

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	BKA, MAMG, MAAI
Sist revidert	Juni 2024

Nr.	Hørings- instanser	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestem- melser	Beskriv else
Merknader til offentlig ettersyn						
1	Bane NOR 12.09 2022 Dok nr. 12	Har ingen merknader til planforslaget	Tas til orientering			
2	Statens Vegvesen 06.10 2022 Dok nr. 29	Statens vegvesen har ingen vesentlige merknader til planforslaget. Har følgende tilbakemelding: 1.Vi støtter vurderingene som ligger til grunn om at trafiksikkerhet og framkommelighet for syklist er høyt prioritert i tillegg til gående og kollektivtrafikken. 2. Det må arbeides videre med mulighet for utbyggingsavtaler for å sikre realisering av prosjektet. 3. Krav til parkeringsdekning for bil kan med fordel reduseres.	1. Tas til orientering. 2. Tatt til følge. Det er tatt inn bestemmelse om utbyggingsavtale. Dette vil følges videre opp av Bymiljøetaten og/eller Vestland fylkeskommune. 3. Parkeringskrav beskrives og ivaretas i tilstøtende plan-ID 66060000		X X	
3	BKK Nett AS 11.10 2022 Dok nr. 46	BKK har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. 1. Høyspenningskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til. Det viktigste er at det ikke planlegges bebyggelse over eller nært ved kabelgrøften slik at kabelanlegget kan utsettes for fare eller at fremtidig tilkomst til kabelanlegget hindres. Overdekningen over kabelgrøften kan heller ikke reduseres. 2. Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjoner. Nettstasjoner må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til	1. Tas til orientering. 2. Tatt til følge. 5 meter byggegrense til nettstasjon er lagt inn på plankartet.	X		

		terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. 3. Ut fra plankartet blir nettstasjon 17FK Wergeland direkte berørt av planforslaget, og kommer innenfor området med arealformål BS3. Dersom planforslaget innebærer at nettstasjonen må flyttes, må det reguleres inn plass til en ny nettstasjon. 4. Vi gjør oppmerksom på at traseer for kabelanlegg i bakken ikke må inntegnes i plankartet.	3. Tatt til følge. I revidert planforslag er nettstasjonens plassering opprettholdt. 4. Tatt til følge.	X	X	
4	Vestland fylkeskommune avd. Strategisk utvikling og digitalisering (SUD) 13.10 2022 Dok. nr. 56	<u>By- og stadutvikling</u> 1. Av omsyn til å styrke Wergeland som sentrumsområde er det viktig at videre prosjektering og detaljutforminga tek omsyn til stadens premisser, og legg vekt på å vidareutvikle desse. 2. VLFK rår frå å innføre støyskjermer som separate tiltak, men at støyforureining vert løyst primært gjennom fartsreduksjon og gode arkitektoniske løysingar. <u>Universell utforming</u> 3. Det kan vere uheldig at syklande kjem i fart nedoverbakke inn i sentrumsområde på Wergeland, i konflikt med gåande. For å sikre at det er og opplevast trygt, særleg for menneske med nedsett mobilitet, høyrse og syn, må det vurderast tiltak som bidrar til å dempe farten til syklistane. På dette punktet må det nyttast fleire tiltak på ulike nivå. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> 4. I kommuneplanens arealdel (KPA 2018) er delar av planområdet omfatta av omsynssone bevaring av kulturmiljø - H570. Dersom reguleringsplanen for Nyhaugvegen vert realisert, vert det viktig å bevare flest mogleg av husa på austsida av Storetveitvegen, slik som i alternativ 1 i planframlegget. 5. Trikkelsløyfeparken er eit heilskapleg kulturmiljø. Omsynssona bør også omfatte køyrebane og sykkelveg, slik den gjer i områdeplanen. 6. VLFK ber om at det vert sett på alternative løysingar der ein ikkje legg dobbel sykkelveg inn i parkområdet,	<u>By- og stadutvikling</u> 1. Tas til orientering. 2. Delvis tatt til følge. Støyskjermer for eksisterende bebyggelse som blir stående, videreføres også i planforslaget. Støyskjermer for bebyggelse som forutsettes fjernet, fjernes også. Det oppføres ikke ny bebyggelse av denne planen. Nye bygg må hensynta dette i egen plan. Planforslag til offentlig ettersyn viste en støyskjem på vestsiden av Storetveitvegen. Denne er nå tatt ut av plankartet. <u>Universell utforming</u> 3. Tatt til følge. Syklister er adskilt fra gående på hele strekningen for å minimere konfliktnivået. Det er innarbeidet flere fartsreduserende tiltak i planforslaget, se formingsveilederens temaside <i>Sikkerhet</i> . 4. Tatt til følge. 5. Tatt til følge. 6. Tatt til følge. Løsningen er endret fra sykkelveg med fortau, til et bredere fortau med mulighet for varelevering	X	X	X

		men avsluttar den doble sykkelvegen før den kjem inn til dette viktige byrommet. 7. VLFK vurderer at reguleringsplanen for sykkelvegen vil få store konsekvensar for dei samla kulturmiljøa innafør planområdet. Summen av dei samla nye tiltaka knytt til sykkelveg er i planen arealkrevjande. Det er viktig å sjå på meir arealbesparande løysingar med innsnevring av sykkelveg og innsnevring av vegbanen. Ei utviding av fortau bør òg vurderast fleire stader i planen. <u>Samferdsel</u> 8. I planforslaget ligg gode løysingar for dei som går og sykklar. Det er lagt opp til fortau langs begge sider av vegen. Det er positivt at både sykkelveg og fortau går bak haldeplass for buss. Wergeland har ein viktig bytepunktfunksjon for dei som reiser med buss og bane. Dei bussane som har endestopp på Wergeland må snu i rundkøyringa til Fageråsveien for å starte ruta i nordgåande retning. Difor er det positivt og viktig for eit effektivt kollektivtilbodet at rundkøyringa i høyringsforslaget er utvida til ein diameter på 28. Kollektivknutepunktet på Wergeland har ein viktig funksjon når det naudsynt å køyre buss for bane. Fylkeskommunen/ Skyss har tidlegare signalisert eit behov for to samstundes leddbussar i kvar retning. Vi registrerer at dette ikkje er teke til følge, og foreslått løysing er eit kompromiss mellom innmeldt arealbehov og prosjektet sine føringar.	(kombinert formål). 7. Delvis tatt til følge. Fortauet i Eikeveien er utvidet. Det er også gjort justeringar på utforming av fortaus- og sykkelareal gjennom Wergeland lokalsenter. Det er sett på flere alternativer for å flytte busslommen i sørgående retning, men det er ikke funnet andre egnede plasseringer. Kjørebanebredden er valgt på bakgrunn av vegens viktige funksjon som kollektivtrasé. Innsnevring av sykkelveg vil ha liten betydning for konsekvensene for kulturmiljø, og er uheldig for trafikksikkerheten. Se utfyllende informasjon i planbeskrivelsen. <u>Samferdsel</u> 8. Tas til orientering	X	X	X
5	Statsforvalteren i Vestland 17.10 2022 Dok. nr. 59	1. Statsforvalteren stiller seg positiv til tiltak som bedrer forholdene for syklistar og gåande. 2. Når det gjelder valg av standard for syklistar, vil sykkelvei være å foretrekke fremfor sykkelfelt, særlig på strekninger med bratte bakker. 3. I området rundt bybanestoppet og senteret Wergeland bør det imidlertid vurderes sambruksfelt for alle trafikantar, dvs. også omfatte biltrafikk (et utvidet alternativ 4). Myke trafikantar bør i slike spesielle	1. Tas til orientering 2. Tas til orientering 3. Ikke tatt til følge. Sambruksområde anbefales ikke brukt ved trafikkmengder på over 4000 ÅDT, jf. Trafikksikkerhetsboken TØI 2021. Her er trafikkmengden ca. 12.000 i dag.			

		områder likestilles med biltrafikk. 4. Det er naturlig å se investering i nødvendig infrastruktur for myke trafikanter i sammenheng med videre boligutbygging i området og derfor en form for kostnadsdeling.	4. Tatt til følge. Reguleringsbestemmelse 2.5 omhandler utbyggingsavtaler.		X	
6	Bymiljøetaten 21.10 2022 Dok nr. 61	BME viser til at et av målene med planen er å videreføre intensjonene i områdereguleringsplanen for Wergeland. 1. BME oppfatter at det tidlig ble lagt premisser for dette planarbeidet som vanskelig lar seg forene med Wergelandplanens intensjoner. Dette gjelder bussholdeplasser i stedet for kantstopp, utvidet rundkjøring og reguleringsplass for buss tett på sentrumsområdet. Resultatet er en 26,5 meter bred trafikk korridor sentralt på Wergeland. BME vil på det sterkeste anbefale at videre planarbeid vurderer disse løsningene på nytt. 2. Fra et trafikkfaglig ståsted er BME enige i at sykkelveg er en attraktiv løsning for trygghetssøkende syklist. Et premiss for en sykkelveg med fortau-løsning i dette sentrumsområdet må være at løsningen tilpasses omgivelsene – fremfor at omgivelsene skal tilpasses prinsipp-løsningen. 3. Selv om krysningspunkt ikke reguleres i en reguleringsplan, er det viktig å ha en plan for hvor krysningspunktene skal legges. Videre planarbeid må vise krysningspunktene med illustrasjonsplan og illustrative snitt. 4. Planforslaget regulerer for sykkelveg med fortau i Eikevegen og legger også opp til at denne løsningen videreføres gjennom Trikkeløypen. Med tanke på fremkommelighet for syklist er dette en god løsning, men løsningen er utfordrende med hensyn til parken og ev. kulturminne. BME mener at planområdet må utvides til å omfatte hele parken, og Storetveitvegen/Inndalsvegen fram til Nikolaysens veg, slik at planarbeidet kan redegjøre for hvordan sykkel-forbindelsen kan løses på en måte som både	1. Planbeskrivelsen er supplert med en redegjørelse av gatetverrsnittet sammenlignet med områdereguleringen. Tverrsnittet på kjørevegen og busstoppene er likt som i områdereguleringen. Det er ikke gjort endringer i tverrsnittet på kjørevegen siden offentlig ettersyn. Det totale gatetverrsnittet er bredere for å sikre gjennomgående tilbud for syklende, samt bedre tilrettelegging for kollektivreisende og areal til grønnstruktur. 2. Tatt til følge. Utforming av sykkelveg, fortau, gatetun og torg er justert siden offentlig ettersyn. Formingsveileder med tilhørende O-tegninger omtaler den stedstilpassede løsningen i detalj. 3. Tatt til følge. Planforslaget er supplert med formingsveileder, O-tegninger og illustrasjonsplan. 4. Delvis tatt til følge. Prosjektet har hatt dialog med BME angående løsningen og ev. videreføring. I revidert planforslag, er sykkelveg i Eikeveien tatt ut og erstattet med et bredere fortau, delvis kombinert med tilrettelegging for vareleveranser for næring i nærheten. En utvidelse av planområdet mot Nicolaysens veg ligger utenfor planens formål og mandat. Det blir derfor ikke tatt til følge.	X X X	X X X	X X X (vedlegg)

	ivaretar syklistere, parkbrukere og ev. kulturminneinteresser. 5. Strekingen mellom Wergeland og Hagerups vei er et område som i stor grad består av villabebyggelse med frodige hager. De private hagene i området har derfor stor verdi for naturmangfold ettersom hagene sikrer forbindelseslinjer mellom områder og grønne lunger i et ellers svært bebygd område. BME ber derfor om at det ses på løsninger med sikte på å redusere inngrepet i grønnstrukturen. 6. Det bør utarbeides en formingsveileder for gateprosjektet, som gjøres retningsgivende i planbestemmelsene. Veilederen skal gi en oversikt over hva som er viktig å vektlegge med hensyn til landskap, arkitektur og kulturmiljø. Den bør sikre ivaretagelse av stedets kvaliteter og sikre stedstilpasning og god kvalitet i materialbruk og møblering. 7. Områdene o_SGT3 og o_SGT4 utgjør enden av en kommunal veg, og fungerer i dag som snuhammer. Det er krav om at offentlige veger skal avsluttes med enten snuhammer eller snusløyfe. BME anmoder om at plankartet endres, slik at snuhammer for kommunal veg tegnes inn, og trygt areal for gående sikres. 8. Eikeveien er i dag en kommunal veg, som ender som blindveg. I planforslaget foreslås omlegging av nordgående trafikk i fylkesveg 582 Storetveitvegen/ Inndalsveien, slik at denne går gjennom Eikevegen. BME forutsetter at kommunal del av Eikeveien vil gis fylkeskommunalt eierskap. 9. Bymiljøetaten vurderer at privat del av Eikeveien, f_SV, er en avkjørsel fra o_SKV3. Vi mener at sykkelveg og fortau bør reguleres med gjennomgående formål over avkjørselen, slik at det er sikret en utforming der kjørende skal vike for gående og syklende. Tilkomst sikres gjennom ved å vise avkjørselspil i plankartet. 10. BME ber om at plankartet suppleres med å målsette	5. Ikke tatt til følge. Planforslaget medfører ikke større inngrep i grønnstrukturen enn det som er nødvendig for å kunne realisere sykkelveg og fortau. Det vises også til pågående planarbeid Nyhaugveien (plan-ID: 65230000). I revidert planforslag er det lagt til arealer for grønnstruktur hovedsakelig sentralt på Wergeland. 6. Tatt til følge. Formingsveileder er utarbeidet, og følger planen som vedlegg. Formingsveileder og tilhørende O-tegninger, er angitt som retningsgivende i bestemmelsene. 7. Tatt til følge. Planen for Nyhaugveien (plan-ID 65230000) inkluderer snuhammer i sitt plankart. Sykkelp planen er tilpasset dette. 8. Vegen reguleres til offentlig veg. Reguleringsplanen tar ikke stilling til hvem som skal eie vegen. 9. Tatt til følge. Løsningen i Eikeveien er endret siden offentlig ettersyn. Sykkelvegen er tatt ut og erstattet med et bredere fortau, delvis kombinert med varelevering. f_SV er tatt ut av planforslaget og erstattet med avkjørselspil. 10. Tatt til følge.	X	X	
				X	X (Vedlegg)
			X		
			X		
			X		

		bredder på offentlige samferdselsareal. 11. Bymiljøetaten ønsker plangrensen utvidet ved gnr/bnr. 15/163 for å sikre ekspropriasjonsgrunnlag. 12. BME har videre innspill til endringer og presiseringer i bestemmelsene. Disse gjengis ikke i sin helhet her. 13. BME stiller spørsmål ved om det er satt av tilstrekkelig areal til midlertidig rigg- og anleggsområde.	11. Tatt til følge. 12. Delvis tatt til følge. 13. Behov for rigg- og anleggsområde er vurdert å være tilstrekkelig.	X	X X	
7	Bergen Brannvesen 29.09 2022 Dok. nr. 64	1. Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. 2. Tilkomst for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet. 3. Eventuelle veier og oppstillingsplasser over betongdekke eller parkeringsgarasje, må merkes tydelig for maks belastning.	1. Tatt til følge. Planen legger ikke opp til endring i antall personekvivalenter, og utløser heller ikke behov for sprinkleranlegg eller nye slokkevannsuttak. 2. Tatt til følge. Planforslaget medfører ikke forringelse av tilkomst for brannvesenet. 3. Tatt til følge. Planforslaget inneholder ikke veg/oppstillingsplass over betongdekke.			
8	Byantikvaren 11.10 2022 Dok. nr. 67	1. Byantikvaren er ikke negativ til at det blir etablert nye sykkeltraseer i Bergen. Men mener likevel det er utfordrende der dette får store negative konsekvenser for kulturmiljøene i Bergen kommune. Planen legger opp til å rive mist 10 bygninger, flere med høy verneverdi i hensynssone H570 Wergelandsåsen - Storetveitåsen i KPA2018. 2. Byantikvaren viser til Kulturminnegrnlag for Storetveitvegen fra Brennhagen til Wergeland 2014, føringer gitt i KPA2018 og Kulturminnestrategien 2019-2023. De viser også til nasjonale føringer med Nye mål i kulturpolitikken 2020. Byantikvaren kan ikke se at Kulturminnestrategien sine vedtatte mål er drøftet og vurdert eller hvordan §35.5 i KPA er ivaretatt og sikret i planarbeidet. 3. Det vises i planarbeidet til at bygningene langs Storetveitvegen er foreslått revet i reguleringsplan for Årstad, Gnr. 13 bnr. 81 m.fl. Nyhaugvegen. Byantikvaren minner om at denne planen ikke er	1. Forslagstiller ser at dette er et dilemma. Både sykkelveger, gangtilbud og bevaring av kulturmiljø er ønskelige formål. Det er ikke mulig å etablere sykkelveg og fortau på strekningen og samtidig opprettholde behov for kjørefeltbredde, uten å gripe inn kulturmiljøet langs Storetveitvegen. 2. Det er utarbeidet en konsekvensvurdering for tema kulturminner. Planbeskrivelsen er supplert med en omtale av KPA og Kulturminnestrategien i kap. 7.4. 3. Det er ikke uten relevans å vise til pågående planarbeid for Nyhaugvegen. Plan- og bygningsetaten har i sin fagutredning til Nyhaugveien-planen gitt sin tilslutning til hovedgrepet i planforslaget.			X

		vedtatt, og mener derfor at denne ikke alene kan være forutsetning for etablering av sykkelveien slik den er vist. 4. Det er ingen illustrasjonsplan i planforslaget og plankartet er delvis vanskelig å lese. Dette gjelder spesielt hva som er tenkt nord for nybygg, gang- og sykkelveg og kantsoner/ forholdet til bygninger som grenser til planområdet. 5. Vi mener at bestemmelser og plankart må revideres slik at alle gjenstående bygninger blir sikret på en måte som ivaretar materialbruk og høy arkitektonisk kvalitet. Bestemmelsene må derfor bli mer konkrete.	4. Tatt til følge. Det er utarbeidet formingsveileder for samferdselsanlegget som viser prinsipper for utforming og detaljert utforming av fokusområder. Planforslaget er også supplert med en illustrasjonsplan. Planforslaget omtaler ikke ny bebyggelse. Dette håndteres i tilstøtende planarbeid (65230000 Nyhaugveien, 71200000 Nyhaugen) 5. Ikke tatt til følge. Det er ingen gjenværende bygninger innenfor plangrensen.			X (vedlegg)
9	Bergen Vann 26.10 2022 Dok. nr. 69	VA etaten har følgende merknader til VA-rammeplan som er utarbeidet for reguleringsplanen: 1. Siden veiutformingen ikke er avklart, må endelig plassering av VA- ledningene avventes. 2. Fremtidige ledningstraséer på vedtatt VA-rammeplan for Wergeland er gjeldende. Pga. flere endringsforslag for tilstøtende planer kan det bli aktuelt å endre lednings-traséene tilsvarende som beskrevet i denne planen. Dette vil først kunne avklares ifm. ev. vedtak i tråd med ordinær saksbehandling. 3. I den grad denne VA-rammeplanen er motstridende med vedtatte planer må avvik identifiseres. VA rammeplaner for tilstøtende areal skal vises i planen. 4. Notat side 10 av 22. Årsak til endring av trasé for VA-system fra Wergeland langs bybanesporet skyldes endring i vedtatt plan for Wergeland. 5. VA-etaten ber om at VA- rammeplanen oppdateres før 2. gangs behandling og sendes til VA etaten for uttalelse.	1-5. Tatt til følge. VA-rammeplan er revidert og godkjent uten merknader fra Bergen vann.			X (vedlegg)

10	Rådet for byforming og arkitektur (RBA) 10.10 2022 Dok. nr. 78	1. På et overordnet nivå bærer planforslaget preg av at man ikke har hatt en helhetlig tilnærming til områdets karakter. Sykkelveiplanen griper inn i hvordan man planlegger et bymiljø på bakkeplan versus et bymiljø med egenart. Her kunne planen hatt et større fokus på særpreg i bymiljøet. 2. RBA stiller konkret spørsmål ved om det er behov for fortauet på østsiden av veien. Dersom det utgår kan tverrsnittet flyttes mot øst, slik at boligene på vestsiden blir mindre påvirket av sykkelveiplanen. 3. RBA etterlyser et uttrykk for sammenheng med tilstøtende sykkelveiplaner. 4. Prinsippsnittet som viser trafikkfordelingen er ikke nødvendigvis representativt for dagens situasjon. Syklistene bør være tettere på bilene og ikke på de gående, da de to førstnevnte trafikantgruppene har lignende hastighet. Rådet stiller spørsmål om ikke de ulike trafikksystemene kunne deles opp og differensieres vertikalt i snittet.	1. Tas til orientering. Se også vedlagte formingsveileder for hvordan dette tema er behandlet i arbeidet med planforslaget. 2. Ikke tatt til følge. Fortauet vil bidra til å endre Storetveitvegen fra veg til gate, og sikre et gangtilbud for gående på denne siden. Å ta ut fortauet på østsiden av vegen er ikke tilstrekkelig til å unngå riving av husene på vestsiden. 3. Tatt til følge. Planbeskrivelsen er supplert med oversikt over sykkeltilbudet i tilknytning til planområdet. Planforslaget er også supplert med en formingsveileder som omtaler overordnet strategi for planområdet 4. Ikke tatt til følge. Utforming av samferdselsanlegget er i henhold til Statens vegvesens håndbok N100, kap. 4.2. Håndbokens løsninger baserer seg på erfaringer knyttet til blant annet trafiksikkerhet og fremkommelighet. Trygghetssøkende syklist foretrekker løsninger som er adskilt fra kjørevegen. Dette er svært viktig for å kunne oppnå planens hovedmålsetning om å få flere til å sykle.			X (vedlegg) X
----	---	--	--	--	--	---------------------------------

	Interesse-organisasjoner					
11	Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter LUKS 04.09 2022 Dok. nr. 11	1. Planen må ivareta sjåførenes arbeidsmiljø. Dagens distribusjonsbiler har større bredde enn det som er avsatt i planen på bredde av biloppstillingslommer. 2. Vegbredder og fremkommelighet for vareleverandørene: • Store kjøretøy har en bredde på 2,6 m + speil. Kjøretøybredde blir totalt opp til 3,2 m. • For toveis trafikk gir dette nødvendig vegbredde på 7 m. • For enveis trafikk gir dette nødvendig vegbredde 3,5 m. 3. Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene. 4. Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m pr. kvartal. Bredde 2,8 m. Dette gjelder pr kvartal på alle steder hvor det er næringsvirksomheter. Det må også settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjem-leveranser i boligområde, det være seg småhusbebyggelse eller blokker. Viser til aktuelle paragrafer i TEK 17. 5. IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede. For ordensskyld vises til Arbeids-tilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres.	1.-5: Delvis tatt til følge. Planen har satt av areal til vareleveringslommer i Eikeveien. Næring andre steder dekkes i andre planer eller som i dagens situasjon.	X	X	

12	Syklisternes landsforening SL 20.10 2022 Dok nr. 60	1. SL støtter anbefalt forslag til detaljreguleringsplan. Det anbefalte forslaget er tofelts sykkelvei med fortau. Det er kun dette alternativet som vil gi en løsning på strekningen som vil være attraktiv for syklende. Mener at den anbefalte løsningen vil utløse et betydelig potensial for økt sykkeltrafikk. 2. SL legger merke til at forslagsstiller Vestland fylkeskommune og fagetaten i Bergen kommune har ulike synspunkt og vurderinger når det gjelder sykkelfelt kontra sykkelvei. Vi er enige med fylkeskommunen om at sykkelvei er klart beste løsning. 3. Med en økende andel eldre i årene som kommer, ønsker vi også å minne om at en separat sykkelvei er velegnet å benytte også for andre myke, rullende trafikantgrupper, herunder for eksempel brukere av mobilitetsskutere. 4. Manglende følelse av trygghet er den største barrieren for å få nye grupper til å sette seg på sykkelsetet. Vi må ha en sykkelinfrastruktur som gjør at det oppleves befriende, forutsigbart og ikke minst trygt og sikkert å sykle i hver-dagen. Sykkelvei med fortau skårer klart best på frem-kommelighet og trygghetsfølelse. Det er bekymringsfullt at fagetaten mener at forslagstiller har vektlagt trafiksikkerhet for tungt. 5. Investeringer i sykkelvei kapitaliseres først når sykkelveiene er sammenhengende. Det er derfor gledelig å se at planen fra Vestland fylkeskommune, anbefalt alternativ 2, kobler seg på hovedsykkelveien over Mindemyren på en god måte. Vi ser også at den nye sykkelveien henger sammen med tilstøtende planer for videreføring i retning Fantoft.	1.-5. Tas til orientering.			
13	Fagnotat til 1. gangsbehandling (Plan- og bygningsetaten) 25.04.2022	1. Fagetaten slutter seg til hovedformålet i planforslaget, men ser at løsningene er konfliktfylte. En høringsprosess på de konkrete løsningene vil være positivt for å få belyst og vurdert forslaget bredt for bearbeidinger før endelig vedtak.	1. Planforslaget kommer i konflikt med etablerte bygningsmiljø og kulturmiljø på Wergeland. Merknadene etter offentlig ettersyn knytter seg i stor grad til trafikkomleggingen via Eikeveien og påvirkning på næringsinteresser og kulturmiljøet Trikkelsøyfeparken, samt konsekvensene for kulturmiljøet Wergelandsåsen-Storetveitåsen som følge av at bebyggelse langs			

		2. Frem mot 2.gangsbehandling må det jobbes med kvalitetssikring av bestemmelser og planavgrensning, spesielt med tanke på koordinering mot tilgrensende planer. 3. Fagetaten er enig i at det er viktig at vi har god sammenheng i sykkelnettet, men mener likevel at det kan være ulik utforming på ulike strekninger. Vi er i tvil om det er i samsvar med idealene i KPA og KPS om den kompakte byen og arealeffektive byen å etablere sykkelveg gjennom Wergeland sentrum. I konflikten mellom de gående som ønsker å krysse på tvers og syklistene i nedoverbakke med høy hastighet, er de gående den svake part. 4. Vi merker oss også at sykkelveg etter håndbok N100 ikke er blant løsninger Statens vegvesen anbefaler i by. 5. Etter fagetatens vurdering har silingskriteriene i tabellen der ulike prinsipppløsninger vurderes, en sterk slagside på transportfag og trafiksikkerhet.	Storetveitvegen er forutsatt fjernet. Disse grepene er uendret siden offentlig ettersyn. 2. Tatt til følge. Planarbeidet har hatt dialog med tilstøtende planer og gjennomføringsprosjekt for å sikre koordinering. 3. Delvis tatt til følge. Valg av sykkelssystem har vært en sentral problemstilling gjennom planarbeidet. Vurderingene fra planarbeidet viser at de andre alternative sykkelløsningene også gir et betydelig arealbeslag langs traséen. Sykkelveg er vurdert som løsningen som gir best måloppnåelse knyttet til økt sykkelandel og trafiksikkerhet. Sykkelvegen skal stedstilpasses gjennom «Wergeland lokalsenter». Etter offentlig ettersyn er det utarbeidet en formingsveileder for prosjektet, som omtaler tiltak og grep for å tilpasse det nye anlegget til Wergeland som lokalsenter/sentrumsområde. Bymessig utforming har stått sentralt og utformingen legger vekt på å bygge ned Storetveitvegen og Minde allé som barrierer og supplere gateløpene med grønne strukturer. Her beskrives også tiltak som skal bidra til å senke hastigheten på syklistene og bilene gjennom kjerneområdet. 4. Formuleringen i gjeldende N100 åpner for sykkelveg med fortau som løsning i bystrøk. Statens vegvesens håndbøker presiserer at sykkeløsning uansett må vurderes knyttet til den konkrete strekningen og lokale forhold. Dette er utført som del av planarbeidet. 5. Det er ikke unaturlig at en plan med hovedformål om å sikre en trygg og god forbindelse for gående og syklende, har fokus på tema som veg og trafiksikkerhet i vurderingene. Silingskriteriene dekket følgende tema: Fremkommelighet og attraktivitet vurdert for hver trafikantergruppe, trafiksikkerhet og trygghetsfølelse, byrom og gatestruktur, kulturarv, arealinngrep i byggeområder. Forslagsstiller mener kriteriene dekker aktuelle tema for siling.	X	X	X
14	Kommunal- direktøren 13.06 2022 Administrativ sak	1. Kommunaldirektøren mener det er grunn til å se på mulighetene for mer arealbesparende løsninger fram mot 2. gangs behandling. Kommunaldirektøren savner en vurdering av mulighetene for å omdisponere kjøreareal i Storetveitveien og/eller Minde allé til fordel for sykkelanlegget. Wergeland er et senterområde og knutepunkt der myke trafikanter og framkommelighet for kollektivtrafikken bør	1. Ikke tatt til følge. Etablering av gang- og sykkelanlegg langs Storetveitveien krever utvidelse av dagens samferdselsareal. Det er ikke realistisk å omdisponere dagens vegareal i form av envegskjøring eller betydelig smalere tverrsnitt. Dette skyldes vegens overordnede rolle, trafikkmengder og framkommelighet for store kjøretøy, inkludert buss. Se også punkt 1.			X

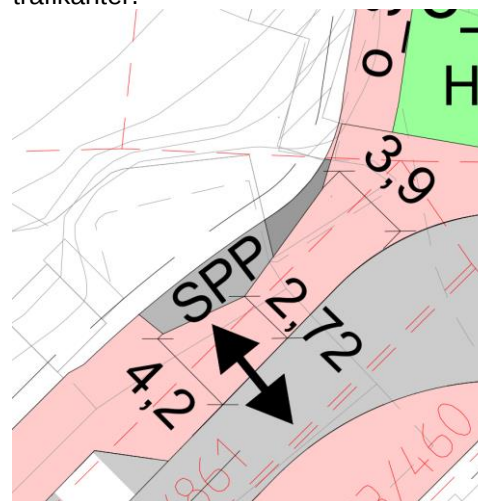
		prioriteres. Planforslaget bør drøfte mulighetene for å redusere veibredde og kjørehastighet for å frigjøre plass til gange og 1. sykkel, og redusere trafikkfare og barrierevirkninger. 2. Sykkelvegen i Eikeveien kobler seg ikke på noe regulert infrastruktur videre nordover. I det videre arbeidet bør det ses på muligheter for å unngå systemskift mot Inndalsveien. For eksempel kan det vurderes om det er hensiktsmessig å erstatte sykkelveien med et bredere fortau, for å redusere barrierevirkning og gi mer gateromspreng mot butikkfasadene. 4. Oppsummert (vedtakets pkt. 2): Som forutsetning for det videre planarbeidet legges følgende til grunn: a. Frem mot 2. gangs behandling må det jobbes med kvalitetssikring av bestemmelser og planavgrensning, spesielt med tanke på koordinering mot tilgrensende planer. b. Det må vurderes om noe av dagens veiareal kan omdisponeres til sykkelanlegg.	2. Delvis tatt til følge. Løsningen i Eikeveien er endret fra sykkelveg med fortau, til fortau og kombinert fortau/vareleveringslomme. Systemskiftet for sykkel vil være i Minde allé. 3. a) Tatt til følge. Det er gjennomført dialogmøter med tilgrensende planer i bearbeidingen frem mot 2. gangs behandling. b) Vurdert, men ikke tatt til følge. Se utfyllende kommentar under punkt 2.	X	X	(vedlegg)
14	Fagnotat til 1. gangsbehandling 25.04.2022	6. Fagetaten slutter seg til hovedformålet i planforslaget, men ser at løsningene er konfliktfylte. En høringsprosess på de konkrete løsningene vil være positivt for å få belyst og vurdert forslaget bredt for bearbeidinger før endelig vedtak. 7. Frem mot 2.gangsbehandling må det jobbes med kvalitetssikring av bestemmelser og planavgrensning, spesielt med tanke på koordinering mot tilgrensende planer. 8. Fagetaten er enig i at det er viktig at vi har god sammenheng i sykkelnettet, men mener likevel at det kan være ulik utforming på ulike strekninger. Vi er i tvil om det er i samsvar med idealene i KPA og KPS om den kompakte byen og arealeffektive byen å etablere sykkelveg gjennom Wergeland sentrum. I konflikten mellom de gående som ønsker å krysse på tvers og syklistene i nedoverbakke med høy hastighet, er de gående den svake part. 9. Vi merker oss også at sykkelveg etter håndbok	6. Planforslaget kommer i konflikt med etablerte bygningsmiljø og kulturmiljø på Wergeland. Merknadene etter offentlig ettersyn knytter seg i stor grad til trafikkomleggingen via Eikeveien og påvirkning på næringsinteresser og kulturmiljøet Trikkeshøytveiparken, samt konsekvensene for kulturmiljøet Wergelandsåsen-Storetveitåsen som følge av at bebyggelse langs Storetveitvegen er forutsatt fjernet. Disse grepene er uendret siden offentlig ettersyn. 7. Tatt til følge. Planarbeidet har hatt dialog med tilstøtende planer og gjennomføringsprosjekt for å sikre koordinering. 8. Delvis tatt til følge. Sykkelvegens, og det øvrige veganleggets, utforming gjennom «Wergeland lokalsenter» er stedstilpasset. Det er utarbeidet formingsveileder til planforslaget som beskriver tiltak som skal bidra til å senke hastigheten på syklistene og bilene gjennom kjerneområdet. 9. Formuleringen i gjeldende N100 åpner for sykkelveg med fortau som løsning i bystrøk. Statens vegvesens	X	X	X

		N100 ikke er blant løsninger Statens vegvesen anbefaler i by. 10. Etter fagetatens vurdering har silingskriteriene i tabellen der ulike prinsippløsninger vurderes, en sterk slagside på transportfag og trafiksikkerhet.	håndbøker presiserer at sykkelløsning uansett må vurderes knyttet til den konkrete strekningen og lokale forhold. Dette er utført som del av planarbeidet. 10. Det er ikke unaturlig at en plan med hovedformål om å sikre en trygg og god forbindelse for gående og syklende, har fokus på tema som veg og trafiksikkerhet i vurderingene. Silingskriteriene dekket følgende tema: Fremkommelighet og attraktivitet vurdert for hver trafikantergruppe, trafiksikkerhet og trygghetsfølelse, byrom og gatestruktur, kulturarv, arealinngrep i byggeområder. Forslagsstiller mener kriteriene dekker aktuelle tema for siling.			
--	--	---	--	--	--	--

Merknader til begrenset høring, Eikeveien

1	Statens vegvesen 24.04.2024 Dok.nr: 90	1. Anbefaler at det sees nærmere på hvordan syklistene kan ledes mot krysset mellom Inndalsveien og Svaneviksveien, for kryssing over til Nicolaysens vei. 2. Ber om at det vurderes tiltak for å redusere konflikt mellom kjøretøy og sykkel, særlig med tanke på sykling i begge retninger i envegsregulert gate.	1. Ønsket krysningspunkt for syklistene, er også det som naturlig følger av løsningen. Fra Minde allé ledes syklistene over til Eikeveien og fortauet på vestsiden. Herfra kan syklistene fortsette til krysset mellom Inndalsveien og Svaneviksveien uten særlig hindring. Det tilrettelegges ikke for kryssing over Inndalsveien i sør-enden av parken. 2. Kjørvegen i Eikeveien blir envegsregulert mot nord, uten mulighet for å sykle mot envegskjøring i vegbanen. Syklistene mot sør henvises til fortauet. En forutsetning for at sykling i blandet trafikk med gående skal fungere, er tilstrekkelig bredde. Det forventes at hovedandelen av syklistene vil benytte fortauet på vestsiden av Eikeveien, grunnet plassering av kobling mot ny sykkelveg i Minde allé. Vareleveringslommen o_SK1 er planlagt som en forlengelse av fortausarealet, tilsvarende som løsningene i Kaigaten og Nesttun sentrum, med lav eller ingen høydeforskjell og avvikende dekketype. Dette skal gjøre at den fremstår som en forlengelse av fortauet og sikre tilstrekkelig bredde på arealet for myke trafikanter. Totalbredde på fortau, inkl. kombinert formål, blir ca. 6,25m på vestsiden. Trærne skal stå mellom lommen og gangarealet og sikre at eventuelle kjøretøy i lommen, ikke bruke arealet utover det som er satt av til nyttekjøring. Det åpnes ikke for annen trafikk enn varelevering i denne lommen. Varelevering har begrenset omfang i gaten, og det er forventet at lommen vil være uten kjøretøy store deler av døgnet.			
2	Bymiljøetaten	1. Bymiljøetaten vurderer det som uheldig at det ikke er funnet plass til separat anlegg til syklistene i	1. Det er vurdert flere ulike løsninger for myke trafikanter i Eikeveien. Løsningen er et kompromiss for å tilrettelegge			

24.04.2024 Dok.nr: 92		Eikeveien, men kan akseptere en kort strekning der gående og syklende deler areal. De stiller spørsmål ved om fortausbredden er tilstrekkelig. 2. Påpeker at det ikke er satt av areal til vekstjord/rabatt til trærne som O-tegningen viser i Eikeveien 3. Ber om at vareleveringslommen tydelig avgrenses mot fortauet ved hjelp av kantstein med min. 2cm vis, avvikende dekketype i lomme og gangareal og plassering av trær/møblering slik at man ikke kan kjøre på gangarealene. 4. Ber om at det ses nærmere på løsningen ved parkeringsplasser, fortau og kobling mot Svaneviksveien helt nord i planområdet.	for både myke trafikanter og koblinger til det videre vegnettet, samt varelevering/hyttekjøring og omlagt trafikk mot Inndalsveien. o_SF10 har generelt en bredde på 3,5m. Ytterligere 2,75m vil være tilgjengelig for de myke trafikantene når det ikke foregår varelevering i lommen. Tidsbegrensning for varelevering avklares i byggeplan. 2. Trærne i Eikeveien er foreslått etablert i fast dekke, med tregruberist, se formingsveilederen. Dette er valgt for å sikre ferdselsareal for gående og syklende. Formingsveilederen stiller krav til vekstvolum for trær. Dette kan sikres ved hjelp av rotvennlig forsterkningslag/bærelag. 3. Delvis tatt 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 er illustrert i avgrensning mellom lomme og gangareal. Løsningen detaljeres nærmere i byggeplan. 4. Tatt til følge. Parkeringsplassene i nord opprettholdes. Løsningen er justert til å gi økt bredde på fortauet. Det smaleste punktet er nå 2,72m bredt, se figur under. Når det ikke står biler parkert, kan myke trafikanter også benytte arealet regulert til parkering (SPP), som ligger i samme nivå. Der trappen mot Svaneviksveien kommer ned, har fortauet en bredde på over 4m. Like ved trappen ligger også o_GP, parkområdet vist med grønn farge. Dette vil også være godt fremkommelig for myke trafikanter.	X	X	
--------------------------	--	---	--	---	---	--



		5. Ber om at det sikres tilstrekkelig jordvolum for gatetrær i planen, og at det gjøres en ny vurdering av hvor det er mulig å få plass til trær. 6. Ber om at hele Trikkesyfeparken innlemmes i planforslaget og reguleres til o_GP (Park) 7. Bymiljøetaten forutsetter at Eikeveien blir omklassifisert til fylkesveg, for å sikre enhetlig drift og vedlikehold.	5. Delvis tatt til følge. Jordvolum for trær er sikret i formingsveilederen, temaside «Blågrønne strukturer». I Eikeveien er trærne foreslått i fast dekke for å sikre tilstrekkelig ferdselsareal for myke trafikanter. Jordvolum kan sikres ved hjelp av rotvennlig forsterkningslag/bærelag. Detaljert vurdering av treplassering gjøres i byggeplanfasen. 6. Ikke tatt til følge. o_GP i planforslaget erstatter arealet som er regulert til kjøreveg/snuhammer i gjeldende områderegulering. Den øvrige delen av Trikkesyfeparken faller utenfor oppmeldt plangrense og er derfor ikke inkludert. Hele Trikkesyfeparken vil få park-formål, men reguleres i to planer, 61160000 og 65150000. 7. Omklassifisering håndteres i egen prosess.			
3	Syklistenes landsforening 11.05.2024 Doknr: 99	1. Konsekvensen av å fjerne separat sykkeltilbud i Eikeveien, er at det blir svært vanskelig for syklende å komme inn og ut av sykkelvegen. Syklende må i den nye løsningen sykle på fortauet, da det heller ikke er tilrettelagt for overgang mellom å sykle i blandet trafikk og på sykkelvegen. Slike oppstykkede og delte løsninger er verken gode eller attraktive for syklende. Det er planlagt at syklende skal dele plass med varelevering og parkering, noe som er svært bekymringsfullt. Eikeveien er helt sentral for at syklende skal komme frem fra områdene rundt Wergeland til hovedsykkelvegen på Mindemyren. 2. Sykkelinfrastrukturen blir mest mulig oppstykket og delt.	1. Det er vurdert flere ulike løsninger for myke trafikanter i Eikeveien. Det er ikke ideelt at flere trafikantergrupper må dele areal i Eikeveien. Løsningen er et kompromiss mellom behovene i gaten. Syklistene kan kun bruke kjørebane i nordgående retning, og må sykle på fortauet dersom de velger Eikeveien i sørgående retning. Koblinger mellom sykkelveg og fortau, samt mellom sykkelveg og kjørebane, vil være i gangfeltene. Eikeveien blir envegsregulert og kryssituasjonen vil være oversiktlig for dem som ønsker å benytte kjørebane nordover. Det antas at trygghetssøkende syklist velger fortauet. 2. Forslagsstiller er enig i at et sammenhengende sykkelnettverk er viktig for å øke attraktiviteten. Løsningen langs Storetveitvegen og Minde allé blir en sammenhengende sykkelveg på hele strekningen. I arbeidet med planen, har det vist seg at et sykkelanlegg vanskelig lar seg videreføre nordover mot Inndalsveien og Nicolaysens vei. Dette innebærer at det vil bli et			

		3. Det mangler en forbindelse mellom sykkelvegen og Fageråsveien. Syklende er avskåret fra tilkomst til lokalsenteret på Wergeland 4. I formingsveilederen er strekningen delt inn i fem delstrekninger med ulik utforming. Syklende har behov for helhetlige og sammenhengende løsninger. 5. Det indikeres at det skal være rabatt mellom sykkelvegen og rundkjøringen noe som gjør overgangen til blandet trafikk og tilkomst til Fageråsveien umulig.	systemsifte for syklistene her uansett. Løsningen i Eikeveien er et kompromiss mellom mange behov. 3. Koblingene til Fageråsveien, trikkesløypemarken og Inndalsveien skjer i gangfeltene. Det er gangfelt på alle armene i rundkjøringen. Syklister til/fra Fageråsveien og lokalsenteret på Wergeland trenger kun krysse Storetveitvegen én gang for å sykle videre på ny sykkelveg. 4. Det reguleres en sammenhengende og helhetlig sykkelveg fra Hagerups vei til Mindemyren. Formingsveilederen skiller på ulike soner langs strekningen, der det er ønske om å formidle ulike ting til trafikantene. Sonen «Wergeland lokalsenter» er kjerneområdet og utformes med tanke på dette. Systemet for syklistene vil være det samme på hele strekningen. I sonen «Wergeland lokalsenter» får sykkelvegen et natursteinsdekke for å tilpasse den stedet den passerer gjennom. Denne strekningen er ca. 60m. 5. Det stemmer at sykkelvegen adskilles fra kjørevegen med en rabatt. I tillegg til å sikre plass til nødvendig vegutstyr som skilt, lysmaster og lignende, bidrar den fysiske barrieren til at syklister føler seg tryggere. Dette er forventet å gi økt antall syklister på strekningen og er et viktig grep i planen. Syklister som vil veksle mellom kjøreveg og sykkelveg, må gjøre dette ved gangfeltene på hver side av rundkjøringen.			
--	--	---	---	--	--	--

Merknader til begrenset høring, NVE

16	NVE 10.05.2024 Dok.nr: 98	Rambøll har utarbeidet et notat der fare for områdeskred av kvikkleire er vurdert. NVE har ingen merknader til notatet.	Tas til orientering.			
----	---------------------------------	---	----------------------	--	--	--