



**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN**

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/29074-55

Saksbehandler: Karin van Wijngaarden

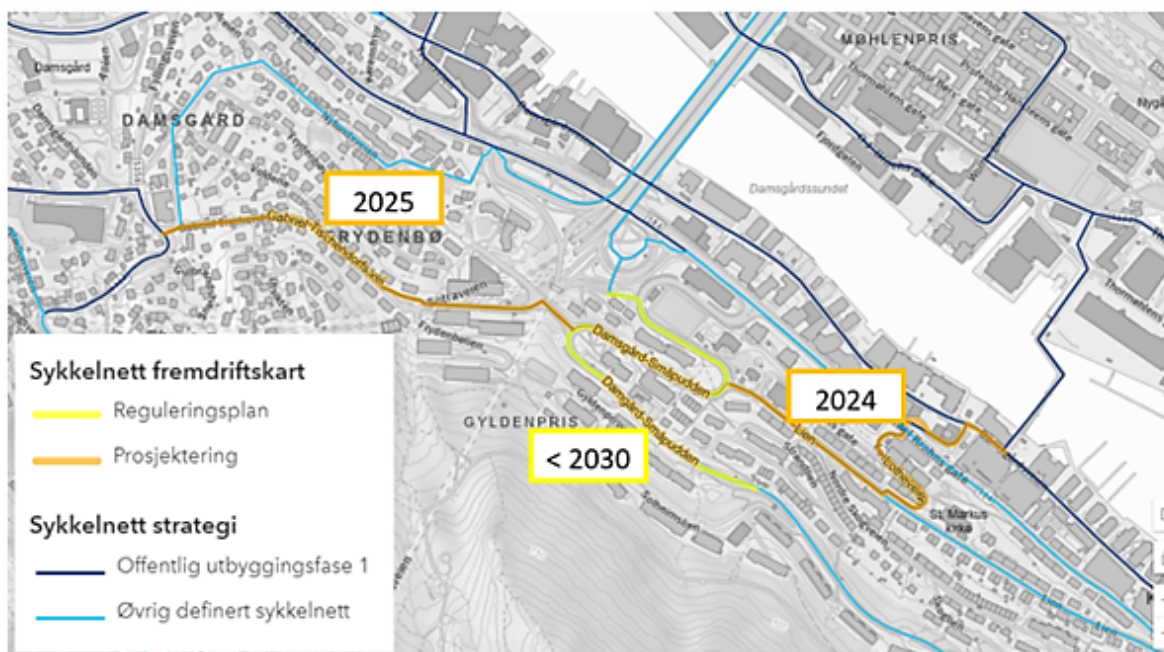
Dato: 11.09.2024

**Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn
Årstad/ Laksevåg Gnr. 158, Bnr. 782, Damsgård - Småpudden,
sykkeltiltak, arealplan-ID 71330000**

Om planforslaget

Norconsult foreslår på vegne av Bymiljøetaten detaljregulering for et område mellom Damsgård og Småpudden i Årstad/ Laksevåg bydel. Småpudden er gang- og sykkelbroen som går over Damsgårdssundet og forbinder Damsgård og Gyldenpris med Møhlenpris og Bergen sentrum. Planforslaget følger opp Bergen kommunes sykkelstrategi ved å tilrettelegge for sykkel og gange på Gyldenpris.

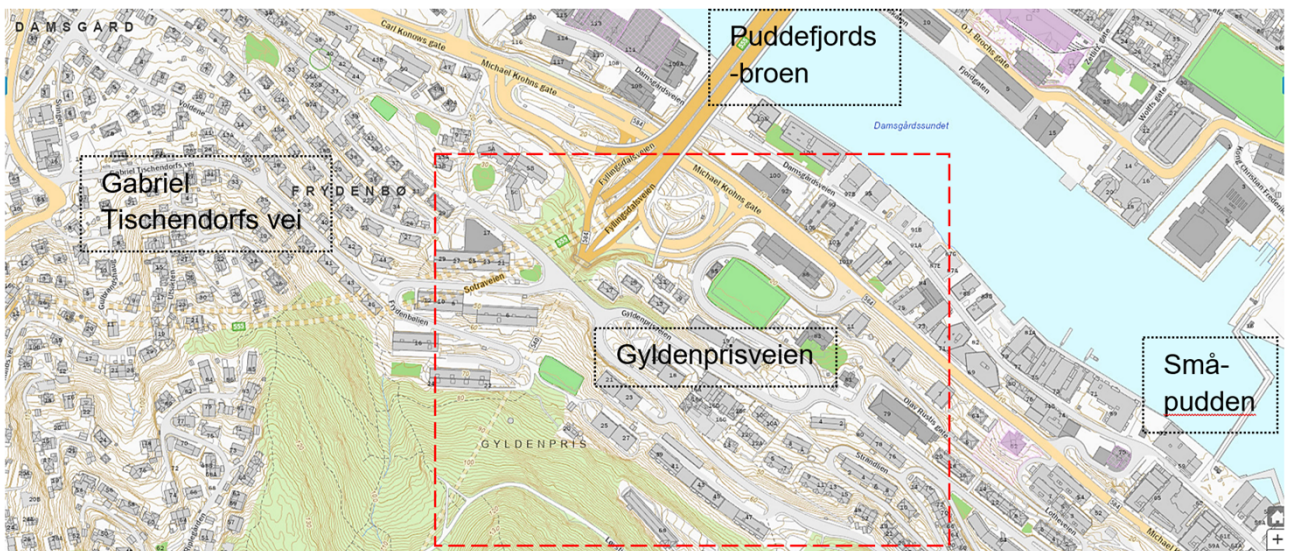
Realisering av planforslaget er forventet før 2030.



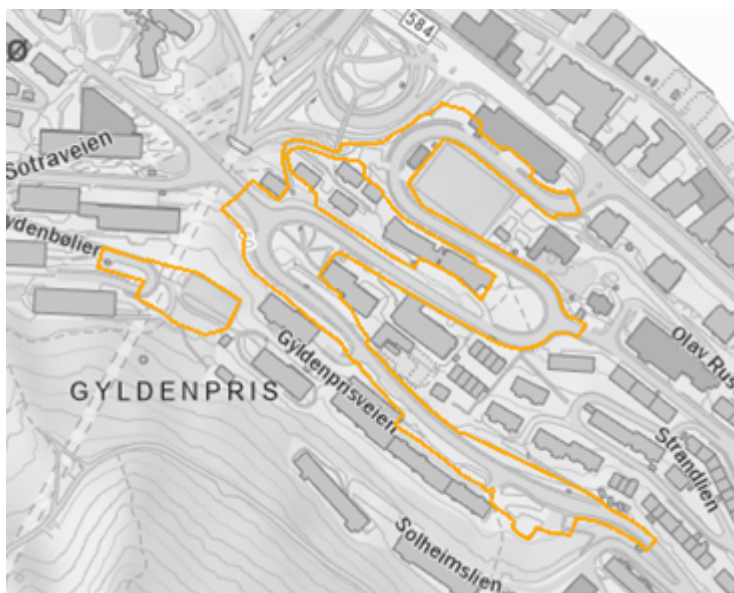
Figur 1. Fremdrift for sykkelnett-tilrettelegging på strekningen Damsgård-Småpudden, jf Bergen kommune.

Intensjon med planforslaget

Planforslaget følger opp Bergen kommunens sykkelstrategi sin Utbyggingsfase 1, se Fig. 1 og sykkelnettet i strategien, se [ArcGIS - Sykkelnett Bergen](#). Gateopprustingstiltaket skal gi bedre og tryggere ferdsel for syklende mellom Damsgård og Småpudden, og sørge for å koble sykkeltilbudet til Puddefjordsbroen (sentrum/ nordover), Michael Krohns gates sykkelfelt (Fv 584 mot vest og sør), samt videre sykkelforbindelse mot Småpudden (sentrum/ østover). Gangnettverket forbedres samtidig, inkludert snarveger. Beliggenheten mellom mange boliger på Damsgårdssiden og daglige målpunkt nær hverandre på Damsgård og i sentrum, gir høy sannsynlighet for hevet gang- og sykkelandel når prosjektet kan tas i bruk. I tillegg er Puddefjordsbroen populær for de gående og syklende i området. Gående og syklende gis mest mulig eget areal.



Oversiktskart med utsnitt av planforslaget, slik vist under.



Figur 2. Plangrense på Gyldenpris. Retning nord er oppover. Kilde: Bergen Kommune.

Konsekvensutredning:

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger.

Planforslagets størrelse og innhold

For planforslagets størrelse, se Fig. 2. Til grunn for foreslått regulerte løsninger ligger:

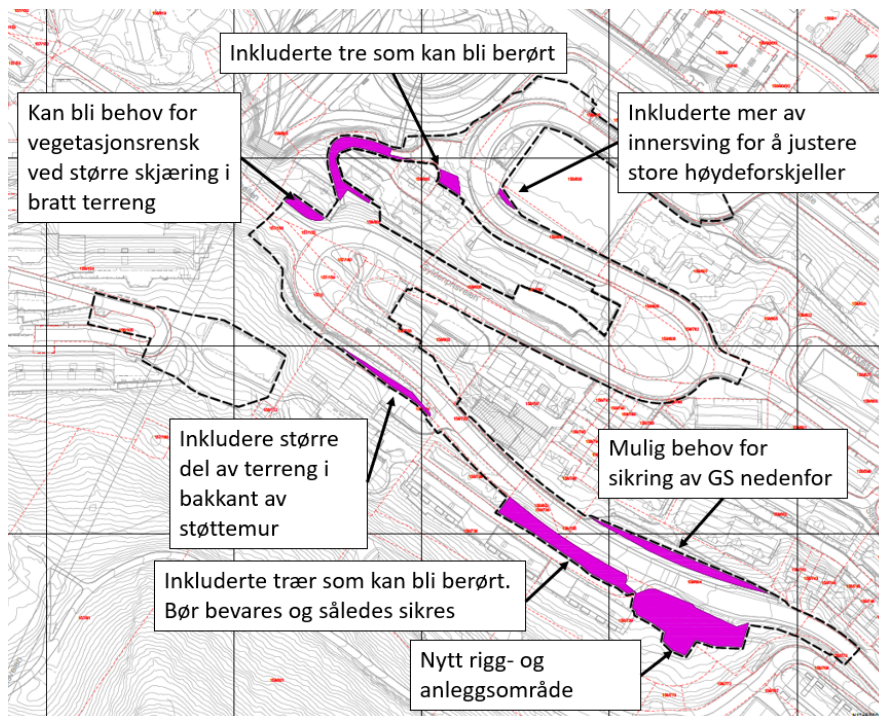
- Styrket gang- og sykkelnett, god biltilkomst og god fremkommelighet for buss
- Trafikksikkerheten økes for skoleveg, barnetråkk og for barnehage, idrett og bomiljø
- Sosiale møtesteder for unge og gamle
- Blågrønne løsninger som forsterker bokvalitet
- Oppgradering av vann- og avløpsanlegg i forhold til flomrisiko og miljøforbedring gjennom separering av spillvann og fordrøyning av overvann.

Planforslaget er i tråd med overordnede planer. Planområdet størrelse er vurdert i forhold til samferdselstiltak, planstatus og samfunnsnytte.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart den 12.09.2023. Komplette planforslag til behandling ble mottatt 26.06.2024. Materialet er gjennomgått, og vurdert som dekkende.

- Ingen varsler om innsigelser, eller behov for konsekvensutredning.
- Planutvidelse, jf. forslag i merknadene, ble vurdert, med fokus på samfunnsnytte. Vi vurderte at det ikke forelå tilstrekkelig grunn til å endre planområdet og ønsket ikke å flytte fokuset vekk fra sykkeltiltakene.
- Vi ble tidlig enig med forslagsstiller om at plangrensen skulle snevres inn til de områdene som trenger en avklaring i plan. Som følge av dette ble gateløpet Gabriel Tischendorfs vei skilt ut som byggesak.
- Plangrensen varsles justert/ noe utvidet parallelt med at forslaget legges ut på høring. Grensejusteringene gjøres for å inkludere nødvendig utskifting av dagens kulvert og tilpasning av tilstøtende gangveg. Små utvidelser langs vegbanen ellers tas med for å kunne sikre trær og murer, se kartutsnitt, fig. 3:



Figur 1. Utvidet varslingsgrense. Områder som er markert lilla viser utvidelse av planområdet etter varslet oppstart av planarbeidet.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Merknadsfristen var 24.10.2023. Åpent møte ble avholdt 26.09.2023. På møtet deltok 19 naboer. Til varsel om oppstart ble det mottatt 6 private merknader og 12 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 12.04.2024. I merknadene vises det blant annet til parkeringsforhold, alternativ rute for sykkelveg, forhold i bygge- og anleggsfase, bytrær og sykkelkobling til Puddefjordsbroen. Arbeidsprosessen har inkludert et tett samarbeid med Bergen Vann knyttet til forbedring av dagens ledningsnett og håndtering av regnvann.

Vurdering av planforslaget

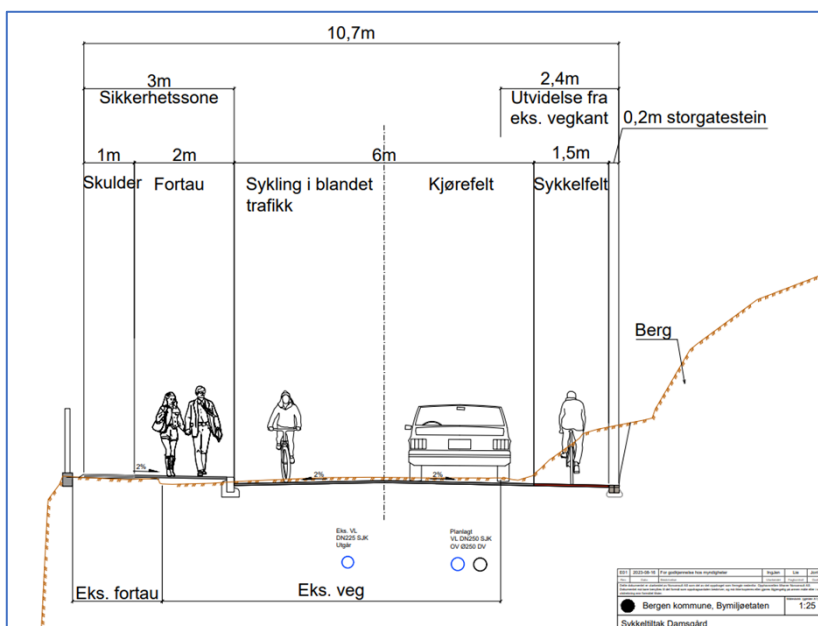
Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst. Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget. Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Forholdet til overordnet planer, føringer og statlige retningslinjer

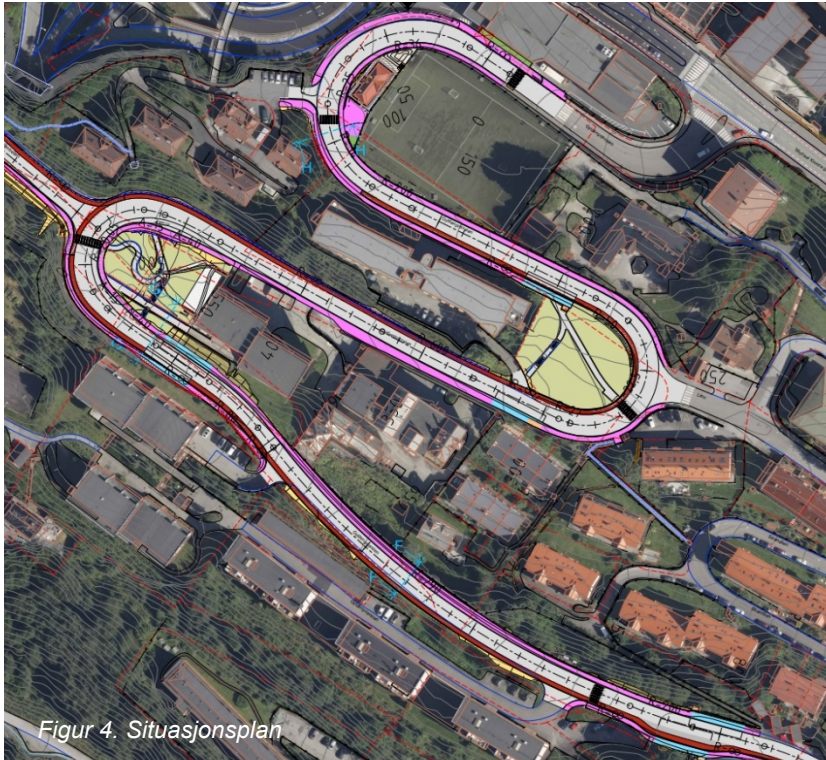
Planforslaget er i tråd med:

- Samordnet areal og transportplanlegging ved Byvekstavtalen for Bergen
- Satsing nasjonalt, regionalt og lokalt på kollektiv, sykkel og gange.
- Bærekraftig utvikling i menneskelig skala, kompakt og arealeffektiv by jf. Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, 2018.
- Bergens kommunedelplan for overvann 2019-29

Det legges i planforslaget til rette for sykkel og gange i et tettbygd strøk. Gjennom tiltaket sikres et sammenhengende sykkeltilbud mellom Damsgård og Småpudden, i tråd med ambisjonen i Sykkelstrategien. Planforslaget er i tråd med byvekstavtalen om et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem i Bergen. Avtalen viser til det nasjonale målet om 20% sykkelandel i de største byene. Det er videre en ambisjon at nye tiltak ikke skal føre til flere hardt skadde og drepte i trafikken. Sykkelstrategi for Bergen og Handlingsplan for sykkelsetning på kommunalt vegnett 2021-2024 vektet høyt i kommunes arbeid, og reguleringsplaner for sykkeltilrettelegging har høy prioritet.



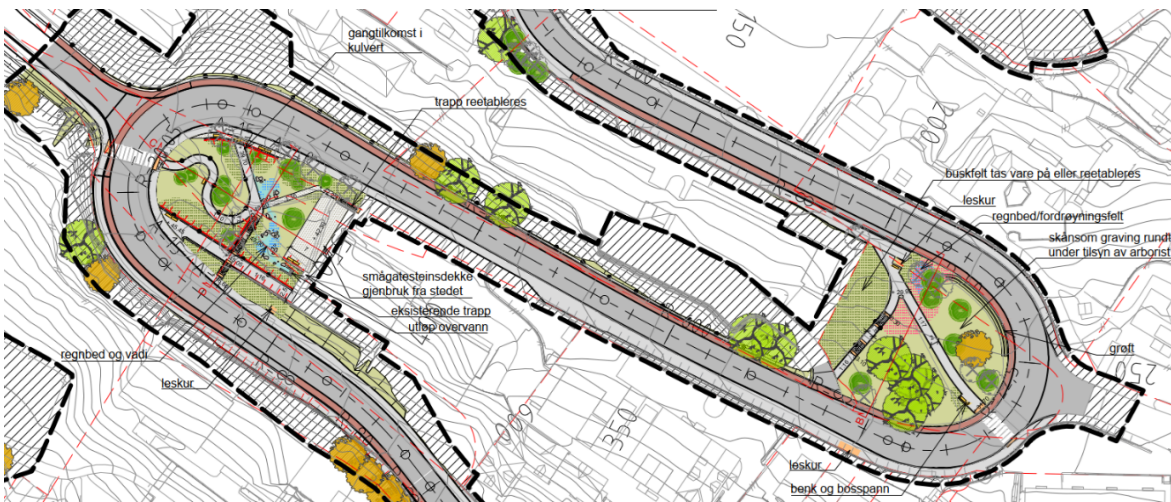
Samtidig som kommunen tilrettelegger for sykkel utbedres også gangnettet, jf. byvekstavtalen for Bergen 2019-29.



Figur 4. Situasjonsplan



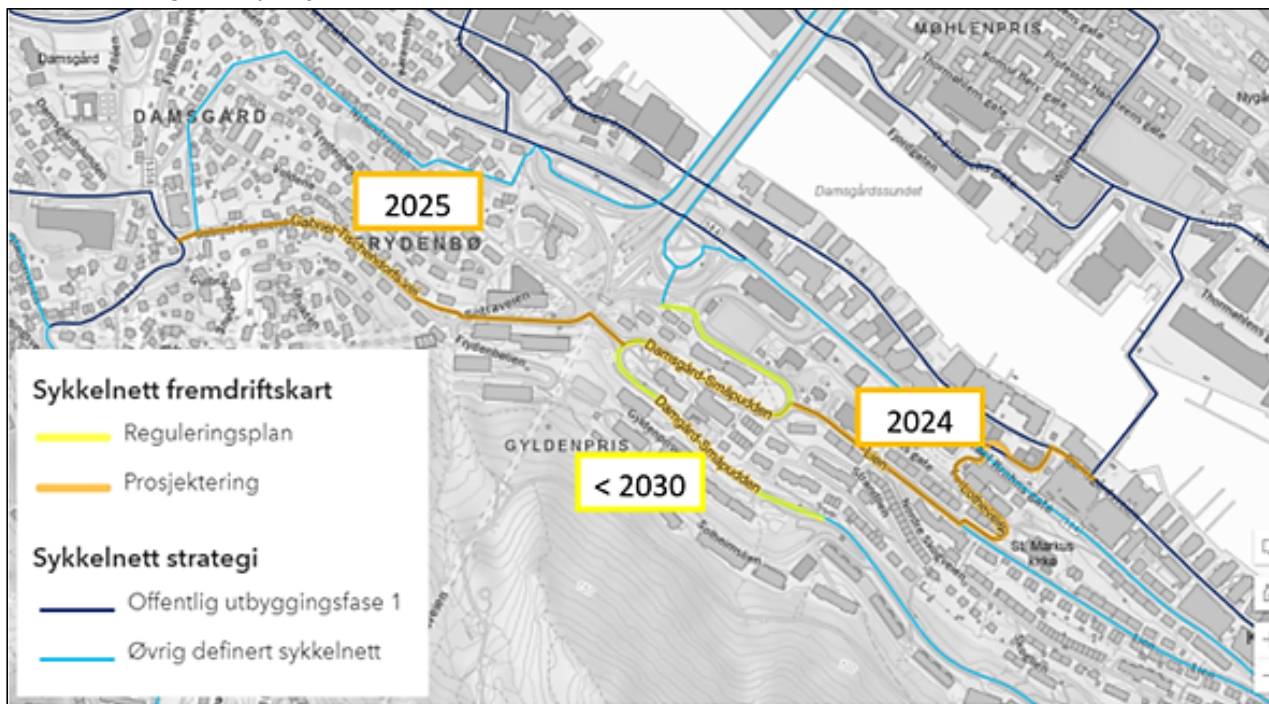
Figur 5. Flyfotos 1970 og 1980 (nederst). Oversiktstegning over tiltak m. ortofoto, datert 04.04.2024.



Figur 6. Illustrasjonsplan, utsnitt, datert 04.04.2024, med tilhørende prinsippsnitt (vist på forrige side).

Geografisk oversikt.

Tiltakene som skal bygges frem mot 2030 tar sikte på å binde boligområdene Damsgård (t.v.), Frydenbø og Gyldenpris (i midten) bedre sammen med Puddefjordsbroen, Småpudden og sentrum via Møhlenpris (øverst t.h.). Tiltak fordelt på ulike gater er listet i tabellen under. Strekingen Lien – Lotheveien – Småpudden merket «2024» på kartet nedenfor er under utførelse i regi av Bymiljøetaten.



Gate		Tiltak
Gyldenprisveien (se også beskrivelse i egen tabell på neste side)		Ensidig sykkelfelt i stigning, sykling i blandet trafikk nedover. Fortau beholdes, og utvides noen steder for å oppnå 2m bredde. Lav hastighet. 2 snarveger oppgraderes, inkludert en eldre kulvert.
Utenfor planområdet	Lien	Ensidig fortau med ensidig sykkelfelt med delesymbol i kjørebane.
	Lotheveien	Sambruksområde i nord med delesymbol. Ellers ensidig fortau med delesymbol i kjørebane.
	Hermann Grans vei	Gang- og sykkelveg
	Fyllingsveien	Gang- og sykkelveg
	Gabriel Tischendorfs vei	Ensidig fortau med delesymbol i kjørebane. Landingsareal ved trapper. Kantparkering mot mur for Voldene-Frydenbølien.
	Frydenbølien	Ensidig sykkelfelt i stigning, sykling i blandet trafikk nedover. Nytt fortau ved snarvegen.
	Damsgårdsvn. x Lothevn., til/ fra Småpudden	Rullevennlig tilrettelegging i dagens gatesteinsdekke.

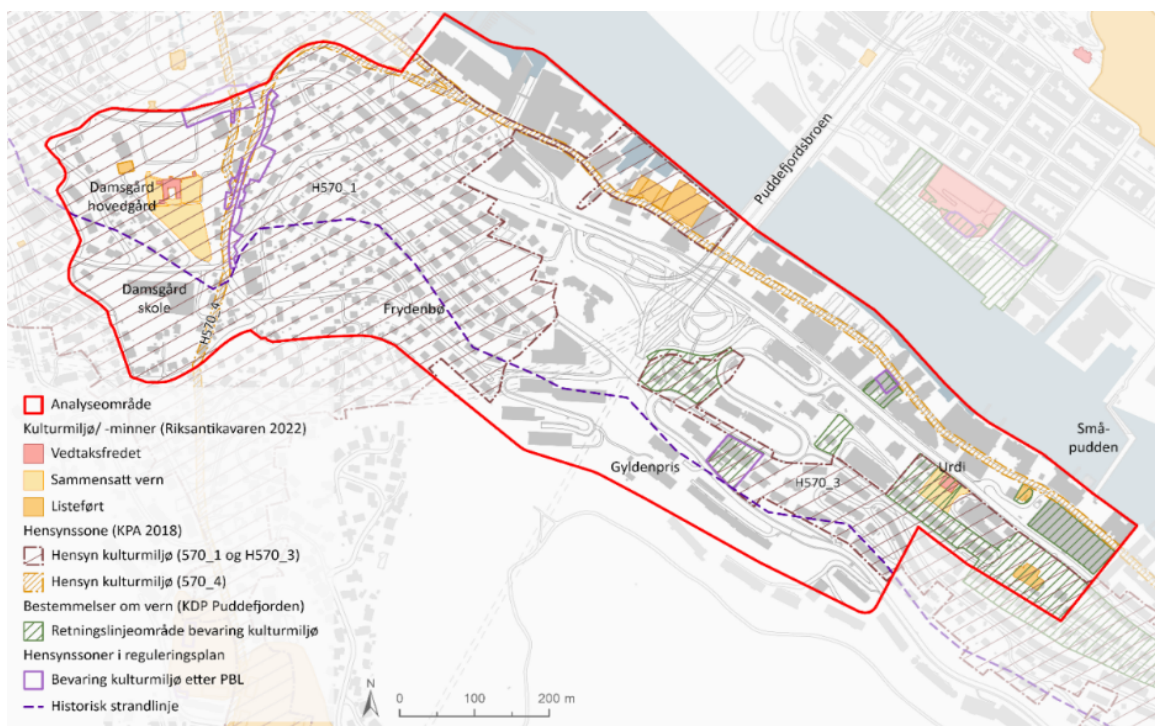
Gyldenprisveien (Fra Solheimslieen til kryss Frydenbølien)	Ensidig sykkel felt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Fortau utvides på deler av strekningen. Kantparkering tilsvarende ca. 10 plasser utgår, for å frigjøre nødvendig areal. Sykkelfelt bak refuge ved busstopp Strandlien. Opphør av sykkel felt ved kantstopp Frydenbølien.
Gyldenprisveien (Fra kryss Frydenbølien til kryss Lien)	Ensidig sykkel felt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau sør for vegen utvides på deler av strekningen. Kantparkering tilsvarende ca. 7 plasser utgår, for å frigjøre nødvendig areal. Mulighet for utskifting av dagens kulvert sikres i planforslaget.
Gyldenprisveien (Fra kryss Lien til kryss ved fotballbanen)	Ensidig sykkel felt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Tosidig fortau videreføres med noe utvidelse på sørsiden, noe justering av mur ved botreningssenterets p-plass. Kantparkering tilsvarende ca. 9 plasser utgår, for å frigjøre nødvendig areal. Opphør av sykkel felt ved plattform, kantstopp Lien Nord.
Gyldenprisveien (Fra kryss ved fotballbanen til kryss Michael Krohns gate)	Utlstrekkelig tverrsnitt for vesentlig oppgradering. Sykling på fortau i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau på begge sider beholdes. Trafo reguleres flyttet vekk fra fortau.

- Planforslaget er samkjørt med ny sykkelpassasje fra Gabriel Tischendorfs vei til Frydenbølien, og med andre mindre tiltak nærmere Damsgård og Småpudden. Rolige bolig gater som Gabriel Tischendorfs vei, Lien og Lotheveien får sambruk av kjørebane. Oppmerking med delesymbol gjøres på disse delene av sykkelvegnettet.
- Planforslaget innebærer ingen endring for dagens trafikale funksjon, ift. buss og biltrafikk. Buss passerer 4-8 ganger i timen. Bredde på 1,5m sykkel felt og 2-3m fortau og tilpassede kant-/grøfteløsninger er en følge av bratt terreng og er tilstrekkelig redegjort for.
- Nye parkeringshus i nærheten av planområdet har god kapasitet til gjesteparkering. Ved boliger videreføres 1,4 daa som bilparkering. Stedvis kantparkering var vanlig på slutten av 70-tallet, da siste del av Gyldenprisveien ble bygget. Siden da har kollektivtilbudet økt. Noe redusert kantparkering ansees derfor som hensiktsmessig for å oppnå separering av gange og sykkel.
- Tiltaket gir trygge avkjørsler samt god flyt for bilister i rushtiden, i tillegg til å forbedre situasjon mht lastebil- og busstrafikk sammenliknet med i dag.
- En trafo ved REMA reguleres omplassert for å forbedre gangpassasje (o_FO1).
- Alle trafikantgrupper er godt ivaretatt med planforslagets løsninger, og stedstilpasning er vektet høyt. Det tillates sykkelparkering ved klubbhuset, noe som vil gi beboere i området intensiv til å sykle hit. Flere snarveger inviterer til mer gange. Lav hastighet er lagt til grunn.



Figur 2. P-sone 12 Solheimsviken

- Plangrepet sikrer balanse mellom stedsidentitet og hverdagstrafikk. Planforslaget respekterer de lokale kulturmiljøene (o_IDR1, o_GG1), inngrep- og skredaktsomhet (o_AVG), og ivaretar miljøenes verdier og identitet.



Figur 3. Kulturmiljø. Kilde: Stedsanalysen Damsgård- Småpudden Detaljreguleringsplan.

Grønnstruktur og naturverdier:

Karttjenesten Naturbase1 viser at det ikke er registrert viktige eller sårbare naturtyper innenfor- og i tilknytning til planområdet. Det er heller ikke registrert prioriteter av statlig forvaltningsinteresse.

Planområdet grenser ikke direkte til sjø eller større vassdrag, men en bekk lagt i rør og kulvert renner fra grøntområdet ved Løvstakken til Damsgårdssundet. Naturverdiene er generelt begrenset ettersom Gyldenprisveien ligger i et urbant og tett bebygget område, hvor menneskelig påvirkning og kontinuerlig forstyrrelse påvirker levevilkår for flere arter. Likevel har området økologisk, kulturhistorisk og landskapsarkitektonisk verdi på grunn av sin frodige kantvegetasjon og opparbeidede hager og parker i tilknytning til boliger.

Grønnstrukturen yter viktige økosystemtjenester i et bymiljø. Størst verdi har kontinuerlige og sammenhengende vegetasjonsdekker. Med utgangspunkt i artsregistreringer vurderes det at planområdet kan ha betydning som et økologisk funksjonsområde for flere arter, særlig for fugl. Planforslaget ambisjon er å styrke grønnstrukturens robusthet sammenlignet med situasjonen idag. Fremmedarter skal fjernes.

Plan- og bygningsetatens vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 og 9. (kunnskapsgrunnlaget og føre-var-prinsippet)

I henhold til naturmangfoldloven § 8 skal «kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet». Utover informasjon i offentlige kartbaser er det gjennomført registreringer som gir god kunnskap om naturverdiene i

hageanlegg og i kantsonene og parkene. I forbindelse med planarbeidet er det også gjennomført en faglig vurdering av trærne innenfor planområdet ved befaringer 24. aug. 2022 og den 26. okt. 2023. På bakgrunn av denne innsikten vurderes at foreslått plangrep ikke medfører risiko for betydelige og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet. Førre var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 vurderes derfor ikke å komme til anvendelse

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Naturmangfoldloven § 10 stiller krav til at tiltaket skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Tiltaket plangrepet åpner for gir i hovedsak inngrep i et område som bærer sterkt preg av menneskelig aktivitet, og der flere av artene er fremmedarter som kan være skadelige med tanke på invasjonspotensial og økologisk effekt. Plangrepet medfører at endel trær må felles, og at sideareal og parker anlegges på nytt og beplantes, der graving, flytting og midlertidig lagring av jordmasser til en viss grad vil ha en negativ virkning for mikrobiota og andre organismer som lever i øvre jordlag. Tiltaket berører en mindre del av et større bolig- og bymiljø. På bakgrunn av situasjonsbeskrivelsen, fremmedarter og foreslåtte bestemmelser er det lite trolig at samlet belastning for økosystemet i området vil økes i nevneverdig grad som resultat av tiltaket.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Forslagsstiller er klar over at kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfold, i henhold til §11 vil tilfalle forslagsstiller. Dette vil eksempelvis gjelde ved massehåndtering og fjerning av fremmede arter (f.eks. rynkerose, parkslirekne og mispelarter) i henhold til planens bestemmelser.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

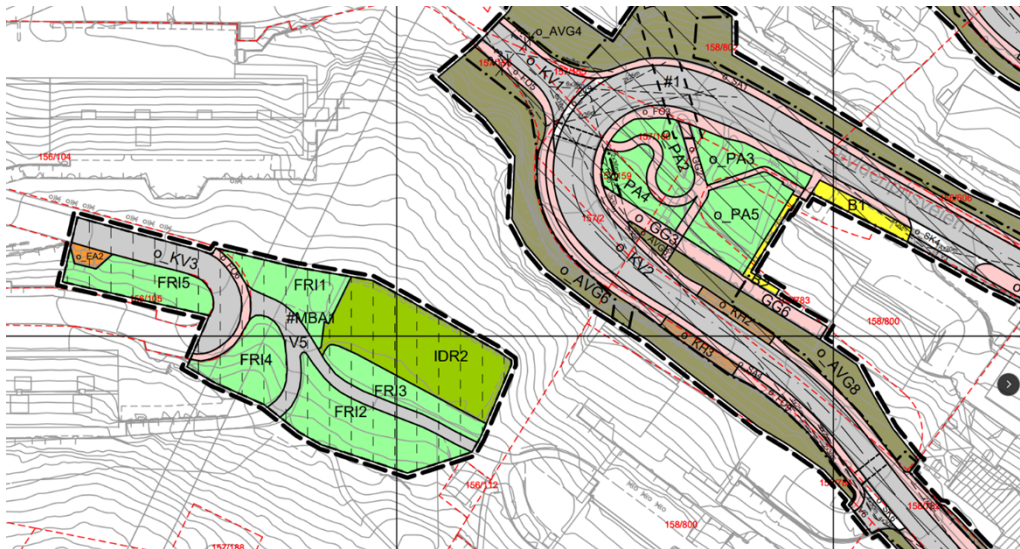
Tiltak vil komme i konflikt med eksisterende vegetasjon i området, men revegetering og flytting eller erstatning av bytrær skal sikre at miljømessige kvaliteter og økologiske funksjoner ivaretas eller forbedres sammenlignet med dagens situasjon. Utbygging vil dermed ikke føre til betydelige eller vedvarende negative virkninger for naturmangfold og miljø. Etablering av regnbed og variert beplantning tilfører kvaliteter som vil gi positive virkninger for naturmangfold og miljø. I parken mot Lien plantes nye trær og den gjøres mer egnet for opphold.

Kunnskapsgrunnlaget i planarbeidet vurderes som tilstrekkelig, og planforslaget vil ikke bryte med prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12. Det forutsettes at miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder benyttes i utbygging av tiltaket, og at bestemmelsene i naturmangfoldloven §12 oppfylles. Plangrepet vurderes i liten grad å øke samlet belastning på viktige økosystemer, gitt at mellomlagring av jord, og fjerning og flytting av enkelttrær håndteres på forsvarlig måte. Blågrønne forbindelser styrkes ettersom åpen overvannshåndtering er del av planforslaget. Grønnstrukturen gjøres mer robust. Snarveger gjennom grønnstrukturen oppgraderes.

Den økologiske korridoren som strekker seg mot Løvstakken, vil forbli upåvirket av planforslaget. Korridoren vil opprettholde det rike fuglelivet, og fossilfri anleggsplass vil medføre mindre støy. Belysningen skal så langt som mulig tilpasses naturen. Rikere variasjon i bytrærs artssammensetning og estetiske uttrykk skal tilstrebes, jf. kommunens Strategiplan for bytrær. Dersom trær flyttes internt i planområdet, vurderes tiltaket å ha lav sannsynlighet for å føre til vesentlig tap av eventuelle forekomster av rødlistede mose og lav.

Midlertidige terrenginngrep i grøntareal skal holdes på et minimum. Plassering av anleggsområdet vil vurderes nærmere i forhold til biologisk mangfold lokalt.

Vi vurderer at kunnskapsgrunnlaget i planarbeidet gir tilstrekkelig innsikt. Planforslaget vil etter vår vurdering ikke føre til betydelige eller vedvarende negative virkninger for naturmangfold, fugleliv og miljø. Etter en samlet vurdering anser vi at planforslaget ikke bryter med prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12.



Utsnitt av plankart, med midlertidig anleggsområde t.v. på kartet.

Viktige trafikale problemstillinger

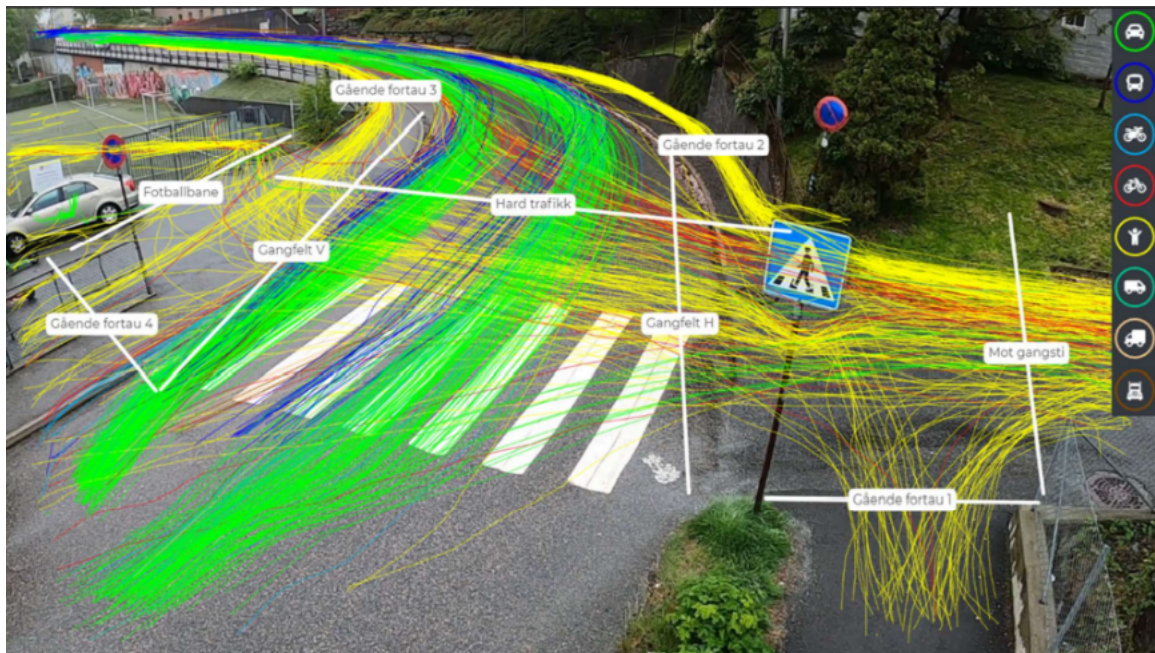
Av trafikalkulykker i området er det 7 politirapporterte hendelser de siste 12 år. Estimert av dagens trafikkvolum: Ved omregning fås en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 2000 for Gyldenprisvegen. [RVU 2023](#) viser 1-2% økning av syklende ift RVU 2019. Gitt Damsgårds sentrale beliggenhet viste bydelsoversiktene fra 2019 et stort potensial for flere syklende, sammenliknet med Årstad forøvrig, selv om terrenget i resten av Årstad er noe slakere. I henhold til bydelsoversikt basert på [RVU 2019](#) var Årstad sin sykkelandel 7%. Estimert antall syklende for 2040 på strekningen Damsgård – Småpudden er ca 600 syklende daglig, jf. *Sykkelpotensialmodellen* til Bergen kommune fra 2019. Problemstillingen er å tilrettelegge for trygg hverdagsbruk med et økt antall syklist.

Gyldenprisveien har en overordnet funksjon i forhold til de øvrige gatene i området. Terrengets helning fra 4% til 6,7 % vil måtte beholdes. Både i Frydenbølien og Gyldenprisveien er det anbefalt ensidig sykkelfelt fordi det er bratt stigning. Anbefalingen er basert på erfaring med svingete, bratte nedoverbakker hvor syklisters hastighet naturlig vil nærme seg hastigheten til bil og buss.

For å bedre trafiksikkerheten og prioritere gjennomgående sykkeltrafikk anbefales det å forkjørregulere hele strekningen langs Gyldenprisveien og Frydenbølien. Forkjørregulering vil klargjøre vikepliktsforholdene i alle kryss på strekningen og forbedre den generelle trafiksikkerheten. Syklistere vil da ikke måtte stoppe for trafikk fra høyre i alle kryss. Gaten kan defineres som samleveg for adkomstvegene i boligområdet da den med stor sannsynlighet har høyere trafikkvolum enn de smalere gatene. Det vurderes at Gyldenprisveien oppfylder kravene til forkjørregulering av strekninger gitt i veghåndbok N300.

Prosjektet inneholder:

- Videreføring av sykkelfelt opp fra Michael Krohns gate
- Forkjøringsrett i kryss og fartsreduksjon på bakgrunn av veiens funksjon
- Oppstramming av kryss
- Utbedring av fortau og landingsareal
- Skilting og oppmerking og bruk av delesymbol, inkl. avvikling av kantparkering
- Et område for rigg- og drift i anleggsperioden



Figur 4. GoodVision-verktøyet ble benyttet for å kartlegge bevegelsesmønstre i viktige kryss.

Renovasjon, beredskap og varelevering berøres ikke. Fravik fra standard vegløsninger gitt i veghåndbøkene forutsettes godkjent i løpet av neste fase av prosjektet. Sykkelpassasje fra Gabriel Tischendorfs vei til Frydenbølien vest for planområdet detaljprosjekteres som eget prosjekt. Tilførsel av overvann til offentlig avløpsnett er akseptabelt. Eksisterende grønnstrukturer, hensyntas på best mulig måte i tråd med fagkyndig råd. Slik sikres robuste gang-sykkelanlegg med lang levetid.

Støy, bomiljø og barns interesser

I forhold til krav i gjeldene kommuneplan og støyretningslinje T-1442/2021 kan reguleringsplanen realiseres uten at det vurderes støyavbøtende tiltak. Overvann er brukt som en ressurs. Krysningpunkt for gående og snarveger er vurdert og innarbeidet egnede løsninger for, både ved Gyldenpris barnehage og ved klubbhuset ved fotballbanen. Foreslått ny kulvert vil brukes mye av lokale barn.

For å minimere negative påvirkninger planlegges et bygge- og anleggsområde enten på dagens grusbane i Frydenbølien, eller på side- og tilleggsarealer langs veien. Grøntarealer skal i all hovedsak bevares og oppgraderes, og både gangnett og biltillkomst holdes åpne gjennom anleggsperioden.

Konsekvenser av planforslaget

- Virkningen av tiltaket på naturmangfold er tilstrekkelig belyst og håndtert.
- Skoleveg utbedres til/ fra Ny Krohnborg, Damsgård og Holen skoler. De to sistnevne ihht. Barnetråkk (hhv. pkt. 75 og pkt 252), samt ihht. Handlingsplan for gange (hhv. pkt. 11 og 12).
- Parkeringskapasitet i P-sone 12 reduseres med 26 kantparkeringer. Parkeringsmulighetene i sonen er imidlertid minst like gode som tilsvarende, sentrumsnære bydeler.
- Ingen rekkefølgebestemmelser.
- Midlertidig avståelse av grunn i anleggsperioden, opptil 3,9 daa.

Planforslagets måloppnåelse

Måloppnåelsen for en aktiv og attraktiv by er god, og planforslaget er grundig redegjort for. Å legge til rette for en god barndom er et av de viktigste grepene en kommune kan gjøre for å forebygge både rus, kriminalitet og utenforskap. Klosterhagen-erklæringen slår fast at byrådet ser stor verdi i tidlig innsats og forebygging. Samfunnet, familier og enkeltmenneske tjener stort på at helsemessige, økonomiske og sosiale problemer blir forebygget tidlig. Planforslaget gir barn og unge på strekning Damsgård - Småpudden en enklere hverdag og sikrer bedre betingelser for barn og unges bevegelsesfrihet nær bostedet deres.

Samlet sett anser vi at planforslaget gir flere positive virkninger lokalt, og at bomiljø og stedstilpasning, naturmangfold, trafiksikkerhet og barns interesser i tilstrekkelig grad har medvirket til løsningene i planforslaget.

Etter PBEs vurderinger ivaretas følgende generelle, kommunale føringer for planlegging:

- I offentlig og private planprosesser skal det etterstrebtes god involvering og medvirkning.	Det er gjennomført nabomøte høst 2023. I tillegg er erfaring fra kommunale etater og Barnetråkk innhentet, og blitt vektlagt i løsningsarbeidet. Eksisterende areal og lokaler til frivillighet, kultur og idrettsaktiviteter i nærmiljøet er ivaretatt.
- Gjenbruk av bygg og ombruk av bygningsmaterialer bør sikres i reguleringsbestemmelser når mulig.	Bytrær og egnede masser skal gjenbrukes.
- Fossilfrie/ nullutslipps anleggsplasser bør sikres med reguleringsbestemmelser når mulig.	Planforslaget har et bestemmelsesområde om Midlertidig anleggsområde. 100% elektrisk drift av anlegget gir en estimert reduksjon på 195 tonn CO ₂ e, som tilsvarer ca. 4500 personer med fly Bergen - Oslo, eller omtrent 30 flygninger (; SAS, 2022). Området har tilgang til strøm. Nullutslippskrav sikres i konkurransegrunnlaget for utførelsen.
- Sikre at grønne lunger i byen bevares.	Planforslaget forbedrer eksisterende grønne lunger og gir dem god tilkomst, benker, osv.

Utvidet planområde:

- Vi ønsker tilbakemeldinger fra berørte parter vedr. noe utvidet plangrense.

Vurdering av planforslaget i forhold til kommunens helhetlige sykkelsatsing

Planforslaget tilrettelegger for følgende viktige satsinger som Sykkelstrategien løfter frem:

Drift og vedlikehold	Tilgang til sykkel	Kommunikasjon
<ul style="list-style-type: none">➤ Driftskontrakter ift kvalitet➤ Driftsstandard uavhengig av veieier.➤ Feil og mangler varsles via elektronisk system➤ Vedlikeholdsnivå inspiseres jevnlig	<ul style="list-style-type: none">✓ Sykkelparkering ved all utbygging➤ Sykkelparkering i sentrum/ bydelssentre (brukervennlig)✓ Sykkelparkering ved viktige destinasjoner✓ Tilrettelegge for overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk	<ul style="list-style-type: none">✓ Retnings- og avstandsskilt➤ Sykkelopplæring til barn og unge➤ Miljøløftet skal informere om prosjekter de har➤ Bedre registre for ulykker med myke trafikanter✓ Fokus på mindre konflikt mellom syklister og store kjøretøy➤ Årlig sykkelregnskap➤ Holdningsskapende arbeid

Figur 5. Satsinger fra «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030»

En helhetlig sykkelsatsing oppnås ved at offentlige og private aktører og interessenter samarbeider.

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Detaljregulering, Årstad/ Laksevåg, Gnr. 158, Bnr. 782, Damsgård - Småpudden, sykkeltiltak, arealplan-ID 71330000 vist på plankart, datert 14.06.2024.
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 14.06.2024.
 - c. Tilhørende VA-rammeplan, datert 12.04.2024

Plan- og bygningsetaten

Hege Løtveit

Avdelingsleder Samferdsel

Tarje I. Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

- 1 Reguleringsplankart PlanID 71330000 datert 14.06.2024
- 2 Reguleringsbestemmelser PlanID 71330000 datert 03.05.2024
- 3 VA-rammeplan PlanID 71330000 datert 12.04.2024
- 4 Planbeskrivelse PlanID 71330000 datert 21.06.2024
- 5 Merknadsskjema datert 12.04.2024
- 6 Oversiktstegning veg m ortofoto datert 04.04.2024
- 7 Oversiktstegning veg datert 04.04.2024
- 8 Stedsanalyse datert 16.12.2022
- 9 Illustrasjonsplan datert 05.04.2024
- 10 Snitt og oppriss datert 12.04.2024
- 11 Plan- og lengdeprofil veg C301 datert 04.04.2024
- 12 Plan- og lengdeprofil veg C302 datert 04.04.2024
- 13 Støyrapport datert 16.08.2023
- 14 Trafikkanalyse datert 16.08.2023
- 15 Trafikksikkerhetsvurdering datert 21.06.2023
- 16 Trafikkvurdering forkjørsvveg datert 17.08.2023
- 17 Tverrprofil F301 datert 16.08.2023
- 18 Tverrprofil F302 datert 16.08.2023
- 19 Tverrprofil F303 datert 04.04.2024
- 20 ROS-analyse datert datert 23.11.2023
- 21 Geoteknisk rapport datert 16.08.2023
- 22 Kulturminnedokumentasjon datert 16.11.2023
- 23 Miljøprogram datert 14.11.2023
- 24 Naturmangfoldrapport datert 16.01.2024
- 25 Forprosjekt del 1, datert 30.09.2021
- 26 Forprosjekt del 2, datert 24.03.2023
- 27 Klimagassberegning datert 01.12.2023
- 28 Uttale fra Bergen Vann datert 08.02.2024
- 29 Uttale fra Byantikvaren datert 25.10.2023

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak>

saksnr: PLAN-2022/29074