

Bergen kommune

Plan og bygningsetaten
Postboks 7700
5020 Bergen

DERES REF: PLAN-2022/20545 | VÅR REF: 10216747-01
DOKUMENTKODE: 10216747-01-PLAN-BREV-3
TILGJENGELIGHET: Åpen

Bergen, 20.08 2025

DELfelt S14 MINDEMYREN - DETALJREGULERING

Svar på innsigelse fra Vestland Fylkeskommune

Oppsummering av innsigelse fra Vestland fylkeskommune

Vestland Fylkeskommune (VFK) har fremmet innsigelse til planforslag for Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren, Årstad bydel – Bergen kommune, datert 20.12.2023.

VFK skriver: «Vi har atterhald til deltema i planforslaget knytt til byutvikling, kulturminnemiljø og mobilitet. Vestland fylkeskommune har motsegn knytt til planen sine konsekvensar for trafikktryggleik, framkomst og drift på fylkesvegnettet samt krav om handelsanalyse».

Innsigelsen gjelder to hovedtema som er svart ut i dette brevet:

1. Handel
2. Infrastruktur og veg
 - Vareleveringslommer
 - Overvannshåndtering i vareleveringslommer
 - Utkraging §2.5
 - Rekkefølgekrav
 - Avkjørsel o_V3

1 Handel

Oppsummering av innsigelse fra VFK

«Ved transformasjon av Mindemyren vil det vere behov for tenester og service som skal dekke behovet for bebuarar og arbeidsplassar i området. Områdereguleringsplanen seier at : «For arealer mot allmenningar, mot holdeplasser og andre knutepunkt bør det sikres et minimum av publikumsrettet arealbruk på gateplan.» Etablering av handel kan bidra til ønsket byliv og aktivitet, men det kan også bidra til å svekke bymiljøet ved at det skaper meir biltrafikk eller trekker kundar frå dei etablerte sentera og undergraver deira rolle og funksjon. Denne problemstillinga var løfta i Hordaland fylkeskommune sitt brev til oppstart i 2019.

I fagnotatet vert det vist til KPA2018 § 21, at føresegn knytt til handel gjeld framfor alle reguleringsplanar. KPA legg regionale føresegn for handel til grunn, men dette er ikkje følgt opp i planforslag for S14. Etablering av handel må mellom anna sjåast i samheng med korleis det best kan leggst til rette for byliv i den nye bydelen. For å legge til rette for ei god funksjonsdeling må etablering av handel og vurderast i høve til omland, verknad for etablerte senter i nærleiken og Bergen sentrum. Omfang av handel og anna næringsføremål har verknad for transport og mobilitet, parkering og arealbruk samferdsel generelt, meir om dette i det vidare.

Planforslaget for delområde S14 legg til rette for etablering av over 24.000m² handel, etter maksimumskravet i områdereguleringa. Etter vår vurdering er dette svært høgt for området. Føresegnene til KPA gjeld foran områdereguleringa når det gjeld handel. Paragraf 21.3.3 i KPA seier at Annen type handel kan tillates dersom det er i samsvar med handelsanalyse. Slik handel skal som hovedregel legges i randsonen mot sentrumskjernen.

Vi bad ved oppstart om utarbeiding av handelsanalyse:

Planarbeidet bør sjåast i samheng med andre pågåande planar i Mindemyren. Til dømes utarbeida ikkje kommunen handelsanalyse i samband med områdereguleringsplanen. Når det no vert lagt til rette for handel i ulike detaljreguleringsplanar, bør det utarbeidast handelsanalyse som kan leggst til grunn også for andre reguleringsplanar og byggesakar i bydelen for slik kunne sikre at det vert ein balansert utvikling i tråd med intensjonen i områdeplanen, og at aktivitet primært vert lagt til sentrumskjernene. Ref. regionale føresegn for handel i Regional plan for attraktive senter.

Det er knytt motsegn til krav om handelsanalyse etter regional føresegn for handel.»

Forslagsstillers svar til innsigelsen

Som VFK kommenterer, hadde det mest ideelle vært om det ble utarbeidet en handelsanalyse i forbindelse med områdereguleringsplanen som dekket utviklingen av handel på Mindemyren som helhet. Dette ble ikke gjort den gang, og det er nå i forbindelse med planforslaget laget en egen handelsanalyse som vurderer handel i delfelt S14 og en tilleggsanalyse som vurderer hele Mindemyren (27 delfelt). Selv om handelsanalysen ikke dekker hele Mindemyren, gir den en god indikasjon på forespørsel, dekning og behov både i delfeltet og i bydelen, og gir dermed tilstrekkelig grunnlag til planforslaget. Handelsanalysen er vedlagt dette brevet og vil følge planforslaget til videre behandling.

Oppsummering handelsanalyse

Handelsanalysen viser at det i dag er underdekning for flere varegrupper i bydel Årstad, bortsett fra dagligvarehandel som er i balanse. Det betyr at innbyggerne i dag i stor grad handler varer utenfor bydelen.

I analysen er det sett på to ulike scenarier for handel innenfor delfelt S14 på Mindemyren:

1. Ingen utbygging av detaljhandel
2. Utbygging av to mindre dagligvarebutikker og 11 butikker med utvalgsvarer

De to scenarioene representerer to ytterpunkter i mulighetsrommet for antall butikker i planområdet, der realiteten antakelig vil være en plass mellom disse scenarioene.

Resultatet viser at dersom det ikke etableres ny detaljhandel i planområdet, vil dette ha lite påvirkning på dekningsgrad per varegruppe i bydel Årstad, da ny befolkning ved delfelt S14 utgjør en svært liten andel av bydelen. Det vil til dels gi utslag ved at dekningsgrad for dagligvarehandel reduseres med to prosentpoeng for bydelen.

I det andre scenarioet med betydelig etablering av dagligvare og utvalgsvarer, vil dette endre dekningsgraden for begge varegruppene. Det tilsier at tilbudet av detaljvarer i Årstad bydel øker mer, enn hva etterspørselssiden i Årstad gjør gitt befolkningsveksten som følger av utbyggingen av delfelt S14. Det er fremdeles underdekning av utvalgsvarer i bydel Årstad etter utbyggingen, da denne endres med å øke fra 0,34 prosent til 0,43 prosent. For dagligvarer som har vært i balanse med tilnærmet én i dekningsgrad før utbygging, vil ved etablering av to nye dagligvareforretninger gi en overdekning i bydelen med en dekningsgrad på 1,09 prosent.

For å kunne analysere de helhetlige effektene av utbyggingen av Mindemyren, har det vært naturlig å sammenligne dekningsgraden ved full utbygging av alle de 27 delfeltene (Tiltak Mindemyren) med dagens situasjon i Årstad bydel (Referanse). Derfor er det laget en tilleggsanalyse for hele Mindemyren (kap 6 i handelsanalysen) som viser at dersom det etableres fire dagligvarebutikker og 35 butikker med utvalgsvarer fordelt på ulike delfelt, vil det kunne gi en høyere samlet dekningsgrad for utvalgsvarer (opp til 0,49) enn i scenarioene for S14 alene.

Vurdering av handelsanalysen og justering i planforslaget

Oppsummert viser handelsanalysen at det er rom for å etablere handel i planområdet, spesielt for varer som er underrepresentert i bydelen (utvalgsvarer). Det vurderes derfor at nåværende utforming av planforslaget som angår handel er i henhold til funnene i handelsanalysen. Det er gjort endringer i planforslaget angående handel etter offentlig ettersyn. Dette er gjort i tråd med tilbakemeldinger fra Bergen kommune, og etter deres prosess med Vestland fylkeskommune.

I planforslaget er det ikke intensjon om å flytte hoveddelen av dagligvarehandelen i bydelen til Mindemyren, da det allerede er balanse i bydelen når det gjelder dagligvarer, men kunne etablere dagligvarehandel i gangavstand/nærhet til boligene som etableres i området. Markedsmessig vil det heller ikke være grunnlag for mange dagligvarebutikker, og revidert handelsanalyse (ver. 02, 05.08.2025) peker på at to dagligvarebutikker på S14 er mer realistisk enn det opprinnelige scenarioet med fire, i første versjon av handelsanalysen (ver. 00, 18.04.2024). Opprinnelig forslag var å etablere fire dagligvarebutikker i S14. Det anbefales nå i revidert handelsanalyse å etablere de fire butikkene innenfor de 27 delfeltene på Mindemyren.

For planens del er det viktigste målet med å åpne for handel, å sikre fleksibilitet i etablering av ulike næringer i kombinasjon med tjenesteyting, kafeer o.l., slik at det oppnås aktivitet i området. Det er imidlertid viktig å unngå etablering av kjøpesentre med veldig tett konsentrasjon av handel, for å unngå at området konkurrerer med bysentrum eller andre prioriterte sentrumsområder.

For å sikre dette, vil det bli satt en begrensning om at det ikke er tillatt å etablere kjøpesenter*. Det betyr at de butikkene som etableres vil stå som separate aktører med større henvendelse mot byrommene i området.

Etter offentlig ettersyn er det tatt inn detaljerte krav til maksimal mengde handel i planområdet. Det åpnes for 1000m² detaljhandel eller 4000m² engroshandel i felt KBA5 og 6, 250m² handel i felt SF og 750m² detaljhandel i felt KBA1-3 og KBA7-11 sett samlet.

**Et kjøpesenter defineres herunder som en samling av butikker som markedsføres som én enhet under ett navn med felles inngang.*

2 Infrastruktur og veg

Oppsummering av innsigelse frå VFK

«Vestland fylkeskommune ved avdeling for infrastruktur og veg fremmar motsegn til Planforslaget grunna planen sine konsekvensar for trafikktryggleik, framkomst og drift på fylkesvegnettet er ikkje tilstrekkeleg ivaretatt i planforslaget. Før det blir opna for meir trafikkskapande tiltak på denne delen av Mindemyren, må det bli stilt krav til korleis trafikktryggleik og framkomst på vegnettet skal sikrast. Rekkefølgekrava til opparbeiding av infrastrukturen må skjerpast.

Uttale til planen er gitt med bakgrunn i overordna regionalt planarbeid, overordna mål om null drepne og hardt skadde i trafikken, og krav til teknisk utforming av trafikkanlegg slik krava er sett i handbok N100. Vi vurderer planen ut frå vår rolle som vegeigar og forvaltar av fylkesvegnettet med ansvar for trafikktryggleik og framkomst.

Planområdet – dagens situasjon: Planområdet ligg mellom Kanalvegen og Minde allé med hovudsykkeltrase. Bybanetraséen går mellom køyrefelta i Kanalveien. Sørgåande køyreretning førar til Minde allé, mens nordgåande retning førar til Fabrikkgaten. Kanalveien har ei fartsgrense på 40 km/t og årstdøgns trafikken (ÅDT) var 5600 i 2020. Planforslaget omfattar fleire kryss og avkøyrslar langs fylkesveg 5328 Kanalveien. Motsegn knytt til infrastruktur og veg.»

Forslagsstillers svar til innsigelsen

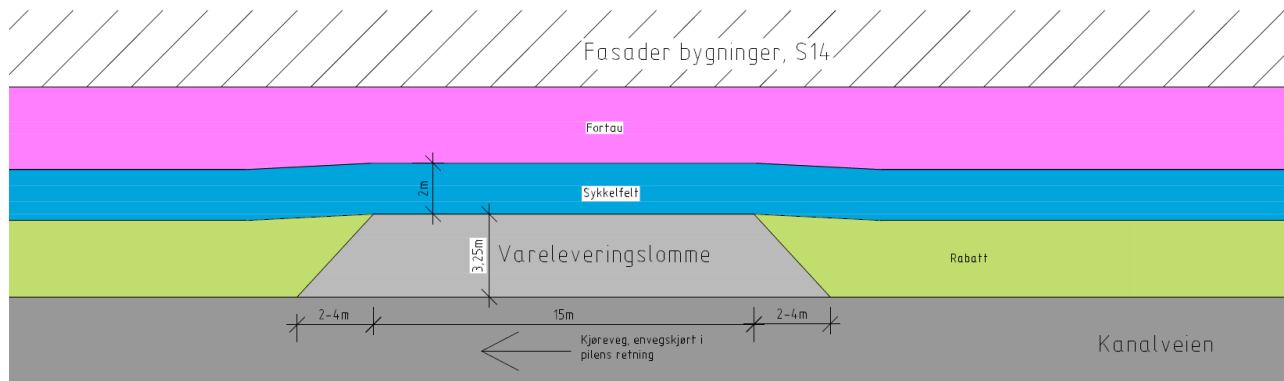
Etter at planen har vært ute til offentlig høring er det gjort justeringer for å bedre trafiksikkerheten i Kanalveien. Utkjøring fra felles parkeringskjeller er utbedret (se svarpunkt ang. avkjørsel o_V3), videre er det i plankartet regulert inn sikt trekant fra avkjørsel til felles parkeringskjeller og fra dagens avkjørsel fra rampe til parkeringsdekke BAA6 for midlertidig situasjon. Vegplanlegger har sett nærmere på, og gjort justeringer på fortau, sykkelvei og vareleveringslommer, for bedre trafiksikkerhet og samhandling mellom disse. Disse endringene er beskrevet nærmere i kapitlene under.

Rekkefølgekrav for gjennomføring av tiltak i Kanalveien er knyttet til de tilliggende boligkvartalene. Det samme gjelder gågatene mellom boligkvartalene og fortau på østsiden av ekspressykelveien. Gjennomføring av ny gangkryssing over Kanalveien er knyttet til den nye skolen som er regulert på østsiden av Kanalveien. Torgarealene nord og sør i planområdet er regulert i områdeplanen og gjennomføringen er sikret gjennom utbyggingsavtalen. Mellom næringsbyggene som delvis transformeres og delvis utvides reguleres det for gatetun. Parallelt med ekspressykelveien reguleres det for ny offentlig gate. Gatetunene, gate og annet trafikkareal ved næringsbebyggelsen sikres gjennomført med rekkefølgekrav knyttet til de nærliggende feltene (KBA4, 5 eller 6). Byggetrinn sikrer gjennomføring av de nærmeste arealene.

Vareleveringslommer

Regulerte vareleveringslommer langs Kanalveien (o_V1 og o_V2) er utbedret med utvidet bredde på 0,25 m til totalt 3,25 m iht. håndbok N100, og sykkelvei er tilpasset løsningen. Det er utarbeidet et prinsipp for utforming av vareleveringslommene, som vist i figur under. Merknaden er med dette imøtekommet.

I VLFKs merknad ble det vist til skal-krav i N100 pkt. 4.7.1.1-2. Disse kravene gjelder for parkeringslommer. I planforslaget reguleres det for vareleveringslommer (ingen parkering). Det er derfor kravene i N100 pkt. 4.9-2-3 som er gjeldende. Skal-kravene er at vareleveringslommer skal ha 3 meters bredde, 15 meters lengde og en inn-/utkjøringslengde på 2-4 m. I tillegg gjelder at dersom vareleveringslomme ligger inntil sykkelfelt, skal bredden på lommen økes med 0,25 m. Vareleveringslommene blir derfor 3,25 m brede langs Kanalveien.



Figur 0-1 Prinsipp for utforming av vareleveringslommer langs Kanalveien

Fortau forbi vareleveringslommene reguleres med 3 meters bredde.

Flere plasseringer av vareleveringslommer til boligkvartalene har blitt vurdert.

Av hensyn til krysningspunkter mellom kjørende, syklende og gående i området, er vår faglige vurdering at den beste plasseringen for vareleveringslommene er slik det vises i plankartet: langs Kanalveien øst for boligblokkene. Her ligger lommene tett på og tilknyttet eksisterende kjørevei.

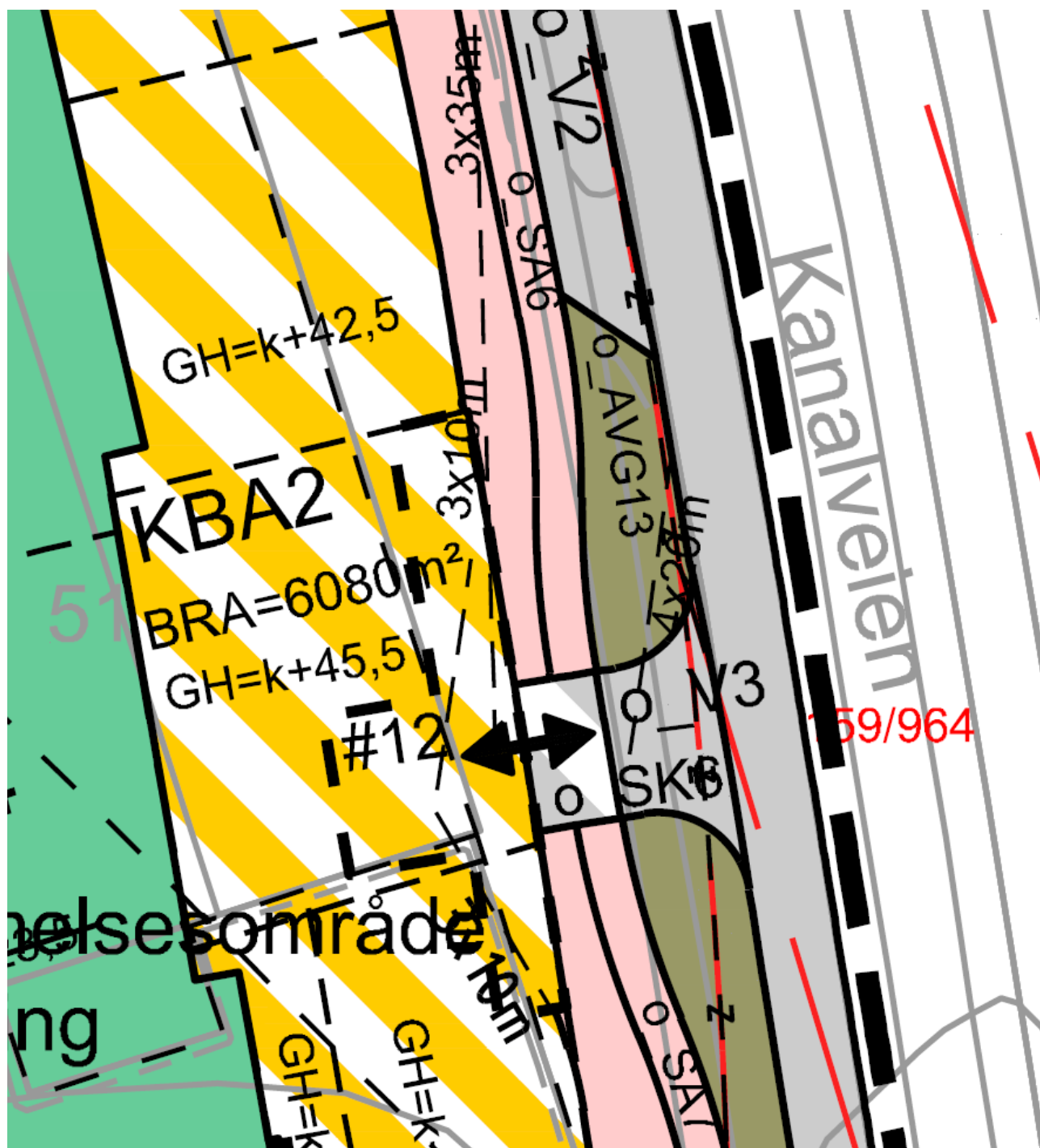
Ved valg av plangrep har det vært viktig å skape bilfrie områder i de nye boligområdene. Det har også vært viktig å unngå kryssing med bil over ekspress-sykelveien. Disse forutsetningene setter begrensninger på plassering av vareleveringslommer. For vestre del av planområdet løses varelevering fra internvegen som går parallelt med sykkelveien (o_KV2-9), mens østre del av planområdet kun har biltillkomst langs Kanalveien i øst og internvegen (o_KV1). Det har vært viktig å holde byrom og gangforbindelser i planområdet fri for varelevering. I nåværende planforslag holdes disse bilfrie ved å legge vareleveringslommene langs Kanalveien i øst. Dette gjør at det unngås rygging og uoversiktlig manøvrering av store biler, som kunne blitt en problemstilling internt i planområdet. Plassering av vareleveringslommene langs Kanalveien er justert etter offentlig høring, bl.a. som følge av RAMS-prosess knyttet til ny gangkryssing over Bybanen. Ifølge av merknaden fra Vestland fylkeskommune vil en ekstra vareleveringslomme ved torget i nord i planområdet (o_TO4) kunne redusere bruken av lommene langs Kanalveien i noen grad. Det er derfor lagt inn en vareleveringslomme (o_V1) på sørsiden av Internvegen (o_KV1). Det legges opp til at biler som skal benytte denne vareleveringslommen må snu, ved hjelp av rygging, i området ved innkjøringen til torget (o_TO3).

Selv om o_KV1 har fått redusert kjørebanebredden fra 8,0 meter til 6,5 meter, er det fortsatt for liten plass til en vareleveringslomme tilsvarende figur 0-1. Løsningen ble da en form for shared space-løsning mellom fortauet (o_FO14) og vareleveringslommen (o_V1). Selve oppstillingsplassen i vareleveringslommen blir 3,0 meter, og denne delen av lommen vil fungere som fortau i tidsrommene det ikke foregår varelevering, derav shared space. De resterende 2,0 meterne foran husvegg (KBA16) vil være rent fortausareal. Det legges inn et kantsteinskille mellom arealet for shared space og fortau.

Sikt fra utkjøring

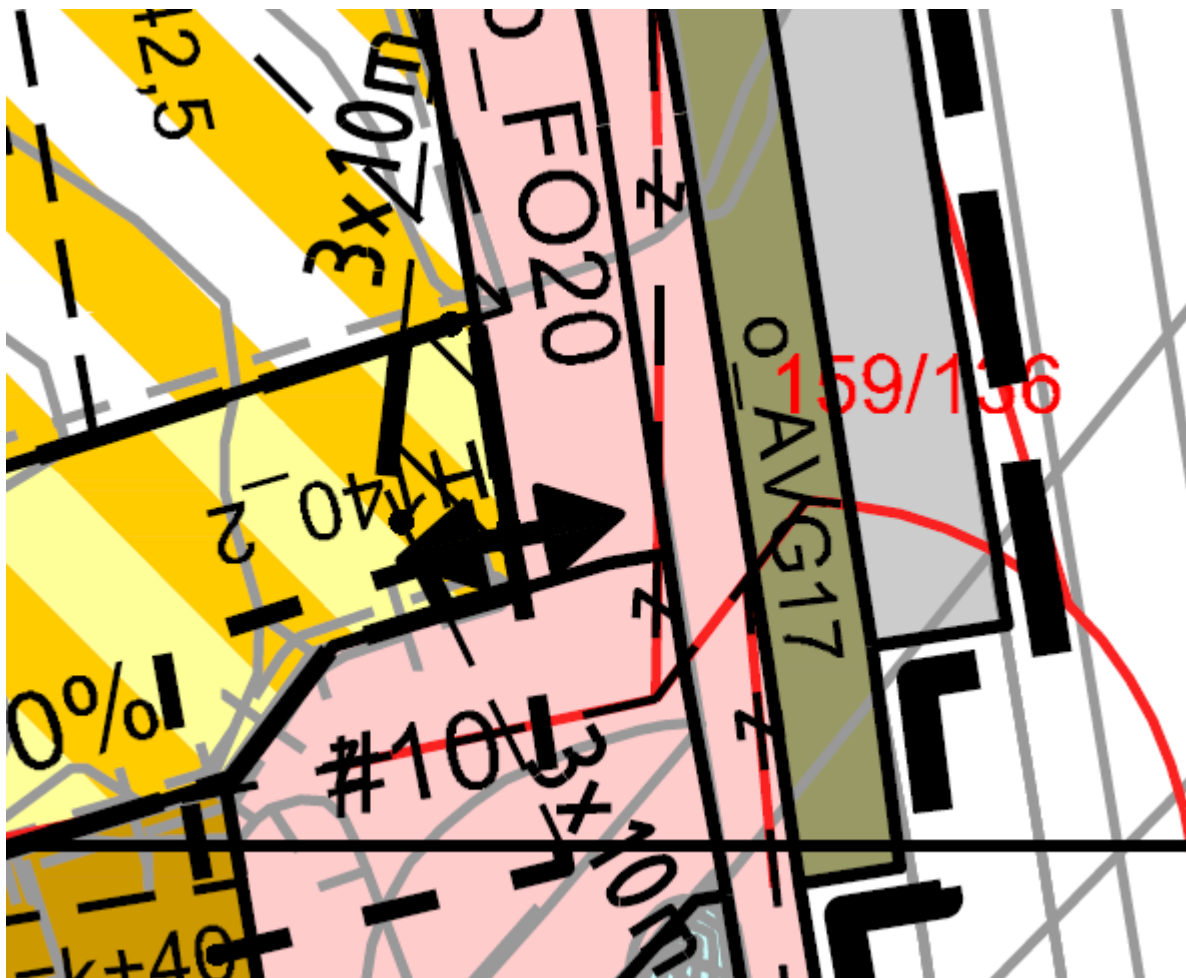
Ved utforming av plankartet er sikkerhet i utkjøringer mot Kanalveien ivarettatt.

Ved inn- og utkjøringen til felles parkeringskjeller ved V3 er det regulert inn frisisiktsone. Nærmere omtale av o_V3 i eget kapittel under.



Figur 0-2 Utsnittet viser frisiktsone som er regulert inn ved avkjørsel V3. Utsnitt av plankart pr. 26.06.2024

I dagens situasjon er det etablert en rampe (i felt BAA6) fra et parkeringsdekke som har utkjøring mot Kanalveien. Det er ikke regulert for videreføring av rampen til kjøring i ferdig utbygd situasjon. For å ivareta sikkerheten ved utkjøringen sikrer bestemmelsene at så lenge det er kjøring ned fra rampen, må hensynssonen i frisiktsonen opprettholdes. Men når rampen i BAA6 stenges for bilkjøring er frisiktsonen ikke lenger gjeldende. Dermed opprettholdes sikkerheten ved utkjøringen.



Figur 0-3 Utsnittet viser friskt ved rampe BAA6. Utsnitt av plankart pr. 26.06.2024

Overvannshåndtering i vareleveringslommer

Oppsummering av innsigelse fra VFK

«Overvassshåndtering er viktig å ha med ei planarbeidet, og VA-rammeplanen belyser dette godt. I den overordna infrastrukturplanen står det at Mindebyen skal byggast og utviklast som ein blågrøn gåby. Byen skal utviklast for fotgjengarar slik at det blir attraktivt og opplevast som trygt og enkelt å gå.

Vareleveringslommene er føreslått plassert i o_AVG anna veggrunn-grøntareal. Den nordlege vareleveringslomma er plassert innanfor omsynssone H320_2 flaumfare. Innanfor gjeldande reguleringsplan for Bybanen med planID 64860000, same arealet regulert til anna veggrunn. I gjeldande reguleringsplan ligg følgjande føresegn: «7.9.2 o_SVG1-24 langs Kanalveien anlegges for infiltrasjon og rensing av overvann fra veianlegg til kanalen. Området skal opparbeides med vegetasjon og trerekker.

Føreslått løysing er i strid med gjeldande plan og nyleg opparbeidd grønstruktur med teknisk, klimatisk og visuell funksjon. Vi meiner omsynet rundt handtering av overvatn og blågrøn struktur rundt vareleveringslommene ved Kanalveien ikkje er godt nok opplyst.

Det er knytt motsegn til dette punktet.»

Forslagsstillers svar til innsigelsen

VA-rammeplan er revidert til å belyse tema det er stilt spørsmål til for innsigelsespunktet og andre merknader som omhandler spørsmål om VA. VA- rammeplan er vedlagt.

Vareleveringslommene er i hovedsak plassert i eksisterende avkjørsler, dvs. innkjørselsområdene som er regulert og utbygd av Bybanen. Plasseringen er valgt for å minimere inngrep i eksisterende blågrønnstruktur og redusere behovet for ombygging av overvannsanlegg. Fremtidig vareleveringslommer vil dermed ikke ha stor virkning for det eksisterende regnbedsystemet, og etableringen av vareleveringslommer vil kun medføre en liten reduksjon i areal for regnbedene. Denne reduksjonen vil ikke ha stor påvirkning for funksjonen av overvannsystemet.

VA-rammeplanen bekrefter at det gjenværende regnbedsystemet, sammen med det etablerte lukkede rørsystemet under regnbedene som forbinder disse med fellesutløp til Solheimsvatnet, vil være tilstrekkelig til å håndtere overvann i området. Dette systemet vil forbli upåvirket av etableringen av vareleveringslommer, og sikrer kontinuitet i overvannshåndteringen. I bestemmelsene er det tatt inn at annen veggrunn areal langs Kanalveien også inneholder regnbed, med krav om etablering av regnbed der areal omreguleres til annen veggrunn.

Den eksisterende overvanns- og blågrønne strukturen rundt vareleveringslommene blir bevart som før. Dette inkluderer alle funksjoner knyttet til regnbedene som allerede er på plass for å håndtere overvann effektivt.

Som oppfølging av innsigelsen har vi stilt spørsmål til Rådgivende ingeniør VA om avbøtende tiltak for vareleveringslommene. Rådgivende ingeniør VA viser til vedlagt VA-rammeplan, og peker på at eksisterende overvanns- og blågrønnstruktur knyttet til dette området blir bevart som før. Dette inkluderer regnbedene. De foreslår krav om etablering av regnbed der areal omreguleres til annen veggrunn grønt.

Hvis det likevel skulle være nødvendig å implementere ytterligere tiltak, foreslår VA-rammeplanen permeabelt dekke, lukket fordrøyning med kassetter eller rørmagasin.

Samlet sett mener vi at de planlagte vareleveringslommene, med eller uten implementering av permeabelt dekke, vil opprettholde den nåværende standarden for overvannshåndtering i området og er i tråd med kommunens krav til overvannshåndtering, uten at det nødvendiggjør ytterligere omfattende avbøtende tiltak.

VA-rammeplan som følger planforslaget, er revidert til å svare ut problemstillingene som kommer fram av innsigelsen (10216747-01-RIVA-NOT-001). Dokumentet ligger vedlagt brevet.

Utkraving §2.5

Oppsummering av innsigelse fra VFK

«Utkraving § 2.5: Det vert opna for utkraving over byggegrenser og formåls-grenser i reguleringsplanen. Utkravinga vil kome i konflikt med kroneutviklinga på gatetrea».

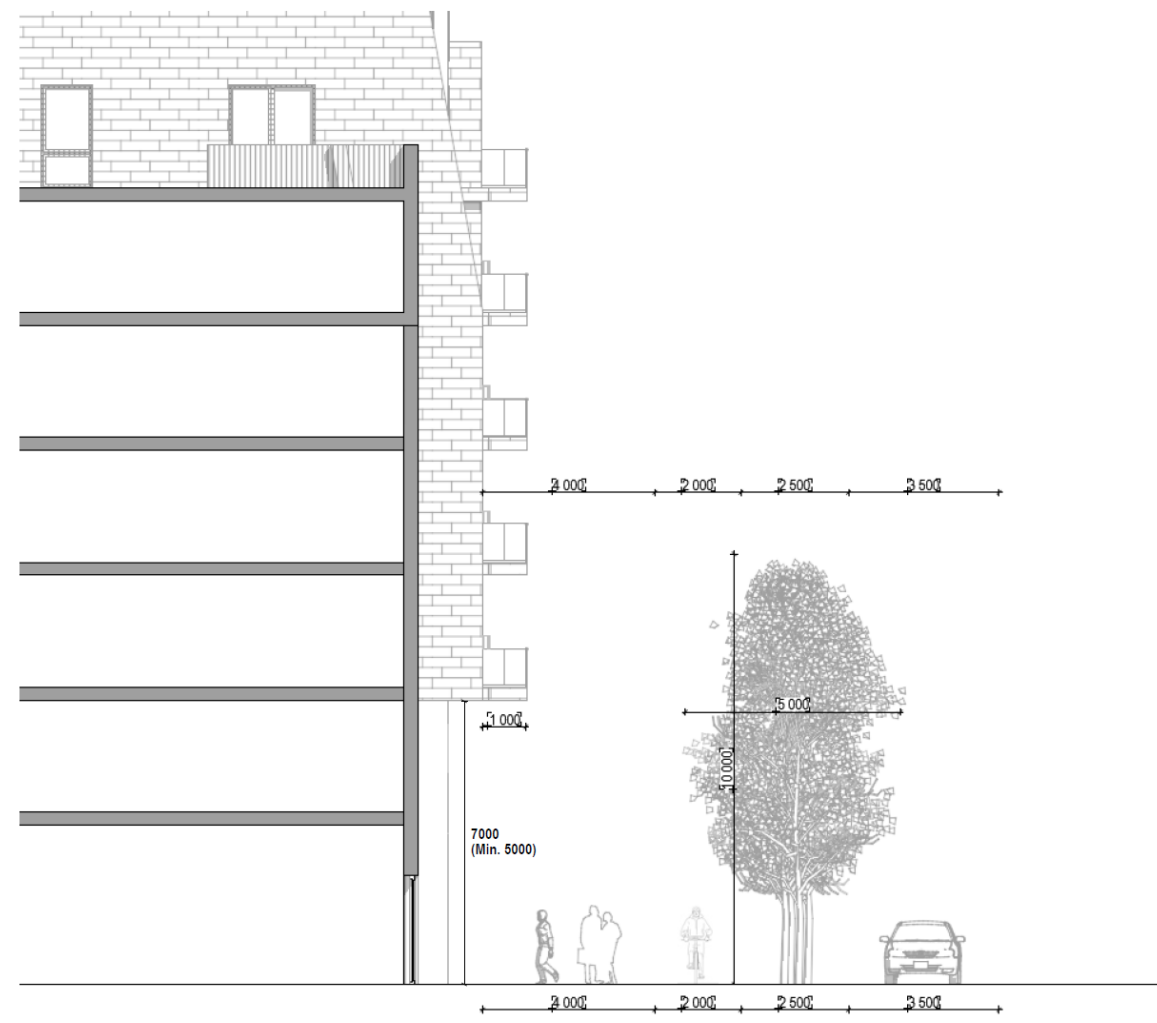
«§ 2.5 i føresegnene opnar for trapper, ramper og murar utanfor byggegrensa. Høgdeforskjellar mot fylkeskommunal vegareal/fortausareal må handterast innanfor byggegrensa. Det er knytt motsegn til dette punktet.»

Forslagsstillers svar til innsigelsen

Gatetrær i Kanalveien er vist i illustrasjonen under. Trærnes plassering ligger med god avstand til bebyggelse, og vil ikke komme i konflikt med kjøring eller drifts-/vedlikeholdsarbeid i Kanalveien. Trærne i Kanalveien er lindetrær plantet ifm. etablering av bybanetraséen. Forventet størrelse på voksne trær av denne sorten er lagt til grunn i illustrasjonen.

Trærne er plantet i areal avsatt til annen veggrunn i plankartet. Annen veggrunn har en bredde på 2,5 meter i plankartet, og trærne er plantet sentralt i feltet. Mellom nye bygg og annen veggrunn-areale er det sykkelfelt (2 meter) og fortau (4 meter/ 3 meter ved vareleveringslommer). Det åpnes i bestemmelsene for utkraving på inntil 1 meter. Fra trekrone til utkraget balkong på inntil 1 meter vil det være minimum 5 meter (6 m fra hovedfasade). Som figuren under viser, vil det være rom for kroneutvikling av trærne.

Det vises til Formingsveilederens prinsipper for utkravinger og balkonger.



Illustrasjonen viser forholdet mellom trær og fasade. Mellom trekrone og fasade er det 6 meter. Balkonger tillates å krage ut inntil 1 meter (minimum 5 meter over fortau), og avstand til trekrone blir dermed 5 meter. På bakkeplan skal det være 4 m fortau, 2 m sykkelfelt, 2,5 m grøntrabatt med trerekke og 3,5 m kjørefelt.

Planforslaget har ikke til hensikt å tillate plassering av trapper, murer etc. i offentlig vegareal eller fortausareal. Bestemmelsen konkretiseres, og det legges til at det ikke tillates plassering av trapper, murer, etc. utenfor byggegrense i offentlig vegrunn.

Avkjørsel o_V3

Oppsummering av innsigelse fra VFK

«Felt o_V3 er avkøyrslé til felles parkeringsanlegg. Punktet er utforma som ei avkøyrslé. Multiconsult bereknar ca. 1000 køyretøy i døgnet til parkeringsanlegget i mobilitetsplanen datert 01.08.2023. 1000 køyretøy tilsvarar stor trafikkmengd i ei avkøyrslé, sjølv om trafikken berre vil gå frå nord til sør. Trafikkmengda lagt til grunn er det krav om kryssutforming til parkeringskjellaren. Ein må i tillegg kryssa sykkelfeltet og fortauet for å køyre inn og ut av parkeringskjellaren. Når det er mykje trafikk og kø i Kanalveien vil bilar som er på veg ut av parkeringskjellaren måtte stoppe midt i sykkelfeltet for å vente på å komme ut på fylkesvegen. I tillegg manglar det siktlinjer til fortau og sykkelveg frå utkøyringa, dette må teiknast i begge retningar. Det er knytt motsegn til dette punktet.»

Vestland fylkeskommune skriver også:

«Tilkomst til parkeringsanlegget bør leggast frå kommunal sidegate/bakgate der det er dimensjonert kryss

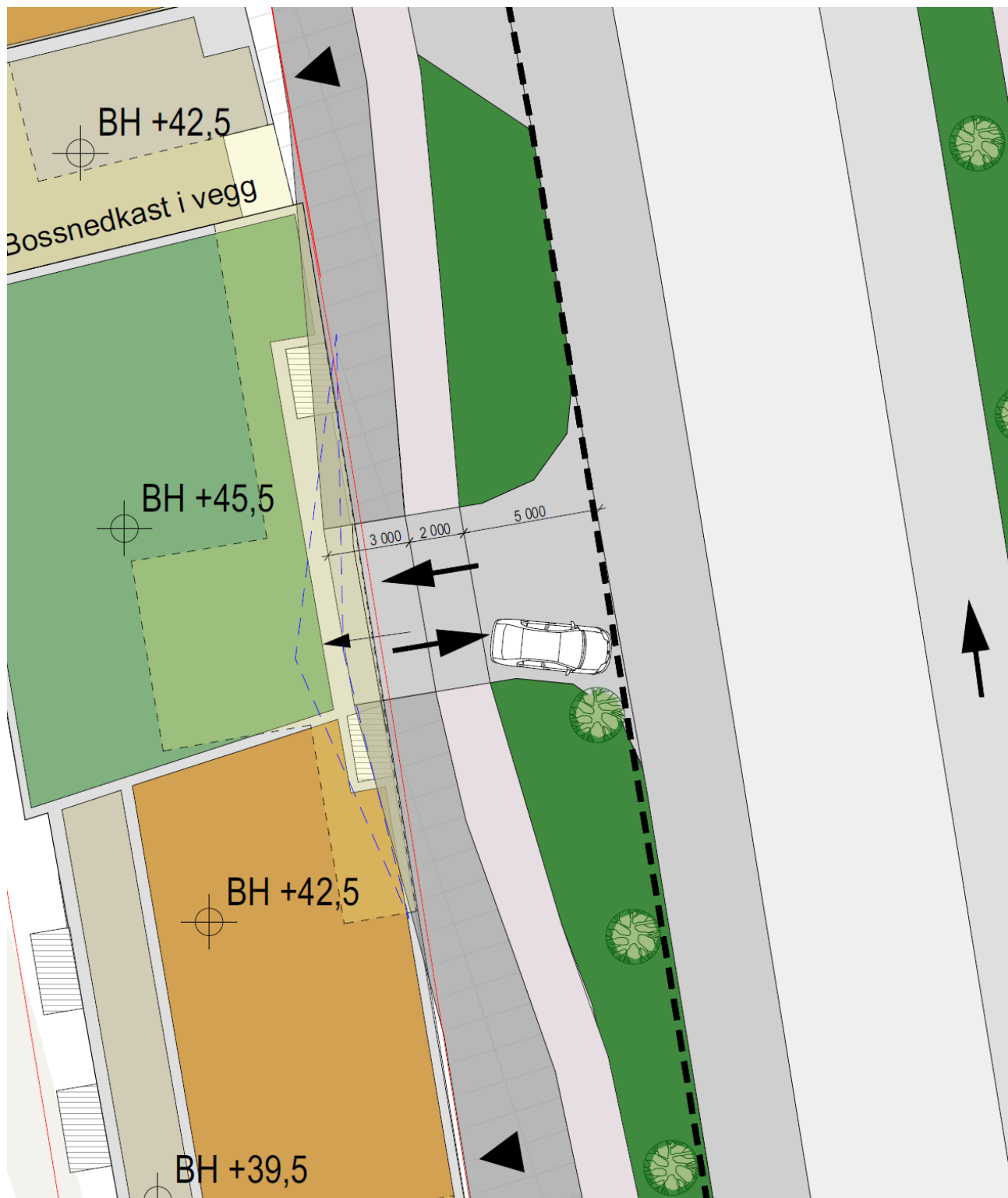
med fylkesveg. Alternativt må talet på p-plassar reduserast slik at utforming som avkjørsle kan vurderast. Dette punktet bør også vurderast i samanheng med det samla parkeringsbehovet og trafikkmengd».

Forslagsstillers svar til innsigelsen*Utforming av avkjørsel o_V3*

Etter at VFK kom med innsigelse til utformingen av avkjørselen o_V3 fra felles parkeringsanlegg, har utformingen blitt endret for å imøtekomme innsigelsen.

Avkjørselen utformes i tråd med håndbok N100. Det blir etablert venteareal for bil på begge sider av fortau- og sykkelfeltkryssing, dvs. både ved utkjøring fra rampe i parkeringskjelleren og i vegareal mellom sykkelfeltet og Kanalveien. Dette gir bilistene bedre oversikt over trafikksituasjonen før de krysser fortau og sykkelvei, og utgjør dermed en mer trafiksikker situasjon.

Utkjørselen er sikret med frisisone mot fortau og sykkelvei, og er utformet med 3 meter bredt fortau og 2 meter bredt sykkelfelt. Utkjørselen gir en mer oversiktlig og sikker trafikksituasjon for alle trafikanter.



Utsnitt fra illustrasjonsplan som viser situasjonen ved avkjørsel

Når det gjelder boligparkering i planforslaget, skal parkeringskjelleren dekke parkeringsbehovet for både felt S14, S16 og S17. Løsningen vil dermed bidra til å redusere antall avkjørsler og parkeringslokasjoner på Mindemyren i sin helhet. Parkeringsdekningen som er lagt til grunn i planforslaget har fått aksept hos PBE og er lagt til minimum parkeringsdekning iht. KPA18 (0,4 plasser per 100 m² bolig). Parkeringsplassene har felles avkjørsel i o_V3, og det totale antallet avkjørsler til boligparkering på Mindemyren holdes dermed lavt.

En viktig del av plangrepet har vært å ha bilfrie byrom og begrense kjøring inn i boligkvartalene. Planforslaget har derfor få interne veger. Etter merknaden fra Vestland fylkeskommune har en på nytt vurdert om det kunne vært et alternativt å flytte avkjørselen o_V3 til kommunale sidegater. Å flytte avkjørselen til sidegater vil være uheldig for myke trafikanter, og ta beslag på viktige bilfrie byrom. Tverrforbindelsene i området er viktige for å binde planområdet sammen med omgivelsene, og ivareta tverrforbindelsene mellom Fjøsangerveien og Mindemyren. Å legge innkjørselen til parkeringsanlegget til disse områdene ville dermed vært uheldig. Etter vurdering ble det konkludert med at det er mest hensiktsmessig og trafiksikkert å legge innkjørselen direkte fra eksisterende enveiskjørt veinett i Kanalveien, med en forbedret og trafiksikker utforming som gir bedre lesbarhet mellom harde og myke trafikanter.

Med vennlig hilsen

Multiconsult Norge as

Heidi Havelin, Arealplanlegger

Vedlegg:

Handelsanalyse

VA-rammepla