



## Merknadsskjema – planoppstart strategisk planprogram / offentlig ettersyn


<b>Plannavn</b>	Strategisk planprogram Åsane sentrale deler
<b>Arealplan-ID</b>	66290000
<b>Saksnummer</b>	201823981 (doculive)
<b>Utarbeidet av</b>	PBE Byplan, kommuneplanseksjon
<b>Sist revidert</b>	11. februar 2022

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Kommunens kommentar
1	<p><u>Private merknader:</u> Frøydís Bertelsen</p> <p>19. juni 2020</p> <p>Dok nr 43</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åsane har lite å by på når det gjelder parker og grøntområder.</li> <li>• Er det nok med en grusvei rundt et vann, noen runde steiner plassert langs veien et lite stykke, kalle det en helsesti, og så glemme resten?</li> <li>• Turveien rundt Liavatnet preges av dårlig vedlikehold, bosset flyter og elendig belysning.</li> <li>• Dårlig vanngjennomstrømning og mye søppel/fugleekskremitter gjør vannet lite fristende både å bade og fiske i.</li> <li>• Liaparken har et stort potensial; så oppfordringen til kommunen blir: Hva med å gi oss en ordentlig helsesti, og en park å bli glad i.</li> <li>• Trenger flere sykkelstier, slik som den som er laget på Salhusveien. Den bør fortsette til Salhus.</li> </ul>  <p>Lite parkpreg rundt turveien Helsebringende? Vann til ankene Is og glatt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bypark med gode gangveier er foreslått, samt tilrettelegging i grøntområder og grønne korridorer langs vannkanaler</li> <li>• Gjennom satsing på blå og grønne strukturer er slik oppgradering foreslått</li> <li>• Vi foreslår en sammenhengende parkkorridor fra Liavatnet via Forvatnet og videre over C-tomten.</li> <li>• Sykkelveien planlegges i første omgang til Støbotn, men dette er utenfor planområdet. Bedre forhold for gange og sykling er prioritert i planprogrammet.</li> </ul>
2	<p><u>Tor Einar Bjørkås</u></p> <p>15. juli 2020</p> <p><u>Dok nr 48</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener at grønne lunger og parker er fullstendig uteglemt i området rundt Myrdal.</li> <li>• Foreslår at Bergen kommune eksproprierer et ubebyggt grøntareal på 8 dekar på eiendommen gnr. 188 bnr. 11 (Myrdalsvegen 147) til park med rekreasjonsmuligheter for folk i alle aldre. Vedtatt næringsbygg på denne eiendommen må vike for i sikre det siste grønne arealet i området.</li> <li>• Mener det er et sterkt ønske hos hele sameiet Elvebredden 1 på Myrdal å få opparbeidet dette 8 dekar store arealet til park.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deler av dette arealet er regulert til grønnstruktur. Dette er en nyere reguleringsplan, og området er fortsatt under bygging. Området er ellers prioritert til boligbygging og idrett, og ligger tett på torget ved kulturhuset. Det er kort veg til naturområder.</li> <li>• Planprogrammet legger ikke opp til endring for dette arealet</li> </ul>

3	<p><u>Jannicke Moldøen Blåsternes</u> 30. august 2020 <u>Dok nr 51</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker tilrettelegging i området Laberg. Også skogsturvei fra Toppe gartneri til Myrdal; med lys og asfalt slik at den kan benyttes hele året. En lyssatt, bilfri vei over fjellet hadde fått flere foreldre til å sende ungene av gårde på sykkel.</li> <li>• Ser gjerne at det legges et lokk over motorveien, og etablerer mer torg og småbyfølelse i Åsane.</li> <li>• Vannveiene i Åsane sentralt bør utvikles. Hva med kajakkutleige, organiserte turer i kombinasjon med handel og lunsj?</li> <li>• Mener Åsane bør bli tilgodesett med langt mere midler enn det har blitt gjort til nå. Det virker ikke å være en korrelasjon mellom kommunens bruk av midler og størrelsen på bydelen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Området Laberg og turveien er utenfor planområdet. Men turvei fra Ulset til Toppe er omtalt i kap 2.2.2.</li> <li>• Utfordringer for hovedvegssystemet og vann er viktige hovedgrep i dette planprogrammet. Torg er viktig element i planen, samt et finmasket gangnett og aktive fasader på gateplan.</li> <li>• Elven er prioritert, og reetablering og gjøre den mer tilgjengelig også.</li> <li>• Planens intensjon er mellom annet å sikre de offentlige interessene, slik at innbyggerne har gode kvaliteter selv om bydelssenteret vokser.</li> </ul>
4	<p><u>Kjell Havre</u> <u>Storåsen 47, Nyborg</u> 14. juli 2020 <u>Dok nr 47</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bor på Storåsen 260 m fra E39, men opplever likevel at trafikkstøyen fra E39 er sterk og langt over støygrensene i rushet.</li> <li>• Foreslår å heve jordvullen ved E39 slik at det ikke blir optisk sikt, eller bedre å få lagt et lokk over E39 for strekningen ved Åsane storsenter. Det kan anlegges park med badeland/lekepark og enkel boligbygging på lokket.</li> <li>• Foreslår å tilrettelegge for å kunne padle på kanalene/elvene mellom Liavatnet og tilhørende vann. Strukturen ligger der i dag, men må utbedres.</li> <li>• Ta vare på underjordisk bunker (krigsminne-ID 213087) som ligger på Storåsen 45 (gnr. 190 bnr. 116). Bunkeren kan bli en attraksjon og kan brukes i undervisningssammenheng.</li> <li>• Bygge allerede regulert gangvei fra Storåsen til Åslia på gnr. 190 bnr. 116 (se kart under). Gangveien vil gi redusert gåtid til bussterminalen, Åsane storsenter, SFO og barneskole.</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støy fra E39 er et kjent problem, og vi anbefaler at veien på lang sikt må legges om.</li> <li>• Å heve støyvullen vil trolig ha liten effekt for slike avstander.</li> <li>• Det anbefales bypark</li> <li>• Det anbefales å gi mer plass til vann, noe som innebærer bedre tilrettelegging, tilkomst og reetablering av vannspeil som i dag ligger i rør.</li> <li>• Kulturminner er kartlagt, og det er mange krigsminner i Åsane. Byantikvaren har egen forvaltningsplan. Krigsminner er ikke omtalt i planprogrammet.</li> <li>• Gjeldende plan her er gammel. Gangvegen er ikke regulert, men er skilt ut som en egen eiendom i privat eie. Dette er sammenfallende med tiltak 3.19 i gangekartleggingen. Det anbefales at tiltakene fra gangekartleggingen gjennomføres.</li> </ul>
5	<p><u>Bjørn Tore Hjetland</u> 31. juli 2020 <u>Dok nr 50</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygge en miljøtunell over E39 som binder sammen sentrumsområdet med C-tomten. Verdien og potensialet til C-tomten blir mangedoblet om den knyttes til sentrumsområdet.</li> <li>• C-tomten kan nyttes til servicenæringer, boliger, studentboliger, hotell, park, lek; kanskje høgskulens lokaler i Åsane kan flyttes hit. Pga. høy kommunal eierandel vil sosial boligbygging også kunne være aktuelt.</li> <li>• Kanskje en ny arkitektkonkurranse med grunnlag i det strategiske planprogrammet kunne være en god idé? ... med formål å løfte kommunens gode intensjoner for Åsane sentrale deler enda et hakk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi forslår gangforbindelser over E39, og det jobbes videre med utvikling av C-tomten.</li> <li>• Ja, det foreslås at en del av nordre C-tomten inngår i bypark, og at midtre og søndre del bygges ut og ny vannkanal etableres som erstatning for Dalaelvens løp i rør under motorveien.</li> <li>• Ja, en ny arkitektkonkurranse vil være aktuelt.</li> </ul>

6	<u>Kristin Jacobsen Leganger</u> 13. mai 2020 <u>Dok nr 35</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veldig viktig at SPP sikrer det estetiske, og ikke lar store utbyggere herje fritt.</li> <li>• Horisont og Myrdal er skrekkeksempler på byggeprosjekt som er høye, tette og trange, men markedsført som «grønne» prosjekt. Prosjektet ser fine ut på tegnebrettet, men betongen dominerer det faktiske resultatet.</li> <li>• Det som er igjen av grønne areal i sentrale Åsane må tas vare på. Det grønne arealet mellom Myrdal og Prestestien må sikres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPP skal sikre den overordnede strukturen som kan gi grunnlag for gode løsninger for den videre utbyggingen.</li> <li>• Det er delte meninger om dette, og området er fortsatt ikke ferdig. Men variasjon og mangfold er viktig. Videre planprosesser må ta stilling til dette. Strategi Arkitektur+ er førende.</li> <li>• Det anbefales å oppgradere korridorer og etablere en bypark. Området Myrdal-Prestestien er utenfor planområdet, og det foreslås ingen endringer her. Sikret i kommuneplanen.</li> </ul>
7	<u>Inger og Erling Lingjerde</u> 17. juli 2020 <u>Dok nr 49</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anmoder om at området mellom Horisont/Elvebredden og Vestlandshallen ikke blir bebygget, men blir park.</li> <li>• Parken bør utformes med spaserveier, benker og bord, beplantning og bruksplen, og gjerne med bocciabane og minigolf.</li> <li>• Siden det ikke eksisterer gjesteparkering i området, bør det vurderes bygget et parkeringsanlegg på 1-2 etasjer under parkanlegget.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se også innspill nr. 2</li> <li>• Deler av dette arealet er regulert til grønnstruktur. Dette er en nyere reguleringsplan, og området er fortsatt under bygging. Området er ellers prioritert til boligbygging og idrett, og ligger tett på torget ved kulturhuset. Det er kort veg til naturområder.</li> <li>• Gjeldende plan har føringer for parkering.</li> </ul>
8	<u>Ina Røen Minde</u> 8. april 2020 <u>Dok nr 24</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åsane mangler gode turområder for barnefamilier.</li> <li>• Åstveitskogen bør tilrettelegges med gruslagte gangstier, benker, gapahuker og bålplasser for å gjøre skogen tilgjengelig og attraktiv for barnefamilier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Et av hovedgrepene i planen er å prioritere blågrønne strukturer for å skape attraktive og aktive byrom og grønne områder. Tilnærmingen er at det er tilrettelegging for tur og aktivitet som er mangelfull.</li> <li>• Åstveitskogen er utenfor planområdet. Kommuneplanen har føringer for dette området.</li> </ul>
9	<u>Daniel Rosnes</u> 28. mai 2020 <u>Dok nr 37</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er helt essensielt å få på plass et lokk over motorveien. Et hvert forsøk på å forbedre Åsane bydelssenter uten lokk er amputert.</li> <li>• Lokket blir lagt med en rundkjøring i hver ende; rundkjøring ved bussterminalen og ved gamle Ikea.</li> <li>• Veien gjennom Åsane senter og Åsamyrane blir erstattet med sykkelveier.</li> <li>• Åsane terminal flyttes til nordenden av C-tomten for å gi terminalen en mer sentral plassering.</li> <li>• C-tomten opparbeides til park, og Dalaelven legges om til å gå igjennom hele C-tomten.</li> <li>• Det må opparbeides nye muligheter til å gå gjennom skogen mellom Myrdal og Myrdalskogen.</li> <li>• Det burde opparbeides en skikkelig tursti langs Dalaelven fra Liavatnet frem til turstien i Prestestien, gjerne også videre langs elven utenfor dette planområdet.</li> <li>• Foreslår utover dette en rekke endringer av veisystemet og plassering/lokalisering av veikryss og bomstasjoner.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi foreslår omlegging av hovedvegsystemet.</li> <li>• Se svar over</li> <li>• Vi foreslår flere kortere vegstrekninger på lokalvegnettet som prioriterte for gange, sykkel og kollektiv.</li> <li>• Vi tenker at å til rette legge for at bussene kjører gjennom sentrum kan være et godt grep, og at bybanestoppene kommer sentralt. Sentrumsområdet er for dårlig betjent i dag. Det er ikke ønskelig å ha et stort asfaltert terminalområde i sentrum.</li> <li>• Vi foreslår nordenden av C-tomten og videre til Forvatnet som bydelspark, samt opparbeide Dalelven gjennom hele C-tomten.</li> <li>• Dette er et tiltak 2.14 i gangekartleggingen, og anbefales gjennomført.</li> <li>• Dette inngår i det som foreslås. Innspillet sendes videre til Bymiljøetaten.</li> <li>• Det foreslås nye løsninger for både lokalvegnett og hovedvegnett i planforslaget, samt omprioritering for gange, sykkel og kollektiv.</li> </ul>
10	<u>Jørn Helge Solheim</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åsane bydel har i mange år hatt for få arbeidsplasser i forhold til innbyggertallet. Foreslår at flere næringer og kommunale-/offentlige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi håper at planforslaget vil bidra til at flere næringer finner det attraktivt å lokalisere seg til Åsane.</li> </ul>

	<p><u>24. juni 2020</u></p> <p><u>Dok nr 45</u></p>	<p>arbeidsplasser blir lokalisert til Åsane.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvorfor ikke lokalisere deler av Haukeland sykehus i Åsane; de delene av sykehuset som skal betjene befolkningen nord for Bergen sentrum?</li> <li>• Er du utdannet innen økonomi, IT eller jurist er det nesten ikke jobber å finne i bydelen. En utbygging av kontorarealer i bydelen vil kunne bøte på dette.</li> <li>• Et problem i dag er at mange må passere bomringen for å komme til Åsane terminal. Når man først har betalt bompenger, hvorfor skal man da stoppe på Åsane terminal hvor det ikke er parkeringsplasser uansett?</li> <li>• For å få arbeidsreiser over på kollektivtrafikk, må det bli hyppigere avganger og kortere reisetid både til sentrum, men også til de store arbeidsplassene sør for byen.</li> <li>• Det trengs flere ekspressbusser og bedre kollektivtilbud inn til Åsane terminal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En interessant ide - se svar over.</li> <li>• Ja, i planen pekes det på at sentrumsområdene må utvikles flerfunksjonelt og få en bedre balanse mellom ulike arealformål. Dette inkluderer mer kontorlokaler.</li> <li>• Innfartsparkering er bare kort nevnt i denne planen, men jobbes med i bybanereguleringen. Men utredninger viser at sentrumsareal normalt er for verdifullt til å bruke til innfartsparkering.</li> <li>• Ja, vi har hatt god dialog med fylkeskommunen og Skyss i planarbeidet. Bybanen vil få en viktig rolle til/fra sentrum, men det vil likevel være behov for ekspressbusser, og særlig til store arbeidsplasser i sør, som for eksempel Haukeland</li> <li>• Dette er en oppgave som Skyss jobber med – tilbud og etterspørsel må være mest mulig i balanse.</li> </ul>
11	<p><u>Vidar Sætre</u></p> <p><u>7. mai 2020</u></p> <p><u>Dok nr 31 og 32</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen bør fokusere spesielt på målsettingen i SPP om å utforme et overordnet plangrep for kollektiv- og veisystemet.</li> <li>• Det bør planlegges for flere bybanestopp sør for bussterminalen i Åsane, siden Søre Åsane har gode forfettingsmuligheter.</li> <li>• Større blågrønne strukturer må plasseres i nærområdene til Dalaelven, Forvatnet og Liavatnet.</li> <li>• Dagens elveføring under motorveien er til hinder for å åpne blågrønne strukturer i sentrumsområdet. Hindringen kan løses på to måter: 1) Legge elven over det åpne arealet mellom Arken og det opprinnelige Åsane storsenter, eller 2) Legge elven øst for motorveien og kombinerer dette med en park på C-tomten.</li> <li>• Dagens motorvei bør senkes mellom Hesthaugveien og Forvatnet for å fjerne trafikkstøy, og gjøre det enkelt å legge gang- og sykkelveier og hovedveier over motorveien.</li> <li>• Bussterminalen og bybanestoppet bør vurderes flyttet til C-tomten.</li> <li>• Bygge tak over næringsområde langs Litleåsveien for å støyskjerm boligområdene i Åmundsdalen, Åmundssvingen og Fossane.</li> <li>• Det må også sikres gode sykkelløsninger for de som ikke skal til selve senteret; dvs. gode sykkelforbindelser både øst-vest og nord-sør.</li> <li>• En gang- og sykkelovergang mellom Salhusveikrysset og Ikea over mot Gullgruven må prioriteres.</li> <li>• Det må utrede gode ringbusstraseer for sentrale Åsane.</li> <li>• Flere busstraseer bør utredes nærmere: 1) Øvre Myrdalsskogen – Spondalen/Haukedalen 2) Åmundsdalen – Åslia med tilknytning til Storåsen 3) Liagavlen – Øvre Langarinden/Liastølen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, det har vi gjort.</li> <li>• Dette ligger til bybaneplanen. Antall stopp og plassering er nøye vurdert.</li> <li>• Ja, dette er viktig del av plangrepene vi foreslår.</li> <li>• Ja, vi har foreslått å bruke C-tomten. Det er muligheter for å se på utfyllende løsninger i framtiden, når motorvegfunksjonen er borte</li> <li>• Vi foreslår å legge om hovedvegsystemet. Det må dessverre komme litt fram i tid.</li> <li>• Dette er vurdert, men anbefales ikke</li> <li>• Dette er utbygde områder, og lovens støykraft gjelder.</li> <li>• Dette er viktige premisser i både kommuneplan og planprogrammet. Reguleringsplan for bybanen tar med sykkelrute nord-sør, samt viktige påkoblinger mot nye holdeplasser.</li> <li>• Det pekes på det svært mangelfulle antall kryssinger over E39 i planprogrammet, og løsninger for dette må følges opp i kommende reguleringsplaner. Det jobbes også med dette som et Miljøloftprosjekt.</li> <li>• Det er Skyss som planlegger dette, og det er gjennomført samarbeidsmøter for å diskutere muligheter og utfordringer i busstilbudet.</li> </ul>

12	<u>Ørjan Øijord</u> <u>24. juni 2020</u> <u>Dok nr 44</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er bratt opp fra Liakroken til Liarinden. Det hadde kanskje gått an å lage en mindre bratt gangvei fra busstoppet ved Liakroken/Liarinden opp til fellesgarasjen i Nordre Liarinden borettslag, videre i plenen og i skogen til Li skole.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette er i randsonen for planområdet. Innspill sendt videre til Bymiljøetaten, da det er lokalisert utenfor gangekartleggingen.</li> </ul>
13	<u>Rexir Holding AS</u>  <u>14. juli 2020</u>  <u>Dok nr 46</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rexir eier areal som de ønsker skal være positive bidrag i byutviklingen for Åsane sentrale deler.</li> <li>• Vurderer at en byutvikling på de tre eiendommen som Rexir eier sentralt i Åsane vil ligge godt innenfor gangavstand til 2 bybanestopp/kollektivknutepunkt.</li> <li>• En utbygging for Blokkhaugen/Myrdal (blå stjerne på kartet under) vil kunne få et grønt preg med grøntkorridorer ut mot turløyper, ha bilfrie arealer og ha funksjonelle fellesarealer, samtidig som det ligger sentralt.</li> <li>• Rexir og Haraldplass Diakonale Stiftelses Tryggbo-konsept er en form for omsorgsboliger som kan sammenlignes med Bergen kommune sin satsing på Omsorg pluss-boliger. Saurås (gul stjerne på kartet under med illustrasjon ved siden av) vurderes som egnet til formålet. Rexir ønsker å utvikle Saurås som et konseptprosjekt for senior- og omsorgsboliger med hjelpetjenester i Åsane bydel som et alternativ til institusjonsomsorg.</li> <li>• Brurabykset (lilla stjerne på kartet under) vil kunne sikre håndverks- og entreprenørbedrifter lett tilgjengelige arealer som er avsatt til lagring og lettindustri.</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Lilla; Dette planforslaget er avvist tidligere. Området er marginalt. Området var i sin tid aktuelt knyttet til trase for E39 i KDP. Dette er en løsning som ikke lenger er aktuell.</li> <li>• Blå stjerne; Dette er grønnstruktur i KPA2018, som er førende for SPPÅ.</li> <li>• Gul stjerne; Området er avsatt til landbruk/natur/fritid (LNF) i KPA 2018.</li> <li>• Lilla stjerne; Areal i ytre fortettingssone ved Salhusvegen; Strategisk planprogram angir ikke utvikling i dette området, og initiativ må avklares på lavere plannivå, noe som ble gjort i 2017.</li> </ul> <p><u>Sak 201702123 utdrag fra PBE sitt svar i notat fra oppstartsmøte (dok5):</u>  <i>Tomten innsnevres av byggegrenser langs vei og elv. Det er ikke anledning til å justere grensen mellom formålet I/L og friområde og LNF-område avsatt i KDP. Området er preget av vassdrag og myr, og det vil kreves større terrenginngrep for etablering av et næringsområde på aktuell eiendom er marginal. Dette gjelder både etter en vurdering av begrensningene på tomten, i tillegg til forslagsstillers ønske om å legge til rette for forretningsformål med arealkrevende varehandel. Ifølge KPA pkt. 16 kan arealkrevende varehandel kun etableres innenfor senterområder og IKL-områder med god tilknytning til transportsystemet. Nye anlegg for arealkrevende varer må ha god kollektivdekning. Dette området faller ikke under de kriteriene.</i></p>
1	<u>Høringsinstanser:</u> Vestland fylkeskommune  10. mai 2020  Dok nr 36	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fylkeskommunen er positiv til at kommunen søker å ta et samlet grep for byutvikling i Åsane bydelssenter.</li> <li>• Mål og intensjoner med planarbeidet er i tråd med KPA, og regionale mål for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging og utkast til regional planstrategi for Vestland.</li> <li>• Savner mål for planarbeidet som omhandler sosial bærekraft, som boligpolitikk, kultur, integrering og oppvekst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Ok</li> <li>• Byplangrepene prioriterer blågrønne strukturer for å skape aktivitet. Offentlige funksjoner som torg, bypark, fysak og tiltak for uorganisert aktivitet er med, samt tilkomst til vann, kanaler og korridorer for gange og sykling.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vurderer at planarbeidet ikke utnytter handlingsrommet til å etablere en tverrfaglig strategi for kommunens engasjement i bydelen.</li> <li>• Det vil være viktig å avklare planprogrammets funksjon og sektormyndighetenes rolle inn i prosessen, og hvordan andre avdelinger og fagfelt skal være involvert; det samme gjelder hvordan borgerne blir involvert i medvirkningsprosessene.</li> <li>• Kan bli vanskelig å styrke grøntstrukturen i Åsane gjennom SPP Åsane og Grøntplanen, siden begge planene er «uformelle» planer.</li> <li>• Med utgangspunkt i at planens målsettinger i hovedsak er tema relatert til areal, anbefaler vi at kommunen vurderer kommunedelplan som planform.</li> <li>• Det er positivt at strategien for mer gange i bilbaserte bydeler som Åsane blir aktualisert.</li> <li>• Det vil være behov for tilsvarende kartlegging av mulig gangnett i Åsane som i Loddefjord; for å få oversikt over viktige ferdselsårer og mulige tiltak for å sikre koplingen mellom viktige målepunkt.</li> <li>• En premiss for å tilrettelegge for en mer fotgjengervennlig bydel er å redusere virkningen av E39 som barriere, og da etablere attraktive og trygge kryssinger av veien. Vil være naturlig å vurdere gang- og sykkelbro eller større overbygning som løkk. Det er naturlig å se dette i sammenheng med reguleringsplanarbeidet for bybanen.</li> <li>• Det vil være en fordel å legge hovedtraseene for gående og syklende gjennom grøntområdene og parkeringsområdene.</li> <li>• Videre utvikling av kollektivtilbudet i Åsane er viktig for å oppnå Gåbyen og mindre dominans av bil.</li> <li>• Plangrensen bør utvides til også å omfatte Flaktveit og Toppe, for å definere roller mellom sentrene og hovedstruktur for gange, sykkel og kollektivtransportsystem.</li> <li>• Av hensyn til Bergen sentrum og andre regionsenter som Arna, Knarvik, Voss og Straume, er det ønskelig at handelen i Åsane blir redusert.</li> <li>• Som del av planarbeidet bør det ligge til grunn en oversikt over ytterligere boligbehov inkludert sosial infrastruktur.</li> <li>• Regional areal- og transportplan peker på at kommunene skal sørge for at det er et helhetlig boligtilbud for alle livsfaser og behov. Dette omfatter også å skaffe sosiale boliger for grupper som har vanskeligheter for å komme inn på boligmarkedet, som f.eks. flyktninger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppfølging og gjennomføring av strategiene i SPPÅ vil kreve tverrfaglig innsats fra mange kommunale etater.</li> <li>• Vi har samarbeidet med Vlfk og SVV. Det er gjennomført innbyggerdialog (også mot Blokkhaugens ungdomstrinn) og fem medvirkningsprosesser (fremtidsverksteder) med åsabuer.</li> <li>• Planen er ikke helt uformell, den har status som planprogram etter §4-1 i PBL, og er gjeldende for etterfølgende planarbeid.</li> <li>• SPPÅ vil bli fulgt opp med områdereguleringsplaner for å nå målsettingene.</li> <li>• Ja, viktig byplangrep.</li> <li>• Ja, dette er gjort.</li> <li>• Ja, vi foreslår flere strategiske grep for å redusere barrierevirkninger fra trafikk, både i lokalvegnettet og hovedvegnettet.</li> <li>• Hovedtrase blir planlagt i bybaneplanen, sammen med sykkelnett i sentrumsområdet. Det pekes også på nødvendigheten av å transformere lokalvegnettet fra veg til gate med løsninger for gange og sykkel</li> <li>• Bybanen vil endre mulighetene vesentlig. Det gjennomført møter og workshop med Vlfk inkludert Skyss og SvV med tanke på dette.</li> <li>• Naboområdene er med i vurderingen av transportsystemet.</li> <li>• Det er utarbeidet egen handelsanalyse med tilrådninger som kan kommenteres ved høring av planforslaget.</li> <li>• Boligbehov og boligpotensialet i Bergen er belyst i egen utredning, og resultatet for Åsane kommentert i planprogrammet</li> <li>• Planprogrammet viser til områder som foreslås til utbygging. Kommunen kan ivareta disse behovene innenfor de byplangrepene og videre planarbeid som det pekes på.</li> </ul>
2	<p><u>Statsforvalteren i Vestland</u></p> <p><u>6. mai 2020</u></p> <p><u>Dok nr 28</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser positivt på at kommunen tar ytterligere initiativ for å transformere bydelssenterområdet til et mer urbant sentrum mer på myke trafikanters premisser enn på privatbilen.</li> <li>• Åsane bydel har fått en uheldig byutvikling med bakgrunn i at det er fremmet område- og detaljreguleringer som klart går på tvers av kommunens mål om kompakt byutvikling.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ivaretatt</li> <li>• Det er et viktig mål med planprogrammet å fremme en mer kompakt byutvikling i Åsane i tråd med overordnede føringer.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Områderegulering for Ulset vest er et tydelig eksempel på uheldig planlegging i Åsane basert på privat initiativ med stortilt boligbygging utenfor gangavstand til senterområde og framtidig bybane.</li> <li>• Fylkesmannen mener at et strategisk plangrep med utgangspunkt i samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vil kunne bidra til å snu utviklingen i riktig retning.</li> <li>• Bybaneutbyggingen vil kunne skape det momentet som skal til for å snu utviklingen av Åsane bydel i retning den kompakte byen.</li> <li>• Fremtidig forlengelse av bybanen bør gå i retning av de store befolkningskonsentrasjonene på Flaktveit.</li> <li>• Kommunen bør kreve økonomiske bidrag fra private oppsittere som får økt avkastning som følge av bybanen. Staten som part i Miljøloftet vil forvente at kommunen følger opp dette.</li> <li>• Fylkesmannen støtter ambisjonene om å knytte Åsane senterområde bedre sammen med områdene øst for E39, samtidig som de negative effektene av gjennomgangstrafikken reduseres eller fjernes helt.</li> <li>• Stiller seg kritisk til en plantype som ligger utenfor plan- og bygningslovens formaliserte plantyper, der statlig og andre organer ikke har innsigelseskompetanse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ulset vest med ny skole er et viktig nærområde til sentrum og idrettsanleggene, men vi er tydelige på at gangforbindelsene til sentrumsområdet må bli gode.. Boligtypologien vil trolig appellere til barnefamilier, og være et alternativ til boligkompleksene i sentrum.</li> <li>• Regner med vi får tilbakemelding fra Statsforvalteren i høringen i hvilken grad vi har lyktes</li> <li>• Enig i at bybanen er en viktig driver, og som vi forsøker å følge opp med kompakt byutvikling i tilknytning til holdeplassene.</li> <li>• Forlengelse av bybanen er ikke tatt stilling til i dette planprogrammet. Vi har imidlertid utfordret Skysst til å tenke gode matebusser.</li> <li>• Slik regelverket er i dag kan det knyttes utbyggingsavtaler til vedtatte reguleringsplaner. Det er imidlertid endringer på gang, som kan innebære en supplering med «områdemodell». Kommunen vil forholde seg til dette om det kommer endringer i PBL</li> <li>• Dette er foreslått løst</li> <li>• Plantypen er forankret i PBL §4-1, og blir vedtatt som gjeldende planprogram for videre arealplanlegging.</li> </ul>
3	<p><u>Statens vegvesen (SVV)</u></p> <p><u>7. mai 2020</u></p> <p><u>Dok nr 33</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vegdirektoratet har gjennom en planjuridisk gjennomgang av uformelle planprosesser kommet frem til at prosessen slik Bergen kommune legger opp til rundt SPP faller inn under plan- og bygningslovens utrednings- og medvirkningsbestemmelser slik at vi har rett og plikt til å delta.</li> <li>• SVV stiller seg bak plangrense og de ni målsettingene som ligger til grunn for planarbeidet.</li> <li>• SVV stiller seg særlig bak målene om at Åsane skal utvikles som gåby og utvikle gode sykkel- og kollektivløsninger inkludert bilfrie soner.</li> <li>• Planarbeidet for bybanen må være førende for SPP.</li> <li>• Vegvesenet anbefaler at de områdene som bygges ut først, bør bygges med høy utnyttelse tett på bybanestoppene.</li> <li>• Anbefaler at Bergen kommunes gåstrategi legges til grunn i SPP.</li> <li>• For å få til en god utvikling av Åsane er det avgjørende å få til gode gang- og sykkelforbindelser over E39.</li> <li>• Vegvesenet vil ikke støtte tiltak som går på bekostning av trafiksikkerheten og framkommeligheten på E39. Vegvesenet vil ikke anbefale etablering av et lokk over E39, eller ny utredning av dette.</li> <li>• Planarbeidet bør ta stilling til om Åsane også i fremtiden skal ha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, fint at dere har takket ja til våre møter og workshops</li> <li>• Glad for det</li> <li>• Fint</li> <li>• Ja, bybanen er viktig premiss</li> <li>• Ja, det foreslås, også i KPA2018</li> <li>• Ivaretatt</li> <li>• Vi foreslår nye kryssinger, samt bedre tilrettelegging i eksisterende</li> <li>• Lokk er ikke videreført. Fremtidig løsning for E39 må vurderes i oppfølgende planarbeid. Bergen kommune sin visjon for Åsane 2050 har ikke motorveg gjennom sentrumsområdet.</li> <li>• Det er gjennomført handelsanalyse med anbefalinger. Forventer innspill til dette i høringen.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>regionale funksjoner eller om dette skal bygges ned.</li> <li>SPP bør konsekvensutredes i samme utstrekning som en formell plan med tilsvarende innhold.</li> <li>SPP gir ikke forutsigbarhet som en formell arealplan.</li> <li>Siden SPP ikke er juridisk bindende vil det å inngå utbyggingsavtaler bli usikkert og lite forutsigbart. Det er fare for at man ikke får finansiert de delene av planprogrammet som er en forutsetning for god måloppnåelse.</li> <li>I en ikke-juridisk planform som SPP er det særdeles viktig med dialog underveis, og god forankring hos regionale- og statlige styresmakter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konsekvensutredningene må komme i oppfølgende planarbeid.</li> <li>Den er et strategidokument med anbefalinger. Den har formell status som et planprogram for fremtidige arealplaner i området.</li> <li>KMD jobber med en «områdemodell» som en hensynssone, som en endring i PBL. Kommunen vil vurdere å ta dette i bruk om/når dette er vedtatt.</li> <li>Enig. Vi har invitert i flere omganger, og takker for deltagelse og viktige diskusjoner</li> </ul>
4	<u>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</u> 4. mai 2020 Dok nr 27	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planen må utformes i samsvar med statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing.</li> <li>Det bør gjøres konkrete vurderinger hvordan forventede klimaendringer kan påvirke utviklingen og arealbruken i bydelen og hvordan kommunen skal møte dette.</li> <li>Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpassing.</li> <li>I planen må det settes av god plass til vannveier og unngå utfylling i vassdrag.</li> <li>NVE er fornøyd med målsettinger i planarbeidet om etablering av sammenhengende blågrønne strukturer der tiltak i forhold til overvannshåndtering og flomsikring skal inngå.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ok</li> <li>Vann og framtidig flom er viktig byplangrep, i lag med grønne areal og fordrøying av overvann.</li> <li>Vi har lagt opp til å styrke både de blå og de grønne strukturene, ved å gi de mer plass. Flom er en stor risiko i Åsane, som har et relativt «flatt gulv». Vi peker på en overordnet oppfølgende plan for VA-løsninger som Bergen vann skal produsere.</li> <li>Vi anbefaler gjenåpning av Dalelven over C-tomten. Opparbeiding av parkareal rundt vassdraget er ikke avhengig av større utfyllinger.</li> <li>Ok</li> </ul>
5	<u>Avinor</u> 24. april 2020 Dok nr 25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn.</li> <li>Planområdet er heller ikke berørt av byggerestriksjonskrav rundt flynavigasjonsanleggene til lufthavnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ok</li> </ul>
6	<u>Bergen interkommunale renovasjonsselskap (BIR)</u> 7. mai 2020 Dok nr 34	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effektive og moderne renovasjonsløsninger, både for husholdninger og næringsliv, vil bygge opp under formålene med planarbeidet.</li> <li>Renovasjon og renovasjonstekniske løsninger bør bli håndtert som teknisk infrastruktur på lik linje som vei, energi, vann og avløp.</li> <li>Viktig å få kartlagt og avklart tilstrekkelig og egnet areal for avfallsterminaler på begge sider av E39 og kommende bybane.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Må følges opp i kommende reguleringsplaner</li> </ul>
7	<u>Helsevernetaten, Bergen kommune</u> 10. juni 2020 Dok nr 39	<ul style="list-style-type: none"> <li>I planområdet er den største kilden til støy veitrafikk. Støyskjerming ved kilden er det beste tiltaket, f.eks. kulvert over E39.</li> <li>En kulvert vil også bidra positivt for etablering av traseer for gående og syklende, ev. park/grøntareal/aktivitetssoner/samlingssteder oppå kulverten.</li> <li>Støyskjerming ved hjelp av støyskjermer og/eller støyvoller alene kan bli vanskelig dersom målet er å øke fortettingen langs E39 og bedre støyforholdene for eksisterende boliger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Støy er en av de store utfordringene i Åsane, både fra motorvegen og fra lokalvegsystemet. For E39 foreslår vi en langsiktig løsning med å legge om hovedvegen, noe som muliggjør 30-soner i lokalvegsystemet.</li> <li>Vi foreslår en bypark med aktivitetssoner lokalisert svært sentralt. På kort sikt vil nok lokale støyskjermingstiltak være aktuelle tiltak.</li> <li>Fortetting med boliger langs vegsystemet sentralt er mer aktuelt når motorvegen har annen trase.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helsevernetaten anbefaler at det utarbeides en støyfaglig vurdering av hvilke muligheter for støyskjerming som er realistisk å gjennomføre og hvilken reduksjon i støynivå ulike tiltak vil kunne gi.</li> <li>• Det bør være et mål å forbedre støyforholdene for all støyfølsom bebyggelse og naturområder i planområdet.</li> <li>• Det må utarbeides en støyanalyse som omfatter alle støykildene i planområdet.</li> <li>• Det er viktig at støyende virksomheter er avviklet før innflytting i nye boliger.</li> <li>• I områdeplanen for Nyborg er det anført at 10% av boligene innenfor kombinert- og sentrumsformål slipper å oppfylle støykravet. Slike bestemmelser er svært uheldige.</li> <li>• Rød støysone er ikke egnet for støyfølsom bebyggelse, også fordi rød støysone er kjennetegnet med høy luftforurensing som følge av veitrafikken.</li> <li>• Beboere, skoleelever, barnehagebarn og beboere på sykehjem kan potensielt bli utsatt for lange perioder med bygge- og anleggsstøy. Det er derfor viktig å sette krav i detaljplaner til støyprognoser og støyrapporter og avbøtende tiltak for støy fra bygge- og anleggsarbeid.</li> <li>• For å sikre seg mot at det ikke bygges boliger som vil bli utsatt for høy luftforurensing, er det viktig at det utarbeides luftsonekart for planområdet.</li> <li>• Det er svært viktig å ta vare på de få grøntområdene som eksisterer i dag. Alle grøntområder har egenverdi, også de som er små og lite egnet til turformål. Grønne områder bidrar til biologisk mangfold og bedret folkehelse.</li> <li>• Det er viktig å sikre tilgangen for nærturområder (tumulighet nærmere enn 500 m fra bolig).</li> <li>• Fortetting bær primært skje på arealer som allerede er utbygd eller asfaltert.</li> <li>• For å gjøre gang- og sykkelveier attraktive bør disse ikke legges langs bilveier. Dette gir redusert støy og luftforurensing, og er en tryggere løsning for barn.</li> <li>• Det er viktig å tilrettelegge for et sammenhengende sykkelnett som er separat fra de gående slik at sykkel blir et reelt alternativ over større avstander.</li> <li>• For å oppnå intensjonen om gåby vil det være viktig å legge til rette for trygge krysningspunkter som ikke oppleves som omveier for de gående.</li> <li>• Dersom fortettingen blir for ensartet, f.eks. i form av konsentrasjon av leilighetsbygg, er det risiko for å skape ustabile bomiljøer med kort botid og høy grad av utflytting.</li> <li>• Det er viktig at fortettingen ikke fører til forringelse av eksisterende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette følges opp i kommende reguleringsplanarbeid</li> <li>• Ja</li> <li>• Dette blir fulgt opp i etterfølgende reguleringsplaner</li> <li>• Ja</li> <li>• Områdeplan Nyborg er i bero i påvente av strategisk planprogram og bybanen. Støy er et av de punktene som planen må se nærmere på. Områdeplan Nyborg inneholder også krav om detaljregulering av noen felt, slik at endelige støykrav ikke detaljreguleres i områdeplanen.</li> <li>• Ok</li> <li>• Følges opp i etterfølgende planer</li> <li>• Planprogrammet gir en langsiktig visjon for Åsane, og foreslår en omlegging av hovedvegstrukturen som potensielt vil bedre effekt for luftkvalitet. Kartlegginger kan eventuelt knyttes til kommende reguleringsplaner, eller ny KPA.</li> <li>• Ja, viktig byplangrep som er med i planprogrammet</li> <li>• Ivaretatt</li> <li>• Ja, viktig byplangrep</li> <li>• Det foreslås en kombinasjon</li> <li>• Ja, viktig tiltak ved ombygginger fra veg til gate</li> <li>• Ja</li> <li>• Må følges opp i etterfølgende reguleringsplaner</li> <li>• Må følges opp i etterfølgende reguleringsplaner</li> </ul>
---	---

		boliger ved f.eks. reduserte solforhold på uteoppholdsareal eller tilgangen på dagslys inne.	
8	<u>Bymiljøetaten, Bergen kommune</u> <u>9. juni 2020</u>  <u>Dok nr 41</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bymiljøetaten gir tilslutning til de 9 målsetningene for planarbeidet, og støtter initiativet for en mer helhetlig, samordnet, fremtidsrettet og bærekraftig utvikling av bydelen.</li> <li>• Å bryte ned den fysiske barrieren som E39 utgjør, samt transformere ødslige næringsområder i strøket Liamyrene-Åsamyrene-Nyborg vil være viktige forbedringstiltak.</li> <li>• Bymiljøetaten ser på arbeidet med strategisk planprogram som en mulig arena der gode «sammenhengsdiskusjoner» kan gjennomføres; at det her åpnes et rom for å diskutere sammenhenger mellom overordnede og mer detaljerte plannivåer, mellom ulike fagtema og ulike geografiske deler av bydelen.</li> <li>• En sentral bypark i et gangveinett bygge omkring den «Trondhjemske postvei» og «Jubileumsstien», kan bli et viktig møtepunkt i den fremtidige bydelen.</li> <li>• Lokalisering av et blågrønt tyngdepunkt i aksene C-tomten – Forvatnet – Liavatnet kan synes naturlig med tanke på områdets sentralitet og eksisterende blågrønne strukturer.</li> <li>• Bymiljøetaten mener det er påkrevet å inkludere gjennomføringsperspektivet i strategiarbeidet.</li> <li>• Sentrale deler av Åsane har potensielt et stort overvannsprøblem, som burde håndteres gjennom velfungerende lokale overvannsløsninger som blågrønn infrastruktur.</li> <li>• Åpne løsninger for vannhåndtering krever tilstrekkelig vannkvalitet.</li> <li>• Kritiske punkt (flaskehals) i planområdet/nedbørfeltet bør kartlegges.</li> <li>• For overvannshåndtering i området anbefales et klimapåslag på 30-50%.</li> <li>• Blågrønne strukturer i Åsane bør kobles mot Jubileumsstien, som vil gi direkte adkomst til byfjell i hele kommunen.</li> <li>• I Regional plan for Vassregion Vestland 2022 – 2027 er det foreslått flere tiltak for Midtbygdavassdraget/Åsane; bla. Bekkerrestaurering og avløpssanering.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Vi foreslår løsning for dette</li> <li>• Ja, takk for deltagelse!</li> <li>• Ja, bypark foreslås i området. Denne må kobles best mulig til bystrukturen og turvegnettet inkludert Den Trondhjemske postvei. Bør avklares i overordnet plan for grønnstruktur. Spilles inn til Bymiljøetaten</li> <li>• Ja, dette foreslås</li> <li>• Strategi og virkemidler for gjennomføring er omtalt</li> <li>• Ja, overordnede løsninger foreslås, som må følges opp av Bergen vann, samt Bymiljøetaten og gjennom kommende reguleringsplaner</li> <li>• Ja</li> <li>• Følges opp i overordnet rammeplan for vann</li> <li>• VA-rammeplan</li> <li>• Ja, sentrale løsninger foreslås</li> <li>• Må følges opp i etterfølgende reguleringsplaner, VA-rammeplaner og forvaltningsplaner</li> </ul>
8	<u>Bymiljøetaten, seksjon naturforvaltning, Bergen kommune</u> <u>9. juni 2020</u>  <u>Dok nr 41</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Å bevare ferskvann, våtmarker, myrer, skog og annen eksisterende vegetasjon vil være overordnede hensyn for planleggingen av Åsane.</li> <li>• Siden den blågrønne strukturen i Åsane så å si er ødelagt, blir det viktig å styrke de få elementene som er igjen og skape nye blågrønne akser gjennom sentrale Åsane.</li> <li>• For å lage en blågrønn kobling mellom øst og vest over dagens E39, vil trolig C-tomten bli sentral. Dersom denne tomten bygges ut vil en fremtidig kobling bli svært vanskelig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja. For noen områder anbefaler vi også reetablering, men da særlig med tanke på tilrettelegging for attraktive og aktive kvaliteter</li> <li>• Ja, blågrønne korridorer er foreslått, og det er særlig aksene mellom Liavatnet og Forvatnet, samt til nordre del av C-tomten. Men også Dalelvens videre forløp er viktig.</li> <li>• Det foreslås løsninger for hvordan vann kan føres over C-tomten, samt videre i bybaneplanen for kryssing til kollektivterminalen. Rollandsbekken bør også inngå, grunnet risiko for flom her.</li> </ul>
9	<u>Bergen vann, Bergen</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det anbefales at det utarbeides en VA-rammeplan for planområdet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, etter dialog med Bergen vann jobbes det med en overordnet plan i</li> </ul>

	<u>kommune</u> <u>15. juni 2020</u> <u>Dok nr 42</u>	<p>En slik plan vil kunne sikre helhetlig planlegging og redusere faren for uønskede hendelser knyttet til flom, avløpsvann og drikkevann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planen må koordineres med tilstøtende planer som bybane nord, private planer m.m.</li> <li>• P.g.a. prosjektets størrelse og kompleksitet bør det utarbeides en mer omfattende infrastrukturplan utover den ordinære VA-rammeplanen.</li> <li>• VA-rammeplan skal dokumentere følgende forhold: 1. Eksisterende og planlagte VA-systemer 2. Nedbørfelt (avrenningsmønster) 3. Forurensingsnivå i overvann 4. Reetablering/åpning av lukkede vannveier 5. Lokalisering av planlagte VA-anlegg 6. Planlagt belastning 7. Kapasitetskontroll av avløpssystemet 8. Beregning overvannsmengder 9. Ledningsstrekk som skal over til offentlig drift 10. Koordinering med tilstøtende planområder 11. Koordinering med KPA og KDP-overvann 12. Avsetting av areal til midlertidige VA-anlegg.</li> <li>• Ved offentlig reguleringsplan forutsettes det at ansvarlig planlegger/prosjekterende og utførende tar tilstrekkelig hensyn til eksisterende kommunale avløpstunnel og overvannstunnel som krysser under planområdet. Løsninger for håndtering av overvann og flom må innarbeides i tidlig planfase.</li> </ul>	<p>egenregi av Bergen vann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, dette må løses i intern koordinering</li> <li>• Det er flere store pågående planarbeid som vil måtte forholde seg til byplangrepene i strategisk planprogram, og det er viktig at Bergen vann følger opp med en overordnet plan for VA-hovedsystem med infrastrukturkorridorer</li> <li>• På dette plannivået er fokus en overordnet prinsipplan for vann, og en peker på behov for konkretisering og detaljering i kommende prosesser.</li> <li>• Må følges opp i kommende reguleringsplaner</li> </ul>
10	<u>Byantikvaren</u> <u>12. juni 2020</u> <u>Dok nr 40</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv til strategisk planprogram og et løft for bydelen</li> <li>• Påpeker at det er viktig å utrede kvaliteter som er viktig å ivareta, samt kunnskap om kulturmiljø i tillegg til stedsanalyse før fortetningsområder identifiseres</li> <li>• Minner om overordnede mål, og sender lenke til disse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Ja, dette har vi gjort. Samarbeidet har vært godt, og Byantikvaren har utarbeidet kulturminnegrunnlaget som er vedlegg til strategisk planprogram</li> <li>• Ok, sjekket ut</li> </ul>
11	<u>Bergen brannvesen</u> <u>29. mai 2020</u> <u>Dok nr 38</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det forutsettes at planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til ulike bygninger, samt tilstrekkelig slokkevannskapasitet.</li> <li>• For oversikt over tekniske spesifikasjoner vedrørende dette henviser vil til veilederen «Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette må løses i etterfølgende reguleringsplaner</li> <li>• Ok</li> </ul>
12	<u>Barnas representant i Bergen kommune, Endre Buanes</u> <u>30. april 2020</u> <u>Dok nr 26</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og veileder om barn og unge i plan og byggesaker må legges til grunn for planarbeidet.</li> <li>• Støtter plangrepet om å sikre en samlende byutvikling med gode bomiljø, helhetlige gangveisystem, grøntområder, attraktive byrom og møtesteder.</li> <li>• Fortetting og kompakt byutvikling må ikke komme i konflikt med barn og unges behov for gode og trygge oppvekstmiljø.</li> <li>• Planprogrammet bør avklare hvilke temaer som er relevante og som bør inngå i en konsekvensutredning/mulighetsstudie</li> <li>• Byreparasjon bør bidra til å ta tilbake grøntområder og etablere flere gode grønt- og uteområder.</li> <li>• Sammenhengende grøntstrukturer og kvartalslekeplasser bør</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Fint</li> <li>• Ok</li> <li>• Det anbefales noen tematiske oppfølginger. Ellers ligger det svært mye til kommende planarbeid, som det legges føringer for i planprogrammet</li> <li>• Ja, dette foreslår vi</li> <li>• Ja, dette foreslår vi. Videre detaljering må også følges opp i kommende</li> </ul>

		<p>etableres.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trygge gang- og sykkelveiforbindelser må videreutvikles.</li> <li>• Etablering av lokk over deler av motorveien bør utredes. Dette reduserer støy, skaper nye uteområder og gir mer effektive gang- og sykkelforbindelser.</li> <li>• Etablering av bypark og andre attraktive byrom bør vurderes på deler av C-tomten.</li> <li>• Sam- og flerbruksløsninger må vurderes, både på bygg og utearealer.</li> <li>• Det må avsettes tilstrekkelig store arealer til barnehager og skoler.</li> <li>• Nye barnetråkk bør vurderes gjennomført.</li> <li>• Gode medvirkningsprosesser må sikres, herunder involvering av barn og unge og representanter for deres interesser.</li> <li>• Kriminalforebyggende hensyn må ivaretas.</li> <li>• Ungdommens bystyre bør få tilbud om aktiv deltagelse i deler av planprosessen.</li> </ul>	<p>planprosesser.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Vi foreslår en omfattende omlegging av hovedvegssystemet for å bedre dette</li> <li>• Ja, det foreslås</li> <li>• Ja, dette har vi foreslått</li> <li>• Dette har vi lagt som føring for kommende reguleringsplaner</li> <li>• Det er ikke gjennomført barnetråkk i prosessen med planprogrammet. Barnetråkk vil være mer verdifullt å gjøre i oppfølgende planprosesser.</li> <li>• Ja, gjennomført mange medvirkningsprosesser, der barn- og unges representant har deltatt. I innbyggerdialog er også Blokkhaugen ungdomsskole deltagere</li> <li>• Politiet har deltatt i medvirkningsprosesser</li> <li>• Dette bør følges opp i kommende planprogramprosess</li> </ul>
13	<p><u>Leverandørens utviklings- og kompetansesenter</u></p> <p><u>2. april 2020</u></p> <p><u>Dok nr. 23</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planen må legge opp til at varelevering skal skje slik at kjøretøyene ikke må rygge.</li> <li>• Rygging må skje på sikrede områder der myke trafikanter ikke har tilgang.</li> <li>• Varelevering i boligområder må støysikres.</li> <li>• Skoler og barnehager må bygges slik at varelevering skjer utenfor barnas områder.</li> <li>• Krav for varemottak i TEK 17 skal ivaretas.</li> <li>• Viser til Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 m for enkeltleveranser.</li> <li>• For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 m som avstandsgrense.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette følges opp i kommende reguleringsplanprosesser</li> <li>• Følges opp i reguleringsplaner, offentlige og private</li> <li>• Bør vurderes i oppfølgende planarbeid</li> <li>• Bør følges opp i oppfølgende planarbeid</li> <li>• Følges opp i oppfølgende planarbeid</li> <li>• Følges opp i oppfølgende planarbeid</li> <li>• Bør følges opp i kommende reguleringsplanarbeid</li> </ul>
14	<p><u>Syklistenes landsforening avd. Bergen og omegn</u></p> <p><u>7. mai 2020</u></p> <p><u>Dok nr 29</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er gledelig at sykkel har fått et eget punkt i strategisk planprogram gjennom at man ønsker å sikre et samlet sykkelveisystem for bydelssenteret.</li> <li>• Det bør tilrettelegges for at sykkel blir et naturlig og sikkert alternativ å velge både for å komme seg til og fra skole, arbeid, til butikker og for fritidsformål.</li> <li>• Det må etableres gode løsninger for kryssing av E39, enten over eller under veien.</li> <li>• Det må legges opp til et sammenhengende sykkelveisystem, og da spesielt finne gode løsninger i kryss mellom sykkelvei og annen kjørevei.</li> <li>• Sikre god sykkelparkering, særlig ved trafikknutepunkter og ved kjøpesentre og skoler.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Vi foreslår flere prioriteringer for både gående og syklende.</li> <li>• Dette foreslår vi både som strakstiltak og som oppfølgende i flere trinn</li> <li>• Hovedsykkelrute med god standard planlegges i bybaneprosjektet, samt flere påkoblinger til holdeplassene og gjennom sentrum</li> <li>• Ja, kommende reguleringsplaner følger opp dette, også bybaneplanen</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykkelveier må planlegges sammen med utbygging av bybanen.</li> <li>• Der det er vikeplikt fra høyregel krever for en del steder prioritering av sykkel, dvs. at bilene har vikeplikt for syklende.</li> <li>• Standard for samlet sykkelveinett bør være to felts sykkelvei adskilt fra kjørebane med pullerter, kantstein eller midtrabatt.</li> <li>• Sykkelvei skal ha forkjørsrett i kryss med øvrig trafikk med tydelig merking og skilting.</li> <li>• Sykkelveier skal ha finkornet asfalt og ikke brostein, og skal dimensjoneres for 25-30 km/t</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Regelverket følges opp i reguleringsplanarbeid</li> <li>• Det blir planlagt med anbefalt standard</li> <li>• Regelverket følges opp i reguleringsplanarbeid</li> <li>• Valg av dekke følges opp i reguleringsplanarbeid</li> </ul>
15	<p><u>Forum for natur og friluftsliv Hordaland (FNF)</u></p> <p>7. mai 2020</p> <p>Dok nr 30</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forumet støtter målsettingene om helhetlige løsninger for syklende og gående i Åsane.</li> <li>• SSP peker tydelig på den største utfordringen, som er å binde sammen områdene på hver side av E39.</li> <li>• Det må etableres gode løsninger for kryssing av E39, enten over eller under veien.</li> <li>• Det må legges opp til et sammenhengende sykkelveisystem, og da spesielt finne gode løsninger i kryss mellom sykkelvei og annen kjørevei.</li> <li>• Sikre god sykkelparkering, særlig ved trafikknutepunkter og ved kjøpesentre og skoler.</li> <li>• Sykkelveier må planlegges sammen med utbygging av bybanen.</li> <li>• Det blir svært viktig å ivareta de siste blågrønne arealene sentralt i Åsane.</li> <li>• Byfjellsgrensen må sikres i SPP.</li> <li>• Representanter for barn og unges interesser må bli involvert i planleggingen. Kommunen må søke råd hos foreninger som har aktiviteter for barn innenfor planområdet.</li> <li>• Det må legges til rette for at skoler og barnehager har trygg og sikker tilgang til grønnstruktur og friluftsområder.</li> <li>• Det blir viktig å sikre og styrke kvalitetene til Midtbygdavassdraget som renner igjennom planområdet.</li> <li>• FNF er enig med kommunens fremstilling av viktigheten av sammenhengende grønnstrukturer i byggesonen.</li> <li>• FNF foreslår at kommunen får gjennomført en kartlegging av områdets naturmangfold som inkluderer en gjennomgang etter landskapsøkologiske prinsipper.</li> <li>• Forvatnet må sikres og ikke bygges videre ned.</li> <li>• SPP for Åsane kan bli et viktig arbeidsverktøy for å sikre ønsket og helhetlig utvikling av større grøntområder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ok</li> <li>• Ok</li> <li>• Ok, dette jobbes videre med</li> <li>• Sykkelstrategien, samt hovedruten og sentrale påkoblinger blir regulert i bybaneplanen.</li> <li>• Følges opp i etterfølgende reguleringsplanarbeid</li> <li>• Utenfor dette planarbeidet, men det gjøres i bybaneplanen</li> <li>• Sentrale byplangrep i planprogrammet</li> <li>• Planprogrammet utfordrer ikke denne. Utenfor planområdet</li> <li>• Ivaretatt</li> <li>• Følges opp i kommende planprosesser</li> <li>• Ivaretatt i byplangrep for vann</li> <li>• Ja, viktig byplangrep</li> <li>• Det er gjort en overordnet kartlegging av vegetasjon, vann og bruk av dette, og vi har gjort vurderinger basert på grunnlag i ulike reguleringsplaner. I en tett bystruktur vil det alltid være nødvendig å balansere bruk og vern</li> <li>• Ja, Forvatnet inngår som bydelspark i planprogrammet</li> <li>• Ja, det håper vi</li> </ul>