

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Detaljregulering, Årstad, Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren
Arealplan-ID	66350000
Saksnummer	PLAN-2022/20648
Utarbeidet av	Multiconsult Norge AS
Sist revidert	20.08.2025

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelser
1	<u>Private merknader:</u> Mikkel Breivik, Krokeidevegen 412, 5244 Fana, gnr/bnr 97/40 18.11.2023 Dokument nr: 120	- Avsender påpeker at planforslaget ser fint ut, men at det legges opp til alt for mange parkeringsplasser. Nærheten til bybanen og sykkelnettet bidrar til at behovet for foreslått parkering reduseres. - Avsender påpeker at kostnadene ved å etablere underjordisk parkering er altfor stor, og frykter at regningen havner hos beboerne – uavhengig av om man bruker bil eller ikke.	- Viser til svar til merknad nr. 1 (Høringsinstanser) fra SVV, som omhandler parkering. Antall parkeringsplasser i planområdet er redusert etter offentlig høring. - I lys av planområdets bynære lokasjon vil underjordisk parkeringskjeller være mest hensiktsmessig, sammenlignet med parkering over bakken. Parkeringsplassene i parkeringskjelleren dekker parkeringsbehovet for et større område på Mindemyren, og skal fungere for beboere innenfor planområdet, men skal også være tilgjengelig for boliger utenfor planområdet (S16 og S17).		1.X	1.X
2	Baste Løte, Gabriel Tischendorfs vei 20, 5162 Laksevåg Gnr/bnr: 154/143 28.11.2023 Dokument nr: 122	Avsender påpeker at det ikke er nødvendig med så mye areal dedikert til nye parkeringsplasser, og skulle gjerne sett det arealet utnyttet på en bedre måte.	Viser til svar til merknad nr. 1 (Høringsinstanser) fra SVV, som omhandler parkering. Antall parkeringsplasser i planområdet er redusert etter offentlig høring.		1.X	1.X
3	Holon Arkitektur på vegne av Rasmussen Eiendom AS	Rasmus Eieendom AS (RE) har deltatt i utarbeidelsen av den del av planforslaget som berører de, og som nå er fremmet til offentlig ettersyn. Denne merknaden fremmes først og fremst derfor som kommentarer til fagnotatet som fulgte planen på høring.				

12.12.2023 Dokumentnr 132	1. <i>BRA for Fjøsangerveien 68</i> 1.1 Grunnlaget BRA er avregnet på i planforslaget, er som fagetaten påpeker for høyt. Tallet som fagetaten mener er det riktige er derimot for lavt. Vi har ved en ny kontroll sett at BRA for bygget med tenkte plan, er ca. 15 800 kvm. Uten parkeringsdekkene er tallet 11 500 kvm. Vi vil redegjøre nærmere for dette i revidert planforslag til sluttbehandling. 2. <i>Parkeringsplasser for Rasmussen Eiendom</i> 2.1 Fagnotat mener planforslaget skal legge til rette for 0 parkeringsplasser for RE sine to bygg i planforslaget. Det vurderes at parkeringsdekningen skal ses i sammenheng med RE sine to andre bygg i området, og at dette må være tilstrekkelig sett under ett. Det åpnes imidlertid for parkering, dersom det etableres en sammenkobling mellom byggene som får trafikken ut i rundkjøringen mellom Kanalveien 7 og 5. Holon stiller seg uforstående til at parkeringsdekningen skal vurderes sammen med to bygg som ikke inngår i planforslaget, selv om eiendomsselskapene p.t. har samme hovedeier i dag. Alle eiendommene er egne AS-selskapene. Begge byggene har rammetillatelse av nyere dato, og RE kjenner ikke igjen påstanden om at Kanalveien 11 fikk ekstra parkering på bekostning av de øvrige byggene de er eiere av i området slik det hevdes i fagnotatet. 2.2 I forslaget som foreligger er antall plasser allerede nesten halvert fra dagens 324 til 170 plasser. Fagnotatet viser til at det vil virke førende for andre, dersom Rasmussen får beholde disse parkeringsplassene, og at det samlet vil gjøre at Mindemyren fortsatt blir et trafikkbelastet område. Vi er ikke enige i denne vurderingen, hverken i at Mindemyren forblir trafikkbelastet med dette forslaget, eller at det vil virke førende for andre planforslag. Til slutt vil vi anføre at parkeringsanlegget er bygget nettopp for dette, og at det ligger under bakken uten muligheter for dagslys. Det er derfor vanskelig å se for seg en alternativ bruk av arealene, og videreføring som parkering virker derfor hensiktsmessig også ut fra et miljøperspektiv. 3. <i>Trafikksikkerhet</i> 3.1 Vi stiller oss skeptiske til at trafikksikkerhet utgjør en så stor del av begrunnelsen til hvorfor parkeringsanlegget i Fjøsangerveien 68 ikke kan gjenbrukes i en fremtidig situasjon. Dagens løsning ble regulert for få år siden, da eiendommene hadde betydelig mer trafikk, inkludert mye aktivitet med store kjøretøy. Problemet da var ikke større enn av planen ble vedtatt med løsningen som i dag er bygget. Holon stiller spørsmål ved den løsningen som ligger til grunn, heller enn at det skal føre til 0 parkeringsplasser i vår del av planområdet. 3.2 Som alternativ til kryssing av sykkelveien, foreslås det tunnel mellom Fjøsangerveien 68, Kanalveien 11 og Kanalveien 7 i fagnotatet. Dette har	1.1 Er tatt til følge og revidert i planforslaget. 2.1 Tatt til orientering. Parkeringsdekningen i næringsbebyggelsen er vurdert helhetlig i planprosessen der dette innspillet har vært en del av prosessen. Rasmussen Eiendom har deltatt i prosessen med Bergen kommune om antall parkeringsplasser for sine eiendommer. 2.2 Tatt til orientering. Antall plasser er endret etter offentlig høring og dette innspillet har vært en del av prosessen. 3.1 Innspillet tatt til orientering og har vært en del av videre drøftinger av parkering etter offentlig høring. Antall parkeringsplasser plassert vest for hovedsykkelruten er vesentlig redusert etter offentlig høring. 3.2. Temaet er vurdert tidligere i	1. X		1. X
--	--	--	-------------	--	-------------

		vært tatt opp tidligere i prosessen, og vi har tilbakevist det som en mulig løsning. Arealene under bakken er full av teknisk infrastruktur som må legges om, byggene ligger på ulike nivå, og det er heller ingen gevinst med ny utbygging som følge av et slikt forslag. 4. <i>Fjøsangerveien</i> 4.1 Fagnotatet foreslår å flytte dagens bussholdeplass i Fjøsangerveien til arealet foran Kanalveien 11. I tillegg foreslås det tiltak for å forbedre fortau som vil berøre bygg og parkeringsdekke i Fjøsangerveien 68. Dette mener vi ikke er problemstillinger som denne planen skal løse. Vi ser ingen enkle løsninger for å gjennomføre forslagene, og det er ikke sikkert de vil passe inn i en helhetlig løsning for Fjøsangerveien. Vi mener dette derfor må ses på i en fremtidig plan for Fjøsangerveien. 4.2 Av forslag som kan gjennomføres i denne planen, er f.eks. flytting av trafo som hindrer myke trafikanter i fortauet ved dagens bussholdeplass. For torgarealet må det ses på mindre inngripende løsninger enn sanering av avkjørsler i så stort omfang som skisseres. 5. <i>Gatetun mellom KBA5 og 6</i> 5.1 Det foreslås å sanere dekket mellom KBA5 og 6. Dette ønsker vi å beholde. Vi må se på en løsning som ivaretar flere interesser, og ønsker derfor heller å regulere dekket i nivå 3 planen.	planprosessen, og nevnte forhold umuliggjør etablering av tunnel. 4.1-2 I prosessen etter høring har Rasmussen Eiendom åpnet for en løsning der en regulerer bussholdeplass 5.1 Etter høring er planforslaget endret ved at det er tatt inn forslag til ny plassering av busstopp. En konsekvens av dette er at dagens dekke mellom KBA5 og KBA6 kan beholdes. Det oppfattes at det er enighet mellom PBE og merknadsstiller om dette nå.	5.1 X		
1	<u>Høringsinstansen</u> Statens vegvesen 30.11.2023 Dokument nr: 124	Statens vegvesen har fremmet innsigelse til planforslag for delfelt S14, Mindemyren. Innsigelsen er i to punkter: - Parkeringsdekning, knyttet til vårt sektoransvar - Fortau E39, knyttet til vårt forvalteransvar for riksveg Utover dette har de merknad til flere tema som forholdet til E39 sykkelstamveg, støy og luft og byggegrense mot E39 Fjøsangerveien. Statens vegvesen støtter hovedformålet med planforslaget som er en transformasjon av næringsområdet Mindemyren til et urbant sentrumsområde med tett utbygging og stor grad av boliger. Stat, fylke og kommune har de siste årene investert store summer på forbedret infrastruktur på Mindemyren, herunder bybane og sykkelstamveg. Forholdene ligger dermed til rette for utvikling av en ny bydel der gange, sykkel og kollektiv blir foretrukne reisemåter i tråd med nullvekstmålet. 1. Parkering 1.1 I fagnotat vurderer plan- og bygningsetaten at foreslått parkeringsdekning vil føre til økt biltrafikk på Mindemyren. Videre sier de at problemet forsterkes ytterligere ved at parkeringsstrukturen forblir desentralisert innenfor hver næringstomt. Det trekkes biltrafikken til den indre delen av planområdet, noe som innebærer kryssing av hovedsykkelveien og belastning på gater og byrom både i planområdet og gjennom Mindemyren ellers. Statens vegvesen støtter kommunens vurdering av parkeringsdekningen, både i forhold til antall og plassering. Spesielt trekkes det fram parkeringen til dagens næringsområder som svært høy og med plassering som er til	Svar på innsigelsen er innsendt til kommunen- vi er enige med kommunen om løsningen 1.1. Etter offentlig høring er parkeringsdekningen redusert i næringsområdet for å imøtekomme innsigelsen fra Statens vegvesen. Det felles anlegget skal dekke parkering for vestre del av S14 i tillegg områder utenfor planområder, blant annet nylig vedtatt reguleringsplan for Mindemyren Nord. Kommunen har hatt møttingsmøte med		1.1 X	

hinder for utvikling av gode byrom og boligområder. De understreker at reguleringsplanforslaget må legge framtidig ønsket situasjon til grunn.



- 1.2 Parkeringsdekningen det legges opp til i planen gir mange avkjørsler, er trafikkfarlig og hindrer utvikling av gode byrom med beplantning. Spesielt vil de trekke fram o TO3 som er et viktig byrom for å binde Mindemyren sammen med Solheimssiden og der kommunen har høye ambisjoner for dette torget. Med forslag til reguleringsplan sementeres dagens situasjon der området har innkjøring til parkering på tre plan over en kort strekning, dette er uoversiktlig og etterlater ingen bilfrie rom.

Statens vegvesen kan ikke akseptere parkeringsdekningen i planforslaget da denne strider mot nullvekstmålet og visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. At området skal transformeres over tid og at derfor ikke parkeringsdekningen kan reduseres over natten har vi forståelse for, men dette kan ikke føre til at vi sementerer dagens situasjon der bilene dominerer på denne delen av Mindemyren.

- 1.3 Bergen kommune har utarbeidet et helhetlig forslag til parkeringsdekning som tar utgangspunkt i parkeringsnotat for Mindemyren saksnr. 2021/18253/9 med anbefalt parkeringsnorm «Min + KPA», og TØIs rapport «Bildeling i Bergen». Dette kombineres med vurderingen av delfelt S14s lokalisering, forutsetninger for transport, og hensyn til byrom og boliger. I kommunaldirektørens tilbakemelding på parkeringsnotatet vises det til tidligere vedtak i byrådet i sak om Føringer for plan- og gjennomføringsprosesser på Mindemyren fra 25.3.21. Her slås det fast at det skal praktiseres lav parkeringsdekning i de enkelte detaljreguleringsplanene, og at felles parkeringsløsninger bør tilstrebes. Tabellen under viser maks parkeringsdekning på S14 og forskjellen mellom det som nå ligger på høring og det som er PBEs anbefaling.

Statens vegvesen om revidert løsning og det er gitt signaler om at ny løsning er akseptert.

1.2 X

1.2 Etter offentlig høring er antall avkjørsler ytterligere redusert.

1.2 X

1.3 Det vises til svar til punkt 1.1. Parkeringsdekning og parkeringsløsning i planområdet er endret etter offentlig høring.

	Planforslaget	Fagetatens anbefaling**	Differanse
S14 Boligkvartaler	154 (0,4 pr 100 m ²)	154*	0
S14 Næring (KBA 5 og KBA 6)	170 (8,3 pr 1000 m ²)	0 (2 pr 1000 m ² forretning, 1 pr 1000 m ² kontor)	170
S14 Næring (KBA 4)	217 (6,2 pr 1000 m ²)	42 (2 forretning, 1 kontor)	175
S17	70 (0,4 pr 100 m ²)	70*	0
S16 Næring	28 (3,5 pr 1000 m ²)	8	20
S16 Flerbruksbygg	24	24	0
Sum	663	327*	365

Statens vegvesen støtter Bergen kommunes anbefalte parkeringsdekning og ber om at denne blir innarbeidet i planen. I tillegg støtter vi Bergen kommunes anbefaling om at parkeringen bør samles i felles anlegg, dette begrenser antall avkjørsler, øker trafikksikkerheten og gir flere bilfrie områder. Samling av parkering i felles anlegg vil også støtte oppunder nullvekst målet da vi vet at de som har 50 meter eller mer å gå til bilen i mye større grad velger andre reisemåter som gange, sykkel eller kollektiv. Mindemyren burde være et område der det enkelt kan legges til rette for at mange har lengre å gå til parkeringsplassen sin enn til bybanestopp. *Det er knyttet innsigelse til dette punktet ut ifra Statens vegvesens rolle som sektormyndighet med ansvar for klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk, herunder nullvekstmålet.*

2. Sykkelstamveg E39, riksvegtilbud for sykkel og gange

- 2.1 I kommunens fagnotat presenteres et forslag om sidebytte for gange og sykkel på sykkelstamvegen, dette framgår ikke av plankartet og er ikke en del av planen fra forslagsstiller. Kommunen begrunner forslaget ut ifra behovet av en større buffer mellom sykkelveien og boligene. I tillegg vurderer de dagens plassering av fortau midt i gateløpet som uheldig, da det fordrer etablering av tre separate fortau. Fagetaten argumenterer videre med at mye areal som kunne vært avsatt til vegetasjon går tapt. Kommunen har utarbeidet et forslag til endring av sykkelveganlegget i notat «Sykkelveg langs S14 PBE» datert 22.12.2022.

Sykkelstamvegen er nylig bygget og finansiert av statlige midler. Fortausdelen skal ligge høyest og være atskilt til sykkel delen med en kantstein med høyde 2 – 4 cm. Foreslått løsning avviker fra ovennevnte og SVV vil ikke tillatte disse avvikene på deres sykkelstamveg (sykkelveg med fortau). Løsningen kommunen presenterer gir systemskifte i begge ender, der syklist og gående må «bytte plass». Systemskiftet vil gi konfliktpunkter i hver ende der risikoen for ulykker øker. Dersom vi skal nå nullvisjonen om null hardt skadde og drepte i trafikken, samtidig som vi skal nå målet om nullvekst i biltrafikken må vi ha stort fokus på trafikksikre løsninger for gående og syklende med færrest mulig konfliktpunkter. Vi mener det er svært uheldig å endre løsningen ved å gå fra en velfungerende og trygg løsning til en ny løsning med flere konfliktpunkter. Dette er spesielt uheldig på en av de viktigste og mest trafikkerte sykkelvegstrekingene vi har i Bergen.

Siden forslaget om bytte av side for fortau og sykkelveg ikke framgår av plankartet oppfatter ikke Statens vegvesen dette som et formelt fremmet

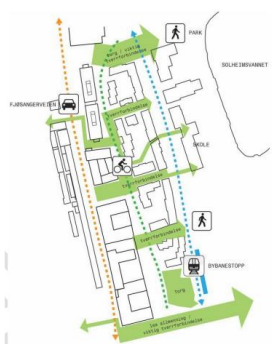
- 2.1 Nåværende utforming av sykkelveg beholdes.

	<i>forslag som vi kan ha innsigelse til. Dersom kommunen ønsker å fremme forslag om endringer i sykkelstamvegen som det beskrives i fagnotat og notat datert 22.12.2022 må dette vises i plankart og legges ut til nytt offentlig ettersyn. Statens vegvesen vil fraråde at dette fremmes av hensyn til nullvekstmål og trafikksikkerhet.</i> 3. Fortau E39 Fjøsangerveien 3.1 I planforslaget reduseres bredde på fortauet langs Fjøsangerveien i forhold til bredder regulert i områdeplanen. Dette fordi eksisterende byggelinje er foreslått opprettholdt. Statens vegvesen har forståelse for at deler av bygningsmassen i Fjøsangerveien 70A og Minde allé 35 er verneverdig og skal bevares. Langs disse fasadene vil det være naturlig å regulere dagens knappe fortausbredder. Statens vegvesen vil ikke akseptere en så knapp fortausbredde langs de øvrige delene av E39 Fjøsangerveien. Dette punktet er avklart i områdeplanen og regulert fortausbredde må følges opp der det ikke er i konflikt med verneverdier. <i>Det er knyttet innsigelse til dette punktet ut ifra vår rolle som forvalter av riksveg, E39 Fjøsangerveien.</i> 4. Kjørerampe over sykkelstamveg Plan- og bygningsetaten er positiv til forslaget (om å beholde rampen over sykkelveien fram til en transformasjon av området) og støtter dette i sitt fagnotat. 4. 4.1 Statens vegvesen ser at det er gode argumenter for dette dekket, men de mener man bør jobbe videre med en løsning hvor man ikke trenger forbindelser i et annet nivå (over gatenivå) som gir reduserte kvaliteter for byrommet på gateplan og sykkelstamvegen. Dersom dette dekket opprettholdes i planforslaget må siktlinjer fra dekket til Kanalvegen med fortau og sykkelveg blir sikret så lenge dette skal være en kjørerampe. Dette er i dag et konfliktpunkt der gående og syklende er spesielt utsatt. 4.2 Statens vegvesen er i tillegg opptatt av attraktivitet og trygghet på sykkelstamvegen. Vi ber om at det blir stilt krav om tiltak for å øke attraktiviteten og under dekket som i dag oppleves som direkte utrivelig. 5. Støy og luftforurensning 5.1 I fagnotatet vurderer plan- og bygningsetaten at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad oppfyller kravene til støy og luft. 5.2 Statens vegvesen vil anbefale ytterligere utredning av temaene før planen kan vedtas. Det bør bli utført spredningsberegninger med angivelse på kart som viser eiendommene som får overskridelse satt opp mot både kravene i retningslinje T-1520, forurensningsforskrift og luftkvalitetskriteriene både for NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5}. Likeså burde antall eiendommer i hver av sonene hvert angitt for de ulike senario.	3.1 Tatt til følge. Fortausbredden er foreslått i tråd med områdeplanen, med unntak av fasadene til vernet bebyggelse. Fortauet er vist i plankartet delvis som fortausformål delvis som kombinertformål fortau og bebyggelse og delvis som bestemmelsesområder der det åpnes for bygg under/over fortau. 4.1 Rampen er beholdt i planen etter tett dialog med Bergen kommune. Siktlinjer er tegnet inn i plankart. 4.2 Bestemmelser er revidert og sørger for at arealet under rampen sikres god belysning og kvalitet. 5.1 Luftkvalitetsberegning og Støyberegning er oppdatert etter offentlig høring. Beregningene viser tilfredsstillende kvalitet for støy og luft. Nye trafikk tall og grunnlagsdata gir bedre forhold enn i rapportene som lå til grunn ved offentlig høring. Det vises til nye og oppdaterte fagrapporter. 5.2 Fagrapportene er oppdatert etter offentlig høring. Nye trafikk tall og grunnlagsdata gir bedre forhold enn i rapportene som forelå ved offentlig høring. Fagrapportene omtaler	3.1 X 4.1 X 4.2 X		
--	--	---	--	--	--

	5.3 For NO2 er det utarbeidet spredningskart som viser både NO2 årsmiddel, vintermiddel og 18. høyeste timemiddel i forhold til Retningslinje T-1520 gul sone, rød sone, og forurensningsforskriften. Rød sone for NO2 årsmiddel tilsvarer overskridelse av grensen på 40 µg/m³ som årsmiddel både ett er retningslinje T-1520, og forurensningsforskriften. For PM10 er det også utarbeidet spredningskart som viser modellerte konsentrasjoner av svevestøv PM10 for årsmiddel, 7. høyeste døgnmiddel og 25. høyeste døgnmiddel i forhold til retningslinje T-1520 gul sone, rød sone, og forurensningsforskriften. Grenseverdien i forurensningsforskriften for PM10 som årsmiddel er fra 2022 på 20 µg/m³. Gul sone for PM10 tilsvarer maksimum 7 overskridelser av grensen på 35 µg/m³ og rød sone for PM10 tilsvarer maksimum 7 overskridelser av grensen på 50 µg/m³ i henhold til retningslinje T-1520. 5.4 For å undersøke effekten støyskjermingen har for luftforurensningen, mener vi at det må gjennomføres enkelte beregninger med og uten støyskjerming for spredning av svevestøv PM10 og NO2. 5.5 Grenseverdiene i forurensningsforskriften er juridisk gjeldende, og nødvendige tiltak for å overholde disse er derfor lovpålagt. anbefalte tiltak vil være utbygging av støyskjerm og særlig høyere støyskjerm langs deler av E39, samt skjermende tiltak ved enkeltboliger og planting av skjermende vegetasjon, og etablering av næringsbebyggelse mellom trafikkerte vegstreknings og boliger innenfor kan være positivt. 5.6 Luftkvalitetsmodellering er forbundet med betydelige usikkerheter. I beregningene gjøres en rekke antakelser rundt meteorologi, trafikkframskrivninger, piggedekandel, bakgrunns konsentrasjoner og spredning og atmosfærekjemi. på grunn av usikkerhetene vil det være nyttig å gjennomføre luftkvalitetsmålinger ved utsatte områder. Slike målinger vil både kunne gi mer informasjon om luftkvaliteten ved målestedene, samt kunne brukes til å verifisere beregningsresultatene. 6. Byggegrense mot E39 Fjøsangerveien og plassering av støyskjerm Statens vegvesen vil gjøre oppmerksom på at forslag til følgende bestemmelse: § 5.1.4 Innenfor bestemmelsesområde #4-5 og 7-8 kan det etableres støyskjerm i tråd med støyutredning datert 24.11.2022 eller oppdatert støyvurdering. ikke vil gi tilstrekkelig hjemmel for oppføring av støyskjermer. Før oppføring av støyskjermer kan godkjennes må Statens vegvesen ha mulighet til å gjøre en konkret vurdering av plasseringen og hensynet til vegen. For at plassering av støyskjerm skal kunne ansees som godkjent i plan må den være inntegnet på plankart. Når den er vist omtrentlig plassert i et bestemmelsesområde vil plasseringen etter vårt syn være avhengig av tillatelse etter vegloven i ettertid. 7. Generell tilbakemelding på plandokumentene: Plan- og bygningsetaten skriver at planmaterialet har noen feil og mangler, men at de vurderer det som et tilstrekkelig grunnlag for naboer og høringsinstanser til å uttale seg.	aktuelle problemstillinger som skal være med for denne type plan. 5.3-6: Det er utført spredningsberegninger. Beregningene viser at forurensningsforskriftens grenseverdier i sin helhet overholdes for planområdet. Det er ikke krav om å utarbeide luftsonekart for PM 2.5 i henhold til T-1520. Det står i retningslinje T-1520 at utbredelse av PM 2.5 generelt vil være dekket av sonekriteriene i tabell 1 i retningslinje T-1520, og det er derfor ikke vanlig å gjøre spredningsberegninger for PM 2.5 i forbindelse med detaljreguleringer. Per i dag finnes det ikke anerkjente metoder i Norge for å gjennomføre robuste vurderinger som viser betydningen av støyskjerm og vegetasjon for luftforurensning. Vår vurdering er derfor at beslutningsgrunnlaget er tilstrekkelig med den informasjonen som foreligger, og at ytterligere vurderinger av mer usikker karakter sannsynligvis ikke vil bidra til et bedre faglig beslutningsgrunnlag. I rapporten fra mai 2024 er bakgrunnskonsentrasjonen justert med ny tilgjengelig mulighet til å skille ut lokal trafikk. Med denne mer presise bakgrunnskonsentrasjonen fremstår store deler av området ikke lenger i gul sone for luftforurensning. Når det gjelder luftforurensning i en by som Bergen, representerer dette et nivå som i stor grad er det man kan forvente å oppnå. Som Statens vegvesen påpeker, er det knyttet usikkerheter til meteorologi, trafikkframskriving, piggedekandel, bakgrunns konsentrasjoner, etc. Disse forholdene er omtalt i rapporten. De valgene som er gjort for de ulike parameterne er lagt til den konservative siden, og de beregnede luftsonekartene må dermed anses som konservative – noe som tilsier at den fremtidige situasjonen med høy grad av			
--	---	---	--	--	--

		Statens vegvesen er ikke enig i denne vurderingen og reagerer på at plandokumentene ikke er oppdaterte og konsistente. I planbeskrivelsen som er datert i 2023 vises det til at nytt bybanestopp på bybanens linje to er forventet åpnet i 2022 og at sykkelstamvegen er under bygging. Bybanens linje to og sykkelstamvegen har nå vært i drift en god stund, noe som burde framgå av en oppdatert planbeskrivelse. I merknadsskjema datert 05.07.2022 framgår det at Statens vegvesen sitt ønske om at rampe over sykkelstamvegen reguleres bort er delvis tatt til følge. Det står at denne rampen kun skal stå i midlertidig situasjon fram til transformasjon og at rampen skal rives i permanent situasjon. Slik vi leser plankart og bestemmelser reguleres nå rampen inn som gangveg også i permanent situasjon. For at Statens vegvesen, naboer og andre høringsinstanser skal vite hva vi uttale oss til er det viktig at plandokumentene er oppdatert og konsistente.	sannsynlighet vil være bedre enn det beregningene viser. 6. Støyskjermer er tatt inn i plankartet med symbol i tråd med merknaden fra Statens vegvesen. 7. Etter høringen er planmaterialet omarbeidet etter tilbakemeldingene i høringene og i samråd med Bergen kommune.	6 X		7 X
2	Statsforvalteren i Vestland 06.12.2023 Dokument nr: 128	Statsforvalteren har sendt inn samordnet uttalelse med innsigelse. De viser også til brev fra Kommunal- og moderniserings-departementet (nå Kommunal- og distriktsdepartementet) 22.12.2017 om delegering av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven til Statsforvalteren. 1. Statsforvalteren har vurdert innsigelsen fra SVV. De finner at den er fremmet rettidig. For øvrig har de ingen merknader til begrunnelse eller til forankring i nasjonale hensyn. Innsigelsen blir ikke avskåret. De viser ellers til uttalelsen fra SVV i sin helhet som er sendt med kopi til kommunen. 2. Statsforvalteren har vurdert planforslaget når det gjelder sektoransvar for medvirkning i planprosesser. Det fremgår av saken at dimensjonering, etablering og plassering av parkeringsanlegg er og har vært utfordrende for realisering av de enkelte delfeltene i område-reguleringsplanen på Mindemyren. Departementet arbeider med forslag til endring av plan og bygningsloven knyttet til grunneierfinansiering av infrastruktur og utbyggingsavtaler som kanskje kan bidra til å redusere disse utfordringene. 3. Statsforvalteren ser positivt på at det ikke planlegges for etablering av boliger i kvartalet nærmest Fjøsangerveien. Kanalveien har en del trafikk, men vil med nedgradering som gjennomgangssåre bli mindre belastende for nærmiljøet selv med bybanetrase. 4. Innsigelsen innebærer at detaljreguleringen ikke kan vedtas av Bergen kommune slik den nå foreligger. Vi forutsetter at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndigheten vil arbeide videre med planen med sikte på å komme frem til et planforslag som partene kan enes om. Dersom kommunen ikke finner å kunne endre planen slik at grunnlag for innsigelse faller bort, kan kommunen be Statsforvalteren om mekling.	1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. 3. Tatt til orientering. 4. Tatt til orientering. Viser også til svar på merknaden (1) fra Statens vegvesen.			
3	Vestland fylkeskommune 20.12.2023 Dokument nr: 140, 125, 127	1. Vestland fylkeskommune er positiv til hovedgrep i detaljreguleringsplanen der den følger opp områdereguleringsplanen, men vi vurderer at delområda i planen langs Fjøsangervegen med næringsbygg, står fram som uferdig og ikke modent.	1. Slik det er beskrevet i planbeskrivelsen har de ulike delene av planforslaget ulike fremdrift for utbygging og utvikling av området, mens bygningsmassen i Fjøsangerveien 68 ikke utvides. Det er viktig for utviklingen av Mindemyren å åpne			

	2. Vi har atterhald til deltema i planforslaget knytt til byutvikling, kulturminnemiljø og mobilitet. Vestland fylkeskommune har motsegn knytt til planen sine konsekvensar for trafikktryggleik, framkomst og drift på fylkesvegnettet samt krav om handelsanalyse. 3. <i>Om motsegn</i> Fylkesdirektøren har mynde til fremje motsegn til tema i arealplanar som ikkje er av prinsipiell karakter, og som har vesentleg negativ verknad for myndeområda fylkeskommunen skal ivareta. Fylkesdirektør har delegert myndet vidare til avdelingsdirektør for Infrastruktur og veg for motsegn som direkte gjeld veginteresser og til plansjef på avdeling for Næring, plan og inovasjon i forhold til regional føresegn for handel. Motsegnsretten er i medhald av Vestland fylkeskommune sitt reglement for folkevalde organ og delegering, avsnitt 42 om lov om planlegging og byggesaksbehandling. 4. <u>Tilhøve til overordna planer.</u> Dei regionale planane skal leggst til grunn for kommunal, regional og statleg planlegging i fylket: <i>Regional plan for attraktive senter, senterstruktur, tenester og handel 2015 – 2026, og Regional plan for folkehelse, (vidareført i nytt handlingsprogram 2022-2025)</i>. Regulering av handel er vesentleg for å styrke eksisterande og planlagde sentrumsområde, og er viktig for å regulere trafikkskapande aktivitet. VFK viser også til klimaplan for Vestland og Regional transportplan 2022-2033 og regional areal- og transportplan av Bergensområdet 2022-2023, KPA18 og områdereguleringsplan for Mindemyren. 5. <u>Byutvikling</u> 5.1 Mindemyren er et omfattende transformasjonsområde med områdereguleringa som overbygning. Områdereguleringa regulerer infrastruktur, og nær alt byggeformål er vist som generelt sentrumsformål. Dette gir rammer, men også rom for fleksibilitet i detaljreguleringsplanar som kjem i etterkant, og det stiller også krav til at plantema som til dømes fordeling av bustader, type næring og handel vert regulert ut i frå at ein også ser utover plangrensene i dei ein skilde detalj-reguleringsplanane og ser heile området under eit. 5.2 Intensjonen med områdereguleringsplanen er mellom anna at eit nettverk av byrom skal skape tverrsamband og vere et tilskot til buområda på begge sider av Mindemyren. Slik planforslaget ligg føre vil det vere svært usikkert om realisering av planen vil gi det same resultatet som Illustrasjon vist på s. 30 i planbeskrivelsen.	for utvikling av S14. Da må planen hensynta at ulike grunneiere har ulike fremdrift for utvikling. Så langt har forslagstiller og kommunen vært enige om at planforslaget har tilstrekkelig kvalitet for å regulere også den vestlige delen. 2. De ulike punktene er kommentert nedenfor og i eget brev med tilsvar på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. 3. Tatt til orientering. 4. Tatt til orientering. 5.1 Tatt til orientering. 5.2 Planforslaget for S14 regulerer i tråd med områdeplanen, men har i tillegg et mer finmasket byromsnett enn det som er vist i områdeplanen for området. Planen regulerer gangakser og gatetun for å gi gode forhold i området. Etter høring har bl.a. antall kryssninger over Kanalveien vært et tema. Busstoppet Reperbanen er flyttet nordover og det er vist ny hovedgangforbindelse over torget nord i planområdet. Planen regulerer i tråd med oppdatert versjon av figuren.			5.2 x
--	--	--	--	--	-------



- 5.3 Planforslaget legg opp til at transformasjon kan skje trinnvis og er tilpassa grunneigar sitt behov for fleksibilitet. Strategien kan vere tenleg for å nå mål om endring på sikt, men når eksisterande føremål kan halde fram utan tidsavgrensing og det i tillegg er få insitament til transformasjon, vert det eit problem. Detaljreguleringsplanen mister sin funksjon som kommunen sitt verktøy for å styre ønska utvikling, og fører til lite føreseie for alle parter. Det er ei utfordring at det er ulike forventningar til kor raskt transformasjon skal skje, og ynskje om å vidareføre dagens aktivitet i bygga langs Fjøsangervegen. Vi har forståing for dette, men her har både grunneigararar og kommunen hatt mogelegheit til å førebu seg sidan før oppstart av områdereguleringsplan for Mindemyren i 2010 og endeleg vedtak i 2015.
- 5.4 Premiss for detaljreguleringsplanen ligg i planbestemmelsene for områdereguleringa: Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for arbeidsplassintensive næringsvirksomheter i et urbant miljø. Planen skal sikre felles infrastruktur med høy kvalitet. Sidan oppstart har er det blitt investert i høyt frekvent kollektivtilbod, Bybanen og omfattande infrastruktur, som igjen gir grunnlag for høg utnytting.
- 5.5 Planforslaget bør bli gjort mindre fleksibelt av omsyn til gjennomføring.
- 5.6 Planen bør også endrast i høve til kulturminne og kulturmiljø, bukvalitet og folkehelse, arealføremål og omfang av handel. Det bør gjerast grep som reduserer parkeringsareal og sikrar mindre trafikk og meir kvalitet i gater og byrom. I det vidare vil vi gå nærare inn på desse tema.
6. Kulturminne og kulturmiljø
- 6.1 I planområdet er det ulike kulturminne som syner den tidlege utviklinga av industri og jernbane utanfor Bergen sentrum, desse er omtalt i føresegnene til områderegulering for Mindemyren og har omsynssone H570 i KPA. Rett vest for planområdet ligg den freda reperbanen ved Fjøsangerveien som er eit kulturminnemiljø av nasjonal verdi, og Solheim gravplass som har lokal kulturminneverdi. Ved Solheim kyrkjegard, langs Fjøsangerveien, er det delvis bevart restar etter alléen som gjekk mellom Nygaard og Fjøsanger. På høgda sør aust for planområdet ligg Leaparken som er verna etter plan- og bygningsloven.
- 5.3 De ulike partene i planen har ulike behov og ønsker for tidspunkt for gjennomføring. Det har vært viktig å hensynta i planarbeidet, og særlig når det er krav om felles planlegging. PBL kan i begrenset grad stille krav om gjennomføring av tiltak uten at det knyttes til utbygging.
- 5.4 Tatt til orientering.
- 5.5 Gjennomføringstakt og ulike behov hos de ulike grunneierne har vært et viktig tema i planprosessen så langt. Ulike gjennomføringstakt er en forutsetning for planen, som har vært avklart med kommunen undervegs.
- 5.6 Tatt til orientering. De ulike punktene er gjennomgått under.
- 6.1 Tatt til orientering.

	Innafor planområdet er det to verneverdige bygg i Fjøsangerveien 70A og Minde allé 35. 6.2 Planforslaget utfordrar maksimal byggehøgde som er sett til kote +44 for felt S14 i områdeplan for Mindemyren. Spesielt innanfor felt KBA4 er det planlagt høge bygg med ein maks byggehøgde på kote +45 og +49. Fasaden mot Fjøsangerveien og den freda reperbanen vert høg og dominerande, og vi ber om at byggehøgdene for KBA4 vert redusert av omsyn til kulturminneverdiane. Vi vil peike på at det også er svært viktig at materialitet og fargesetting av fasaden vert sikra i føresegnar og formingsrettleiar. 6.3 Vestland fylkeskommune ber om at den verneverdige bygningsmassen langs Fjøsangervegen vert teke omsyn til, og her vert det vesentleg å redusere foreslått byggehøgde. Vi støtter opp om Byantikvaren i Bergen si fråsegn i samband offentleg ettersyn. 7. <u>Handel</u> 7.1 Ved transformasjon av Mindemyren vil det vere behov for tenester og service som skal dekke behovet for bebuarar og arbeidsplassar i området. Områdereguleringsplanen seier at : «For arealer mot allmenningar, mot holdeplasser og andre knutepunkt bør det sikres et minimum av publikumsrettet arealbruk på gateplan.» Etablering av handel kan bidra til ønsket byliv og aktivitet, men det kan også bidra til å svekke bymiljøet ved at det skaper meir biltrafikk eller trekker kundar frå dei etablerte sentera og undergraver deira rolle og funksjon. Denne problemstillinga var løfta i Hordaland fylkeskommune sitt brev til oppstart i 2019. 7.2 I fagnotatet vert det vist til KPA2018 § 21, at føresegn knytt til handel gjeld framfor alle reguleringsplanar. KPA legg regionale føresegn for handel til grunn, men dette er ikkje følgt opp i planforslag for S14. Etablering av handel må mellom anna sjåast i samheng med korleis det best kan leggjast til rette for byliv i den nye bydelen. For å legge til rette for ei god funksjonsdeling må etablering av handel og vurderast i høve til omland, verknad for etablerte senter i nærleiken og Bergen sentrum. Omfang av handel og anna næringsføremål har verknad for transport og mobilitet, parkering og arealbruk samferdsel generelt, meir om dette i det vidare. 7.3 Planforslaget for delområde S14 legg til rette for etablering av over 24.000m² handel, etter maksimumskravet i områdereguleringa. Etter vår vurdering er dette svært høgt for området. Føresegnene til KPA gjeld foran områdereguleringa når det gjeld handel. Paragraf 21.3.3 i KPA seier at Annen type handel kan tillates dersom det er i samsvar med handelsanalyse. Slik handel skal som hovedregel legges i randsonen mot sentrumskjernen. 7.4 Vi bad ved oppstart om utarbeiding av handelsanalyse: Planarbeidet bør sjåast i samheng med andre pågåande planar i Mindemyren. Til dømes utarbeida ikkje kommunen handelsanalyse i samband med områdereguleringsplanen. Når det no vert lagt til rette for handel i ulike detaljreguleringsplanar, bør det utarbeidast handelsanalyse som kan leggjast til grunn også for andre reguleringsplanar og byggesakar i bydelen for slik kunne sikre at det vert ein	6.2-3 Forslagsstiller syns planforslaget er godt gjennomarbeidet når det gjelder byggehøyder. Formingsveileder og bestemmelser er oppdatert når det gjelder materialitet, fargesetting og hensyn til verneverdig bebyggelse. Byggehøyden mot Fjøsangerveien er også oppdatert etter høring. 7.1 Tatt til orientering. 7.2 Handelsareal er redusert i tråd med dialog mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune etter offentlig høring. Handel er strategisk plassert på bakkeplan på steder som mange myke trafikanter beveger seg i (mot torg, gater, hjørner og byrom). Det er et viktig hensyn i overordnede planer at det skal være aktive fasader på bakkeplan. 7.3 Etter offentlig høring har det vært en prosess mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Handelsarealene i planen er vesentlig redusert i tråd med arealene kommunen har landet på i denne prosessen. 7.4 Tatt til følge. Det er nå i forbindelse med planforslaget laget en egen handelsanalyse som vurderer handel i delfelt S14. I senere revisjon tar handelsanalysen med de 27 delfeltene i S14. Selv om handelsanalysen	6.2 X		
--	---	--	-------	--	--

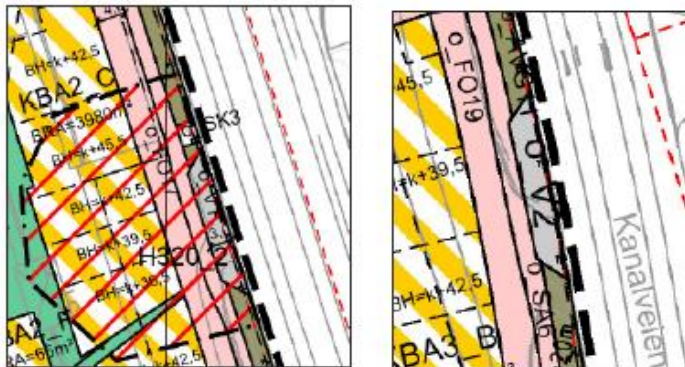
7.4 (handelsanalyse)
X

	balansert utvikling i tråd med intensjonen i områdeplanen, og at aktivitet primært vert lagt til sentrumskjernene. Ref. regionale føresegn for handel i Regional plan for attraktive senter. Det er knytt motsegn til krav om handelsanalyse etter regional føresegn for handel. 8. <u>Mobilitet</u> 8.1 Utvikling av Mindemyren må ta omsyn til ei rekke utfordringar knytt til trafikkavviklinga, og ei hovudmålsetting må vere å halde trafikkmengda i området på eit minimum. Det skal takast omsyn til kollektivavvikling, mjuke trafikantar og varelevering, og det inneber tydelege prioriteringar som tek særleg omsyn til kollektivtilbodet og dei som går og sykklar. 8.2 <i>Gåbyen, gangsamband og universell utforming</i> Reguleringsplanen skal legge til rette for universell utforming. Det er utfordringar med å sikre tilgjenge på tvers på grunn av høgdeforskjellar, og det er ekstra viktig at tema har høgt fokus. Mellom anna må alternative og likeverdige løysingar bli vist der det ikkje er mogeleg å få på plass universell utforming. 8.3 For å gjere det attraktivt å gå er det viktig at strekninga byr på opplevingar og at det opplevast trygt. Vi vurderer at skildringane av aktive fasadar i formingsretteleiarer står i kontrast til plassering av vareleveringslommer i kommunal veg og til føresegnar om parkering langs Minde allé. Her er det eit gap mellom intensjon i områdereguleringsplanen og det kart og føresegn i detaljreguleringsplanen legg til rette for. Dette må arbeidast vidare med. 8.4 Almenningen eller gatetunet mellom KBA 5 og 6 (o GT1 og o GT2 etc.) har ein særleg viktig funksjon. Ved flytting av busshaldeplass er det vesentleg at det vert stilt tydelegare rekkefølgekrav til at parkeringsdekket vert fjerna på enten KBA 5 eller KBA 6. Denne koplinga vil vere den viktigaste for å knyte saman Mindemyren med bustadområda på vestsida av Fjøsangerveien. Som følgje av ny byutvikling og kollektivtilbod vil denne koplinga bli svært sentral. Det er vesentleg at dette gang-tilbodet er universelt utforma. 8.5 Planforslaget legg til rette for betre tverrsamband mot Fjøsangervegen, men er svakare når det gjeld bevegelse langs av vegen. Her må det sikrast tilstrekkeleg gangbreidde der det ikkje er i konflikt med verneverdige bygg. 8.6 <i>Transformasjon av dagens kørerampe til gangveg</i> Det er lagt til rette for tverrsamband via eksisterande kørerampe som i dag knyter Kanalveien saman med parkeringsdekket til Minde allé 35 (KBA4) Denne skal etter kvart vere bilfri og nyttast til eit offentleg tilgjengeleg taknivå når Minde allé 35 er transformert. Det vert lagt til rette for bustadbygg på kvar side av rampen. Vi stiller spørsmål ved å behalde eksisterande rampe og la denne krysse offentleg byrom og veg. Løysinga ber i seg få insentiv til å transformere KBA4. Det er uklart korleis offentleg tilgjenge og bruk er sikra, ved at sjølve rampa er regulert som offentleg, men landar i private KBA4. Rampa sikrar tverrforbindelse til Fjøsangerveien, ref #9 og #13, men føresegnar,	ikke dekker hele Mindemyren, gir den en god indikasjon på forespørsel, dekning og behov både i delfeltet og i bydelen, og gir dermed tilstrekkelig grunnlag til planforslaget. Det vises til eget brev med mer utfyllende tilsvar på Vestland fylkeskommune sin innsigelse. 8.1 Tatt til orientering. 8.2 Det er jobbet med universell utforming på torgaksene som gir nye forbindelser til Fjøsangerveien nord og sør i planområdet. Her har man fått til bedre løsninger enn det som var vist til offentlig høring. 8.3 Bestemmelsene om lengde på vareleveringslommene langs den kommunale vegen er oppdatert etter offentlig høring. 8.4 Etter offentlig ettersyn har en blitt enige med kommunen om at busstoppet flyttes lenger nord, og at det etableres ny gangforbindelse til busstoppet over torget i nord. Da blir gangforbindelsen via gatetun mindre viktig, og kan løses med dagens rampe eller trapp. Siden byggene i KBA 5 og 6 har innganger fra dekket er det ikke ønskelig å rive dekket. Forslagstiller holder fast ved at en regulerer arealet til Gatetun, men i to vertikalnivå. 8.5 Planen endres slik at fortau langs Fjøsangerveien utvides slik at det blir i tråd med områdeplanen, med unntak av langs fasadene til verneverdige bygg. Det vises til merknad fra Statens vegvesen. 8.6 Rampen er beholdt i planen etter tett dialog med Bergen kommune. Bestemmelsene sikrer gangforbindelse over tak til Fjøsangervegen.	8.3 X		
--	--	---	-------	--	--

	illustrasjonsplanar eller formingsrettleiar seier lite om korleis og med kva kvalitetar terrassane og forbindelsen skal opparbeidast. Det er uheldig at rampa stel areal og lys frå offentlege byrom på bakkenivå og at den er for bratt med omsyn til universell utforming. På denne bakgrunn bør rampa fjernast. Om den vert vidareført må det sikrast offentlig / ålment tilgjengeleg areal med kvalitet på nivået til terrasse KBA4 og gjennomgang til Fjøsangervegen, og rekkefølgekrav for transformasjon må skjerpast slik at det skjer innan rimeleg tid. 8.7 <i>Bilparkering</i> Ein viktig målsetting i områdeplanen er å redusere bilbruk, og legge til rette for reiser med kollektiv, sykkel og gange. Ein slik utvikling vil vere i tråd med nullvekstmålet og viktig i arbeidet med å nå målsettingane kommune har forplikta seg til gjennom byvekstavtalen for Bergensområdet. Mindemyren ligg tett på Bergen sentrum, og er omkransa av eit høgfrekvent kollektivtilbod. Det er og under bygging/planlegging gjennomgåande sykkelveg og lokale sykkelvegar samt gode gangtrasear. Alt ligg med andre ord til rette for å redusere bilbruken i dette området. I tillegg tilseier både vegtilkomst og omsyn til trafikktryggleik for andre trafikantgrupper at infrastruktur avsett til både parkering og køyreareal for bil må haldast på eit minimum. Planforslaget opnar for inntil 436 bustader og ein parkeringsdekning på 663 plassar. Dette talet er altfor raust og vil gje bruk av privatbil eit konkurransefortrinn. Planetaten i kommunen foreslår å sette av 327 plasser. Vi støtter fagetaten og vil understreke viktigheita av ein restriktiv parkeringsdekning i dette området. 8.8 Bergen kommune har som målsetting at 15 % av parkeringsplassane i nye prosjekt skal settast av til bildeling. Parkeringsdekninga som er foreslått i Delfelt 14 er for høg. Vestland fylkeskommune støtter kommunen i forslaget om å redusere talet på private parkeringsplassar, og heller legge til rette for fleire plassar til debilar. 8.9 HC-parkering Vi kan ikkje sjå at det er lagt til rette for HC-parkering på bakkeplan. Planen må sikre HC – parkering nær hovudinngang og heis. 8.10 <i>Kollektivdekning og forslag til utbetringar</i> Planområdet er tett koplå eit svært godt kollektivnett. Bybanens linje 2 går gjennom området, og det er kort veg til busshaldeplass langs Fjøsangervegen. Målsettinga for områdeplan for Mindemyren var 65 % kollektivdekning. På Mindemyren er det fleire stader lang avstand mellom kryssingspunkt for mjuke trafikantar, og særleg gjeld dette i området nord for Minde Allé. Bergen kommune ønsker å etablere fleire kryssingspunkt av Kanalvegen for å etablere attraktive gangaksar mellom bustader og ulike målpunkt. Det er planlagt ny barneskule for om lag 400 elevar og dette vil særleg stille krav til trygge overgangsfelt. 8.11 Det er lagt opp til tre kryssingspunkt som vil gå over Bybanelinja. Det er viktig å legge til rette for trygge og attraktive løysingar for mjuke trafikantar og at dette skjer med omsyn til framkome for Bybanen. Bybanen køyrer i dag med ein hastigheit på 50 km/t på strekninga, og av omsyn til dei reisande og	8.7 Bilparkering er vesentlig redusert etter offentlig høring. Det vises til svar til innsigelse fra Statens vegvesen. 8.8 PBE har oppfordret til reduksjon i prosent. Planforslaget legger til rette for at 10% av det totale anlegget bilparkeringsplasser skal være forbeholdt bildeleordninger. 8.9 Minimum 10% av bilparkeringsplassene i parkeringskjellere skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Det er lagt til rette for HC-parkering i parkeringskjeller etter signaler fra PBE. 8.10 Tatt til orientering. 8.11 Etter offentlig høring har det vært gjennomført en RAMS-prosess for å etablere			
--	--	---	--	--	--

	Bybanens attraktivitet er det ikkje ønskeleg å sette ned farten. For å sikre framkomst for Bybanen og samstundes etablere forsvarlege kryssingspunkt må overgangsfelta signalregulerast og det må settast opp gjerde som hindrar villkryssing. Det må leggst vekt på at dei gåande og syklande vert leda til dei etablerte overgangsfelta. Det må gjennomførast ein RAMS-analyse for å vurdere tryggleik og konsekvensar av infrastruktur som får betydning for Bybanen. Dette tiltaket vil vere søknadspliktig og må gå gjennom Jernbaneanverket. 8.12 <i>Busshaldeplass</i> Bergen kommune ber om tilbakemelding på om behovet for å behalde busslomme B, samt å flytte eksisterande busslomme A 130 meter nordover i Fjøsangervegen. Busslomme B er regulert inn i plankartet, men ikkje teke i bruk. Vi stiller oss bak vurderingane som er gjort og tilrådinga om å flytte haldeplassen ved Reperbanen nordover. Dette vil gi betre tilkomst mellom haldeplass og framtidige gangtrasear. Holdeplassen må ha kapasitet til handtere to samtidige busser, det vil sei 75 meter lengde. 9. <u>Infrastruktur og veg</u> 9.1 Vestland fylkeskommune ved avdeling for infrastruktur og veg fremmar motsegn til Planforslaget grunna planen sine konsekvensar for trafikktryggleik, framkomst og drift på fylkesvegnettet er ikkje tilstrekkeleg ivarettatt i planforslaget. Før det blir opna for meir trafikkskapande tiltak på denne delen av Mindemyren, må det bli stilt krav til korleis trafikktryggleik og framkomst på vegnettet skal sikrast. Rekkefølgekrava til opparbeiding av infrastrukturen må skjerpast. 9.2 Uttale til planen er gitt med bakgrunn i overordna regionalt planarbeid, overordna mål om null drepne og hardt skadde i trafikken, og krav til teknisk utforming av trafikkanlegg slik krava er sett i handbok N100. Vi vurderer planen ut frå vår rolle som vegeigar og forvaltar av fylkesvegnettet med ansvar for trafikktryggleik og framkomst. 9.3 <i>Planområdet – dagens situasjon</i> Planområdet ligg mellom Kanalvegen og Minde allé med hovudsykkeltrese. Bybanetraséen går mellom køyrefelta i Kanalveien. Sørgåande køyreretning førar til Minde allé, mens nordgåande retning førar til Fabrikkgaten. Kanalveien har ei fartsgrense på 40 km/t og årsdøgntrafikken (ÅDT) var 5600 i 2020. Planforslaget omfattar fleire kryss og avkøyrslar langs fylkesveg 5328 Kanalveien. <u>Motsegn</u> knytt til infrastruktur og veg. 9.4 <i>Vareleveringslommer</i> I planen er det regulert inn to vareleveringslommer (o_V1 og o_V2) langs fylkesveg 5328 Kanalveien i sørgåande retning. På strekningar med sykkelfelt kor det er behov for varelevering, er varelevering frå sidegater eller bakgater å føretrekke. Areal til parkering eller varelevering ved sida av sykkelfelt krev 2,0 m (minimum 1,8 m) breidde, samt sikkerheitssone 1,0 m (minimum 0,5 m) utover køyrefelt og sykkelfelt. Skal—krav 4.7.1.1-2 i N100 seier at ei sikkerheitssone på minimum 0,5 m skal etablerast mellom parkeringsarealet og	krysningspunkt over bybanen. Planen inneholder nå regulering av et krysningspunkt knyttet til hovedinngangen til skolen, som en har landet på etter denne prosessen. I prosessen har det vært vurdert alternative utforminger av gangkryssing og ulike antall kryssninger. For nærmere beskrivelse av prosessen og alternativene vises det til egne rapporter fra RAMS-prosessen. 8.12 Etter offentlig høring er det foreslått ny plassering av busslomme nord i planområdet. 9.1-3 Etter at planen har vært ute til offentlig høring er det gjort justeringer for å bedre trafiksikkerheten i Kanalveien. Utkjøring fra felles parkeringskjeller er utbedret (se svarpunkt ang. avkjørsel o_V3), videre er det i plankartet regulert inn sikttrikant fra avkjørsel til felles parkeringskjeller og fra dagens avkjørsel fra rampe til parkeringsdekke BAA6 for midlertidig situasjon. Vegplanlegger har sett nærmere på, og gjort justeringer på fortau, sykkelvei og vareleveringslommer, for bedre trafiksikkerhet og samhandling mellom disse. Disse endringene er beskrevet nærmere i eget brev med tilsvaer på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. 9.4 Regulerte vareleveringslommer langs Kanalveien (o_V1 og o_V2) er utbedret med utvidet bredde på 0,25 m til totalt 3,25 m iht. handbok N100, og sykkelvei er tilpasset løsningen. Det er utarbeidet et prinsipp for			
--	--	--	--	--	--

sykkelfeltet. Det er ikkje satt mål på vareleveringslommene i plankartet, vegtekniske teikningar, føresegna eller i notatet for varelevering. Ut frå teikningane ser vi at vareleveringslomma tar areal frå sykkelfeltet, og det er ikkje lagt inn sikkerheitssone.



Figur 3: Utklipp frå plankart som viser vareleveringslommene langs Kanalveien.

- 9.5 Overvasshandtering er viktig å ha med ei planarbeidet, og VA-rammeplanen belyser dette godt. I den overordna infrastrukturplanen står det at Mindebyen skal byggast og utviklast som ein blågrøn gåby. Byen skal utviklast for fotgjengarar slik at det blir attraktivt og opplevast som trygt og enkelt å gå. Vareleveringslommene er foreslått plassert i o_AVG anna veggrunn-grøntareal. Den nordlege vareleveringslomma er plassert innanfor omsynssone H320_2 flaumfare. Innanfor gjeldande reguleringsplan for Bybanen med planID 64860000, same arealet regulert til anna veggrunn. I gjeldande reguleringsplan ligg følgjande føresegn: «7.9.2 o SVG1-24 langs Kanalveien anlegges for infiltrasjon og rensing av overvann fra veianlegg til kanalen. Området skal opparbeides med vegetasjon og trerekker.» Foreslått løysing er i strid med gjeldande plan og nyleg opparbeidd grønstruktur med teknisk, klimatisk og visuell funksjon. Vi meiner omsynet rundt handtering av overvatn og blågrøn struktur rundt vareleveringslommene ved Kanalveien ikkje er godt nok opplyst. Det er knytt motsegn til dette punktet.
- 9.6 *Utkraving § 2.5*
Det vert opna for utkraving over byggegrenser og formåls-grenser i reguleringsplanen. Utkravinga vil kome i konflikt med kroneutviklinga på gatetrea.
- 9.7 § 2.5 i føresegnene opnar for trapper, ramper og murar utanfor byggegrensa. Høgdeforskjellar mot fylkeskommunal vegareal/fortausareal må handterast innanfor byggegrensa. Det er knytt motsegn til dette punktet.
- 9.8 *Avkjørsle o V3*
Felt o_V3 er avkjørsle til felles parkeringsanlegg. Punktet er utforma som ei avkjørsle. Multiconsult bereknar ca. 1000 køyretøy i døgnet til parkeringsanlegget i mobilitetsplanen datert 01.08.2023. 1000 køyretøy tilsvarar

utforming av vareleveringslommene. Det vises til eget brev med mer utfyllende tilsvar på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. Merknaden er med dette imøtekommet.

9.5 VA-rammeplan er oppdatert og tar med seg areal i Kanalveien. Det er gjort vurderinger av plassering av vareleveringslommer og gangkryssninger med tanke på overvannsystemet. Ved plassering har en hensyntatt eksisterende avkjørsler for å ha minst mulig inngrep i overvannsystemet. I tillegg stilles det krav om at det etableres nye regnbed der areal som i dag er avkjørsler o.l. frigjøres.

9.6 Trærnes plassering ligger med god avstand til bebyggelse, og vil ikke komme i konflikt med kjøring eller drifts-/vedlikeholdsarbeid i Kanalveien. Trærne i Kanalveien er lindetrær plantet ifm. etablering av bybanetraséen. Det vises til eget brev med mer utfyllende tilsvar på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. Forventet størrelse på voksne trær av denne sorten er lagt til grunn i illustrasjonen i brevet.

9.7 Planforslaget har ikke til hensikt å tillate plassering av trapper, murer etc. i offentlig vegareal eller fortausareal. Bestemmelsen er konkretisert, og det legges til at det ikke

9.5 X

9.6 X

9.7 X

	stor trafikkmengd i ei avkøyrsløse, sjølv om trafikken berre vil gå frå nord til sør. Trafikkmengda lagt til grunn er det krav om kryssutforming til parkeringskjellaren. Ein må i tillegg kryssa sykkelfeltet og fortauet for å køyre inn og ut av parkeringskjellaren. Når det er mykje trafikk og kø i Kanalveien vil bilar som er på veg ut av parkeringskjellaren måtte stoppe midt i sykkelfeltet for å vente på å komme ut på fylkesvegen. I tillegg manglar det siktlinjer til fortau og sykkelveg frå utkøyringa, dette må teiknast i begge retningar. Det er knytt <u>motsegn</u> til dette punktet. 9.9 Tilkomst til parkeringsanlegget bør leggst frå kommunal sidegate/bakgate der det er dimensjonert kryss med fylkesveg. Alternativt må talet på p-plassar reduserast slik at utforming som avkøyrsløse kan vurderast. Dette punktet bør også vurderast i samanheng med det samla parkeringsbehovet og trafikkmengd. 9.10 <i>Andre merknadar:</i> Planføresegnene § 3.2.1.2 Dokumentasjonskrav, andre og tredje avsnitt om skiltplan og konstruksjonar er heimla i anna lovverk og bør strykast frå planføresegner etter plan- og bygningsloven. 10. Oppsummering Vi har trekt fram fleire plantema som Vestland fylkeskommune vurderer er vesentlege for at reguleringsplan for S14 skal sikre kvalitet. Indirekte handlar dei alle om berekraftig byutvikling, der økonomi, klima og folkehelse må vektast i høve til overordna mål og planar om berekraft. Bergen kommune har gjennom kommuneplanens arealdel lagt til rette for fortetting i delar av kommunen der det er godt utbygde transportalternativ til privatbil. Mindemyren ligg i denne sona. Som følgje av fortetting og transformasjon av Mindemyren må arealkrevjande næring flyttast til mindre sentrale strom og erstattast med meir kontorarbeidsplassar og bustad. Denne politikken har vore kjent sidan statlege planretningslinjer for samordna areal og transport vart vedteken i 2014, det er nedfelt i Regional areal og transportplan for Bergensområdet 2017 og i KPA2018, og i detaljerte føringar i Områdereguleringsplan for Mindemyren 2015. Dette må også vere styrande for detaljreguleringsplan for S14. Vi vurderer at planforslaget i sin noverande form er umodent og ikkje i fullt samsvar med overordna planar. I vidare arbeid må det ligge til grunn ei handelanalyse, og det må arbeidast meir for å sikre kvalitet i byrom og gangsamband på tvers. Parkeringsdekning og trafikkskapande aktivitet må reduserast. Konsekvensar for trafikktryggleik, framkomst og drift på fylkesvegnettet må bli ivaretatt. Planen må i større grad sikre samspel mellom gamle og nye bygg og aktive fasadar på gateplan for å sikre gode og attraktive byrom og bumiljø. 11. Konklusjon Vestland fylkeskommune har vesentlege merknader til planforslaget. Etter delegeringsreglementet for Vestland fylkeskommune fremjar administrasjonen motsegn for konfliktane knytt til sektoransvara som vert forvalta gjennom veglova og regional føresegn for handel. Vi deltek gjerne i vidare dialog og samhandling.	tillates plassering av trapper, murer, etc. utenfor byggegrense i offentlig veigrunn. 9.8 Etter at VFK kom med innsigelse til utformingen av avkjørselen o_V3 fra felles parkeringsanlegg, har utformingen blitt endret for å imøtekomme innsigelsen. Det vises til eget brev med mer utfyllende svar på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. 9.9 Når det gjelder boligparkering i planforslaget, skal parkeringskjelleren dekke parkeringsbehovet for både felt S14, S16 og S17. Løsningen vil dermed bidra til å redusere antall avkjørsler og parkeringslokasjoner på Mindemyren i sin helhet. Parkeringsdekningen som er lagt til grunn i planforslaget har fått aksept hos PBE og er lagt til minimum parkeringsdekning iht. KPA18 (0,4 plasser per 100 m2 bolig). Parkeringsplassene har felles avkjørsel i o_V3, og det totale antallet avkjørsler til boligparkering på Mindemyren holdes dermed lavt. Å flytte avkjørselen til sidegater vil være uheldig for myke trafikanter, og ta beslag på viktige bilfrie byrom. Det vises til eget brev med mer utfyllende svar på Vestland Fylkeskommune sin innsigelse. 9.10 Tatt til følge. 10 Tatt til orientering. 11. Tas til orientering.	9.8 X	9.8 X	9.10 X
--	---	--	-------	-------	--------

4	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 30.10.2023 Dokument nr: 115	DSB viser til at det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB vil gi faglige innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.	Tatt til orientering.			
5	Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune, Fagnotat, 12.10.2023 Dokument nr: 54	Planprosess og medvirkning <i>1. Justering i planavgrensning</i> PBE foreslår utviding av planavgrensning mot nord for å tillatte flytting for flytting av ett busstopp («Reperbanen»), og mot vest for at forslagsstiller skal regulere hele fortausarealet i Fjøsangerveien ved KBA5. <i>2. Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart</i> PBE finner merknadsskjema til kunngjøring og varsling av oppstart som dekkende. Vurdering av planforslaget <i>3. Bokkvalitet</i> 3.1 PBE ønsker bearbeiding av planen for å sikre kvaliteten på uteoppholdsareal (med supplerende takterrasser/takhager), boliger, buffersone mellom boliger og næringsbebyggelse i form av utformingen gaterom i den interne gaten. 3.2 Flere leiligheter i nedre etasje er vurdert til å ikke ha tilstrekkelig gode solforhold ved vårjevndøgn. Må kontrolleres for dagslyskrav og justeres ved behov. 3.3 Det må etableres et høyt innslag av større trær og annen vegetasjon i torg og gatetunsareal på planområdets vestsida som følge av at planområdet grenser til rød sone for luftkvalitet (T-1520). 3.4 PBE anbefaler at settes bestemmelse om gjennomgående leiligheter for boligbebyggelsen langs den interne gaten (støykrav, økt bokkvalitet). <i>4 Uteoppholdsareal</i> 4.1 PBE ønsker ytterligere sikring av kvaliteten til uteoppholdsareal i bestemmelse 3.1.1.3. Oppstillingsplass for brannbil må ikke ødelegge for kvaliteter og etablering av grønne flater i gårdsrom og tverrgater, samt areal vist som lekeplasser. 4.2 PBE anbefaler samarbeid mellom Multiconsult, plankonsulent for S11 og Bymiljøetaten for å i fellesskap utforme lekeplasser og aktivitetstilbud i aksene fra torgene nord i S14 (o_TO4 og torget ved Solheimsvannet), gjennom gårdsrommene i S14, Lea allmenning (o_TO1), gårdsrommene i S11 og lommeparken i S11. 4.3 PBE mener at takterrassene bør vært underlagt de samme kvalitetskravene som uteoppholdsarealene på bakken. En minimumsstørrelse på 100 m2 felles takterrasse per kvartal vurderes likevel å være lite, da de skal deles av et høyt	1. Planavgrensningen er justert for å ta med nytt busstopp i nordvest, utvidet fortau i vest, mer torgareal i sørvest og areal i Kanalveien for å ta med kryssing av Bybanen og veien i øst. 2. Tatt til orientering. 3.1 Etter offentlig høring er bestemmelser om uteoppholdsareal, takterrasser og bokkvalitet spisset og bearbeidet for å ivareta dette. 3.2 Etter høring er leiligheter gått gjennom på nytt og vurdert å ha god kvalitet. Det vises til bestemmelse om krav til dagslys som vil sikre dette ved gjennomføring. 3.3 Etter høring er det tatt inn ytterligere krav til trær og vegetasjon i offentlig areal i planområdet. 3.4 Forslagstiller er innstilt på å sikre bokkvalitet. Det er krav om stille side i bestemmelsene. Det sikrer krav til at man ikke har ensidige leiligheter mot side med støy. Hvis man stiller krav om at leiligheter skal være gjennomgående vil det i praksis kunne bety at ensidige leiligheter som ligger mot den stille siden heller ikke er lov. Det syns ikke forslagstiller er ønskelig. 4.1 Krav til kvalitet i uteoppholdsareal er skjerpet etter offentlig høring. Krav til utforming av brannoppstillingsplasser er tydeliggjort i bestemmelsene, slik at en sikrer kvalitet.	1 X	3.1 X	3.2 X 3.3 X 4.1 X

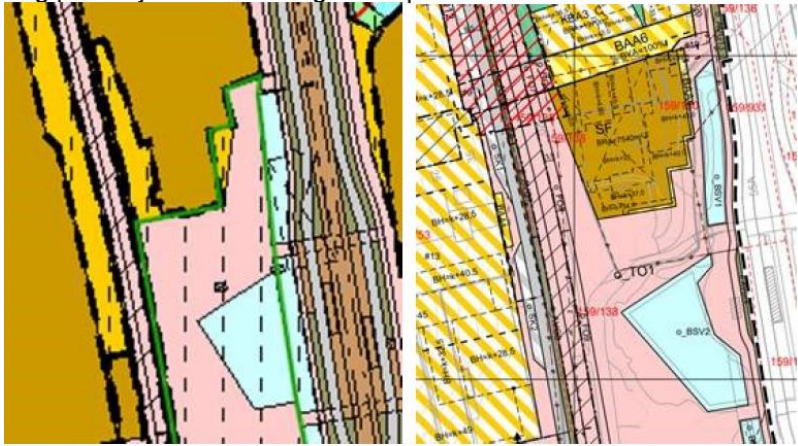
	antall boliger. Ønsker vurdering av om flate tak på boliger og næringer kan planlegges som grønne tak for å stimulere til urban dyrking. 5 <i>Parkeringsdekning</i> 5.1 PBE påpeker at forslagstiller har mulighet til å redusere minimums p-dekning for bolig ved å regulere for en delebilandel opp mot 15%. 5.2 For KBA5 påpeker PBE at p-dekningen i overstiger maks i KPA som følge av feil angivelse av bruksareal. 5.3 PBE vurderer at foreslått p-dekning vil føre til økt biltrafikk på Mindemyren. Forelagt p-struktur vil trekke biltrafikk til den indre delen av planområdet. Effekten av delebiler bes innarbeid i det totale regnestykket for bilparkering. 6 <i>Plan- og bygningsetatens anbefaling til parkeringsdekning</i> 6.1 PBE vurderer at all bilparkering (bolig og næring) samles i ett felles p-anlegg. 6.2 Foreslår reduksjon av p-plasser for KBA4 fra 217 til 42 (2 forretning, 1 kontor). Parkering for KBA4 bør løses i ett av Mindemyrens felles p-anlegg. Unntak er HC-parkering, og firmabiler for håndverksbedrifter. 6.3 For KBA 5-6 foreslås en reduksjon fra 217 til 0. Parkering foreslås løst av samme grunneiers anlegg (Kanalveien 7 og 11). 6.4 PBE mener at forelagt p-løsning for KBA5 og KBA6 vil belaste torgareal på o_TO3. Det ønsket at parkering her utvikles med rimelig frist for dagens virksomheter. 7 <i>Lokalisering og utforming av fellesanlegget</i> 7.1 PBE mener det bør vurderes nærmere en felles p-løsning innenfor eksisterende p-anlegg for KBA5 og eksisterende p-kjellere i Kanalveien 7 og 11, med mulig kulvertforbindelse under torgareal på o_TO9. 8 <i>Intern gate som buffer (o_KV2-8)</i> 8.1 Avgjørende for bokvaliteten at den interne gaten utformes som en høykvalitets buffer mellom boliger og næringsbebyggelse. 8.2 Ønsket fleksibilitet for opparbeiding av vestre del av gateløpet kan kun aksepteres av PBE dersom det etableres trerekke og tilstrekkelige grøntsoner i gaten, og bredt fortau langs boligsiden av gaten. 8.3 Gatetun og torg i vest bør sikres delvis opparbeidet før KBA4-6 transformeres for å sikre nødvendig etablering av støyskjermer, vegetasjon og trygge gangforbindelser. 8.4 PBE stiller spørsmål til sikring av tilstrekkelig vekstforhold for større trær i o_AVG1-8. Det påpekes et behov for minst en trerekke i den interne gaten langs med næringsbebyggelse. 8.5 Nordre del av vegetasjonssonen o_AVG1 utenfor Fjøsangerveien 68 bør utvides maksimalt. Kurven i o_KV2 og 3 bør rettes ut. 8.6 Bør sikres et romslig areal til vegetasjonssone mellom boliger og sykkelveg. PBE viser til forslag i VA-rammeplan om flytting av spillvannsledning mellom	4.2 Det har vært gjennomført arbeidsmøte med nabokonsulentene med fokus på byrom. Resultatet er tatt inn i forslaget til utforming av torg og byrom. Det vises også til kommunens arbeid for byrom. 4.3 Bestemmelsene er oppdatert med nye krav til størrelse på takterrasser og kvalitetskrav til takterrasser. Det vises også til egen illustrasjon for prinsipp for takterrasser i Formingsveileder og illustrasjonsvedlegg. 5.1 Tatt til orientering 5.2 Bruksareal oppdateres i tråd med Holons merknad i revidert planforslag. Parkeringsdekning er redusert etter offentlig høring. 5.3 Parkeringsdekning er vesentlig redusert etter offentlig høring. Dette gjelder i hovedsak vestre del av planområdet. Det vises til svar til merknad fra Statens vegvesen. 6.1-6.4 Parkeringsdekningen i planområdet er vesentlig redusert etter offentlig høring. Det vises til svar på merknad fra Statens vegvesen. 7.1 Viser til Holon Arkitekter sin merknad som svarer på dette punktet i fagnotatet, se merknad 5, 3.2 (privat). Løsningen er ikke mulig å gjennomføre. 8.1-8.2 Etter offentlig høring har det vært en grundig prosess med Bergen kommune om utforming av tverrsnittet langs ekspress sykkelveien. Konklusjonen er at sykkelveien med fortau beholdes slik den der etablert. Det etableres ny veg med fortau slik det er vist på plankartet langs næringsbebyggelsen i vest. Dagens bebyggelse som ikke skal rives gir begrensninger for hva det er plass til. Det reguleres også nytt fortau mot boligbebyggelsen med grønne soner mot ny boligbebyggelse.			4.2 X 4.3 X 5.2 X 5.2 X
--	---	---	--	--	---

	sykkelveien og fremtidige boliger. Viktig å koordinere dette med behov for sikring av areal til vegetasjonssone. 9 Forslag til endring av hovedsykkelrutens anlegg (Bergen kommune) 9.1 PBE ser behov for en større buffer mellom sykkelveien og boliger, og mener at fortau og sykkelveg bør bytte plass, med fortau på sykkelvegens østside i både S14 og S11. 9.2 Areal som kunne vært disponert til vegetasjon går tapt med dagens løsning med fortau i midten. 9.3 Bergen kommune har utarbeidet eget forslag til endring av sykkelveianlegget, som innebærer bearbeiding av topplaget slik at eksisterende sluk med avrenning beholdes. 10 Torgareal og rekkefølgebestemmelser 10.1 PBE mener det er viktig å sikre en snarlig opparbeidelse av o_TO2 med universell utformet gangforbindelse mellom Fjøsangerveien og den interne gaten o_KV9 og videre til bybanestoppet. 10.2 PBE mener bestemmelse §3.2.5.2, samt avkjørselspil i plankartet over o_TO2 til KBA4 må utgå. 10.3 PBE vurderer rekkefølgekravet for KBA4-6 som utløses ved 25% bruksendring av bygningsmassen til å være for vagt og lite forpliktende mtp. å skape et godt bomiljø til boligene står klare. 10.4 Ber om generell gjennomgang- og muligens presisering av rekkefølgebestemmelser. 11 Utvidelse av felt SF inn på torgflate o_TO1 11.1 PBE vurderer utvidelse av kvartal SF som positivt, men mener at utvidelsen fører til at gangarealet mellom bygget og kanalen o_BSV1 blir smal. 1 og 2 etasje bør trekkes inn slik at passasjen oppfattes mer romslig. 11.2 PBE vurderer at utviding av kvartal SF mot sør og brannoppstillingsplass foran bygg fører til tapt torgareal. Det vurderes at brannoppstillingsplass ikke kan være her. Rømmingskrav må løses annerledes. 12 Flytting av eksisterende busslomme (Bergen kommune) 12.1 PBE anbefaler utvidelse av planområder til flytting av eksisterende busslomme «Reperbanen» og eksisterende overgangsfelt ved Fjøsangerveien 68, ca. 100 meter nordover til Fjøsangerveien 11, til torgaksen som går til Solheimsvannet. 12.2 PBE mener flytting vil bedre forhold for gående og busspassasjerer, samt etablering av busslomme med bedre sikt. 13 Reduksjon av regulert busslomme ved o_TO2	8.3 Dagens drift vil avgrense muligheter for opparbeiding av torg og gatetun før driften legges om. Støyskjermer er forutsatt bygd før næringsområdet transformeres. 8.4 Det stilles krav om vegetasjon i annen veggrunn grøntareal. 8.5 Kurven ved Fjøsangerveien 68 er optimalisert etter tilbakemelding fra kommunens møte med Vestland fylkeskommune. Fylket har hatt andre innspill til arealet enn det PBE har her. Kurven har vært drøftet i møter med PBE og er optimalisert i tråd med de ulike innspillene. 8.6 Forslagstiller syns man har et godt forslag med vegetasjonssoner langs deler av strekningen og bygg langs byrommet i deler av strekningen. Spillvannsledningen er plassert i fortau. 9.1-3 Bergen kommune og Statens vegvesen har hatt en prosess om disse problemstillingene etter offentlig høring. Det foreslås ikke endringer i utforming av sykkelvegen med fortau. 10.1 Det er naturlig å knytte gjennomføring av torgareal til nærliggende næringsbebyggelse. Etter offentlig høring har det vært en prosess med kommunen der en har vist mulige midlertidige løsninger. 10.2 Etter offentlig høring er avkjørselpilen flyttet til fasaden mot øst. 10.3 Bestemmelsene om rekkefølgekrav og krav til parkering er oppdatert etter offentlig høring. 10.4 Rekkefølgebestemmelsene er oppdatert etter offentlig høring. 11.1 Det har vært en prosess med PBE og BME etter offentlig høring og formålsflaten og bygget som reguleres er oppdatert. SF er trukket lenger unna kanalen.	8.4 X 8.5 X 10.1 X 10.2 X 10.3 X 10.4 X 11.1 X	8.4 X
--	---	---	---	--------------

	13.1 PBE vurderer om dagens overgangsfelt ved regulert busslomme (utenfor Minde allé 35 og 39), kan flyttes enda lenger sør enn foreslått i plan, som følge av mulig endring av avkjørsel til studentboliger vest for Fjøsangerveien. <i>14 Fortausbredder mot Fjøsangerveien</i> 14.1 PBE ber om tilbakemelding på øvrig fortausareal, inkludert ytre fløyene av Minde allé 35 og parkeringsdekket utenfor Fjøsangerveien 68. <i>15 Transformasjon av dagens kjørerampe til gangveg</i> 15.1 PBE påpeker at rampen er for bratt til å oppfylle stigningskrav til u.u. Rampen må sikres med f.eks. rekkverk, repos og benker slik at flest mulig kan bruke gangvegen. <i>15 Universell utforming</i> 15.1 PBE vurderer at gjennomføring av universell utforming i torgaksene blir vanskelig å gjennomføre inntil kjøreramper og avkjørsler inn på torgarealene fjernes. Foreslått u.u forbindelse ved gatetun o_GT1 og 2 inn mot busslomme «Reperbanen» vurderes uoversiktlig (under parkeringsdekke, blandet trafikk, varelevering og renovasjon). <i>16 Gatetun mellom KBA 5 og 6</i> 16.1 PBE vurderer at det o_GT1-6 trengs støyskjerm og mye vegetasjon for å danne en buffer mot Fjøsangerveien. Fjerning av p-dekket kunne frigitt areal til trær og forbedret gangforbindelse. 16.2 Renovasjon utover bossnett bør kunne løses i ved vareleveringslommen o_KV4 for å hindre innkjøring til indre deler av arealet. 16.3 PBE mener det bør stilles rekkefølgekrav til a p-dekket fjernes ved utbygging av KBA 5 eller KBA6. <i>17 Renovasjon</i> 17.1 Lokaliseringen i KBA3 på S14 har utfordringer knytt til tetthet til boliger. PBE vurderer at en heving av gårdsrommet på 4 meter fra gatenivå (kote +24) er for mye med det aktuelle koblingspunktet til rampen o_GG3 (kote +22). Ønsker rullbar adkomst mellom gårdsrommet og rampen. Høyde på opphevet gårdsrom bør senkes til kote +22,5. PBE anbefaler at planforslaget angir lokalisering av et renovasjonspunkt for glass og metall i tilknytning til vareleveringslomme utenfor KBA4, ved Lea almenning (o_TO1). <i>18 1. etasje</i> 18.1 PBE er positive til prinsippene for lokalisering av næringslokaler, felleslokaler og familieleiligheter i boligkvartalene.	11.2. Det har vært en prosess med PBE og BME etter offentlig høring. Formålsflaten og bygget er oppdatert. Illustrasjonsplanen for torget er oppdatert med ny plassering av brannoppstillingsplass. 12.1-2 Bussholdeplassen er flyttet i tråd med dette etter offentlig ettersyn. 13.1 Plankartet er ikke endret ved busslomme i sør etter høring. 14.1 Fortauet langs Fjøsangerveien er utvidet etter høring i tråd med Statens vegvesen sin merknad. Viser til svar til SVV sin merknad 1 (høringsinstanser). 15.1 På Bestemmelsene om universell utforming er oppdatert etter høring. Busslommen er flyttet. Det gjør at forbindelsen til busstoppet i hovedsak går via o_TO3. 16.1 Plassering og dimensjonering av støyskjermer baserer seg på støyfaglig vurdering. Eksisterende og fremtidige næringsbygg med støyskjermer langs Fjøsangerveien tilfredsstiller støyforhold. Etter høring er en enige om at busslomme og hovedgangforbindelse flyttes til torget nord i planområdet, og at dekket dermed kan bli værende. Planen åpner for at arealet under dekket kan lukkes, og skilles fra gatetunet. 16.2 Arealet under dekket kan lukkes, og er ikke regulert til gatetun i oppdatert planforslag. Arealet vil bl.a. kunne brukes til renovasjon. 16.3. I prosess etter offentlig høring er busstoppet flyttet, og arealet mellom KBA5 og 6 blir mindre viktig som forbindelse til busstoppet. Det er nå enighet med PBE om at dekket ikke skal rives. 17. Terminal for renovasjon er løst utenfor planområdet. Utforming av gårdsrommet	11.2X 12.1-2X 14.1X 16.1X 16.2X	15.1 X 16.1 X	
--	---	--	--	-----------------------------	--

	18.2 Ønsker flere næringslokaler på strategiske og eksponerte steder. 18.3 For næringslokaler i vest ser PBE behov for videre utforming av 1. etasje for å sikre at disse oppleves åpne og varierte. Inkludert utforming av vareleveringslomme utenfor KBA4 <i>19 Handel</i> 19.1 PBE oppgir at det delfelt S8, S10 og Wergeland som i størst grad bør være et lokalt handelssenter. 19.2 Mengde forretning/handel innenfor S14 må vurderes helhetlig sett i sammenheng med utvikling av felt S11 og S13. 19.3 Tillatt omfang av handel/forretning innenfor feltene KBA4-6 bør konkretiseres i bestemmelsene. 19.4 PBE påpeker at omfang av handel/forretning trolig må reduseres. <i>20 Kvalitetssikring planmateriale</i> PBE påpeker at planmaterialet har noen feil og mangler. 20.1 Mobilitetsplan med trafikkanalyse mangler vurdering av trafikk generert av næringsvirksomhet (firmabiler og varelevering) for ulike næringstyper det åpnes for. 20.2 Beregnet turproduksjon per p-plass tar ikke høyde for at én delebil genererer mer trafikk enn én personbil = beregnet ÅDT for fremtidig situasjon er derfor for lav. Beregnet bilførerandel på 12% i mobilitetsplanen vurderes derfor også som for lav. 20.3 Vindanalysen trenger oppdatering med fremtidig nabobebyggelse på S15 og S11. <i>21 Klimagassberegning og klimanorm</i> 21.1 PBE ser behov for bearbeiding av klimarapporter og heving av ambisjonsnivået. 21.2 Klimanorm og klimagassberegning mangler beregning av graving/sprengning med massehåndtering av p-kjeller under boligkvartalene. 21.3 PBE mener det opplyses for lavt arealtall for bygg som skal rives. Klimagassberegning må oppdateres til sluttbehandling. 21.4 PBE mener klimanormen inneholder feil og har fylt ut egen vedlagt fagnotatet, hvor planforslaget får en sammenlagt poengsum på 0,5 poeng. Det vurderes at det forbedringspotensial utover p-areal på materialbruk (bl.a. ombruk), sikring av vegetasjon og minimering av massehåndtering. <i>22 Nødvendige justeringer i plankart</i>	(f_GPL4) har en hevet del pga. endret utforming av avkjørsel fra Kanalveien. Planen åpner for renovasjon i bestemmelsesområde ved Lea allmenning. 18.1-3 Etter høring er handelsarealet i planen redusert i tråd med innsigelse fra VLFK. Næringslokaler og fellesareal til boliger er plassert på strategiske steder i planen. Det følger en egen illustrasjon av prinsippet i illustrasjonsvedlegget. Næringslokalenes møte med byrommene er vist i formingsveilederen. Vareleveringslomme ved KBA4 er redusert etter høring. 19.1-4 Handelsarealet i planen er redusert etter høring i tråd med prosess knyttet til innsigelse fra Vestland fylkeskommune. Det er også utarbeidet en handelsanalyse. Nye arealer er tydeliggjort i bestemmelsene. 20.1 Mobilitetsplan og annet materiale er oppdatert etter høring. Fagrapportene er utført av fagpersoner i tråd med faglig praksis. 20.2 I kapittel 10.2 Boligene står det at «Selv om både bildeling og lav parkeringsdekning bidrar til en lavere bilandel fører det også til en høy utnyttelsesgrad per parkeringsplass. Det antas derfor 2,5 kjøreturer per parkeringsplass for boligene.» Det er altså tatt høyde for at noen av plassene vil ha høyere turproduksjon. 12 % høres lite ut, men dette tallet er resultatet av beregningene. 20.3 Kart som viser komfort (Pedestrian comfort map) er oppdatert etter høring. 21.1-4 Klimanorm og klimagassberegning er oppdatert etter offentlig høring. 22.1 Løsningen ved GT1 er endret etter offentlig høring. Arealet under lukkes igjen. Dette er oppdatert i plankartet.	18.1-3X 19.1-4 X 20.1 X 20.3 X 21.4 X 22.1 X		18.2 X 20.1 X 20.3 X 21.4 X
--	--	--	--	--	---

		22.1 Gatetun o_ GT1 burde ligget i VN3 «over grunnen (6 meter over bakkenivå). Må rettes opp i til 2.gangsbehandling, helst ved at p-dekket fjernet og areal på bakken reguleres. 22.2 Oppgitt maks BRA for KBA5 (16 700 m2) er for høyt i forhold til eksisterende bygning som skal reguleres, og må korrigeres (matrikkel - 12 795 m2 BRA). 22.3 Feltkoder må til planvedtak endres til gjeldene sosi-standard. Subnummereringen med bokstaver for boligkvartalene må endres til vanlige løpenummer i henhold til standarden. 22.4 Plankart må vise inntrukket byggelinje mot Fjøsangerveien for Minde allé 35, jf. 3D-modellen. Jobbes mer med bestemmelsene for å sikre flere traséer for offentlig ferdsel over takflaten på KBA4. 22.5 Byggegrenser ut mot gårdsrom må tegnes inn. 22.6 PBE påpåper at videre planarbeid må inkludere rivedokumentasjon jf. uttalelsen fra Byantikvaren. PBE anbefaler også videre fokus på gjenbruk både som klimamessig og estetisk virkemiddel, særlig for næringsbebyggelsen. <i>23 Formingsveileder</i> 23.1 PBE mener det trengs en grundigere gjennomgang etter høring. <i>24 Bossett og barnehagestruktur</i> 24.1 PBE viser til at naboplan på S16 og S17 er sluttbehandlet av PBE. Venter på avklaring rundt lokalisering av bossettterminal på nordlig del av Mindemyren før vidersending til politisk behandling. Vil gjelde S14 også. 24.2 Barnehagestrukturen på Mindemyren er ikke sikret enda. PBE er bekymret for uvissheten til fremtidig barnehage på Nyhaugen (Gnr. 15 Bnr. 422 m.fl.). PBE påpeker at barnehagekapasiteten i området må sikres for å vedta flere reguleringsplaner med boliger.	22.2 Justeres iht. Holon Arkitekters merknad (5, private). Tenkte plan, er ca. 15 800 kvm. Uten parkeringsdekkene er tallet 11 500 kvm. 22.3. Plankartet er oppdatert i tråd med dette. 22.4. Plankartet er endret mot Fjøsangervegen. Bestemmelsene er oppdatert angående gangforbindelser. 22.5 Bestemmelsene §2.5 «Bebyggelse skal oppføres innenfor byggegrensen som er vist på plankartet. Der byggegrensen ikke er synlig på plankartet ligger den digitalt i formåls grensen» 22.6 Det tas inn krav om rivedokumentasjon til byggesak. 23. Formingsveilederen er oppdatert etter offentlig høring. 24.1 Tatt til orientering 24.2 Tilbakemelding fra PBE er at hensyn til barnehagekapasitet er sikret i andre forskrifter/lovverk. Som resultat av dette er bestemmelsen som stiller krav om tilfredsstillende barnehage- og skoledekning tatt ut. Det vises også til at kommunen nylig har vedtatt reguleringsplan for Mindemyren Nord som regulerer ny skole og barnehage rett øst for planområdet.	22.2 X 22.3 X 22.4 X 22.6 X		
6	Bymiljø etaten Bergen kommune, 08.12.2023 Dokument nr: 129	<i>1. Offentlige byrom</i> 1.1 Reguleringsplanen må sikre at det blir mulig å opparbeide avsatte arealer som attraktive byrom med vegetasjon, åpen overvannshåndtering, trygge ferdselssoner og attraktive oppholdssteder. Illustrasjonsplanen viser de private uteoppholdsarealene relativt detaljert, mens de offentlige arealene er mangelfullt illustrert. BME ber derfor om at illustrasjonsplanen viser hvordan byrommene kan utformes. BME viser til illustrasjonsplan for S8-S10 som et eksempel.	1.1 Tatt til følge, illustrasjonsplan er oppdatert med mer detaljert utforming av offentlige byrom.	1.2 X		1.1 X (illustrasjonsplan)

1.2 Flere av byrommene har klare utfordringer med avkjørsler og kjøreramper, i tillegg til utfordringer som knytter seg til skygge og vind. Det er avgjørende at planen sikrer mulighetene for god utforming. Arealene må ikke sementeres som kjøreareal for all overskuelig fremtid. Bymiljøetaten støtter PBEs forslag om å se på alternative adkomstløsninger, som ikke belaster torg o_TO3-4. 2. <i>Offentlige torg</i> 2.1 Det er planlagt for publikumsrettet virksomhet i bebyggelsen ut mot torg o_TO1, o_TO2 og o_TO4, men sammenhengen mellom bebyggelse og torg er ikke vist. Formingsveilederen viser prinsipp for utforming av kantsoner. Det er likevel uklart om areal til uteservering skal ligge innenfor byggeformålet eller byromsarealet. Forholdet mellom formingsveileder og illustrasjonsheftet er uklart. Formingsveilederen håndterer ikke byrom og utearealer, kun bygg. Samlet sett gjør dette det vanskelig å ta stilling til om planen sikrer kvalitet i de offentlige byrommene. 2.2 Det er avvik mellom byggeformål i områdeplan og foreslått byggeformål SF. SF strekker seg ut over avsatt formål til offentlig torg, og reduserer størrelsen på offentlig torg. I tillegg er torg/passasje mellom SF og overløpskulvert i øst redusert til et minimum.  Formål i områdereguleringsplan Formål i høringsforslag Bymiljøetaten er kritisk til forslaget om å redusere størrelsen på dette viktige torgarealet ved bybanestoppet, uten at det foreligger en illustrasjonsplan for torget. En slik plan bør i så fall vise at det er tilstrekkelig areal for et variert program med god utforming. Torget skal også kunne fungere som uteoppholdsareal for beboerne i området, jfr. 3.1.1.3. BME frykter at mulighetene for en god utforming av arealet begrenses med i det fremlagte planforslaget, og ber om at løsningen her vurderes på nytt.	1.2 Etter offentlig høring er antall avkjørsler ytterligere redusert. 2.1 Tatt til følge. Formingsveileder/illustrasjonsplan er oppdatert og det er tydeliggjort bedre hva som er tenkt. 2.2 Utrekning av SF er endret etter offentlig høring, og det har vært dialog med PBE og BME om utforming. Felt SF er trukket inn på østsiden mot Kanalen og på sørsiden sammenlignet med forslaget til offentlig høring. Formålet går lenger inn mot øst, i tråd med områdeplanen. Det er nå romslig passasje mot Kanalen i øst med plass til både opphold, vegetasjon og gangpassasje. Det vises til egne illustrasjoner som viser justeringer i forhold til områdeplanen. Totalt vurderer forslagstiller at ny foreslått løsning ivaretar hensynet til offentlige interesser og torgareal.	2.2 X	2.1 X (illustrasjonsplan/ formingsveileder) 2.2 X (illustrasjonsplan)	2.3 X
--	--	--------------	---	--------------

	2.3 Bymiljøetaten mener det videre er svært viktig å sikre tilstrekkelig bredde på gangareal i øst, mellom kanalen og bygning SF. Fasadene er foreslått som aktive og det er da viktig at det sikres tilstrekkelig areal for å kunne legge til rette for byliv. Det er ikke tilstrekkelig at første/andre-etasje trekkes tilbake. Hele bygningskroppen må trekkes tilbake for å hindre en privatisering av arealet. 3. <i>Offentlig gate og tverrforbindelser</i> 3.1 Det er uheldig at den nybygde sykkelvegen medfører en løsning som gir et fortau plassert midt i gatesnittet mellom kjørevei og sykkelvei. Et fortau her vil være lite attraktivt, lite tilgjengelig og ha begrenset funksjon. Bymiljøetaten støtter derfor forslaget fra PBE om at fortauet som tilhører sykkelveien flyttes til østsiden av sykkelveien. 3.2 Det må videre unngås at interngaten får et baksidepreg. Formingsveilederen kan gjerne tydeliggjøre hvilke prinsipper som skal legges til grunn for å oppnå en trivelig gate å ferdes i. 3.3 Med henvisning til Kommuneplanens Samfunnsdel Bergen 2030, Bergen kommune sin gåstrategi og nasjonal gåstrategi, skal byen utformes og planlegges på fotgjengernes premisser. Det bør unngås at sykkelvegen blir en barriere for fotgjengere. BME ber om at det ses nærmere på løsninger for utforming og materialbruk, som synliggjør kryssingspunktene. Det bør vurderes om gatedekke i o_GG2 kan fortsette til o_GT3, for å skape et mer helhetlig gatedekke som prioriterer beboere og gående. Dette gjelder også fra o_TO1 til o_TO2 og fra o_TO3 til o_TO4. De tre strekningene er markert på vedlagte kartutsnitt. 3.4 Bymiljøetaten mener det er viktig med gode tverrforbindelser for å oppnå et finmasket gangnett. I henhold til KPAs § 26.2.1.i skal avstanden mellom gangårer maksimalt være 70 meter. I denne planen er avstandene betydelig lenger, og det blir da særlig viktig å sikre god kvalitet på de tverrforbindelsene som etableres. 3.5 Planlagt situasjon ved o_GT1 – o_GT6 fremstår som uklar. At gatetun areal o_GT1 og gangkobling til bussholdeplass og overgangsfelt på Fjøsangerveien er under et parkeringsdekke er uheldig. Koblingen her fra o_GT2 opp til Fjøsangerveien og bussholdeplassen må være åpen, synlig og inviterende gjennom alle faser. Den delen av GT4 som gir tilkomst til rampe (BAA5), bør reguleres som del av o_GT1. Det må sikres at rampe på BAA5 er offentlig tilgjengelig. Generelt bør det sikres at viktige forbindelser skal ha naturlige ledelinjer, ev. håndløpere og belysning, jfr. Universell utforming.	2.3 Planen er oppdatert på dette punktet. Felt SF er trukket lenger unna Kanalen og det er god bredde på passasjen. 3.1 Ikke tatt til følge, jf. merknad fra Statens vegvesen (merknad 1, høringsinstanser). 3.2 Formingsveileder er oppdatert for å tydeliggjøre prinsippene. 3.3 Tatt til orientering. Det er vist nye kryssningspunkter i plankartet og i illustrasjoneplanen. 3.4 Gangårer internt i planområdet er ikke <i>betydelig</i> lengre enn 70 meter. Hovedforbindelsene på tvers av planområdet (o_GG1-3, BAA6) er tidvis et par meter over 70. Mellom kvartalene er det flere smett- og gangforbindelser. Som følge av store nivåforskjeller i terreng, og eksisterende næringsbebyggelse som skjærer støy fra Fjøsangerveien er avstanden over 70 i KBA5 og KBA4, men i KBA4 (#13) sikrer bestemmelsene en gjennomgangs-mulighet fra Fjøsangerveien til uteareal på tak mot øst 3.5 Etter høring er utforming av torg oppdatert. Busstoppet Reperbanen er flyttet nordover og det er vist ny hovedgangforbindelse over torget nord i	3.3 X		
--	---	--	-------	--	--



3.6 BME stiller spørsmål ved rampen o_GG3. Slik vi tolker planen leder rampen kun opp til taket på KBA4. Vi kan ikke se at det er planlagt for en videre forbindelse. Vi ber om at dette avklares i det videre arbeidet.

Natur og miljø

4. Vegetasjon

4.1 Det er lite vegetasjon innenfor planområdet i dag, og det er viktig at planen legger til rette for ny vegetasjon. BME stiller seg bak PBEs anbefaling om at planen bør sikre flere trær og mer vegetasjon i området. Økt innslag av grønt vil bidra til å dempe støy, redusere forurensning og forbedre visuelle kvaliteter for beboere og passerende, samt å bidra til utvikling av biologisk mangfold. Innslaget av trær og vegetasjon forøvrig må vises i illustrasjonsplanen og sikres i bestemmelser for torg og o_AVG1-8 langs kjøreveg. Tilstrekkelig jordmengde, antall og stammeomkrets på trær må sikres i bestemmelsene for o_AVG1-8.

4.2 Alle de tre gårdsrommene er planlagt over parkeringskjeller, og det må sikres at bygningskonstruksjonene ikke er til hinder for vegetasjonsetablering. Planen har gode intensjoner med tanke på å sikre variert vegetasjon på tak og i gårdsrom. For å kunne forfølge disse intensjonene, bør det foretas en beregning av hvilken blågrønn faktor som kan oppnås. Bestemmelsene må stille krav til hvilken blågrønn faktor som skal innfris. Vi anbefaler bruk av Norsk standard for *Blågrønn faktor* i denne sammenheng.

4.3 Videre anbefaler BME en tilføyelse til bestemmelse § 3.1.1. om at det skal tilstrebes å bruke stedegne og pollinatorvennlige arter ved beplantning. Eventuell bruk av andre arter skal begrunnes.

planområdet. I illustrasjonsplanen er det vist ramper på torgene nord og sør i planområdet.

3.6 Planen regulerer for forbindelse over tak i KBA4 fra rampen til Fjøsangerveien.

4.1 Det er stilt tydeligere krav til vegetasjon i planområdet etter høring. Det vises til bestemmelsene.

4.2 Etter høring er krav til vegetasjon tydeliggjort og presisert i bestemmelsene. Etter dialog med PBE har en ikke tatt inn krav om Blågrønn faktor

4.3 Tatt til følge.

3.6 X

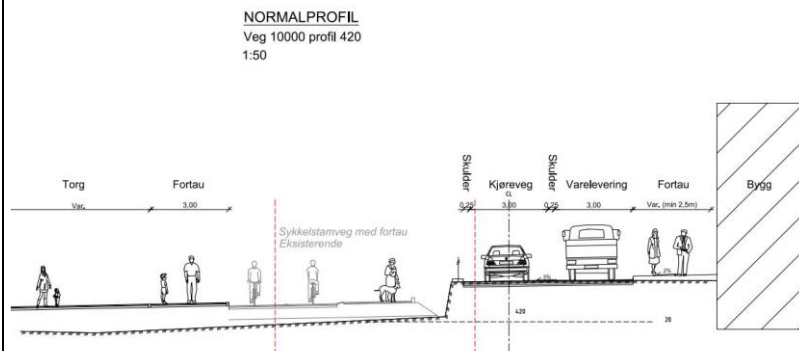
4.1 X

4.2 X

4.3 X

	4.4 Bymiljøetaten ber også om at bestemmelse § 2.4. om overvannshåndtering stiller krav til åpen blågrønn overvannshåndtering. Overvannshåndteringen skal ikke kun løses ved å legge til rette for bruk av vegetasjon. 4.5 <i>Fremmede arter</i> I henhold til planbeskrivelsen er det er ikke registrert om det er fremmede arter i planområdet. Bymiljøetaten anbefaler at det tilføyes en bestemmelse som stiller krav til at eventuelle fremmede arter håndteres i tråd med forskrift om fremmede arter. <u>Trafikale forhold</u> 5. <i>Sykkelparkering</i> 5.1 Planen har en god tilnærming til sykkelparkering for boliger, der bestemmelse § 3.1.1.6 sikrer tre ulike løsninger: - Gjesteparkering/utendørsparkering ved inngangssoner og i gårdsrom. - Innendørs parkering i første etasje som er lett tilgjengelig fra inngang på gateplan og nær heis. - Innendørs parkering i felles sykkelrom i kjeller nært sykkelverksted, som er lett tilgjengelig fra gateplan. Planen er imidlertid noe uklar når det gjelder å anviser hvor stor andel av sykkelparkerings-plassene som skal plasseres innendørs vs. utendørs. Bymiljøetaten ber om at fordelingen angis. BME viser her til KPAs § 17.2.3. Sykkelparkeringsplasser som skal brukes i lengre tidsrom skal sikres mot tyveri, og i størst mulig grad gi ly for nedbør og vind. 5.2 For næringsareal stilles det krav om sykkelparkeringsplasser når virksomheter har mer enn 20 ansatte. BME stiller spørsmål ved om det ikke også bør være krav til sykkelparkerings-plasser for virksomheter som har mindre enn 20 ansatte? 5.3 For å sikre tilstrekkelig plass til ulike typer sykler (lastesykler, sykkelvogner o.l.) anbefaler BME at bestemmelsene gis en tilføyelse som regulerer plassbehovet. Bymiljøetaten mener bestemmelsene om sykkelparkering bør ryddes i, slik at det blir lettere å forstå hvordan bestemmelsene skal følges opp. 6. <i>Kommunal veg</i> 6.1 Intern veg o_KV2-KV9 er foreslått som en enveisregulert kjøreveg i retning sør. Fra og med sørenden av o_KV6 er kjørevegen i vegtegningene vist inntil 1,5 meter over terreng høyden til sykkelveg og fortau. Dette gir en lite bymessig løsning, og medfører at deler av annen veggrunn grønt må benyttes til å ta opp høyde mellom traseene, enten som mur eller fylling. Etter vår vurdering er dette uheldig, og reguleringsplanen må endres slik at hele gatetverrsnittet ligger i ca. samme høydenivå. Dersom dette ikke endres, må det avsettes ekstra areal der det skal være kryssingspunkt. Stigningen må tilfredsstille krav til universell	4.4 Tatt til følge. 4.5 Tatt til følge og er oppdatert i bestemmelser. 5.1 Tatt til følge: Fordeling mellom innendørs- og utendørs parkering er angitt i bestemmelsene. 5.2 Er oppdatert i bestemmelsene. 5.3 Bestemmelsene om sykkelparkering er oppdatert etter høring. 6.1 Ettersom eksisterende bygg i KBA4 ikke er forutsatt rives er det viktig at vegen treffer nivået på fasaden. Grunneier har også opplyst at det er infrastruktur i vegen slik at en ikke kan endre nivået her.		4.4 X 4.5 X 5.1 X 5.2 X 5.3 X	
--	--	--	--	--	--

utforming, f.eks. i aksen mellom o_GG2 og o_GT3, og det må vurderes om bredden av AVG-areal er tilstrekkelig til foreslått beplantning.



Varelevering

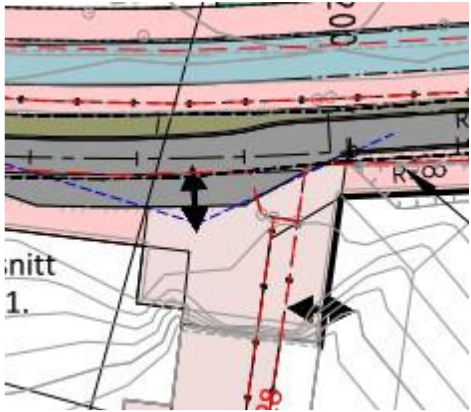
6.2 Område SF: Ifølge bestemmelse § 3.1.4.1 vil det bl.a. tillates forretning, kontor, tjenesteyting, bevertning og servering innenfor areal SF. Slike formål har behov for regelmessig varelevering. BME er bekymret for at avstanden til nærmeste vareleveringslomme er for stor, slik at valgt løsning vil medføre uønsket varelevering/kjøring på torget o_TO1. Boligene i SF vil også ha behov for tilkomst for flyttebiler, hjemlevering av varer etc. Den totale mengden varelevering til området vil derfor bli betydelig, og situasjonen vil kunne bli krevende om ikke forholdene tilrettelegges bedre enn foreslått i planmaterialet. Noe som mest sannsynlig vil gå på bekostning av trygghet og oppholdskvaliteter på torg og langs gangakser.

6.3 Det er foreslått en rekke avkjørsler fra gatetun og torg i vestre del av planområdet. Etter BMEs vurdering vil avkjørslene befeste en fremtidig situasjon der det vil foregå utstrakt kjøring på disse viktige gangaksene for myke trafikanter. Dette gjenspeiles også i § 3.2.6.1, der arealenes trafikale funksjoner vektlegges. BME vurderer dette som svært uheldig, både for trafikksikkerheten til de som ferdes der, men også for trygghetsfølelsen og attraktiviteten til gangtilbudet. BME ber om at antall avkjørsler i torg og gatetun reduseres betydelig i fremtidig situasjon. Primært bør avkjørsler til KBA 4-6 samles i få punkter med mest mulig direkte tilkomst fra adkomstvegen. Utforming og siktforhold i avkjørslene må være i samsvar med gjeldende krav.

6.4 Det kan også vurderes å forlenge vareleverings-lommene langs internvegen, dersom dette kan bidra til å redusere behovet for kjøring i gatetun og på torg.

6.2 Varelevering løses fra vareleveringslommer, fra lomme ved o_KV1 i Kanalveien eller fra parkeringskjeller. Løsningen er oppdatert etter offentlig høring. Varelevering har vært et tema i planen og foreslått løsning er en avveining mellom ulike hensyn.

6.3 Antall avkjørsler er begrenset i planen, og er redusert etter høring. Etter høring fremstillingen i planen endret slik at det er atkomster fra veg og til parkering er vist med piler, mens atkomst til porter etc for annen bruk er sikret i bestemmelsene.

6.5 Utkjøring fra foreslått gatetun o_GT2 ender i en vareleveringslomme. Det risikeres da at avkjørselen stenges av varebiler. Løsningen kan medføre uheldig manøvrering, og bør endres i plankartet slik at ut- og innkjøring skjer direkte til/fra kjørevegen.  6.6 Avkjørsel o_SK6 krysser offentlig fortau. For å ivareta trafiksikkerheten for de som ferdes på fortauet, må det sikres god sikt ut fra parkeringsanlegget. BME ber om en bestemmelse som sikrer at avkjørselen fra bakkant fortau skal utformes etter gjeldende krav i håndbok N100. Dette må sikres ved utforming av bygningsfasade og innendørs kjørerampe. 7. <i>Trafikal situasjon ved renovasjon</i> 7.1 Renovasjonsløsning og -plassering er ikke endelig avklart i reguleringsplanen. Erfaringsmessig kan plassering av renovasjonspunkt medføre utfordringer når det gjelder tilgjengelig areal, samt trafiksikkerhet i forbindelse med henting av avfall. Det er derfor uheldig når planer vedtas uten at slike spørsmål er endelig avklarte. Det kan medføre ønske om midlertidige løsninger, som i en del tilfeller reduserer kvaliteten på offentlige areal. 7.2 Bymiljøetaten mener det bør avsettes areal for en midlertidig renovasjonsløsning i planen. Den midlertidige løsningen kan så godkjennes som del av plandokumentene, med krav om tilkobling til annen løsning når slik løsning foreligger. På den måten kan man sikre gode kvaliteter også i en midlertidig fase. Vi ber om at en midlertidig løsning blir oversendt til Bymiljøetaten for vurdering. 8. <i>Til bestemmelsene</i> 8.1 § 3.2.5.2, 5. avsnitt om kjøreadkomst til pumpehus Det er positivt at det er hjemlet i bestemmelsene at det skal sikres kjøreadkomst til pumpehuset i o_TO1. Det bør imidlertid presiseres hva som er dimensjonerende kjøretøy, samt at det er behov for areal og sikringsavstand for kraning. Bymiljøetaten mener det må dokumenteres at det er avsatt tilstrekkelig	6.4 Vareleveringslommene langs internvegen er endret etter høring. Det er gjort for å sikre tilstrekkelig gangareal. 6.5 Begrenset areal i området har gjort det vanskelig å flytte vareleveringslommen. Det er tydeliggjort i planen at kjøreatkomst fra o_GT2 ikke er atkomst til parkering, men til drift av bygg, atkomst til porter som del av virksomheten osv. 6.6 Avkjørsel fra parkeringsanlegget er oppdatert etter innsigelsen fra VLFK. Ny løsning er vist i plankartet og planmaterialet. 7.1-2 Renovasjonsløsningen for Mindemyren er nytt bossnett. Det vil være viktig å ikke etablere midlertidige løsninger som sementerer en situasjon i planområdet. Renovasjon for Mindemyren er avklart etter offentlig ettersyn.	6.6 X	6.5 X	
---	---	--------------	--------------	--

8.1 X

	areal til nødvendig manøvrering av store kjøretøy, før det vurderes å øke arealet for område SF, slik det er foreslått i plankartet. Det må legges til grunn at konstruksjonen på eksisterende kanal ikke skal endres. 8.2 § 3.2.6.1 Gatetunene er foreløpig planlagt med trafikk, inkludert tungtrafikk, som vil sette krav til rett dimensjonering av kjørearealet, både når det gjelder oppbygning og manøvrerings-mulighet. Vi ber derfor om at det settes krav til bruk av vegfaglig kompetanse ved utarbeiding av planene. 8.3 § 3.2.9.1 om annen veggrunn teknisk. I bestemmelsen står det at dette arealet er del av manøvreringsarealet for store kjøretøy. Videre står det at det tillates å etablere regnbed og beplantning på arealet. Dette virker å være en svært dårlig ide. Det kan vurderes permeable dekker om disse har tilstrekkelig styrke til å tåle manøvrering av store kjøretøy, men regnbed og beplantning må utgå i slike områder. 8.4 § 3.2.12.1, 1. avsnitt om vareleveringslomme o_SK1. I enkelte punkter langs formål o_SK1 er det avsatt lite bredde til fortau. BME ber om at det sikres i bestemmelsene at i teknisk plan skal vareleveringlommen plasseres og utformes slik at fortauet får en ferdselssone med minst 2,5 meter bredde på hele strekningen. Avsnitt 3 og 4 i denne bestemmelsen må kvalitetssikres. Her er antagelig noen arealformål endret underveis i prosessen. 8.5 § 5.1.5 hjemler at det kan etableres offentlig bosshåndtering på torg o_TO2, uten at det spesifiseres hva som inngår i offentlig bosshåndtering (terminal, nedkast?). Bymiljøetaten mener det må avklares hvilken renovasjonsløsning som legges til grunn, og anlegget må vises på illustrasjonsplanen. Ev. behov for kjøretilkomst og trafikksikker manøvrering må avklares i reguleringsplanen. 8.6 § 6.1.4 fastsetter rekkefølgekrav om byggteknisk plan for fylkesveg og riksveg. Et tilsvarende rekkefølgekrav må innarbeides for eksisterende og fremtidige kommunale veger, jf. vår uttale til varsel om oppstart (pkt. 10 i merknadsskjema). Bestemmelsen må gjelde samferdsels-areal, inkludert gatetun, som har en viktig trafikal funksjon for allmenheten. 8.7 I tillegg til den generelle bestemmelsen om teknisk plan, må det fastsettes en egen rekkefølgebestemmelse med krav om en samlet teknisk plan for hele veganlegget o_KV2-9, inkludert tilhørende vareleveringslommer, fortau og annen veggrunn. Dette er viktig for å sikre en god helhet i det ferdige veganlegget. Denne planen må være godkjent av vegmyndigheten før IG på første byggetiltak som får rekkefølgekrav for en delstrekning av vegen. Etappevis opparbeidelse av vegen vil likevel være mulig, men overtakelse av veganlegget til offentlig forvaltning, drift og vedlikehold kan	8.1 Atkomst til pumpehuset er illustrert i planen. Felt SF er trukket tilbake fra kanalen etter offentlig høring. 8.2 Tatt til følge. 8.3 Tatt til følge. 8.4 Etter høring er utforming av vareleveringslommene ved KBA4 redusert for å sikre hensynet til fortau. Minste gangbredde er sikret i bestemmelsene. 8.5 Bestemmelsen om renovasjon på torg To2 er oppdatert. Løsningen er vist på illustrasjonsplan og beskrevet nærmere i planbeskrivelse. 8.6 Tatt til følge. 8.7 Tatt til følge.	8.2 X 8.4 X 8.5 X 8.6 X 8.7 X	8.3 X 8.4 X 8.5 X 8.6 X 8.7 X	
--	--	--	--	--	--

	ikke skje før hele strekningen er opparbeidet, slik at det er en sammenhengende offentlig veg, der gjennomkjøring er mulig. 8.8 Dette poenget må også forankres tydelig i bestemmelsene. I midlertidige faser, inntil hele veganlegget står ferdig, må vegen være privat og SVV er da skiltmyndighet for eventuelle offentlige trafikkskilt. 8.9 <i>Bestemmelse §3.2.1.2</i> om dokumentasjonskrav for offentlig veganlegg må endres i samsvar med ovennevnte, slik at teknisk plan for hele veganlegget skal være godkjent før igangsettingstillatelse. Vi anbefaler at setningene om skiltplan fjernes fra bestemmelsen, ettersom det vil være ulike skiltmyndigheter som har vedtakskompetanse i ulike faser/utbyggingsperioder. <u>Renovasjon</u> 8.10 Det er foreløpig ikke avklart om det kommer et felles bossnett på hele eller deler av Mindemyren, som S14 kan koble seg på. BME forutsetter at forslagsstiller og PBE følger opp og legger til grunn den videre utviklingen på dette punktet, i den videre renovasjonsplanleggingen. 8.11 BME er positive til at planforslaget åpner for at en eventuell felles bossnetterminal kan etableres innenfor S14. I det videre arbeidet må de utfordringene som påpekes ved offentlig ettersyn løses, slik at en terminal faktisk kan la seg etablere og benyttes som forutsatt. Med henvisning til fagnotatet s. 17, vil vi bemerke at det ikke alene er avtale om lokalisering av en eventuell felles terminal som kan håndtere nordlige del av Mindemyren som gjenstår å avklare per dags dato. 8.12 Til renovasjonstemaet vil BME ellers bemerke at vi oppfatter at planforslaget i for begrenset grad synes å forholde seg til, og ta utgangspunkt i, renovasjonsbestemmelsene i §§ 1.17 og 1.17.1 i gjeldende områdereguleringsplan. BME oppfatter dette som et forbedringspunkt i det videre planarbeidet. <i>Til bestemmelsene</i> 8.13 § 3.1.1.1 <i>Byggehøyder, siste avsnitt:</i> BME er positive til den foreslåtte presiseringen om at det tillates pipe høyere enn angitt byggehøyde på plankartet, gitt at det etableres en felles renovasjonsterminal i planområdet. 8.14 § 3.1.1.2 <i>Grad av utnytting (§ 12-7 nr. 1)</i>	8.8 Tatt til følge. 8.9 Tatt til følge. 8.10 Etter høring er det funnet løsning for felles bossnett på Mindemyren. Det forutsettes at man finner en løsning for felles renovasjon. 8.11 Mulighet for bossnetterminal er tatt ut av planforslaget etter offentlig høring. 8.12 Forslagstiller vurderer at renovasjon er tilstrekkelig avklart i detaljplanen 8.13 Tatt til orientering. Løsninger for felles renovasjon er tatt ut av planen etter offentlig høring.		8.8 X 8.9 X 8.11 X 8.13 X	
--	--	---	--	---	--

	<i>Felles parkeringsanlegg for bil, sykkelparkering og boder kan etableres i feltet BAA2. I områdeplanens bestemmelse § 1.6 fremgår det at parkeringsareal under bakken ikke inngår i BRA. Det er viktig med en felles forståelse av beregningsgrunnlaget for bl.a. forhandling av utbyggingsavtaler, og BME ber om at tilsvarende formulering innarbeides i detaljreguleringens bestemmelse i § 3.1.1.2.</i> BME mener at eksempelvis boder eller andre lignende arealer må oppgis med maks utnyttelse i BRA. Av plankartet er feltet BAA2 oppgitt med en BRA på 14 800 m². BME stiller spørsmål til hva som er inkludert i disse arealene dersom ikke parkering er medregnet. 8.15 § 3.1.1.9 <i>Renovasjon</i> § 3.1.1.9.a <i>Avfall for bolig, kontor/tjenesteyting løses i felles bossnett som etableres av BIR.</i> Det er ikke gitt at det kommer et felles bossnett på Mindemyren som vil betjene S14. Ordlyden i bestemmelsen bør ta høyde for dette. Et innspill er at formuleringen endres til at de nevnte avfallsfraksjonene skal håndteres via «rørbasert avfallssystem». Bymiljøetaten viser i denne sammenheng til områdereguleringsplanen og formuleringen der om at «(...) det skal legges til rette for rørbaserte avfallssystem». Videre mener vi formuleringen «som etableres av BIR» må utgå. Etableres det et felles bossnett, vil utbyggingsansvaret mv. avklares i eventuelle avtaler mellom BIR og grunneierne. Så vidt oss bekjent vil man ikke ha grunnlag for å ilegge BIR etableringsansvaret gjennom planbestemmelser. 8.16 § 3.1.1.9.b <i>Kontainere for fraksjoner som ikke håndteres av bossnettet løses i og utenfor planområdet.</i> BME ber om at ordlyden endres til «<i>Avfallsfraksjoner som ikke håndteres via rørbaserte avfallssystem, skal løses samlet innenfor bebyggelsen i planområdet</i>». Forslaget er begrunnet i bestemmelsen i § 1.17 i områdereguleringen. 8.17 § 3.1.1.9.c Andre formål enn bolig/kontor/tjenesteyting kan ha egne system for håndtering av avfall inne i bygg. Formålene bør kobles på bossnettet i den grad det er mulig. BMEs innspill til første setning er at «inne i bygg» med fordel kan endres til «innenfor bebyggelsen». Videre ber vi om at andre setning blir vurdert omformulert til «I den grad det er mulig og hensiktsmessig bør også avfall fra disse formålene vurderes håndtert via rørbaserte avfallssystem». 8.18 § 3.1.1.12 Dokumentasjonskrav og særskilt underlag til byggesaksbehandlingen (§ 12-7 nr. 12) Utomhusplanen skal vise:	8.14 BRA for BAA2 er oppdatert uten parkeringsareal. 8.15 Det er avklart at felles bossnett på Mindemyren blir etablert. 8.16 Ordlyden på bestemmelsen er endret. 8.17 Tatt til følge. 8.18 Tatt til følge.		8.14 X 8.16 X 8.17 X 8.18 X	
--	---	--	--	---	--

		- Renovasjonsløsning BME viser til områdereguleringsplanen og formuleringen om at «All avfallshåndtering skal skje innenfor bebyggelsen, ikke i utearealene». Vi ber om at formuleringen vurderes endret til at utomhusplanen skal vise «de elementer av renovasjonsløsningen som gjennomføres utomhus, for eksempel tilkomst og nedkast». 8.19 § 3.1.2 <i>Kombinert bebyggelse og anleggsformål (felt KBA1_A-D, KBA2_A-F, KBA3_A-C)</i> Utforming (§12-7 nr. 1) § 3.1.2.1 <i>Arealformål</i> (...) <i>Det åpnes også for offentlig renovasjonsanlegg/bosnett i kvartal KBA3.</i> BME foreslår at den gjengitte setningen omformuleres til «I kvartal KBA3 kan det etableres renovasjonsanlegg, blant annet eventuell felles terminal for rørbaserte avfallssystem». 8.20 § 3.1.7.2 <i>Andre krav om utforming</i> (...) Under gårdsrommet tillates etablering av fellesareal til sykkelparkering, parkering, renovasjonsområde med nødvendig infrastruktur, boder mv. BME foreslår at formuleringen vedrørende renovasjon endres til «renovasjonsanlegg inkludert nødvendig teknisk infrastruktur». 8.21 § 3.2.6 <i>Gatetun, (felt o GT1-3, GT4-8), § 3.2.6.1 Arealbruk</i> (...) Arealet under dekket kan benyttes til tekniske funksjoner for felt KBA5 og KBA6, eksempelvis til renovasjon. BME viser til område-reguleringsplanen, og formuleringen «All avfallshåndtering skal skje innenfor bebyggelsen, ikke i utearealene». I tillegg anmoder vi om at areal regulert med offentlig formål ikke benyttes til privat renovasjon. Vi stiller også spørsmål ved om det kan og bør presiseres nærmere hva som menes med tekniske funksjoner for renovasjon. <u>Gjennomføring</u> 9. <i>Til bestemmelsene</i> 9.1 § 6 <i>Rekkefølgebestemmelser</i> (§ 12-7 nr. 10) § 6.1 <i>Før igangsettingstillatelse (felt KBA1-6):</i> I forslaget til planbestemmelser er det kun feltene KBA1-6 som har krav om at felles infrastrukturtiltak fra områdeplanen må sikres opparbeidet eller opparbeides før IG. Planbestemmelsen må gjelde for alle utbyggingsfelt. 9.2 § 6.1.2: Tiltakshaver/grunneier som har inngått utbyggingsavtale med Bergen kommune etter pbl kap. 17 må også «ha oppfylt sine forpliktelser i henhold til avtalen», for å ha innfridd alternativet «sikret opparbeidet». Ordlyden i bestemmelsen må korrigeres, gjennom en tilføyelse.	8.19 Felles renovasjon i planområdet er ikke lenger relevant og er tatt ut av planen. 8.20 Felles renovasjonsanlegg er ikke lenger aktuelt og er tatt ut av planforslaget. 8.21 Tatt til følge. Gatetunene viderefører en del funksjoner som er der i dag. Det er viktig å sikre at funksjonene ivaretas for bygg som ikke skal rives. 9.1 Tatt til følge. 9.2 Tatt til følge.	8.20 X 8.21 X 9.1 X 9.2 X	
--	--	---	---	---	--

	9.3 § 6.2 Før bebyggelse tas i bruk (felt KBA1-6): Også her er kun utbyggingsfeltene KBA1-6 nevnt. BME oppfatter at planbestemmelsen må gjelde alle utbyggingsfelt. 9.4 Infrastrukturtiltak som fremgår av planbestemmelsen fremstår som nokså omfattende. Tiltakene kommer i tillegg til det som er inkludert i § 6.1.1 (områdeplanens felles offentlige infrastrukturtiltak). BME forutsetter at PBE har vurdert forholdsmessigheten og nødvendigheten av rekkefølgekravene, og synliggjør og grunngir sine vurderinger. 9.5 § 6.2.1 Før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for felt i KBA1-6 skal: Renovasjonsløsning for det enkelte bygg være etablert. BME foreslår en presisering: Renovasjonsløsning for bygget det søkes brukstillatelse for, være godkjent og klar til å settes i drift». 9.6 § 6.2.6, § 6.2.7 og § 6.2.8 Innledningsvis vil BME presisere at etaten oppfatter at det bare er rekkefølgekravene, omfattet av de aktuelle bestemmelsene, som det foreslås å kreve hovedombygging for – for å bli utløst. BME stusser litt på oppsettet i de aktuelle bestemmelsene. Innslagspunktet for når rekkefølgekravene eventuelt skal slå inn fremkommer avslutningsvis i bestemmelsene og også som et kulepunkt som ikke henger sammen med «skal:»-overskriften i bestemmelsene. 9.7 BME etterlyser en nærmere begrunnelse for hvorfor KBA4, KBA5 og KBA6 skal unntas rekkefølgekravene slik det er beskrevet i forslaget til planbestemmelser. BME mener siste kulepunkt i planbestemmelsene vil være vanskelig å praktisere. En hovedombygging er ikke en definert størrelse. Bruksendring av 25% av bygningsmassen er heller ikke nødvendigvis et «mindre tiltak». En bruksendring av denne størrelse kan medføre at det er nødvendig å realisere infrastrukturtiltak som en direkte konsekvens av selve bruksendringen. BME stiller spørsmål ved om forslaget er fullt ut gjennomtenkt, blant annet i et likebehandlings- og realiseringsperspektiv. Slik planforslaget foreligger nå, anbefaler BME at kulepunktene utgår. 10. Vedr. torgareal og rekkefølge Dersom PBE oppfatter at forslaget til rekkefølgebestemmelser ikke sikrer området nødvendige offentlige tiltak til riktig tid eller kvalitet, må dette vurderes nærmere etter offentlig ettersyn. BME bidrar gjerne med innspill til en slik vurdering. Vi mener videre at PBE må vurdere om noen av områdeplanens rekkefølgekrav innenfor planområdet som kan «sikres opparbeides» må endres til opparbeidelseskrav.	9.3 Tatt til følge. 9.4 Rekkefølgebestemmelsene er oppdatert etter høring. 9.5 Tatt til følge. 9.6 Rekkefølgekrav er oppdatert etter offentlig høring. 9.7 Rekkefølgekravene er oppdatert etter høring. 10. Forslagstiller mener krav til gjennomføring knyttet til gjennomføring av nabofelt er fornuftig.		9.3 X 9.4 X 9.5 X 9.6 X 9.7 X	
--	---	---	--	--	--

		11. <i>Vedr. den interne gaten som buffer (o_KV2-8)</i> Av plandokumentene fremgår at «Det bør sikres at hele gateløpet likevel opparbeides innen rimelig tid. Vi ber om tilbakemelding på temaet gjennom offentlig ettersyn.» Slik BME oppfatter situasjonen, vil en gjennom planforslaget forsøke å oppnå denne målsettingen ved å stille rekkefølgekrav til etappevis utbygging, som følge av utbygging på feltene KBA4, KA5 og KBA6. De tre feltene vil trolig ha ulik utbyggingstakt og det er derfor forståelig at det stilles spørsmål ved når den interne gaten vil være ferdig opparbeidet. BME oppfatter likevel at forslaget til planbestemmelser ivaretar dette best, gitt dagens situasjon. Kulepunktene (§ 6.2.6, § 6.2.7 og § 6.2.8) som unntar de tre nevnte feltene for bruksendringer opp til 25 % endring, motvirker imidlertid realiseringen av den interne gaten. 12. Bymiljøetaten er opptatt av at planen er gjennomførbar. Vi støtter intensjonen bak <i>forslaget</i> om å endre hovedsykkelruten og flytte eksisterende busslomme «Reperbanen». BME stiller likevel spørsmål ved gjennomførbarheten av forslaget. Hovedsykkelruten er et ganske nytt anlegg. Realisering av den foreslåtte endringen er antatt pålagt utbyggingen av tilstøtende delfelt. Tiltaket er ikke en del av de felles rekkefølgekravene fra områdeplanen og kan ikke forventes prioritert av anleggseier/Miljøløftet. 12.1 Når det gjelder flytting av busslommen, oppfatter BME at dette tiltaket forutsetter blant annet grunnerverv av private arealer, regulert til sentrumsformål i områdeplanen. Tiltaket er ikke en del av de felles rekkefølgekravene fra områdeplanen og kan ikke forventes prioritert av anleggseier/Miljøløftet. BME ber om at PBE nærmere vurderer gjennomførbarheten av disse tiltakene før planen vedtas.	11. Tatt til orientering. Det er ønskelig å knytte gjennomføring til nærliggende felt. 12. Etter høring er busslommen flyttet helt nord i planområdet. Flyttingen bør gjennomføres som en del av arbeid i Fjøsangerveien.			
7	(3 identiske merknader) Etat for utbygging (Bergen kommune) 11.12.2023 Doknr: 131 Byrådsavdeling for næring, kultur og idrett (Bergen kommune) 12.12.2023 Doknr: 135	1. Etat for utbygging (EFU) viser til at de utvikler og skal bygge et flerbruksbygg på Mindemyren delfelt S16. Flerbruksbygget skal inneholde barneskole for 400 elever, omsorgsboliger, aktivitetssenter, idrettshall, samt arealer for kulturvirksomhet og frivillighet. 2. Planforslaget legger opp til samlokalisering av parkering for boligkvartalene på S14 med parkeringen for S16 og S17. EFU støtter vurderingen om at all parkering, inklusiv næringsparkering, samles i ett felles parkeringsanlegg. Dette begrenser antall avkjørsler, øker trafiksikkerheten og gir flere bilfrie områder. EFU mener dette er særlig viktig med tanke på etablering av skole og fritidstilbud for barn og unge. 3. Det er ønskelig at parkeringsplassene ikke er låst til en type bruk, men at de i størst mulig grad kan brukes av flere aktører til ulike tider på døgnet, eksempelvis at parkering for næring kan benyttes som gjesteparkering på ettermiddag-/kveldstid. 4. Videre er det svært viktig at fleksibiliteten og tilgjengeligheten for parkering for flerbruksbygget ivaretas i parkeringsanlegg på S14. Det er mange ulike funksjoner i flerbruksbygget som kan medføre mange samtidige aktiviteter og	1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. 3. Tatt til orientering 4. Tatt til orientering.			

	Seksjon for strategi, utvikling og utredning (SUU, Bergen kommune) 04.01.24 Doknr: 142	arrangement. For å sikre et bredt og fleksibelt tilbud i flerbruksbygget er det viktig at parkeringen på S14 er tilgjengelig for alle og at andelen gjesteparkeringer øker. 5. Til slutt vil vi fremheve viktigheten av at det sikres gode og trygge gangforbindelser til delfelt S14 med forsvarlig universell utforming. Det er forventet høy aktivitet i flerbruksbygget, og med særlig mange barn og unge som skal forflytte seg fra boliger og øvrig nærområde må dette få særlig fokus.	5. Gode og trygge gangforbindelser er ivaretatt i planforslaget.			
8	Byantikvaren 08.12.2023 Dokument nr: 130	1. Byantikvaren anser det som positivt at de verneverdige byggene som også er nevnt i områdeplanen blir delvis bevart. Dette er med på å beholde noe av identiteten i området. 2. Byantikvaren har kommentarer til bestemmelser og ønsker også at H570_2 blir utvidet ned til eiendomsgrensen i Kanalveien, begrunnelsen for dette er at det da kan stilles dokumentasjonskrav der det må begrunnes og beskrives hvordan verneinteressene er ivaretatt. Det blir også mulig å sikre en god tilpassing mellom eksisterende og nytt, og samtidig ha en viss fleksibilitet hvis området bebygges etappevis. 3. Materialitet, fargesetting og fasader spiller en viktig rolle spesielt for kulturmiljøet langs Fjøsangerveien da det må tas hensyn til reperbanen som er fredet, Solheim kirkegård og villabebyggelsen. Det må sikres i bestemmelser og formingsveileder hva som er materialer av høy kvalitet. Kulturminnefaglig vurdering 4. Byantikvaren motsetter seg ikke på prinsipielt grunnlag riving av nyere deler som er påbygd langs Kanalveien, men det må utarbeides rivedokumentasjon for bygningsmassen dette gjelder. 5. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon for området og Byantikvaren har vært involvert i planprosessen siden oppstart. Det meste av næringsbebyggelsen langs Fjøsangerveien har vært bygget på og endret mot Kanalveien etter hvert som det har vært behov for mer plass. På vestsiden av Fjøsangerveien ligger reperbanen som er fredet og Solheim kirkegård, dette er viktige kulturmiljø og både ny og eksisterende bebyggelse som henvender seg mot Fjøsangerveien må forholde seg til det. Dette innebærer at fasader, fargesetting og materialitet må ta hensyn til dette. Dette må sikres i bestemmelsene. 6. Både Fjøsangerveien 70a, Minde Allè 35 og Kanalveien 53 er viktige bygg som viser utviklingen av næring og industri på 1900-tallet. Slik vi forstår det vil byggingen i området skje etappevis. Det tilsier at det må være en viss fleksibilitet i bestemmelsene, men de må likevel sikre de kvalitetene en vil oppnå. Bestemmelser og plankart 7. Det kommer ikke tydelig frem av vedlagte dokument hvilke deler av bygningsmassen som skal rives og hvilke deler som skal beholdes, dette må vises til annen gangs høring slik at det kan legges ved saken. Byantikvaren	1. Tatt til orientering. 2. Tatt til følge. Hensynssonen er utvidet til sykkelveien og bestemmelsene endret. 3. Dette er tydeliggjort i formingsveilederen. Det er sikret i bestemmelsene at formingsveilederen skal legges til grunn ved byggesaksbehandling. 4. Krav om rivedokumentasjon ved riving er tatt inn i bestemmelsene. 5. Bestemmelsene sikrer at formingsveilederen skal legges til grunn ved byggesaksbehandling. Det er videre stilt krav om at Reperbanen skal vektlegges ved fargevalg i tråd med Formingsveilederen for felt KBA4 og KBA6. 6. Tatt til orientering. 7. Det er utarbeidet en egen figur som viser hvilke bygg som er forutsatt rives.	2 X	2 X 3 X (+formingsveileder) 4 X 5 X	7 X

		anbefaler at det tas utgangspunkt i kulturminnedokumentasjonen utarbeidet av Vill Plan der utbygginger og endringer av bygningsmassen er oversiktlig og grundig beskrevet. 8. Når det gjelder oppgraderingen av de «verneverdige delene» kan vi heller ikke se at dette kommer frem av bestemmelsene hva oppgraderingen innebærer. §4.2 Særlige hensyn til bevaring av kulturmiljø (§ 11-8 c) (sone H570_1-3) Bestemmelsen må endres da den ikke er presis nok. Det er ikke tillatt å skrive at det skal skje i samråd med Byantikvaren da dette er interne saksbehandlingsprosedyrer. Dette må derfor formuleres som et dokumentasjonskrav. Eksempel på dokumentasjonskrav kan være at: «alle søknadspliktige tiltak som berører kulturminneverdier skal forelegges Byantikvaren for uttalelse før det fattes vedtak. Sammen med søknad om tiltak skal det foreligge dokumentasjon av opprinnelig og sist godkjente situasjon, begrunnelse for tiltaket og beskrivelse av hvordan vernehensynene er ivarettatt». 9. Vi gjør oppmerksom på at det er Bergen kommunes fagetat for kulturmiljø, Byantikvaren som skal uttale seg i alle søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningsloven i hensynssone kulturmiljø. Med kulturmiljømyndighet menes Vestland fylkeskommune. Vestland fylkeskommune skal uttale seg dersom tiltaket har regional eller nasjonal verdi eller interesse eller eldre enn 1850. Det er disse to begrepene som skal brukes. Vi ber derfor om at «antikvarisk myndighet» endres til «kulturmiljømyndighet» dersom det er Vestland fylkeskommune som er adressat for bestemmelsen. 10. Det er også i bestemmelsen bare omtalt at fasader skal bevares, i tidligere uttalelser/møter har Byantikvaren presisert at det ikke kun er snakk om et «fasadevern», men at også bygningskroppen skal bevares. Det betyr at det ikke er tillatt å rive alt slik at bare fasadene står igjen på de eldste delene av bygningene. Det er likevel mulig å gjøre endringer innvendig samt tilbygg/påbygg, men det stilles krav til tilpassing og materialitet. Bestemmelsen må derfor presisere dette noe mer enn slik den fremstår nå. 11. Slik vi ser det er det også formålstjenlig at H570_2 trekkes helt ned til Kanalveien slik at dokumentasjonskravet blir gjeldende for den delen av bygningsmassen som også ønskes revet.	8. Tatt til følge. 9. Tatt til følge. 10. Bestemmelsen er oppdatert og omfatter fasader og bygningskropp. 12. Hensynssonen er trekt ned til sykkelveien.	11 x	8 X 9 X 10 X 11 X	
9	Riksantikvaren, 02.11.2023, Dokument nr: 117	Riksantikvaren påpeker at det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven. Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til fylkeskommunen.	Tatt til orientering.			
10	Byarkitekten 07.12.2023 Dokument nr: 136	1. Byarkitekten tar utgangspunkt i KPA 2019–2030, samt Arkitektur- og byformingsstrategi for Bergen (Arkitektur+) i sine uttalelser, begge vedtatt 24. juni 2019. Arkitektur+ definerer åtte prinsipper for hvordan arkitektur er et sentralt verktøy for å bidra til en vakker, særpreget, inkluderende og grønn by. Vi vil spesielt gjøre oppmerksom på KPA §8.1.1 der det står at gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk skal være premissgiver for planlegging og den arkitektoniske utformingen, av alle nye tiltak.	1. Tatt til orientering.			

	2. Byarkitekten er generelt opptatt av at detaljreguleringsplanen sikrer høy arkitektonisk kvalitet for bebyggelsen og byrommene. Spesielt på Mindemyren er det avgjørende å skape en ny bydel med arkitektonisk kvalitet, et varig og estetisk tiltalende bymiljø, samt god bokvalitet. Arkitekturen vil spille en sentral rolle i å forme en attraktiv og særegen ny bydel på Mindemyren. Det er essensielt å betrakte de pågående planene i sammenheng med hverandre, slik at det over tid utvikles et bymiljø som kjennetegnes av en helhetlig arkitektonisk karakter. 3. Videre er det viktig å ha fokus på hvordan bebyggelsen møter bakkenivået, og hvordan første etasjen utformes, samt hvordan bebyggelsen møter himmelen gjennom takform og utforming av toppetasjene. Fasader skal preges av gode proporsjoner og bruk av varige og vakre materialer. Det er viktig at bygningsvolumene og gaterommene planlegges i en menneskelig skala for å skape et godt bymiljø. 4. <i>Sikring av arkitektoniske kvaliteter i planbestemmelser</i> Vi foreslår at §1 Planens hensikt suppleres for å tydeliggjøre ambisjonen om å skape god arkitektur og gode boliger på Mindemyren. Vi foreslår følgende formulering, der suppleringen er markert med kursiv: «§1: Planen skal sikre et levende og mangfoldig bymiljø med publikumsrettede funksjoner gjennom høy utnyttelse med vekt på attraktiv og vakker arkitektur med god materialkvalitet, gode boliger, attraktive byrom og møteplasser og gode forbindelser for gående og syklende.» 5. <i>Plangrep, volum og byggehøyder</i> Vi er positive til det overordnede plangrepet med oppdeling i fire kvartaler og nedskalering av byggehøyder fra 6-8 etasjer mot Kanalveien og 4-6 etasjer mot den interne gaten. Vi er også positive til at det utarbeides en formingsveileder som angir prinsipper for utforming av bolig og næringsbebyggelse. Vi har imidlertid innspill til bearbeiding av prinsippene som ligger til grunn i formingsveilederen. 6. <i>Arkitektonisk uttrykk og identitet</i> Volumoppbygging og takform/typologi, viser bebyggelser med ulik karakter mot Kanalveien og mot den indre gaten i retning Fjøsangerveien. Dette mener er et godt og riktig overordnet grep. Vi er positive til en subtil differensiering i material- og fargebruk for å skape variasjon langs Kanalveien. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om hvert kvartal skal ha forskjellige arkitektonisk uttrykk i form av ulik «kvalitet og identitet» slik det fremstår i formingsveilederen. Videre mener vi at fasadene langs Kanalveien bør i større grad sees i sammenheng med tilstøtende byeggene i gaterommet, dvs. skolen og de andre offentlige bygningene på andre siden av gaten. 7. <i>Formingsveilederen</i> angir prinsipp for en vertikal oppdeling av fasadene langs Kanalveien, samt variert høyder og takutforming. Mens vi støtter intensjonen bak dette, mener vi at oppdelingen med kort fasader, i kombinasjon med ulike høyder og takvinkler gir en noe uryddig uttrykk. Vi vil oppfordre til at formingsveilederen revideres slik at man legger opp til en mer helhetlig og rolig	2. Tatt til orientering. 3. Tatt til orientering. 4. Tatt til følge. Bestemmelsene er oppdatert 5. Tatt til orientering. Det har vært gjennomført arbeidsmøter med Byarkitekten og PBE etter offentlig høring. Formingsveileder er oppdatert etter disse møtene. 6. Utformingen er oppdatert etter arbeidsmøter med Byarkitekten og PBE. Dette kommer fram i oppdatert Formingsveileder. 7. Utformingen er oppdatert etter arbeidsmøter med Byarkitekten og PBE. Dette kommer fram i oppdatert Formingsveileder.		4 X	
--	---	--	--	-----	--

		uttrykk, og et enklere formspråk på bygningene/fasadene langs Kanalveien.  Slik vi ser det blir fasadene for mye oppdelt og det er for store variasjoner i uttrykket på korte strekker. Noen fasader blir for smale. Dette gir et uheldig utslag i at vertikaliteten forsterkes, noe vi synes er uheldig da vi ønsker å ha virkemidler for det motsatte, nemlig å nedskalere høydene og «dra ned» høydene for at byggene skal oppleves mer «menneskelig». Vi mener fasadeinndelingen i kombinasjon med takformer også resulterer i et tidels komplisert og uryddig møte med himmelen. 8. Bebyggelsen mot Kanalveien bør i større grad fremstå som bybygninger med urbane kvaliteter, aktive fasader og en bymessig utforming av første etasje. Vi er derfor skeptiske til boliger på gateplan mot Kanalveien, med forhøyet forhage. Videre bør formingsveilederen angi prinsipper for utforming av både første og andre etasjer, med hensikt om å samle volumene sett på bakkeplan, og understøtte Kanalveiens karakter som bygate. Gatesnittet inkludert fortausbredder, gatetrær, vegetasjon, møblering, materialitet og behandling av første etasje blir her viktig for å ivareta gode helhetlige opplevelsen for fotgjengerne langs etter Kanalveien. 9. <i>Bokvalitet</i> Hovedutfordringen i planforslaget er hvordan man skal kombinere boligkvarterer med høy tetthet og gode kvaliteter med næringsbebyggelse tett på i vest. Fagnotatet anbefaler at det "settes bestemmelse om gjennomgående leiligheter for boligbebyggelsen langs den interne gaten, for å ivareta støykrav, samt gi økt bokvalitet." Vi støtter dette, men vil peke på at planen samtidig bør fastsette en maksimal bygningsdybde, slik at det blir mulig å skape gjennomgående leiligheter med gode planløsninger. Det er også viktig å påpeke at kravet om gjennomgående leiligheter kan være utfordrende å oppfylle i hjørnebebyggelse, slik det er illustrert i illustrasjonsplanen. 10. <i>Plankart og fleksibilitet for arkitektoniske utformingen i den videre detaljeringen.</i> Plankartet viser presise linjer for plassering av bebyggelsen og oppdeling/saksing av bebyggelsen mot gater og gårdsrom. Mens vi støtter grepet med saksing og oppdeling av volumene, mener vi at plankartet bør gi mer rom for justering av plasseringen av bebyggelsen og oppdeling ved videre prosjektering og byggesaksbehandling. Dette er for å sikre at arkitekten har handlingsrom for formgivning og tilpasning i neste fase som er i tråd med formingsveilederen.	8. Tatt til orientering. Det er et fåtall av boliger på gateplan mot Kanalveien i KBA1-2. Vi vurderer utforming i første etasje og bearbejder formingsveileder. 9. Tatt til orientering. Det ligger i planforslaget en intensjon om å kombinere gjennomgående leiligheter og ensidige leiligheter mot gårdsrom i det aktuelle området som vi ønsker å beholde. Dette for å blant annet sikre at bygningsdybde ikke skal være et problem. 10. Tatt til orientering. Forslagstiller støtter dette og ønsker også større fleksibilitet i plankart.	10 X		
11	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	NVE er nasjonalt sektormyndende med innsigelseskompetanse innenfor flom- erosjons- og skredfare, allmenne interesser i vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.	Tatt til følge i plan.			

	01.12.2023 Dokument nr: 123	Som følge av at NVE har mange saker og mangel på kapasitet, har de gitt sin generelle tilbakemelding. NVE viser til sin kartbaserte rettleder for reguleringsplan, som gir råd og verktøy til hvordan NVE sine tema skal hensyntas i reguleringsplanen. Det må vurderes om det er tatt hensyn til nasjonale og vesentlig regionale interesser jf. «NVE rettleiar 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging». NVE viser til at kommunen har ansvar for at det blir tilstrekkelig tatt hensyn til flomskredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner. NVE er positive til å hjelpe underveis i planarbeidet dersom behov.				
12	Bergen kirkelige fellesråd, 06.11.2023 Dokument nr: 118	Bergen kirkelige fellesråd har ingen merknader til planforslaget	Tatt til orientering.			
13	Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse (KRPF) 01.12.2023 Dokument nr: 126	KRPF behandlet saken i møte 28. november, sak 193/23 og vil gjerne sende følgende innspill til det videre arbeidet. 1. I saksfremstillingen står det følgende «Plan- og bygningsetaten foreslår at det skal legges til rette for HC parkering ved boligene, men at all annen parkering skal være i et felles parkeringsanlegg.» KRPF er veldig glad for at det legges opp til HC-parkering ved boligene, men det må også legges opp til noe HC-parkering i nærheten av næringsdelene både for at næringen i området skal kunne ansette personer med funksjonsnedsettelse/kroniske sykdommer og for at de samme gruppene kan nytte næringsdelene. 2. På side 17 under punkt 3.11 Universell utforming er det dårlig beskrevet hvordan det skal ivaretas. 3. På side 90 under punkt 5.12 Universell utforming og side 119 punkt 8.13 Universellutforming er det mye bedre beskrevet. KRPF er glad for at det legges vekt på å gjøre området så universelt utformet som mulig og at det skal sikres universell tilgang til boliger og kontor- og næringslokaler, samt at uteoppholdsarealer, gårdsrom, lekearealer, gatetun, torg, fortau og gangareal/gågate. 4. Det er viktig å huske at universell utforming må ivaretas helt fra start til siste «spiker» er satt og at en derfor nøye må vurdere f.eks. hvilken type vannrenner som brukes, hvilken type ledelinjer en bruker osv. 5. Det bør etterstrebes å få en universell trase på tvers mellom de to ytre gule på illustrasjon 8-10 da avstanden mellom de to universelle traseene på tvers er relativt stor.	1. All parkering i planområdet er plassert i felles parkeringsanlegg. 2. Punktet hører til kapittel «<i>Planområdet – dagens situasjon</i>», hvordan UU ivaretas er beskrevet i 5.12. 3. Tatt til orientering. 4. Ivaretas av TEK17. 5. Busslommen Reperbanen på østsiden av Fjøsangervegen foreslås flyttet i planforslaget. Busstoppet får en bedre tilgjengelighet enn den har i dag via torget nord i planområdet.			

		6. Det er gledelig å se i punkt 5.12 at man har tatt med dette som går på universell utforming og at man er oppmerksom på punkter som ledelinjer og fortauskanter med mere. Men det er også andre viktige faktorer som tas med i denne store reguleringsplanen til den bydelen: Når det gjelder beplantning, må man ta hensyn til personer som er allergiske. Blir ikke dette gjort ekskluderer man en gruppe med ulike utfordringer fra å kunne etablere seg der. Og skal Bergen virkelig være en menneskerettighetsby bør dette tilstrebes så langt det lar seg gjøre. 7. Generelt til reguleringsplanen: KRPF har forståelse for at det ikke er ønskelig med for mange parkeringsplasser, men opplever samtidig at en sterk reduksjon i antall parkeringsplasser også reduserer antall HC-parkeringsplasser da disse regnes i samme % av antall totale parkeringsplasser som før en eventuell reduksjon. Vi vil derfor påpeke viktigheten av å øke %-andelen HC-parkering når samlet antall parkeringsplasser reduseres for å sikre at også personer med nedsatt funksjonsevne kan bo, benytte eller være ansatt i næringene som er i området. Selv om det legges opp til god kollektivdekning vil dette aldri helt kunne erstatte behovet for parkering for noen personer og grupper. 8. Til slutt vises det til at alle kommunale lekeplasser skal ha et universelt utformet lekeapparat, og at dette bør kunne gjennomføres også på private lekeplasser. Likeså at bord og benker gir rom for rullestolbrukere slik at voksne ledsagere med behov for universell tilrettelegging kan følge barn/barnebarn.	6. Tatt til følge. Det er sikret i bestemmelsene at det skal brukes allergivennlig arter ved beplantning. 7. Forslagstiller holder på % som har vært på høring. Det er i tråd med overordnede planer. 8. Tatt til følge og sikret i bestemmelsene.	6 X	
14	Norges Handikapforbund Bergen, 14.11.2023 Dokument nr: 119	1. Norges handikapforbund ber om at universell utforming innarbeides for Mindemyren S14 med arealformål, boliger, uteområde med gangforbindelser, HC-parkering, tilkomst til Bybanen, universelt utforma bord/benker i byrom, belysning, rullevennlig dekke og taktil merking m.m. 2. Det blir bedt om at det stilles krav til at prosjektansvarlig, leverandører og underleverandører skriftlig kan dokumentere kompetanse på universell utforming før kontrakter signeres.	1-2. Det er gjort flere grep i planforslaget for å sikre universell utforming. Bebyggelse i planen skal ha trinnfri og likeverdig tilkomst til alle innganger iht. TEK17. Parkeringsanlegget er trinnfritt tilgjengelig via heis fra felles oppganger. Flere felles uteoppholdsareal skal nås i sikker og universelt utformet gangavstand. Forslagstiller er positiv til å sikre kompetanse om universell utforming. De punktene en ikke klarer en fullverdig universell utforming i planforslaget er kobling fra Fjøsangervegen til sykkelveg i gatetun o_ GT3 og i f_ GT1/o_ GT2. Ny forbindelse til nytt busstopp nord i planområdet vil være universell i henhold til reglene i TEK17, men ikke i henhold til vegvesenets håndbok for gangveger. Den vil bli en forbedring fra dagens rampe som er for bratt., og denne forbedringen er noe av årsaken til at busstoppet ønskes flyttet.		

15	Byrådsavdelingen for eldre, helse og omsorg, seksjon for økonomi 12.12.2023 Dokument nr 133	Vi viser til varsel om offentlig ettersyn datert 27.10.2023, med frist 12.12.2023. BEHO har interesser knyttet til flerbruksbygget i delfelt 516. - BEHO støtter ikke planforslaget med at parkeringsplasser skal reduseres. Det må sikres at beboere i omsorgsleilighetene kan leie parkeringsplass, samt må det være tilstrekkelig med parkeringsplasser for besøkende. Det vil være transport av beboere til og fra aktivitetssenteret som krever parkeringsplasser, samt må det kunne tilbys parkeringsplasser for ansatte. Det har stor betydning for rekruttering av helsepersonell å kunne tilby parkeringsplasser nær arbeidsplassen. Det må sikres tilstrekkelig med HC-parkeringer, da brukergruppen i flerbrukshuset krever større biler gjerne med rullestolheis og tilhørende hjelpemidler, samt vil besøkende til beboere/ansatte gjerne også ha biler som krever HC-parkering. - Det må sikres tilstrekkelig bredde på alle fortau slik at det ivaretar universell utforming, flyt og sikkerhet. Omsorgsleilighetene i S16 er tiltenkt personer med større hjelpebehov og stort behov for bevegelseshjelpemidler. Dette vil være større elektriske rullestoler, scooter, rullator, behov for ledsager som går ved siden av bruker. I tillegg må det være plass til motgående gangtrafikk. Hele området rundt Mindemyren vil bli benyttet til turområdet for flerbruksbyggets beboere og brukere av aktivitetssenteret. - BEHO stiller spørsmål til hvor busslomme i Fjøsangerveien (nord) flyttes til. Det må sikres lett tilgjengelighet og nærhet til busstopp for både beboere, ansatte og besøkende til Mindemyren flerbruksbygg. Tilkomst fra flerbruksbygget til busstopp må sikres og ivareta universell utforming, flyt og sikkerhet.	- Antall parkeringsplasser knyttet til flerbruksbygget anses i hovedsak avklart i plansak for Mindemyren Nord. Reguleringsplanforslaget for S14 viderefører parkeringsplassantallet som er lagt til grunn ved vedtak i bystyret i denne planen. - Fortau i planområdet oppfyller tilstrekkelig fortausbredde. Unntaksvis i Fjøsangerveien, hvor eksisterende bebyggelse/fortau/vegbane stedvis gjør at fortauet er smalt. - Busslommen Reperbanen på østsiden av Fjøsangervegen foreslås flyttet i planforslaget. Busstoppet får en bedre tilgjengelighet enn den har i dag via torget nord i planområdet.			
16	Bergen brannvesen, 14.12.2023 Dokumentnr 134	- Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Tilkomst for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet. Eventuelle veier og oppstillingsplasser over betongdekke eller parkeringsgarasje, må merkes tydelig for maks belastning. Eventuelle oppstillingsplasser for brannvesenets høyderedskap må merkes/skiltes tydelig. Planlegges det for tekniske installasjoner på taket, slik som solceller og lignende er det viktig at dette blir hensyntatt i prosjekteringen, slik at en effektiv slokkeinnsats kan utføres. - Videre er det viktig at sikker rømning opprettholdes i byggeperioden, samt tilgang for redningsinnsats. For en oversikt over tekniske spesifikasjoner vedrørende tilrettelegging henvises det til Bergen brannvesen sin veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper». Dokumentet er tilgjengelig på nettsiden til Bergen kommune/innbyggerhjelpen.	- Tatt til orientering. Det er laget egen illustrasjon som viser brannredningsareal. Dette vil jobbes videre med i byggesak. - Tatt til orientering.		1.x	1.x
17	Helseverneheten 12.12.2023 Dokumentnr 137	<i>Lokal luftkvalitet</i> Vi gjør oppmerksom på at luftkvalitetsdirektivene i EU/EØS er under revisjon. Forslaget innebærer at grenseverdiene skal skjerpes jevnlig for å nå målet om et giftfritt miljø senest i 2050. Mer konkret innebærer forslaget at grenseverdiene innen 2050 skal tilsvare anbefalingene fra Verdens helseorganisasjon (WHO) (artikkel 1), og grenseverdiene for blant annet svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO2) skal skjerpes fra 2030. WHO sin anbefaling er at årsmiddelkonsentrasjonen av NO2 ikke skal overstige 10 µg/m3. Etter dagens	Tatt til orientering.			

		grenseverdier, i henhold til forurensningsforskriften og retningslinje T-1520, ligger planområdet på grensen til rød sone for luftkvalitet. Men en revisjon som medfører en betydelig skjerpning av grenseverdier for luftkvalitet, vil medføre at planområdet sannsynligvis vil ligge i rød sone for luftkvalitet innen prosjektet er ferdig utbygget. 2. <i>Grøntarealer og parkeringsdekning</i> 2.2 Vi støtter Plan- og bygningsetaten sin vurdering at det bør være et høyt innslag av trær og vegetasjon i torg og gatetunareal også i planområdets vestside, og at disse arealene bør bidra til å danne en grønn buffer mellom boligene og næringsbebyggelsen og E39. Vi støtter Plan- og bygningsetaten sin vurdering at parkeringsdekningen må utformes slik at belastningen på offentlige byrom og gater reduseres mest mulig. Vi er enig i at areal og vekstforhold for trær og vegetasjon må sikres, og at det må jobbes for å minimere omfanget av parkeringsanlegget under boligkvartalene. Dersom det skal etableres parkeringskjeller, vil dette gjøre det vanskelig å plante trær. 2.3 For å skape gode bomiljøer bør gatetun og torg holdes bilfrie. Vi anbefaler at det legges til rette for plasser til delebiler, og dele-elsykler/transport sykler i fellesanlegg. 2.4 Generelt er det planlagt veldig lite parkareal ved Mindemyren. Derfor mener vi at alle offentlige gatetun og torgarealer bør gjøres så grønne og attraktive som mulig, med høyt innslag av trær og annen vegetasjon. For eksempel er torgarealet o_TO1 i planforslaget et område som med fordel kan gjøres grønnere. Tilgang til grøntarealer er viktig både for fysisk og psykisk helse. 3. <i>Støy i bygge- og anleggsperioden</i> Det må sikres at boliger har tilfredsstillende støyforhold også når næringstomtene skal transformeres. Vi anbefaler at reguleringsbestemmelsene tydeliggjør at veiledende grenseverdier for støy fra bygge- og anleggsstøy angitt i T-1442/2021 kapittel 6, skal overholdes så langt som praktisk mulig. Det må vurderes om beboerne i planområdet kan skjermes tilstrekkelig, eller om støynivået vil bli slik at det kan være nødvendig å tilby alternativt bosted til naboer. Det må også settes krav i reguleringsbestemmelsene om støyreducerende tiltak (for eksempel tidspunkt for støyende arbeid). I anleggsperioden er det viktig at det gjennomføres systematisk og direkte informasjon til berørte parter om spesielt støyende aktiviteter. 4. <i>Aktive fasader</i> I planforslaget er det lagt opp til aktive fasader i 1. etasje. Dersom det legges opp til bevertning/restaurant i den aktive fasaden, vil det være viktig å tenke på tiltak som kan forebygge mulige konflikter, for eksempel knyttet til støy/musikk og lukt, mellom drift av spisested og beboere i øvrige etasjer.	2.2 Etter offentlig ettersyn er parkeringsdekning i planområdet vesentlig redusert. Det er tatt inn krav til trær i de ulike byrommene og krav til vegetasjon og vekstdekker. Det er også stilt krav om antall trær og plass til rotsoner under gårdsrommene i boligkvartalene. 2.3 Det er sikret i bestemmelsene at det ikke tillates bilparkering på regulerte torgflater, samt gatetunene (o_GT1-GT3 og GT4-GT8). Det er tatt inn krav om minimum 10 % av det totale antallet bilparkeringsplasser for bolig skal være forbeholdt bildeleordning i bestemmelsene. 2.4 Bestemmelsene stiller krav om utforming av torgareal, gatetun og de nye offentlige gangaksene for å gjøre de så grønne og attraktive som mulig. 3. Tatt til følge. Planbestemmelsene er oppdatert. 4. Tatt til orientering.		2.2 x	
18	Leverandørenes utvikling- og	1. Varetransporten må legges inn i planen. Nødvendig areal må sikres slik at varetransport kan foregå forsvarlig med hensyn til myke trafikanter. Sjøfarenes arbeidsmiljø må være ivaretatt.	1. Varelevering er vurdert i planutformingen. Antall vareleveringslommer og plassering av disse	1.x	1.x	

	kompetansesenter (LUKS), 27.11.2023 Dokument nr: 121	Reguleringsplanen, planer for energi- og klima, miljøplaner, byggesaker, gateregulering mm. må vurderes samlet for å sikre en effektiv og miljøvennlig varetransport. 2. Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at en unngår farlige situasjoner mellom sjåfører som triller varer over sykkelfelt og syklist. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim, hvor biloppstillingsplass etter pålegg fra Arbeidstilsynet måtte flyttes til innsiden av sykkelfeltet. 3. LUKS påpeker at varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m pr. kvartal. Dette gjelder alle steder hvor det er næringsvirksomheter. Det påpekes også behov for areal til biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser. 4. Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav (TEK17). Krav som ligger i TEK17 for varemottak skal ivaretas på lik linje som med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede. 5. LUKS minner om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 meter for enkeltleveranser. For gjentakende leveranser skal avstanden ikke overstige 20 m. 6. Støy fra varetransport må sikres i plan.	er endret etter offentlig høring. Innspill fra LUKS har sammen med innsigelse fra Vestland fylkeskommune og innspill fra Bergen kommune vært viktig ved justert plassering og utforming av nytt forslag. 2. Ikke tatt til følge. Planutformingen er basert på prinsipper i områdeplanen for Mindemyren, med mål om en helhetlig utforming av området. Den grønne aksen i veien er sikret i reguleringsplanen for bybanen (planID 64860000), og en endring av løsningen vil ha større konsekvenser for det langsgående grøntbelte. 3. Delvis tatt til følge. Det er lagt inn vareleveringsareal nord for kvartal 1, i tillegg til vareleveringslommene som var på offentlig ettersyn. Det vises ellers til Vestland fylkeskommunens høringssvar og innsigelse. 4. Tatt til orientering. 5. Det vises til krav fra Bergen kommune og Vestland fylkeskommune i planprosessen der arealkonflikter har gjort det vanskelig å plassere flere vareleveringslommer knyttet til feltene øst i planområdet (SF og KBA1-3 og 7-16). Fra o_V2 til SF er det omtrent 65 meter. 6. Ivaretas i støyrapport som følger planforslaget.	3.x	3.x	
19	Bane NOR 21.12.2023 Dokument nr 139	Bane NOR har ingen merknader til planarbeidet.	Tatt til orientering.			
20	Bergen Vann 02.01.2023	Det er utarbeidet VA-rammeplan for området, datert 03.02.2023. Bergen Vann har gitt uttalelse til VA-rammeplanen den 09.05.2023. VA-rammeplan med vedlegg samt Bergen Vann sin uttalelse er vedlagt planforslaget. Flott. Bergen Vann har følgende merknader til planforslaget: Tilkomst til og drift av offentlig VA skal ivaretas til enhver tid, også ved trinnvis utbygging. Reguleringsplanbestemmelser:	Tatt til orientering. Etter offentlig ettersyn er planområdet utvidet med busslomme i nordvest, deler av torg i sørvest og areal i Kanalvegen i øst. VA-rammeplanen er oppdatert med disse arealene. Tatt til følge. Oppdaterte i bestemmelser.		X	

		§ 2.4. Overvannshåndtering skal løses i tråd med VA-rammeplan (datert 03.02.2023) med tilhørende uttalelse fra Bergen Vann (datert 09.05.2023). § 6.2.1. Før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for felt i KBA 1-6 skal: Teknisk sluttdokumentasjon for VA-anlegg være godkjent av Bergen Vann. Det savnes et punkt om vann og avløp i reguleringsplanbestemmelsene. Bergen Vann skal gi uttalelse til Krav om opparbeiding av hovedledninger og Forhåndsuttalelse av privat VA-anlegg før det kan gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse. VA-rammeplan med tilhørende uttalelse skal følges og legges til grunn for videre detaljprosjektering. Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene: VArammeplan, 03.02.2023.				
21	Eldrerådet 30.11.2023	Eldrerådet meiner planen er eit interessant forsøk på å kombinera stadstilpassa næring og bolig. Rådet saknar eitt aspekt, nemleg behovet for å tilretteleggja for boligar for eldre, gjerne kombinert med boligar for studentar. Vi viser til at det i dag er 50 000 over 65 år i Bergen. For eldre som ønskjer å bu i området vil det vera viktig at det er noko parkering på gatenivå og i nærleiken av boligane.	Tatt til orientering.			
22	Barn og unges representant 01.12.2023	1. <i>Bokvaliteter</i> Forholdet til omgivelsene, særlig næringsbebyggelse, kan gi utfordringer for trygg ferdsel, forurensning og støy. Avbøtende tiltak må sikres. Begrensninger på bilkjøring og parkering må vurderes for å unngå for stor belastning på offentlige byrom og gater. Samtidig må det vurderes tiltak for å unngå fremmedparkering. G/5-forbindelser til viktige målpunkt må bidra til å ivareta både reell og opplevd trygghet. Det må planlegges for at yngre barn har andre forutsetninger for å tolke og forstå trafikkbildet. Gode bokvaliteter må sikres for alle aldersgrupper. Eldre barn og ungdom må også prioriteres. Selv om disse har større aksjonsradius enn yngre barn, er det viktig at de føler tilhørighet til eget nærmiljø og har tilgang til egnede arealer for lek, opphold og rekreasjon. Delefunksjoner må også henvende seg til barn og unge, og det oppfordres til å involvere målgruppen for å avklare hvilke behov disse kan ha for utendørs og innendørs fellesarealer. Ved utforming av bygde omgivelser, beplantning og belysning m.v. må det gjøres vurderinger om hvordan dette kan ha en kriminalitetsforebyggende funksjon. Trygg ferdsel og håndtering av støv- og støyproblematikk må ivaretas i anleggsfasen. 2. <i>Uteoppholdsarealer</i> Krav til nødvendig størrelse og kvaliteter må ivaretas. Utearealer løst på tak vurderes som mindre egnet for yngre barn og det må derfor sikres tilsvarende gode kvaliteter på bakkenivå. Harde og monotone flater, og arealer for utryknings-kjøretøy vurderes mindre egnet som uteoppholdsareal. Det forutsettes at det ved bruk av offentlige arealer utenfor planområdet gjøres vurderinger i lys av øvrige planer i området, med tanke på kapasitet og reelle brukskvaliteter. Oppgradering av slike arealer må vurderes og trygge tilkomster må ivaretas. Rekkefølgekrav må avklares. 3. <i>Barnehage- og skolekapasitet</i> Å vedta massiv boligutvikling vurderes som problematisk dersom barn og unge i området ikke gis anledning å gå på barnehage og skole i sitt nærmiljø. Viser til §	1. Planområdet er utformet med stort fokus for å sikre et godt nærmiljø med gode uterom og lite biltrafikk internt i boligområdet. Næringsbebyggelsen blir en skjerm mot trafikken i Fjøsangervegen, sammen med støyskjermer. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er prioritert i planforslaget. Etter offentlig høring er antall parkeringsplasser i planforslaget vesentlig redusert. Planforslaget regulerer ikke for areal hvor det er mulig å fremmedparkere. Uteoppholdsarealene i planområdet er variert, og egner seg for ulike aldersgrupper. For ungdommer er det nylig vedtatt plan med idrettshall og parkareal ved Solheimsvannet. Delefunksjoner og fellesfunksjoner er utvidet etter offentlig ettersyn. Beplantning/belysning mv. skal sørge for at planområdet oppleves trygt å ferdes- og oppholde seg i. 2. Uteoppholdsareal løses i hovedsak i gårdsrom og på offentlig areal. Areal på tak er supplerende areal. I tillegg til offentlig areal som er regulert i områdeplanen regulerer planforslaget for gatetun mellom næringsbyggene vest i planområdet og gangakser på tvers av boligkvartalene øst i planområdet. Dette gir en økt kvalitet i		1X	1 X

		2.10.4 i reguleringsplanbestemmelsene. Det stilles spørsmål ved hvilke reelle konsekvenser manglende dekning kan ha for realisering av planforslaget.	området. Solheimsvannet og i Leaparken representerer et konkret uteoppholdsareal utenfor planområdet som oppfyller kvalitetskrav (MUA). 3. Tilbakemelding fra PBE er at hensyn til barnehagekapasitet er sikret i andre forskrifter/lovverk. Som resultat av dette er bestemmelsen som stiller krav om tilfredsstillende barnehage- og skoledekning tatt ut. Det vises også til at kommunen nylig har vedtatt reguleringsplan for Mindemyren Nord som regulerer ny skole og barnehage rett øst for planområdet.			
--	--	--	---	--	--	--

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Fremgår i eget vedlegg.

Merknadskart



Private merknader med avsender utenfor kartutsnittet noteres med adresse under:

- Mikkel Breivik, Krokeidevegen 412, 5244 Fana, gnr/bnr 97/40, dokument nr: 120 (sendt inn 18.11.2023)
- Baste Lote, Gabriel Tischendorfs vei 20, 5162 Laksevåg, Gnr/bnr: 154/143, dokument nr: 122 (sendt inn 28.11.2023)