

## Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

<b>Plannavn</b>	Arna. Gnr. 284, Bnr. 363 m. fl., Garnes renseanlegg
<b>Arealplan-ID</b>	70340000
<b>Saksnummer</b>	2020/8031, PLAN-2022/20655
<b>Utarbeidet av</b>	Asplan Viak
<b>Sist revidert</b>	03.04.2024

### Private merknader:

- P1. Jan G. Garnes
- P2. Helene og Kjertil Torvund
- P3. Ronny og Merethe Reigstad
- P4. Nils Magne Garnes
- P5. Garnes gårdsbarnehage AS
- P6. Kjell-Øystein Garnes
- P7. Haraldsplass Diakonale Stiftelse
- P8. Helene og Kjertil Torvund
- P9. Norsk Jernbaneklubb Museet Gamle Vossabanen

### Høringsinstanser:

- H01. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
- H02. Statnett
- H03. Bymiljøetaten
- H04. Bergen brannvesen
- H05. Bergen Vann
- H06. Helseverneheten
- H07. Bane NOR
- H08. Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- H09. Rådet for byforming og arkitektur (RBA)
- H10. Bergen Havn
- H11. Vestland fylkeskommune, avdeling for Næring, plan og innovasjon (NPI)
- H12. Byantikvaren
- H13. Barn og unges representant
- H14. Klimaetaten
- H15. Kystverket
- H16. Statsforvaltaren i Vestland
- H17. Vestland fylkeskommune, avdeling for Kultur og folkehelse (KFO)
- H18. Etat for landbruk

### Plan- og bygningsetaten:

- Fagnotat

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>					
P1	Jan G. Garnes, Garnestangen 15 (gnr. 284, bnr. 371)  Datert 04.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 35	1. Garnestangen kan ikke brukes til mer tungtrafikk pga. støy fra tungtrafikk, særlig i oppoverbakke og over fartsdumper, og ettersom slam renner over og ned i veibanen der lastebilene passerer fartsdumper. Ny vei må etableres fra sør.	1. Tatt til følge. Det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.			
P2	Helene og Kjetil Torvund, Garnestangen 32 (gnr. 284, bnr. 98)  Datert 06.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 36	1. Området ved Garnestangen benyttes til friluftsliv, turgåing, badegjester, aking om vinteren, rikt dyreliv og dyr som beiter på markene tett ved veien. Ved aking, transport av dyr til beitemark og ved åpen gård er veien tilnærmet stengt eller har redusert fremkommelighet, pga. aktivitet i og ved veibanen og opphopning av biler. For å ivareta dagens bruk, bør veien etableres som skissert i sør, i utkanten av landbrukseiendommen.	1. Tatt til følge. Det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.			
P3	Ronny og Merethe Reigstad, Garnestangen 76 (gnr. 284, bnr. 277)  Datert 26.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 43	1. Ber om at kjøretilkomst, permanent strøm, vann og henting av buss fra BIR til hyttetomt blir opprettholdt under byggeprosessen.  2. Avløpet på eiendommen er egen septiktank med overvann til sjø. Septiktanken skal tømmes ca. hvert 5. år, og ble sist tømt av kommunen i 2021.  3. Ber om at opplysningene hensyntas i nødvendig grad i planarbeidet og ved gjennomføringen av tiltaket. Ber om å bli holdt orientert om den videre prosess.	1. Tatt til følge. Tilkomst etc. vil bli ivaretatt i anleggsperioden.  2. Tatt til orientering.  3. Tatt til orientering. Bergen kommune vil varsle aktuelle grunneiere om videre vedtak/aktivitet i plansaken.			
P4	Harris Advokatfirma AS for Nils Magne Garnes, Garnesvegen 150 og 152 (gnr. 284, bnr. 3)  Datert 19.12.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 62	1. Planforslaget er i strid med gjeldende arealformål (landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF)) og funksjonell strandsone.  2. <u>Landbruk</u>  a. Planforslaget får store konsekvenser for et aktivt landbruk, og reduserer mulighetene for å fortsatt holde resten av jordbruksarealet i stand, med konsekvens at marken ikke blir holdt i hevd og dermed forfaller og ikke produserer. Dette kan få konsekvenser for gårdsbarnehagen, som har hovedfokus på gårds- og friluftsliv.  b. Viser til notat for Norsk Landbruksrådgiving (se dokumentnummer 62 i saksinnsyn), og særlig til omtale av den høye kvaliteten på jordbruksarealet, og nasjonalt mål for	1. Ikke tatt til følge. Det er avklart i oppstartsmøte med plan- og bygningsetaten at selv om tiltaket er i strid med overordnet arealformål, åpnes det for et planarbeid da eksisterende, avløpsanlegg er lokalisert i området og tiltaket er av samfunnsmessig betydning.  2. <u>Landbruk</u>  a. Tatt til orientering. Etter offentlig ettersyn er veiarealet gjort smalere og trukket lengre unna jordbruksarealene. Se nærmere redegjørelse i punkt under.  b. Tatt til orientering. Etter offentlig ettersyn er det	X (2b)		

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		<p>begrensning av omdisponering av matjord, hvor Bergen sin relative andel av på 8 dekar pr år. Norsk Landbruksrådgiving viser til at planforslaget i verste fall kan bety at så mye som 10 dekar fulldyrket eller overflatedyrket jord går tapt eller blir skadet. Dette innebærer alene 125 % av Bergen sin årlige andel av det nasjonale målet for omdisponering av matjord.</p> <p>c. Etterlyser aktiv involvering av landbruksavdelingen i kommunen i prosessen.</p> <p>d. Smalt stykke med dyrka mark som blir liggende igjen på ene siden av veien vil ikke være mulig å drive og må også legges inn i jordbruksareal som går tapt.</p> <p>e. I anleggsfasen er det anslått massetransport med inntil 14 000 passeringer med tunge kjøretøy på ny vei som delvis skal være gruset. Dette vil føre til støv, støy og forurensning på jordbruksareal og beitemark, som ligger tett inntil ny vei. Dette kan gi skade på avlinger og mark samt for sauer på beite og ved lamming. Vindretningen fra øst forsterke dette problemet.</p> <p>3. <u>Natur</u></p> <p>a. Ved oppgradering av rensanlegget må en i størst mulig grad begrense arealet som blir berørt. All utbygging og dermed nedbygging av areal for natur og dyreliv på Garneset, er til hinder for at dette rike natur- og dyrelivet skal opprettholdes for fremtiden. Gårdsbarnehage og en besøksgård i området og begge har fokus på gårdsdrift og viktigheten av å ta vare på naturen. Ny tilkomstvei går gjennom hekkeområde for blant annet kattugle og område som har tydelige hjortetrakk, og storspoven er også ofte observert i området.</p> <p>b. Fravik fra prinsipp om å ivareta økologisk korridor (jf. temakart for sammenhengende blågrønne strukturer) vil kunne skape presedens for tilsvarende saker.</p>	<p>foretatt endringer knyttet til omfang og plassering av den nye tilkomstveien. Tilkomstveien, som skal bygges mellom Garnesvegen og det nye rensanlegget, er redusert fra 4,5 til 4,0 meter i bredden, veien er ved påkobling fra Garnesvegen lagt i eksisterende avkjørsel, veien er videre nordover justert mot øst, og man har minimert påvirkning av skjæringer og fyllinger. I tillegg vet man mer om grunnforholdene, og det er derfor lagt til grunn at det i hovedsak er fjell i grunnen. Sammenlignet med tidligere veiforslag med fjell i grunnen (som forelå ved offentlig ettersyn), blir det ca. 1,9 daa mindre permanent inngrep i jordbruksareal fordelt på ca. 1,1 daa fulldyrket jord og ca. 0,8 daa overflatedyrket jord. Utrekningene er medregnet innklemte areal i øst.</p> <p>Landbruk som blir berørt, både permanent og midlertidig, skal kompenseres økonomisk.</p> <p>c. Tatt til orientering. Se uttale fra Etat for landbruk.</p> <p>d. Tatt til følge. Se punkt 2b.</p> <p>e. Delvis tatt til følge. Tiltak i forhold til trafiksikkerhet og ulemper som støv og støv vil bli definert når man kommer til byggefasen. Dokumentert økonomisk tap som f.eks. avlingstap kompenseres, og normalt beskrives og ivaretas dette i en avtale mellom tiltakshaver og grunneier.</p> <p>3. <u>Natur</u></p> <p>a. Tatt til orientering. Naturmangfold i området er kartlagt og verdisatt i egen rapport. En har tilstrebet å tilpasse veien best mulig for å gi minst mulig inngrep i kartlagte naturtyper, samtidig som man har måtte ta hensyn til terrenget. I tillegg har det vært ønskelig med minst mulig inngrep i jordbruksarealet.</p> <p>b. Tatt til orientering. Konsekvenser for naturmangfold og blågrønne strukturer er vurdert i eget notat. En vil gjøre de tiltak som er mulig for å minimere negativ effekt for dyr som vandrer. Eksempelvis er det allerede tenkt på grusing av vei og slake skrånninger inn mot vei, der dette er mulig. I tillegg er det lagt opp til tilbakefylling av terreng</p>			

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		<p>c. Planforslaget bryter naturstrategiens grunnleggende formål. Det totale grønne arealet i kommunen ikke skal endre seg over tid, og at dagens naturarealer skal bevares så langt det er mulig.</p> <p>4. <u>Kultur</u> Kulturminner som ligger i området bør tillegges større vekt. Marken er opparbeidet for hånd og med hest, og kulturminner som ligger under jorden er derfor i stor grad er ivaretatt. For grunneier er også selv marken et kulturminne.</p> <p>5. <u>Vei og trafikk</u> a. Notat for vurdering av fortausbehov tar ikke inn forhold knyttet til anleggsaktivitet og tar utgangspunkt i for lav ÅDT. Barnehage og bofellesskap har høyere ÅDT, og det er industribygg på Garnes kai med blant annet saltpåfyllingsanlegg.</p> <p>b. Anleggstrafikken vil føre til uakseptabel trafiksikkerhet på strekningen. Kryssområdet med Fylkesvei 5354 er uoversiktlig. Det er ikke overgangsfelt eller fortau for de som skal mot barnehagen. Parkerte lastebiler og personbiler gjør trafikksituasjonen enda mer uoversiktlig. Kryssing av jernbane med lyssignalisering forstyrrer trafikkbildet. Både bofellesskapet og barnehagen har hatt foreldre som bruker rullestol på strekningen, mange barn og foreldre går eller sykler til barnehagen og en del foreldre bruker barnevogn.</p>	<p>inn mot rensaneanlegget, se kommentar til fagnotat punkt 16.</p> <p>c. Tatt til orientering. Planforslaget var sendt inn før Naturstrategien var lagt ut på høring. Se kommentar til Helsevernenheten, 1. punkt.</p> <p>4. <u>Kultur</u> Tatt til orientering. Vestland fylkeskommune har gjort kulturhistoriske registreringer i området, og i sin merknad til planforslaget har de gitt tilbakemelding om at reguleringsplanen kan godkjennes under forutsetning av at det først blir gjort en arkeologisk utgraving av kulturminnene, før tiltak etter planen blir gjennomført. Dette er i samsvar med det som er signalisert fra fylkeskommunen underveis i planprosessen.</p> <p>5. <u>Vei og trafikk</u> a. Delvis tatt til følge. Det poengteres at behov for fortau er vurdert ut ifra permanent situasjon. En noe høyere ÅDT vil ikke endre vurderingen knyttet til fortau for permanent situasjon.</p> <p>b. Tatt til orientering. Det er etter offentlig ettersyn utarbeidet er notat som omhandler trafiksikkerhet i anleggsfasen. I notatet er det skissert mulige tiltak for trafiksikkerhet i anleggsfasen. Detaljering og konkretisering av avbøtende tiltak vil bli gjort i detaljprosjektering og i forbindelse med byggesak. Det vil bli laget en plan for trafikkanlegg i anleggsperioden der det vil bli sett på konkrete løsninger for blant annet trafiksikkerhet og løsninger for å lette på ulempene en anleggsperiode vil gi.</p> <p>I forkant av og underveis i anleggsgjennomføringen, vil det være viktig med informasjon mellom parter i området slik at det oppnås en felles forståelse av aktivitet som skal foregå i de forskjellige periodene/fasene gjennom anleggsperioden. Dette gjelder for alle beboere i området, men særlig barnehage og bofellesskap som har særskilte behov.</p> <p>Aktivitetene, og derav belastningen på nærområdet, vil kunne være varierende gjennom</p>			

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		<p>6. Kommunen må utrede tilkomst til renseanlegget via eksisterende vei bedre. Det er tungtveiende hensyn som taler mot å anlegge tilkomsten som foreslått i planforslaget. Hensynet til undergangen, som det trolig kun trengs mindre tilpasninger av, bør ikke trumfe hensyn til nedbygging av landbruksjord, strandsone, naturområde og kulturområde, og forverre trafikksikkerheten i området betydelig, herunder for barnehage og bofellesskap. Poengterer at Garnestangen ble brukt under byggingen av det eksisterende anlegget med tunell mot Indre Arna.</p>	<p>anleggsperioden.</p> <p>Aktuelle tiltak i anleggsfasen kan være vakter/dirigering, innsnevring av vei og midlertidig tilrettelegging av deler av veiareal til myke trafikanter, begrensning av aktivitet, tilrettelegging av egne areal for myke trafikanter (eksempelvis fortau), gjerder som skille mellom anlegg og øvrig trafikk m.m.</p> <p>Det er i plankartet lagt på midlertidig bygge- og anleggsområde langs Garnesvegen og langs starten av den nye tilkomstveien frem mot Rostadheimen, hvor det kan etableres midlertidige areal for gående og anleggsvei. Generelt vil tiltak kunne være gjennomførbare, selv om det ikke er vist i plan, så lenge det foreligger avtale om midlertidig bruk av arealet og godkjenning i byggesak.</p> <p>6. Tatt til orientering. Utvidelse av kulvert eller andre muligheter for kryssing er diskutert med fylkeskommunen, og det er ikke funnet en mulig løsning for tilkomst via Garnestangen. Mer om dette i kommentar til plan- og bygningsetatens fagnotat punkt 1.</p>	X (5b)	X (5b)	
P5	<p>Harris Advokatfirma AS for Garnes Gårdsbarnehage AS, Garnesvegen 152</p> <p>Datert 19.12.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 70</p>	<p>1. Planforslaget får store konsekvenser for drift av Garnes Gårdsbarnehage og er i strid med Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.</p> <p>2. <u>Barnehagens bruk av området</u></p> <p>a. Barnehagen ble etablert i 2006 og har 51 barn. Barnehagen har satsing på gårds- og friluftsliv. Det er viktig å ha areal som er egnet for dyrking i nærhet til barnehagen, og i trygg avstand til vei, anlegg og andre potensielt farlige steder for barn. Ny vei inntil og over deler av sauene beiteområde vil kunne medføre at sauene må flyttes vekk i anleggstiden. Bruken samsvarer med handlingsplan for landbruk i Vestland fylkeskommune, og kan ikke se at kommunen kan ha ønske om å redusere grunnlaget for en slik drift.</p> <p>b. Utbygging av renseanlegget i seg selv vil være en belastning, men spesielt massetransport forbi lekearealet vil være uakseptabelt. Barnehagens lekeplass ligger 40-50 meter fra den forslåtte nye veien, og ca. 100 meter fra selve renseanlegget. I anleggsfasen er det anslått opp til 14 000</p>	<p>1. Tatt til orientering. Forslagsstiller har hatt dialog med grunneier, som også er barnehageeier, underveis i prosessen. Barnehagens bruk av området er kommet opp som tema, men ble ikke beskrevet så detaljert som i merknaden til planarbeidet. Plansaken er etter offentlig ettersyn supplert med mer informasjon om temaet. For mer informasjon se kommentar til Barn og unges representant 1. punkt.</p> <p>2. <u>Barnehagens bruk av området</u></p> <p>a. Tatt til orientering. Det er etter offentlig ettersyn gjort en kartlegging av områder som er i bruk av barnehage og bofellesskap. Blant annet er beiteområdet kartfestet. Justert planforslag etter offentlig ettersyn viser at veien er flyttet lengre mot øst/mot sjø forbi beiteområdet. Justeringen vil kunne gi en noe mindre negativ konsekvens i forhold til beiteområdet, ettersom man får en større avstand til veien.</p>			

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		<p>passeringer med store kjøretøy på en grusvei tett inntil lekearealet. Fullastet lastebil må ha høyt turtall i bakken forbi barnehagen, som gir støy og oppvirvling av støv. På grunn av topografi er østlig vind den mest vanlige på Garnes. Barna er ute mellom 4 og 6 timer hver dag, og sover ute. Støv, støy, eksos og miljøplagene vil kunne bli betydelige og svært skadelig for barna i barnehagen.</p> <p>c. Barnehagens «trollskog» ligger ca. 100 meter fra porten til barnehagen, midt i det planlagte områder for ny vei. Barnehagen vurderer at de ikke kan bruke området rundt da sikkerheten til barna med vei i nærheten er vanskelig å sikre.</p> <p>d. Det er akebakke rett utenfor barnehagens port/gjerde, og på marken foran barnehagen har det blitt preparert skiløyper. Nærhet til barnehagen for «dogåing», bleieskift og bytte av våte/kalde klær er avgjørende for gjennomføring. Skiløype og akebakke vil bli utilgjengelig med ny vei tett over og inntil disse områdene. Et eventuelt gjerde vil ikke kunne avbøte dette, da farlige situasjoner vil kunne oppstå når barna treffer gjerde i slutten av akebakken. Akebakken og skiløypen har også vært benyttet av skoleklasser, håndball- og fotballag.</p> <p>e. Barnehagen bruker båt og har aktiviteter i strandsonen. Barna må nå kun krysse en lokal vei ned til bofellesskap, for å komme til båten ved Garnes kai. Foreslått ny vei med opptil 14 000 passeringer med tunge kjøretøy i anleggsperioden vil sette sterke begrensinger for barnehagens mulighet til å bruke strandsonen og båten.</p> <p>3. <u>Vei og trafikk</u></p> <p>a. Notat for vurdering av fortausbehov tar ikke inn forhold knyttet til anleggsaktivitet og tar utgangspunkt i for lav ÅDT. Både barnehage og bofellesskap bør bli konsultert om deres bruk og opplevelse av veien.</p> <p>Ang. ÅDT for barnehagen, er det 13 ansatte (ikke 9), og i tillegg er det nesten daglig annet støttepersonell til stede, samt vaskepersonell, og leveranse av mat og utstyr. Trafikk til og fra barnehagen anslås til over 250 passeringer pr dag i ukedagene. En antar at foreldrene som sykler og går til barnehagen i dag, ikke vil fortsette med dette i anleggsperioden.</p> <p>b. Anleggstrafikken vil føre til uakseptabel trafiksikkerhet på strekningen. Kryssområdet med Fylkesvei 5354 er uoversiktlig. Det er ikke overgangsfelt eller fortau for de som</p>	<p>b. Tatt til orientering. Det er etter offentlig ettersyn utført støyberegninger og det er skissert mulige avbøtende tiltak som bør vurderes i forbindelse med gjennomføringen. Se mer informasjon i kommentar til Helsevernenheten punkt 3.</p> <p>c. Tatt til orientering. I kartlegging omtalt i punkt a er «trollskogen» blitt kartfestet. Justert planforslag etter offentlig ettersyn viser at veien er flyttet noe lengre mot øst/mot sjø i området forbi «trollskogen». Det har ikke lyktes å unngå inngrep i skogen, ettersom det flere hensyn en har måtte tatt i forhold til tilpasning til terreng og hule eiker.</p> <p>Det vil ellers være mulig i permanent situasjon å sikre mot veien i nødvendig og hensiktsmessig grad. I denne forbindelse må det også tas hensyn til at man ikke bør sette opp gjerder der det ikke er et stort behov, for å sikre dyrs ferdsel på tvers av anlegget. Det skal sikres mot fall fra skrenter og bratte skjæringer der det er nødvendig. Det skal etableres grøft eller fylling langs ny veg som blant annet vil fungere som en naturlig overgang mellom vegareal og sideareal.</p> <p>d. Tatt til orientering. I kartlegging omtalt i punkt a er akebakken blitt kartfestet. Det er lagt inn en mulighet for å etablere en voll og et gjerde i enden av akebakken, som kan bremse opp akende og hindre at de går videre ut i tilkomstvei.</p> <p>e. Tatt til orientering. I permanent situasjon vil det være svært lav trafikk knyttet til renseanlegget. Trafiksikkerhet i anleggsfasen er kommentert i merknad fra Nils Magne Garnes punkt 5 b.</p> <p>3. <u>Vei og trafikk</u></p> <p>a. Delvis tatt til følge. Det poengteres at behov for fortau er vurdert ut ifra permanent situasjon. En noe høyere ÅDT vil ikke endre vurderingen knyttet til fortau for permanent situasjon.</p> <p>Ny tilkomstvei er foreslått koblet på Garnesvegen i en ny avkjørsel, som vil stramme opp infrastrukturen i området. Avkjørslene til barnehagen og bofellesskapet er i dag veldig tett, og det er positivt i forhold til trafiksikkerhet at</p>	X (2d)	X (2d)	

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		<p>skal mot barnehagen. Parkerte lastebiler og personbiler gjør trafikksituasjonen enda mer uoversiktlig. Kryssing av jernbane med lyssignalisering forstyrrer trafikkbildet. Både bofellesskapet og barnehagen har hatt foreldre som bruker rullestol på strekningen, mange barn og foreldre går eller sykler til barnehagen og en del foreldre bruker barnevogn.</p> <p>Barnehagen bruker strekningen langs Garnesvegen mot fylkesvegen, og krysser videre til sørsiden av fylkesvegen, når de skal på turer ut av barnehagen. En uoversiktlig og potensielt farlig situasjon som de må ha gode rutiner på med dagens trafikk. Etter vår mening en svært farlig situasjon med den anleggstrafikk som er planlagt.</p> <p>4. Å beholde dagens adkomst, med tilpasning av undergangen, er ikke utredet. I denne saken er det tungtveiende hensyn som taler mot å anlegge tilkomsten som foreslått i planforslaget.</p> <p>5. Planforslaget er i strid med gjeldende arealformål og funksjonell strandsone.</p>	<p>disse blir separert.</p> <p>b. Tatt til orientering. Trafikksikkerhet i anleggsfasen er kommentert i merknad fra Nils Magne Garnes punkt 5b.</p> <p>4. Tatt til orientering. Det er klargjort at Vestland fylkeskommune ville hatt innsigelse til et eventuelt endret planforslag, som hadde vist tilkomst via Garnestangen og et inngrep i Gamle Vossebanen. Det er også klargjort at Vestland fylkeskommune ville hatt en negativ innstilling til en dispensasjonssøknad som hadde omhandlet det samme. Se mer informasjon i uttale fra Vestland fylkeskommune 17.03.2023 og tilhørende kommentar fra forslagsstiller.</p> <p>5. Tatt til orientering. Se kommentar til Nils Magne Garnes punkt 1.</p>			
P6	<p>Kjell-Øystein Garnes, Garnesvegen 138</p> <p>Datert 20.12.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 65</p>	<p>1. Eksisterende veg til renseanlegget bør benyttes. For å ta hensyn til jordvern og unngå at landbrukseiendommer blir splitta i to med ny vei over dyrka mark og uberørt natur, bør det søkes om dispensasjon frå vernestatusen til den litt for trange undergangen til jernbanen, og utvide denne. Dette er allerede gjort ved reparasjonen av jernbanebrua i Grimen. Det er tryggere å krysse jernbanen i ein undergang enn i overgangen gjennom stasjonsområdet.</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Kjenner ikke til vurderingene som er gjort for omarbeiding av kulvert/jernbanebro på Grimen, men dette er en trafikkert fylkesveg (ÅDT 9000 jf. vegkart.no, Statens vegvesen) hvor en antar at det er andre hensyn som er lagt til grunn.</p> <p>Forslagsstiller ville vært positiv til å se på tiltak for kryssing av Gamle Vossebanen (f.eks. utvidelse av kulvert), men det er avklart med vernemyndighet at dette ikke er mulig. Se merknad fra Vestland fylkeskommuneavdeling datert 17.03.2023 og tilhørende kommentar fra forslagsstiller.</p>			
P7	<p>Terje Viken, for Haraldsplass Diakonale Stiftelse</p> <p>Garnestangen 60 (Soltun Gård), Gnr. 284, bnr. 2 og 238</p> <p>Garnestangen 71 (Haraldsplass barnevern, barnevernsinstitusjon), Gnr. 284, bnr. 409</p>	<p>1. Soltun Gård har gårdsdrift, og er godkjent som «inn på tunet gård» med besøk av dagsentre, barnehager etc. Ved åpen gård er det gjerne 700 besøkende. Garnestangen 71 drives som barnevernsinstitusjon, og her overnatter det inntil 5 ansatte, og 5 ungdommer mellom 13-19 år.</p> <p>Dagens tilkomst begrenser gårdsdriften. Melkekvoten brukes ikke i dag da det ikke er tilkomst for melkebil ved jernbaneundergang. Det er også begrenset tilkomst for slaktebil, vareleveranser og lignende gjennom jernbanekulverten. Tilkomsten er ikke egnet for økt bruk, men det hadde vært ønskelig.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Forslagsstiller anser det som positivt dersom planforslaget kan bedre noen forhold for de omtalte eiendommene, som tilkomst for brannbil og større landbrukskjøretøy. Plan- og bygningsetaten har etterlyst tiltak for å hindre uønsket gjennomkjøring. Se merknad fra Etat for landbruk punkt 5, og forslagsstillers kommentar.</p>			

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Datert 20.12.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 66	<p>Hvis det oppstår en nødsituasjon som brann på noen av disse eiendommene er det ikke tilkomst for brannbil, det er altså fare for liv og helse både for personer og dyrevelferd.</p> <p>Er positive til at det etableres ny tilkomstveg til renseanlegget, både med tanke på anleggsperioden som gir økt trafikk, og videre permanent drift som nevnt over i punkter. Det etableres bom for å hindre gjennomkjøring, men gir tilkomst for store biler ved behov.</p>				
P8	Helene og Kjetil Torvund, Garnestangen 32  Datert 26.05.2023 og 14.06.2023  Dokumentnummer i saksinnsyn: 83/84/85	<p><i>Tilleggsmerknad til P2.</i></p> <p>Sender over sine kommentarer i forbindelse med at det i lokalavisen Bygdanytt står at plan- og bygningsetaten (PBE) i Bergen kommune vurderer at beste alternativ for tilkomstvei er via eksisterende veitrasé og via en ny undergrunn på Gamle Vossabanen, øst for eksisterende fredete undergrunn.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mener at det ikke er mulig å anlegge en ny undergrunn øst for nåværende undergrunn uten å ødelegge det estetiske ved det gamle fortidsminnet.</li> <li>Marken, som det vurderes å legge ny undergrunn ved, er brukt av befolkningen bl.a. som akeplass. Veien, som ikke er dimensjonert for lastebiler, brukes daglig av turgåere, hundefolk, badegjester og beboere. Ved å bruke nåværende trasé, vil man så og si gjøre det umulig for befolkningen å ta i bruk friluftsområdet på Garnes i tråd med dagens bruk.</li> <li>Eksisterende vei fra undergrunnen og bort til renseanlegget er knapt bred nok for biler ved passering av myke trafikanter og dyr. Det vil ikke være realistisk, eller dimensjonert, med bruk av lastebiler på denne veien.</li> <li>Det er et omfangsrikt dyreliv i området på Garnestangen, som ikke lar seg forene med 14 000 lastebillass langs veien uten å ta stor skade.</li> <li>På en typisk sommerdag når parkeringsplassen på badeplassen er full er det «trafikkaos» og parkerte biler langs Garnestangen. Dersom det kommer en lastebil nedover veien her vil det by på store trafikale utfordringer både for gående og bilister som må rygge da det ikke er plass til flere i bredden. Dette til orientering ved vurdering av å sende 14000 lastebillass denne veien.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til orientering. Det er avklart at det ikke er mulig med tilkomst via Garnestangen. Mer om dette i kommentar til planetaten punkt 1, og i uttale fra Vestland fylkeskommune 17.03.2023 med tilhørende kommentar fra forslagsstiller.</li> <li>Tatt til orientering. Se kommentar øverst.</li> <li>Tatt til orientering. Se kommentar øverst.</li> <li>Tatt til orientering. Se kommentar øverst.</li> <li>Tatt til orientering. Se kommentar øverst.</li> </ol>			



Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
		Avsender sender over to foto av trafikksituasjon ved undergang.				
P9	Norsk Jernbaneklubb, Museet Gamle Vossebanen (MGVB)  Datert 02.10.2023  Dokumentnummer i saksinnsyn: 101	<i>MGVB har sendt et brev til Bergen kommune, etter merknadsfristen 20.12.2022. Hovedpunktene er oppsummert under.</i>  1. MGVB mener at Bane NOR burde ha fremmet innsigelse mot et tiltak som ville gi vesentlig økt trafikk over Garnesvegen planovergang, på grunn av sikkerhet og økt risiko for sammenstøt mellom biler og tog.  2. MGVB mener at Bergen kommune har oppgitt uriktige opplysninger, som har ført til at Garnestangen er blitt utelukket fra den videre planprosessen. I brev til Bane NOR datert 03.11.2022 ang. varsel om offentlig ettersyn, (dokumentnummer 33 i saksinnsyn), står det at «vernestatus gjør at kulverten ikke er mulig å utvide». MGVB mener at dette strider mot fredningsbestemmelsene, som åpner for enkelte unntak og dispensasjonsmuligheter.	1. Ikke tatt til følge. Bane NOR har i brev datert 16.10.2023 (dokumentnummer 105 i saksinnsyn), svart ut at planens konsekvenser (ift. sikkerhet) er vurdert som akseptable. Bane NOR minner også om at kommunen som vegeier har et ansvar for sikkerheten på kommunale veger som krysser jernbanen i planovergang.  2. Ikke tatt til følge. Bergen kommune har i skriv datert 02.11.2023 (dokumentnummer 106 i saksinnsyn) vurdert påstanden om at det er gitt uriktige opplysninger og at det foreligger saksbehandlingsfeil. Bergen viser til VLFK sin tilleggsutale av 17.03.2023. Bergen kommune skriver at «Forvaltningsmyndigheten for verneforskriften det vises til i merknad datert 02.10.2023 har vært involvert i saksbehandlingen, og har gitt tydelige tilbakemeldinger om at en løsning som krever annet inngrep i den vernede Vossabanen enn kjøring over Garnesvegens planovergang, ikke kan påregnes. Mulige alternative lokaliseringer av tilkomstveien er i så måte vurdert i forbindelse med planarbeidet.» og konkluderer med at «De lovfestede prosessuelle kravene er klart overholdt ved behandlingen av planforslaget.»			

	Høringsinstanser:				
H01	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)  Datert 04.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 34	1. DSB har ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut generelt svar. Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, og DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig. Ber om at høringen sendes på nytt med tydelig angivelse, dersom det likevel er behov for direkte involvering av DSB og dersom det er mulig at plansaken kan omhandle storulykkevirksomhet.	1. Tatt til orientering. Anlegget omfattes ikke av storulykeforskriften.		
H02	Statnett  Datert 18.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 40	1. Statnett har mottatt konsesjon etter energiloven for bygging av ny Dalekvam transformatorstasjon i Vaksdal kommune. En del av søknaden og vedtaket er å føre i land transformatortransport fra sjø til land på Garnes kai, sørøst for der den nye veien til renseanlegget er planlagt å ta av fra Garnesvegen. Kaien vil betjene flere av Statnetts transformatorstasjoner, og det er så langt ikke detaljprosjektert hvilke tiltak som vil være nødvendig på Garnes kai.  2. Det er spesielle krav til vei knyttet til transformatortransport. Slik planforslaget oppfattes skal det ikke gjøres tiltak på Garnesvegen, og en vurderer det slik at reguleringsplanen som nå er på høring ikke påvirker fremtidig transformatortransport fra Garnes kai, opp Garnesvegen og halvøyas vestsida mot E16.  3. Det fremgår av fagnotat vei at det pågår et planarbeid knyttet til FV Garnesvegen, Garnes – Indre Arna, men at reguleringsplanen her ikke er vedtatt. Statnett ber om å bli satt på høringslisten i det videre planarbeidet. Det er viktig at det ikke etableres en veiløsning som hindrer Statnetts transformatortransport. Dette gjelder veibredde, hindringer i kryss og innersvinger mv.	1. Tatt til orientering. Garnes kai omfattes ikke av planforslaget. Tilkost til Garnes kai er kommentert i neste punkt.  2. Tatt til følge. Planforslaget endrer ikke forhold på den kommunale veien Garnesvegen. Fremkommelighet i anleggsperioden må ivaretas.  Jf. vedlegg til merknad angående Statnett sine krav knyttet til transport av transformatorer, er stigning, veibredde og oppbygging av vei kommentert under.  Ettersom en ikke gjør endringer på Garnesvegen, har en heller ikke en detaljert veimodell av denne veien. Det en kan se ut ifra terrengdata er at kravene for stigning og veibredde er ivaretatt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maks stigning er ca. 8,8 %-</li> <li>• Vegbredden er ca. 6 meter, og kurven på veien har en radius på 80 meter.</li> </ul> 3. Tatt til orientering. Planarbeidet på fylkesvegen er i regi av Vestland fylkeskommune. Plankonsulent videresendte Statnett sin merknad til kontaktpersoner i fylkeskommunen, som informerte om at det var planlagt å varsle ny planoppstart for Garnesvegen i 2023.		
H03	Bymiljøetaten, Bergen kommune  Datert 23.11.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 49	1. Vurderer at fordelene med et nytt og bedre renseanlegg er større, enn de negative konsekvensene tiltaket medfører for natur og biologisk mangfold. Det vil kreve ny adkomstveg da eksisterende veikulvert er for liten, og utvidelsesmulighetene er svært begrenset på grunn av store kulturverdier. Ny vei krever inngrep i naturtyper og områder, men Bymiljøetaten vurderer dithen at de positive konsekvensene for natur og biologisk mangfold er større ved å få etablert et nytt og bedre renseanlegg, enn de negative konsekvensene med utbedring av ny veiadkomst. Dette så fremt at inngrep i registrerte naturtyper minimeres og revegeteres, skjæringer og terrenginngrep har en myk overgang til eksisterende terreng,	1. Tatt til følge. Trær og vegetasjon skal i størst mulig grad bevares. Det er sikret i bestemmelsene at det ved inngrep i kartlagte naturtyper skal revegeteres med vegetasjon/arter tilhørende naturtypen det gjøres inngrep i, og at rene masser skal brukes i revegetering. Overganger mellom skjæringer/fyllinger og eksisterende terreng skal avrundes og gjøres slik at det ser mest mulig naturlig ut. I anleggsperioden vil det vil bli behov for transport i forbindelse med fjerning av masser og i forbindelse med byggeaktivitet, men i permanent situasjon vil det bli minimalt med trafikk inn til		

		<p>og at trafikken på ny vei holdes til et minimum.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det må settes hensynssone rundt de hule eikene, inkl. rotsoner. Det må sikres i bestemmelsene at det ikke utføres inngrep eller graving i eiketærnes rotsone.</li> <li>Det må sikres i bestemmelsene at fremmede arter håndteres etter Forskrift for fremmede organismer.</li> <li>Fra et trafikkfaglig ståsted er Bymiljøetaten positive til etablering av ny avkjørsel f_V4 (ny tilkomstvei) fra o_V6 (kommunal vei Garnesvegen). Avkjørselen har en bedre utforming enn eksisterende situasjon.</li> <li>Bymiljøetaten har deltatt i drøftingen om fortau, og aksepterer at det ikke planlegges for fortau.</li> <li>Det bør etableres bom i enden av privat veg, slik at gjennomkjøring unngås. En bom vil også bidra til minimere barriereeffekten biltrafikken har, og på den måten også bidra til å ivareta den økologiske korridoren gjennom området i størst mulig grad.</li> <li>Hvis det planlegges økt bruk av eksisterende adkomstveg, må vegen utbedres. Dagens kulvert under Gamle Vossebanen er ikke egnet for økt bruk. Tiltaket fører til endret trafikkbilde og det vil derfor være behov for at vegen tilpasses til ny situasjon.</li> </ol>	<p>anlegget (estimert inntil 10 ÅDT per dag inn til anlegget).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til følge. Dette er lagt inn i plankartet og i bestemmelser.</li> <li>Tatt til følge. Det er tatt inn bestemmelser som sikrer kartlegging av fremmede arter før igangsetting, håndtering av fremmede arter og at tilførte masser ikke skal være infisert med fremmede arter.</li> <li>Tatt til orientering. Tilkomstveien er noe justert, siden offentlig ettersyn. Påkobling til kommunal vei Garnesvegen er justert for å tilfredsstille krav til siktforhold i krysset</li> <li>Tatt til orientering.</li> <li>Tatt til følge. I merknadsmøtet 04.09.2023 (se dokumentnummer 86 i saksinnsyn), var tilbakemelding fra PBE at en åpen bom ikke vil fungere etter hensikten, og vil kunne gi risiko for uønsket trafikk gjennom området. Med bakgrunn i dette stilles det krav til at det skal etableres tiltak som hindrer gjennomkjøring til Garnestangen i nord, eksempelvis en låst bom.</li> <li>Tatt til følge. Det er ikke planlagt for økt bruk av dagens adkomstvei, da det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.</li> </ol>	X (2)	X (2)	
H04	<p>Bergen brannvesenet</p> <p>Datert 24.11.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 50</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Tilkomst for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet.</li> <li>For tekniske spesifikasjoner vedrørende tilrettelegging henvises det veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slökkemannskaper».</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til følge. Ny tilkomstvei og areal utenfor renseanlegget er dimensjonert for tilkomst og manøvrering av større kjøretøy (tankbil med henger). Det skal legges ny kommunal vann- og spillvannsledning i den nye tilkomstvegen. Langs ny tilkomstvei skal det monteres vannnummer, og som hovedregel skal disse ha brannuttak.</li> <li>Tatt til orientering.</li> </ol>			
H05	<p>Bergen Vann</p> <p>Datert 27.11.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 55</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Det er utarbeidet VA-rammeplan for planforslaget, og Bergen Vann (tidligere VA-etaten) har gitt uttalelse datert 24. juni 2021. I ettertid er det gjort mindre endringer av VA-rammeplanen etter behov. Endringer er avklart med Bergen Vann sin prosjektleder og saksbehandler hos Forvaltningsavdeling er orientert om endringene. VA-rammeplan som skal legges til grunn for videre detaljprosjektering er datert 3. juni 2022, jf.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til følge.</li> </ol>			

		reguleringsbestemmelsene § 2.3. Dersom det skulle bli behov for ytterligere endringer av VA-rammeplan bes det om at Bergen Vann v/ Forvaltningsavdelingen kontaktes for nødvendige avklaringer og behov for ny uttalelse til VA-rammeplanen.			
H06	Helsevernenheten Datert 28.11.2022 Dokumentnummer i saksinnsyn: 57	<ol style="list-style-type: none"> <li>Naturinngrepene virker overdimensjonerte. I Naturstrategi for Bergen som nylig har vært på høring, er ett av satsingsområdene her arealnøytralitet – at en ikke skal bygge ned mer natur enn det en restaurerer. Restaurering av arealet der eksisterende renseanlegg ligger vil ikke veie opp for det nye naturinngrepet. Særlig ved etablering av ny tilkomstvei i tillegg. Støtter fagetatens anbefaling om oppgradering og bruk av dagens trasé.</li> <li>Det planlagte bygget og asfaltplassen utenfor gir et stort fotavtrykk, og det bør undersøkes om dette kan reduseres. Tilgang til naturområder og det å bevare dyrkbar mark er viktig for folkehelsen.</li> <li>Planområdet har flere naboer som er sårbare for støy i bygge- og anleggsfasen (barnehage, barnevernsinstitusjon og bofellesskap). Det må derfor lages en støyrapport for bygge- og anleggsfasen som vurderer om det er mulig å følge T-1442 og om det må planlegges og iverksettes kompenserende tiltak for naboene.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikke tatt til følge. Planforslag for Garnes renseanlegg var innsendt til 1. gangs behandling 10. juni 2022, og var etter justeringer i tråd med plan- og bygningsetatens tilbakemeldinger endelig innsendt 1. juli 2022. Naturstrategi for Bergen var på høring fra 13. september til 1. november 2022.  Forslagsstiller kan være positiv til en dialog med Bergen kommune om kompenserende tiltak i forhold til arealnøytralitet, men en vurderer at det er lite tilgjengelig areal i området som kan benyttes.  Tilkomst til renseanlegget som i dag er vurdert og Bergen Vann har konkludert med at de ikke kan gå videre med en slik rammebetingelse. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.</li> <li>Ikke tatt til følge. Det er behov for arealet, pga. store kjøretøy som skal ha tilkomst til renseanlegget og kunne snu, ved henting av containere. Det vil være behov for tilkomst til store porter som skal etableres i fasaden mot øst.</li> <li>Tatt til følge. Det er utarbeidet et notat som tar for seg støyvurdering av anleggsfasen. Nærliggende bebyggelse vil i varierende grad påvirkes av støy over anbefalte grenseverdier i anleggsperioden. Mulige avbøtende tiltak er omtalt i notatet, og disse bør vurderes i forbindelse med gjennomføringen av anleggsfasen. For de mest støyende arbeidene tilsier beregningene at man vil ha overskridelse av grenseverdiene, selv ved bruk av støyavbøtende tiltak.  Bestemmelse ang. støy er spisset noe: <i>«For bygge- og anleggsfasen skal følgende retningslinjer og standarder følges: T-1442 og M-2061 for støy, T-1520 for støv og NS8141 for vibrasjoner og støt i byggverk.»</i></li> </ol>		X (3)
H07	Bane NOR Datert 29.11.2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>Har kommentar til tillegg i planbestemmelse § 2.9.1, hvor det angis at jernbaneskinnene skal kontrolleres. Det er i tillegg viktig å kontrollere planovergangen (gamle Vossebanen km 463,310) med underbygging, ballast og lemmer, slik at</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til følge. Planbestemmelsen er justert slik at dette forholdet blir inkludert.</li> </ol>		X (1)

	Dokumentnummer i saksinnsyn: 44	eventuelle nødvendige avbøtende reparasjoner også omfatter planovergangen og ikke kun skinnene.			
H08	Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)  Datert 02.12.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 45	<ol style="list-style-type: none"> <li>Gir generell tilbakemelding, ettersom NVE prioriterer å gi konkrete innspel og uttalar til reguleringsplanar det det vert bede om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar.  Planmynde har ansvar for å sjå til at NVE sine saksområde blir vurdert og ivaretatt i planframlegget. Viser til kartbasert rettleiar for reguleringsplan, og vurdering om planen tek omsyn til nasjonale og vesentlege regionale interesser, jf. NVE rettleiar 2/2017 <i>Nasjonale og vesentlege regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging</i>. Viser elles til NVE sine nettsider for arealplanlegging med bl.a. koplingar til rettleiarar og verktøy, og arealinformasjon på NVE sine kartløysingar.</li> <li>Minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt naudsynt omsyn til flaum- og skredfare, overvatn, vassdrag og energianlegg i arealplanar, byggeløyve og dispensasjonar. Dette gjeld uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttale til saka. De kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret hjelp i saka.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til orientering.</li> <li>Tatt til følge. Det er blitt sikret i planbestemmelsene at flomsikring skal etableres foran tunnelportal mot øst.</li> </ol>		X (2)
H09	Rådet for byforming og arkitektur (RBA)  Behandlet som sak 16/22 i møtet 05.12.2022  Dokumentnummer i saksinnsyn: 52	<ol style="list-style-type: none"> <li>På grunn av betydelig Co2-avtrykk støtter rådet fagetatens anbefaling om at det må vurderes å bruke mindre kjøretøy for å slippe å bygge den nye veien. Det bør vurderes vanlig lastebil og/eller helikopter i bygge- og anleggsfasen, og i driftsfasen kombinere bruken av en mindre og en større slamsugingsbil på tømningstidspunkt.</li> <li>Kan anbefale reguleringsplanen, men det anbefales å gjøre endringer i volumsammensetning som sammen med etablering av vegetasjon mot øst kan minske byggets fjernvirkning, og redusere dets påvirkning på nære omgivelser. Det bør arbeides med terrenget og bygget på en mer integrert måte, for eksempel ved å etablere vegetasjon på fremsiden av flaten mot sjøen, slik at fjernvirkning dempes.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikke tatt til følge. Tilkomst til renseanlegget som i dag er vurdert og Bergen Vann har konkludert med at de ikke kan gå videre med en slik rammebetingelse. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.</li> <li>Delvis tatt til følge. Det er arbeidet med å få til best mulig terrengtilpasning av anlegget, gitt de forutsetninger som gjelder for plassering av nytt renseanlegg. Det nye renseanlegget er plassert langs etter kotene, så langt inn mot terrenget i vest og så nært eksisterende renseanlegg som mulig, men eksisterende infrastruktur under bakken må tas hensyn til, og denne har lagt premisser for plasseringen. Bygningsmassens volumsammensetning er i hovedsak gitt ut ifra funksjonskrav til renseanlegget. Bygningskroppen skal ha vegetasjon på tak, samt brytes opp og gis en materialbruk og utforming som gjør det minst mulig synlig fra omgivelsene. Etter offentlig ettersyn er det lagt inn krav om tilbakefylling av terreng inn mot renseanlegget. Viser til fagnotatet punkt 16a. En vurderer at demping av fjernvirkning i utgangspunktet vil løses med farge- og materialvalg. I tillegg kan etablering av stedegen vegetasjon rundt, og i front av bygningsmasser, bidra til noe demping</li> </ol>		

		<p>3. Spør om bygningsmassen kunne lagt lenger inne og nede i fjellet. Man må finne en god balanse mellom masseuttak og terrengtilpasning for planforslaget.</p>	<p>av fjernvirkning. Dette er blitt inkludert i bestemmelsene; «Der det er mulighet skal det etableres hensiktsmessig vegetasjon rundt og i forkant av bygninger, som kan bidra til å dempe fjernvirkningen.»</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Det nye renseanlegget er plassert så langt inn mot terrenget i vest og så nært eksisterende renseanlegg som mulig, men eksisterende infrastruktur under bakken må tas hensyn til, og denne har lagt premisser for plasseringen.</p>	X (2)	
H10	<p>Bergen Havn</p> <p>Datert 07.12.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 48</p>	<p>1. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig areal til allmenn ferdsel til sjøs. Er av generell oppfatning av at det ikke bør settes av større arealer i sjø til enkeltinteresser enn det som er nødvendig.</p> <p>2. Ber om å få tilsendt tegninger for konkrete tiltak i sjø når disse er ferdig utarbeidet. På dette stadiet kan en ikke se at planene vil komme i konflikt med de interesser som Bergen Havn er satt til å ivareta.</p> <p>3. Minner om at tiltak som ledning, bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i sjøområdet krever tillatelse fra BHF IKS, jf. hfl. § 14, første ledd. En orientering om denne søknadsplikten bør etter vår vurdering inntas i reguleringsbestemmelsene. Det er ikke tilstrekkelig at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes hertil i god tid før tiltak iverksettes.</p>	<p>1. Tatt til følge. Ved oppstart av planarbeidet var det varslet et større område i sjø, og dette er i planforslaget redusert til et minimum.</p> <p>2. Tatt til følge. Dette kan oversendes når detaljprosjekteringen er gjennomført, sammen med søknad til BHF IKS jf. neste punkt.</p> <p>3. Tatt til følge. Dette er tatt inn planbestemmelsene.</p>	X (3)	
H11	<p>Vestland fylkeskommune, avdeling for Næring, plan og innovasjon (NPI)</p> <p>Datert 13.12.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 51</p>	<p>1. Reguleringsplanen kan godkjennast under føresetnad av at det først blir gjort ei arkeologisk utgraving av dei råka kulturminna, før tiltak etter planen blir gjennomførte. I samsvar med kulturminnelova § 10 skal tiltakshavar bere kostnadene for arkeologisk gransking. Det vises til Universitetsmuseet i Bergen (UiB) ved Forminneseksjonen sin tilråding i saka i brev datert 12.12.2022.</p> <p>2. Vedtak om omfang av den arkeologiske granskinga, under dette endelege kostnadar og avgrensing av undersøkingsområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endeleg vedteken. Vi gjer merksam på at ei arkeologisk utgraving normalt berre lèt seg gjennomføre i sommarhalvåret, og at tiltakshavar må ta omsyn til dette i planlegginga.</p> <p>3. Tiltakshavar må varsle Vestland fylkeskommune i god tid før han ønskjer å gjennomføre tiltak etter reguleringsplanen. Riksantikvaren vil deretter gjere vedtak om omfanget av den arkeologiske granskinga. Dette vedtaket vil kunne klagast på i medhald av forvaltningslova §§ 28 og 29.</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er sikret i bestemmelsene, se kommentar til punkt 3.</p> <p>2. Tatt til orientering. Det er i Bergen Vann sin interesse å få et vedtak i plansaken så snart som mulig, slik at en kan planlegge for arkeologiske utgravingen i løpet av 2024. Dette med bakgrunn i krav fra Statsforvalteren i Vestland om at tiltaket skal være gjennomført innen 31.12.2025.</p> <p>3. Tatt til følge. Dette er fra før sikret i bestemmelsene. Viser til § 2.10:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>§ 2.10 Kulturminner som skal frigis</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>§ 2.10.1 Før det blir sett i verk tiltak i medhold av planen, skal det gjennomføres arkeologisk utgraving av de automatisk freda kulturminnene Askeladden id. 279086 og 278202 som er markert som bestemmelsesområde nr. #4 og #5 i</i></p>		

		<p>4. I følge budsjettet til UiB er ei utgraving vurdert til å koste inntil kr 2 130 000 i 2022-kroner og satsar. Riksantikvaren vil sjå nærmare på forslaget til budsjett og arbeidsomfang før det blir gjort vedtak etter kulturminnelova § 10.</p> <p>5. Viser til reguleringsføresegn §§ 2.10, 5.1.4.1, 6.1.1 som ivaretek Vestland fylkeskommune sine vilkår. Dersom teksten i § 2.10 blir tatt ut, og fylkeskommunen ikkje reiser motsegn mot planen, må fylkeskommunen straks varsle Riksantikvaren om dette.</p> <p>6. Vestland fylkeskommune har oversendt saken til Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum v/Museum Vest. Museet kjenner ikkje til kulturminne i området, og har derfor ingen merknader. Tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast, og ikkje takast opp att før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne.</p> <p>7. Tiltaket har små direkte negative konsekvensar for kulturminneverdiar knytt til Gamle Vossebanen, og endrar i liten grad på situasjonen slik den er i dag i området umiddelbart kring planovergangen. Tiltaket inneber ingen vesentlege fysiske inngrep i Gamle Vossebanen, sett bort frå påkjenninga på skinnegang som trafikk, særleg i anleggsfasen, vil gi. Det er positivt av reguleringsføresegnene legg opp til plan for avbøtande tiltak for å hindre øydelegging av skinnegang.</p>	<p><i>plankartet. Tiltakshavaren skal ta kontakt med Vestland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres, slik at omfanget av den arkeologiske undersøkelsen kan fastsettes.</i></p> <p>4. Tatt til orientering. Forslagsstiller er gjort kjent med budsjettet.</p> <p>5. Tatt til følge. Teksten i § 2.10 (se punkt 3) blir ikke tatt ut.</p> <p>6. Tatt til følge. Dette er sikret gjennom lovverk, og i tillegg tatt inn planbestemmelsene.</p> <p>7. Tatt til orientering.</p>	X (6)	
H12	<p>Byantikvaren</p> <p>Datert 14.12.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 59</p>	<p>1. Når det gjelder større terrenginngrep, må området regnes som et sårbart kulturlandskap. Sårbarheten gjelder spesielt inngrep i tilknytning til gårdstun og i strandsonen, men også i forhold til andre menneskeskapte konstruksjoner knyttet til jordbruksdriften som veier, steingarder, jordkjellere og bakkemurer. Ved etablering av ny veg i dette kulturlandskapet støtter vi Plan- og bygningsetatens anbefaling.</p> <p>2. Byantikvaren støtter også Plan- og bygningsetaten i at tiltakene ikke blir oppført utenfor byggegrenser.</p> <p>3. Bestemmelser for materialbruk i fasader, trapper, gjerder, eventuell portal, fargesetting, ventilasjonsavkast etc. må konkretiseres til 2. gangs høring.</p> <p>Eksempel på bestemmelser om materialbruk som kan nyttes</p>	<p>1. Tatt til orientering. Det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Se kommentar til plan- og bygningsetaten, punkt 3.</p> <p>3. Delvis tatt til følge.</p> <p>Når det gjelder Espeland vannbehandlingsanlegg, ble dette prosjektert samtidig som reguleringsplanen ble utarbeidet. I tillegg var det sterke kulturminneinteresser som gjorde at bestemmelsene ble så spesifikke, med direkte innspill fra fylkeskommunen på hva de ville ha inn i</p>		

		<p>ble utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen for Espeland vannbehandlingsanlegg med planID 65970000.</p> <p>4. Alle bygningsmessige tiltak og materialbruk må vises i 3D til 2.gangs høring der en kan se det reelle omfanget av tiltaket. Om det skal være solceller på tak må dette også vises</p> <p>5. Henviser til utarbeidet kulturminnedokumentasjon for planområdet, og at det er fylkeskommunen som er</p>	<p>bestemmelsene.</p> <p>Forslagstiller er positiv til å sikre føringer som vil gi spillerom til å planlegge et anlegg som vil ha gode arkitektoniske kvaliteter og som vil være mest mulig dempet i forhold til omgivelsene og særlig fjernvirkning. Men ettersom prosjektering og utforming av nytt renseanlegg på Garnes foreløpig ikke er påbegynt, vil det på nåværende tidspunkt ikke være hensiktsmessig å låse seg til for mange detaljer. Det en foreløpig vet er at det vil det være fokus på å velge varige materialer som krever lite vedlikehold, og at med tanke på fjernvirkning (fra sjø) bør en benytte ikke-reflekterende materialer.</p> <p>Det er mye som kan gjøres ved farge- og materialvalg for fasadene, for å dempe inntrykket av byggets størrelse. I tillegg kan arkitektoniske grep for å bryte opp inntrykket av fasaden, bidra positivt. Elementer av tre i fasaden, kan gi et samspill med trær og terreng omkring, og bidra til at bygningsvolumene harmoniserer mer med landskapet. Større glassflater skal være «ikke-reflekterende», for å dempe fjernvirkningen samt for å unngå konflikt i forhold til båttrafikk på Sørfjorden. Bygningskroppene skal ha vegetasjon på tak.</p> <p>Foreløpig er dette sikret i bestemmelsene:  <i>«Hele fasader eller store flater med glass eller reflekterende materialer tillates ikke. En skal i størst mulig grad unngå reflekterende materialer. Enkelte vindu tillates. Bygningskroppen skal brytes opp og gis en materialbruk og utforming som gjør det minst mulig synlig fra omgivelsene. Spesielt skal fjernvirkning vektlegges. Bygningskroppene skal ha vegetasjon på tak.»</i></p> <p>I tillegg tilføyes følgende:  <i>«Tekniske installasjon som f.eks. nettstasjon, portalbygg, ventilasjonsavkast på tak skal utformes slik at det harmonerer med omgivelsene. Fargebruk skal tilpasses omliggende natur.»</i></p> <p>4. Delvis tatt til følge. Det er utarbeidet 3D-illustrasjoner, og etter offentlig ettersyn er disse supplert med grønne tak. Ettersom endelig utforming og materialbruk ikke er fastsatt, er ikke dette spesifisert i illustrasjonen. Det skal ikke etableres solceller på taket.</p>		X (3)	
--	--	--	---	--	-------	--



		forvaltningsmyndighet for automatisk fredede kulturminner og for Gamle Vossebanen som er omfattet av tiltaket.	5. Tatt til orientering. Det har vært dialog med Vestland fylkeskommune i planprosessen, og de har kommet med merknad til planforslaget.			
H13	Barn og unges representant Datert 15.12.2022 Dokumentnummer i saksinnsyn: 53	<p>1. Vurderingsgrunnlag i henhold til Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPR) vurderes som mangelfullt utredet. Det stilles spørsmål med hvordan hensyn til barn og unge er vektlagt i saken, opp mot andre hensyn som er betydelig mer beskrevet. Stiller spørsmål ved om det er gjort tilstrekkelige kartlegginger av tiltakets konsekvenser for barn og unge. Særlig med tanke på gårdsbarnehagens bruk av nærområdene og deres behov for trygg ferdsel, tilgjengelige uteområder og påvirkning av støy og støv i en anleggsfase som vil generere svært mye trafikk med bruk av store kjøretøy.</p> <p>Barnetråksøk og tilsvarende medvirkningsprosesser bør gjennomføres i samarbeid med barnehagen og eventuelt andre relevante parter (eksempelvis Rostadheimen bofellesskap). Dialog med og mellom parter som ivaretar ulike hensyn anbefales. Behovet for en tverretattlig befaring som også inkluderer berørte beboere og brukere av området, bør vurderes.</p> <p>RPR stiller krav til fysisk utforming og eventuelt fullverdige erstatningsareal. Dette er også momenter som må vurderes i lys av barnehagens behov for uteområder med tilstrekkelig størrelse og kvaliteter. Slike arealer bør ikke påvirkes negativt på en slik måte at bestemmelsene ikke ivaretas. Dette må gjelde for ulike formål og til ulike årstider. For eksempel vil det være uheldig om mulighet for aking og skilek reduseres.</p> <p>2. Merknader i tidlig fase har i liten grad omtalt barn og unges interesser. Innspill fra Vestland fylkeskommune og Statsforvalteren (da Fylkesmannen) kan leses som mer generelle kommentarer. Avhengig av nye merknader herfra, bør det vurderes å anmode om særlige innspill knyttet til barn og unges interesser. Eventuelt også fra Helsevernetaten.</p> <p>3. Planarbeidet viser i all hovedsak til bruk av tilkomstvei etter ferdigstilling av renseanlegget, mens hovedvekten av trafikk vil skje i en anleggsfase. Å etablere et så omfattende tiltak for dette formålet må vurderes i lys av hvilken påvirkning det vil ha for nærområdet og bruken av dette.</p> <p>4. Muligheten for å bedre tilgjengeligheten på eksisterende vei i en driftsfase og for anleggsbiler i byggefasen, for eksempel ved å endre og tilbakeføre tørrmur ved kulvert bør vurderes nærmere. Selv om vernehensyn kan utfordre dette, er det likevel vesentlig å se på muligheter som best mulig kan ivareta</p>	<p>1. Tatt til følge. Forslagsstiller har hatt dialog med grunneier, som også er barnehageeier, underveis i prosessen. Barnehagens bruk av området er kommet opp som tema, men er ikke beskrevet så detaljert som i barnehagens merknad til planarbeidet ved offentlig ettersyn.</p> <p>Plansaken er etter offentlig ettersyn supplert med mer informasjon om temaet. Det er gjennomført en kartlegging med barnehage og bofellesskap, og funnene er kartfestet og omtalt. Oppsummert blir det vurdert at den foreslåtte nye tilkomstveien til renseanlegget vil være den største påvirkningen fra planarbeidet. Denne veien skal etableres gjennom og tett opptil områder som brukes av barnehage og bofellesskap til tur og daglig aktivitet. Den nye tilkomstveien vil også brukes i anleggsfasen ved etalering av renseanlegget, og det er bl.a. store mengder med masser som må fraktes ut av anleggsområdet på denne veien. Det er sannsynlig at barnehagen og bofellesskapet får behov for å endre side rutiner som følge av tiltaket, og særlig i anleggsfasen.</p> <p>Det er avklart at det ikke er mulig med tilkomst via Garnestangen. Mer om dette i kommentar til planetaten punkt 1, og i uttale fra Vestland fylkeskommune 17.03.2023 med tilhørende kommentar fra forslagsstiller.</p> <p>Det er ikke funnet naturlige områder for erstatningsareal. Planområdet og nærområder består av areal som på ulike måter er verdifulle, og i størst mulig grad bør unngås å gjøre inngrep i.</p> <p>Det er vurdert at det kan være hensiktsmessig å etablere en voll og et gjerde mellom akebakken og ny tilkomstvei, dette er sikret som en mulighet i plankart og i bestemmelsene.</p> <p>Det skal etableres grøft eller fylling langs ny veg som blant annet vil fungere som en naturlig overgang mellom vegareal og sideareal/eksisterende vegetasjon. Der det er fjellskjæringer ned mot veg, skal det etableres gjerder for å forhindre fallulykker ned mot veg.</p>	X (1)	X (1)	

		<p>folkehelseperspektivet, naturmangfold, barn og unges oppvekstmiljø og trygg lek/ferdsel på kort og lang sikt. Forslag om å benytte mindre kjøretøy i driftsfasen bør følges.</p> <p>5. Trafikksikkerheten vurderes av barnehagen som særlig utfordrende i en anleggsfase ved foreslått ny tilkomstvei. Det stilles spørsmål ved om dette er tilstrekkelig vurdert i samarbeid med barnehage og øvrige brukere av området. Dersom ny tilkomstvei besluttes, må behov for fortau og andre avbøtende tiltak avklares. Herunder også krav til fullverdige erstatningsareal som vil ha en reell bruksverdi for barnehagen og andre. Dette vil gjelde både for tilkomstvei og for plassering av nytt renseanlegg i strandsonen.</p>	<p>Anleggsfasen må ses på som en separat sak, og i byggeperioden vil det for området Garnes og Garnesvegen uansett bli ulemper for beboere. Trafikksikkerhet vil være et svært viktig tema i anleggsfasen, i tillegg til tiltak ift. støy og støv. Det er etter offentlig ettersyn utarbeidet et notat for støyvurdering av anleggsfasen, og et notat for trafikksikkerhet i anleggsfasen. Disse notatene synliggjør mer av konsekvensene anleggsfasen vil ha på nærområdet, og avbøtende tiltak som bør vurderes i anleggsfasen.</p> <p>2. Tatt til orientering. Helsevernenheten har omtalt barn i forhold til sårbarhet mot støy i bygge- og anleggsperioden. Plan- og bygningsetaten har etterlyst mer informasjon om hvordan barn og unge bruker området i dag.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Tiltaket er nødvendig for å oppfylle krav fra Statsforvalteren i Vestland om høyere renhetsgrad før utslipp til sjøen. Det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet. Plansaken er supplert med mer informasjon etter offentlig ettersyn jf. svar til punkt 1.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Tilkomst til renseanlegget som i dag er vurdert og Bergen Vann har konkludert med at de ikke kan gå videre med en slik rammebetingelse. Mer om dette i kommentar til plan- og bygningsetatens fagnotat punkt 1.</p> <p>5. Tatt til orientering. Behov for fortau i permanent situasjon er vurdert i eget notat, som er vedlagt planforslaget. På bakgrunn av veiens begrensede trafikkmengde, og ettersom veien ikke er skolevei, er det vurdert at det ikke er behov for fortau. Det er vurdert at bevaring av kostbart sideareal (jordbruksareal) må vektlegges. Bymiljøetaten har deltatt i drøftingen om fortau, og aksepterer at det ikke planlegges for fortau.</p> <p>Trafikksikkerhet i anleggsfasen er kommentert i merknad fra Nils Magne Garnes punkt 5 b.</p>			
H14	Klimaetaten Datert 19.12.2022	<p>1. På grønne tak må det nyttas naturleg førekommande artar og ikkje artar med høg økologisk risiko jf. Fremmedartslista 2018 til Artsdatabanken.</p>	<p>1. Tatt til følge. Dette er blitt sikret i bestemmelsene.</p> <p>2. Tatt til følge. Det sikres i bestemmelsene at det skal</p>		X (1)	
					X (2)	

	<p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 63</p>	<p>2. Bygg og anlegg er planlagt plassert i nærleiken av sjø og det er viktig at ein planlegg for havnivåstigning, stormflo og bølgepåverknad fram mot 2100.</p> <p>3. Auka utslepp av klimagassar i atmosfæren gir klimaendringar og auka nedbygging av natur trugar naturmangfoldet. I tillegg verkar disse to prosessane saman og må difor også sjåast i samanheng. Kartlegginga av naturtypar i området er ikkje kartlagt etter anerkjend metode. Offentleg finansiert kartlegging av naturtypar skal gjerast etter «Natur i Norge»-metoden og resultat skal tilgjengeleggjerast i offentlege databasar. Tiltaket sine konsekvensar for klima og miljø skal vurderast etter Miljødirektoratet sin rettleiar <i>Veileder M-1941 Konsekvensutredningar for klima og miljø</i>.</p> <p>4. Denne saka rår både areal som er viktige med omsyn til karbonlager (myr, skog av høg og særskilt høg bonitet, beitemark) og areal som er viktige med omsyn til matsikkerheit (fulldyrka og overflatedyrka jord). Ved nedbygging av natur mistar me framtidig karbonlagringskapasitet, og blir såleis meir sårbare i møte med klimaendringane. Når ein byggjer ned karbonrik natur, som er tilfelle i denne saka, fører det til store klimagassutslepp. Klimaendringane trugar global matsikkerheit. I Noreg importerer me mange viktige matvarer. I 2020 var sjølvforsyningsgraden i Noreg på 40 % korrigerert for import av dyrefôr. I dette biletet er det svært viktig at Bergen kommune ikkje byggjer ned jordbruksareal, spesielt ikkje fulldyrka jord som er registrert med stor verdi.</p> <p>5. Vossebaneforskrifta opnar for å gje dispensasjon frå fredinga i tilfelle der det er naudsynt av omsyn til viktige samfunnsinteresser. Forstår at det er vanskeleg å utbetra dagens veg grunna kryssinga under freda jernbane, men vurderer at det å unngå nedbygging av matjord og karbonrik natur er av vesentleg samfunnsmessig betydning, jf. tredje ledd i § 4 i Vossebaneforskrifta, og det difor bør søkjast om dispensasjon frå fredingsforskrifta. Klimaetaten sitt innspel i saka er at omsynet til klima og miljø bør tilleggjast større vekt enn fredinga av Vossebanen og at ein bør unngå store inngrep i jordbruksareal og karbonrik natur for å sikra ny tilkomstveg.</p>	<p>etableres flomvoll/-mur mot framtidig havnivåstigning og stormflo inkl. havnivåstigning.</p> <p>3. Tatt til følge. I 2020 da kartleggingen ble igangsatt var det ingen krav til bruk av Miljødirektoratet instruks for kartlegging av naturtyper. Miljødirektoratets verktøy for oppdragsgivere for bestilling av kartlegging av naturtyper etter denne instruksjonen var heller ikke utviklet. I en overgangsperiode har det vært tillatt å kartlegge naturtyper på land etter DN-håndbok 13 metodikken. Fra 1. juni 2023 stenger Miljødirektoratet muligheten for å publisere nye naturtypedata som er kartlagt etter DN-håndbok 13. De kartlagte lokalitetene er sendt inn til Statsforvalteren for publisering.</p> <p>M-1941 var ikke den anerkjente metoden, verken for konsekvensutredning eller vurdering av konsekvenser, på det tidspunktet som vurderingen ble utført. Ettersom M-1941 er anerkjent metode i dag for konsekvensvurdering, kan rapporten i plansaken oppdateres etter denne metoden, ettersom metoden er mer tydelig på håndteringen av naturmangfoldets økosystemtjenester, som en kan inkludere og dermed komme inn på blant annet klimaregulering som etterspurt (sammenheng mellom nedbygging av naturmangfold og klimaendringer).</p> <p>4. Ikke tatt til følge. I denne saken er det flere viktige hensyn å ta i samme område. Renseanlegget må etableres for å sikre renere utslipp til sjø, og plasseringen av anlegget er gitt ut ifra dagens rørsystem i fjell. Når det gjelder registrert myr i området, ligger den i området hvor nytt renseanlegg er planlagt etablert, med tilkomst til rørsystem i fjell. Se i tillegg kommentar til Statsforvalteren i Vestland punkt 3.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. En er i utgangspunktet positiv til å vurdere tilkomst via Garnestangen, men dette forutsetter at kulverten utvides eller at en ny overgang/undergang etableres. Det har vært dialog med fredningsmyndighet for Gamle Vossebanen i prosessen, og en har ikke fått aksept for at det foreligger mulighet for å gi dispensasjon. Viser til uttale fra Vestland fylkeskommune datert 17.03.2023 med tilhørende kommentar fra forsklagsstiller.</p>			
H15	Kystverket	<p>1. Når det planlegges tiltak i, og ved sjø er det sentralt at sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet ivaretas. Tiltak</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er lagt til en bestemmelse som sikrer dette.</p>		X (1)	

	Datert 20.12.2022 Dokumentnummer i saksinnsyn: 64	i sjø som kan påvirke sikkerheten, ferdsele eller forsvars- og beredskapsinteresser kan være søknadspiktig etter havne- og farvannsloven § 14. Da det planlegges utlegging av ledninger i avsatt areal i sjø berører dette farledsareal som inngår i billeden Sørfjorden. Det vil da være Kystverket som skal vurdere søknad etter havne- og farvannsloven § 14.			
H16	Statsforvalteren i Vestland Datert 21.12.2022 Dokumentnummer i saksinnsyn: 67	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Statsforvalteren ser positivt på at kommunen nå planlegger for etablering av renseanlegg.</li> <li>2. Landbruksinteressene er blant de som blir mest berørt av ny vegløsning, med et permanent beslag av over 4 daa overflatedyrket og fulldyrket og av til dels stor verdi. Noe dyrket mark som blir avskåret av veitrase vil trolig gå ut av drift. De berørte gårdseiendommene 284/3 og 284/5 er relativt små, men arealene de forvalter av stor jordbruks- og kulturlandskapsverdi. Tradisjonell jordbruksdrift på brukene er begrenset, og supplert med annen næring på 284/3 og ved utleie til husdyrhold på 283/5. I seg selv er ikke jordtapet veldig stort, samfunnsgevinst av anlegget tatt i betraktning, men 4 daa er likevel halvparten av Bergens relative del av årlig, nasjonalt jordvernmål, regnet etter jordbruksareal i kommunen. Begge de berørte landbrukseiendommene må anses som sårbare ift. framtidig drift og skjøtsel, noe som vil kunne få konsekvenser for kulturlandskapet i området. Statsforvalteren vil derfor primært støtte Plan- og bygningsetatens spørsmål om vektingen av interessene i området, herunder landbruk, i forhold til gevinsten ved bygging av ny vei og bruk av større biler, når økt hyppighet på eksisterende tilkomst framstår som et alternativ og er anbefalt fra kommunens egen fagetat.</li> <li>3. Subsidiært vil Statsforvalteren peke på tiltak som kan minimere jordtap og driftsulempere ved bygging av ny vei. Traseen kunne med fordel skyves enda lengre mot utkanten av jordbruksarealene, bakkeplanering mot veiskulder kunne gjøre driftsforholdene lettere og arealutnyttelsen bedre, og nytting av overskudds- og jordmasser til bedring eller nydyrking av jordbruksareal i eller nær planområdet (f.eks. ved oppgradering av overflatedyrket jord i planområdet) kunne til en viss grad kompensere både jordtap og massebalanse i prosjektet. Den mest berørte teigen er dessuten delt mellom de to brukene, og det vil være driftsmessig fordel i at disse tilbakeføres og drives som en når man sanerer gammel veitrase.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til etterretning.</li> <li>2. Ikke tatt til følge. Det er vurdert at det ikke vil være mulig med tilkomst til renseanlegget via Garnestangen. For mer informasjon vises det til kommentar til 1. punkt i fagnotatet. Når det gjelder permanente inngrep i jordbruksareal er disse blitt redusert med ca. 1,9 daa. Mer om dette i kommentar til Nils Magne Garnes punkt 2b.</li> <li>3. Delvis tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er veiarealet gjort smalere og trukket lengre unna jordbruksarealene. For mer informasjon se kommentar til grunneier Nils Magne Garnes punkt 2 b.</li> </ol>		
H17	Vestland fylkeskommune, avdeling for Kultur og folkehelse (KFO)	1. Vestland fylkeskommune har 17.03.2023 hatt møte med plan- og bygningsetaten (PBE) i Bergen kommune. I møtet ble det diskutert alternative tilkomstvegar, som er omtalt i Bergen Vann sitt «Notat: Vurdering av alternativer for tilkomstvei»	1. Tatt til følge. Det er klargjort at Vestland fylkeskommune ville hatt innsigelse til et eventuelt endret planforslag, som hadde vist tilkomst via Garnestangen og et inngrep i Gamle Vossebanen. Det		

	<p>Datert 17.03.2023</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 76</p>	<p>datert 02.02.2023 (jf. saksinnsyn dokumentnummer 75). Tidlegare i prosessen har Vestland fylkeskommune vurdert at alt. A1 (ny tilkomstveg) er den beste løysinga når ein ser på konsekvensane for Gamle Vossabanen. Dei andre alternativa - alt. B (utviding av eksisterande undergang), alt. C1 (ny undergang) og alt. C2 (ny overgang) - utgjer ei vesentleg endring av og inngrep i jernbaneanlegget som er i strid med fredingsvedtaket, jamfør forskrift om fredning av Gamle Vossebanen. Dersom eitt av alternativa blir aktualisert, vil seksjon for kulturarv reise motsegn til planen.</p> <p>2. Det kan vere føremålstenleg å utgreie andre alternative løysingar for tilkomst som nemnt i møtet.</p>	<p>er også klargjort at Vestland fylkeskommune ville hatt en negativ innstilling til en dispensasjonssøknad som hadde omhandlet det samme.</p> <p>I tillegg til uttale 17.03.2023 vises det til møte avholdt mellom Vestland fylkeskommune, Bergen kommune v/plan- og bygningsetaten, Bergen Vann og plankonsulent 11.01.2024. Det ble i møtet lagt frem nye momenter i saken etter offentlig ettersyn (1. kartlegging av barnehage og bofellesskap sin bruk av området, 2. støyvurdering av anleggsfasen og 3. trafiksikkerhet i anleggsfasen). I møtet ble det videre diskutert handlingsrommet i forskriftsfredningen til Gamle Vossebanen, og om Vestland fylkeskommune har gjort en vurdering av dispensasjonsspørsmålet når det gjelder forskriftsfredningen av Vossebanen. I møtet ble det av Vestland fylkeskommune stadfestet at det i den dialogen de har hatt inn mot forslagsstiller og plankonsulent forut for offentlig høring, er indirekte gjort vurderinger av mulighetene for dispensasjon fra forskriftsfredningen. Grunnlaget for dette var at det tidlig forelå alternativ som viste utviding av dagens tilkomstvei under jernbanelinjen (Garnestangen). Nye momenter i saken, som omtalt i møtet 11.01.2024, endrer ikke på Vestland fylkeskommune sin innstilling i saken gitt i tilleggsuttale 17.03.202.</p> <p>Det ble i møtet 11.01.2024 (se dokumentnummer 108 i saksinnsyn), konkludert med at planarbeidet skulle gå videre med tilkomst via Garnesvegen, som vist i planforslaget som var på offentlig ettersyn.</p> <p>2. Tatt til orientering. Presiserer at det som ble diskutert i møtet, gjaldt å vurdere om en ved å fjerne hule eiker kunne justere veien mot sjø/nærmere bofellesskap (Rostadheimen).</p>			
H18	<p>Etat for landbruk</p> <p>Datert 08.08.2023</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 89</p>	<p>1. Ved en inkurie har ikke etaten gitt uttale til saken tidligere.</p> <p>2. Forholder seg til at den planlagte veien gjennom dyrket mark er eneste alternativ. Mener i utgangspunktet at den gamle veien burde kunne utvides noe og brukes, men ser at dette blir vanskelig blant annet pga. kulturminner.</p> <p>3. Støtter Statsforvalteren i at veien bør legges lengst mulig ut i kantsonen av dyrket mark, og at en eldre vei, som trolig blir overflødig, blir fjernet og opparbeidet til jordbruksareal. På dette viset blir tap av dyrka mark mindre.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering. Viser til fagnotatet punktet 1a og uttale fra Vestland fylkeskommune datert 17.03.2023.</p> <p>3. Tatt til følge. Det er siden offentlig ettersyn arbeidet med å minimere inngrepet som følge av den nye tilkomstveien, blant annet med tanke på jordbruk. For mer informasjon se kommentar til grunneier Nils Magne Garnes punkt 2 b.</p>			

	<p>4. Norsk landbruksrådgiving Vest sin beskrivelse av plan for flytting av jord og opparbeiding av ny, fulldyrka mark bør følges. Foreslår å tilføye i reguleringsbestemmelsene ang. matjordplan at arbeidet må følges opp av noen med jordfaglig kompetanse.</p> <p>5. Den planlagte nye veien må kunne gi bedre forhold Solneset gård. Gården har behov for bedre tilkomst for varetransport, dyretransport og eventuelt melkebil. Generelt må det legges best mulig til rette for at veien også kommer landbruket til nytte.</p>	<p>4. Tatt til følge. Det er fra før sikret i § 2.6 at plan for massehåndtering og flytting av matjord skal utarbeides av foretak/konsulent med jordfaglig kompetanse.</p> <p>5. Delvis tatt til følge. Forslagsstiller anser det i utgangspunktet som positivt dersom planforslaget kan bedre noen forhold for andre eiendommer, som tilkomst for brannbil og større landbrukskjøretøy. I merknadsmøtet 04.09.2023 (se dokumentnummer 86 i saksinnsyn) var tilbakemelding fra PBE at en åpen bom ikke vil fungere etter hensikten, og vil kunne gi risiko for uønsket trafikk gjennom området. Med bakgrunn i dette stilles det krav til at det skal etableres tiltaks om hindrer gjennomkjøring til Garnestangen i nord, eksempelvis en låst bom.</p>			
	<u>Fagnotat:</u>				
<p>Plan- og bygningsetaten (PBE)</p> <p>Fagnotat, datert 27.10.2022</p> <p>Dokumentnummer i saksinnsyn: 16</p> <p><a href="#">Link til fagnotat</a></p>	<p>1. <b>Vedtak</b></p> <p>Det legges følgende til grunn for det videre planarbeidet:</p> <p>a. Det må gjøres konkrete vurderinger av løsninger for drift av anlegget der eksisterende adkomstvei benyttes.</p> <p>b. Det må gjøres konkrete vurderinger i forhold til hvordan man kan ivareta eller flytte eksisterende bekkeløp og hvordan man kan få retablert natur som går tapt i forbindelse med</p>	<p>1. <b>Vedtak</b></p> <p>a. Tatt til følge.</p> <p>Det er gjort mer konkrete vurderinger siden 1. gangs behandling og offentlig ettersyn, men man har dessverre ikke funnet en løsning som tilsier at tilkomst kan løses via eksisterende adkomstvei Garnestangen.</p> <p>Eksisterende tilkomst går gjennom en kulvert under Gamle Vossebanen. Jernbaneanlegget inkl. kulvert er forskriftsfredet. Eksisterende kulvert er for smal og for lav for å ivareta tilkomst for større kjøretøy.</p> <p>Bergen Vann har vurdert bygging og drift av nytt renseanlegg uten ny tilkomstvei eller tiltak på jernbaneundergangen, men understreker sterkt at dette ikke kan anbefales. Se eget notat for mer informasjon om vurderingen (se dokumentnummer 75 i saksinnsyn).</p> <p>Angående vurdering av utvidelse av kulvert, og eventuelt etablering av ny kulvert/overgang ved siden av dagens kulvert, blir det vist til uttale fra Vestland fylkeskommune datert 17.03.2023 med tilhørende kommentar fra forslagsstiller.</p> <p>b. Tatt til følge.</p> <p>Det som her omtales som et bekkeløp i området, må</p>			

		<p>utbyggingen.</p> <p>2. <b>Byggehøyde</b></p> <p>a. Det åpnes for at tekniske installasjoner kan overstige regulert byggehøyde med 3,5 meter, uten at dette er illustrert i planforslaget.</p> <p>b. Det er ikke anledning til å legge inn slingringsmonn i illustrasjoner, de skal vise maksimalhøyde. Enten må det illustreres et bygg med byggehøyde på kote+20,5 moh. eller så</p>	<p>regnes som et vannsig og ikke en bekk. Observasjoner gjort på befaring i 2019 tilsier at det ikke er mye sildring i bekkeløpet, og det er lagt til grunn at den sildrer bare ved regnværsperioder. VA-rammeplanen viser et løsningsforslag med anleggelse av en avskjærende grøft i bakkant av renseanlegget, som tar imot vannet som kommer fra skråningen og leder vannet videre i en åpen grøft. Vannet ledes i stikkrenne under den nye tilkomstveien, og ut til sjø nedstrøms veien. Både oppstrøms og nedstrøms ny tilkomstvei går vannet i åpen grøft. Grøften er dimensjonert for den avrenningen som man kan forvente fra ovenforliggende arealer / nedbørfelt, pluss forventet fremtidig økning i nedbør grunnet klimaendringer (+40 %).</p> <p>Når det gjelder reetablering av natur, er det sagt i bestemmelsene at det «...ved inngrep i naturområder, skal areal revegeteres med stedegen vegetasjon/arter. Ved inngrep i kartlagte naturtyper, skal det revegeteres med vegetasjon/arter tilhørende naturtypen det gjøres inngrep i. Rene masser skal brukes i revegetering.»</p> <p>Prinsipp for revegetering, kan eksempelvis være at man lar arealet gro til på egen hånd eller ved hjelp av å plante trær. Masser som graves bort fra naturtyper/areal det gjøres inngrep i, skal tas vare på og legges tilbake etter inngrep er gjennomført, der det er mulig. Eventuelt skal jorden revegeteres på andre måter (frø, tilføring av planter og trær).</p> <p>Det legges til en bestemmelse som sikrer en «<i>plan for revegetering</i>»; «<i>Før igangsetting skal det foreligge en plan for revegetering av areal som blir berørt av tiltaket. Planen skal utarbeides av anleggsgartner eller andre med tilsvarende erfaring/kompetanse. Planen skal beskrive hvordan natur som går tapt i forbindelse med utbyggingen kan reetableres. Planen skal i tillegg beskrive hvordan areal som blir tilgjengelig når eksisterende renseanlegg fjernes kan revegeteres.</i>»</p> <p>2. <b>Byggehøyde</b></p> <p>a. Tatt til følge. Endelig plassering er ikke avklart. Det er lagt inn en illustrasjon i snittene.</p> <p>b. Tatt til følge. Det er rettet opp i illustrasjoner.</p>		X (1b)	
--	--	--	--	--	--------	--

<p>må det reguleres et bygg med byggehøyde kote +19,80 moh. Forholdet må rettes opp før innsending av 2.gangsbehandling.</p> <p>3. <b>Byggegrenser</b> Viser til at bestemmelsene åpner for at portalbygget kan oppføres utenfor byggegrense, men innenfor bestemmelsesområde #2, og at det åpnes for at murer, flomvoll, trapper, gjerder ol. tillates oppført utenfor byggegrensen i henhold til illustrasjonsplan. Plan- og bygningsetaten vurderer at bestemmelser som åpner for bygging utenfor byggegrenser ikke kan anbefales, særlig i et såpass sårbart område som dette. Forslagsstiller må vurdere de aktuelle bestemmelser og plankart på nytt.</p> <p>4. <b>Fjernvirkning renseanlegg</b> a. Anbefaler at det sikres at tekniske installasjoner har utforming og materialbruk som ikke blir dominerende i forhold til fjernvirkning.</p> <p>b. Anbefaler at det vurderes om grønne vegger i form av vegetasjon på eller langs veggene er hensiktsmessig for å redusere fjernvirkningen.</p> <p>5. <b>Folkehelse</b> Minner om kommunens målsetninger om at anleggsplasser skal være fossilfrie/nullutslipp, og ber om at dette utredes i det videre planarbeidet.</p> <p>6. <b>Håndtering av overvann og flom</b></p>	<p>3. <b>Byggegrenser</b> Ikke tatt til følge. Løsningen som er presentert legger opp til en skånsom utbygging, i den hensikt å minimere tiltak og fjernvirkning i dette sårbare og sjønære arealet. Byggegrensen er lagt rundt det konsentrerte utbyggingsområdet, og det er åpnet for enkelte tiltak nærmere sjø, avgrenset til det som er illustrert i illustrasjonsplanen. Bestemmelsesområdene avgrenser og spesifiserer tiltak. Alternativet er å utvide byggegrensen, og eventuelt utbyggingsområdet mot sjø, noe en tenker er mindre hensiktsmessig.</p> <p>4. <b>Fjernvirkning renseanlegg</b> a. Tatt til følge. Tekniske installasjoner tolker vi til å være tiltak om nettstasjon, portalbygg og ventilasjonsavkast på tak. I bestemmelsen som sikrer den estetiske utformingen, er det lagt til krav til fargebruk; «<i>Tekniske installasjon som f.eks. nettstasjon, portalbygg, ventilasjonsavkast på tak skal utformes slik at det harmonerer med omgivelsene. Fargebruk skal tilpasses omliggende natur.</i>»</p> <p>b. Tatt til følge. Porter etc. vil begrense mulighetene for å etablere større grønne vegger, og renseanlegget er avhengig av å ha vegger som kan demonteres. En vurderes det som lite hensiktsmessig å etablere grønne vegger. En vurderer at demping av fjernvirkning i utgangspunktet vil løses med farge- og materialvalg. Det vurderes som bedre med stedegen vegetasjon rundt, og i front av bygningsmasser. Følgende bestemmelse er tatt inn; «<i>Der det er mulighet skal det etableres hensiktsmessig vegetasjon rundt og i forkant av bygninger, som kan bidra til å dempe fjernvirkningen.</i>»</p> <p>5. <b>Folkehelse</b> Tatt til følge. Miljøkrav er i tidlig fase overordnet omtalt i miljøoppfølgingsplan (MOP) for prosjektet. MOP blir bearbeidet kontinuerlig, og miljøkravene vil bli mer konkretisert. I offentlige anskaffelser skal miljø vektlegges med minst 30 %.</p> <p>6. <b>Håndtering av overvann og flom</b></p>	<p>X (4a)</p> <p>X (4b)</p>
--	---	-----------------------------



Forslagstiller har ikke i dag konkludert om når vollen skal bygges. Ber NVE vurdere om det bør settes frem krav om at voll etableres før det nye bygget tas i bruk.

7. **Plan- og bygningsetatens samlede vurdering. Renseanlegg**  
Planområdet ligger i et uregulert LNF-område og i funksjonell strandsone ved Sørfjorden, mellom Osterøy og Arna. Foreslått tiltak bryter med KPA på en rekke områder. Etablering av renseanlegget er begrunnet i pålegg fra fylkesmannen (nå statsforvalteren). Etablerte tunneller og basseng tilsier at nytt anlegg må ligge i tilknytning til dagens renseanlegg. Ved å etablere sekundærrensing av avløpsvannet vil forurensing av sjø og havbunn forhindres eller reduseres. Samfunnsnyttien tilsier at renseanlegget kan anbefales så lenge nødvendige avbøtende tiltak iverksettes.
8. **Bakgrunn for foreslått ny gårdsvei. Avbøtende tiltak**
- a. Et større anlegg vil kreve hyppigere slamtømming. Ifølge planbeskrivelsen skal det hentes slam ved hjelp av større lastebil 2-3 dager i uken, men det i ROS-analysen opplyses at tømningen skal skje daglig.
- b. Stiller spørsmål om foreslått stigningsforhold (10 % på det bratteste strekket) på den nye veien er hensiktsmessig ut fra den størrelse på lastebilene som det legges opp til.
9. **Veilys**  
Anbefaler at det, i dialog med Stiftelsen Rostadheimen, utarbeides en lysplan som ivaretar stiftelsens behov for å trygge beboere og ansatte ved ferdsel til og fra institusjonen. «Lysstøy» må reduseres så mye som mulig, jf. nærheten til økologisk korridor.

Tatt til følge. Kan ikke se at NVE har uttalt noe spesifikt i forhold til dette temaet, men uavhengig av dette vurderes det som hensiktsmessig at flomvoll etableres sammen med anlegget. Dette vil bedre massebalansen i prosjektet noe, da man får gjenbrukt noe mer av massene internt i området, og ikke trenger å kjøre disse ut av området. Ordlyd for tiltak i bestemmelsesområde #1 er endret fra «kan» til «skal».

7. **Plan- og bygningsetatens samlede vurdering. Renseanlegg**  
Tatt til etterretning.
8. **Bakgrunn for foreslått ny gårdsvei. Avbøtende tiltak**
- a. Det var omtalt at slam skulle hentes 2-3 dager/ganger i uken. Informasjon i ROS-analysen om at tømningen skulle skje daglig var dessverre en feil. Etter at Bergen Vann har gjort en nærmere vurdering av fremtidig drift, ser man at det vil være mer korrekt å estimere henting 1-2 ganger i uken. Dokumentene kan justeres i henhold til dette til 2. gangs behandling.
- b. Tatt til følge. Bergen Vann har vurdert stigningsforholdene og funnet dem akseptable for den typen kjøretøy som skal ha tilkomst til renseanlegget. Stigningen er valgt for å minimere skjæringer og således redusere inngrep.
9. **Veilys**  
Tatt til følge. Det blir tatt utgangspunkt i at eksisterende belysning frem til Rostadheimen blir videreført. Det er fra før sikret prinsipp for belysning for tilkomstveien på strekningen videre frem til renseanlegget. Her skal lys i størst mulig grad unngås, og eventuelle nødvendige lys skal være sensorstyrt med bevegelsessensor. Grøfter kan markes med grus i tydelig kontrastfarge.

X (6)

<p>10. <b>Snumulighet for Rostadheimen</b> Forslått ny og utbedret kryssløsning for Rostheimen vurderes ikke som optimal i henhold til trafikkikkerheten og bør forbedres.</p> <p>11. <b>Kulturminneverdier</b> Behovet for å søke VLFK om dispensasjon vil falle bort dersom veien ikke legges i foreslått trasé.</p> <p>12. <b>Naturmangfold</b> PBE legger til grunn at dersom høringsparter har kommentarer til innholdet i naturmangfoldrapporten, fremlegges dette ved offentlig ettersyn.</p> <p>13. <b>Trær i planområdet</b> Inngrep i rotsonen kan resultere i at trærne kan tørke ut, noe som i så fall taler imot foreslått ny tilkomstvei. Dersom forslaget om veianlegg likevel opprettholdes, må aktuelle trær med sikringssone fremkomme på plankartet.</p> <p>14. <b>Riggområde</b> Riggområde på # 6 er vist nord for adkomstvegen til Rostadheimen, tett på boliger for sårbare personer, i randsonen til sårbare trær og i et kulturminneområde. Dette tilsier at riggområde# 6 bør utgå av planforslaget.</p> <p>15. <b>Sti og økologisk korridor i planområdet</b></p> <p>a. Kan ikke se at det er redegjort konkret for hvorvidt, og i så fall hvordan, barn og unge bruker planområdet i dag. Forholdet må redegjøres for før innsending av planmaterieill til 2.gangs behandling.</p> <p>b. Kan vanskelig anbefale inngrep som svekker vandringsmuligheter for vilt i planområdet. Før 2. gangs behandling må det også vurderes hvilke konsekvenser selve renseanlegget vil ha for den økologiske korridoren.</p>	<p>10. <b>Snumulighet for Rostadheimen</b> Tatt til følge. Løsning for tilkomstvei og avkjørsel til Rostadheimen er justert. Avkjørsel er lagt vinkelrett på den nye tilkomstveien, for å sikre frisikt. Avkjørsel til enebolig er i tillegg koblet på i samme område.</p> <p>11. <b>Kulturminneverdier</b> Ikke tatt til følge. Jf. planbeskrivelsen kapittel 6 har en i møte med Vestland fylkeskommune 01.10.2021 fått tilbakemelding om at de vil kunne tilrå dispensasjon for at kulturminnene (278202 og 279086) blir frigjort slik at ny tilkomstvei kan legges i planlagt trasé.</p> <p>12. <b>Naturmangfold</b> Tatt til orientering. Viser til merknad fra klimaetaten med tilhørende kommentar.</p> <p>13. <b>Trær i planområdet</b> Tatt til følge. Det er tatt inn hensynssone for naturmiljø på hule eiker med rotsoner. Hverken permanente eller midlertidige tiltak er planlagt innenfor hensynssonen. Eldre kirsebærtre antas å gå tapt som følge av at veien har fått en justert plassering i terrenget. Viser også til dialog som har vært med PBE rundt justering av vegtrasé, der de anbefaler at det plantes et voksent kirsebærtre som avbøtende tiltak, dersom ikke kirsebærtreet kan flyttes. Dette sikres allerede i stor grad gjennom § 2.1 Vegetasjon og terrengbehandling, og i nytt punkt § 2.12 Plan for revegetering.</p> <p>14. <b>Riggområde</b> Tatt til følge. Riggområde er nå foreslått på vestsiden av Garnesvegen og den nye tilkomstveien.</p> <p>15. <b>Sti og økologisk korridor i planområdet</b></p> <p>a. Tatt til følge. Se kommentar til Barn og unges representant 1. punkt.</p> <p>b. Tatt til følge. Rapport for naturmangfold er supplert med informasjon om dette.</p> <p>Etablering av ny veg og nytt renseanlegg vil redusere korridorens areal og korridorens bredde. Redusert areal vil svekke muligheten til dyr og fugler til å</p>	<p>X (10)</p> <p>X (13)</p> <p>X (14)</p>	<p>X (13)</p>	
--	--	---	---------------	--

<p>16. <b>Jordressurser, massebalanse og massehåndtering</b></p> <p>a. Ettersom det gir lavere klimagassutslipp, bør skjæringene bak nybygget fylles igjen. Det bør legges jord på fyllmassene som deretter beplantes med stedege planter, slik at man får reetablert det grønne preget.</p> <p>b. Bestemmelse ang. massehåndtering og flytting av matjord må tilføyes følgende punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avtale om levering til deponi skal dokumenteres</li> <li>• Tilførte masser må være rene, og tilfredsstillende krav til normalverdier, jf. forurensingsforskriftens kap.2.</li> </ul> <p>c. Veianlegget bør utgå av planforslaget for å gi en bedre massebalanse i prosjektet. Ber aktuelle landbruksmyndigheter om å gi en tilbakemelding på planforslaget i forhold til jordvern, flytting av masser og øvrige landbruksinteresser.</p> <p>17. <b>Klimagassberegning</b></p> <p>a. Det forventes at det etableres et så effektivt prosessanlegg som det er mulig å få til. I anlegget skal det være energigjenvinning (varme) fra avløpsvann og ventilasjonsluft. Anlegget sikres med et mobilt reservekraftverk. Det legges derfor til grunn at solenergi er vurdert og ikke funnet hensiktsmessig.</p> <p>b. Vi har gått gjennom innsendte beregninger og finner at spesielt for arealbruksendringer virker tallene å være urealistiske. Det er for eksempel ikke foretatt klimagassberegninger basert på nedbygging av kystmyren som er observert i planområdet, jf. vedlagt KU for naturmangfold. Også resultatet av klimagassberegningen tilsier at veien bør utgå. Beregningene må oppdateres før 2.gangs behandling av planforslaget.</p> <p>18. <u>Plan og bygningsetatens samlede vurdering. Veianlegg</u></p>	<p>bruke arealet til vandring og matsøk. Tiltakene vil føre til at det blir vanskeligere for dyr å vandre fritt, med det vil fortsatt være muligheter for dyr å vandre i retning sørøst-nordvest på østsiden og vestsiden av renseanlegget. Korridoren blir derfor ikke fullstendig fragmentert. Det vil også være mulig å krysse vegen på strekninger som ikke trenger gjerde som sikringstiltak.</p> <p>Det er sikret i bestemmelsene at det skal være fri passasje mellom fremtidig voll/mur og sjø, og at eventuelle gjerder rundt renseanlegget må etableres slik at de ikke hindrer fri passasje for ferdsel mellom sørøst og nordvest ved renseanleggets søndre hjørne.</p> <p>16. <b>Jordressurser, massebalanse og massehåndtering</b></p> <p>a. Tatt til følge. Viser til merknadsmøtet 04.09.2023 (se dokumentnummer 86 i saksinnsyn) der tilbakefylling av masser bak nytt anlegg ble satt opp som er premiss for videre arbeid. Fjerning av skjæringen i bakkant av bygget vil kunne være en fordel for den økologiske korridoren og for nær- og fjernvirkning. I tillegg vil grepet kunne gi fordeler for massebalanse inkludert redusert transportbehov av masser ut av området.</p> <p>b. Tatt til følge. Dette er tatt inn i bestemmelsene.</p> <p>c. Ikke tatt til følge. Se kommentar til punkt 1 i denne merknaden. Se ellers merknad fra Statsforvalteren i Vestland og kommentar til denne.</p> <p>17. <b>Klimagassberegning</b></p> <p>a. Tatt til følge. Anskaffelse av prosessentreprenør pågår og det stilles både krav til energieffektive prosesser og evalueres på energiforbruk og kjemikalieforbruk for å sikre et så effektivt anlegg som mulig. Informasjon om mobilt reservekraftverk stemmer ikke.</p> <p>b. Delvis tatt til følge. Klimagassrapportering er oppdatert inkl. nedbygging av kystmyr. Det er ikke funnet alternativer som tilsier at ny vei kan utgå.</p> <p>18. <u>Plan og bygningsetatens samlede vurdering.</u></p>	<p>X (16b)</p> <p>X (16 a)</p> <p>X (16 b)</p>		
--	---	--	--	--

Kan ikke anbefale forslaget til veianlegg slik det foreligger, og oppfordrer til å vurdere om det er mulig å bruke en vanlig lastebil og/eller helikopter i bygge- og anleggsfasen, og i driftsfasen kombinere bruken av en mindre og en større slamsugingsbil på tømmingstidspunkt.

#### Veianlegg

Ikke tatt til følge. Se kommentar til punkt 1 i denne merknaden.

## Endrings skjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<p>1. Ny tilkomstvei er redusert fra 4,5 til 4,0 meter i bredden, veien er ved påkobling fra Garnesvegen lagt i eksisterende avkjørsel, veien er videre nordover justert mot øst, og man har minimert påvirkning av skjæringer og fyllinger. I plankartet gjelder dette V2, V3 og f_V4 og tilhørende sideareal. (P4)</p> <p>2. Midlertidige bygge- og anleggsområder er justert/lagt til. I plankartet gjelder dette #7-8 og #11-13. (P4)</p> <p>3. Det er lagt inn et bestemmelsesområde #6, som åpner for at det kan etableres en voll mot akebakke. (P5, H13)</p> <p>4. Det er lagt inn hensynssone for grønnstruktur (H540) rundt hule eiker, inkl. rotsoner. (H03, fagnotat punkt 13)</p> <p>5. Avkjørsel til Rostadheimen justeres, slik at den kommer mer vinkelrett på vei. Gjelder V5 på plankartet. (Fagnotat punkt 10)</p> <p>6. Riggområde er flytte til vestsiden av Garnesvegen/ny tilkomstvei. Gjelder #7 på plankartet. (Fagnotat punkt 14)</p>	<p>1. Det er sikret at; «Innenfor #7 kan det etableres riggplass og midlertidig omkjøring.» (P4)</p> <p>2. Det er sikret at; «Det kan i området etableres en voll mot akebakke Det kan etableres gjerde innenfor bestemmelsesområdet.» Gjelder bestemmelsesområde #6. (P5, H13)</p> <p>3. Det er sikret at; «H540 omfatter to hule eiker og tilhørende rotsoner. Det skal som hovedregel ikke utføres inngrep eller graving i eiketrærnes rotsoner. Ved nødvendige tiltak skal trepleier konsulteres og anbefalte avbøtende tiltak gjennomføres.» (H03, fagnotat punkt 13)</p> <p>4. Det er sikret at; «Før oppstart av bygge- og anleggsarbeid skal fremmede arter kartlegges. Ved funn av fremmede arter som spres ved massehåndtering, må det lages en plan for håndtering av massene som er infisert med slike arter. Fremmede arter håndteres etter Forskrift for fremmede organismer. Tilførte masser må ikke være infisert med fremmede arter. På grønne tak må det brukes naturlig forekommende arter og ikke arter med høy økologisk risiko jf. Fremmedartslista. Tilførte masser må være rene, og tilfredsstillende krav til normalverdier, jf. forurensningsforskriftens kap. 2.» (H03, H14, fagnotat punkt 16b)</p> <p>5. Det er sikret at; «Det skal etableres tiltak, som låst bom, som hindrer gjennomkjøring til V1.» V1 er kobling mot Garnestangen i nord. (H03)</p> <p>6. Bestemmelse til støy, støv og vibrasjoner i anleggsperioden spisses; «For bygge- og anleggsfasen skal følgende retningslinjer og standarder følges: T-1442 og M-2061 for støy, T-1520 for støv og NS8141 for vibrasjoner og støt i byggverk.» (H06)</p> <p>7. I tillegg til jernbaneskinnene skal planovergangen kontrolleres, slik at eventuelle nødvendige avbøtende reparasjoner også omfatter planovergangen og ikke kun skinnene. Bestemmelse har fått noe ny ordlyd; «Det skal i samråd med fagkyndig utarbeides en plan for jevnlig kontroll av jernbaneskinnene og i planovergangen med underbygning, ballast og lemmer (innenfor båndleggingssone H730_2) gjennom anleggsfasen. Avbøtende tiltak for å hindre forringelse av skinnene og planovergangen som følge av tiltaket, skal vurderes før anleggsfasen starter opp, samt fortløpende underveis i anleggsfasen. Nødvendige tiltak skal iverksettes fortløpende. Før ferdigattest skal jernbaneskinnene og i planovergangen kontrolleres av fagkyndig, og nødvendige avbøtende tiltak for permanent situasjon skal gjennomføres.» (H07)</p> <p>8. For etablering av flomsikring i form av en voll/mur mot sjø, endres ordlyden fra <i>kan</i> til <i>skal</i>. Det presiseres at det ved sikring mot stormflo</p>	

	<p>gjelder stormflo <i>inkludert havnivåstigning</i>. «Innenfor bestemmelsesområdet skal det etableres en voll/mur mot sjø, for å sikre tunnelportal mot stormflo inkludert havnivåstigning og fremtidig havnivåstigning. Voll/mur skal ha høyde på minimum k+3,20 moh. og maksimum k+3,40 moh.» (H08, H14, fagnotat punkt 6)</p> <p>9. Det er sikret at; «Der det er mulighet skal det etableres hensiktsmessig vegetasjon rundt og i forkant av bygninger, som kan bidra til å dempe fjernvirkningen.» (H09, fagnotat punkt 4b)</p> <p>10. Nytt punkt om opplysningsplikt om søknadsplikt ved tiltak i sjø; «Tiltak som utlegging av ledning, bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i sjøområdet krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Søknad må sendes Bergen Havn Farvannsforvaltning IKS og Kystverket i god tid før tiltak iverksettes.» (H10, H15)</p> <p>11. Nytt punkt om plikt ved tiltak i sjø; «Dersom en finner skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminner, skal Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum v/Museum Vest varsles jf. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner. Dersom kulturminner på sjøbunnen kan bli berørt av tiltaket, må arbeidet under vann straks stoppes, og ikke tas opp igjen før museet har undersøkt og eventuelt frigitt området.» (H11)</p> <p>12. Det er sikret at; «Tekniske installasjon som f.eks. nettstasjon, portalbygg, ventilasjonsavkast på tak skal utformes slik at det harmonerer med omgivelsene. Fargebruk skal tilpasses omliggende natur.» (H12, fagnotat punkt 4a)</p> <p>13. Det er sikret at; «På grønne tak må det brukes naturlig forekommende arter og ikke arter med høy økologisk risiko jf. Fremmedartslista.» (H14)</p> <p>14. Det er sikret at; «Før igangsetting skal det foreligge en plan for revegetering av areal som blir berørt av tiltaket. Planen skal utarbeides av anleggsgartner eller andre med tilsvarende erfaring/kompetanse. Planen skal beskrive hvordan natur som går tapt i forbindelse med utbyggingen kan reetableres. Planen skal i tillegg beskrive hvordan areal som blir tilgjengelig når eksisterende renseanlegg fjernes kan revegeteres.» (fagnotat punkt 1b)</p> <p>7. Det er sikret at «Eventuelle gjerder rundt bygget må etableres slik at de ikke hindrer fri passasje ved renseanleggets søndre hjørne, for ferdsel mellom sørøst og nordvest.» (Fagnotat punkt 15b)</p> <p>15. Det er sikret at; «Det skal sikres fri passasje mellom voll/mur og sjø.» (Fagnotat punkt 15b)</p> <p>16. Det er sikret at; «Terrenget skal tilbakefylles i bakkant av renseanlegget.» (Fagnotat punkt 16a)</p> <p>17. Det er sikret at «Avtale om levering til deponi skal dokumenteres» (Fagnotat punkt 16b)</p>	
--	---	--

## Merknadskart offentlig ettersyn

