

Merknadsskjema – planoppstart

Plannavn	Mindemyren S14
Arealplan-ID	66350000
Saksnummer	PLAN-2022/20545 (2019/3370)
Utarbeidet av	Multiconsult Norge AS
Sist revidert	05.07.2022

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<u>Private merknader:</u>	Ingen mottatte.	
	<u>Høringsinstanser:</u>		
1	Bane Nor 07.06.2019	- Bane NOR mener at det frem til det er funnet passende avlastningsområder for Mindemyren, skal Mindemyren brukes for godstransport som i dag, jf. reguleringsbestemmelsene §§ 3.4 og 8.6 i gjeldene områdeplan (PlanID 61140000) - Bane NOR viser til krav knyttet til planlegging i nærheten av jernbane, og presiserer at disse må følges. - Bane NOR er grunneier til en stripe som går gjennom området, i tillegg til arealer som er regulert til torgområde og sentrumsformål. Bane NOR som grunneier mener de må bli involvert i det videre planområdet. Samtidig forventes det at de blir kontaktet for å diskutere videre organisering og involvering i planarbeidet og foreslåtte prosjekter.	- Tatt til informasjon. Dette er avklart i forbindelse med utbygging av bybanen. - Tatt til informasjon. Forhold knyttet til jernbane er avklart i forbindelse med bybaneutbyggingen. - Tatt til informasjon. Berøring av Bane NORs eiendom anses i hovedsak som avklart gjennom reguleringsplan for og utbygging av hovedsykkeltraseen.
2	BKK 24.05.2019	- BKK viser til at det er vedtatt tilknytningsplikt for fjernvarme i hele konsesjonsområdet for planområdet. Tilknytningsplikt vedtas i plan i henhold til plan og bygningsloven § 27-5 første ledd. - Tilknytningsplikten skal fremgå tydelig av bestemmelsene for planen. - BKK oppfordrer til dialog i tidligfase.	- Tatt til følge, og det vil fremkomme av bestemmelsene. I samsvar med KPA gis det unntak dersom utbygger kan dokumentere at byggverket har energiløsninger som er bedre ut fra et miljømessig, energimessig og samfunnsøkonomisk synspunkt. - Tatt til følge jf. pkt. 1. - Tatt til følge. Det er avholdt et eget møte med BKK i tidlig fase av planarbeidet. I den grad det vurderes som nødvendig med ytterligere dialog vil det tas kontakt med BKK.
3	Fylkesmannen i Hordaland (p.n Statsforvalteren i Vestland) 22.05.2019	- Fylkesmannen legger til grunn at planarbeidet er i samsvar med, og ikke i strid med overordnede planer og nasjonale føringer for arealpolitikken. - Ros-analyse skal bygge på akseptkriterier som er i tråd med TEK17. Analysen skal videre se på risiko både innenfor og utenfor planområdet som kan påvirke tiltaket. - Fylkesmannen peker på at det er utfordrende å bygge boliger med god bokvalitet og uteoppholdsarealer på Mindemyren, grunnet støy og luftkvalitetstilstander. Innsalg av boliger kan inngå i østre deler av delfelt S14. Rene boligfelt bør beholdes felt på østiden av Kanalveien. Det bør planlegges for kvartalsstruktur og gårdsrom som gir mulighet for	- Tatt til følge. Planen forholder seg til og bygger på nasjonale føringer med fortetting i definerte sentrumsområder ved bybane, lav parkeringsdekning og høy sykkelandel. Planens konsekvenser ift. overordnede planer går fram av planbeskrivelsen. - Tatt til følge. ROS-analysen er utarbeidet iht. metode i DSBs «Veileder til helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i kommunen» (2014) og Bergen kommunes vedtatte akseptkriterier i tråd med TEK17. - Tatt til følge. Planen legger opp til sentrums- og boligkvartaler øst for hovedsykkelvegen, men ikke langs Fjøsangerveien, der støy- og luftpåvirkningen er sterkest. Mot Fjøsangerveien etableres næring/kontorbebyggelse. Kvalitet på uteoppholdsarealer har vært sentral i plasseringen og høyden på bygg i planforslaget både ift. sol, luft, støy og

		tilfredsstillende uteoppholdsarealer. 4. Bilparkering er særlig ønskelig i eksisterende fjellhaller under Leaparken. Intern biltrafikk på holdes på et absolutt minimum.	vind. Luft- og støytredninger følger planen, og avbøtende tiltak er sikret i planens bestemmelser. 4. Delvis tatt til følge. Planforslaget legger opp til lav parkeringsdekning for bil og høy sykkelandel. Det har vært sett på ulike løsninger for bilparkering på Mindemyren med fellesløsninger. Det er i denne prosessen landet på at felles bilparkering for felt S16, S17 og boligene i S14 løses i dette planforslaget med parkeringskjeller under kvartal 1-3 i østdelen av planområdet. Det har vært prosesser på Mindemyren der man har sett på mulighetene for å benytte fjellhallen under Leaparken, men dette har ikke ført fram.
4	Direktoratet for mineralforvaltning 11.06.2019	1. DMF har ikke innvendinger til planen, og kan ikke se at planområdet kommer i konflikt med mineralressurser.	1. Tatt til informasjon.
5	Vann- og avløpsetaten 05.06.2019	1. Det vises til generell informasjon fra VA-etaten knyttet til ledningsnett, slukkevann-, spillvann - og overvannskapasitet. 2. Det skal utarbeides VA-rammeplan etter bestemmelser i gjeldende KPA. Opprøsing viser hva som skal være med i rammeplanen. VA rammeplanen skal sendes direkte til VA-etaten for uttalelse, og komplett VA rammeplan skal vedlegges 1. gangs behandling. 3. VA-rammeplanen skal koordineres med gjeldende planer i området, også Rammeplan for vannforsyning, avløp og overvannshåndtering i plan-ID 64860000, og plan for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. 4. Kommer tiltaket i konflikt med eksisterende kommunale ledninger må ledningen legges om. Kostander til dette dekkes av utbygger. Det ligger ledninger med anlegg over planområdet. Ansvarlig prosjekterende må ta hensyn til dette. 5. Ansvarlig prosjekterende må forholde seg til kriterier satt i brev fra VA-etaten 05.06.19. Dette gjelder både avstand til offentlig ledningsnett, forhold knyttet til kapasitet og trykkforhold, mv. 6. Overvann skal håndteres lokalt ved hjelp av infiltrasjon og fordøyning, jfr. VA-norm for Bergen kommune.	Alle merknadene er tatt til følge. 1. Tatt til informasjon. 2. VA-rammeplan er utarbeidet iht. Bergen kommunes VA-norm, og følger regler for prosess. 3. VA-rammeplanen koordineres etter omkringliggende planer og tar med seg kunnskapsgrunnlag fra infrastrukturplan for Mindemyren. 4. Tatt til informasjon. 5. Tatt til informasjon. 6. Det legges vekt på lokal overvannshåndtering i planen.
6	Sivilforsvaret 07.06.2019	1. Sivilforsvars distrikt for Hordaland viser til at det finnes tilfluktsrom i Kanalveien 54. 2. Ved oppføring av bygg eller påbygg på mer enn 1000 m² må den enkelte tiltakshaver fortsatt søke aktuelle sivilforsvarsdistrikt om dispensasjon fra plikten til å bygge tilfluktsrom, jf "Forskrifter m.v. om tilfluktsrom" – utgave 1995.	1. Tatt til informasjon. Plantiltaket kommer ikke i konflikt med det eksisterende tilfluktsrommet i Kanalveien 54. 2. Tatt til informasjon. Dette er fulgt opp/avklart i planarbeidet. Omfang er avklart i eget møte med Sivilforsvaret.
7	Bergen brannvesen 12.06.2019	1. Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges, slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til de ulike byggene. Det må også være tilstrekkelig slokkevannskapasitet. 2. Det vises til «Veiledning -tilrettelegging for innsats», for videre planlegging av tilkomst, slokkevannskapasitet mm.	1. Tatt til følge. Slokkevann håndteres iht. VA-rammeplan. I planforslaget tas det videre hensyn til tilgjengelighet for brannvesen med oppstillingsplasser og gjennomkjøring på vegger, torg og tverrgående gågater. Det er oppnådd god tilgjengelighet. 2. Tatt til informasjon. Løsninger i veilederen er hensyntatt i planen.
8	<u>BIR</u>	BIRs uttalelse er delt mellom en generell anmerkning til utbygging på Mindemyren, og en uttalelse knyttet til S14. 1. I den generelle delen vises det til brev som tidligere er sendt samtlige grunneiere på Mindemyren. I valgt konsept for avfallshåndtering vises det til områderegulering (61140000) hvor målsetningen er en samlet	1. Tatt til følge. I planen legges det opp til tilkobling på offentlig bossnett for Mindemyren nord.

		løsning for området. Dette har bystyret har gått inn for. 2. Ifølge en nærmere vurdering fra BIR er det flere elementer i prosjektet som gjør at dette er vanskelig. Området deles derfor i Nord og Sør - S14 er i Nord. 1. Det jobbes med to løsninger, en hvor det er stasjonær løsning, hvor avfall hentes med krokobil. Den andre løsningen er nedgravd terminalfunksjon hvor avfallet hentes med elektrisk sugebil. Kostnadsfordeling etter modell utviklet av BIR, med en fordeling mellom grunneiere og BIR. 3. Hovedinnspillet til BIR er at avfallshåndteringen skal skje ved tilknytning til felles avfallsområde på tvers av delområder. Uteoppholdsarealer skal ikke benyttes til avfallshåndtering, med unntak av nedkast. Tilknytning til fellesnett bør inntas i rekkefølgekrav i alle reguleringsplaner der eiendommene kan knyttes til anlegget. For eiendommer som ikke knyttes til avfallsnettet vil det være nødvendig å sette av tilstrekkelig arealer til alternativ avfallsløsning, inkl. tilstrekkelig areal for trafiksikker tilkomst, og snu muligheter for lastebil. 4. Innen 28.juni 2019 må grunneiere ta stilling til om de ønsker å delta i bossnettutbyggingen. Dersom bossnettet ikke blir realisert gjelder følgende generelle krav til planleggingen: - Krav i bestemmelser om fremtidsrettede nedgravde avfallsløsninger. - Krav om RTP som skal forelegges BIR - Tilstrekkelig egnet areal for <u>alle</u> avfallstyper må avsettes i spesifikt areal plankart og illustrasjonsplan - Tilstrekkelig areal for trafiksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil jf BIRs renovasjonstekniske veileder	2. Tatt til informasjon. Tiltakshaver og planleggere har deltatt på flere møter med BIR underveis. Det er en forutsetning for planen at det etableres bossnett. 3 og 4. I planforslaget legges det opp til tilkobling på offentlig bossnett for Mindemyren nord. Det er ikke avklart hvor terminalen for dette bossnettet skal plasseres. I tillegg til bossnettet er det behov for henteplass til renovasjonsbil for glass og metall. Dette løses utenfor planområdet eller på torget helt nord i planområdet. Planen åpner for det. I planen settes det av plass til nedkast for bossnett i tilknytning til boligkvartale.
9	Statens vegvesen 14.06.2019	Statens vegvesen har innspill av både generell karakter og mer spesifikt for denne planen 1. Generelt gjelder følgende: - De trafikale konsekvensene av utbyggingen som planlegges - Plassering og utforming av nødvendige tiltak knyttet til riks/fylkesveg - Forhold for myke trafikanter mellom varslet planområde og målpunkt. - Byggegrense riks/fylkesvei - Vegtrafikkstøy - Tekniske vegtegninger i henhold til Statens vegvesens håndbøker - Tiltakets konsekvenser for vegtrafikken i bygge- og anleggsfasen Konkret for denne planen nevnes: 2. Samordning mellom planen for S14 og planlagt utvidelse av hovedsykkelruten over Mindemyren. 3. Mellom hovedsykkelrute (sykkelveg og fortau) og nye bygg i S14 må det reguleres tilstrekkelig fortausbredde til å betjene gangtrafikk knyttet til	1. Tatt til følge. De generelle innspillene legges til grunn ved arbeid med vei- og trafikk løsninger. Det er utarbeidet mobilitetsanalyse til planarbeidet som skildrer trafikkmengde, bevegelse for kjøretøy, syklende og gående. 2. Tatt til følge. Det har vært avholdt flere møter med Statens Vegvesen og Bergen kommune i planarbeidet. Trafikale vurderinger er gjort med bakgrunn i gjeldende områdeplan, bybane-planen og sykkelvegplanen, og med utgangspunkt i Bergen kommunes infrastrukturplan, som er et oppdatert kunnskapsgrunnlag for Mindemyren. 3. Delvis tatt til følge. Planforslaget viderefører løsning for fortau som sykkelvegplanen og har i tillegg med fortau av tilsvarende bredde langs

		utbyggingsområdene i S14, samt nødvendig fortausareal for aktiviteter knyttet til fasadene (uteservering ol) Tilsvarende gjelder langs fortau i Fjøsangerveien også. 4. Det skal færrest mulig krysningspunkt over sykkelvegen. Det kan ikke påregnes flere krysningspunkter for kjøretrafikk enn det er pr. i dag. 5. Statens vegvesen ønsker at rampen over sykkelveien sak reguleres bort. 6. Nye løsninger for kjøreatkomst og varelevering må utredes. Trafikksikkerhet og hensynet til en attraktiv hovedsykkelrute med god fremkommelighet gjennom området må være premisser for vurderingene. 7. SVV er kritisk til å gjøre unntak fra rekkefølgekrav i områdeplanen for Mindemyren. Unntak fra rekkefølgekrav som bruksendring av eksisterende bygg vil kunne være negativ for den planlagte transformasjonen av Mindemyren. Nye bruksformål i eksisterende bygg vil etter vår vurdering være avhengig av utbedret infrastruktur på samme måte som nye formål i nye bygg. Unntak fra rekkefølgekrav vil kunne få negative konsekvenser for muligheten for å realiser alle deler av den utbedrede infrastrukturen som er et premiss for områdeplanen. Unntak vil kunne få negativ presedens virkning. 8. Trafikale vurderinger må ses i sammenheng med den overordnede planen.	bebyggelsen. Bebyggelsen følger i hovedsak fortauet, men trekkes tilbake noe steder for å skape mer rom til gangsoner og opphold. Planforslaget legger ikke til rette for endringer på fortau langs Fjøsangerveien ettersom eksisterende fasader helt eller delvis blir stående. 4. Tatt til følge. I planforslaget legges opp til noen få, utvalgte krysningspunkter over sykkelvegen. 5. Delvis tatt til følge. Når det gjelder bilrampen som går i nivå over sykkelvegen i dag, så er det viktig å poengtere at denne er viktig for driften til eksisterende næringsbebyggelse i Minde allé 35. Næringsbebyggelsen her har et lengre tidsperspektiv på transformasjon enn boligkvartalene som planlegges i øst ved Kanalveien, og planen åpner derfor for at rampen og parkeringsdekke i øvre plan delvis består fram til transformasjon av bygget. I permanent situasjon blir hele rampen og dekket revet. 6. Tatt til følge. Kjøreatkomst og varelevering er utredet og regulert i planen med tydelige avsatte soner i plankartet. Det tas hensyn til minst mulig påvirkning på hovedsykkelvegen. 7. Ikke tatt til følge. I planen vil det være behov for å gjøre unntak for rekkefølgekrav for eksisterende drift og avtaler knyttet til næringsbebyggelsen langs Fjøsangerveien. Det er snakk om mindre tiltak, slik som enkle bruksendringer, endrede inngangsparti, mindre påbygg og endringer innvendig. Det er eksisterende avtaler knyttet til byggene som har en lengre tidshorisont. Først når byggene skal transformeres, blir det aktuelt å gjennomføre plankartet for permanent situasjon i sin helhet med alle rekkefølgekrav. 8. Tatt til følge. Jf. pkt. 2.
10	Bymiljøetaten	Bymiljøetaten har følgende merknader: Bymessige forhold: 1. Den planlagte sykkelveien gjennom planområdet vil skape en kraftig barriere gjennom området og hindre god utvikling. Sykkeltraseen på gateplan kan også virke som en barriere på tverrforbindelsen mellom Fjøsangerveien og Kanalveien. Bymiljøetaten mener at en gate mellom disse veiene ikke nødvendigvis må ligge på nivå med Kanalveien. 2. Etaten mener at det bør utredes mulighet for å etablere dekke over ekspresssykkelveien i planområdet. Nivået et slikt dekke skal ligge på må utredes. Etaten påpeker at dersom ekspresssykkelveien legges under gateplan blir arealet på gateplan frigjort og mulighetene for å utvikle dette til attraktive byrom uten barrierer anses som store. Et lengere sammenhengende dekke mot torget T9 er det også mulig å løse varelevering under gateplan. Det kan etableres stasjoner for syklende med arealer for vask, reparasjoner ol. Under tak i forbindelse med ekspresssykkelveien. Dette vil bidra til å øke attraktiviteten til ruten langs denne strekningen, dette dekket bør ligge noe lavere enn eksisterende parkeringsflate. 3. Områdeplanen viser flere avkjørsler fra torg T9. Torgets brukbarhet, trafikksikkerhet og opplevelse blir vesentlig redusert ved at torg blir brukt	1. Tatt til informasjon. Løsningen for sykkelvegen er håndtert i områdeplanen for Mindemyren og i offentlig reguleringsplan for sykkelvegen. Planforslaget legger til grunn samme løsning som sykkelvegplanen, men med detaljering ift. valg av krysningspunkter. Det er videre lagt opp til at atkomstveg til bebyggelsen langs Fjøsangerveien løses med envegskjøring fra nord til sør. Dette gjør at det ikke er behov for et like bredt gateløp. 2. Ikke tatt til følge. Forslagstiller deler ikke Bymiljøetatens syn, og ser det ikke som aktuelt å utrede et sammenhengende lokk gjennom S14. Det er mulig å løse de utfordringene som påpekes uten lokk. 3. Delvis tatt til følge. Det er jobbet med å finne løsninger for trafikk i nord, og i

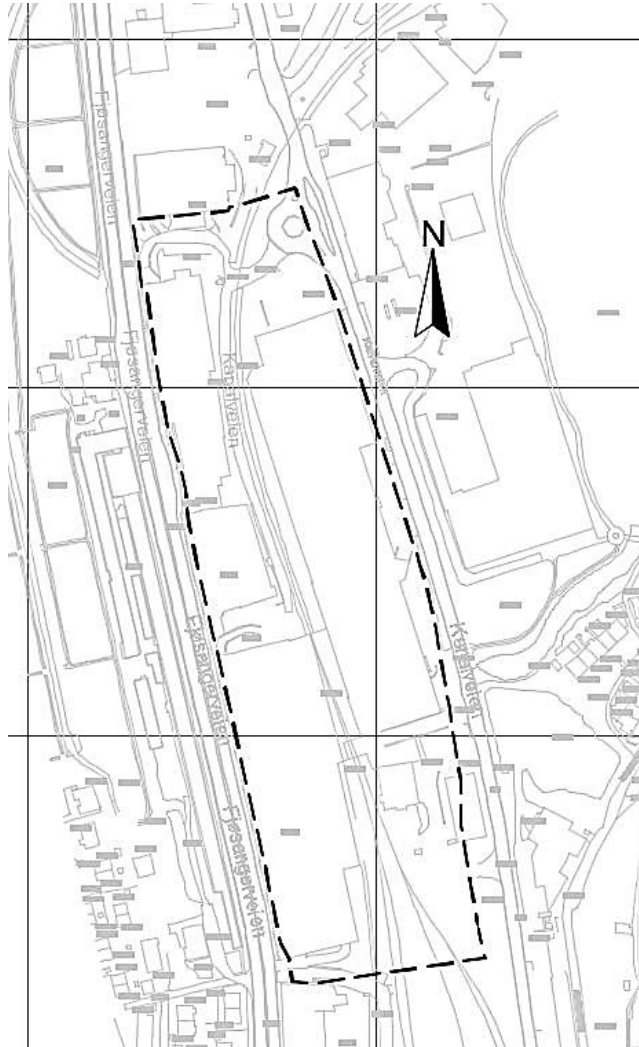
		som trafikkareal. Etaten vil skille trafikk og torgareal. Tilkomst for biler over T9 bør unngås. Løsninger for T9 må utredes videre, herunder hvilke/hvilket horisontalplan torget skal legge seg på. Dersom det er aktuelt med flere nivå på torget må grensens mellom disse vises. God tilgang til T10 og friområdet ved Solheimsvannet må vektlegges, samt mulighetene for å inkorporere bybane i T9. jf. foreslått løsning over bryggen, for å motvirke barrierevirkning. 4. Lav parkeringsdekning må legges til grunn i ny og eksisterende bebyggelse, parkering bør videre samles i større felles anlegg. 5. T7 bygges i forbindelse med Bybanen. Dette må det støttes opp under. Det må etableres gode byroms vegger med aktive fasader. Det må legges vekt på å skape gode oppholds kvaliteter og gode vilkår for et mangfold av aktiviteter. Det må tilstrebes at torget blir uten trafikkareal. Det må legges til rette for gangbro over Kanalveien til Svaneviksvegen iht områdeplanen. Det må også legges til rette for full funksjonalitet på torget frem til denne blir etablert, med god tilkomst til bybanestopp. 6. Sak 201910362 søker om disp. fra høydekrav i gjeldende plan. Forandring på høyde på kanal og bybane kan føre til at deler av torg T7 må heves. Et nytt plan mellom T7 og T9 kan da fremstå som en mer attraktiv løsning. 7. Det må settes av tilstrekkelig areal til grønnstruktur, herunder trær. Da Mindemyren er inversjonsområde er dette et godt avbøtende tiltak. 8. Da transformasjonen av hele området skjer trinnvis er det viktig å sikre gode byrom, tverrforbindelser og trafikkavvikling under hele utviklingen. Helhetlig planlegging må vektlegges og spesielt grensesnittene mot torg T7 og T9. «Byromsaspektet» og tilkomst til bygg langs Fjøsangervegen må ivaretas på kort og lang sikt. 9. Alle gangforbindelser skal være UU, og være utformet slik at vintervedlikehold er mulig. Offentlige veiareal skal planlegges i tråd med normalkrav i vegnormer og håndbok N-100. Avvik skal unngås så langt som mulig. Avkjørsler fra kommunal vei skal vises i plan og følge krav til frisikt, svingradius mm. 10. Bymiljøetaten skal ha tilsendt detaljerte tekniske kart til godkjenning for nye kommunale vegområder. 11. Renovasjonsløsninger innen planområdet må utarbeides i samarbeid med BIR for å sikre gode, fremtidsrettede løsninger.	tråd med sykkelvegplanen reguleres det egen atkomstveg på torgets sørside. Denne vegen vil da krysse sykkelvegen et sted i nord før den føres videre sørover som envegskjørt veg på vestsiden av sykkelvegen. Torg T9 i områdeplanen er delt opp i to felter skilt av sykkelvegen i planforslaget. Delen av torget i vest vil fortsatt tjene som areal for atkomst til eksisterende bebyggelse langs Fjøsangerveien, men på delen av torget i øst er det ikke lagt opp til avkjørsler. 4. Tatt delvis til følge. Planforslaget regulerer for et felles parkeringsanlegg under bakken som skal dekke felt S14, S16 og S17. Det reguleres for lav parkeringsdekning for bil og høy dekning for sykkel. I tillegg beholdes noe parkering i eksisterende anlegg, som vanskelig lar seg transformere til annen bruk. 5. Tatt til informasjon og til følge. Iht. Bybanen utbygging sin søknad om dispensasjon (16.05.2019) fra reguleringsplan og gjennomføring bygges ikke hele torg T7 av Bybanen utbygging. Det er likevel deler av torget med vannspeil og kanaler som bygges ut i sammenheng med denne utbyggingen, og planforslaget tar hensyn til det. Videre legges det opp til bebyggelse med publikumsrettede funksjoner og aktive fasader mot torget, og bebyggelsens byggehøyde trappes ned i området. En evt. gangbro over torget håndteres ikke i denne planen, men i tilgrensende reguleringsplanarbeid i sør. 6. Tatt til informasjon. Bebyggelsen i planforslaget er plassert i forhold til den bygde høyden på bybanen. Høyden på torget i sør fastsettes ikke av planforslaget, men det forutsettes at det gjøres tilpasninger på terreng og bygg for å etablere en god løsning ved prosjektering. 7. Tatt til følge. Det er mål om å gjøre området mest mulig grønt. Det settes krav i bestemmelsene om parkmessig opparbeiding i gårdsrom og jorddybde, beplantning i gågater, på torg og takterrasser og andel grønne tak. 8. Tatt til følge. Planforslaget er utarbeidet med hensyn til å skape gode byrom og forbindelser mellom disse på tvers og på langs. Det er utarbeidet en mobilitetsplan til planforslaget som underbygger dette. 9. Tatt delvis til følge. Universell utforming skal ivaretas i gangforbindelser. Det åpnes for tilpasning så godt som mulig ut fra terrengforholdene i gatetun og torg som håndterer terrengforskjellen mot Fjøsangerveien, der videre bruk av eksisterende ramper skal vurderes som rullbar forbindelse. Håndbok N100 legges til grunn for veganlegg i planen så langt det er mulig. Frisikt går fram av plankartet. 10. Tatt til følge. Ivaretas med bestemmelse om at teknisk plan skal godkjennes av aktuell vegmyndighet. 11. Det vises det til egen kommentar til BIR over.
11	Helsevernetaten	1. Er positiv til at det legges opp til en funksjonsblanding med gode oppholdskvaliteter og gode vilkår for et mangfold av aktiviteter. Erfarer	1. Tatt til følge. Planens bestemmelser setter tydelige krav knyttet til både boligkvartalenes utbygging og transformasjon av næringsbebyggelsen langs

		at det synes å være vanskelig å oppnå dette uten at det fører til konflikter mellom beboere og næringsaktører ang. støy, forurensing, dårlige uteoppholdsarealer mv. For å løse dette må det være konkrete og klare reguleringsbestemmelser som holder gjennom hele utbyggingsperioden. 2. Helsevernetaten mener boliger som ligger tett på næringsbygg/-virksomhet kan utsettes for negative konsekvenser. Boliger bør etter etatens synspunkt ikke etableres før næring/industrien er avviklet. 3. Helsevernetaten ønsker at det i reguleringsbestemmelser skal være klare grenseverdier for støy relatert til næringsdelene av utviklingen. De nevner, i en ikke uttømmende liste, ting som transportsentraler, vifteanlegg, transport til og fra virksomheter, treningsstudio mm. 4. Boliger som ligger i rød og gul støy- og forurensningssone, må ivaretas særskilt for å redusere plage/helserisiko. 5. Ved etablering av skole- og eller barnehage er det viktig med tilstrekkelig uteoppholdsarealer. Ettersom at det er få grøntarealer i nærområdet er det viktig at skole/bhg ikke legger beslag på disse, men at de selv har tilstrekkelig uteoppholdsarealer. 6. Hovedsykkelvei må holdes adskilt fra annen trafikk, slik at også barn og unge trygt kan bruke denne. 7. Utbyggingen må planlegges godt, med rekkefølgebestemmelser som sikrer at bomiljøkvaliteten under og etter anleggsfasen. 8. Det må legges til rette for gode private og offentlige uteoppholdsarealer. Det er etatens mening at off. parker er til disposisjon for flere brukergrupper enn de som bor i området, og dermed i liten grad kan kompensere for manglende uteareal på egen tomt. 9. I anleggsfasen må T-1442 følges, for å sette grenseverdier for hva som tillates av støy. 10. I forhold til Levekårsundersøkelsen bør det legges til rette for tiltak som kan jevne ut forskjeller i området og hindre at planen bidrar til økende ulikheter.	Fjøsangerveien. I midlertidig fase vil eksisterende drift i næringsbebyggelsen bestå. 2. Ikke tatt til følge. Det er en naturlig del av transformasjonen at deler av området bygges ut før andre og at driften kan opprettholdes i perioden. Det vil derfor ikke være mulig å imøtekomme merknaden. Uavhengig av dette skal boligbebyggelsen tilfredsstillende både krav til sol, lys og støy, samt ha trygge gangsoner på tvers av området, inne i gårdsrom og i fortau langs sykkelveien og Kanalveien. 3. Ikke tatt til følge. Dette vil i liten grad være mulig å imøtekomme. 4. Tatt delvis til følge. Hoveddelen av denne problematikken løses med større kommunale tiltak for å begrense forurensningskildene, ikke gjennom reguleringsplanen. Men måten bebyggelsen plasseres på, skjermede uterom og støyskjermer er viktige grep som sikres i reguleringsplanen. Det er utarbeidet en luftkvalitetsrapport som vurderer dette. Deler av uteoppholdsarealene ligger i gul sone for luftforurensing. 5. Tatt til informasjon. Det er ikke planer om å planlegge hverken skole eller barnehage innenfor S14. Disse funksjonene planlegges innenfor reguleringsplan for felt S16 og S17. 6. Tatt til følge. Hovedsykkelruten er planlagt gjennom vedtatt offentlig reguleringsplan, der det er lagt til rette for langsgående fortau på begge sider. Planforslaget legger til grunn den samme løsningen, men med detaljeringer ift. krysningspunkter, og med regulering av envegskjørt atkomstveg langs sykkelvegens vestsider. Det avsettes plass til annen veggrunn/sideareal mellom sykkelvegen og kjørevegen. 7. Tatt til følge. Det legges opp til en transformasjon som sikrer gjennomføring av boligkvartalene med fortsettende drift i næringsbebyggelsen langs Fjøsangerveien, og krav ved transformasjon av næringsbebyggelsen i et lengre tidsperspektiv. 8. Delvis til følge. Planen legger opp til uteoppholdsareal på offentlige nærliggende arealer, i tverrgående gågater i store felles gårdsrom, på og private uteoppholdsarealer. Det er også lagt inn en takterrasse i hvert boligkvarter. For tre av boligfeltene løses dette innenfor gårdsplassene, men for et av feltene er det åpnet for å benytte offentlig torg. 9. Tatt til følge. Ivaretas gjennom planens bestemmelser. 10. Delvis tatt til følge. Planforslaget legger opp til variasjon i boligtyper, noe som åpner for ulike beboergrupper. Planforslaget har fokus på store felles uterom og felleslokaler.
12	Byantikvaren	1. Byantikvaren ønsker at punktene som ble avtalt mellom Vill Urbanisme og Byantikvaren i møte 03.06.2019 overholdes. Dette innebærer at Vill Urbanisme skal utarbeide en bygningshistorisk analyse over de aktuelle	1. Tatt til følge. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon som følger planen.

		byggene. Dette gjelder Minde Allé 35 (Frydenbøgården) samt Fjøsangerveien 70. 2. Under møtet med Vill Urbanisme ble det gjort klart det ikke er aktuelt å bare beholde fasader mot Fjøsangerveien, bygningskroppen skal bestå. Nytt møte mellom partene avholdes i august 2019.	2. Delvis tatt til følge. Det har vært dialog med Byantikvaren og flere møter. Det er landet på løsning der det er deler av bygg og fasadene til de historiske bygningene som skal bestå innenfor avsatte hensynssoner i plankartet. Utforming av bygg, ivaretagelse av bygg med verneverdi har vært tema på flere møter med Byantikvaren og Plan og bygningsetaten.
13	Hordaland fylkeskommune (p.n Vestland fylkeskommune)	1. Planområdet ligger tett på S4, S18, S20 og S22 som er senter for de ulike lokalområdene på Mindemyren, dimensjonering av handel vil være viktig her. Planarbeidet må ses i sammenheng med senterstrukturen som er lagt i KPA. Planarbeidet bør ses i sammenheng med andre planer på Mindemyren. En handelsanalyse ble ikke utarbeidet av kommunen ifm. områdereguleringen. En slik analyse kan legges til grunn også for andre reguleringsplaner og byggesaker i bydelen. 2. Funksjonsblandingen det legges opp til er positivt. Det gir positivt bymiljø og balanse i transportbehovet. Det er likevel nødvendig å sikre mot støy og støv, samt å gi tilstrekkelig gode uteoppholdsarealer, dette er viktig for folkehelsen. I det videre planarbeidet må kvalitet vektas høyere enn utnyttingsgrad. 3. Forslaget om høyere bygg er ikke gunstig på Mindemyren. Høye bygg i et slikt landskap kan øke inversjon og redusere luftkvaliteten, dette er særlig et problem da man ønsker å utvide andelen boliger i området. 4. Trafikksikkerhet og hensynet til en attraktiv hovedsykkelrute med god fremkommelighet gjennom området må være et premiss for planarbeidet. Videre forventes det at planarbeidet er i samsvar med Bybaneplan (64860000). 5. Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjøres på et tidlig tidspunkt. – Eventuelle kulturminneinteresser må omtales, og at verneverdier blir vurdert i det videre planarbeidet. Dersom tiltaket er i vesentlig konflikt med regionale og nasjonale kulturminneinteresser kan HFK vurdere å imøtegå planforslaget gjennom politisk vedtak. Dialog med kulturminnemyndigheter tilrådes. 6. HFK ber om at Reperbanen i Fjøsangerveien, Solheim gravplass og alléen som går her blir tatt hensyn til i det videre arbeidet. I tillegg nevnes hensynssoner fra kulturminnedokumentasjon og kart tilhørende KPA.	1. Tatt til informasjon. Den begrensede mengde handel som det legges opp til innenfor S14 anses ikke å utløse krav om en handelsanalyse. 2. Tatt til følge. Dette løses innenfor de kravene som stilles gjennom gjeldende områdeplan og KPA 2018 og plassering av bebyggelsen. Det er fokusert på å bygge opp boligkvartaler som omkranser store felles gårdsrom og med tverrforbindelser og forbindelser på langs. I hvert av boligkvartalene skal det også etableres en takterasse. 3. Delvis tatt til følge. Det er jobbet med byggehøyden særlig for å få til sol på uteoppholdsareal og menneskelig skala i gårdsrom og på torg. Det planlegges for byggehøyder som varierer, der det meste av bebyggelsen er lavere enn maks byggehøyde i områdeplanen, men der noen bygg går over. 4. Tatt til følge. Både planen for hovedsykkelvegen og bybaneplanen med bygd løsning er lagt til grunn for planen. 5. Tatt til følge. Det har vært dialog og prosess med Byantikvaren. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon som følger planen. 6. Tatt til følge. Det har vært dialog med Byantikvaren om dette, og hensynene ivaretas i planen.

Merknadskart

Ingen mottatte private merknader.



Figur 1 Varslet planområde