Merknadsskjema – planoppstart

Plannavn	Årstad, Gnr. 159, Bnr. 28 m.fl., Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Reguleringsplan
Arealplan-ID	61930000
Saksnummer	PLAN-2022/20439
Utarbeidet av	Synne Hustad Jørgensen, Irene Dale, Sissel Anita Hovland
Sist revidert	22.03.2024

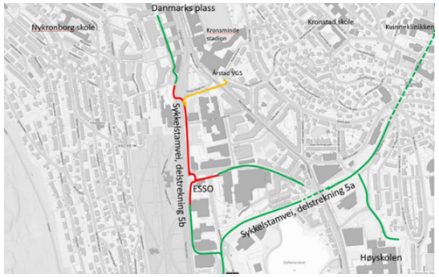
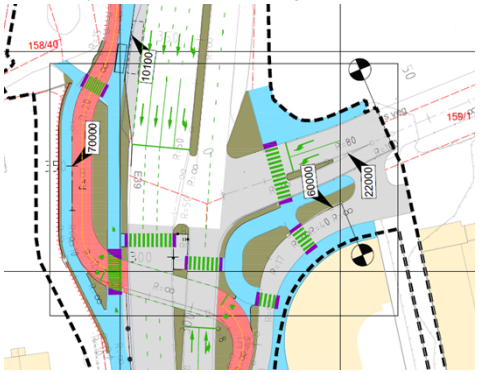
Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	Bergen Sjøfartsmuseum v/ Maiken Holst 24.10.2022 2022_20439-14	Har vurdert saken og har ingen merknader.	Tas til orientering.
2	Christoffer Taule Zetlitz' gate 2B 03.11.2022 2022_20439-16	1) Fjøsangervegen er svært trafikkert og samtlige løsninger som er vurdert så langt vil ha negative konsekvenser for enten harde trafikanter i anleggsfasen, eller myke trafikanter og omgivelsene i driftsfase. Anbefaler at ovenfra-og-ned metoden vurderes for å kunne etablere kryssing i kulvert: Dette vil løse anleggsarbeid uten å påvirke trafikkflyten. Tidligere utførte bergkontrollboringer ved transformatorstasjonen viser stor dybde til berg. Det etableres to rader med støttekonstruksjoner gjennom E39. Dernest støpes det en betongplate som hviler på støttekonstruksjonene. Begge disse to aktivitetene gjøres på nattestid og påvirker ikke trafikken. Avslutningsvis graves massene ut under konstruksjonen, og trafikken på E39 forblir upåvirket mens dette arbeidet pågår. 2) Kulvert er en bedre planfri løsning enn bro pga. krav til frihøyde på 3,1 m gir en slakere vertikalkurvatur enn bro, og det glir bedre inn i landskapet.	Ikke tatt til følge 1)Kulvert- og broløsninger er grundig vurdert i silingsprosess fra 2017/2018. Kulvertløsning er vurdert som ikke gjennomførbar. Planarbeidet baserer seg på kryssing av Fjøsangerveien i plan i tråd med vedtak i Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. Viser til Silingsrapport *Sykkelkryssing av E39 Fjøsangerveien ved Fabrikkgaten*, 07 2017 Statens vegvesen region Vest. 2) Kulvertløsning er vurdert som en ikke gjennomførbar løsning for sykkelkryssing av Fjøsangerveien.

3	Fabrikkgaten 3 eiendom v/ Sverre Ivar Dahl Kjeldner Fabrikkgaten 3 29.11.2022 2022_20439-22	1) Negativ til å miste bortfestet areal v. at deler av tomten omreguleres fra næringsareal til offentlig formål. 2) Rundkjøring i Kanalveien sør for tomten er bygget for langt øst og kan påføre tomten unødvendig tap av areal ved planlegging av nytt sykkelfelt. Dette oppleves som urettferdig og håper kommunen tar hensyn i videre planlegging. 3) Sykkelsti og trafikk relatert: Vi ber om at disse funksjoner blir utført på minst inngripende måte. 4) Vi ønsker god kommunikasjon mellom Bergen Kommune, grunneier og OBOS, som er nåværende fester, angående deres reguleringsplan for Fabrikkgaten 3 og 5 (2022).	Delvis tatt til følge. 1) Eiendommen berøres i liten grad. Vår plan har med seg Kanalveien sørover til vi kobler oss på gjeldende reguleringsplan for Bybanen Bergen sentrum – Fyllingsdalen (planID 64860000). 2) Rundkjøringen i Kanalveien ligger utenfor vår plan. Det stemmer at den er bygd lenger øst enn regulert. Reguleringsplanen for S19 og S20 (planID 71140000) skal regulere situasjonen for rundkjøringen og Kanalveien som bygd. Vi kan ikke endre veganlegg som ligger utenfor plangrensen og oppdraget til vår plan. Oppfatter det slik at dette gjelder rundkjøring som det pågående planarbeidet for S19 og S20 har fått pålegg fra Bergen kommune om å «føre i pennen» slik det er bygd. Rundkjøring bygget lenger øst enn i gjeldende reguleringsplan for *Årstad, bybanen Bergen sentrum – Fyllingsdalen, delstrekning 2 - Mindemyren* i bybaneplanen (planID 64860000). 3) Tas til orientering. Viser til punk 1 og at rundkjøringen i punkt 2 med tilhørende veianlegg forskyves mot øst. 4) Det har vært møter med Obos, Bergen kommune (private planer) og VLFK, i forbindelse med det pågående planarbeidet for S19 og S20. Det har også vært fortløpende kommunikasjon med OBOS utover dette. Grensesnitt mellom planene er formidlet, det foreligger per nå ikke planforslag for S19 og S20.
4	LUKS v/ Jürg Berger 29.11.2022 2022_20439-23	1) Ivareta fremkommelighet for varetransport og ikke skap konflikt med etablerte vareleveringsplasser. Varelevering må kunne skje i henhold til Norsk regelverk. Ivareta sjåførenes arbeidsmiljø. 2) Dagens distribusjonsbiler er bredere enn biloppstillingslommer avsatt i planen. Kjørebanebredde er	1,2,3,4,5) Tas til orientering for det videre arbeidet. Planforslaget skal forholde seg til gjeldende regelverk. 2) Tas til følge der det er mulig. I Kronstadparken reguleres det i samsvar med gjeldende reguleringsplan. Privat samleveg langs Kronstadparken har kjørebanebredde på 3,5 m.

		minst 3,5 m for lastebiler. For å ivareta Norsk regelverk må følgende hensyntas: - Store kjøretøy har en bredde på 2,6m i tillegg til dette kommer speil på begge sider. - Speilene stikker opptil 30 cm på hver side. Kjøretøybredde blir totalt opp til 3,2m. - For toveis trafikk gir dette nødvendig vegbredde på 7m. - For enveis trafikk gir dette nødvendig vegbredde 3,5m 3) Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. 4) Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m pr. Kvartal alle steder med næringsvirksomheter. Bredde 2,8m. I boligområder må det settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser. 5) Viser til aktuelle paragrafer i TEK 17, IK-Mat forskriften og Arbeidstilsynet, Arbeidsplassforskriften og BVL og HMS beskrivelsene for varetransport som kan hentes på LUKS sine hjemmesider.	3) Tas til orientering. Her er det ment at vareleveringslomme/biloppstillingsplasser skal etableres på innsiden av sykkelfelt for å unngå kryssing av sykkelfeltet. Dette er ikke en aktuell situasjon i denne planen. Vareleveringslommer ligger i tverrgater i Kronstadparken hvor det ikke er sykkelfelt. 3 og 4) Vi forholder oss her til gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken.
5	Syklistforeningen Bergen og omegn v/ Reidar Thorstensen 29.11.2022 2022_20439-24	1) Reguleringsarbeidet for sykkelkryssingen har pågått i 13 år med mange ulike alternativer. Nå er det på tide å få utbedret krysset med tilrettelagt løsning for syklende. Foreslåtte løsning vil bare i begrenset grad løse utfordringene knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. 2) Stor utbygging av sammenhengende nett bl.a. på Mindemyren og Kronstad vil føre til økt sykkeltrafikk de kommende årene. Åpning av Kronstadtunellen våren 2023 vil ikke føre til nedgang i sykkeltrafikk pga. mange målpunkt på Danmarks plass, Solheimsviken, Nygårdshøyden osv.	1) Delvis tatt til følge. Det har vært en lang reguleringsprosess med mange utfordringer og nødvendige vurderinger og avklaringer underveis. Alternativ V4 utpeker seg som en gjennomførbar og omforent løsningsmulighet som forhåpentligvis kan realiseres innen få år etter vedtak. 2) Tatt til følge. Vi legger økt sykkeltrafikk til grunn for planforslaget. Det planlegges for trafikkmengder 20 år etter åpning. Nasjonalt mål om at all økning i trafikk tas med sykkel, kollektiv og gange, samt mål om 20 % sykkelandel i sentrale områder.

		3) Fagnotatet mangler beregninger av reisetid og reiseavstand for syklende. Forslaget vil øke sykkeltiden fra Danmarks plass til Minde, og gi redusert flyt. Stiller spørsmål ved om syklende heller vil velge dagens fortau og fotgjengerovergang. Dette drøftes ikke i fagnotatet. 4) Løsningen slik den er beskrevet i fagnotatet er ikke attraktiv nok. Vi foreslår noen tiltak som til en viss grad kan bidra til å avbøte for dette. Tiltak som vil bedre fremkommeligheten i V4: Ventetid for kryssing av Fjøsangerveien er for lang i dag, og vil bli lengre med V4 med kryssing av to separate lysregulerte kryss. I tråd med prioritering i transportpyramiden bør syklende prioriteres høyere gjennom krysset. De fleste sykkelreiser er korte, slik at ventetid i kryss utgjør stor andel av reisetid, og barriereeffekten ved å bryte flyten er stor. Forslag til avbøtende tiltak: - Kortere tidsintervall. Syklende krysser veien raskere enn gående, og det kan være muligheter for ikke å ha felles lysfase. - Sensorer i bakken for å oppdage syklende som er på vei inn mot krysset, slik at ventetiden kan reduseres. Sensorene må da plasseres et godt stykke unna krysset. - «Grønn bølge», slik at man ikke må vente både ved kryss av Fjøsangerveien og ved kryss av Fabrikkgaten. - Ventebøyler/fothviler for syklende er et godt tiltak, og gir raskere oppstart når det blir grønt. - Trafikklys som viser hvor lenge syklende må vente før lyset blir grønt, en vanlig standard i blant annet Nederland. - God plass i kryssområdet hvor man skal stå og vente på grønt lys. Det er i dag fort 20 syklende som skal krysse i samme lysfase, slik lysfasene er i dag. Dette er jo Bergens desidert mest trafikkerte lysregulerte sykkelkryss. - Dersom det ikke er mulig å redusere ventetiden for syklende, ber vi om at det vurderes støyskjermer og lavere fartsgrenser. Dette er et lite attraktiv sted å stå og vente på grønt lys, pga. forurensing og høyt støynivå.	3) Tatt til følge. Forhold for syklister er vurdert i rapporten R02 *Sammenligning alternativ for sykkelkryssing over E39 Fjøsangerveien,* vedlegg R-002 til planbeskrivelsen. Alternativ V4 gir bedre trafikksikkerhet, bedre koblinger mellom sykkelruter og målpunkt. Realisering av alternativ V4 er enklere med tanke på kompleksitet i byggefasen, sammenlignet med alternativ V3 (sykkelveg på vestsiden av Fjøsangerveien). 4 og 5) Delvis tatt til følge. Det planlegges for en attraktiv løsning for syklende og mulig avbøtende tiltak. Dette er omtalt i planforslaget, og det vurderes ytterligere i neste fase (byggeplan). Planforslaget legger til rette for 6 m kryssingsbredde for syklende gjennom begge kryssene (Fjøsangerveien og Fabrikkgaten) og utvidet venteområde for syklende. Bredere felt for syklende gir bedre kapasitet til å få flere syklister over kryssingen. Det planlegges støyskjerm langs sykkelvegen ved Kronstadparken, den skal plasseres mellom Fjøsangerveien og sykkelvegen. Effekt av støyskjermingen inngår i støyberegningene. Det er ikke mulig med støyskjerming like ved stopplinjene. Det kan være mulig med samkjøring/grønn bølge for sykkeltrafikk gjennom lyskryssene. Andre aktuelle tiltak er lysdetektorer, ventebøyler, fleksibelt signalanlegg. Tiltak planlegges i neste fase. Skilting, oppmerking og kantstein ~~vurderes~~ inngår i neste fase (byggeplan). Kantstein som oppmerking er fravik fra normert løsning, men er benyttet andre steder. M-tegninger er vedlagt planforslaget, inngår i *Tegningshefte for tekniske tegninger.*

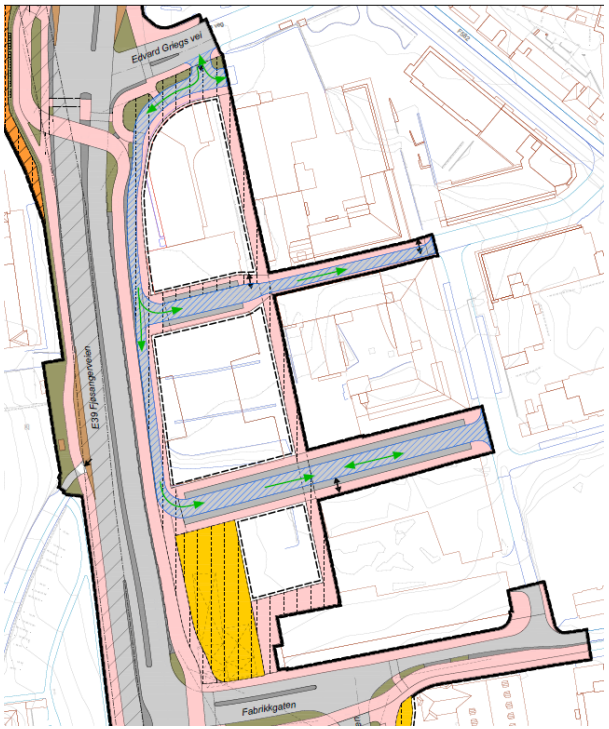
		- Gjennomtenkt skilting og veimerking som retter seg mot syklende. Det er svært viktig med oppmerking av sykkelveien gjennom hele krysset. Det er mange kjørefelt som skal krysses på skrått over E39. Veimerkingen vil slites raskt, og vi anbefaler derfor kantstein for å markere opp sykkelveien. - Viktig at det ikke er kantstein på tvers av sykkelveien, før eller inni krysset. - Gjennomgående stamveistandard på utformingen, med minimum 4 meter bred sykkelvei og separat fortau adskilt med kantstein, er nødvendig 5) Det er viktig at reisetid, reiseavstand, stigningsforhold og kurvatur er med som kriterier i silingen av alternativer. Samt konkurranseforhold mot bil. Løsningen må oppleves som attraktiv for syklende. Ber om at det beregnes reisetid og innarbeides avbøtende tiltak for trafikkflyt. Ideelt sett bør forholdene forbedres. 6) Avbøtende tiltak for å styrke trafikksikkerheten: Bekymret for trafikksikkerheten i krysset da mange kjører på rødt lys spesielt sørover i rushtrafikken. Da står også trafikk inni krysset på rødt og blokkerer myke trafikanter. Anbefalinger: - Vesentlig tilbaketrukket stopplinje for kjørende, slik at syklende tidlig kan observere kjørende som ikke stanser for rødt lys. - Fartsgrensen må reduseres. Dette vil også redusere støyforhold. - Varselskilt før krysset med underskilt «kryssende syklister». - Opphevd sykkelvei gjennom krysset med rød asfalt. - Ekstra belysning som markerer sykkelveien gjennom hele krysset. 7) Alternativ V4 gir bedre tilkomst til ny bebyggelse i Kronstadparken, og forbedrer forholdene for gående i kryss av Fabrikkgaten. Årstad VGS og Kronsminde stadion er også	6) Delvis tatt til følge. Det er utført trafikksikkerhetsrevisjon for tiltaket, som vurderer trafikksikkerheten. TS-revisjonen vurderer også trafikksikkerheten for eksisterende kryssing av Fjøsangerveien, v. Fabrikken, for effekt av utført Straks-tiltak (fremtrukket stopplinje). Flytting av sykkelkryssing av Fjøsangerveien lenger nord fra Fabrikkgaten til Edvard Griegs vei bedrer trafikksikkerheten. Ved kryssing av Fjøsangerveien v. Edvard Griegs vei er det lang avstand til stopplinjene.

		viktige målpunkt for store grupper besøkende. Disse er vanskelig å nå med sykkel i dag, pga manglende avkjøringsmulighet fra hovedsykkelruten. V4 sin attraktivitet vil styrkes ved at det opprettes en arm inn Edvard Griegs vei. Trygg skolevei og vei til fritidsaktiviteter. Forslag i gult under:  8) Støtter alternativ V4 selv om den i liten grad svarer på utfordringene og for de fleste syklende vil planen gi lite til ingen gevinst. For gående gir det betydelig bedring. Støtter også merknad fra Statsforvalteren.	Ved kryssing av Fabrikkgaten er det midtdeler i krysset. I lysregulerte kryss brukes ikke opphøyd gangfelt eller sykkelveg. ~~Dette med r~~Rød asfalt kan misforstås av trafikantene og føre til at det blir uklart hvem som har ~~om hvem som har~~ vikeplikt f. eks. når signalanlegg ikke er i drift. De som kommer fra en sykkelveg har vikeplikt (etter trafikkreglener) for trafikant på vegen, og farge ~~i~~ på asfalten ~~kan lett bli misforstått av~~kan gi ~~syklister~~ syklistene inntrykk av at de har «forkjørsrett» der hvor de må vike. Skilting skjer i byggeplanfase. 7) Tatt til følge. Planforslaget viser kobling mot regulert gang-/sykkeltilbud i Edvard Griegs vei. Det legges til en ekstra kobling mellom eksisterende fortau i Edvard Griegs vei og sykkelkryssingen over Fjøsangerveien. Mot eksisterende situasjon/avkjørsel til Kronstadparken fra Edvard Griegs vei.  8) Tas til orientering for det videre arbeidet.
6	Norges Handikapforbund (NHF)	1) Universell utforming er virkemiddel for et samfunn med plass til alle. Alle er likeverdig og har rett til selvstendig liv, men manglende tilgjengelighet og fysiske barrierer diskriminerer og	1) Tatt til følge. Universell utforming er en forutsetning for utforming av tiltaket. Håndbok V129 legges til grunn. Bestemmelse

	03.11.2022 2022_20439-27	utestenger personer med funksjonsnedsettelser. Viktig med universelt utformede løsninger, følge lovverk og ikke gi dispensasjoner. Universell utforming må innarbeides i reguleringsplan for kryssing av Fjøsangerveien. Rullevennlig dekke, taktil merking, tilrettelagt fotgjengeroverganger, og lys med mer. 2) Viktig med aktiv medvirkning og dialog med grupper som trenger særlig tilrettelegging også tidlig i planleggingsfasen. NHF bistår gjerne med råd og innspill. 3) Ved inngåelse av kontrakter, må oppdragsgiver ha som et viktig krav: Prosjektansvarlig, samt leverandører med underleverandører skal kunne skriftlig dokumentere kompetanse på universell utforming, dette før kontrakter signeres.	om at *universell utforming skal legges til grunn for valg av løsninger for sykkelanlegg, fortau og gangareal.* 2) Tatt til følge. Krav til universell utforming er oppfylt for nytt tiltak der det stilles krav til det. 3) Ikke ~~tatt til følge~~relevant. UU kompetanse er krav ved innhenting av leverandører, men dette er ikke en del av reguleringsplanarbeidet.
7	Bara Eiendom AS 05.12.2022 2022_20439-22	1) Glad for god dialog og at forslag om alternativ løsning ble lyttet til. Positiv til prosjektet, løses best i samarbeid. 2) Smalt tverrsnitt og mange hensyn å ta. Løsning må fungere for syklende, gående, personbiler og større vareleveringskjøretøy, avfallshåndtering, utrykning inn og ut og internt på Kronstadparken. Visuell god løsning og ikke forringe kvalitet på allerede anlagt bygulv. 3) Innleid konsulent vurderer konsekvenser for intern trafikkavvikling på Kronstadparken og foreslår mulige kjøremønster, fleksibilitet, overkjørbart areal på fortau og trafikksikkerhet. Gir en anbefaling på minimum bredde på trafikk – og gangareal for området som berører Kronstadparken. Figuren viser vurdert kjøremønster:	1) Tas til orientering. Bra vi har fått til god dialog. 2) Tatt til følge. Det har vært møter underveis i planarbeidet for å sikre god samordning mellom planene. Det er jobbet med løsninger som skal fungere både for sykkelvegen og for Kronstadparken. 3 og 4) Ikke tatt til følge. De to rapportene fra BARA (Asplan Viak og Helge Hopen) er lite egnet til å vurdere og beskrive de faktiske konsekvensene av forslaget til løsning for sykkeltilrettelegging på strekningen langs E39 og gjennom de tre signalregulerte kryssene.

Commented [GK1]: Omformulere. Konsulentens beregninger har dagens kjøremønster som forutsetning, og fanger derfor ikke opp de foreslåtte endringene (??)

		 Anbefaling: Kjøremønster i området foreslås med envegskjørte gater, primært på vestsiden langs sykkelvegen. Inn- og utkjøring mot Edvard Griegs vei gir tilkomst til Portalen, parkeringskjeller og bakgård. Internveg langs Buen gjøres envegskjørt mot sør for å ikke lede flere biler ut i krysset Edvards Grieg Vei x Fjøsangerveien. Retningen i de envegskjørte gatene er satt på bakgrunn av det overordnede trafikksystemet, samt at det er mer trafikksikkert at større kjøretøy svinger mot venstre. Videre gir det tilgang til parkeringskjellerne til Buen og IBL18, og vil gi direkte utkjøring mot Bjørnsons gate og Fabrikkgaten. Løsningen forutsetter at toveis trafikk i Fabrikkgaten blir opprettholdt, se analyse utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS (neste punkt). Internveg bør ha minimum bredde på 3,5 meter. Det anbefales å redusere	I rapportene er det ikke presentert noen forhold eller momenter som indikerer at konklusjonen til SVV og anbefalt løsninger bør endres. Anbefalingene i planforslaget til kjøremønster og internt trafikksystem i Kronstadparken, sykkelløsninger og enveiskjøring av Fabrikkgaten mot øst opprettholdes uendret. Gjennom kart og bestemmelser/retningslinjer er det av trafikksikkerhetsmessige årsaker foreslått å styre kjøreretninger på vegene internt i Kronstadparken. Det legges opp til -envegskjøring fra nord og sørover og videre mot øst inn i tverrvegene. S-tegningen i teknisk tegningshefte viser retninger og hvilke veger hvor det anbefales kjøremønster S-tegning gjøres gjeldende i en retningslinje i bestemmelsene. Dersom denne ikke etterfølges, må det settes opp rekkverk mellom sykkelstamvegen og internvegen i Kronstadparken.

		bredden på sykkelvegen til 3,5 meter forbi Kronstadparken. Det bør tilrettelegges for minimum 1,8 m hindringsfritt gangareal. 4) Innleid sivilingeniør vurderer forslag om å gjøre Fabrikkgaten enveiskjørt, konsekvenser for hovedveinettet. Anbefaler at den delen av Fabrikkgaten som i dag er toveiskjørt beholdes sånn, og bredden på sykkelveien reduseres fra 4,2 til 3,5 meter. Viktig for å forhindre overbelastning av det trafikale hovedveinettet og sikre internt veinett som fungerer og er trygt for gående.	

8	OBOS v/ Prosjektleder utvikling Øyvind Ekker. 05.11.2022 2022_20439-29	1) Varslet oppstart for detaljplanarbeid på Mindemyren S19 (kontor og service) og S20 (350 leiligheter, service, kontor og barnehage) 29.09.2022. 2) Ingen innvendinger mot hovedidé om sykkelveg øst for Fjøsangerveien og kryssing i plan ved Edvard Griegs veg. 3) Overlappende planarbeid, må samarbeide om å finne grensesnitt mellom planene. Bør avklares med grunnlag i en omforent vegplan. 4) Statens vegvesen legger til grunn at dagens regulering av Kanalveien (bybaneplanen) kan benyttes for utforming av krysset mellom Fabrikkgaten og Kanalveien. Obos Nye Hjem (ONH) er bedt av Plan- og bygningsetaten å regulere snuplassen (rundkjøringen) syd for S19 fordi det ble gitt dispensasjon fra reguleringsplanen i bybanens rammetillatelse til å flytte den fem meter lenger øst enn regulert plassering. Det er ikke tegnet en ny vegplan for Kanalvegen opp til Fabrikkgaten for å se hvordan flyttingen påvirker regulert trase, så dette er noe som må avklares. 5) Vi vil motsette oss å bruke Fabrikkgaten 3 som midlertidig riggtomt for opparbeidelse av sykkelfelter pga. Intensjonsavtale om kontorplasser i nybygg som krever god fremdrift. Riggtomt vil hindre arbeidsplasser ved kollektivpunkt. Opparbeidelse av sykkelvegen kan ikke være avhengig av S19. 6) Fabrikkgaten er envegskjørt mot øst fra krysset med Inger Bang Lunds veg. Det vurderes å forlenge enveiskjøringen. Vårt planområde har to regulerte innkjøringer fra Kanalvegen til S19. S20 har ingen kjøreadkomst. Varelevering, flyttebiler og utrykning må derfor krysse allmenningen mellom S19 og S20. Vi tror det beste mtp. trafikksikkerhet og trafikkarbeid blir	1) Tas til orientering for videre planarbeid. 2) Tas til orientering. 3) Tatt til følge. Det har vært dialog med Obos og plankonsulent om planarbeidet på Mindemyren S19 og S20. Deler av dette planforslaget som grenser til S19 og S20 er oversendt, for samkjøring av tverrsnitt mellom planene. 4) Tatt til følge. Det er avholdt møte for å avklare grensesnitt mellom planene underveis. Videre linjeføring i Kanalveien sørover mot rundkjøringen reguleres i planen for S19 og S20. Det er avklart at de envegskjørte sykkelvegene i Kanalveien reguleres med bredde 2,2 m. Dette medfører at det ikke er helt samsvar med gjeldende reguleringsplan for ~~-~~*Årstad, bybanen Bergen sentrum – Fyllingsdalen, delstrekning 2 - Mindemyren* i bybaneplanen (planID 64860000). Grensesnitt tilpasses i Kanalveien justeres/tilpasses i detaljregulering for Mindemyren S19 og S20. 5) Tatt til følge. En del av planarbeidet er også å regulere tilstrekkelig areal til anlegg- og riggområder for tiltaket, arealer for dette avklares i løpet av planarbeidet. Fabrikkgaten 3 er ikke avsatt ~~skal ikke~~ som ~~benyttes som~~ riggområde i foreliggende planforslag for sykkelkryssing. 6) Ikke tatt til følge. Denne planen regulerer krysset Fabrikkaten/Kanalveien for å koble sammen sykkelveien til eksisterende situasjon i Fabrikken (øst for Kanalveien) og regulert situasjon i Kanalveien. Kjøremønster og avkjørsler for S19 og S20 tilhørende gjeldende reguleringsplan, vurderes ikke her.

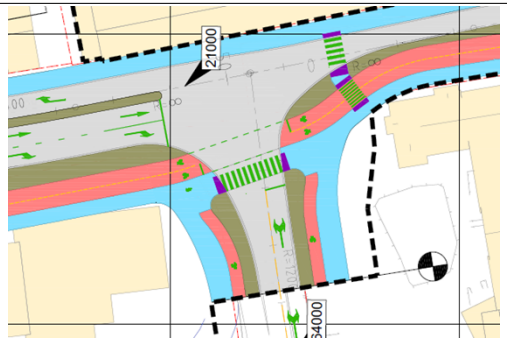
Commented [GK2]: Ikke relevant (?)

		utkjørsel fra allmenningen til Fabrikkgaten med valgfri kjøreretning slik som i dag. 7) Ønsker at det planlegges bygater uten så streng funksjonsdeling og store sideforskyvninger av fortau langt inn på byggetomtene, i samsvar med resten av utviklingen på Kronstad og Mindemyren. Det oppleves som kommunen og private utviklere planlegger en ny bydel mens gatene planlegges som landeveier.	Det foreslås envegskjøring av Fabrikkgaten øst for Kanalveien, dette for å kunne etablere et fullverdig sykkelsystem gjennom krysset Fabrikkgaten x Kanalveien og videre kobling mot eksisterende sykkelsystem i Fabrikkgaten. Envegskjøring også for å redusere kø-oppbygging i Fabrikkgaten mot Fjøsangerveien. 7) Tas til orientering. Sykkelveg med fortau går langs østsiden av Fjøsangerveien, adskilt med betongrekkverk. På vestsiden reguleres oppgradering av eksisterende fortau, adskilt med rekkverk. I ~~kronstadparken~~ Kronstadparken legges gjeldende reguleringsplan til grunn.
	Høringsinstanser:		
9	DSB 21.10.2022 2022_20439-11	Statsforvalteren følger opp hensynet til samfunnssikkerhet og har innsigelsesmyndighet. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.	Tatt til følge. Det vurderes som tilstrekkelig for denne saken at videre oppfølging håndteres av Statsforvalteren.
10	Eviny v/ Håkon Hammer Eikefet 21.10.2022 2022_20439-12	Eviny har infrastruktur for fjernvarme (lilla strek) i området som må hensyntas. Ønsker tidlig dialog hvis planen berører infrastrukturen. Ønsker varsling dersom overdekningen over fjernvarmerørene vil bli endret som følge av prosjektet. Ønsker varsling i forkant av arbeid i nærheten av rørene.	Tatt til følge. Der er avholdt flere møter med Eviny i forbindelse med planarbeidet, der ulike trasealternativer og høyder for fjernvarmerør har vært tema.

			
11	Bane NOR v/ Ole Magne Kjellevold 04.11.2022 2022_20439-17	Har vurdert saken og har ingen merknader.	Tas til orientering.
12	Statsforvalteren i Vestland v/ Torgeir Flo 21.11.2022 2022_20439-20	1) Positiv til tiltak som bedrer forholdene for syklister. Ambisiøse sykkelmål gjør at valg av tiltak er viktig. Dagens sykkelhovedrute krysser Fjøsangerveien i plan i nord ved Fabrikkgaten. Biltrafikken har lav respekt for lyskrysset, som har stor trafikk av alle transportgrupper. Derfor er kryssingspunktet utsatt, og det bør løses med planfri kryssing. 2) Alternativet som skisseres i oppstartsmeldingen vil føre til at syklister nord/sør må krysse Fabrikkgaten i tillegg til Fjøsangerveien. Stiller spørsmål til grepet da det ikke bedrer trafikkflyten for sykkeltrafikken. 3) Dersom planfri kryssing ikke er et alternativ vurderes omfattende endring av dagens løsning som underordnet. Gevinsten er trafikkmessig lav. Stiller seg kritisk til prosjektet	1) Ikke tatt til følge. Planfri kryssing er vurdert gjennom silingsprosess. Konklusjon og utgangspunkt for planarbeidet er løsning i plan. Planarbeidet vil ta utgangspunkt i dette i tråd med vedtak Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. 2) Tatt til følge. Det er uheldig at syklistene må krysse en ekstra veg. Vi har målsetning om å allikevel gjøre forholdene så bra som mulig for syklister, og bedre enn i dag. Jf. svar til SLF. Løsningen er valgt med begrunnelse i flere fordeler for syklistene, som bedre trafikksikkerhet, bedre koblinger til eksisterende nett og målpunkt. Viser til svar på uttalen til Syklistenes landsforbund og til rapporten R02 *Sammenligning av alternativ for sykkelkryssing over E39 Fjøsangerveien.*

		ettersom dagens hovedproblem som er kryssing av Fjøsangerveien i plan består.	3) Ikke tatt til følge. Vi vurderer at en ombygging selv om den er i plan er nødvendig, bl.a. for å koble sammen sykkellenken fra sør inn til Solheim og sentrum som i dag er ufullstendig. Ny kryssing i nord vil bli bedre tilrettelagt for syklister enn dagens fotgjengerfelt ved Fabrikkgaten. Det gir også en ny kobling over Fjøsangerveien for gående som mangler i dag. Bedring av trafikksikkerhet, færre syklister på vestsiden av Fjøsangerveien langs gravplassen. Konflikter ved avkjørsler og ved holdeplasser for buss i området på vestsiden av Fjøsangerveien reduseres.
13	Brannvesenet, Bergen kommune V/ Magne Hordvik Olsen 21.11.2022 2022_20439-32	Brannvesenet viser til tidligere uttalelse i 2021 med saksnummer 2018/43226-5 og opprettholder denne. Der fortsetter de at planområdet tilrettelegges slik at adkomst for brannvesenet ikke forringes. Brannvesenets kjøretøy må ha brukbar tilgjengelighet frem til bygninger, i tillegg skal det være tilstrekkelig slokkevannskapasitet.	Tatt til følge. Det tilrettelegges for adkomst for varetransport i Kronstadparken, dette vil også gi adkomst for brannbiler. Det er hydranter internt i Kronstadparken, hvert enkelt utbyggingsområde er ansvarlig for slokkevannsinstallasjon. Tiltaket for sykkelstamvegen vil ikke vanskeliggjøre tilgang til bygninger.
14	Bymiljøetaten, Bergen kommune v/ Anne Marthe Maardalen 30.11.22 2022_20439-25	1) Planarbeidet bør se nøye på mulighetene for å redusere kjørebanebredder og rabatter/refuger, for å ev. kunne legge til rette for gatetrær og åpen overvannshåndtering som kan bidra til å gi den brede traseen et mer bymessig preg. 2) Utforming av anlegget må tilpasses en bysituasjon. Selv om strekningen utgjør del av en sammenhengende hovedrute for sykkel, må traseens utforming tilpasses lokale forhold langs strekningen. Det må søkes gode, helhetlige løsninger som også ivaretar byrom, byliv, kulturminner og grønnstruktur. 3) Arkitektur- og byformingsstrategien for Bergen må legges til grunn for reguleringsplanen. Anbefaler at det utarbeides en formingsveileder som kan sikre kvalitet. 4) Bytrærne langs vestsiden av Fjøsangerveien er Alm, klassifisert som sterkt truet og må bevares. Ved felling skal de erstattes av nye. Viser til krav og retningslinje om dette i KPA.	1. Delvis tatt til følge. Det er allerede gateprofil med tanke på kjørefeltbredder på E39. Svært lite tilgjengelig areal her for gatetrær og åpen overvannshåndtering. Nord for Esso er det lagt inn et grønt belte mellom Fabrikkgaten og sykkelvegen. Åpen overvannshåndtering er ikke vurdert som aktuelt i prosjektet. 2. Tatt til følge. Sees på som del av planarbeidet. Jf. punkt 1. 3. Delvis tatt til følge. Bestemmelsene stiller krav til at *anlegg skal gis et formuttrykk med høy estetisk kvalitet og varighet.* Det stilles krav til at *ved detaljutforming skal estetiske kvaliteter og stedstilpasning vektlegges, og være i tråd med Bergen kommunes arkitektur- og byformingsstrategi.* En eventuell formingsveileder kan være en del av byggeplanarbeidet. 4. Tatt til følge. Viser til pågående arbeid med rehabilitering av gravplassmuren. 5. Tatt til følge. Dette er svart ut i planbeskrivelsen.

		5) Innenfor planområdet er det på Solheim gravplass observert rødlistede arter som grønnfink og gråmåke, klassifisert som sårbare. Også gråspurv, klassifisert som nær truet, er observert her. Nord i planområdet er det registrert fiskemåke og gråmåke, som begge er klassifisert som sårbare. Hvordan naturmangfoldet vil påvirkes av planlagte tiltak må være et viktig tema i planarbeidet. Naturmangfoldlovens §§ 8-12 må besvares. 6) Fjøsangerveien utgjør en barriere for ferdsel på tvers av Bergensdalen i dag. Planarbeidet må se på hvordan man kan redusere barriereeffekten av denne veien. 7) Gangforbindelsen gjennom gravplassen er vist som en viktig gangforbindelse i blågrønt temakart til KPA. Dette må det tas hensyn til i planarbeidet. 8) I planleggingen av en sammenhengende hovedrute for sykkel, er det viktig å tenke på permeabilitet; hvordan syklistene skal komme inn på og ut fra hovedruten. Trasèen må kobles mot tilgrensende gater der folk ferdes. 9) Videre planarbeid må sørge for gode og lesbare løsninger for myke trafikanter i kryss og ved overgangsfelt, herunder overgangsfelt på Fjøsangerveien sør for kryss ved Fabrikkgaten. Her kan det oppstå konflikter mellom syklister og fotgjengere som skal krysse området i nord/sør - og øst/vest retning. 10) Kryss Fabrikkgaten/Kanalveien: Det er viktig at den nye løsningen for vestlige del av Fabrikkgaten forholder seg til planlagte sykkelfelt i Kanalveien, og gir en god kobling mot eksisterende anlegg østover i Fabrikkgaten. Løsningen må også ivareta gange, og søke å minimere potensialet for konflikter mellom gange- og sykkeltrafikk.	6. Tatt til følge. Stedsanalysen påpeker det samme. Tiltaket reduserer barriereeffekten ved å legge til rette for en ekstra kryssing av Fjøsangerveien i plan. 7. Tatt til følge. Dagens kryssing av E39 opprettholdes. Viser ellers til pågående arbeid med rehabilitering av gravplassmuren der denne restaureres i samsvar med opprinnelig mur. Dette planforslaget vil ikke medføre endringer i dagens gangsystem inne på gravplassen. Konfliktnivå ved utganger reduseres ved å flytte sykkeltrafikk over på østsiden av Fjøsangerveien. 8. Tatt til følge. Det legges til rette for koblinger der dette er naturlig. Det gis bedre koblinger til målpunkt ved å legge sykkel på østsiden av Fjøsangerveien. Vi kobler oss på eksisterende/regulert system i Edvard Griegs vei, i Fabrikkgaten og i Kanalveien. 9. Tatt til følge. Alternativ V4 gir god kobling inn Fabrikkgaten, venteareal og mer trafikksikker løsning. Det er lagt til ekstra bredde i kryssing av Fjøsangerveien ved Edvard Griegs vei. Ved kryssing sør for Fabrikkgaten er det lagt til rette for et bredt oppstillingsfelt for venting for myke trafikanter. 10. Tatt til følge. Løsningen for sykkelveg langs Fabrikkgaten er tilpasset de regulerte envegskjørte sykkelvegene. Med unntak av at sykkelvegene reguleres med bredde 2,2 m, istedenfor 2 m som i gjeldende plan. Rabatten mellom sykkelveg og kjørevegen i Kanalveien blir tilsvarende redusert. Langs Fabrikkgaten reguleres det manglende del av sykkelveg med fortau mellom E39 og dagens sykkelveg i Fabrikkgaten, som starter øst for krysset med Kanalveien. Det reguleres adskilte gangarealet langs sykkelvegen på sørsiden av Fabrikkagaten, og på utsiden av sykkelvegen i Kanalveien.

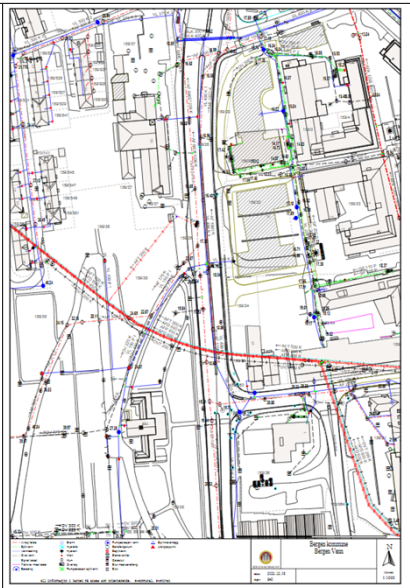
		11) Kobling mellom Fjøsangerveien og Solheimsgaten: Dagens situasjon er trang. Eksisterende tilbud har utfordrende kurvatur og er ikke tilpasset en situasjon med økt sykkeltrafikk. Kobling i sykkelnettet mellom Skrivergaten og sykkelstamvegen mangler i dag. Planarbeidet må se på hvordan situasjonen i dette området kan forbedres. 12) Bymiljøetaten er vegmyndighet for kommunale veger. Dersom vegen langs sykkeltraséen ved Kronstadparken reguleres offentlig er det viktig at vegen dimensjoneres slik at krav til bredder blir ivaretatt. Bymiljøetaten ønsker primært ikke kjøreveg under 3,5 m bredde. Eventuelle nye offentlige veger skal ha offentlig snusløyfe/-hammer i enden av den offentlige delen. 13) For å ivareta trafikksikkerheten i Kronstadparken må gater dimensjoneres på en måte som sikrer tilfredsstillende gatebredde og svingradier rundt gatehjørner, slik at lastebiler for varelevering kan manøvrere på en trafikksikker måte. 14) Snusløyfen i Solheimsgaten er dimensjonert for liten lastebil. Større kjøretøy kommer ikke rundt i en sammenhengende kjørebevegelse. Bymiljøetaten ber om at det gjennomføres en analyse av sykkeltraséens påvirkning på trafikksikkerheten i snusløyfen. Også hyppigheten av lasterbilers bruk av snusløyfen må undersøkes.	 11. Tatt til følge. Det er laget kobling fra rundkjøringen og ned til fortauet og sykkelstamvegen langs Fjøsangerveien, for å sikre kobling til Skrivergaten. Snumulighet i rundkjøringen opprettholdes, muren ved rundkjøringen flyttes, busslomme er bygd om. Viser til notat *N-002 Risikovurdering av utforming ved snuplassen i Solheimsgaten*. 12. Tatt til følge. Internt vegsystem i Kronstadparken reguleres som felles (privat). Dette er diskutert og avtalt i møter mellom Bymiljøetaten og Kronstadparken. Samlevegen har bredde på 3,5 m. 13. Tatt til følge. Vi viderefører gjeldende regulering for Kronstadparken når det gjelder dimensjonering av gater med bredder og svingradier, tverrgater beholdes som eksisterende. Gatehjørnene mot Fjøsangerveien er avrundet for bedre svingradius og tilpasning til regulerte kjøreretninger. Planforslaget viser S-tegning som angir kjøreretninger innad i Kronstadparken, dette gjøres for å ivareta trafikksikkerheten. 14. Tatt til følge. Det er utarbeidet risikovurdering for snusløyfen i Solheimsgaten. Viser til vedlegg til

Commented [ID3]: NB! Mulig me må oppdatere her med alternativ løsning?

			planbeskrivelsen *N-002 Risikovurdering av utforming av snuplassen i Solheimsgaten.*
15	BKK v/ seksjonssjef Jon Inge Fjellsbø Fjøsangerveien 65 Gnr. 159 Bnr. 37 01.12.2022 2022_20439-26	1) BKK eier og driver en transformatorstasjon i planområdet på gnr. 159 bnr. 37. Anlegget er hjemlet i energilovens paragraf 3-1, og må derfor innarbeides som hensynssone i planen. 2) Transformatorstasjonen er viktig for strømforsyningen av Bergen sentrum. BKK kan ikke tillate tiltak som skaper risiko for eller hindrer fremtidig drift av stasjonen. 3) BKK støtter valget om at reguleringsplanen må følge alternativ V4. En sykkelvei etter alternativ V3 ville skapt konflikt med et stort antall høyspenningskabler. Omlegging av mange kabler samtidig vil være svært krevende, og det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkoblinger må være begrenset til. Også alternativ V4 vil komme i konflikt med kabelanlegg, men omfanget vil være mindre. Alternativ V3 frarådes også fordi for å møte krav i kraftberedskapsforskriften vil det måtte settes opp et nytt gjerde rundt transformatorstasjonsbygget. Sykkelveien i V3 ville kommet så nært bygget at det hadde forringet muligheten til å håndheve kraftberedskapsforskriften. 4) Planen må ikke hindre transport av transformatorer. De må kunne byttes ut fra stasjonen og krever spesialtransport. De er tidligere fraktet inn og ut fra nord, men dette er blitt mer utfordrende enn tidligere, og BKK utreder nå muligheten for å heller bruke arealet i sør mot Solheim gravplass. Per nå er det ikke avklart hvordan transporten vil skje i fremtiden. Det må plasseres kjørevei for transformatortransport langs sørsiden av sykkelveien. Plassering av skilt, lyktestolper, gjerder, betongkanter osv. vil også ha betydning. Sykkelveien vil ikke nødvendigvis være til absolutt hinder for transport av	1) Tatt til følge. Det er lagt på hensynssone på det arealet som reguleres innenfor eiendomsgrensen for gnr/bnr 159/37. 2) Tatt til følge. Det tas hensyn til transformatorstasjonen gjennom planarbeidet. Det er avholdt møte med BKK underveis. Planen regulerer deler av BKK sin eiendom. Sykkelanlegg går litt inn på parkeringsplassen til BKK på nordsiden av eksisterende bygg. Øvrig areal tilhørende BKK langs sykkelveg og fortau, reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområde for sykkelanlegget. Dette arealet er også regulert med faresone høyspenningsanlegg. Med bestemmelse om at det det ikke er tillatt med tiltak som kan medføre risiko eller hindre fremtidig drift av trafostasjonen som ligger på eiendommen. 3) Tatt til følge. Planforslaget vil basere seg på alternativ V4, med sykkelkryssing ved Edvard Griegs vei. Sykkelvegen videreføres på østsiden av Fjøsangerveien. Langs vestsiden blir det liggende fortau omtrent som dagens situasjon. Busslommen langs Fjøsangerveien ved Solheim gravplass, i sørgående retning, videreføres omtrent som i dagens situasjon. Det føres fortau forbi på innsiden av holdeplassen, leskuret flyttes til baksiden av fortauet. 4) Tatt til følge. På sørsiden av bygget til BKK videreføres dagens situasjon med fortau, busstopp og avkjørsel til Solheim gravplass. Med endringer om at leskuret flyttes til baksiden av fortau, og avkjørselen til gravplassen blir envegskjørt hvor det kun tillates avkjøring inn mot gravplassen. Det reguleres et areal for o_AVT 1 på sørsiden av BKK bygget, som det vil være mulig å kjøre på.

		transformatorer, men det avhenger av detaljutformingen. Videre dialog om dette gjennom planprosessen er derfor nødvendig, særlig når BKK har fullført og konkludert utredningen av transportkorridor. 5) BKK skal etablere ny perimetersikring rundt transformatorstasjonen, og planen kommer muligens i konflikt med denne. I nærmeste fremtid settes det opp et høyere gjerde rundt transformatorstasjonsbygget. Sykkelveien må ikke komme nærmere bygget enn dagens eksisterende trafikk. Fagnotatet sier at oppgradering av busslommer kan føre til inngrep og tiltak ved eksisterende bygg på BKKs eiendom. BKK tillater ikke tiltak nært eksisterende bygg, heller ikke tiltak som kommer i konflikt med pålagte sikringstiltak rundt bygget.	5) Tatt til følge. Tiltak for sykkelveg, fortau og busslommer kommer ikke nærmere BKKs bygg langs fasaden. Men det griper noe inn på parkeringsplassen på nordsiden av bygget.
16	Helsevernenheten, Bergen kommune V/ Hilde Marie Mjøs Karlsen 03.12.2022 2022_20439-34	Støtter alternativ V4. Forutsetter at det blir en akseptabel løsning for busstoppet. Flytting av busstopp lenger sør langs Fjøsangerveien, slik at det blir langt å gå til busstoppet, kan gjøre det mindre attraktivt å reise kollektivt, noe som vil være negativt.	Tatt til følge. Det reguleres to bussholdeplasser langs Fjøsangerveien i sørgående retning, én ved Solheim gravplass og én ved Solheim snuplass. Sistnevnte holdeplass oppgraderes og utvides for plass til to busser, som vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.
17	Byantikvaren, Bergen kommune V/ Endre Steen Nilsen 06.12.2022 2022_20439-36	1) Støtter alternativ V4, da denne løsningen ikke får negative konsekvenser for kulturmiljøet eller kulturminner. 2) Langs Fjøsangerveiens vestside ligger det en rekke kulturminner og kulturmiljø. Reperbanen er fredet og har nasjonal verdi, Fjøsangerveien er et historisk veifar med hensynssone H570 i KPA2018 og Solheim gravplass er kommunalt listeført. En sentral del av gravplassen den omtrent 430 meter lange muren med monumentale porter og alleen i Fjøsangerveien. Det er ingen kjente kulturminner nord i Fjøsangerveien der sykkelveien krysser over til Skrivergaten/Solheimsgaten.	1) Tas til orientering. 2) Tatt til følge. Kulturminner er omtalt i planbeskrivelsen og i kulturminnedokumentasjonen.

		3) Det arbeids med verneplan for gravplassene i Bergen og Solheim gravplass er en sentral del av dette arbeidet. 4) Kulturminneplanen legges til grunn, sammen med kulturminnedokumentasjon som må utarbeides som en del av planprosessen.	3) Tas til orientering for det videre planarbeidet. 4) Tatt til følge. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon som en egen rapport til planforslaget, viser til R008_Kulturminnedokumentasjon. Kulturminneplanen for Bergen er benyttet som referanse i rapporten.
18	Bergen Vann, Bergen kommune V/ Solveig Hovland 08.12.2022 2022_20439-31	Viser til gjennomførte møter med Bergen Vann i forbindelse med utarbeidelse av VA- rammeplan, og referater fra disse møtene. Her er alternativ V4 lagt til grunn. Kontakt saksbehandler i Bergen Vann dersom det er behov for ytterligere avklaringer. Når VA rammeplanen er ferdig utarbeidet skal denne sendes til Bergen Vann for uttalelse. VA-rammeplanen skal være komplett før planforslaget sendes inn til førstegangsbehandling. Hva som skal dokumenteres i VA rammeplan beskrives i Kommunedelplan for overvann2019-2029. Kart over eksisterende VA- situasjon i området:	Tatt til følge Det har vært flere møter og dialog med Bergen Vann, dialogen fortsetter i det videre planarbeidet. VA-rammeplanen er i tråd med ønsket prosedyre.

			
19	Byarkitekten, Bergen kommune	Stiller seg bak Bymiljøetatens merknad	Se pkt. 14
20	Vestland Fylkeskommune v. Sigrid Næsheim Bjercke 24.01.2023	1) Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjøres på et tidlig stadie i arealplanleggingen. Kulturminneinteresser skal omtales, verneverdier skal vurderes og tas omsyn til. Anbefaler tidlig dialog med kulturminnemyndighet. 2) Ber om at trafikale konsekvenser for fylkesvegnettet i Bjørnsons gate, Edvard Grieg vei, Inndalsveien, Fabrikkgaten og Kanalveien blir belyst i reguleringsplanarbeidet.	1) Tatt til følge. Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon til reguleringsplanen, *viser til vedlegg R-008 Rapport kulturminnedokumentasjon*. Den har vært til behandling hos Byantikvaren, godkjent 05.01.2024. 2) Tatt til følge. For trafikale konsekvenser vises det til rapport R019 Trafikk- og signalanalyse. Det foreslås envegskjøring av Fabrikkgaten øst for Kanalveien, dette for å kunne etablere et fullverdig sykkelsystem gjennom krysset Fabrikkgaten x Kanalveien og videre kobling mot

			eksisterende sykkelsystem i Fabrikkgaten. Envegskjøring også for å redusere køoppbygging i Fabrikkgaten mot Fjøsangerveien.

Merknadskart

