

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn og begrenset høring

Plannavn	ÅRSTAD. GNR 13 BNR 1132, SYKKELVEI FRA HAGERUPS VEI TIL MINDEMYREN
Arealplan-ID	65150000
Saksnummer	202220461
Utarbeidet av	BJAS/BKA/MAMG/MAAI
Sist revidert	Juni 2024

1 - Forslagsstillers kommentar angående trafikkomlegging til Eikeveien

Flere av merknadene gjelder omleggingen av trafikk mot Inndalsveien, fra arm av Storetveitvegen til Eikeveien. Det gis her en felles kommentar fra forslagsstiller:

Denne reguleringsplanen legger til rette for myke trafikanter mellom Hagerups vei og Mindemyren, og anlegger sykkelveg med fortau i Storetveitvegen og Minde allé.

Omlegging av nordgående trafikk fra Storetveitvegen til Inndalsveien, via Eikeveien er ikke fremmet av dette planforslaget, men er en videreføring av gjeldende områderegulering for sentrale deler av Wergeland (plan-ID: 4601_61160000). Områdeplaner legger rammer for byen i et langt perspektiv. Transformasjon og fortetting gir mange ulike endringer.

Deler av formålet ved områdereguleringen var å binde Wergeland sentrum sammen med bybanestoppet på Wergeland og fredeliggjøre området rundt og ganglinjene til bybanestoppet. Å fjerne trafikken fra arm av Storetveitvegen, gir en enklere kryssing av Minde allé/Storetveitvegen for fotgjengere, samt rom for å anlegge torg i dagens kjøreveg langs bybanestoppet. Dagens løsning med trafikk til Inndalsveien rett ved adkomsten til bybanestoppet oppleves ikke som tilstrekkelig oversiktlig, gitt den utviklingen Wergeland står ovenfor. Bybanen er selve motoren i transformasjonen på Wergeland, og en oversiktlig og attraktiv adkomst til holdeplassen er vurdert som en viktig suksessfaktor for god byutvikling.

Det blir ingen inngrep i dagens parkareal i Trikkesløyfen. En negativ konsekvens av trafikkomleggingen er mer biltrafikk tett på Trikkesløyfeparken. Selv om trafikkomleggingen oppleves negativt, vil parken fortsatt være et positivt bidrag til nærområdet på Wergeland. Eikeveien envegsreguleres mot nord. Dette vil gi omveger for dem som bor og har virksomheten sin langs denne veien. At biltrafikken kun kommer fra én retning, gjør at risikobildet blir mer oversiktlig for trafikantene. Etter offentlig ettersyn er det gjort supplerende vurderinger av grepet fra områdereguleringen. Vurderinger av trafikksikkerhet og støyforhold er vedlagt planen, og viser at tilfredsstillende nivå for støy kan oppnås i ny situasjon. Både dagens løsning og regulert trafikkløsning har fordeler og ulemper med tanke på trafikksikkerhet. I trafikksikkerhetsanalysen vurderes løsningene ganske likt.

Flere bekymrer seg for at planen har lagt opp til én lomme for renovasjon og varelevering. Etter offentlig ettersyn er lommen på østsiden forlenget, og det er lagt til lomme på vestsiden av Eikeveien. Dette sikrer mulighet for tømning av bossug og varelevering samtidig.

Brorparten av gateparkeringen i Eikeveien fjernes for å gi rom for nødvendige funksjoner. Adkomst og tilgang til garasjer og private parkeringsplasser opprettholdes. Det er også åpnet for korttidsparkering i lommen på østsiden av Eikeveien.

2 - Forslagsstillers kommentar angående bebyggelse som forutsettes fjernet i søndre del av planområdet

Flere av merknadene gjelder bebyggelsen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien som forutsettes fjernet i planforslaget. Det gis her en felles kommentar fra forslagsstiller:

Det er et nasjonalt mål å få flere til å gå og sykle. Bergen kommunes gåstrategi og sykkelstrategi ble begge vedtatt i 2020. Denne strekningen er definert som en prioritert del av sykkelnettet. Tverrsnittet på strekningen må utvides for å sikre et godt og trygt gang- og sykkeltilbud. Det er ikke realistisk å omdisponere dagens vegareal i form av envegskjøring eller betydelig smalere tverrsnitt i Storetveitvegen. Dette skyldes vegens rolle i det overordnede vegnettet, trafikkmengder og fremkommelighet for store kjøretøy, inkludert buss. Det er ikke mulig å etablere separat sykkelanlegg på strekningen og samtidig opprettholde kjørevegens behov, uten å gripe inn i kulturmiljøet. Dette medfører dessverre at flere hus må rives.

Wergeland er under transformasjon. Området utvikles med stort fokus på at all ny vekst i persontrafikken skal gjøres med gange, sykkel og kollektiv, i tråd med nullvekstmålet. Planområdet har svært god tilgjengelighet for miljøvennlige transportformer. I lys av dette, vurderes det som sannsynlig at området vil fortettes ytterligere i fremtiden. Forslagsstiller har sett inngrepet i sammenheng med planarbeidet Nyhaugveien (plan-ID 65230000). Scenarioet med størst konsekvens vil være dersom sykkelplanen griper inn i bebyggelsen på østsiden av Storetveitvegen, og at bebyggelsen på vestsiden likevel fjernes i forbindelse med realisering av Nyhaugveien-planen eller andre fortettingsplaner i fremtiden. Planforslaget legger derfor opp til fjerning av bebyggelse på vestsiden av Storetveitvegen.

Forslagstiller erkjenner at det er et alvorlig inngrep å fjerne boliger, som også har kulturminneverdi, for å føre frem sykkelveg og fortau. Konsekvenser for kulturmiljøet er vurdert og omtalt i konsekvensutredningen i planbeskrivelsens kapittel 6. Fra konsekvensvurderingen fremgår det at rivning av husrekken vil ha begrenset påvirkning på det totale kulturmiljøet Wergelandsåsen – Storetveitåsen.

Nr.	Private	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestem- melser	Beskri- velse
1	Renate Skjetne Lien Kay-Magne Lien Dato 14.09.22 Doknr. 13	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen. 1. Fremhever mange kvaliteter ved byrommet i dag; yrende byliv, Ambrosia café, møteplass, lufting av hunder, lek og utespill. Frykter mer bilstøy og veistøv, utryggere forhold for parkbrukerne og barrierevirkninger. Mener dagens og fremtidig parkkvaliteter blir rasert dersom trafikkomleggingen blir gjennomført. 2. Ønsker ikke at trafikken til Inndalsveien skal legges om til å gå via Eikeveien. Ønsker ikke sykkeltrafikk gjennom byrommet/Trikkesløyfen.	Tas ikke til følge. 1. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 2. Tovegs sykkelveg i Eikeveien er etter offentlig ettersyn tatt ut av planforslaget og erstattet med et bredere fortau, delvis kombinert med vareleveringslomme. Syklistene kan sykle i bilvegen mot nord, eller på fortauet på fotgjengernes premisser.	X	X	X
2	Jens Didrik Milde Dato 14.09.22 Doknr 14	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen. Ønsker ikke endringer som vil ødelegge det flotte park/café området som er bygget opp her.	Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			
3	Yngve Thomassen Flognfeldt Dato 14.09.22 Doknr 15	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen. Ønsker ikke endringer som vil ødelegge det flotte park/café-området som er bygget opp her.	Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			
4	Signe Gudmestad Dato 14.09.22 Doknr 16	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen. Ønsker ikke endringer som vil ødelegge det flotte park/café-området som er bygget opp her.	Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			
5	Ann-Elise Jordal Dato 09.10.22 Doknr 31	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen. Ønsker ikke endringer som vil ødelegge det flotte park/café-området som er bygget opp her.	Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			
6	Eva Birgitte Kristiansen Dato 09.10.22	Sendt inn merknad som bruker av byrommet Ambrosias Tønnesens plass/Trikkesløyfen.	Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			

	Doknr 32	Det er en av få grønne lunger i området. Det foregår mye nybygging i området og fortetting av beboelse i strøket. Tar man vekk denne lille lungen i et fra før presset område vil det skade trivselen for mange mennesker. Lytt til oss som bor her!			
7	Wergelandsbakken 9 Gnr. 13, bnr. 184 Dato 06.10.22 Doknr 28	1. Støtter planforslaget slik det ligger nå. Andre vurderte alternativer for vegen (linjeføring) som er vurdert i konsekvensutredningen (Alt. 2A/B og 3A/B) har mer negativ virkning for deres eiendom, og det ønskes ikke. 2. Er bekymret for tiltakets konsekvenser for Ambrosia Tønnesens plass og de positive kvalitetene som har bygget seg opp her de siste årene. Håper at tiltaket kan gjennomføres på en måte som bevarer det flotte byrommet og kvalitetene her (café, park, møteplass, mm). Mener byrommet/møteplassen har stor helsefremmende verdi.	1. Tas til orientering. 2. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen		
8	Sameiet Wergeland terrasse Gnr. 13, bnr. 156 Dato 26.09.22 Dok nr 23	1. Flere ting er bra, men noe kan også bli bedre tilpasset miljøet vi ønsker å skape i området. 2. Har i dag kun en liten grønn lunge ved den gamle trikkesløyfen. Denne ønskes ivaretatt for økt trivsel i området. Slik planforslaget viser blir denne sterkt forringet og dette er lite ønskelig. 3. Foreslår at biltrafikken går som i dag, og at sykkeltrafikken kan gå i Eikeveien, men ledes i forkant av den gamle vernede trikkekioksen (på østsiden av kiosken). 4. Påpeker kompleksiteten for alle trafikantgrupper og ulike behov i området. Krevende å løse, men setter sin lit til at dette lar seg løse best mulig. 5. Ønsker møte? («La oss komme sammen og løse dette»)	1. Det er utarbeidet en formingsveileder som skal følge prosjektet for å ivareta kvaliteter i området og tilrettelegge for nye kvaliteter. 2. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 3. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 4. Tas til orientering. 5. I forbindelse med offentlig ettersyn ble det avholdt åpen kontordag, der alle berørte kunne komme og stille spørsmål og fremme sine syn på planforslaget. Styreleder i Sameiet Wergeland deltok.		X (vedlegg)
9	Haldis Andersen Minde allé 3 Gnr. 13, Bnr. 140 Dato 12.09.22	1. Bekymret for at det ikke blir nok plass utenfor garasjeporten, slik at bilene blir stående å vente på å komme ut i vegen, samtidig som garasjeporten går igjen på bilene. 2. Opplyser om at BIR-biler (avfallshåndtering) bruker	1. Mellom garasjeporten og kjørevegen blir det ca. 5,5m, så det blir mulig å stille opp utenfor garasjeporten for å vente på luke i kjørevegen. 2.-4. Det er tilrettelagt for oppstilling for renovasjonsbil,	X	

	Doknr 18	deler av gaten ved henting av avfall. 3. Spør om gjesteparkeringen i Eikeveien vil forsvinne. 4. Poengterer at det er flere butikker i Eikeveien/Minde allé som skal ha varelevering/kunder. 5. Konklusjon: Ønsker ikke at Eikeveien skal bli en gjennomkjøringsvei, men at den skal være som den er i dag.	samt for varelevering, langs Eikeveien. Planforslaget er supplert med en lomme til etter offentlig ettersyn. Tiltaket i Eikeveien kommer i konflikt med dagens gateparkering. Mesteparten av parkeringsplassene vil tas bort, men det åpnes for korttidsparkering i lomme o_SKF2. 5. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			
10	Tor Helland Nyhaugveien 3B Gnr. 15, bnr. 557 Dato: 16.09.22 Doknr 19	1. Som syklist ser han ikke behov for tiltaket da tilbudet i dag dekker det behovet som vil bli generert i området. Ut fra dette oppleves det helt meningsløst å bruke store ressurser i et område hvor det ikke er kapasitets-problemer eller konflikter mellom biler og myke trafikanter. 2. Opplever to hovedutfordringer for syklister i området i dag: a) Å komme fra Wergeland til sykkeltraseen på Mindemyren – her burde være kulvert under bybanen b) Å blande biler og sykkelruter på strekningen fra Wergeland til Kronstad 3. Opplever Trikkelsløfeparken som det mest fungerende park/rekreasjonsområdet på Wergeland. Å legge biltrafikken inn i dette området vil rasere områdets kvaliteter og lage et svært utfordrende trafikkmønster for bilister og gående. 4. Oppfordrer kommunen til å sette seg i førersetet for å skape en helhet og behov i transformasjonsområdet, ikke stykkevis og delt slik det nå er.	1. Det er ønskelig å få langt flere til å bruke sykkel som transportmiddel. Da er det behov for å legge bedre til rette for syklister. Sykkelstrategien setter mål for fremtiden. Bergen kommunes sykkelstrategi ble vedtatt i 2020, og denne strekningen er definert som en prioritert del av sykkelnettet. 2. a) En kulvert krever mye areal som kommer i konflikt med arealet til bybanen. Siden offentlig ettersyn har Bybanens anlegg i Kanalveien/Mindemyren åpnet og i større grad knyttet sammen Wergeland og sykkeltraseen på Mindemyren. b) Dette er ikke en del av prosjektet. 3. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 4. Planforslaget er tro mot områdeplanens grep, som legger til grunn fortetting og transformasjon av hele den sentrale delen av Wergeland. Sykkelstrategien til Bergen kommune for 2019 til 2030 er et overordnet styringsverktøy for å skape et helhetlig sykkelvegnett i Bergen. Planforslaget er i tråd med denne. Det er også utarbeidet en formingsveileder i forbindelse med planarbeidet. Her kan man også se sykkelplanens grep i sammenheng med de tilstøtende arealene.			
11	Sjur Øyen Dato 21.09.22	1. Etterlyser en vurdering av positive effekter av å stenge gjennomkjøring av biltrafikk fra Storetveitveien til Inndalsveien, særlig med tanke	1. Se felles tilbakemelding i innledningen			

	Doknr 21	på området rundt den gamle trikkesløyfen. 2. Mener stenging kan gi plass til toveistrafikk til Storetveitveien 2 og Inndalsveien 120, 122 og 124 fra nord. 3. Påpeker at trafikkomleggingen ved Eikeveien baserer seg på en snart 10 år gammel plan. Mener at den opprinnelige «Offentlig reguleringsplan for sentrale deler av Wergeland» (vedtatt 2013) baserer seg på forutsetninger som ikke lenger er gjeldende. 4. Trekker også frem at ny bybanetrasé på Mindemyren bør gi nye vurderinger for Skyss/fylkeskommunens avvikskonsept for linje 1, som kan redusere behovet for å anlegge nye oppstillingsfelt for 2 x leddbuss i hver retning.	2. Tas ikke til følge. Adressene ligger utenfor planområdet og inngår ikke i prosjektet. Inndalsveien vil fortsatt være envegsregulert mot nord. Det blir ikke mulig å ankomme adressene fra nord. 3. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 4. Tas ikke til følge. Busslommene på Wergeland er for busser som går på tvers av Bergensdalen og påvirkes i mindre grad av ny bybanelinje. Det er ikke dimensjonert to 2 x leddbuss i planforslaget. Busslommene er dimensjonert for én vanlig buss i sørgående retning og to samtidige, vanlige busser i nordgående.			
12	Alice Haugland Wergelandsåsen 2J Gnr. 13, Bnr. 383 Dato 27.09.22 Dok nr 21	1. Negativ til at planforslaget for sykkeltrasé går over eiendommen hvor alle parkeringsplassene til Sameiet Wergelandsåsen 2 A-N befinner seg. De trenger p-plassene. 2. Påpeker også at tiltaket kommer tett innpå terrassen til beboerne i sameiet.	1. Fortauet som er regulert langs østsiden av Storetveitvegen, kommer delvis i konflikt med dagens parkeringsplasser. Disse skal tilbakeføres så langt det er mulig, men sameiet risikerer å miste 0-3 parkeringsplasser. Tiltaket går i liten grad ut over vegeiers eiendom. Sameiets parkeringsareal går i dag delvis inn på Vestland fylkeskommunes eiendom. 2. Bilvegen ligger allerede tett på terrassene, tiltaket skal legge opp til at det blir mer attraktivt å sykle og gå, som forhåpentligvis skal redusere trafikkmengden. I det minste hindre en økning av trafikken og mer støy. Det er også regulert ny støyskjerm for sameiet.			
13	Sameiet Trikkesløyfen (Minde Allé 3) Gnr. 13, bnr. 140 Dato 10.10.22 Dok nr 37	1. Støtter ikke forslaget om å åpne for gjennomgangstrafikk via Eikeveien. Eikeveien er uegnet for gjennomgangstrafikk og trafikkløsningen slik den er i dag bør opprettholdes. 2. Ny trafikkløsning vil gi et uoversiktlig trafikkbilde i Eikeveien, og økt trafikk vil skape problemer for inn- og utkjøring av garasjeanlegget. 3. Bekymret for at nytt kryss ved Kanalveien vil gjøre det mer attraktivt å bruke Eikeveien/Inndalsveien til gjennomkjøring. 4. Sameiet vil få økt belastning av støy og støv. 5. Trafikkomleggingen vil medføre unødvendig ekstra kjøring.	1.-6. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen			

		6. Mener at by- og kulturlivet rundt parken (Ambrosia Tønnesens plass) vil bli ødelagt som følge av trafikkomleggingen, og gjøre det utrygt å oppholde seg i området. 7. Sameiet har bossugsystem, og bossugbilen krever plass og bruker deler av gaten ved henting av boss. 8. Planforslaget tar bort gjesteparkeringen for sameiets beboere og andre boliger i kvartalet. 9. Sameiet stiller seg svært kritisk til planforslaget og foreslår at Eikeveien forblir slik den er i dag.	7.-8. Det er tilrettelagt for oppstilling for renovasjonsbil, samt for varelevering, langs Eikeveien, tilsvarende dagens løsning. Endringene i Eikeveien kommer i konflikt med dagens gateparkering. Mesteparten av parkeringsplassene vil tas bort, men det åpnes for korttidsparkering i lomme o_SKF2. Det finnes også offentlig gateparkering i nærliggende gater. 9. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen	X	X	
14	Eikeveien 2 AS Gnr. 13, bnr. 428 Dato 06.10.22 Dok nr 27	1. Positiv til sammenhengende sykkelvei, men opplever at konsekvensene for Eikeveien blir veldig store/negative. 2. Negative konsekvenser for barnefamilier som bor i Eikeveien spesielt, og negative konsekvenser for Ambrosia Tønnesens plass generelt. Redd for at det blir mange tomme næringsarealer på Wergeland som følge av trafikkomleggingen. 3. Setter spørsmålstegn ved trygt oppvekstmiljø, fremtiden for parken, offentlig p-plasser i Eikeveien, trafiksikkerhet knyttet til inn- og utkjøring av p-anlegg i Eikeveien, og varelevering i Eikeveien. 4. Ønsker at dagens trafikksystem opprettholdes og at Eikeveien blir beholdt som i dag.	1.-4. Se felles tilbakemelding (1) angående trafikkomlegging til Eikeveien i innledningen. Det er tilrettelagt for oppstilling for renovasjonsbil, samt for varelevering, langs Eikeveien, tilsvarende dagens løsning. Endringene i Eikeveien kommer i konflikt med dagens gateparkering. Mesteparten av parkeringsplassene vil tas bort, men det åpnes for korttidsparkering i lomme o_SKF2. Det finnes også offentlig gateparkering i nærliggende gater. Inn- og utkjøring til privat parkeringsanlegg opprettholdes.	X	X	
15	Sameiet Eikeveien 3B Gnr. 15, bnr. 476 Dato 09.10.22 Doknr 33	Bekymret for at tiltaket skal ta parkeringsplasser fra sameiet. De har ikke areal eller p-plasser å miste.	Adkomstvegen og parkeringsplassen til Eikeveien 3B opprettholdes som i dag. Det er i tillegg en parkeringsplass på dagens fortau i Eikeveien. Denne fjernes i planforslaget. Det er ikke tillatt å parkere på offentlig fortau. Dette håndteres i grunnervvervsprosessen.			

						
16	Borettslaget Eikeveien 4 (Tolv leiligheter) Gnr. 13, bnr. 465 Dato 08.10.22 Doknr 34	1. Ikke kritisk til sykkelveien i seg selv, men har store bekymringer knyttet til omlegging av kjøremønster med gjennomgangstrafikk i Eikeveien. 2. Er kjent med at trafikkomleggingen er vedtatt i tidligere plan. Men mener at det er en rekke forhold som er altfor dårlig belyst i den vedtatte planen (Plan-ID 61160000) til at ny plan (Plan-ID 65150000) uten videre kan legges dette til grunn. 3. Endrede støyforhold for Eikeveien som følge av trafikkomleggingen, virker ikke å være vurdert i verken opprinnelig plan ((Plan-ID 61160000) eller i ny plan (Plan-ID 65150000). Saken er ikke så godt utredet at planforslaget kan vedtas når det mangler denne typen støyvurderinger. 4. På grunn av både tekniske og praktiske forhold lar nye støyforhold seg vanskelig løse. I tillegg er bygningsmassen vurdert å ha kulturhistorisk verdi som kan gjøre det vanskelig med fasadetiltak for å redusere innvendig støy. 5. Trafikksikkerhetsaspektene i Eikeveien er ikke tilstrekkelig belyst til at planforslaget kan vedtas. 6. Økt trafikk i Eikeveien vil forringe bokvaliteten i borettslagets 12 leiligheter.	1.-2. Tas til orientering. Se også felles tilbakemelding i innledningen. Etter offentlig ettersyn er det gjort supplerende vurderinger av trafikkomleggingen, både trafikksikkerhet og støyanalyse. Disse er vedlagt planforslaget. 3. Tatt til følge. Det er gjennomført en ny støyrapport i forbindelse med revidert planforslag, se vedlegg til planbeskrivelsen. 4. Støyrapporten vurderer fasadetiltak som konsekvens av økt støy for borettslaget. Beregningene viser at innendørs støynivå kan reduseres til nivå innenfor krav ved hjelp av tiltak på fasade. I møte med byantikvaren er vi opplyst om at det er mulig å gjøre fasadetiltak på denne bygningen. 5. Tatt til følge. Det er gjennomført trafikksikkerhetsvurdering av omleggingen etter offentlig ettersyn. Denne konkluderer med at løsningene er nærmest like med hensyn til trafikksikkerhet. Hele vurderingen kan leses i vedlegg til planbeskrivelsen. 6. Eikeveien vil få økt andel trafikk i gaten, noe som gir mer støy mot fasaden. Dette er utredet i støyanalysen. Gateløpet i Eikeveien skal rustes opp og suppleres med		X (vedlegg) X (vedlegg) X (vedlegg) X (vedlegg)	

		7. Minner om at Kommuneplanens arealdel § 7 krever at reguleringsplaner skal «redegjøre for hvordan planen vil bidra til å oppnå kommunens mål for folkehelse». Vi kan ikke se at dette aspektet er undergitt noen særlig vurdering i de fremlagte planforslagsdokumentene. Ei heller i vedtatt plan (Plan-ID 61160000). 8. Renovasjonsløsning for Eikeveien (med blant annet bossug/bossugbil) er svært mangelfullt omtalt, og gir ikke tilstrekkelig grunnlag for planforslaget. 9. Eikeveien er i dag oppsamlingssted ved brann. Vi kan ikke se hvordan Borettslaget Eikeveien 4 skal kunne sikre seg en tilsvarende god og trygg rømningsløsning med økt trafikk, og vi kan heller ikke se at planforslaget på noe som helst vis drøfter problemstillingen. 10. Konkluderer med at konsekvensene av trafikkomleggingen ikke er tilstrekkelig belyst i planarbeidet. Man kan ikke vise til vedtatt plan, da dette heller ikke er godt nok belyst her.	grønne kvaliteter. 7. Selve planen fremmer folkehelse. En av føringene for sykkelstrategien 2019-2030 er folkehelse, og denne strekningen er en del av sykkelstrategien. 8. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen. Lommen på østsiden av Eikeveien er utvidet siden offentlig ettersyn for å sikre oppstilling for tømning av mobilt avfallssug. 9. Det er rom for oppsamlingssted på fortauet på begge sider av Eikeveien. 10. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen	X		
17	Eikeveien 1 Gnr. 13 bnr. 8 Omfatter 15 leiligheter og 2 næringsseksjoner (fremført ved Harris advokatfirma) Dato 10.10.22 Doknr 39	1. Det er flere aspekter ved forslaget som vil medføre økonomiske tap for Eikeveien 1 dersom planen blir vedtatt slik den foreligger nå. Dette kan medføre krav om innløsning og/eller erstatning. 2. Planforslaget har satt sperrestrek fremfor tre eksisterende parkeringsplasser, inkl HC-parkering. Dette er ikke ønskelig, og må hindres, erstattes, kompenseres eller innløses. 3. Det er viktig at eksisterende gangsti i trapp i nordøstlige hjørne opprettholdes. Dette fremgår ikke tydelig i planen, og det bes om at dette tydeliggjøres. 4. Planforslaget har satt sperrestreker fremfor garasje (gitterport) i nordenden. Det er ønskelig at bevares som i dag, da det brukes som ledd i næringsdriften. 5. Planforslaget har satt sperrestrek fremfor innkjøring til garasje og varelevering i sør. Dette medfører at varelevering til næringsvirksomheten ikke er mulig. Det foreslås å opprettholde løsningen som i dag.	1. Eventuell erstatning håndteres i grunnervvervsprosessen. 2. Tatt til følge. I revidert planforslag er sperrestrekene fjernet og plassene opprettholdes. 3. Tatt til følge. Det blir ingen endringer på trappen. Trapp ivaretas og kobles sammen med nytt fortau 4. Tatt til følge. Sperrestrekene er fjernet i revidert planforslag og garasjen ivaretas. 5. Tatt til følge. Sperrestrekene er fjernet og innkjøringen opprettholdes. Det er supplert med ny vareleveringslomme i gateløpet i Eikeveien.	X X X X	X X X X	X X X X

		Den planlagte parkeringslommen (o_SKF) har ikke tilstrekkelig størrelse til å erstatte dagens løsning. Kunder vil også få utfordring med større varer. 6. Flere delområder i planforslaget ligger på eiendommen tilhørende Eikeveien 1. 7. Det er bossug ved innkjøringen til Eikeveien 4. Sett i forhold til vareleveringen til Eikeveien 1, bør parkeringslommen forlenges. 8. Opplever at planforslaget ikke tar hensyn til næringsdriften. 9. Ber om møte for å diskutere de trafikale forholdene.	6. Dette håndteres i grunnervervsprosessen. 7. Tatt til følge. Planforslaget er justert for å imøtekomme behov for tømning av bossug. Oppstillingslommen på østsiden er forlenget. 8. Tatt til følge. Det er gjort flere justeringer av planforslaget etter møte med næringsdrivende. Adkomst og vareleveringslommer er endret i revidert planforslag. 9. Møte avholdt	X	X	X
18	Eikeveien 1 Gnr. 13 bnr. 8 Omfatter 15 leiligheter og 2 næringsseksjoner (fremført ved Cubus) Dato 11.10.22 Doknr 42	1. Undrer seg over at planforslaget gjør store endringer i eiendommens tilgjengelighet, uten at bygningsmassen på eiendommen er tatt med i planforslaget. 2. Opplever det som et stort paradoks at en for å fredeliggjøre en del av Wergeland som alltid har hatt mye trafikk mot Inndalsveien, velger å øke belastningen dramatisk for motsatt side av kvartalet. 3. Krever at sykkelveiplanene ikke skal hindre eller begrense dagens bruk av bygningene. Opplever at planforslaget vanskeliggjør dagens bruk av bygningen i vesentlig grad og at utfordringene for hele denne siden av Eikeveien ikke er grundig nok vurdert og hensyntatt i planutkastet. 4. Viser til byrådssaken når planforslaget ble lagt ut til høring, hvor det ønskes vurdert å endre planen til å heller ha et bredt fortau fremfor sykkelvei. Eikeveien 1 støtter at dette vurderes nærmere. 5. Butikkfunksjonen på gateplan er avhengig av at både varelevering og at kunder har parkering tett på, på grunn av tunge varer. Dersom vareleveringslomme o_SKF skal benyttes, er de bekymret for utstrakt villkryssing, dvs. utenfor oppmerkede krysningspunkt, og den risiko det medfører. Planforslagets felt o_SKF skal dekke svært mange behov, og avsatt areal vurderes å ikke dekke behovet. Hentebil for mobilt bossug må blant annet stå her jevnlig.	1. Planområdet ved bygningen er innsnevret og er nå redusert til å kun gå langs Eikeveien. Bygningen endres ikke. 2. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 3. Delvis tatt til følge. Envegsregulering av Eikeveien vil ha konsekvenser for logistikk og adkomst til gaten, men vil frigi plass til å sikre myke trafikanter og mulighet for varelevering. Trafikkomleggingen ble vedtatt i 2013, i forbindelse med områdereguleringen på Wergeland. 4. Tatt til følge. Tovegs sykkelveg i Eikeveien er etter offentlig ettersyn tatt ut av planforslaget og erstattet med et bredere fortau, delvis kombinert med vareleveringslomme. 5. Delvis tatt til følge. I revidert planforslag er Eikeveien supplert med mulighet for varelevering også på vestsiden av gateløpet. Private parkeringsplasser i nord opprettholdes. Mesteparten av offentlig gateparkering vil tas bort, men det åpnes for korttidsparkering i lomme o_SKF2.	X	X	

		6. Vareleveringspunktet i sørøstre hjørne er svært viktig for videre forretningsdrift. Det oppleves at punktets funksjon og rolle ikke er tilstrekkelig fanget opp, og det oppleves å ikke være samsvar mellom hva som står i merknadsnotatet datert 20.10.20, og hva som fremgår av plankart og bestemmelser. Det bes om at dette klargjøres, og at dagens løsning for varelevering og renovasjon kan fortsette uendret og uhindret videre. 7. Opplever den lange omkjøringen som følge av trafikkomleggingen/enveiskjøringen som urimelig for alle brukere av Eikeveien 1. 8. I nordøst har de to avkjørsler; en til lager og 1 p-plass, og en til 3 HC-plasser. De kan ikke se at bruken av disse avkjørslene er så negative at det kan forsvares å fjerne disse. Bruken er viktig for Eikeveien 1, og det kan ikke aksepteres at adkomstene/bruken bortfaller. 9. Peker på at det nye trafikksystemet i Eikeveien vil føre til en rekke potensielt trafikkfarlige situasjoner, og de opplever at konsekvensene for brukerne av Eikeveien 1 ikke er gjort tilstrekkelig rede for. Det etterlyses en grundigere gjennomgang. 10. Ber om møte.	6. Tatt til følge. Det blir fortsatt mulighet for adkomst til vareleveringspunkt i sørøstre hjørne. 7. Ikke tatt til følge. Dette er forståelig, men nødvendig for å sikre tilstrekkelig areal til funksjonene som Eikeveien skal fylle. Kjøretøy som skal sørover, vil få en omveg i forhold til i dag. Ulempene ved envegsregulering er vurdert mindre enn fordelene ved å gi mer areal til myke trafikanter og sikre mulighet for varelevering i gateløpet. 8. Tatt til følge. Avkjørsel og parkeringsplasser opprettholdes i revidert planforslag. 9. Tatt til følge. Planforslaget er supplert med en trafikk sikkerhetsvurdering av dagens løsning og ny situasjon. Begge løsninger har fordeler og ulemper og kommer relativt likt ut i vurderingen. 10. Møte avholdt.	X		
19	Fanahallen sameie Gnr. 13, bnr. 193 Dato 10.10.22 Doknr 40	1. Er bekymret for at trafikkomleggingen vil føre til dårligere flyt og flere farlige trafikksituasjoner. 2. Fremhever at Ambrosia Tønnesens plass har blitt et trygt byrom for både barn og voksne. Er det hensiktsmessig å flytte trafikken til et område som brukes som møtepunkt i nabolaget av barnefamilier og andre? 3. Mener at trafikkomleggingen vil skape problemer for inn- og utkjøring av garasjeanlegg i Eikeveien. 4. Er trafikkomleggingen nødvendig for å få god trafikkavvikling rundt bybanestoppet? 5. Hvordan forholder Bergen kommune seg til	1.-5. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 4. Trafikkomleggingen er ikke knyttet til trafikkavvikling ved bybanestoppet, men å bedre forholdene for gående i området ved holdeplassen. Gangfeltet i kurven mellom Minde allé og Storetveitvegen er i dag hyppig brukt av gående til og fra bybanestoppet. Behovet her er ventet å øke betraktelig når utbyggingsområdene på Wergeland og Mindemyren blir realisert. 5. Siden offentlig ettersyn er gateløpet i Eikeveien supplert med en ekstra vareleveringslomme og lomme på østsiden er forlenget. Mesteparten av dagens gateparkering vil tas bort, men det åpnes for korttidsparkering i lomme o_SKF2.			X (vedlegg)

		lastesone og parkeringsplasser i Eikeveien?				
20	Ambrosia Eiendom AS Inndalsveien 125 Gnr. 159, bnr.1007 Dato 11.10.22 Doknr 43	1. Sammenhengende sykkeltrasé mellom Hagerups vei og Mindemyren ønskes velkommen. 2. Konsekvensene for sidearmen gjennom Eikeveien oppleves å ha store negative konsekvenser. Uforståelig at det ønskes å rasere det gode byrommet som er skapt med privat initiativ rundt Ambrosia Tønnesens plass. Skal trivselen for syklistene gå på bekostning av trivselen i et bydelssentrum? 3. Ber om at det heller satses på å styrke byrommet Eikeveien – Ambrosia Tønnesens plass, istedenfor å gjøre det om til ny tilkomst for biler som skal til Inndalsveien. Den delen av Inndalsveien som blir frigjort for biler ved trafikkomleggingen, vil aldri kunne oppnå samme grad av trivsel som aksene Eikeveien – Ambrosia Tønnesens plass. 4. Planen for hvordan trafikken vil flyte i krysset Minde allé/Eikeveien virker uavklart, og det virker å bli mer uoversiktlig for alle trafikanter. Kombinert med trafikkomleggingene og nytt kjøremønster på Mindemyren/i Kanalveien, virker trafikkløsningene i planforslaget utdatert. 5. Trafikksituasjonen i Eikeveien er kompleks med både parkering og mange inn-/utkjørsler. Trafikksituasjonen for den delen av Inndalsveien som er tenkt frigjort, er derimot veldig oversiktlig og effektiv. Ut fra dette vil trafikkomleggingen totalt sett gjøre det verre for både gående, syklende og kjørende. 6. Det er synd at planene legger opp til å rasere private hager, og i tillegg mange verneverdige hager. Det kan vi ikke være tjent med. Som syklist gir det en flau smak i munnen om det er de grønne lungene, hagene og parkene som skal ofres for å få gode sykkelveier. Kanskje det denne gangen er bilveien som burde ofres?	1. Tas til orientering 2. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 3. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen 4. Biler må kjøre inn i Eikeveien fra sør/øst. Det blir ingen venstresving inn i Eikeveien. Dette gjør det mer forutsigbart for de myke trafikantene som skal krysse her. Løsningen for myke trafikanter er forenklet siden offentlig ettersyn. Nytt kjøremønster i Kanalveien er nå etablert og vil ikke være nytt og ukjent for trafikantene når denne planen realiseres. 5. Mesteparten av gateparkeringen i Eikeveien fjernes, men avkjørslene til private parkeringsplasser opprettholdes. Det stemmer at det er flere konfliktpunkter mellom kjøretøy i Eikeveien enn i dagens arm av Storetveitvegen. Planforslaget er supplert med en trafiksikkerhetsvurdering av de to løsningene. Begge løsninger har fordeler og ulemper og kommer relativt likt ut i vurderingen. 6. Se felles tilbakemelding (2) i innledning.			X (vedlegg)

21	Leaparken velforening Dato 11.10.22 Doknr 45	1. Synes generelt det er flott at sykkel som fremkomst-middel prioriteres. 2. Ønsker ikke at trafikken skal legges om ved Eikeveien. Mener at trafikkomleggingen etter en 10 å gammel plan er foreldet og ikke står seg. Peker på flere forhold både lokalt og internasjonalt som bør gi grunnlag for nye tanker. Trafikkomleggingen frigir areal til torg/gangareal, men man beslaglegger nye og større arealer som er viktig for gangtrafikk/torgvirksomhet. 3. I Ambrosia Tønnesens plass' sørvestre hjørne kommer det ned to viktige snarveier (trapper). Disse er ikke omtalt i trafikkanalysen fra Helge Hopen (2017). Snarveien har betydelig gangtrafikk til bybanestoppet, og blir negativt berørt ved trafikkomleggingen. 4. Ønsker at Eikeveien bør opparbeides som torg, og at det her er et betydelig potensial for positiv byutvikling. Det er gode solforhold her, og det er flatt. Mener at syklende her kan sykle over torgarealet tilsvarende som på Festplassen/Torgallmenningen, og tilsvarende for varelevering. Parken er i dag i bruk til mange forskjellige aktiviteter. Det oppleves som en betydelig fare for at parken ikke lengre vil oppleves så attraktiv og tilbakelent som i dag, dersom trafikkomleggingen gjennomføres. 5. Trafikkomleggingen vil medføre mer støy og støy i parken enn dagens løsning. Det ser ikke ut til at dette er vurdert i støyrapport/planarbeidet. 6. I planskrivelsens «Notat – Kryssløsning Eikeveien» skisseres også et 0-alternativ der man beholder dagens trafikkløsning. Velforeningen støtter et slikt alternativ. 7. Velforeningen opplever at noe av hensikten med trafikkomleggingen er å redusere gjennomkjørings-trafikken i Inndalsveien. Dette kan også gjøres på andre måter, som for eksempel fartshumper, redusere til 30-sone, fjerne lyskryssing for	1. Tas til orientering. 2. Se felles tilbakemelding (1) i innledning. 3. Snarvegene skal opprettholdes. Trappene kobles til nye fortau. Gående som skal videre mot bybanestoppet må krysse kjørevegen for trafikk som skal mot Inndalsveien. Dette må de også i dag, men i et annet punkt. 4. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding i innledning. 5. Tatt til følge. Planforslaget er supplert med nye støyvurderinger. Parkområdet ligger i gul støysone både før og etter utbygging. Eikeveien blir liggende i rød støysone etter utbygging. 6. Tas ikke til følge. Se felles tilbakemelding i innledningen. 7. Trafikkomleggingen har som hovedformål å fredeliggjøre arealene ved bybanestoppet, for å sikre gode krysningspunkt og koblinger for gående og syklende. Grepert ligger i vedtatt områderegulering og videreføres i denne planen.			X (vedle gg)
----	--	---	---	--	--	-----------------------------

		forgjengere, primært grønt for fotgjengere fremfor grønt for biler, og deling av vegarealet med syklist (for eksempel «sharrows»). 8. Sekundært innspill: Leaparken velforening mener først og fremst at trafikkomleggingen bør unngås, og at myke trafikanter bør prioriteres. Dersom trafikken legges om, må man sikre myke trafikanter med opphøyet gangfelt uten trafikklys for gående ved snarvei/trapp i Ambrosia Tønnesens plass i retning Bybanen, samt enda et gangfelt ved fortauet ved kafeen i trikkesløyfen. Det kan synes å være mange gangfelt, men vi mener de myke trafikantene bør prioriteres. Dette vil også senke attraktiviteten til å benytte dette som en gjennomkjøringsvei. Fartsgrensen settes til 30 km/t, og biltrafikken må få smalere veibane ved parken. Sykkelveien må på sin side ledes rundt parken og ikke gjennom parken, og kan på denne måte også fungere som en buffer mot bilveien.	Se også felles tilbakemelding (1) i innledningen. 8. Delvis tatt til følge. Planforslaget regulerer ikke gangfelt, men det er tilrettelagt og planlagt for at det etableres gangfelt i begge punkt. Grunnet kurvaturen forventes fartsnivået å være ca. 30 km/t. Opphøyet gangfelt er vist i O-tegningen som følger planforslaget. Denne er retningsgivende for videre detaljprosjektering. Kjørebane er gjort så smal som mulig, men store kjøretøy må sikres adkomst til Inndalsveien og begrenser mulighetene for innsnevring. Siden offentlig ettersyn er sykkelvegen i Eikeveien tatt ut av planforslaget og syklistene må ferdes på de gåendes premisser på fortauet, eventuelt i kjørebane mot nord.			
22	Boetablering AS og Minde Allé 4 AS Gnr. 15 bnr. 364, 214, m.fl. Gnr. 13 bnr. 163 Gnr. 13 bnr. 233 og 261 Dato 07.10.22 Doknr 35	1. Har levert planinitiativ for deler av Wergeland sentrum, som inkluderer S1, S3, S4, S5 og B2 fra områderegulering for sentrale deler av Wergeland (Plan-ID 61160000). 2. Ønsker en tydeligere bestemmelse (§5.1.2) om forutsetninger for realisering av prosjekter innenfor midlertidig bygge- og anleggsområder i planforslaget. Ønsker å bli tatt med på råd om formulering av denne bestemmelsen. 3. Er fornøyd med at planforslaget viser fotgjenger- og sykkelkryssing av Minde Allé vest for Eikeveien, i krysset mellom disse to veiene. Ønsker å bli underrettet og bli tatt med på råd ved eventuelle endringer av trafikksystemet, spesielt i forbindelse med kryssområdet ved Eikeveien. 4. Mener at den mest fornuftige fremgangsmåten fram mot realisering av sykkelveg og byggeprosjekter innenfor sentrale deler av Wergeland, er et samarbeid mellom forslagsstillere, fylkeskommune og kommune med sikte på å koordinere bygging av sykkelveg og tilgrensende prosjekter.	1. Tas til orientering 2. Det er avholdt møte med merknadsstiller. Det åpnes i bestemmelsene for at det kan gjennomføres tiltak innenfor det midlertidige anleggsområdet, ved å sikre opparbeidelse av infrastruktur tilknyttet til fylkesvegen, se bestemmelsenes punkt 5.1.2. 3. Tas til orientering 4. Tas til orientering			

23	Storetveitveien 23 Gnr. 13 bnr. 303 Dato 10.10.22 Doknr 38	1. Reagerer med vantro og uro over planforslaget. Er behovet for sykkelveg skikkelig utredet? Det må være mulig å lage sykkelveg uten å rive folks hus. Alternativvurdering: 2. Tunnel er ikke utredet som alternativ. Hvorfor ikke det? Det er det mest miljøvennlige og det alternativet som gir minst ødeleggelser for nærmiljøet. 3. Enveiskjøring av Storetveitveien er ikke utredet. Hvorfor ikke det? 4. Flere boliger som er foreslått revet har ifølge Byantikvaren stor kulturhistorisk verdi. Hvorfor blir ikke dette tatt hensyn til? Samtlige bygg på strekningen (på vestsiden) skal rives. Konsekvensene blir dramatiske. Hvorfor er ikke dette utredet nærmere? Kostnader 5. Setter spørsmålstegn ved kostnadsestimatet for prosjektet. Bare innløsningen av eiendommene vil koste vesentlig mer enn dette. Forhold til utbyggere 6. Bekymret for sammenblanding av roller mellom kommune/fylkeskommune og utbygger av Nyhaugveien, og er redd for at det offentlige «løper utbyggers ærend». 7. Opplever at utbyggere ønsker å få revet støyskjermen mot deres bolig så raskt som mulig. Støyskjermen er etablert av det offentlige, for å gi beboerne bedre livskvalitet. Å rive denne er sløsing med offentlige midler og elendig miljøpolitikk.	1. Se felles tilbakemelding (2) i innledning. 2. Tas ikke til følge. Tunnel er ikke utredet, da tunnel vil være svært kostbart både å bygge og drifte. Et slikt tiltak ville også gitt store inngrep i nærområdet, særlig ved inn- og utløp. Tunnel kan virke som en attraktiv løsning, men er vurdert som urealistisk å gjennomføre. 3. Tas ikke til følge. Envegsregulering av Storetveitvegen er ikke ansett som realistisk. Dette begrunnes med vegens overordnede rolle som en av få tverrforbindelse i Bergensdalen. Envegsregulering av Storetveitvegen vil få konsekvenser for trafikken i et stort område og ligger ikke i denne planens mandat. 4. Forslagstiller erkjenner at det er et alvorlig inngrep å fjerne boliger, som også har kulturminneverdi, for å føre frem en sykkelveg. Konsekvenser for kulturmiljøet er vurdert og omtalt i konsekvensutredningen i planbeskrivelsen. 5. Prosjektet er kostnadsestimert ved hjelp av Anslagsmetoden. Som med alle kostnadsestimat, er dette beheftet med usikkerhet. Grunnerververe har vurdert en lav, sannsynlig og høy pris for grunnerverv. Dette inngår i kostnadsestimatet. 6. Reguleringsplan for Nyhaugveien og reguleringsplan for sykkelveg er tiltak som er igangsatt uavhengig av hverandre. Da de to planene grenser til og delvis overlapper hverandre, er det nødvendig og riktig å koordinere planarbeidene. 7. Dette vil være et søknadspliktig tiltak som behandles av byggesak i kommunen i tråd med gjeldende saksbehandling.			
----	--	---	---	--	--	--

		Miljø 8. Opplever det for «hult» når tiltaket omtales som del av «Miljøløftet», når det vil gi mye forurensning og utslipp av CO2. Det står ingen ting i planene om miljøregnskap. 9. Eiendommer kjøpt opp av utbyggere opplever et bevisst forfall og hagene gror igjen. Eiendommer i privat eie bidrar til miljøet gjennom godt vedlikehold og pent opparbeidede hager. Livskvalitet 10. Bor her i fjerde generasjon og ønsker å fortsette med det. Har i en årrekke vært plaget med utbyggere og planer om at «ditt hus skal rives». Blir både fysisk og psykisk syke av dette presset. Er dette greit? Etterlyser nå, og har etterlyst tidligere, kommunelegen/helseetatens medvirkning under planleggingen. Usikkerhet preger hverdagen. Blir disse planene realisert? Hvor lenge kan de bli boende? Hva med vedlikehold, er det verdt å bruke penger på det? Opplever å ikke få konkrete svar fra kommune/fylkeskommunen. Hva hvis de vil selge? Ingen vil kjøpe en eiendom omfattet av slike planer. Konklusjon Protesterer mot planen for sykkelvei som innbefatter deres eiendom og medfører riving av hus og hjem, og rasing av deres eiendom/hage.	8. Planbeskrivelsen er supplert med betraktninger om prosjektets klimagassutslipp i kap. 7.14. Å legge til rette for at flere kan velge sykkel fremfor bil som transportmiddel, vil føre til mindre forurensning og utslipp av klimagasser. I et langsiktig perspektiv forventes tiltaket å gi positiv miljøeffekt knyttet til fortetting og valg av reisemiddel. 9. Forslagsstiller har forståelse for at dette er utfordrende for nærmiljøet. Planprosessen har også tatt lengre tid enn det som er ønskelig, noe som kan bidra til forfall av eiendommer i påvente av avklaring. 10. Forslagstiller har forståelse for usikkerheten tilknyttet en plan som krever rivning av deres bolig, og at dette tærer på helsen. Planprosessen har også tatt lengre tid enn det som er ønskelig. Dersom grunneier ønsker det, kan eiendommen innløses så snart planen er vedtatt.			X
24	Storetveitveien 21 Gnr. 13, bnr. 212 Dato 10.10.22 Doknr 41	1. Forstår det slik at deres eiendom er tenkt brukt til næringsformål (sentrumsformål) og som midlertidig anleggsområde, og opplever at dette ikke er gode nok samfunnsmessige grunner til å ekspropriere deres eiendom.	1. Eiendommene er i gjeldende plan regulert til sentrumsformål (områdeplan for sentrale deler av Wergeland). Dette kan være både bolig og næring. Gjennomføring av dette blir i prinsippet ikke gjort før grunneiere ønsker det, så fremt det ikke er spesielle samfunnsmessige forhold som utløser ekspropriasjon. I sykkelplanen er deler av eiendommen vist som «midlertidig bygge- og anleggsområde». Når tiltaket skal gjennomføres vil det bli vurdert i hvilken grad			

		2. Foreslår å bruke området rett ved rundkjøringen ved Tveitevannet som midlertidig anleggsområde. 3. Mener at det vil være mulig å bygge gs-anlegget uten å berøre deres hus, noe de opplevde å få støtte for, fra Bergen kommunes og Vestland fylkeskommunes representanter ved kontordagen på Storetveit skole 20.09.22.	det er behov for arealet. Etter offentlig ettersyn er midlertidig anleggsområde justert til å ikke inkludere bebyggelsen på eiendommen. 2. Tas ikke til følge. Det vil være behov for midlertidig bygge- og anleggsområde langs hele sykkelvegstrekingen for å kunne etablere tiltaket. 3. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er midlertidig anleggsområde justert til å ikke inkludere bebyggelsen på eiendommen. Planforslaget viser at fortauet går inn på eiendommen i nordøstre hjørne. Dette utgjør ca. 20 m2. I forbindelse med detaljprosjekteringen, vil endelig ervervsbehov avklares. Det vil være mulig å etablere samferdselsanlegget uten å rive bebyggelsen. På plankartet vises bygningen som «forutsettes fjernet» for å være i tråd med vedtatt områderegulering.	X		
25	Nyhaugen AS (Pågående tilgrensende reguleringsplan, Plan-ID 65230000) Dato 11.10.22 Doknr 47	1. «Plan-ID 65230000 Nyhaugveien» nærmer seg 2. gangsbehandling. Planarbeidet opplever positive tilbakemelding fra Byplanavdelingen, Byarkitekten og Byantikvaren. 2. De to planarbeidene er tett knyttet til hverandre, og krever tett samordning fremover. Det forventes at «Sykkelanleggsplanen» finner et godt grensesnitt mot «Nyhaugveiplanen». 3. «Nyhaugveiplanen» er av Plan- og bygningsetaten/ Byplanavdelingen anvist å ta med gang- og sykkelanlegget langs Storetveitveien i sitt planarbeid. Ønsker at «Nyhaugveiplanen» og «sykkelanleggsplanen» skal gjennomføres mest mulig samtidig. Dette vil gi være det beste for begge tiltakene, samt for nærområdet med tanke på redusert total anleggsperiode. 4. Fremdriften for «sykkelanleggsplanen» har vært lang og uforutsigbar for «Nyhaugveiplanen». Planmaterieell til 2. gangsbehandling er planlagt til høsten 2022. Det oppleves sannsynlig at denne planen er klar til gjennomføring før sykkelveiplanen. Nyhaugen AS har et sterkt ønske om rask utbygging etter vedtatt plan, og ber om at det legges til rette for at planen kan gjennomføres	1.-3. Tas til orientering 4. Bestemmelser åpner for at det kan etableres tiltak innenfor midlertidig anleggsområde med forutsetning om at infrastrukturiltakene langs fylkesvegen opparbeides i nødvendig utstrekning, samtidig. Se bestemmelsenes punkt 5.1.2.			

		uavhengig av sykkelveiplanen. Ber om at dette sikres gjennom sykkelanleggsplanens bestemmelser og arealformål			
		5. Det tas opp flere forhold ved Nyhaugveiplanen som ønskes ivarettatt/videreført i plan for sykkelanlegget. Ber om et tett samarbeid fremover.	5. Det er avholdt flere møter for å avklare grensesnitt mellom planene.		
26	Storetveitveien 27 Gnr. 13, bnr. 97 Dato 11.10.22 Dok nr 50, 52 og 55.	1. Bolighuset på eiendommen er regulert revet i planforslaget. Dette oppleves som dypt urettferdig og uforståelig. 2. Sammenligner sykkelplanene forbi eiendommen med det som er bygget langs Nesttunveien. Dette har smalere tverrsnitt, og det settes spørsmålsteget ved hvorfor denne bredden ikke er bra nok for Storetveitveien også. 3. Opplever at planarbeidet omtaler huset deres som å ha «middels høy verdi» som kulturminne, mens det tidligere hadde «høy verdi». 4. Opplever at kommunen/fylkeskommunen kun er opptatt av å få penger fra Miljøløftet. 5. Har tidligere tatt til orde for at huset må kunne demonteres og flyttes lengre inn på eiendommen. Dette har de ikke opplevd å få gehør for.	1. Forslagsstiller har forståelse for dette. Det er et nasjonalt mål å få flere til å bruke sykkel som transportmiddel. Bergen kommunes sykkelstrategi ble vedtatt i 2020, og denne strekningen er definert som en prioritert del av sykkelnettet. Tverrsnittet på strekningen må utvides for å sikre et godt og trygt gang- og sykkeltilbud. Dette medfører dessverre at flere hus må rives. Se også felles tilbakemelding (2) i innledning. 2. Planområdet har stor høydeforskjell, som øker fartsforskjellen mellom gående og syklende, og mellom syklende i ulike retninger. Dette gir behov for bredder som gir oversikt og trygghet. 3. Verdivurderingen er gjort i henhold til Håndbok V712, veileder for konsekvensanalyser utarbeidet av Statens vegvesen. Den angir kriterier for verdivurdering og brukes over hele landet. Enkeltojekter, blant annet Storetveitveien 27, er vurdert til stor verdi. Vurderingen i planforslagets KU baserer seg på kulturmiljøet som helhet. Det er vurdert at tiltaket vil ha begrenset innvirkning på kulturmiljøet som helhet. 4. Prosjektet er en viktig lenke i gang- og sykkelnettet og forventes å gi god effekt i arbeidet mot nullvekstmålet og økte gang- og sykkelandeler. Finansiering av utbyggingen er viktig for å sikre realisering, men er ikke drivkraften i arbeidet. 5. Flytting av huset har ikke vært detaljvurdert i arbeidet. Det er gjort vurderinger av mulighet for adkomst til eiendommen i ny situasjon. Det har ikke vært mulig å finne en alternativ avkjørsel eller adkomstveg som både er gjennomførbar og trafikksikker.		

		6. Tar opp mange forhold som oppleves som negative med utviklingen på Wergeland/Mindemyren, og knyttet til fortetting generelt. 7. Trekker frem store emosjonelle/psykiske konsekvenser av den lange planprosessen, og det å bli frarøvet et hjem man har lagt sin sjel i og bygget opp over lang tid. Og setter spørsmålstegn ved om kommunen/det offentlige er i stand til å erstatte dette på en måte som vil oppleves som en reell kompensasjon. Mener prosessen de er blitt utsatt for er urimelig, og trekker frem at det har gitt dem en stor psykososial belastning, og ber om at dette kompenseres for. Ingen burde bli utsatt for en slik kafka-prosess. 8. Mener det ikke finnes noen miljøverdi i de overdimensjonerte sykkelveiplanene. 9. Opplever at begrepet «trygghet» misbrukes, ved at brede sykkelstier fremmes for at det skal bli «trygt nok» å sykle. Hadde man ønsket at det skulle være sikkert å sykle, så hadde man satt ned farten for bilene for lenge siden. 10. Ekstra brede sykkelveier gjør at syklistene sykler raskere, og slik sett blir det mindre sikkert for andre, for eksempel barn. Syklistene som ønsker å sykle raskt, bør sykle i vegbanen.	6. Prosjektet omhandler gang- og sykkelanlegg og det skal ikke oppføres bygg i denne planen. 7. Forslagsstiller har forståelse for usikkerheten tilknyttet en plan som krever rivning av deres bolig, og at dette tærer på helsen. Planprosessen har også tatt lengre tid enn det som er ønskelig. Dersom grunneier ønsker det, kan eiendommen innløses så snart planen er vedtatt. 8. Forslagsstiller er uenig i at sykkelanlegget er overdimensjonert, se svar på neste punkt. I et langsiktig perspektiv forventes tiltaket å gi positiv miljøeffekt knyttet til fortetting og valg av reisemiddel. 9.-10. Forslagsstiller er enig i at hastighet på syklistene kan være en utfordring. Tilstrekkelig bredde på sykkelveien er likevel et viktig tiltak for å sikre at trafikantene trygt kan ferdes i ulike hastigheter. Planområdet har stor høydeforskjell, som øker fartsforskjellen mellom gående og syklende, og mellom syklende i ulike retninger. Dette gir behov for bredder som gir oversikt og trygghet. Fartsnivå er viktig for sikkerheten, men svært mange trygghetssøkende syklistene vil ikke bruke kjørebane uavhengig av fartsgrense. Studier viser at fysisk adskillelse mellom kjøreveg og sykkelanlegg, er klart foretrukket av trygghetssøkende syklistene. Formingsveilederen som følger planforslaget, omtaler flere grep som skal bidra til å redusere hastigheten på syklistene, særlig inn mot lokalsenteret på Wergeland, der de gående skal ha høyeste prioritet.			
27	Eikeveien 8 Gnr. 15, bnr. 183 og 184 Dok. nr. 72	1. Har siden 2006 opplevd at eiendommen deres har vært under et kontinuerlig press fra både offentlige planleggere og private utbyggere. Dette har vært en stor belastning, og de opplever at kommunen prioriterer utbyggere fremfor innbyggere. Lurer på hvor helsekostnadene for denne type belastning på innbyggerne er innregnet. 2. De har inngått avtale med Bonava for overtakelse	1. Forslagsstiller har forståelse for at det er krevende å bo i et område som står foran store forandringer. Bebyggelsen på eiendommen ligger i sin helhet utenfor plangrensen. 2. Sørøstre hjørne inngår i planen (ca. 20 kvm), men			

		av eiendommen, men de skal bo der i alle fall til 2026. De protesterer mot alle former for inngrep i eiendommen deres før denne tid. 3. Opplever endringen som skjer på Wergeland nå som negativ for Norge som merkevare. Total endring av bygningsmiljø med gamle trehus som erstattes av moderne betongbygg. Dette trekker internasjonalt ned for turister som er på busstur for å se blant annet stavkirken på Fantoft. 4. Trekker frem at de må ha adkomst til eiendommen sin, både for seg selv og for utrykningskjøretøy, så lenge de bor der. 5. De er bekymret for farten på syklistene og de utfordringer det vi gi. Her er mange avkjørsler og gangveger. anbefaler fartsgrense for syklistene. 6. Setter spørsmålstegn ved hvorfor ikke arealet ved Rema-butikken er del av planarbeidet, og kan bidra i jakten på bedre forhold for busser og holdeplasser. 7. Kommunale dokumenter er fulle av ambisjoner for bærekraft og grønne løfter. Men utviklingen på Wergeland går i en helt annen retning, og oppleves ikke å være i tråd med overordnede målsetninger.	er ikke direkte berørt av gang- og sykkelanlegget. Eiendommen er mest berørt av Bymiljøetaten sin gjennomføring av de nye allmenningene som er regulert gjennom vedtatt områderegulering. Det er ikke planlagt inngrep i eiendommen før 2026/2027. 3. Tas til orientering. Forslagsstiller vil ikke oppføre nye bygninger. 4. Adkomst til eiendommer ivaretas under anleggsarbeidet. 5. Planområdet har stor høydeforskjell, som øker fartsforskjellen mellom gående og syklende, og mellom syklende i ulike retninger. Dette gir behov for bredder som gir oversikt og trygghet. 6. Deler av arealet ved Rema er inkludert i planarbeidet, og er delvis benyttet til holdeplass for buss. Her er utfordringer knyttet til eksisterende konstruksjoner som bybanetunnel og parkeringsgarasje som legger restriksjoner på hvordan vegen kan ledes forbi. 7. Wergeland er et transformasjonsområde. Bybanen har gitt området god tilgjengelighet, og gjennom kommuneplanens arealdel er dette et sted som skal fortettes slik at vi får en mer klimavennlig by. Fremtidens Wergeland vil få vesentlig flere boliger vest og sør for Storetveitveien/Minde Allé. Det er planlagt to store allmenninger som strekker seg mot bybanestoppet på Wergeland, og det er forventet vesentlig økt gangtrafikk herfra og til/fra bybanestoppet.			
28	Sameiet Wergelandsåsen 2 A-N Gnr. 13, bnr. 383 Dato 04.10.22 Dok nr 24	1. Sameiet er positiv til ny gang- og sykkelveg langs Storetveitveien, men mest på grunn av at dette vil føre til krav om ny støyskjerm langs eiendommen. 2. Dersom/når ny støyskjerm blir satt opp, er det ønskelig at den ikke kommer lengre inn mot bygningene enn eksisterende støyskjerm. Dette med bakgrunn i at arealet innenfor er viktig for parkering og tilkomst til sameiet. Dersom ny støyskjerm kommer nærmere bygningene, vil det ikke være mulig å etablere el-bil lading langs støyskjermen.	1. Tas til orientering 2. Tas ikke til følge. Skjermen vil komme nærmere bebyggelsen og parkeringsløsningen må justeres. Sameiet risikerer å miste 0-3 parkeringsplasser. Tiltaket går i liten grad ut over veieiers eiendom. Sameiets parkeringsareal går i dag delvis inn på Vestland fylkeskommunes eiendom.			

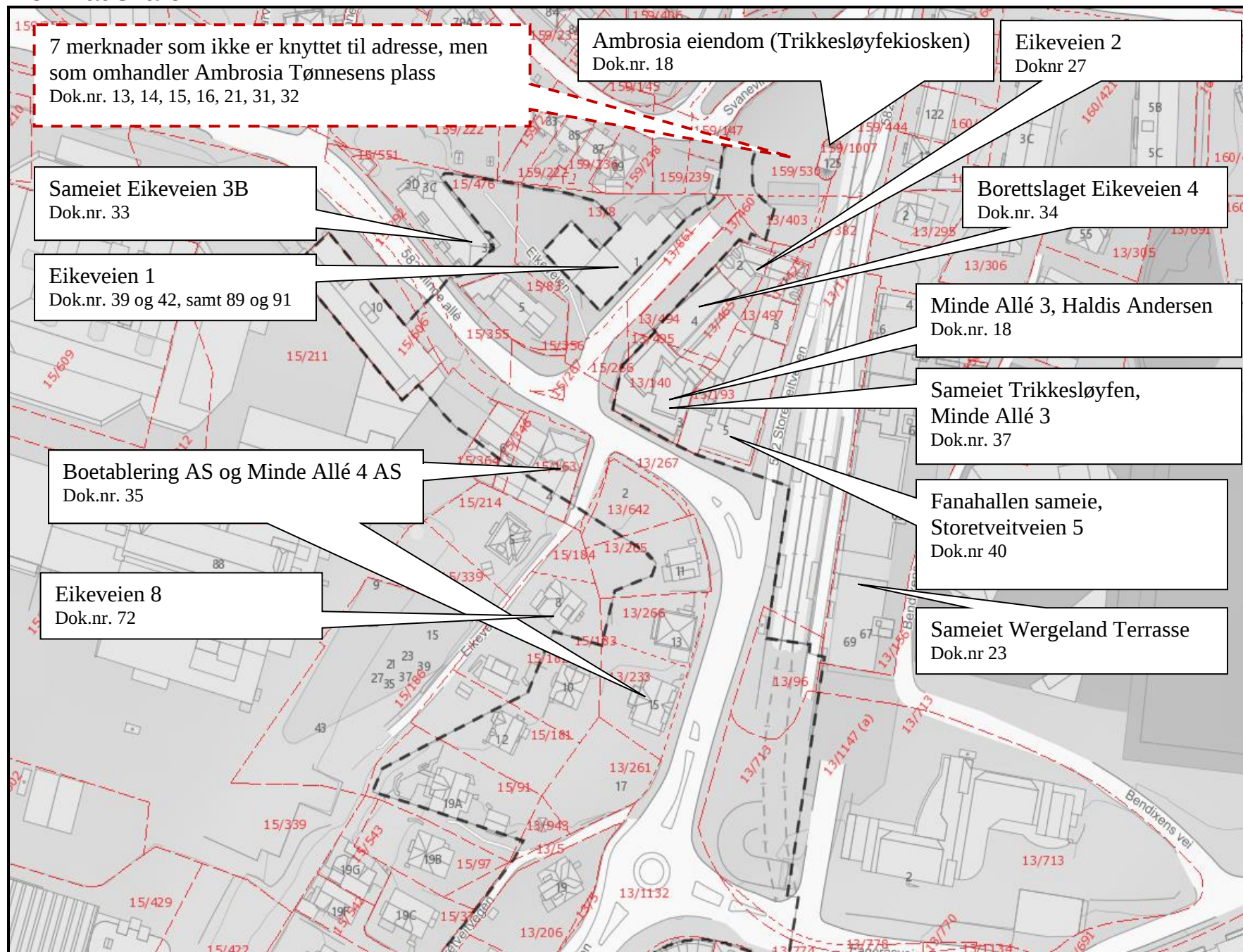
Merknader til begrenset høring, Eikeveien

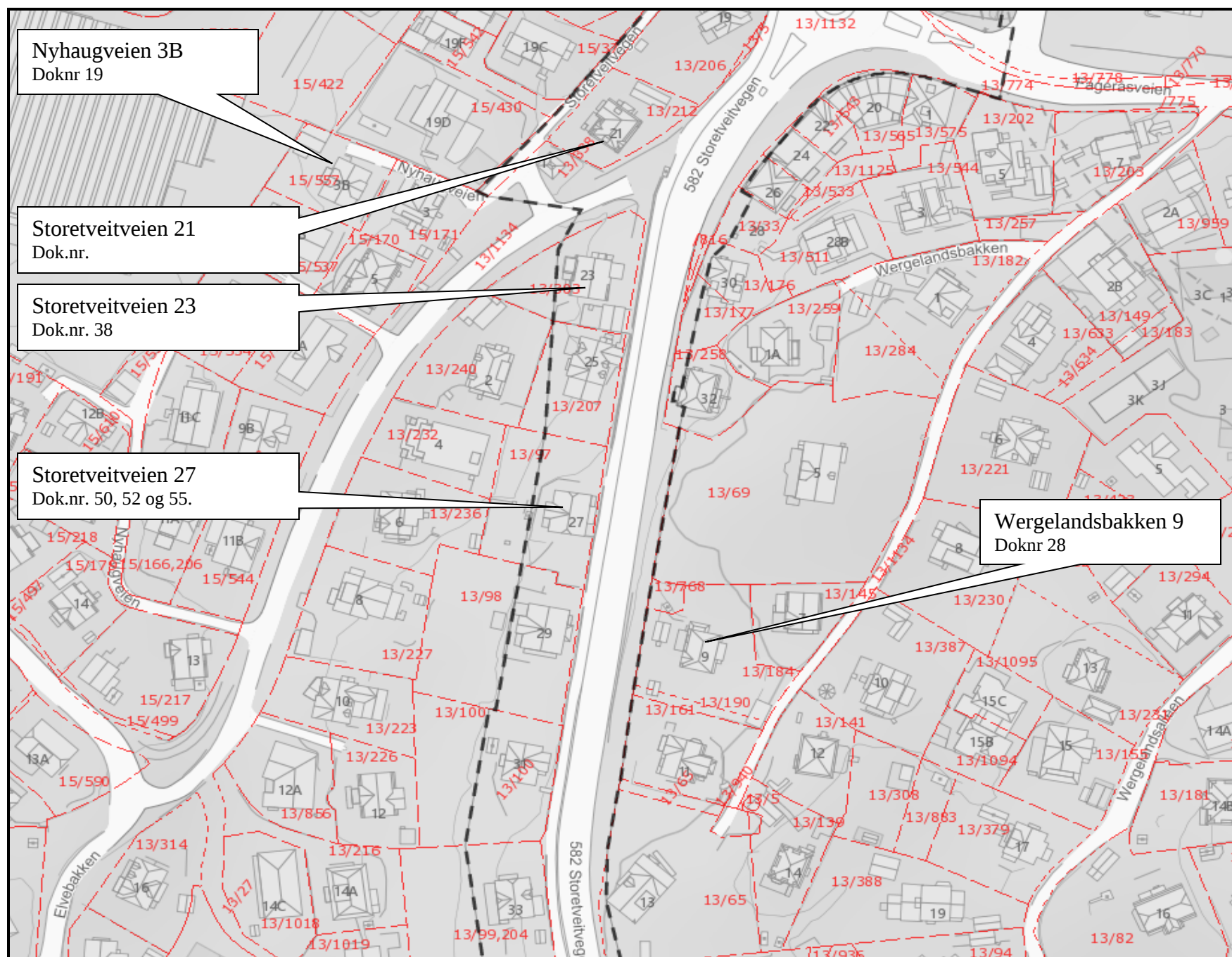
1	Eikeveien 1, v/ arkitektgruppen Cubus Dato: 23.04.2024 Doknr. 91	1. Å flytte trafikk fra østsiden av Fanahallkvartalet til Eikeveien gir lite gevinst med hensyn til bedre byliv. Trikkesløypemarken deles fra Eikeveien med en trafikkert veg. 2. Uavklart hvor syklistene og elsparkesykler skal bevege seg mellom målpunktene i området. Utvidet fortau på østsiden av Fanahallkvartalet er vist som en kronglete sti og ikke en bred, rettlinjet passasje. 3. Nye trerekker i fortausarealet i Eikeveien vil bidra til å svekke fremkommelighet og øke uoversiktligheten i gaten 4. Legger til grunn at avkjørselsplass ved sørenden av bygget dekker tilkomst til parkering, BFS1 og varelevering i Eikeveien 1. 5. Hvordan kanaliseres sykkeltrafikken mellom Minde allé/Storetveitvegen og Inndalsveien? En kronglete passasje på østsiden av Fanahallkvartalet og en rotete og uoversiktlig «shared space» i Eikeveien. 6. Trerekken vil snevre inn det som i dag er et ganske bredt fortau, vanskeliggjøre en hyppig brukt kundeparkering og føre til at sykler i begge retninger beveger seg helt uforutsigbart på fortau eller i vegbanen. 7. Avkjørslene til parkeringsplasser i øst og vest kommer tett på det opphøyde gangfeltet. Krav om oversiktighet må trumfe behov for å lage en visuell/estetisk forbindelse mellom Trikkesløypemarken og Meieritomten. 8. Det ville her vært mer hensiktsmessig at man la til rette for kombinert formål fortau/veg i avkjørselen,	1. Se felles tilbakemelding (1) i innledningen. 2. Koblingen mellom Minde allé og Inndalsveien for syklistene fra vest, er fortsatt planlagt via Eikeveien. Fortauet er utvidet og koblet sammen med parkområdet. Syklistene må ferdes på de gåendes premisser på fortauet, eller i kjørebanelen mot nord. Til og fra bybanestoppet kan alle koblingene som finnes i dag, fortsatt benyttes. Utvidet fortau på østsiden av Fanahallkvartalet inngår ikke i planområdet. Det er illustrert en mulig løsning som sikrer universell utforming langs denne aksene, i O-tegningen. Løsningen bearbeides og detaljeres i en senere fase. En del syklistene fra øst og sør er forventet å bruke traséene parallelt med bybanen. 3. Trær i fast dekke i Eikeveien vil påvirke fri bredde og kan gå utover fremkommelighet for myke trafikanter. De er likevel et viktig element i gatetverrsnittet, og vil bidra til å avgrense vareleveringslommen fra gangarealet. 4. Denne oppfattelsen stemmer. 5. Koblinger til ny sykkelveg i Minde allé/Storetveitvegen er lagt i tydelige punkt, kombinert med gangfelt for gående. Hovedaksen forventes å fortsatt gå i Eikeveien. Se også svar på punkt 2. 6. Dagens fortau er ca. 2m bredt. Nytt fortau blir 3,5m, med trær i enkelte punkt som reduserer fri bredde. Myke trafikanter kan også benytte lommen for varelevering (bredde 2,75m) når den ikke brukes til varelevering. Syklistene vil kunne bruke fortauet i begge retninger og kjørevegen mot nord. På fortauet må de ferdes på de gåendes premisser. Det er skiltet parkering forbudt langs fortauet i dag. Det vil ikke åpnes for parkering her i ny situasjon. 7. Trafikksikkerhet og forhold for myke trafikanter har vært en viktig del av føringene for utarbeidelse av løsningen. Det estetiske elementet skal bidra til en god reiseopplevelse. 8. Tas ikke til følge. Fortauet skal være gjennomgående i gaten, med mulighet for å krysse			
---	---	--	--	--	--	--

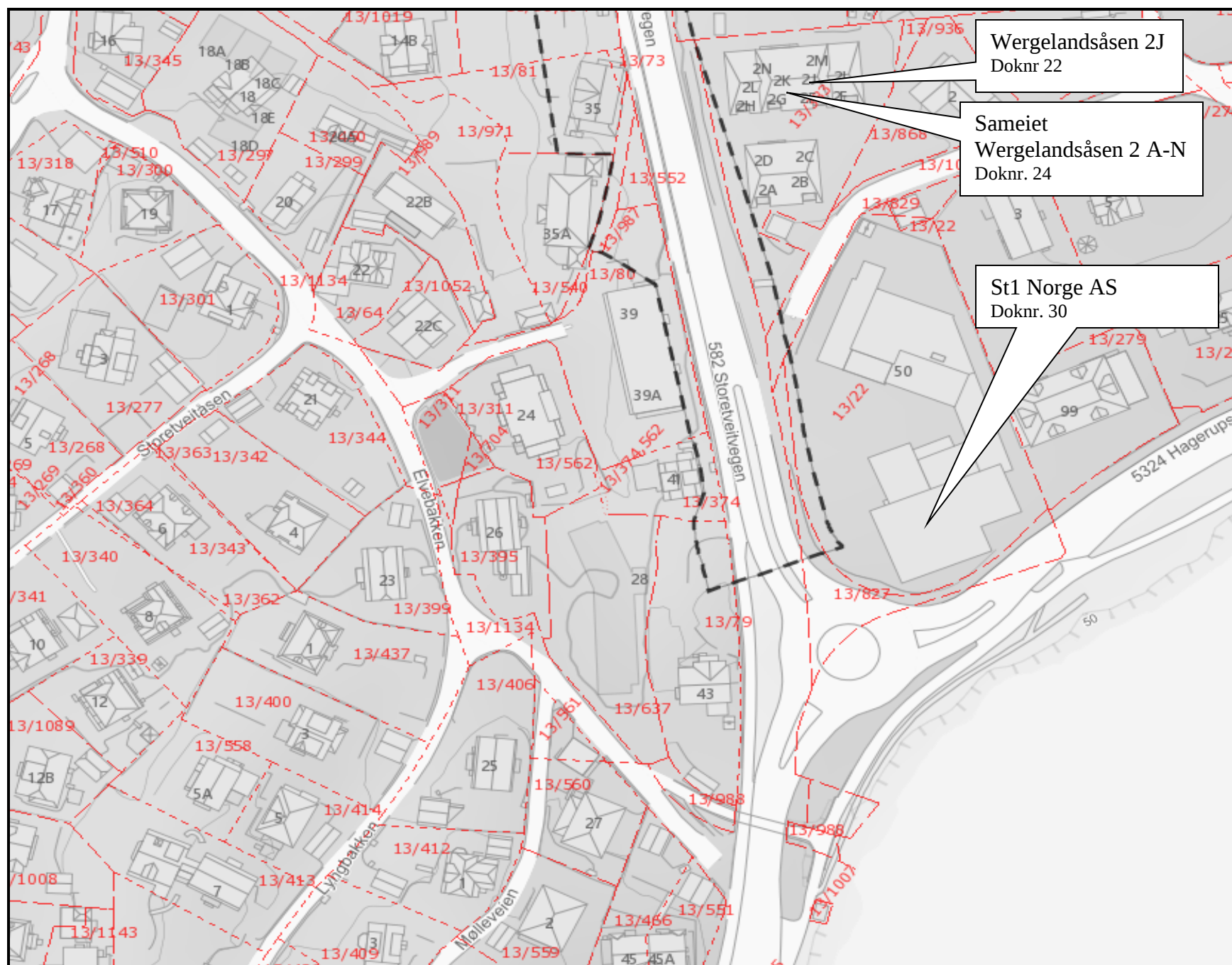
		og knyttet bestemmelser til utformingen av løsningen. 9. Stille spørsmål ved hvordan renovasjon er tenkt løst i ny situasjon. 10. Ber om at det åpnes for kundeparkering i vareleveringslomme o_SKF1. At lommen beskrives som en slags alternativ gang/sykkelvei skaper en unødvendig uklarhet og usikkerhet. 11. Ber om at trerekken på vestsiden av Eikeveien fjernes fra illustrasjonsplanen. 12. Ber om at parkeringsplasser i nord, samt trappesnarveg, opprettholdes.	inn mot eiendommene. Kjørende skal ha vikeplikt for gående i dette punktet. 9. Det foreslås ikke endringer i dagens renovasjonshåndtering. 10. Tas ikke til følge. Vareleveringslommen er planlagt som en forlengelse av fortausarealet, tilsvarende som løsningene i Kaigaten og Nesttun sentrum, med lav eller ingen høydeforskjell og avvikende dekketype. Trærne står mellom lomme og gangareal og forhindrer kjøring på gangarealet. Ved å åpne for parkering i tillegg til varelevering, er det langt større sannsynlighet for at det står bil(er) i lommen, enn dersom det kun åpnes for varelevering. 11. Tas ikke til følge. Trærne fyller en viktig funksjon som avgrensning mellom lomme og gangareal, i tillegg til å være et viktig element i gateløpet. 12. Tas til følge. Parkeringsplassene er vist opprettholdt i planforslaget. Arealformålet er endret til <i>parkeringsplasser (SPP)</i> for å tydeliggjøre dette.	X		
2	Eikeveien 1 v/Harris advokatfirma Dato 23.04.2024 Doknr. 89	1. Dagens fortausløsning langs Eikeveien 1 bør opprettholdes siden det ikke lenger etableres separat sykkeltilbud i Eikeveien 2. Det er betydelig ulempe for næringsvirksomheten at parkeringsplassene på nordsiden av bygget bortfaller. Ber om at formål <i>samferdselsanlegg og tekn. infrastruktur</i> og <i>fortau</i> fjernes fra planforslaget. 3. Betydelig ulempe at renovasjonsløsning nord-øst for Eikeveien 1, bortfaller 4. Presiserer at det er viktig at eksisterende gangsti i trapp på nordøstlig hjørnet av bygget ivaretas. 5. Det må være parkerings- og stoppmuligheter på gateplanet langs Eikeveien som i dag. Dette begrunnes med kunder som henter tungt utstyr og/eller råstoff hos Vestbrygg.	1. Tas ikke til følge. Forslagsstiller er av motsatt oppfatning og mener det er helt nødvendig å utvide fortauet når syklistene ikke lenger har eget tilbud i Eikeveien. Løsningen legger i stor grad opp til at syklist og gående skal dele areal i Eikeveien og tilstrekkelig bredde på fortauet er avgjørende for en trygg og fremkommelig løsning. 2. Tas delvis til følge. Parkeringsplassene er vist opprettholdt i planforslaget, men vil ha avkjørsel over fortauet. Arealformålet er endret til <i>parkeringsplasser (SPP)</i> for å tydeliggjøre dette. 3. Merknadsstiller viser til BIRs offentlige returpunkt for papp og papir. Dette kan benyttes av alle private husholdninger. Forslagsstiller har forståelse for at det er praktisk med en renovasjonsløsning nært hjemmet, men mener dette ikke kan være avgjørende for løsningen i gaten. 4. Tas til følge. Trappen opprettholdes og kobles til nytt fortau. 5. Delvis tatt til følge. Næringsdrivende har egne parkeringsplasser like nord for bygget, samt på baksiden. Vareleveringslommen o_SKF1 i Eikeveien skal i størst mulig grad kunne benyttes av gående og syklende langs gateløpet i Eikeveien, som en utvidelse av fortauet. Det er åpnet for	X		

		6. Mener formingsveileder og tilhørende O-tegning rettslige status bør være retningsgivende og ikke rettslig bindende. 7. Etablering av trær vil være forstyrrende og vanskeliggjøre inn- og utkjøring til varelager og renovasjonsløsning, samt vanskeliggjøre manøvrering og parkering langs bygget. 8. Mener planforslaget vil redusere trafikksikkerheten grunnet komplekst trafikkbilde, smal vegbane og utvidet fortau. 9. Vil kreve innløsning/erstatning dersom planforslaget vedtas slik det foreligger.	varelevering her for å sikre videre næringsdrift. Det er skiltet parkering forbudt langs fortauet i dag. Det vil ikke åpnes for parkering her i ny situasjon. Etter høring er det åpnet for korttidsparkering i o_SKF2. Det er vurdert at syklistene i hovedsak vil benytte vestsiden av gateløpet grunnet koblingene i begge ender. o_SKF2 forventes derfor å ha mindre sykkeltrafikk enn o_SKF1. 6. Tas til følge. Formingsveilederen er ikke gjort juridisk bindende, kun for enkeltelementer som ikke er relevant her. Dette er tydeliggjort i bestemmelsen punkt 8. 7. Tas ikke til følge. Trær er et viktig element for å skape trivelige gater. De vil også fungere som avgrensning mellom gangareal og vareleveringslomme. Nøyaktig plassering avklares i byggeplanfasen. Sporing til parkeringsplass og varelager ivaretas. Det er ikke tillatt å parkere langs bygget. 8. Smalere vegbane og utvidet fortau vil statistisk sett forbedre trafikksikkerheten. Hastigheten på kjørende går ned og myke trafikanter får trygge arealer å bevege seg på. Trafikkbildet forenkles ved å regulere trafikken i én retning og gateparkeringen fjernes. 9. Dette håndteres i grunnervervsprosessen.		X X	
--	--	---	---	--	-------------------	--

Merknadskart







Ansvarlig for utarbeidelse av mal for skjema:
Byplanavdelingen, Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune
Sist revidert: 16.10.2020