig. I så fall vil dette bli en ytterligere belastning for elever og nærmiljøet.

Til sammen bekrefter dette vår tidligere oppfatning om at planområdet ikke er egnet til å romme en erstatningsskole som skal betjene elever fra andre skoler i Åsane. Det vil gi en for stor belastning for nærmiljøet og familier som hører til Eidsvåg skolekrets. I planforslaget blir det heller ikke gitt noen pekepinn om hvor lange erstatningsskolen skal stå i området og den skisserte leverings- og hente situasjonen skal vedvare. Selv om den foreslåtte snusløyfen for busstransport 900 meter fra krysset mellom Granlien og Eidsvågveien er en forutsetning for

erstatningsskolens drift etter 2021, er den likevel utelatt fra planforslaget. Sistnevnte anses å være en særlig mangel. Det vil ikke være mulig å realisere bruken av paviljongskolen som erstatningsskole når Eidsvåg permanente skole er ferdigstilt, uten at forholdene omkring snusløyfen er avklart.

Samlet sett er derfor vår oppfatning at erstatningsskolen bør fjernes når Eidsvåg permanente skole er bygget. Det bør heller tilrettelegges for en hjertesone og en felles parkeringsplass for de av naboene som mister sine parkeringsmuligheter i nordre delen av o\_BOP2. Det kan være familier som har bodd i boligene i generasjoner, og som har etablert dagens parkeringspraksis i mangel av parkeringsmuligheter på egen eiendom. Et sårt tiltrengt uteareal for skolen bør etableres i den søndre delen. En slik løsning blir særlig aktuell dersom det etableres en større idrettshall i planområdet. For å unngå en ny detaljregulering kan fremtidig formålsendring løses ved en hensynssone i plankart og sikres i reguleringsbestemmelsene. Dersom forslaget om at paviljongskolen skal fungere som erstatningsskole for andre skoler i Åsane, skal snusløyfen inngå som en del av planforslaget før saken sendes til politisk behandling. Nye innkjørsler og garasjer må sikres for de av eiendommene som blir berørt av planforslaget. Det må gjennomføres en ny støyvurdering. Dette er foreløpige vurderinger. Fagetatens endelige anbefaling vil fremkomme i etatens fagnotat til 2.gangs behandling.

### **Fagetatens beslutning:**

1. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:

Åsane Gnr 216 Bnr 119, Eidsvåg skole. Reguleringsplan 65470000

- Siste revisjonsdato plankart: 05.07.18
- Siste revisjonsdato bestemmelser: 11.07.18

2. Som forutsetning for det videre planarbeidet legges følgende til grunn:

- Bruk av paviljongskole som erstatningsskole må ytterligere utredes, da spesielt i forhold til;
  - i. gjennomførbarhet i lys av at snusløyfe for buss ikke er tilfredsstillende sikret,
  - ii. det vil ikke være tilfredsstillende mengde uteareal for barna i skoletid,
  - iii. trafiksikkerhet ved foreldrekjøring.
- Nye innkjørsler og garasjer må sikres for de eiendommene som blir berørt av planforslaget.

### **PLAN- OG BYGNINGSETATEN**

*Petter Wiberg - avdelingsleder*

*Rune Herdlevær for Mette Svanes - etatsdirektør*

*Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.*



**Vedlegg:**

- A. Plankart datert 05.07.18
- B. Reguleringsbestemmelser, datert 11.07.18
- C. Forslagsstillers planbeskrivelse, datert 11.07.18
- D. Merknadskommentarer og oppsummering av endringer, datert 11.04.18
- E. Illustrasjonsplan, datert 05.07.18
- F. Snitt datert, ulik datering
- G. 3D illustrasjoner, datert 02.02.18.
- H. Fasadetegninger datert 13.02.18.
- I. Sol- og skyggediagram, datert 15.03.18.
- J. Kulturminnedokumentasjon, datert 11.04.18.
- K. Støyutredning, sist revidert 14.02.18.
- L. Trafikkvurdering, del I, datert 17.02.17.
- M. Trafikkvurdering, del II, sist revidert 26.02.18.
- N. Barnetråkkregistrering, datert 16.02.18.
- O. VA-rammeplan, datert 21.02.18.
- P. Tekniske veitegninger, datert 13.02.18/10.04.18.
- Q. Risiko og sårbarhetsundersøkelse, datert 11.04.18.
- R. Landskapsplan. Eidsvåg permanente skole, datert 22.02.18

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <http://www.bergen.kommune.no/innsynpb/> , snr 201606714