

Merknader og innspill til høringsutkast av *Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler*

Plannavn	Strategisk planprogram Åsane sentrale deler
Arealplan-ID	66290000
Saksnummer	PLAN-2022/20546
Høringsperiode	7. oktober 2022 – 20. november 2022
Sist revidert	23.06.2023

Forkortelser;

SPPÅ – Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler

KPS – Kommuneplanens samfunnsdel

KPA – Kommuneplanens arealdel (2018)

PBL – Plan- og bygningsloven

UU – Universell utforming

Svv – Statens vegvesen

Vlfk – Vestland fylkeskommune

BK – Bergen kommune

BME – Bymiljøetaten

PBE – Plan- og bygningsetaten

KU - konsekvensutredning

Merknader – sammendrag og fagetatens kommentar

<i>Offentlige instanser</i>	
Statsforvalteren i Vestland 04.11.2022 Dok. Nr. 16	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> 1. Statsforvalteren stiller seg positiv til at kommunen arbeider med å «rydde» opp i den uheldige utviklingen av sentrale deler av Åsane bydel, der det har vært mangel på helhetlig arealplanlegging, gjerne styrt av private planinitiativ og bilbaserte løsninger. Statsforvalteren mener at planprogrammet gir en tydelig retning på videre utvikling av Åsane og finner positivt ambisjonene med å prioritere blågrønne strukturer, samt at det legges et helhetlig grep på samferdselsstrukturen i de sentrale delene. 2. Imidlertid presiserer Statsforvalteren at de er prinsipielt skeptiske til bruk av strategisk planprogram som et planverktøy, da det legger føringer på fremtidig planlegging som kan være i strid med statlig arealpolitikk og som det ikke kan fremmes innsigelse til. 3. Med bybane til Åsane senter vil et viktig grunnelement i transformasjonen komme på plass. For å få ned trafikkmengdene, inkl. busstrafikken til/fra bane, bør det vurderes å legge bybanetraseen videre fra Åsane senter innover mot Flaktveit for å fange opp et større passasjergrunnlag til banen. 4. E39; Planprogrammet foreslår etablering av et bypass for på den måten redusere hovedveisystemets plass og negative påvirkning fra støy og barriereeffekter. Statsforvalteren forstår behovet for å nedskalere hovedveisystemet, men peker på oppgradering av E39/E16 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset hvor tunnel Klauvaneset til Nyborg kan være en mindre kostbar løsning for avlastning av Steinestøvegen. Ved å forlenge denne tunnelen til Tertneskrysset og oppgradere strekningen Arna – Midttun vil et eget bypass kunne bli overflødig. Et bypass kan sees som en langsiktig delløsning, men vil uansett ikke fjerne den betydelige nærtrafikken i senterområdet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering 2. Tas til orientering. SPPÅ gir en visjon og retning for arealutviklingen, og som må følges opp med reguleringsplaner, der innsigelsesinstituttet er aktivt. 3. Innspill til bybanetrasser behandles i reguleringsplan for Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane. 4. Hovedkonklusjon i SPPÅ er at motorvegfunksjonen bør legges bort fra Åsane sentrale deler. Mulighetsrommet og endelig løsning må utredes i videre planprosesser, sammen med offentlige veietater. 5. SPPÅ konsentrerer seg om sentrumsområdene, dvs. sentrumskjerner og byfortettingssonen. For ytre fortettingssone er SPPÅ tydelig på at det må være gode gangforbindelser til sentrum, som et generelt prinsipp. 6. SPPÅ er tydelig på at forbindelsen er svært viktig. Kryssing er sikret i overordnet plangrunnlag, og det arbeides med igangsetting av et forprosjekt (i Miljøløftet) for å avklare ambisjonsnivå og gjennomføring. 7. Tas til orientering.

<p>5. Ulset vest; Det bør ikke åpnes for omfattende boligutbygging i randområdene til de sentrale deler, som f.eks. plan for Ulset vest. Dette for å unngå å generere mer veitransport. Fortettingspotensialet i de sentrale delene av Åsane er stort og må realiseres først.</p> <p>6. Kryssing for myke trafikanter ved C-tomten; Et slags miljølokk/gangsykkelbro tvinger seg frem hvis en skal få til en «kompakt gåby med gode kvaliteter».</p> <p>7. Utbyggingsavtaler med sentrale grunneieraktører bør sikres i det videre planarbeidet. Statsforvalteren finner positivt at gjennomføringskapittelet i planprogrammet tar opp tematikken utbyggingsavtaler og finansiering av nødvendig offentlig infrastruktur.</p>	
---	--

Vestland fylkeskommune

19.12.2022 | Dok. Nr. 51

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Vestland fylkeskommune har gitt innspel til saka for tema samferdsle og vassforvaltning.</p> <p>For andre tema har fylkeskommunen vore hindra av sjukdom frå å gje utfyllande kommentar. Dei uttalar i ei kort melding om denne situasjonen at dei deler hovudkonklusjonane i planprogrammet: <i>-at en mer sentrumsmessig utforming og funksjon kan nås ved bedre balanse mellom handel og bolig/service, og at evt. ny handelsetablering bør skje gjennom transformasjon/fortetting og ikke erverv av "grønne" areal. Dei gjev også eit konkret råd for lokalisering av handel, om at "unntaksvarer" bør bli lokalisert utanfor sentrumsområde.</i></p> <p>Fylkeskommunen ser strategisk planprogram som eit viktig grunnlag for utviklinga av Åsane bydel, og evt. ved ei rullering av KPA. Dei meiner det ikkje fyller lovkrav til å vere eit felles planprogram for komande reguleringsplanar, jf. pbl § 4 – 1 og forskrift om konsekvensutgreiingar.</p> <p><u>Samferdsle</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Vestland fylkeskommune støttar opp om føremålet med planarbeidet og hovudgrepa. Vestland fylkeskommune ser på det strategiske planprogrammet for Åsane som eit strategisk dokument som gir føringar for utvikling av Åsane som bydel, og ikkje som ein plan eller eit planprogram etter PBL. Derfor må tiltaket som er omtalt i planprogrammet skje gjennom vidare utgreiingar og reguleringsplanarbeid. Fylkeskommunen finn det naturleg at strategisk planprogram viser dei store linjene i området, og viser til at det er utfordrande å vise til detaljar og tiltak som ikkje har finansiering. For fylkeskommunal finansiering må innspel gjevast på rett måte, slik at dei kan vurderast og eventuelt leggst inn i fylket sitt handlings- eller tiltaksplanar. Planarbeidet bør føreslå løysningar som reduserer konfliktnivået mellom dei ulike trafikantgruppene for slik å prioritere dei berekraftige reisealternativa i Åsane. Vi rår til at det vert tatt inn innfartsparkering som verkemiddel for å bygge opp under bruken av kollektivtilbodet. 	<p>Funksjoner og handel er følgt opp med møte med Vlfk, som er einig i plangrepet som bygger opp om funksjonsblanding og ein kompakt gåby. Tiltak i vegnett vil forankrast som samarbeidsprosjekt i Miljøløftets arbeidsgruppe, og/eller ved reguleringsplan. Trafikkanalyse som grunnlag for omfordeling av samferdsareal og framtidig mobilitets- og køyremønster er allereie ein del av Miljøløftets portefølje, og eit samarbeidsprosjekt mellom Vlfk, SvV og BK.</p> <p>Funksjoner og handel er følgt opp med møte med Vlfk, som er einig i plangrepet som bygger opp om funksjonsblanding og ein kompakt gåby. Tiltak i vegnett vil forankrast som samarbeidsprosjekt i Miljøløftets arbeidsgruppe, og/eller ved reguleringsplan. Trafikkanalyse som grunnlag for omfordeling av samferdsareal og framtidig mobilitets- og køyremønster er allereie ein del av Miljøløftets portefølje, og eit samarbeidsprosjekt mellom Vlfk, SvV og BK.</p> <p>SPPÅ si rolle som prosessdokument er å sette mål og strategiar for arealutvikling, og peike på oppfølgande offentlege planar og utredningar som må utførast. Mål og strategiar vil gjelde for alle etterfølgjande planarbeid, og må tilpassast utfordringar og innhald i kvar enkelt plan.</p> <ol style="list-style-type: none"> Takast til orientering Takast til orientering Takast til orientering. følgjast opp gjennom innspel til Miljøløftet, eventuelt andre linjer i organisasjonane. SPPÅ gir retning, og konkrete avgjersler for investeringar må kome i oppfølgande prosessar/handlingsprogram. SPPÅ legg opp til å styrke konkurransekrafta for gange, sykling og kollektivtrafikk framfor privatbil. Tiltaka som blir tilrådd støttar opp om det grepet. Oppfølging med trafikkanalyse i forkant av gjennomføring vil sikre at løysingane blir best mogleg for alle grupper. Strategi for innfartsparkering utarbeidd i Miljøløftet er lagt til grunn.

<p>6. I trafikknottet som ligg vedlagt er det fleire alternativ for å stenge vegar. Vi meiner at grunnlaget for stenginga er for dårleg. Det må utarbeidast ein meir utfyllande trafikkanalyse og fleire modellar Stenging av vegar er kompleks og vil kunne føre til store utslag i trafikkbildet.</p> <p>7. Det strategiske planprogrammet viser trasear for utbetring av gangvegar og snarvegar. På grunn av stadvis bratt terreng skal det leggjast til rette for trasear som legg universell utforming til grunn. Strategien om universell utforming vil vere eit løft for området.</p> <p>8. Fylkeskommunen meiner at det er nødvendig å kommentere nokon enkelttiltak, henta frå vedlegg til SPPÅ; Reparasjonstiltak for gangnettet i Åsane (innkorta merknad for enkelttiltak, sjå innleiande kommentar).</p> <p>9. Etablering av eit kapasitetssterkt og attraktivt kollektivsystem inn mot sentrum er viktig i arbeidet med å nå nullvektsmålet. Bybanen vil i hovudsak ha betydning for dei store reisestrømmene inn mot sentrum. Åsane terminal blir eit viktig utvekslingspunkt og ankomst hit vil være av avgjerande betydning for kollektivreisandes opplevelse av et funksjonelt kollektivsystem. Fylkeskommunen savner et større fokus på interne reiser og hvordan arealutvikling og veinettet i Åsane kan bidra til mest mulig effektive traseer lokalt.</p> <p>10. Sentrale deler av Åsane består av næringsvirksomhet med besøkende som kommer med bil for å gjøre større innkjøp. For denne gruppen vil etableringen av Bybanen ha liten betydning for reisestrømmene. På sikt kan omlegging av E39 og hovedvegssystemet, samt bedre løsninger for myke trafikanter, gi bedre flyt. Samtidig er det lagt til flere viktige destinasjonspunkter (industri og idrett) med mange besøkende til steder hvor det i dag mangler kollektivdekning og trygge løsninger for myke trafikanter. Lokalisering av formål med mange reisende må ha en egen plassering som gjør det enkelt for reisende å velge kollektivtransport, og dette krever et spesielt fokus på intern infrastruktur, og på hvordan det kan tilrettelegges for kollektivtraseer og gang- og sykkeltilbud. Disse reisestrømmene vil bli lite påvirket av ombyggingen av E39.</p> <p>11. Fylkeskommunen viser til regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027. Planen gir miljømål og viser hvordan Vlfk ønsker å forvalte vannmiljøet og vannressursene i et langsiktig perspektiv. Reguleringsplaner og utbyggingstiltak bør legges til rette for å forbedre vannmiljøet slik at miljømål nås der det er praktisk og økonomisk mulig. Vestland fylkeskommune vil fremheve ekspertnotatet "Hvordan etablere god blågrønn infrastruktur i sentrumsområder? Med Åsane som case. Metoden som er benyttet passer godt med mål og prioriteringer i regional plan for vannforvaltning. Bergen kommunes sin kommunedelplan for overvann 2019-2029 er omtalt på s.17 i planprogrammet, og Dalelven omtales som et vassdrag som må reetableres i strekningen gjennom C-tomten. Vestland fylkeskommune vil gi råd om at dette blir gjennomført.</p>	<p>6. Det er igangsett ein trafikkanalyse for å trygge resultatene frå dei innleiande analysane om kollektivprioriterte gater. Arbeidet er forankra i Miljøløftet i samarbeid med Vlfk og Svv.</p> <p>7. UU er eit premiss i alt planarbeid. Vektlegginga av gåbyen i SPPÅ vil styrke tilgjenge for alle.</p> <p>8. Vedlegg om tiltak og reparasjon for gangenettverket er ei kartlegging som vert følgd opp i meir detaljert arbeid. Tiltak på fylkesvegnettet vert ikkje gjennomført utan at Vlfk er samd i prosjektet. Tiltaka i vedlegget er for detaljerte for plannivået, jmfør punkt 3.</p> <p>9. Moglegheitsrommet for interne reiser vil vere tema i trafikkanalyse. Vlfk, inkludert Skyss inngår som samarbeidspart. BK, Vlfk og selskapet <i>Asistobe</i> har også Åsane som case inn i eit forskingsprosjektet, med tanke på behovsanalysar for framtidig mobilitet, generert frå mobilnettverksdata.</p> <p>10. Grunnlaget for å nytte kollektivtrafikk og betre lokaliseringa og flatedekninga for kollektivtransport vil vere tema i trafikkanalyse.</p> <p>11. Vatn i Åsane er løfta som eit eige byplangrep i SPPÅ, og både behovet for «reparasjon», handtering av overvatn og sikring av vassflater (også ved flaum) er viktig. Det handlar om å auke kvaliteten i vassdraget, som økologisk korridor, rekreasjon og behovet for flaumdemping. Ein overordna plan for dette vil være ei viktig oppfølgingsoppgåve etter SPPÅ.</p>
--	--

Statens Vegvesen
18.11.2022 | Dok. Nr. 37

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>1. SVV støtter byråden sin konklusjon med at forslaget til SPPÅ ikke fyller kravene til et felles planprogram, og anser det som et overordnet strategisk dokument som skisserer ulike grep for å utvikle Åsane. SPPÅ er ikke en plan eller et planprogram etter plan- og bygningsloven, og oppfølging av tiltak må skje gjennom videre utredninger og reguleringsplanarbeid.</p> <p>2. Tiltak i utviklingstrinn 1 er basert på trafikkdata fra modellkjøringene som legger til grunn bybanen til Åsane, forlenget Fløyfjelltunnel mm., i tillegg til vegprising. Disse</p>	<p>1. Tas til orientering. Lovkommentarer og KU-forskriften gir rom for at det utarbeides og fastsettes planprogram som et fleksibelt verktøy og som grunnlag for senere oppstart av flere planarbeid innenfor et større område. Planprogrammet bidrar til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet. Reguleringsplaner etter SPPÅ må vurdere krav og behov for planprogram etter PBL og KU-forskriften, slik at dette oppfylles.</p>

<p>prosjektene er ikke på plass i trinn 1 og fører til at det trafikale grunnlaget for å teste stenging veg-lenker kan bli feil. SVV anbefaler videre utredning av konsekvenser før slike tiltak iverksettes.</p> <p>3. SVV sin trafikkstasjon på Heiane er avhengig av god tilgjengelighet til det overordnede vegnettet, og endringer som påvirker det må skje i samråd med SVV.</p> <p>4. Der tiltakene påvirker E39 eller trafiksikkerhet må SVV, Vestland fylkeskommune og Skysst kobles på videre arbeid og beslutningsprosess.</p> <p>5. SPPÅ i større grad må legge opp til løsninger som gir en bærekraftig utvikling av Åsane uten en omlegging av E39:</p> <ol style="list-style-type: none"> Selv om dagens E39 flyttes i tunnel vil det fortsatt være stor interntrafikk i Åsane som gjør at dagens veg uansett vil gi utfordringer knyttet til barrierevirkning og støy. Det vil være teknisk vanskelig å knytte tunnelen på vegnettet, da det må etableres 2- planskryss i begge ender. Det er usikkert om dette er mulig å få til. En slik omlegging av E39 må eventuelt basere seg på en grundig analyse der framtidig overordnet vegnett sees i en sammenheng, også med ringveg Øst. Det må utarbeides en egen kommunedelplan for å avklare kobling mot vegnettet. SVV vil legge premissene i dette arbeidet. Selv om tiltaket ligger langt fram i tid vil det være nødvendig å tenke finansiering, SVV advarer mot at løsningene i SPPÅ i for stor grad baserer seg på tiltak som ikke er finansiert. <p>6. SVV legger til grunn at videre reguleringsarbeid inneholder rekkefølgekrav som sikrer at tiltak knyttet til infrastruktur blir gjennomført i forbindelse med den utbyggingen som blir regulert.</p> <p>7. SVV anbefaler at planprogrammet omarbeides med deres innspill før det vedtas, og stiller seg til disposisjon for å delta i videre arbeid.</p>	<p>2. Tiltak i utviklingstrinn 1 vil bli fulgt opp med en trafikkanalyse med trafikkplan, i samarbeid med Vlfk og Svv.</p> <p>3. Tas til følge</p> <p>4. Tas til følge</p> <p>5. Tas til følge. SPPÅ er endret for å vise en bærekraftig utvikling også med E39 i dagens trase, og legger til grunn at en omlegging av E39 må utredes videre, i samarbeid med Vlfk og Svv. En Kommunedelplan kan bli nødvendig. Planprogrammet peker også på lokalvegnettet som en barriere med negative miljøvirkninger, og foreslår tiltak for å redusere transport og omfordeleareal til mer miljøvennlig mobilitet og reisemåter.</p> <p>6. Til oppfølging i videre planarbeid</p> <p>7. Tas til orientering og oppfølging.</p>
--	---

Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse

21.11.2022 | Dok. Nr. 39

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> HC-parkering er ikke nevnt, og rådet understreker behovet for tilstrekkelig antall HC-parkeringsplasser i nær tilknytning til boliger, servicetilbudene/tjenesteyting, næring, grøntarealer/parker, turstier, osv. Rådet etterlyser grundigere omtale av universell utforming, og mobilitet og tilgjengelighet for funksjonshemmede. Det må brukes allergivennlig beplantning i området. Vann, turveier, møteplasser og lignende for funksjonshemmede må tilrettelegges slik at alle grupper har tilgang. 	<p>UU er et lovkrav, og et premiss for videre planlegging, både for tilkomst og allergivennlighet . HC parkering er ivarettatt i KPA-. Dette følges opp i kommende, og mer detaljert planarbeid og gjennomføring.</p>

Bergen interkommunale renovasjonsselskap (BIR)

21.11.2022 | Dok. Nr. 38

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> Det trengs en helhetlig tilnærming til den fremtidige avfalls løsningen for området på tvers av plangrensene og delområdene Renovasjon og renovasjonstekniske løsninger bør defineres som nødvendig teknisk infrastruktur (på lik linje som vei, energi, vann og avløp). Et felles rørbasert avfallssystem er mer hensiktsmessig enn lokale løsninger for hvert enkelt utbyggingsfelt, og det bør komme inn under rekkefølgekravene i planen for å sikre nødvendige anlegg og finansiering gjennom utbyggingsavtaler. Effektive og moderne renovasjonsløsninger, både for husholdninger og næringsliv, vil bygge opp under formålene med planarbeidet. 	<p>Gode renovasjonsløsninger er viktig del av teknisk infrastruktur, og må løses i videre planarbeid.</p>

5. Viktig å få kartlagt og avklart tilstrekkelig og egnet areal for avfallsterminaler på begge sider av E39 og kommende bybane.	
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 11.10.2022 Dok. Nr. 9	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
DSB responderer med generelt svar, og viser til samarbeid med Statsforvalter som ivaretar samfunnssikkerhet i planer, med mindre det blir presisert at DSBs vurdering må innhentes.	Tas til orientering
BANE NOR 17.10.2022 Dok. Nr. 10	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
Planområdet berører ikke jernbanens interesser og BANE NOR har derfor ingen merknader.	Tas til orientering
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 16.11.2022 Dok. Nr. 22	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> NVE er positiv til at forslaget om å gi vannet plass skal være et hovedkonsept for utviklingen av bydelen. NVE støtter det ved å sikre vannflatene i Liavatnet og Forvatnet, ved å unngå nedbygging av vannet der formål er å skape mer utbyggingsareal. Denne strategien er viktig både for å sikre biologisk mangfold, og for å beholde vannet sitt flomdempende effekt. Det er viktig å ikke bare ta vare på vassarealet ved normalvasstand, men å sikre hele vassarealet ved flom. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 – Tas til orientering 2 – Tas til følge, og følges opp i videre planarbeid.
Bergen brannvesen 17.11.2022 Dok. Nr. 28/48	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Tilkomst for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet. Eventuelle veier som stenges for veitrafikk må fremdeles være kjørbare for utrykningskjøretøy dersom ikke tilkomst er ivaretatt på annen måte. For en oversikt over tekniske spesifikasjoner som gjelder tilrettelegging henvises det til Bergen brannvesen sin veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».	Tas til orientering og følges opp i kommende planprosesser.
Byarkitekten i Bergen 16.11.2022 Dok. Nr. 29/47	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> Byarkitekten synes byplangrepets hovedkonsept er formulert fint i de fire hovedgrepene. Imidlertid mener de at man bør tydeliggjøre hvilken rolle Åsane skal ha og hvordan Åsane skal være i fremtiden (målet). Hvis dette legges til grunn skaper det større forståelse og gir tyngde til argumentene når de enkelte sakene skal prioritere valg av løsning. Vannet og de blågrønne korridorene blir viktige fremtidige strukturerende elementer. SPPÅ kan vise hvordan koblingene fra det karakteristiske kollelandskapet rundt og inn mot sentrumsarealene blir ivaretatt, tydeliggjort og forsterket som en viktig premis for senere planarbeid. Noen av disse koblingene er vist i BMEs notat «Hvordan etablere god blågrønn infrastruktur i sentrumsområder». I 3d illustrasjonene og plankartet i SPPÅ bør disse koblingene komme tydeligere frem. Kommunen er på trappene til å vedta «Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022-2030». Også kommunens nye naturstrategi forteller hvordan naturens plass skal styrkes i kommunen. Byarkitekten ser det som hensiktsmessig at SPPÅ også kan og bør være tydelig når det gjelder ambisjoner for 	<ol style="list-style-type: none"> 1 – Det er tatt utgangspunkt i KPS og KPA for mål og beskrivelser for bydelscenteret Åsane. Visjonen om et attraktivt og aktivt bydelscenter, sammen med FNs bærekraftsmål er bakteppe, og overordnede strategier og etablering av bybane er viktige premisser for arealutviklingen. Åsane er en stor og viktig bydel, og et knutepunkt for handel og transport mellom sentrum og kommunene i nord og øst. Planlegging fra 1970-årene og framover har gitt biltrafikken for stor plass etter dagens målsettinger. Kollektivløsninger og kvaliteter med en mer menneskelig skala, og kvaliteter for rekreasjon og klimatilpassing har vært viktig å løfte, i et framtidsperspektiv. 2 – Temaet er fulgt opp med notat om blågrønn infrastruktur, med anbefalinger. Behov for fortetting i områder med god bokvalitet og høy attraktivitet for mennesker i byen, inkludert menneskers behov for rekreasjonsområder, må balanseres mot naturens behov for økologiske korridorer og strukturer. Det er utarbeidet et illustrasjonskart til dette.

<p>utbyggingsprosjektene i Åsane, innenfor sirkulær tankegang, helhetlige energiløsninger, bossløsninger, bruk av tre som byggemateriale, osv. Kan SPPÅ komme inn som tiltak/prosjekt i Grønn strategis handlingsplan, eller kan noen av prosjektene i Åsane sentrale deler bli en del av Future Built programmet?</p> <p>4. Sosial bærekraft- boliger for alle. Under sosial bærekraft bør det formuleres noen mål om «boliger for alle». Kan SPPÅ legge inn som forutsetning for videre arbeid at det skal finnes virkemidler for å styrke den sosiale bærekraften knyttet til Boliger for alle?</p> <p>5. Ulset vest barneskole er regulert i randsonen av SPPÅ, i et vakkert natur- /kultlandskapsområde. Byarkitekten viser til kommunens Grønnstrategi, Naturstrategi og ambisjoner for arealnøytralitet og anbefaler å vurdere en annen lokalisering av Ulset barneskole på allerede utbygde arealer. Plasseringen av skolen inn i Ulsetdalen er i periferien i forhold til boligbebyggelse. Byarkitekten stiller spørsmål om det er mulig å samlokalisere ny skole med idrettsflatene sør for regulert tomt. Ved å legge idrettsflatene enten over eller under ny skole kan tomten gi nye og andre muligheter, samtidig som skolen legges sentralt og tilgjengelig i «nærheten» av mange (skolebruksplan).</p> <p>6. Nye Midtbygda sykehjem er i randsonen av Åsanens sentrum. Byarkitekten ber at det vurderes om dette området skal være med i planen for å ivareta en god sammenbinding med sentrum samt et finmasket gangveisystem. Uansett om sykehjemmet er med i planen eller ikke så bør denne viktige offentlige institusjonen avmerkes på planene som et målpunkt.</p> <p>7. C-tomten og kanal. Områdets grønne karakter og sentrale beliggenhet i forhold til det blågrønne nettverket er viktig for Åsanens identitet. Byarkitekten stiller spørsmål om dette området bør bygges ut i det hele tatt, eller kan det i kraft av sin nåværende funksjon som karbonfanger, reserveres til senere utbygging, om nødvendig. Byarkitekten stusser over at elven blir her kalt «kanal». En kanal er en menneskeskapt blå åre som er mer stram og regulert. Man ønsker her en åpen overvannshåndtering som etterligner naturens forløp og dras gjennom et grønt parkområde. BMEs notat tolkes som at det her anbefales en blågrønn korridor og at dette blir en rekonstruksjon/restaurering av en bekk/elveløp med en økologisk funksjon med grønne sidekanter. Byarkitekten savner et målsatt snitt på c-tomten og synes det bør legges noen føringer for bredden, for eksempel, at man bør tilstrebe å få til et 20-30meters bredt turdrag gjennom c-tomten for å ta vare på verdifull eksisterende natur.</p> <p>8. Rolland. Byarkitekten stiller spørsmål ved at Rolland «bigboxes»/næringsområdet i randsonen er ikke tatt med i planen (sør for Litleåsvegen), og ber om at det vurderes å gi noen fremtidsvisjoner og føringer for dette området, også sett opp mot utbyggingsområdene ved Nyborg rett nord for dette.</p>	<p>3 – Viser til utarbeidet notat i pkt. 2. Ulike vurderinger for miljø- og klimavennlige fremtidsløsninger og aktuelle «program» kan vurderes som oppfølgende oppgaver.</p> <p>4 – Innspillet tas til orientering. Funksjonen for SPPÅ er først og fremst et arealverktøy. Det legger til rette for boligutvikling og foretting.</p> <p>5 – Ulset vest barneskole har en godkjent reguleringsplan, og behovet er blant annet knyttet til eventuell boligutvikling på Ulset. Området der skolen er regulert har åpenbare naturkvaliteter, og kommunen bør se etter andre muligheter, dersom Ulset vest ikke realiseres.</p> <p>6 – Imøtekomes. Midtbygda sykehjem er et viktig målpunkt, og gode forbindelser er viktige</p> <p>7 – C-tomten har en plassering og kvaliteter som må vektas og balanseres, jamfør pkt 2 og vedlegg for blågrønn struktur. Denne inkluderer en skalastudie for parkområder i ulike bydeler. Området er avsatt til midlertidig rigg-område i bybaneplanen, og vil masseutskiftes. SPPÅ viser nordre del av tomten som framtidig del av en kjedet bydelspark, med kobling over til torget i Åsane sentrum. Dalelva åpnes, i ny løsning, over hele C-tomten. SPPÅ viser søndre del av C-tomten til utbyggingsområde, med egen reguleringsplan, og forutsetter en utvikling med framtidsrettet bystruktur. Det er ikke påvist særlige naturkvaliteter på C-tomten, og miljøbelastningene fra E39 er betydelige. Den ligger tett på kollektivknutepunktet, og bør utvikles i en bymessig struktur med funksjoner som kan tilpasses lokaliseringen. Utvikling av C-tomten skisseres i trinn 2, med en bybane til Åsane. SPPÅ peker på en retning for utviklingen, med et oppfølgende planarbeid fram i tid, noe som gir fleksibilitet til nye vurderinger knyttet til framtidig bruk av C-tomten, justert i lys av faktisk arealutvikling.</p> <p>8 – Næringsområdet sør for Forvatnet er ikke særskilt nevnt i SPPÅ. Området har i dag (hovedsakelig) noe «småindustri», lokale håndverksbedrifter og noen virksomheter som kan klassifiseres som «plasskrevende handel», mellom annet salg av biler og bilverksteder. Dette er «sjeldnvarer» og vurdert til å gi begrenset bidrag til trafikken på lokalvegnettet, og det vurderes som akseptabelt å videreføre dagens formål. Tilkomsten til området forventes å bli noe redusert etter hvert som Åsane transformeres.</p>
--	---

Miljørettet helsevern

16.11.2022 | Dok. Nr. 27

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>1. C-tomten; Det legges opp til at den nordlige delen av tomten skal inngå i framtidig bydelspark, og at øvrige deler av tomten skal benyttes til boliger i trinn 3. Som helsevernenheten skrev i sin uttale til varsel om oppstart (2020/42388-4) bør foretting i Åsane sentrale deler primært skje på arealer som allerede er bebygd eller asfaltert. Tomten i sin helhet burde inngå i bydelsparken eller beholdes som naturtomt til bruk av lokalt dyreliv. Gjenåpning av elven/etablering av kanal gjennom tomten vil også være en god anledning til å få fjernet avfall og hensatte gjenstander fra det asfalterte arealet. Det anbefales også at det asfalterte arealet tilbakeføres til natur siden det ikke ser ut til å ha et formål i dag.</p>	<p>1. SPPÅ foreslår den nordlige delen av C-tomten til del av bydelspark. Reguleringsplan for Bybane har midtre- og søndre del som midlertidig riggområde, og innebærer masseutskifting. Ved ferdigstilling etableres gang/sykkelløsning langs østre del, og i SPPÅ foreslås å reetablere Dalelva. Det er nødvendig å etablere nytt tilkoblingspunkt i sør, for vann under E39, for Dalelva, Rollandsbekken og øvrig overvann. Det er gjort en størrelsesanalyse for bydelsparker. Dette er del av begrunnelser for anbefalinger knyttet til den framtidige blågrønne strukturen, som er vist i vedlegg. Innhold og omfang for den blågrønne strukturen for midtre og søndre deler av C-tomten må avgjøres i kommende planprosesser, se også svar over til Byarkitekten, pkt. 7.</p>

2. Ved etablering av boliger og annen støyfølsom bebyggelse er det viktig at det er den eksisterende situasjonen som legges til grunn og ikke en mulig fremtidig situasjon.	2. Ivaretatt i overordnet regelverk. Endring av arealformål må forholde seg til gjeldende lovkrav og forskrifter, og tilpasses gjeldende miljøstatus, både for luftkvalitet, støy og andre regulerte kvalitetskrav. Det er utarbeidet eget strategikart som anbefaler lokalisering for ulike arealformål og funksjoner.
---	---

Barn og unges representant

14.11.2022 | Dok. Nr. 19

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>1. Aktivere byrom og grønne strukturer som grunnlag for attraktivt byliv. Attraktive byrom og grønne strukturer må både knyttes sammen og spres, slik at slike kvaliteter også er tilgjengelig i innbyggernes nærmiljø. Det kan bidra til å fremme folkehelse og gode oppvekstvilkår. Arealene må innby til lek, opphold og rekreasjon på tvers av aldersgrupper og årstider, og være lett tilgjengelige med sikre tilkomster. Reparasjonstiltak for gangnettet kan bedre tilkomst. Etablering av bydelspark, bestående av fire delområder, anses som et positivt grep. Det må settes av store nok arealer, med god nærhet også for innbyggere i nord-vest. Bydelsparken må tilby varierte kvaliteter som innbyr til opphold og fellesskap på tvers av generasjoner, men må samtidig etableres for mer aldersspesifikke aktiviteter. Bytorget må også tilby variasjon i tilbud, som inngir til aktivitet og opphold. Det må planlegges for at næring, nybygging og trafikk i området ikke påvirker torget negativt.</p> <p>2. Skape god balanse mellom ulike formål. Fortetting må gjøres med kvalitet og ikke gi uønskede konsekvenser for barn og unge. Slike forhold må vurderes og dokumenteres. Tilgjengelige uteoppholdsarealer som ivaretar størrelses- og kvalitetskrav må sikres, og det må planlegges for nødvendig sosial infrastruktur. Tomter for barnehage/skole må avsettes i nødvendig grad. Bybane til Åsane vil trolig legge press på nærliggende arealer. Det er av stor betydning for barn og unge at kommunen ved fremtidig fortetting bruker erfaringer fra Fana/Ytrebygda, og nå Fyllingsdalen, som kunnskapsgrunnlag. Permanent Fysak må etableres, samt øvrige tilbud for organisert og uorganisert aktivitet. Det oppfordres også til stor grad av samt-/flerbruk av barnehager, skoler og andre kommunale bygg/tilbud. Sentrale deler av Åsane og ytre fortettingssoner må knyttes sammen med gode G/S-forbindelser, sammen med gode kollektivtilbud.</p> <p>3. Bygge en fotgjengervennlig by gjennom omfordeling av samferdselsareal. Forholdene for gående og syklende må bedres betydelig. Både reell og opplevd trygghet må ivaretas, og det må tas tilstrekkelig hensyn til barn og unges ferdsl. Mindre barn har andre forutsetninger for å tolke og forstå trafikkbildet, noe som også må ivaretas i planleggingen. Avbøtende tiltak for å redusere trafikkfare må vurderes. Når mulig må det vurderes å skille gående og syklende (inkludert el-sykler og el-sparkesykler). Trygg skolevei må prioriteres høyt. Trafikkomlegging må etableres slik at den i minst mulig grad fører til nye utfordringer og uheldige konsekvenser (kødannelse, trafikkfare og forurensning). Langsiktige planer må ikke utsette nødvendige tiltak for å gi gode gange-, sykkel- og transportløsninger. Reparasjonstiltak for gangnettet; Prioriteringskriteriene virker hensiktsmessige. Er særlig positiv til etablering av nye forbindelser på tvers av motorveien og tiltak som bedrer fremkommeligheten for barn og unge til viktige målpunkt. Støtter forslag om generell ombygging av sentrumsområdet som stimulerer til mer G/S og mindre overflateparkering til fordel for reformasjon til torg/plasser/uteområder SSPÅs forslag om strakstiltak må gi reelle effekter for god og sikker fremkommelighet. Nye G/S-forbindelser bør også inkludere Nyborg- og Flaktveitområdet. G/S-forbindelse mot Toppe må ferdigstilles, og det bør vurderes en tur-/skogsvei fra Toppe til sentrale deler av Åsane. Denne</p>	<p>1 – Tas til orientering. Fagetaten oppfatter at merknaden støtter grepet med å planlegge og prosjektere byrommene for bruk og opphold, og at dette må gjøres med tanke på variasjon i bruk og brukergrupper, herunder variasjon i størrelse og beliggenhet, og med fokus på god tilgjengelighet.</p> <p>2 – Tas til orientering. SPPÅ peker på nødvendigheten av å sikre tilstrekkelig areal til uteoppholdsareal, og tilrettelegge for ulike aktiviteter, inkludert behov for et tilbud om «uorganiserte aktiviteter» i ulike byrom i et «blågrønt nettverk». Det er etablert en midlertidig Fysak, og BK ser på muligheter for permanent løsning, eventuelt i kombinasjon med en sentralt plassert svømmehall. Sambruk ved lokalisering av ulike funksjoner for tjenesteyting er viktig. Gangforbindelser, eventuelt også sykkelforbindelser, til ytre fortettingssone og til omkringliggende naturområder er vist i temakart. Skoler/barnehager bør fungere som «hjerter» i de lokale grendene, og må etableres for å følge opp behov knyttet til fortetting/transformasjon. Behov er vurdert, og områdeplan Nyborg må tilrettelegge for ny/nye enheter.</p> <p>3 – SPPÅ viser både kortsiktige og langsiktige virkemidler og strategier for at Åsane kan utvikles som en «gåby», der gange og sykling skal være de viktigste transportformene. Sikkerhet og kriminalitetsforebygging vil være viktige vurderingskriterier i kommende planarbeid</p>

<p>kan delvis ses i sammenheng med planlagt utbygging på Myrdal.</p> <p>4. Stiller spørsmål ved i hvor stor grad barn og unge er involvert i planprosessen, og det oppfordres til slik involvering i det videre arbeidet. Viser til PBL og RPR bestemmelser om medvirkning fra barn og unge, samt kommunens påse-ansvar for at slik involvering gjennomføres – primært i tidlig fase.</p>	<p>4 –Ved oppstart er det gjennomført innbyggerdialog, der Blokkhaugen ungdomsskole var deltager. Det er videre rekruttert elever fra Blokkhaugen til de ulike Fremtidsverkstedene som er gjennomført som en «innspillsarena» til SPPÅ. Barn- og unges representant (i plansaker) har vært deltaker i mange av prosessene.</p>
<p>Etat for utbygging 17.11.2022 Dok. Nr. 21</p>	
<p>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</p>	<p>Fagetatens kommentar</p>
<p>1. Etat for utbygging søker etter tomter til to nye sykehjem. Etat for utbygging hadde et møte med prosjektlederne for SPPÅ i PBE og BHO vedrørende muligheter for tomt til sykehjem i Åsane. Følgende muligheter var diskutert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nyborg – sykehjem i stedet for skole, hvis Bergen kommune ikke har behov for skole på aktuell tomt, ev. sambruk mellom skole og sykehjem/omsorg pluss boliger. • C-tomten (etter ferdigstillelse av bybanen) • Restareal ved Åsane terminal (etter ferdigstillelse av bybanen) – legevakten har allerede signalisert at de ønsker seg inn her, positivt med nytt sykehjem opp mot Midtbygda/Åsaheimen med tanke på effektiv drift, sambruk med legesenter er aktuelt. • Ulset Vest – nytt sykehjem i nærheten av eksisterende Ulset sykehjem er positivt. <p>2. En tomt til sykehjem krever mellom 13-15 mål.</p>	<p>Det er gjennomført møte med Etat for utbygging i prosessen og oppfølgende møte med Helseetaten etter høringsperioden.</p> <p>I bearbeidet strategiplankart er det større fokus på mulighetene for sambruk, og for å tilpasse behovene for areal til tjenesteyting tilpasset samfunnsutviklingen. Det er supplert med flere lokasjoner for framtidig tjenestetilbud.</p> <p>SPPÅ er tydelig på at nye offentlige tjenestetilbud må lokaliseres sentralt, slik at de er lett tilgjengelig og bidrar til en attraktiv byutvikling. Oppveksttun bør være «hjerter» i de ulike boligområdene i Åsane.</p> <p>Dette er fulgt opp med strategiplankart, med muligheter og anbefalinger for lokalisering av fremtidige helsetjenester sentralt i bydelscenteret.</p>
<p>Bergen Vann 25.11.2022 Dok. Nr. 59</p>	
<p>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</p>	<p>Fagetatens kommentar</p>
<p>1. Bergen Vanns tidligere uttalelse av 15.06.2020 i sak 2020/72388-6 opprettholdes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det anbefales at det utarbeides en VA-rammeplan for planområdet. En slik plan vil kunne sikre helhetlig planlegging og redusere faren for uønskede hendelser knyttet til flom, avløpsvann og drikkevann. • Planen må koordineres med tilstøtende planer som bybane nord, private planer m.m. • Grunnet prosjektets størrelse og kompleksitet bør det utarbeides en mer omfattende infrastrukturplan utover den ordinære VA-rammeplanen. • VA-rammeplan skal dokumentere følgende forhold: <ol style="list-style-type: none"> 1. Eksisterende og planlagte VA-systemer 2. Nedbørfelt (avrenningsmønster) 3. Forurensingsnivå i overvann 4. Reetablering/åpning av lukkede vannveier 5. Lokalisering av planlagte VA-anlegg 6. Planlagt belastning 7. Kapasitetskontroll av avløpssystemet 8. Beregning overvannsmengder 9. Ledningsstrek som skal over til offentlig drift 10. Koordinering med tilstøtende planområder 11. Koordinering med KPA og KDP-overvann 12. Avsetting av areal til midlertidige VA-anlegg. • Ved offentlig reguleringsplan forutsettes det at ansvarlig planlegger/prosjekterende og utførende tar tilstrekkelig hensyn til eksisterende kommunale avløpstunnel og overvannstunnel som krysser under planområdet. Løsninger for håndtering av overvann og flom må innarbeides i tidlig planfase. <p>2. Bergen Vann ber om at det i punkt 1.4 også henvises til Hovedplan for Vann og Hovedplan for Avløp og vannmiljø 2019-2028.</p>	<p>1. Dette er innarbeidet i SPPÅ som oppfølgende oppgave. Tidligere svar til merknadene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja, etter dialog med Bergen vann jobbes det med en overordnet plan i regi av Bergen vann. • Ja, dette må løses i intern koordinering. • Det er flere store pågående planarbeid som vil måtte forholde seg til byplangrepene i strategisk planprogram, og det er viktig at Bergen vann følger opp med en overordnet plan for VA-hovedsystem med infrastrukturkorridorer. • På dette plannivået er fokus en overordnet prinsipplan for vann, og en peker på behov for konkretisering og detaljering i kommende prosesser. • Må følges opp i kommende reguleringsplaner. <p>2. Kap 1.4 er en oppsummering av «bestillingen» til viktige tema i SPPÅ. Kommunens overordnede planer og strategier er førende, også kommunedelplan for overvann 2019-2029), og nevnes i kap. 1.3.1.</p> <p>3. Imøtekommers, endring i kap. 1.2 5.</p> <p>4. Tas til orientering.</p>

<p>3. I punkt 2.2.1 må det også nevnes at det er gjennomført flomsonekartlegging for vassdraget og at den må legges til grunn for planarbeidet. Flomsonekartleggingen ble gjennomført med bakgrunn i utarbeidelse av Strategisk planprogram og for å støtte reguleringsplanarbeidet for Bybanen. For øvrig må planarbeidet koordineres med Bybaneplanene til Åsane.</p> <p>4. Til informasjon er det et samarbeid mellom Plan og bygningsetaten og Bergen Vann vedrørende pågående planarbeid for Åsane sentrum. Det er behov for nærmere avklaring av eksisterende VAO system i området rundt Åsane videregående skole med hensyn på kapasitet mm.</p>	
<p>Bymiljøetaten 22.11.2022 Dok. Nr.</p>	
<p>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</p>	<p>Fagetatens kommentar</p>
<p>1. BME er tilfreds med at SPPÅ tar tak i mange av de utfordringene som pektes på ved oppstart av arbeidet og/eller anviser hvordan utfordringene kan møtes i forbindelse med andre plan- og utviklingsprosesser for området.</p> <p>2. Mye av planleggingen forutsetter Bybanen som katalysator for utviklingen. BME mener det også er viktig å planlegge for fremtidens Åsane uavhengig av gjennomføringen av bybaneprojektet. Tiltak som bidrar til barriere-nedbygging og motorveikryssing bør prioriteres tidligere enn i strategiens trinn 3, kanskje i samspill med reguleringsaktørene i Åsane sentrum.</p> <p>3. <u>Blågrønne strukturer</u></p> <p>i. Fremstilling av hovedgrep; I dag er grønnstrukturen i de sentrale delene av Åsane svært fragmentert. Det er viktig å bevare gjenværende blågrønne verdier, samt å avklare og sikre den blågrønne strukturen på et overordnet nivå. BME mener at SPPÅs grep 1. <i>Gi plass til vannet</i> og 2. <i>Aktivere byrom og grønne strukturer for attraktivt byliv</i> er gode grep, men savner ytterligere tydeliggjøring av den blågrønne infrastrukturen på kart og illustrasjoner. Dokumentene må tydelig vise hvordan den blågrønne strukturen i Åsane skal danne et helhetlig nettverk av parker, naturområder og grønne korridorer i fremtiden.</p> <p>ii. Vann; BME er svært positiv til at et av hovedkonseptene i planprogrammet er å gi plass til vann. At blå strukturer legges til grunn som et viktig premiss tidlig i videre planlegging er avgjørende for at det kan oppnås gode løsninger.</p> <p>iii. Rekreasjon; Det er svært få turmuligheter i sentrale deler av Åsane i dag. Gjennom oppfølging av de foreslåtte grep i planprogrammet, vil mulighetene for ferdsel og rekreasjon bedres vesentlig.</p> <p>iv. Biologisk mangfold, korridorbredde og vegetasjon; Det savnes et plangrep som sikrer at det biologiske mangfoldet ivaretas og styrkes i Åsane sentrale deler. Det beskrives at formålet med det strategiske planprogrammet bl.a. er å anbefale lokalisering og utvikling av blågrønn infrastruktur. For temaene vann og bruk i tilknytning til den blågrønne strukturen, foreslår planprogrammet gode grep. Men det må samtidig være fokus på vegetasjon om den blågrønne strukturen skal få en funksjon som leveområde og korridor for det biologiske mangfoldet. Dette er hensyn som det er viktig å avklare på et overordnet nivå. Målet må være å sikre sammenhenger, samt avsette tilstrekkelig areal i videre planlegging, samt at vegetasjonen er frodig og av høy kvalitet. Bredden på grøntkorridorene varierer mye i byggesonen, men grovt sett er 30 meter en minimumsbredde for at korridorer skal ha funksjon for de aller vanligste artene. Den minste korridorbredden for å få utveksling av noe biologisk mangfold er 10 meter, men da bør det kompenseres med kompleksitet i vegetasjon og vegetasjon av høy kvalitet. Langs bekker må det etableres vegetasjon for å redusere avrenning av partikler, gir</p>	<p>1 – Tas til orientering</p> <p>2 – Tas til følge. SPPÅ er omarbeidet med større fleksibilitet i de ulike trinnene, slik at utviklingen kan starte når rammer for utviklingen er klarlagt og/eller vedtatt.</p> <p>3 – Blågrønne strukturer Det er utarbeidet eget tematisk kart som viser strukturen for et helhetlig blågrønt nettverk, inkludert byrom. Det sentrumsnære lokalveinettet i Åsane mangler attraktive kvaliteter for tur og rekreasjon. Alle de fire byplangrepene inneholder tiltak som vil øke kvaliteten, og som samlet danner en helhet. Det pekes på oppfølgende oppgaver knyttet til SPPÅ, som ventelig vil øke attraktiviteten. SPPÅ peker på behovet for å sikre vannflater som grunnlag for vannkvalitet, biologisk mangfold/økologisk korridor og som flomdempende tiltak. Men også som en kvalitet for menneskelig rekreasjon. Korridorbredder fra Miljødirektoratets veileder er vist som eksempel. Oppfølgingsoppgaver knyttet til vann i hele det «flate» Åsane er skissert som en trinnvis utvikling. Temaet for byrom og blågrønt nettverk er prinsipielt, og på overordnet nivå. Temaet har fått eget vedlegg, som utdyper føringer og vurderinger. Det nevnes ikke spesifikke korridorbredder og kanteffekter i SPPÅ. Dette må følges opp i etterfølgende planarbeider, med en helhetlig vurdering og balanse i forhold til ulike behov og overordna føringer.</p>

<p>levested for arter og bidrar til flomdemping. Den vegeterte buffersonen langs bekker bør være minst 5-10 meter bred. Mellom Liavatnet og C-tomten planlegges for utvikling av en bydelspark, med hovedfokus på vann og rekreasjon. Det må sikres tilstrekkelig areal for kantvegetasjon langs vassdraget, for at denne blågrønne strukturen skal få en verdi for det biologiske mangfoldet. Dette må hensyntas i utformingen av området, både med tanke på bredde og plassering av rekreasjonstiltak innen strukturen. Eksempler på angitte anbefalinger til breddekrav er:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Grønt-/turdrag Forvatnet-C-tomten: 19 m •Grøntdrag langs Litleåsvegen: 9 m. <p>Behovet for å «utbedre» skogsholtet ved Rolland for å redusere kanteffekten bør også omtales i Planprogrammet.</p> <p>4. <u>Naturkartlegging Åsane</u> Hele Åsane sentrale deler inngår i et større område som er/blir naturtypekartlagt etter bestilling fra Miljødirektoratet (feltsonen 2022). BME ber om at det i videre arbeidet sees hen til resultatene fra naturtypekartleggingen.</p> <p>5. <u>Ulset Vest.</u> I planprogrammet trekkes det planlagte boligområdet på Ulset vest fram som et positivt prosjekt, da det innebærer boligutvikling og etablering av ny skole i randsonen til sentrale Åsane. Bymiljøetaten vil påpeke at gjennomføring av planforslaget vil gi vesentlig negative konsekvenser for natur- og friluftsverdier, da Ulset vest i dag i all hovedsak består av ubebygde mark. Statsforvalteren har fremmet innsigelse til planforslaget, samtidig som det ikke er i tråd med KPA. I innsigelsen pekes det på at det planlagte boligområdet i all hovedsak vil bli bilbasert, gitt avstanden til bybanestopp, kollektivterminal og hovedsenterområdet i Åsane. Bymiljøetaten stiller spørsmål ved hvordan en utbygging av boligområdet skal bidra til byreparasjon av Åsane bydel.</p> <p>6. FNs tiår for naturrestaurering. Av byråds sakens vedtak pkt 2 fremgår at "Planarbeidet skal legge vekt på å identifisere områder med særlig behov for «reparasjon»/forbedring." Vi nå er inne i FNs tiår for naturrestaurering, og det vil være naturlig at reparasjon og forbedring av naturen i Åsane fokuseres særlig i planprogrammet. Dette kan f.eks. følges opp av en handlings- og tiltaksplan, spesielt for vassdragstiltak, men også for tiltak i de grønne områdene. Videre utvikling i Åsane må bygge opp under de blågrønne verdiene som finnes der i dag, inkludert kartlagte naturtyper og habitat for rødlistede arter, samt ved å etablere nye, forsterkede nettverk. Bevaring av eksisterende bynatur, men også reetablering av natur i byrom og i gater, bør vektlegges i arbeidet med å utvikle bydelen.</p> <p>7. <u>Byrom:</u> Av hovedkonseptet "Gi plass til vann" fremgår at vann bør brukes som et identitetsskapende og arkitektonisk element. Bruken av vann kan romme mye, bl a det å gjøre bruk av overvannsløsninger med fordrøyningseffekt, og/eller ved å bruke vann som bidrag til å skape et større biologisk mangfold, også i sentrumskjernen. Etterlyser løsninger der bygolvet utformes med åpne, vegeterte areal og materialer som slipper vann gjennom. Byrom aktiveres med variasjon og forbindelser, men det er også avhengig av gode kantsoner og overganger mellom bygg, bytorg, blågrønne områder og andre byrom. Åsane ligger tett på store, sammenhengende naturområder, og planprogrammet bør vise hvordan påkobling til disse områdene kan skje. Tverrforbindelsene mellom øst og vest bør gis høyere prioritet om en skal kunne skape et fremtidig finmasket gatenett. Hovedforbindelsen mellom bytorget og bydelsparken må kunne oppfattes som en forlengelse av de blågrønne strukturene på begge sider av E39. For å unngå at Åsane videreutvikles som en lineær by langs E39/bybanelinjen, bør traversene planlegges som selvstendige gangveier som hekker seg på eksisterende og nye blågrønne strukturer.</p>	<p>4 – Tas til orientering</p> <p>5 – Ulset vest – I KPA er området vist som ytre fortettingssone, og området har en vedtatt reguleringsplan. SPPÅ er dermed ikke i strid med KPA. Fortettingssonene i KPA er utpekt som områder som er forholdsvis sentrale i forhold til sentrumsområder. Hensikten med sentrums- og fortettingssonene i KPA er å styre utbyggingen mer sentralt, for å spare naturområder andre steder og samtidig begrense klimautslipp fra transport. Vurderingen er gjort i et større skalaperspektiv, og egner seg ikke til vurderingskriterier i et forholdsvis lite område. Utbygging av Ulset vest må avklares gjennom egen planprosess for omregulering av området. SPPÅs føringer for fremtidige planarbeider i ytre fortettingssone er hovedsakelig knyttet til behov for gode gangforbindelser til sentrum. SPPÅ tar ikke konkret stilling plan for Ulset Vest.</p> <p>6 – Hovedgrepet «byreparasjon» er i SPPÅ å utvikle Åsane til en GÅBY, forankret i KPS. Ved å tilrettelegge for fortetting kan arealnøytralitet oppnås. Arealnøytralitet må vurderes med større skala, og gir mindre mening innenfor et område i byfortettingssone. Dette er gjort rede for i notatet om blågrønn infrastruktur. Fortettingsstrategien i KPA vil bidra til å spare avsatte naturområder, og støtte opp om prinsippet om samordnet areal- og transportutvikling. Det må bli enklere å velge bærekraftige mobilitetsløsninger. Ved å sikre vannflater i påfølgende planarbeider, og et temakart for byrom og blågrønt nettverk legges det til rette for å øke det biologiske mangfoldet og mulighetene for rekreasjon i den blågrønne strukturen.</p> <p>7 – SPPÅ peker på viktigheten av å etablere gode byrom sentralt, og har varierte referansebilder, der vann og vegetasjon er viktige kvaliteter. Dette er utdypet i vedlegg om blågrønn infrastruktur. Åpne overvannsløsninger og fordrøyning er forankret i lovverk og overordnet strategi for Bergen, og følges opp i kommende planarbeid. Forbindelser over E39 er svært mangelfulle, og må sikres/realiseres i kommende planarbeid. Dette vil også gjelde for utforming av forbindelsen mellom framtidig torg og bypark.</p> <p>8 – Ambisjonsnivået for gående i SPPÅ er svært stort, og det samme er planområdet. Etterfølgende planarbeid må ha fokus på å redusere og/eller fjerne barrierer, gode løsninger for bærekraftig mobilitet, med attraktive kvaliteter. SPPÅ legger føringer, og skisserer dette.</p> <p>9 – SPPÅ er tydelig på at tilgjengelighet er viktig, men at i Åsane er det muligheter for omprioriteringer i vegnettet som kortsiktige tiltak. Dette følges opp med trafikkanalyser, der mobilitet for de ulike trafikantgruppene vurderes, før gjennomføring. Trafikksikkerhet og bylogistikk er viktige premisser, også for varelevering/renovasjon, men anses ivaretatt i overordnet lovverk, forskrifter og planer.</p> <p>10 – Tas til orientering</p> <p>11 – Tas til orientering og vurdering i oppfølgende utredninger</p>
---	---

<p>8. Stiller spørsmål til ambisjonsnivå for gående (ref. Gåbyen). Planprogrammet omtaler behovet for krysningspunkt for gående og syklende for å overvinne barrieren som E39 utgjør, men hva med rene gågater/traséer og helt bilfrie soner? Kan man i framtiden i større grad se for seg at de handlende i Åsane utfører sine ærend uavhengig av privatbil?</p> <p>9. <u>Vei og bylogistikk</u>: Det er behov for å identifisere og gjennomføre tiltak med kort tidshorison for snarlig å kunne forbedre trafikksituasjonen i bydelen. SPPÅ må legge klare føringer for at trafikksikkerhet er et viktig premiss i arbeidet med kommende reguleringsplaner. Dette gjelder ikke kun tilrettelegging for myke trafikanter. Det er også et behov for å påse at gode og trygge løsninger for varelevering og renovasjon blir prioritert og ivaretatt i kommende planprosesser. Dette er spesielt viktig for en bydel med et handelssentrum og høy aktivitet, som så skal transformeres til et mer levende bydelssentrum med flere restauranter, kaféer og kontorer. BME anbefaler derfor at trafikksikkerhet inkluderes som et planfaglig prinsipp under hovedkonseptet «Bygge en fotgjengervennlig by gjennom omfordeling av samferdselsareal» (SPPÅ, side 25).</p> <p>10. Bymiljøetaten er positiv til at det planlegges nye parkeringsløsninger for Åsane sentrum. Dagens løsning beslaglegger store arealer, og endret bruk av parkeringsarealene er et viktig insentiv for å gjøre det mer attraktivt å velge bort bilen. Det viktig å sikre trygge krysningsmuligheter for myke trafikanter, samt gode og universelle koblinger mellom Åsane sentrum og kollektivterminal/P-hus.</p> <p>11. BME peker på behov for tiltak for myke trafikanter på veger som blir ekstra belastet ved etablering av kollektivgater.</p> <p>12. Renovasjon er ikke omtalt som tema i SPPÅ. Renovasjon er imidlertid et potensielt stort og krevende tema, avhengig av hvilken løsning som legges til grunn. Ikke minst kan temaet være viktig for utbyggingsrekkefølge og kvalitet på torg og byrom. Det gjelder både lokalisering av terminal for et evt. bosnett og rørføringer under bakken, der konflikter med valdninger, energiforsyning, kjøreveier og -ramper, parkeringsanlegg og bybane må unngås.</p>	<p>12- Renovasjon inngår i kommende planer, i tråd med KPA</p>
<p>Byantikvaren 14.11.2022 Dok. 47</p>	
<p>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</p>	<p>Fagetatens kommentar</p>
<p>1. Byantikvaren er positiv til at prosessen med strategisk planprogram for Åsane sentrale deler legger opp til en grundig gjennomgang av de mange problemstillingene knyttet til utviklingen av området, og vil bidra der det er mulig for at kulturmiljøet spiller på lag med andre føringer.</p> <p>2. For å gi tydelige råd om hvilke hensyn som tas i kulturmiljøene, og for å få avklart tålegrense i forhold til planlagte tiltak, ber vi om at Byantikvaren involveres i videre byutviklingsprosesser. Videre skal Bergen kommunes kulturmiljøplan og kulturminnestrategi, «Identitet med særpreg», legges til grunn for byutviklingen i Bergen.</p> <p>3. Kulturmiljøet i Åsanes sentrale deler består av flere kategorier kulturminner. Spor etter historisk gårdsdrift og dyrket mark er vitnesbyrd om det tidligere jordbruksamfunnet. Området er spesielt rikt på forseggjorte bakkemurer og steingarder. Den gjenværende gårdsbebyggelsen må bevares som viktig historiefortellende vitnesbyrd om områdets tidligere bosetning og bruk, dette gjelder både gårdstun og enkeltbygninger (våningshus, løer, steinhus etc.).</p> <p>4. Vannsystemet med Liavatnet, Forvatnet og dreneringskanalene er sentrale for forståelsen av områdets utvikling og har lokal kulturhistorisk verdi. Dreneringskanalene og vannene vitner om utviklingen fra myrlandskap til jordbruksområde, og muliggjorde oppføringen av næringsbebyggelse på Nyborg i 1970-årene. Vannsystemet er et viktig kulturmiljø, og det må</p>	<p>1. Tas til orientering og oppfølging i videre planlegging. Byantikvaren har utarbeidet grunnlag for kulturminneplan knyttet til planarbeidet for SPPÅ, som vil være et godt verktøy for videre planarbeid.</p> <p>2. Tas til orientering og oppfølging i videre planarbeid.</p> <p>3. Dette er sikret i KPA og kulturminnegrunnlag. Oppfølging i videre planarbeid.</p> <p>4. Det er utarbeidet blågrønt strategikart, med rekreasjonsområder ved/rundt Liavatnet og Forvatnet. Det er ikke åpnet for utfylling i vannene i SPPÅ, men videre planarbeid kan vurdere mindre utfyllinger til rekreasjonsområder i videre planarbeid.</p> <p>5. Ivaretatt i KPA</p>

<p>settes av nok areal rundt vannene som også ivaretar tilstrekkelig areal for rekreasjon – eventuelt tilbakeføring av natur. Det bør ikke tillates utfylling.</p> <p>5. Området rundt Åsane gamle kirke og kulturlandskapet rundt Ulset vest og Angeltveit er viktige kulturlandskap som må tas vare på, og er angitt med hensynssone for bevaring av kulturmiljø i KPA.</p> <p>6. De historiske veifarene i området, i særlig grad Den trondhjemske postvei, gir området stor tidsdybde. Deler av strekningen til Den trondhjemske postvei er autentiske. Områder rundt postveien og knutepunkt langs veien med tilhørende kulturlandskap må bevares.</p> <p>7. Etterkrigstidens moderne feltutbygging er representert i området med boligfeltene Ulsets kogen og Selegrend (Åsli). Boligfeltene har særpreg og arkitektoniske og strukturelle kvaliteter, hvor grønne fellesområder, gangveier og samspillet mellom bygninger, terreng og fellesanlegg utgjør viktig verdier. Etter samtidens planidealer ble de nye modernistiske feltene adskilt fra villa- og småhusbebyggelsen i området. Boligområdet Selegrend har spesiell bevaringsverdig som et arkitektonisk interessant boligområde fra 1970-årene. Selegrend er vernet med hensynssone for kulturmiljø i kommuneplanen.</p> <p>8. Det er en rekke krigs- og forsvarsminner i Åsane. Det er spesielt krigsminner fra andre verdenskrig, men også fra den kalde krigen.</p> <p>9. For den videre planprosessen i Åsane innebærer de overordnede føringene mht kulturminner/kulturmiljø at det blir tatt utgangspunkt i de verneverdige kulturmiljøene og at det blir en gjennomgang av den eksisterende bygningsmassen for å undersøke hvilke bygg som kan transformeres til annet bruk og hvordan fortette mellom disse. Det er viktig at det etableres en felles forståelse av hvordan begrepet transformasjon brukes, både med tanke på enkeltbygg og etablerte bygningsmiljøer.</p>	<p>6. Ivaretatt i KPA, men lagt inn ny oppfølgingsoppgave å sikre Postveien for den «autentiske» strekningen, slik at forbindelsen sikres mot nedbygging, nær den opprinnelige. Det er en utfordring at den ikke har en definert trase når sentrumsområder fortettes, samt for kommende planarbeider.</p> <p>7. Ivaretatt i KPA og kulturminnegrunnlag</p> <p>8. Ivaretatt i KPA og kulturminnegrunnlag</p> <p>9. Følges opp i aktuelle planprosesser.</p>
--	--

Lag og organisasjoner

LUKS
14.11.2022 | Dok. Nr. 18

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Viser til samme innsendte høringsvar av 2020.04.02. LUKS dok. nr. 5450:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planen må legge opp til at varelevering skal skje slik at kjøretøyene ikke må rygge. 2. Rygging må skje på sikrede områder der myke trafikanter ikke har tilgang. 3. Varelevering i boligområder må støysikres. 4. Skoler og barnehager må bygges slik at varelevering skjer utenfor barnas områder. 5. Krav for varemottak i TEK 17 skal ivaretas. 6. Viser til Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 m for enkeltleveranser. 7. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 m som avstandsgrense. 	<p>Tas til orientering. Følges opp i etterfølgende planarbeid.</p>

Sameiestyret Elvebredden 1, v/ Erling Lingjerde & Tor Einar Bjørkås
02.10.2022 | Dok. Nr. 15/17

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> 1. Det ble tidligere innsendt merknader/klager til PBE vedr. bygging av et næringsbygg på eiendom Gr.nr.188. Br.nr.11. På dette grøntområdet mellom Idrettsanleggene Vestlandhallen /Åsane arena er det planlagt å bygge et 21000 m2 stort næringsbygg med underjordisk parkeringsanlegg, få meter fra store deler av boligene i Myrdalsvegen (800 boliger i området blir negativt berørt). Denne merknaden er ikke klage på selve 	<p>Strategisk planprogram skal gi en retning for fremtidig utbygging, og være et styringsdokument som følger opp KPA. SPPÅ gjør ikke om vedtatte, gyldige reguleringsplaner.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Innspillet er behandlet i annen prosess. Lenke; Bergen kommune - Søk i politiske saker 2. Tas til orientering

- bygget, men innsigelse mot at den eneste grønne lunge i området forsvinner.
- Områdene rundt boligene i Elvebredden/ Lonaparken i stor grad brukes av andre enn beboerne som adkomst til Vestlanshallen/ Åsane Arena og Horisont. Bygging av et stort næringsbygg i tillegg vil medføre en ytterligere uønsket trafikkøkning i området.
 - Det bor mange eldre og beboere med spesielle behov / bevegelseshemming i området som trenger og savner et godt miljøvennlig tilbud utover «noen benker» plassert langs asfalterte gangveier mellom blokkene. Det må tas hensyn til de menneskelige behov for tilgang til fri luft, lys, natur/grønne lunger og lekeområder for barn.
 - Området grenser til bed og gangvei foran husene i Elvebredden1 som innbefatter beplantning og vannspeil, og som er klausulert for å kunne overdras vederlagsfritt til Bergen kommune. Foreslår at kommunen kjøper området for bruk som park /rekreasjonsområde for beboerne og publikum generelt.



- Tas til orientering. Deler av tomten er regulert til ulike «grøntformål», som kan dekke deler av etterspurte kvaliteter.
- Tas til orientering

Privatpersoner

Vidar Sætre
 Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik
 20.11.2022 | Dok. Nr. 35/46

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> Har ikke tro på tradisjonelle bystrukturer med kryssende gater. Vil bevare dagens brede hovedgate mellom 'Åsane sentrum' og 'Arken'. Ønsker ikke å erstatte dagens to store bygninger i Åsane sentrum med flere mindre bygninger. De har eksistert i lengre tid og er enkle å orientere seg i. Trange gater og høye bygninger vil gi dårligere lysforhold enn i dag, og er mer utsatt for vindkast. Innendørs gater gir beskyttelse mot dårlig vær. Det burde jobbes med vinduene ut mot fellesarealet mellom Åsane senter og Arken, og i alle nye bygninger i senteret. I Horisont bør det være et mål å få mer utsikt fra de stengte butikkene. Saksfremstillingsrapporten peker klart på ulempen ved at dagens terminal ligger litt lenger unna viktige destinasjoner i sentrumsområdet, spesielt idrettsanlegg og nyere boligområder i Myrdal (og enda lenger fra det nye boligfeltet Ulset vest). Men likevel er det ikke foreslått å flytte terminalen til en mer sentral plassering. Heldigvis foreslås det bussruter i sentrumsområdet, og en sentral kollektivgate bør være relativt bred på grunn av det store antallet passasjerer som skal av og på i denne gaten. Med overgang mellom buss og bane i dagens gateløp nær 	<ol style="list-style-type: none"> Gaten er regulert i bybaneplanen, vedtatt av bystyret. SPPÅ utfordrer ikke banelinjen. SPPÅ regulerer ikke dette. Det er allerede en områdeplan som er styrende, samt et pågående detaljreguleringsplanarbeid som følger opp denne. SPPÅ legger opp til å dele opp bygningsvolum, for å gi finmasket gangnett som er tilgjengelig for alle hele døgnet. Dette samsvarer med overordnede føringer i bl.a. kommuneplanen og gåstrategien. SPPÅ gir føringer for slike grep. Det konkrete arbeidet med mer åpne fasader mot fellesarealer vil ligge til detaljplaner for enkeltområder. Reguleringsplan for bybane har bybanestopp sentralt, og dette vil betjene Åsane sentrumsområde. Oppfølgende trafikkanalyse vil vise om kollektivprioritering i sentrumsgaten kan gi bedre betjening også før bybanen etableres. Kollektivterminalen er arealkrevende, og bør ikke flyttes inn i sentrumsområde, der den ville fortrenge muligheter for byfortetting med flerfunksjonelle formål. Universell utforming, som også omhandler bruk av lys og kontraster, vil inngå i prosjektering av kollektivknutepunktet Reguleringsplan for Bybane, og dels pågående reguleringsarbeid for Åsane sentrum (tiltakshaver Thongruppen), vil være

<p>Arken og 'Åsane sentrum' vil dagens store bredde være en fordel.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Det er ingen tvil om at lysforholdene på en kollektivterminal er for gode en fordel, spesielt hvis du må vente uventet lenge. 6. Friareal utenfor foreslått buss/tog-terminal i dagens brede torg/gate mellom Arken og 'Åsane sentrum' kan benyttes til grøntareal og benker, med vannfontenebassenger med sirkulerende vann og andre fasiliteter, f.eks. en musikkpaviljong. 7. Er imot den planlagte urbaniseringslinjen som innebærer å fjerne det meste av dagens næringsbygg, spesielt i Heiane/Nyborg. Både å rive dagens bygg og tilby nye bygg vil sette økologiske fotavtrykk. Det å utarbeide planer for de virksomhetene som ikke passer inn i den nye urbane supermiljøbyen, og nybygg for slike virksomheter i mer landlige områder vil ha en miljøkostnad, både ved bygging av nybygg og i forskyvning av LNF-område i disse landlige områdene inkludert med sine nye motorveier og økt støy. 8. Det er to grep som vil ødelegge LNF-områder. Både bybanen og nytt motorryss ved Vågsbotn/Birkeland. Bybaneplanen ved Griggastemma vil privatisere et viktig friområde og fjerne en del skog som har fungert som støyskjerm mellom vannet og motorveien. KPA må endres til LNF rundt Griggastemma. 9. Foreslår å koble bybanestopp ved Tertneskrysset sterkere til Bruskedalsretet og Kollåsen øst for motorveien, og opprette en ringrute med buss. Dette må også gjelde bybanestoppene Tertneskrysset og Eidsvåg. 10. Ser behov for et tak over motorveien nord for Glaskartunellen, og i dalføret mellom Tertneskrysset og fylkesveibrua for å støyskjerm Glaskaråsen og boligområdene ved Åstveitskogen. 11. Foreslår i trinn 1 å stenge de 3 nevnte gateløpene for vanlig biltrafikk i en prøveperiode for å se effekten før en evt. stenger permanent, å etablere en fotgjengerovergang tvers ved broen over motorveien fra Gullgruven, og å opprette en del lokalruter med buss. 12. Det er ikke forsvarlig å ha mange boliger tett på senterområdet der det blir aktivitet på kvelds- og nattestid med flere skjenkeløyver og risiko for fyll og bråk. Nye fortettingsområder med flere etasjers blokker bør heller plasseres på Forvasshaugen – der nåværende bybaneplan medfører innløsning av flere boligeiendommer. Og på det vesle høgdedraget i kvartalet Horisont / Åsamyrane/ Salhusvegen. 13. Dagens motorveg bør få tak over seg så tidlig som mulig. Særlig øst for Arken og på dagens store p-plass mellom Arken og gamle IKEA, og ellers full støyskjerming mellom motorvegen og både senterområdet og C-tomten. Arken-bygget kan utvides med 3-4 sidebygg tvers over motorvegen med 3-4 etasjers høyde der grunnplanet er dagens motorveg med inngang fra C-tomten. Mellom disse sidebyggene, skal det da bygges tak over vegen for å opprette støyfrie plasser med litt grøntareal på vei mot C-tomten. 14. Ny motorveg fra Tertneskrysset til Birkeland er en dårlig plan. Motorvegtraseen vil kreve et stort kryssareal ved Tertneskrysset nær nord østlige ende av Griggastemma, og vil resultere i økt støybelastning for en stor del boliger i området. Ny motorveg åpner for dagløsning for banen i Stamskaret, og foreslår omlegging av E39 alt i trinn 1, vist i kartskeisse; 	<p>bestemmende for innholdet, både i bybanegaten og for torget. Dette må følges opp i de respektive plan- og prosjekteringsarbeidene, med tilhørende medvirkningsprosesser.</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. SPPÅ åpner ikke for urbanisering av områder som innebærer nedbygging av LNF-områder. Fortetting og transformasjon er avgrenset til områder som er definert som sentrumsområde eller byfortettingssone i KPA. Prinsippskisse for struktur og arealformål er ikke på bygningsnivå. Flyttekjeder må utnytte eksisterende alternative arealer. 8. Bybanetraseen besluttet i eget reguleringsplanarbeid. 9. Bybanetraseen besluttet i eget reguleringsplanarbeid. Rutetilbudet for buss utvikles av fylkeskommunen. 10. Utenfor SPPÅ sitt planområde. 11. Innspillet er i tråd med oppfølgende analysearbeidet for kollektivprioriterte gater som skisseres i SPPÅ. 12. Tas til orientering. KPA med fortetting og flerfunksjonelle formål for sentrumsområder er styrende for SPPÅ. 13. Støyskjerming og innbygging av motorvegen i dette omfanget er ikke anbefalt i SPPÅ, og det vises til vedlagt trafikknotat. En innbygging av motorveien vil bli et hinder for helheten i byutviklingen av Åsane. Nedsenking av motorveg i eksisterende trase er vurdert tidligere, og ikke anbefalt å gjennomføre. SPPÅ anbefaler at riksvegfunksjonen på sikt flyttes ut av Åsane sentrum, og peker samtidig på at dette vil kreve et omfattende utredningsarbeid der en ser grundigere på ulike løsninger. 14. I SPPÅ pekes på at langsiktig løsning for E39 må utredes og konsekvenser belyses. Bybanen reguleres i egen planprosess. 15. En ny kryssløsning på motorvegen til underjordiske parkeringsanlegg kan ikke anbefales. Standardkrav til riksveganlegg åpner ikke for kryssløsninger under bakken. Av- og påkjøring kan etableres, men av trafikksikkerhetshensyn stilles det krav til lange strekningen for fletting inn på veianlegg. Motorvei under bakken må i tillegg utformes med to selvstendige løp. En nedsenket løsning med flere avkjøringer fra E39 blir dermed svært arealkrevende og kostbart å etablere. Gamle Ikea er ikke planlagt revet i anleggsfasen til Bybanen. Reguleringsplan for bybanen er vedtatt i bystyret, og gjennomføring av traseen åpner ikke for samtidig utbygging av ny motorvei. Planarbeid for å senke deler av motorvegen er ikke anbefalt i SPPÅ. Utfordringene med denne løsningen fremgår av eget trafikknotat.
--	---



FRAMLEGG MILJØTUNNELL FOR EIKE/ESJ UNDER ÅSANESENTRUM, SAMT IDEAR TIL
LOKALVEIAR I MIDTRE BYRNE INKLUDERT BRUNDEDAHSEISET.

Viljan Sebra 6/12-22

15. Foreslår direkte innkjøring fra motorvegen til underjordisk parkeringsanlegg i senterområdet. Området som er tenkt å passe best for en slik kobling er området øst for Åsane kirke og nord for Arken og på aksene nord til Horisont via gamle IKEA (gamle IKEA blir revet i anleggsfasen). Slik senkes de to rundkjøringene mellom gamle IKEA og Horisont for å kunne flytte gang og sykkelvegene sammen med en bybaneholdeplass i området opp til et høyere nivå, og slik reduseres trafikkstøy ved å la lokalvegtrafikken gå delvis under bakken mellom Horisont og Nyborg.

Johan Peter Magnus
Liakroken 24, Nyborg
23.10.2022 | Dok. Nr. 14

Hovedpunkt i merknad/uttalelse

1. Bergen må få sitt klimahus, gjerne i Åsane.
2. Alle kommunedekkende funksjoner må ikke ligge "sentralt".
3. Åsaneboere burde inviteres til å delta i planleggingsgruppen.

Fagetatens kommentar

1. SPPÅ er først og fremst et overordnet plandokument, som peker på arealutviklingen. SPPÅ er ikke til hinder for etablering av et klimahus.
2. Lokalisering av offentlige funksjoner reguleres i overordnede planer. I SPPÅ peker vi på at tilgjengelighet må være god og tilpasset brukerne. Dette innebærer en anbefaling om sentral plassering i bydelen.
3. Utarbeidelsen av SPPÅ er gjennomført med mange åpne prosesser og bred invitasjon til innbyggerne. Oppfølgende planarbeid må også legge vekt på involvering.

Berit Bakka
16.11.2022 | Dok. Nr. 20

Hovedpunkt i merknad/uttalelse

Ønsker at Åsanemyrane mellom Rollandskrysset og Littleåsveien skal være reservert kollektivtrafikk og at det tilrettelegges for bedre kollektivfremkommelighet på Nyborg. Dette for å unngå en større belastning for Selegrend og hele Rollandsområdet, i tillegg til at Rollandskrysset er trafikkfarlig.

Fagetatens kommentar

En trafikkanalyse for å se på effektene av kollektivreguleringer er en oppfølgingsoppgave i SPPÅ. Arbeidet har startet opp.

<ul style="list-style-type: none"> • Det er allerede svært stor trafikk på Åsamyrane foran Selegrend. Å komme ut på veien fra Rollandskrysset er til tider trafikkfarlig. • Inne på Rolland er det tre barnehager som har barn fra flere steder i Åsane. Dette genererer mye trafikk inn og ut, og dersom trafikken øker ytterligere på Åsamyrane, blir det mange farlige utkjøringer i Rollandskrysset. I tider med ekstra stor belastning kjører mange bort til rundkjøringen ved Horisont for å komme seg videre. Dette gir i dag ekstra mye kjøring, og denne muligheten vil forsvinne med foreslått løsning. Med forslaget på s. 8 vil løsningen være å kjøre inn Litleåsveien og bort på Nyborg, som var det området man vil hindre får for mye trafikk. I tider med lite trafikk, holdes ikke fartsgrensen utenfor borettslaget. Fartsdempende tiltak hadde hjulpet, både mot fart og støy. • Et trafiksikkerhetstiltak ville være lysregulering av Rollandskrysset, med de konsekvenser det ville få for køer i rundkjøring etter avkjøring fra motorvei. • Når man kommer fra rundkjøring sør for Rollandskrysset, så er det ikke alltid at blinklys går automatisk av. Bilister fra Rolland tror blinklyset indikerer at bilen skal svinge inn på Rolland. Dette har ført til mange farlige situasjoner, da man prøver ethvert smutthull for å komme seg ut i en sterk trafikkert vei. • Busstoppet i retning byen ved Rollandskrysset er også dårlig mht trafiksikkerhet. Det er mulig å gå underganger fra Rolland for å komme seg til busstoppet, men svært mange tar snarveien rett over veien, da dette er adskillig kortere. Her er ikke overgangsfelt. 	
--	--

Knut Arne Vedå
Ole Eides gate 9
5031 Bergen
20.11.2022 | Dok. Nr. 33

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> 1. I planprogrammet er det et uttrykt mål å «skape god balanse mellom ulike formål; bolig, næring og tjenesteyting». Men en slik «balanse» i sentrumsområdene vil ikke gi en tilsvarende balanse i Åsane som helhet, da der bor langt flere i de mer perifere områdene av Åsane enn det gjør i sentrumsområdene. Dette kan indikere at der i sentrumsområdene bør prioriteres arbeidsplasser fremfor boliger. 2. Bybanen vil først og fremst levere transport mellom Åsane og Bergen sentrum – den vil i mye mindre grad betjene transport innad i Åsane. Buss vil være den viktigste kollektivtransporten mellom store deler av Åsane og sentrumsområdet. Det er derfor viktig at disse busslinjene får en sentral holdeplass ved det nye torget i Åsane sentrum, slik at man unngår å måtte bytte mellom buss og bybane for reiser innad i bydelen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SPPÅ tilrettelegger for etablering av flere arbeidsplasser sentralt, særlig for handel, tjenester og kontorarbeidsplasser. Men tilrettelegger også for boligutvikling, til flerfunksjonelle områder. 2. Holdeplassen ved Åsane torg blir lokalisert i en bybanegate, fri for biltrafikk. Bybanen vil gi kollektivbetjening og kunne koble sammen Åsane sentrum og Nyborg/Liavatnet, med 4 holdeplasser innenfor avgrensingen av SPPÅ. Kollektivterminalen i sør blir et viktig byttepunkt, men også holdeplassene ved Liavatnet. Mulige løsninger for sentrum nord (område ved Horisont), inkludert forbedring av bussholdeplasser, vil inngå i analysearbeidet knyttet til trafikkanalyse, som er en oppfølgingsoppgave. Det framtidige bussmønsteret i Åsane er ikke fastlagt, men må knyttes til behov og utviklingstrinn. Den framtidige mobiliteten i Åsane bør være bærekraftig og miljøvennlig. Anbefalingen om kollektivgater er gjort blant annet for å styrke konkurranseforholdet for bussene.

Bjarne Corwin, Willy Padøy, Elisabeth Myklebust/Per Ove Myklebust
Eier gnr./bnr. 207/164, 207/95, 207/212, 207/271, 207/97
19.11.2022 | Dok. Nr. 30

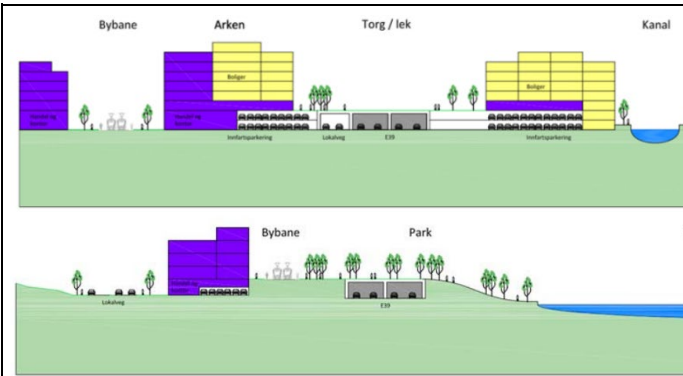
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Det er i forslag til strategisk planprogram vist til et behov for en fremtidig barneskole innenfor den pågående områdeplanen for Nyborg.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den foreslåtte plasseringen i SPPÅ og Nyborg områderegulering mener eiergruppen er feil fordi: <ul style="list-style-type: none"> • Den vil bli støyuetsatt og bli plassert i utkanten av områdeplanen nær vei. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 - SPPÅ legger nye føringer for områdeplan Nyborg, og høringsforslaget fra 2019 må omarbeides. 2 - Sambruk er påpekt som et viktig vurderingskriterium, også knyttet til kommunens øvrige tjenestetilbud.

<ul style="list-style-type: none"> • Den vil ha problemer med å få etablert trygg skolevei og innfri kravene til hjertesone. • Skolen vil miste sin betydning som nærmiljøanlegg og redusere muligheten for å virke samlende og bidra til økt sosial bærekraft. • Skolen ligger tett inntil øvrig skoletilbud og en kan få en utydelig krinsinndeling om de ligger for nærme. <p>2. Eiergruppe mener at skole og barnehage må samlokaliseres i en oppvekststun og skal plasseres i tilknytning til felles grøntareal på vestsiden av Liavannet som er definert som grønt i både strategiplan og områdeplan. Dette vil gjøre at ambisjonene for fremtidens skole som nærmiljøanlegg innfris. Skolen får en plassering utenfor støykilder, i et trafiksikkert område og bli en del av et større rekreasjonsområde for allmenn bruk og bli sentralt plassert i sitt nærmiljø.</p> <p>3. Den pågående områdeplanen skal ta høyde for innholdet i den endelige strategiplanen. Vi mener at strategiplanen må sette en del kvalitetskrav til de funksjoner og nye tilbud som denne pålegger områdeplanene å inkludere. Det vil gjøre planarbeidet enklere og mer forutsigbart om det knyttes tydelige kvalitetskrav til de ulike funksjoner i planen.</p> <p>4. Områdeplanen slik den er i dag med hensyn til plassering av en barneskole er ikke forenlig med de kvalitet aspekter som er redegjort for i dette innspillet. Dette igjen er forankret i Skolebruksplanens tanker om fremtiden skoleanlegg, Barnehagebruksplanen og KPA sine krav om lokale nærmiljø med høy grad av fokus på sosial bærekraft og komplette nærmiljø.</p>	<p>Området foreslås nå med hovedvekt for boliger, utvidet grøntområde/park, og uten gjennomkjøring for privatbil.</p> <p>3 - Områdeplan Nyborg vil sette bestemmelser og kvalitetskrav. Den skal avklare sentrumsområdet rundt bybanestopp, og definere et «hjerne» for området i tilknytning til skole/andre offentlige funksjoner, inkludert idrett.</p> <p>SPPÅ forutsetter at kvalitetskrav i overordnede lover, retningslinjer og strategier følges.</p> <p>4 – Jamfør svar i pkt 1.</p>
---	---

Gaute Baarøy og Even Sørland (Arbeiderpartiet)

20.11.2022 | Dok. Nr. 31/32

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>1. Gjennomføringen av vesentlige deler av planprogrammet hviler på en forutsetning om en omkjøringstunnel. Etterlyser grundigere vurdering både m.t.p. praktiske løsninger, kostnader, konsekvenser og gjennomførbarhet. Vurderingene av fordeler og ulemper med omkjøringsveg opp mot bl.a. miljølokk er enten mangelfullt begrunnet, utydelige, feil vektet, feile eller rett og slett uteglemt.</p> <p>2. Det blir i notatet hevdet at en lokal ringveg vil føre til vesentlig reduksjon av støy- og luftforurensing og at frigit trafikkareal kan benyttes til opphold og grønnstruktur. Denne påstanden savner dokumentasjon. Til sammenligning hevdes det at et miljølokk bare vil ha «reduert støybelastning» og at det vil være støyutfordringer ved utløp. Det er riktig at det vil bli noe ekstra støy ved tunnelåpningene, men det er 1,2 kilometer mellom Hesthaugen og Gullgruven, og det vil fremdeles være svært store områder som vil kunne bli tilnærmet støyfrie med en miljølokk løsning.</p> <p>3. Etablering av grøntanlegg oppå miljølokket vil bidra til å skape et svært bredt parkdrag i både sørlig, nordlig og østlig retning, samt en sterkere visuell kontakt med det naturlige høydedraget nord for Salhusvegen. Det hevdes i notatet som negativt at en lokkløsning skaper høydeforskjeller. Skisser under, viser at forslaget med nedtrapping av bygningsmasse og gode parkmessige overganger til naturlige blågrønne strukturer kan bli bra dersom det gjøres riktig. En løsning med omkjøringsveg og opprettholdelse av 4-felts veg med riktignok redusert trafikkmengde og hastighet, vil opprettholde en visuell barriere gjennom Åsane sentrale deler.</p>	<p>1. SPPÅ er omarbeidet etter høring, og utviklingstrinnene er myket opp. Den strategiske utviklingen som skisseres for Åsane er nå i mindre grad avhengig av en omlegging av motorvegfunksjonen, men at arealene langs E39 kan utvikles i en bymessig struktur, med funksjoner tilpasset aktuell miljøbelastning. Trafikknotat med analyser og vurderinger er omarbeidet etter høring. Vurderingene som er gjort er tydeliggjort. Langsiktige løsninger som skisseres må følges opp i et samarbeid med offentlige vegeiere, som grunnlag for videre planarbeid.</p> <p>2. Trafikknotatet er omarbeidet. Innspillet foreslår et lokk mellom Hesthaugen og Gullgruven (ca 1.5 km), og at motorvegfunksjonen består. Teknisk vil dette betraktes som en tunnel, med sikkerhetskrav til utforming og innhold som vanskelig og/eller umulig lar seg gjennomføre. Samtidig har fagetaten vektlagt både kostnadsaspektet ved en kulvert, mengden sideareal som frigis fra riksveg, og ikke minst at bærekraftig utvikling av Åsane sentrale deler.</p> <p>3. Vurderinger er gjennomgått, og tydeliggjort etter høringsprosess. Når/dersom motorvegfunksjonen kan legges vekk fra Åsane sentrum forutsettes det at dagens trase blir en gate med lav hastighet, og med kryssløsninger i plan. Overfløydige kjørefelt omdisponeres (for eksempel til gående/syklende, grøntareal eller utbyggingsformål) slik at <i>gåbyen</i> fremmes. Miljøbelastninger fra vegtrafikk vil reduseres med lav fartsgrense. Det er store begrensninger på hva som kan etableres oppå et lokk, og tyngden dette vil gi til konstruksjonen. Et lokk over motorvegen vil ligge høyt over dagens nivå, og de innsendte skissene vil kreve en betydelig fylling i sideterrang. Dalelven vil ikke kunne gjenåpnes i dette scenariet, men bli liggende langt under et «nytt» plan.</p> <p>4. I det langsiktige perspektivet for omlegging av E39 er det mange usikkerhetsmoment, og arbeidet med en trafikkanalyse er startet. Analysen vil være et hjelpemiddel både for kortsiktige</p>



4. Det hevdes i notatet at en løsning med miljølokk ikke bidrar til trafikkreduksjon lokalt. Men trafikkvolumet styres med vegprising og kollektivprioritering. Forskningen sier at dersom man utvider kjøretøykapasiteten så vil den totale trafikkmengden øke. Vegnormalene sier dessuten at for planlegging av nye vegger med en årsdøgntrafikk på over 12000 biler i døgnet, skal det bygges 4-felts vegger. Dagens og fremtidens trafikk er så stor at det trolig vil være langt mer en 12000 biler i døgnet, både på en omkjøringsveg og resterende trafikk gjennom Åsane. Dette innebærer at det uansett vil bli minst 4 felt, både på omkjøringsveg og på veg gjennom Åsane sentrale deler. Uten strenge restriktive tiltak vil dessuten trafikken totalt sett trolig øke som følge av dette grepet. Dette vil i tilfelle stride mot målet om nullvekst i biltrafikken.
5. En omkjøringsveg i tunnel vil skape enorme mengder sprengstein, som må deponeres et egnet sted. En miljølokk løsning med arrondering av tilliggende terreng for parkdannelse o.l. vil derimot trenge masser. Det vil være stort masseoverskudd i forbindelse med bybanebyggingen og senere Ringveg øst. En del av disse massene vil med en miljølokk løsning kunne deponeres rundt miljøkulverten og bl.a. C-tomten.
6. En bypassløsning vil kreve 4 gjennomgående felt til tunnel mot Vågsbotn, avramping mot Åsane sentrum med 4 felt i tillegg til av- og påkjøring fra Tertnes sørover langs motorvegen. Dette nye systemet må også tilpasse seg bybanen og vil skape betydelige støyforhold i et område som heller skulle hatt mange boliger for å bidra til passasjergrunnlaget til bybanen. I sør vil påkoblingspunktet måtte være i tilknytning til eksisterende toplanskryss ved Griggastemma, der det i dag er av- og påkjøring fra sørlige delen av motorvegen. Dette flerplanskrysset burde vært tegnet ut i forbindelse med Strategisk planprogram, før man kan konkludere med at dette faktisk er den beste løsningen. Dessuten står det i planprogrammet at det kunne bygges et bypass rundt sentrale Åsane, uavhengig av ringveg øst. Dette vil ikke være mulig. Omkjøringsvegen må planlegges samtidig med krysset i Vågsbotn, og utformingen av Ringveg øst krysset i Vågsbotn vil garantert bli påvirket av om det i fremtiden skal kunne komme en 4-felts omkjøringsveg mot sør i tillegg til den nord for Åsane sentrum og de gjennomgående feltene på Ringveg øst.
7. På samme måte som Skjoldnes boligprosjekt, et miljølokk vil kunne finansieres ved hjelp av anleggsbidrag fra boligutviklere. Løsningen vil være langt billigere enn en omkjøringsveg.
8. Debatten om miljølokk i Åsane har vart i over 10 år. Statens vegvesen ønsker likevel ikke å utrede lokk. Dette er en lite konstruktiv holdning i forhold til grundig å avdekke mulighetsrommet for framtidens Åsane. Et miljølokk i Åsane kan være «like om hjørnet» hvis bare viljen er til stede. Her er det bare å sette i gang og utrede med åpent sinn.

tiltak, som innføring av kollektivprioriteringer og eventuelt andre reguleringer som kan omprioritere for et mer bærekraftig mobilitetsmønster. Virkemidler for å nå nullvekstmålet vil være viktig i analysearbeidet. Det samtidig en klar føring i SPPÅ at gatenettet i Åsane sentrum etter veiomlegging skal utformes som bygater. Det innebærer at veiutforming og hastighet tas i bruk for å begrense trafikkmengden. Det er ikke grunnlag for å forvente fortsatt 4 kjørefelt for biltrafikk i en ny sentrumsgate.

5. Tas til orientering.
6. En bypassløsning for E39 vil eventuelt være langt fram i tid, og Statens vegvesen, Vestland Fylkeskommune og Statsforvalteren vil være viktige samarbeidsparter i Miljøløftet. Muligheter, konsekvenser og løsninger må utredes, og være grunnlag for fremtidige planarbeider.
7. Miljølokket på Skjoldnes er kort og etablert over en skjæring. Dette vil ikke være tilfelle i Åsane, der store deler av omkringliggende terreng ligger likt eller lavere enn E39. Statens vegvesen har i rapport 252 konkludert med at kulvert/lokk er 2-10 ganger mer kostnadskrevenne enn tunnel pr. løpemeter for 4-feltsvei. I øvre del ved utbygging i tettbygd strøk. utfordringer er drøftet/vurdert i vedlegg trafikknotat.
8. Det har, gjennom årene, vært igangsatt utredningsarbeid om lokk, med ulike forutsetninger. Byanalysene og kunnskapsgrunnlagene som er utarbeidet til et samlet byplangrep indikerer at lokk ikke er en løsning som vil gi tilstrekkelige bykvaliteter i framtiden. Muligheten for at det i praksis vil være et irreversibelt tiltak er stor, og på sikt vil være til hinder for fortetningspotensialet og utvikling av *gaby* i Åsane sentrale deler.

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> 1. Enig i planprogrammets mål om at Åsane skal «transformeres til et fullverdig bydelscenter med innhold og utforming som tjener befolkningen i bydelen på best mulig måte», men bruken av begrepet bydelsreparasjon er uehdig. Det er mye som fungerer godt i Åsane, men det er behov for en bedre balanse mellom ulike formål. 2. Ambisjonene for Åsane må være større, for eksempel å ivareta bydelens attraktive handelsfunksjon bedre. 3. Det er knyttet stor usikkerhet til handelsnæringsens arealbehov i fremtiden. Det tilsier at overordnede planer må ha et betydelig innslag av fleksibilitet, og gjerne en utvidet scenarioanalyse med flere mulige utviklingstrekk som grunnlag for planleggingen av nødvendige arealer til næringsvirksomhet i Åsane. Handelsanalysens konklusjon om at «nytt handelsareal som fotavtrykk bør ikke tillates», fremstår likevel som mer bastant enn nødvendig. Nye attraktive byrom og torg forutsetter at lokaler på gateplan nyttes til publikumsrettet virksomhet, og ikke boliger eller kontorer. Det vil ikke gi nødvendig fleksibilitet om handel ikke tillates i en overordnet strategi. Dette bør i stedet avklares når nye byrom og nærliggende bygninger i Åsane sentrum detaljreguleres. 4. Åsane trenger ikke mindre handel enn i dag, men bydelen trenger mer av andre funksjoner. Det må gis mer plass til boliger, servicefunksjoner, kontorarbeidsplasser, serveringssteder og gode opplevelser i sentrum av Åsane. En bedre balanse i sentrum av Åsane kan oppnås uten å skyve store deler av handelsnæringen ut av Åsane og Bergen. Det er særlig viktig at handelsvirksomhet med et regionalt nedslagsfelt får rammebetingelser som gjør at de fortsatt kan være lokalisert i Åsane. Dette bør komme tydeligere frem i planprogrammet. 5. Det er behov for langt flere boliger i sentrale deler av Åsane. Planprogrammet bør i sterkere grad vektlegge verdien av en sosialt bærekraftig byutvikling. Varierte boligtyper i ulike prisklasser vil bidra til å bekjempe sosiale ujevnheter. 6. Det vil være positivt at store parkeringsarealer frigjøres til andre formål, men handelsnæringen må fortsatt være tilgjengelig for sine kunder, også dem som bruker bil. 7. Når en bydel transformeres, vil det være nødvendig at noen virksomheter flyttes. I Bergen er det lite ledige næringsarealer tilgjengelig. I denne sammenhengen vil det være ønskelig å få etablert en ny næringspark i bydelen, og forslaget om å legge til rette for dette i Åsane Energipark er godt. Det vil kunne romme mange arbeidsplasser i en bydel hvor langt mer enn halvparten av innbyggerne pendler til andre bydeler eller kommuner. 8. En mindre bilbasert utvikling av Åsane forutsetter at andre grupper prioriteres. Dersom kollektivgater, er det viktig at det tas hensyn til nødvendig varelevering i og gjennom sentrale deler av Åsane. 9. Den ønskede transformasjonen av bydelen vil være komplisert, og det er viktig at de ulike plannivåene er godt koordinerte og tilstrekkelig fleksible. Det vil være et avgjørende grunnlag for fremtidige private investeringer. I denne sammenheng peker BN på sin rapport – «Potensial for verdiskaping langs den planlagte bybanetraseen til Åsane» som dokumenterer at private aktører vil bidra med store investeringer dersom forholdene legges til rette. 	<p>I høringsperioden ble det arrangert en workshop for Bergen Næringsråd og byplanavdelingen. Utvikling og utfordringer ble diskutert, og er grunnlag inn i merknaden og i omarbeiding av tilrådninger i Handelsanalysen for Åsane, og inn i SPPÅ.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering 2. Imøtekommet. Tilrådninger for lokalisering av handel er omarbeidet, og fulgt opp med endringer i hoveddokument og strategiplankart. 3. Imøtekommet. Med endringene som er gjort etter høring, er fleksibiliteten større. 4. Imøtekommet. Transformasjonsområder langs E39 gis økt fleksibilitet. Sentrumsformål og byfortettingssone er åpent for flerfunksjonelle formål. 5. SPPÅ tilrettelegger for flere boliger i sentrale deler av Åsane. 6. Ivaretatt. 7. Etter høring og omarbeiding, har transformasjonsområdene langs E39 fått en større fleksibilitet. «Energipark» kan innpasses. Men en lokalisering langs Salhusveien som er knyttet til innspillet (se innspill fra Salhusvegen AS under er i strid med flere overordnede mål og føringer, og anbefales derfor ikke. 8. Følges opp gjennom en trafikkanalyse. 9. SPPÅ setter mål for mer detaljert planlegging og er samtidig et fleksibelt verktøy. Det peker en retning for arealutviklingen, og som et styringsdokument gir det forutsigbarhet for eiendomsutvikling.

Langarinden eiendom AS og Langarinden utvikling AS

Eier eiendommer rundt planlagt bybanestopp på Langarinden: Gnr/bnr: 203/38, 40, 45, 63, 67, 75, 172, 254.

21.11.2022 | Dok. Nr. 40

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<ol style="list-style-type: none"> Langarinden eiendom AS og Langarinden utvikling AS er svært positiv til de grepene planprogrammet legger opp til. Blå-grønne kvaliteter, aktive byrom og balanse mellom bolig, næring og tjenesteyting vil gi rammene for en god bydel. Eierne er imidlertid skeptisk til den trinnvise oppdelingen som forslag til SPPÅ presenterer. Området ligger i en sentral del av Åsane der det er boligbehov og som burde åpnes for byutvikling, uavhengig av bybanen og omlegging av E39. <ol style="list-style-type: none"> Tomtens modenhet for utbygging burde utredes gjennom en reguleringsplanprosess og ikke avvises i planprogrammet. Det finnes avbøtende tiltak som kan løse og forbedre området mikroklimatiske utfordringer (støy, vind og forurensning). Private aktører bør involveres tidlig i prosessen og i planarbeidet for å sikre konkrete investeringer i området. Reguleringsplanprosessen kan skje parallelt med planleggingen (og forhåpentligvis byggingen) av bybanen, lokale veier og omlegging av E39. Det bør være mulig å utarbeide reguleringsplanen med fleksibilitet, som legger opp til trinnvis utbygging og midlertidige løsninger i infrastrukturen. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering Den trinnvise inndelingen som SPPÅ viser i høringsdokumentet er omarbeidd og oppmyket etter høring. Områdene på Langarinden er aktuelle transformasjonsområder nær et framtidig bybanestopp. SPPÅ har føringer og anbefalinger for arealutviklingen rundt Langarinden bybanestopp. Det er likevel en usikkerhet knyttet til finansiering utbyggingsvedtak for bybane, og om det kan bli en trinnvis utbygging som gir lang tidshorison. Kommende planprosesser må ha medvirkingsprosesser, knyttet til innhold og omfang. Dette gjelder både offentlige og private planarbeider.



AJ Holding AS

Gnr 188, bnr 9.

21.11.2022 | Dok. Nr. 36

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>AJ Holding (tidligere Rexir Holding AS) ønsker å fremme innspill om å inkludere vår eiendom, som et viktig grep for å oppnå vedtatte målsetninger for Bergen kommune.</p> <ol style="list-style-type: none"> Tomten er innenfor gang- og sykkelavstand til Åsane senter og 2 bybanestopp/kollektivknutepunkt. Den kan inneholde mange boliger uten å ødelegge for turområder og grønne kvaliteter (se parallelloppdrag for Blokkhaugen/Myrdal i 2017). Areal under boligene kan stilles til disposisjon for parkeringsløsninger for Myrdal idrettspark, uten at boligene skal være bilbaserte. Tomten er perfekt for eldreboligkonseptet Tryggbo. 	<p>Innspillet kom inn til SPPÅ også ved oppstart og er vurdert til å være i strid med overordnede arealføringer i KPA, samt til nylig vedtatt Klimastrategi, og prinsippet om arealnøytralitet. Dette området anbefales ikke for byutvikling.</p>



Salhusvegen AS / Tertnes Holding

Gnr. 189/414 og 190/1

20.11.2022 | (ny versjon 01.12.2022) | Dok. Nr. 34/45

Hovedpunkt i merknad/uttalelse

1. Salhusvegen AS / Tertnes Holding ønsker å opprette en næringspark ved Salhusveien. Arealet er ca. 155 daa og ligger i utkanten av arealet som er omfattet av SPPÅ. I KPA er det hovedsakelig regulert til «ytre fortetningssone», «øvrige byggesone» og «LNF». Området er «infill» mellom Åsane sentrum og annen industri/ næringsvirksomhet lenger vekk fra Åsane sentrum langs Salhusveien.



2. Prosjektet skal ligne på Lyseparken i Bjørnafjorden og beholde en miks av bedrifter og utnyttelse. Må relokere Salhusvegen AS sin virksomhet fra Eidsvåg, da bygningsmasse må vike plass for bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel. Næringsparken vil kunne tilby arealer for andre virksomheter som må relokere innenfor bydelen.
3. En mulighetsstudie av planområdet foreslår følgende fordeling av areal:

Fagetatens kommentar

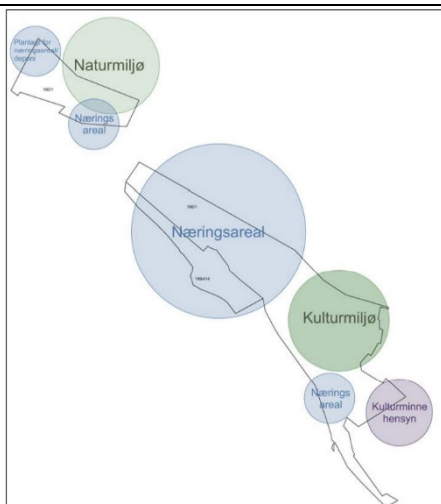
Innspillet tas til orientering.

Dette området var del av et innspill til oppstart for SPPÅ, den gang fremmet av Rexir Holding AS. Det ble svart; Strategisk planprogram angir ikke utvikling i dette området, og initiativ må avklares på lavere plannivå, noe som ble gjort i et oppstartsmøte med PBE i 2017. Vurderingen opprettholdes.

Nye mål og føringer for arealnøytralitet forsterker også behovet, i lag med krav til samordnet areal- og transportplanlegging.

KPA viser til behovet for kompakt byutvikling, og sier mellom annet; *Det meste av nye boliger og arbeidsplasser med høy tetthet skal bygges i sentrumsområdene, som består av sentrumskjernen og i byfortettingssonen (s. 10).*

I SPPÅ vises det til at transformasjonsområdene langs E39 kan vurderes for en fremtidig energipark, med rammer for en fleksibel bystruktur. Lokalisering, behov, krav og føringer for virksomheten må vurderes for innpassing.



Forutsetninger og prinsipper for omdisponering av eiendommer vil være at:

- Høyspent legges i bakken
 - Tiltak i elveløp skal vurderes for å flomsikre tilkomst fra fylkesveg
 - Omklassifisering av LNF til byggeområde (deler av området er avsatt til byggeformål i dag)
 - Boligeiendom omdisponeres til næring/ byggeformål
4. Prosjektet skal bidra til økt biologisk mangfold gjennom revegetering med stedbundne planter og åpning av vannveger fra sentrale Åsane ned til sjøen ved Salhus.
 5. Det bør sees på en strategi for fortetting av handelen slik at flytting av næringsvirksomheter ikke gir økt transport. Områdene langs Salhusveien kan knyttes sammen med Åsane Sentrum og bør legges til rette for næringsutvikling.
 6. Salhusvegen AS har 450 ansatte og de fleste bor i Åsane bydel. Relokering innenfor bydelen vil kunne la de opprettholde sin arbeidshverdag- og logistikk uten å tilføre ekstra belastning med reisetid og kostnader.
 7. Det kan tilbys lagerhub med ladepunkter der varer blir lastet om fra trailer til mindre elektriske kjøretøy som vil betjene detaljhandel i bydelen.
 8. Salhusvegen AS holder på med en mulighetsstudie for området mellom energiparken og Åsane sentrum som vurderes egnet til boligformål.
 9. Salhusvegen AS ber om et møte for å presentere prosjektet.

Noramix Eiendom Holding AS

Liavegen 1

5132 Nyborg

18.11.2022 | Dok. Nr. 24

Hovedpunkt i merknad/uttalelse

1. Noramix-konsernet eier en rekke eiendommer i Åsane, spesielt i Nyborg, og har en intensjon om å utvikle eiendommene videre i samsvar med Bergen Kommunes visjoner for området.
2. Ønsker ikke en omdisponering av Litleåsvegen 2, gnr. 189, bnr. 167, fra næringsområde til grøntområde. Noramix AS har til hensikt å starte privat planarbeid for utvikling av eiendommen. I dette arbeidet vil det tas hensyn til Dalelva og den blågrønne strukturen.
3. Noramix AS stiller spørsmål ved påstanden om at oppretting av kollektivgater på Nyborg, i Åsamyrane og Liamyrane, vil være med å avlaste lokalvegssystemet i trinn 1, frem til 2030. Det er lite som tyder på at Nyborg vil bli vesentlig mindre bilbasert før Bybanen er etablert og dagens næringsvirksomhet er flyttet eller supplert med boliger, selv om tilgjengeligheten for gående og syklende styrkes. Anbefalingen om oppretting av

Fagetatens kommentar

1. Tas til orientering
2. Området sør for Forvatnet inngår som del av framtidig bypark. Området er flomutsatt, og nær verdifullt våtmarksområde. Åsane bydel skal utvikles både med bymessige og stedegne kvaliteter, sammenhengende blågrønt nettverk og forbindelser for gående og syklende. Dette gir økt attraksjon, trivsel og aktivitet, og anses som viktig å sikre for en bydel i utvikling. Området inngår i det pågående planarbeidet med offentlig områderegulering for Nyborg, som vil konkretisere rammene for framtidig arealformål. Det bør ikke åpnes for privat planarbeid, noe som også ble formidlet i veiledningsmøte med eier/tiltakshaver 25. februar 2022.
3. Det vil utarbeides en detaljert trafikkanalyse med trafikkplan for å se på muligheter og konsekvenser for mobilitet. SPPÅ gir føringer for transformasjon, også på Nyborg, noe som gir endrede forutsetninger og muligheter på Nyborg.

<p>kollektivgater synes derfor mer teoretisk enn basert på vurdering av den faktiske situasjon før området er transformert. Det opprettes flere øyer av handelsvirksomhet som ikke vil ha kontakt med hverandre, som kan føre til mer kjøring og/eller gjøre det mindre attraktivt å handle på Nyborg.</p> <p>4. Det er en forutsetning for videre investeringer i Nyborg at dagens leietakere kan fortsette sin virksomhet frem til området er modent for videre utvikling og transformasjon. Det er derfor viktig å ikke innføre premature tiltak som reduserer muligheten for å bidra til ønsket transformasjon når tiden er moden for dette.</p>	<p>4. SPPÅ er omarbeidet etter høring, for å imøtekomme behovet for en mer fleksibel utvikling knyttet til modenhet i gjennomføringsstrategi.</p>
--	---

Liamyrane 3 AS
Eier gnr./bnr. 207/84 og 207/169
18.11.2022 | Dok. Nr. 25

Hovedpunkt i merknad/uttalelse

Innspill til SPPÅ generelt og til eiendommene 207/84 og 207/169 (ca 12,4 daa, Bertel O. Steens lokaler, med tilhørende bilverksted). Nødvendig å få avklart hvilke føringer som vil være gjeldende for Nyborg, og for Liamyrane 3 AS sine eiendommer.



1. Gjenoppta arbeidet med områdeplan for Nyborg er vesentlig og må prioriteres av kommunen
2. Eiendommene avstår areal til Bybanen (rest ca 5.5 daa) og ønsker dette omdisponert til sentrumsformål med tilhørende utnyttelsesgrad. Området blir mer tilgjengelig og trafiksikkert for myke trafikanter. Bærekraftig å fortette. Trenger snarlig avklaring.
3. Tilgrensende grønnstruktur skaper usikkerhet, og avgrensning for bypark må settes, fortrinnsvis i eiendomsgrensen. Ønsker ikke å avstå mer areal.
4. Langsiktig trafikal løsning for «bypass» E39 må koordineres med Ringveg øst. Konsekvensene for omleggingen må omtales bedre, spesielt for de bilbaserte næringsvirksomhetene inkludert bil- og møbelforretninger.

Fagetatens kommentar

Eiendommen er regulert i reguleringsplan for Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane, delstrekning 4 (2023).

1. Arbeidet med områdeplan for Nyborg er prioritert av Bergen kommune, og gjenopptatt i 2023.
2. Arealformål for nevnte eiendommer og utnyttelsesgrad må avklares i områdeplan for Nyborg
3. Avgrensning av arealformål for grønnstruktur langs Dalelva må settes i områdeplan for Nyborg.
4. Kommunen vil samarbeide med Svv, Vlfk og Statsforvalteren om endret trase for E39, inkludert påkobling av E39. Kollektivprioritering av noen gater i Åsane vil utredes nærmere i egen trafikkanalyse. Bilbaserte næringer på Nyborg ønskes redusert. Men bil- og møbelforretninger er omtalt som «sjeldnvarer» i handelsanalysen, og slik sett ikke handel som genererer mye uønsket personbiltrafikk, og er ikke i strid med intensjonene i SPPÅ.

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Olav Thon Gruppen (OTG) er den største eiendomsbesitteren og næringsaktøren i sentrumsområdet, og ser behov for noen presiseringer som gir større forutsigbarhet og at et noen punkt løses i detaljerte plannivå.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Detaljplanlegging av bytorget; Det fremgår av SPPÅ at kommunen vurderer en egen offentlig detaljregulering for torget. Utforming av torget må ses i sammenheng med trafikk- og parkering, håndtering av vann, rekkefølgekrav og gjennomføring av løsningene i sentrum og som en helhet av detaljplanens plasser og gater / forbindelser. OTG mener at kommunen i sin saksbehandling av detaljregulering for Åsane sentrum Se1 – Se9 ivaretar og sikrer hensyn til utforming av torg og bebyggelse og at det ikke er behov for et eget reguleringsplanarbeid for dette. OTG ber om at setningen «Det må avklares om dette kan løses i det pågående private planarbeidet eller om det trenges en offentlig detaljregulering», tas ut av planprogrammet eller endres til «Hensyn til utforming og etablering av nytt bytorg ivaretas i detaljplanleggingen av området» eller tilsvarende. 2. Handel i sentrum; Handelsanalysen konstaterer at det vil være overdekning av handel/utvalgsvarer i Åsane i 2040. Samtidig som det rådes til at handel må konsentreres i sentrumskjernen og det nærmeste kvartalet ved bybanestopp, står det også at nytt handelsareal som «fotavtrykk» ikke bør tillates. Formuleringen skaper usikkerhet om hvorvidt det bør tillates ytterligere etablering av handel i sentrumskjernen. OTG mener at det må legges til rette for mer handel i Åsane sentrum – i tillegg til alle de andre formålene (kontor, servering, opplevelser, tjenesteyting mm.). Spesielt gjelder dette programmering av 1.etasjene i de nye sentrumsgatene og torget. Dersom strategien lander på at det ikke kan etableres mer areal til handel, får dette konsekvenser for detaljplanleggingen av bygatene og torget. Dersom en skal gjennomføre relokalisering av handel i bydelen, er det nødvendig å planlegge og bygge ut et tilbud i sentrum som gir næringslivet mulighet til å etablere seg sentralt. Handelsanalysen bør dermed presisere at «Nytt handelsareal som fotavtrykk bør ikke tillates – utenom sentrum». Målsettingen må også omtales i strategien for å sikre forutsigbarhet for alle involverte parter. 3. Stenge for gjennomkjøring i sentrum; OTG er positiv til at det stenges for gjennomkjøring og etableres utvalgte kollektivgater, men bemerker at det er behov for å opprettholde kjørbare flater for varelevering og avhenting av renovasjon. OTG bemerker i tillegg at det i bybanens forslag til detaljregulering synes å være foreslått en offentlig kjørevei gjennom sentrum, i strid med intensjonen i strategisk planprogram. OTG ber om at planprogrammet tilfører en setning om at hensyn til varelevering og renovasjon i sentrum må ivaretas i detaljplanleggingen. 4. Parkeringshus gamle Ikea; I planprogrammet vurderes Gamle IKEA for bruk som fellesanlegg for parkering. Gamle Ikea, også kalt D-tomten i områdeplan for Åsane sentrum, er i dag et velfungerende handelshus der Thon-gruppen inntil videre ønsker å ivareta driften slik det er. Thon-gruppen kommer i detaljplan til å foreslå et parkeringsanlegg under bakken. Dersom kommunen ser det hensiktsmessig å etablere parkeringshus i sentrum, finnes det arealer som allerede er i offentlig eie hvor dette kan etableres uten store rivearbeider og verdinedskrivninger. OTG ber om at omtale av konkrete parkeringstomter tas ut av planprogrammet, og at strategien heller holder intensjonen i områdeplanen om parkering under 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Detaljplanlegging av torget inngår i pågående reguleringsplanarbeid for Åsane sentrum. Dette anses som ønskelig og hensiktsmessig, og er enig med OTG at det bør løses i pågående detaljregulering. Formuleringen er knyttet til forslagsstiller sin mulighet til å utsette eller avslutte planarbeidet uten vedtak. Et offentlig torg må sikres med arealplan, og ferdigstilling koordineres med etablering av bybanestopp. 2. Delvis imøtekommet. Formuleringen det vises til er fjernet, men ikke erstattet med OTG sitt forslag. Flexibiliteten for handel er styrket for ulike områder i de sentrale delene av Åsane. 3. Innspillet er koordinert med reguleringsplan for Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane, og den «offentlige veien» (mellom Arken og E39) er endret til privat, med intensjon om gjennomkjøring forbudt. Varelevering og renovasjon i sentrum må løses i detaljplan. 4. Gamle Ikea er nevnt kun som et eksempel, og for å tydeliggjøre dette har vi tatt med flere områder. Hensikten er å vise til at parkeringsløsninger må etableres bort fra gateplan. Vann og grunnvann er en utfordring i Åsane, og parkeringskjellere sentralt har allerede en utfordring med oversvømmelse når nedbørsmengdene er store. Løsninger med parkeringsetasjer i flerfunksjonelle bygg kan være nødvendig enkelte steder i Åsane. Dette må/bør utredes i aktuelle planarbeider, og gir større fleksibilitet til framtidige løsninger. 5. Tas til følge. Faseinndelingen er myket opp, og de skisserte transformasjons-områdene langs E39 gitt en mer fleksibel ramme. 6. Det anbefales at byform med god kvalitet sikres i pågående detalj-reguleringsplan for Åsane sentrum. PBE og OTG har samarbeidet om et Fremtidsverksted om utformingen og innholdet for et framtidig torg, se oppsummering (FÅ10 nederst i dokumentet). Planarbeidet og diskusjonene OTG har hatt med PBE har vært tematiske. OTG har ikke presentert et helhetlig plangrep, og det er endringer, tilpasninger og nye forslag til hvert møte. Tilkomsten og parkeringen i nord er ikke levert/løst. Bergen kommune har etablert midlertidig Fysak i gamle Åsanehallen. I lag med eiendommen i nord kan nye etterspurte offentlige tjenester etableres, tett på ny bybaneholdeplass. Gaten mellom Kulturhuset/videregående skole og Åsanehallen må opprettholdes, og myke trafikanter prioriteres. OTG har også samarbeidet med PBL om reguleringsplan for Bybanen, om arealendringer og løsninger som gir OTG endringer/muligheter for byutvikling i en annen struktur enn områdeplanen gir. Medvirkningsarrangementet <i>Fremtidens Åsane 10</i> framhever behovet for et «aktivt» torg der fotgjengere prioriteres, og som

<p>bakken og legger til grunn at gode løsninger for dette løses i detaljregulering.</p> <p>5. Utbyggingsrekkefølge – Strategi i tre trinn. Det foreslås i planarbeidet et utbyggingsrekkefølge i 3 trinn. Det foreslås at før bybanen kommer til Åsane, opparbeides det midlertidig torg, kollektivgate og gangbro over E39 til bydelsparken. Fullverdig opparbeidelse av bydelscenteret, med gater og torg anbefales å vente til etter bybanen er bygget. Utvikling av D-tomten / gamle Ikea foreslås avvente til etter E39 er lagt om. OTG protesterer på det sterkeste mot foreslått faseplan og ber om at den tas ut av planprogrammet, eller i sin helhet omformuleres slik at den ikke blir bindende for videre detaljplanlegging og utbygging av bydelscenteret. Når utbyggingen av sentrum først skal skje, er det lite hensiktsmessig – både av tekniske, økonomiske og kvalitetsmessige hensyn – å avvente etablering av deler av sentrumsbebyggelsen oppå parkeringsanlegget. Samtidig etablering av parkering, VA-anlegg, renovasjon og deler av vei/bane-anlegget gir óg samlet sett en bedre samfunnsøkonomi enn om disse skal etableres enkeltvis. OTG ser heller ingen nødvendig sammenheng mellom flytting av E39 og eventuell fremtidig arealbruk på D-tomten/gamle Ikea. OTG ber om at kommunen lar detaljplanleggingen av bydelscenteret avdekke utfordringer knyttet til gjennomføring av enkelttiltak og at dette arbeidet danner grunnlag for å styre rekkefølgen som sikrer gjennomføring av alle planene i området. Eventuelt må foreslått utbyggingsrekkefølge formuleres på en mer åpen måte som ikke legger føringer direkte føringer på gjennomføringsrekkefølge.</p> <p>6. Utforming av torg og bygning på kulturhustomt (K/O i områdeplan); SPPÅ foreslår at “delen av byrommet som var tiltenkt kulturhus i gjeldende reguleringsplan må avsettes til torg”. Kvaliteter i- og utforming av byrom bør gjøres i detaljplanlegging. Forslag til byromsutforming for denne delen av sentrum er drøftet med plan- og bygningsetaten (PBE) i møter om byform våren 2022. I gjeldende arbeidstegninger sees det på et byrom med bredder tilsvarende Torgallmenningen. For å sikre et mindre utflytende torg, vil det derfor i detaljreguleringsplanen foreslås et bygg i K/O, men med et redusert fotavtrykk i forhold til arealformålet i gjeldende områdeplan. OTG ber om at den tidligere setningen tas ut av planprogrammet, eventuelt omformuleres med krav om at byform med god kvalitet sikres i detaljplanleggingen av området, eller tilsvarende.</p> <p>7. Utbygging gangbro over E39. Planprogrammet fremstiller at det må etableres minst en ny gangforbindelse som strakstiltak, at tiltaket kan sikres i den pågående detaljreguleringen for Åsane sentrum, eller i bybaneplanen, og at eventuelt bør tiltaket sikres gjennom en offentlig detaljregulering for bytorget. OTG mener at etablering av gangforbindelse over E39 er en stor investering som bør henge sammen med en helhetlig utvikling av C – tomten, og ber om en presisering at gangbroen etableres som del av bybaneutbygging og bydelspark, men at tiltaket sikres nødvendig arealbruk på grunnen i den pågående detaljplanleggingen av Åsane sentrum.</p>	<p>har fleksibilitet til å fylles med ulike aktiviteter og gir trygge rammer og gode/effektive gangforbindelser. Det frarådes bygningsmasse som har tilkomst via det framtidige torget, og danner en barriere mellom torget og bybanestoppet. OTG må vise gode løsninger.</p> <p>7. SPPÅ legger opp til at det etableres minst en gangbro over E39, som binder sammen sentrumsområdet i vest med boligområdene i øst. Dette er sikret i gjeldende plangrunnlag, og følges opp med prosess for å avklare rammer og ambisjonsnivå. Eierskap, regulering og finansiering er ikke avklart.</p>
---	--

Andre medvirkningsprosesser i høringsperioden

Rapport fra FÅ10 (Framtidens Åsane, verksted nr 10): Nytt torg og offentlige plasser i Åsane sentrum
Fremtenkt 26.10.2022

Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Sammen med Olav Thon Gruppen og Bergen kommune arrangert Fremtenkt et verksted om fremtiden torg og offentlige rom i sentrum av Åsane. De viktigste trekkene ved innspillene fra deltakere ble ordnet tematisk:</p> <p>1. Identitet</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Listen er et godt utgangspunkt for det videre merarbeidet med å detaljere Åsane torget og de sentrale gatene, med gode innspill til mulige utforming og aktiviteter.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Torget kan være oppholdssted og samlingsplass, samt bidra til å skape en felles identitet for alle. • Plass til lokale råvarer. Navn på torget: Åsatorget? <p>2. Aktiviteter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppholdssteder: sittedeier, sted å være på kvelden • Scene: amfi, musikkpaviljong med torvtak; oppbevaring nær torget • Vannelementer: vannspeil, vannrenner og fontene • Kafeer/restauranter og andre serveringstilbud: food-trucks, diverse pop-up • Marked og andre aktiviteter: bondens marked, internasjonalt marked, reparasjonsverksted for sykkel, klær, mm, utleie av verktøy, grafitti, • Lek, spill og trening: lek på tvers av aldersgrupper, lekeapparater, yoga, idrett, folkehelseiltak, vindharper, vindspill, xylofon og tangenter • Årstider: stort grantre sentralt på plassen som kan pyntes til jul, julemarked, fontene med grønt og vann rundt som fryses til is – skøyter om vinteren, tak over bygg for at man kan være ute når det regner, overbygget arkade rundt torget <p>3. Utseende og utforming av torg og plasser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Underlag naturprodukter: Plen, stein, skifer; Tremateriale rundt arkaden • Bruk av trær og annen beplantning: frukttrær, store trær • Lyssetting, nattlys • Trygg, effektiv og behagelig ferdsel: ulike nivåer og soner for ulike målgruppe og interesser; åpent og luftig men med god akustikk; tydelige gangsoner for bybanen <p>4. Utseende og utforming av gater rundt, fasader og førsteetasjer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Materialvalg: trefasader, minst mulig asfalt • Bruk av beplantning: alleer med trær • Lyssetting: godt bakkelys, innovativ lyssetting og aktive vinduer/ ikke mørke fasader • Trygg, effektiv og behagelig ferdsel: tørrskodd fra a til b, sikkerhet mot bybanen • Mulighet for interaksjon: «lommer», nisjebutikker, virksomheter i førsteetasjer som holder åpent etter 16.00, integrere Kirken i torget <p>5. Midlertidige tiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Midlertidige rom og forbindelser <ul style="list-style-type: none"> ○ Grønne lunger skjermes under bygging ○ Benytte området mellom Kirken og Kulturhuset ○ Fjerne parkeringsplass foran Kirken enkelte dager ○ Matebusser utenfor senteret, lokal buss som går rundt Åsane sentrum ○ Ikke lage erstatningsparkeringsplasser ○ Prioritere bro til C-tomten for bruk, gjerne med midlertidige bygg, installasjoner og lek/apparater ○ Prioritere arealer for barn/unge • Aktiviteter <ul style="list-style-type: none"> ○ Lokaler for pop-ups og aktiviteter, jobbtrening, verksted, sosiale møteplasser ○ Tagge-grafittivegger som etableres i anleggsfasen ○ Skøytebane, møteplasser med benker, julegran på torget ○ Plass for REKO-ringen og marked, Åsane hagelag dekorerer <p>6. Ungdomsaktiviteter i Åsane sentrum</p>	
--	--

- Fotball, tennisbane, basketball
- Benker med tak over, sted å være på kveld
- Klubb for ungdom og fysak kombinert
- Pump-track i asfalt
- Ordentlig vei (ved siden av bybanen)

Åpen kontordag i Åsane kulturhus – 3 informanter 14/11 2022 og 15/11 2022	
Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
<p>Informant 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Savner informasjon om hvordan en skal gjennomføre planprogrammet. 2. Tomten til Åsanehallen burde brukes til studentboliger. 3. Aktivitetsstrekning (aktivitetsaksen) burde være hele veien fra og med nytt torgområde via «torget til kulturhuset» og inn fremfor idrettshallene. Det vil frigjøre torget fra alt for mye aktivitet. 4. Anbefaler å inkludere næringslivet tidlig i planprosessen. 5. Åsane sentrum burde utvikles som en helhet. Som eksempel burde Åsane senter og C-tomten ikke utvikles hver for seg. Kommunen må se på finansieringsmuligheter i forhold til utnyttning. 6. Arkitektur mot torget burde løftes. 7. Foreslår å bygge et Badeland ved Nyborg holdeplass. 8. Foreslår at kommunen etablerer sitt eget utviklingselskap, men ikke som et AS, slik at kompetansen ikke forsvinner ut. Selskapet burde drives av kommunen sine egne folk ved et tverrfaglig team med kompetanse innen økonomi, næring og plan. 9. Ønsker seg en nordisk arkitektkonkurranse for «hele» Åsane. Hvordan skal Åsanebyen se ut i 2050? <p>Informant 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Har spørsmål om utbyggingsplaner på egen eiendom – en bolig i Åsli. Ikke relevant nå - grunneier styrer prosessen selv. 2. Fortalte om Åsane i gamle dager, om krigsminner, og hvordan vann preget hele området, særlig etter større nedbørmengde. 3. Fremmer behov for å grave ned motorveien som deler hele bygden i to. <p>Informant 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikkavvikling i rundkjøringen ved nedkjøring til Horisont koker seg og forplanter seg til veiene rundt. Både knyttet til trafikk inn til Åsane arena og til trafikk som står stille i bygaten. 2. Bekymret for at all trafikk til Åsane senter løses inn kun fra nord. 3. Driftskostnader til offentlige arealer, særlig grøntområder. 4. Spredtbygd bydel – behov for innfartsparkering til bybanen. 5. Frustrasjon knyttet til løsningen for parkering fra første minutt på kommunal parkering. Ønsker seg løsning med noe tid gratis først. Evt. kameraløsning for betaling. 	<p>Informant 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Diskuteres i dialog. 2. Tas til orientering. I SPPÅ foreslås offentlig tjenesteyting, Fysak som kan ha sambruk med andre tjenester. 3. Tas til orientering. En god ide til vurdering i oppfølgende planarbeid. 4. Tas til orientering. 5. Tas til orientering. Kan være utfordrende pga. ulikt eierskap og modenhet. C-tomten inngår som riggområde for bybanen, og utviklingen/inholdet må planavklares. 6. Tas til orientering. Er fulgt opp med «Fremtidsverksted» for bytorget. 7. Tas til orientering 8. Tas til orientering. Utenfor plan og bygningsetatens ansvarsområde. 9. Tas til orientering. <p>Informant 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informert og svart ut 2. Tas til orientering 3. Tas til orientering <p>Informant 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Vurdering vil inngå i trafikkanalyse 2. Tas til orientering 3. Tas til orientering 4. Tas til orientering 5. Tas til orientering <p>Vurderinger knyttet til trafikk og mobilitet vil jobbes med i trafikkanalyse, som oppfølgingsoppgave til SPPÅ</p>