

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn 29.04.2023 – 13.06.2023

Plannavn	Bergarhus, Gnr. 163, Bnr. 23 m.fl. Møllendal Øst. Undervisningsformål	
Arealplan-ID	70990000	
Saksnummer	2022/20699	
Utarbeidet av	Henning Larsen AS	
Sist revidert	03.11.2023	

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>					
1.	Fløen Vel, Nubben Vel og Møllendal Vel Fløenbakken 37 12.06.2023 Dok. 127	1. Fløen Vel, Nubben Vel og Møllendal Vel har et forslag for å utvide reguleringsplan slik at det omfatter tomt for plassering av verneverdig sjøhus, tidligere Kalfarveien 99 i området vist som «fremtidig torg» i stedsanalysen for Griegakademiet. Forslag om utvidelse av planområdet kunne forsterke intensjonen om å skape et felles bytorg for den nye bydelen som nå er i frem med å vokse fram i området. I tillegg kunne det gi en enestående anledning for kommunen til å avklare plasseringen av sjøhuset i samsvar med forpliktelsen overfor Bane Nor om å skaffe tomt og i samsvar med de antikvariske og byplanmessige intensjonene slik disse er kommet til uttrykk gjennom den forutgående behandling og byrådets vedtak i sak 1092 2022.	1. Ikke tatt til følge. Planarbeidet gjennomføres for å avklare premissene for etablering av Griegakademiet slik at bygget kan realiseres i nærmeste framtid. En utvidelse av plangrensen slik foreslått av merknadsstiller vil føre til en mer omfattende og lengre planprosess som involverer nye interessenter og omhandler forhold som ikke har direkte sammenheng med utbyggingen av musikkakademiet.	-	-	-
2.	Ingebjørg Tyssedal 13.06.2023 Fløenbakken 41A Dok. 128	1. Viktig at en tverrforbindelse mellom Fløen og Møllendal gir god tilgang til butikk og post i butikk. 2. Viktig å sikre god tilgang til velferdsområdet som badeplass, torg m.m. representerer, samt lett tilgang i retning Kronstad og ut mot Strømmen. 3. Viktig at tverrforbindelsen gjenoprettes så snart som overhodet mulig.	1. En tverrforbindelse vil ikke realiseres som del av utbygging av Griegakademiet. Planforslaget åpner for at en tverrforbindelse planlegges og sikres opparbeidet etter at jernbanesporet er avviklet og eiendom gnr. 163, bnr. 60 skal bygges ut 2. Tilgjengeligheten i området vil forbedres noe ved realisering av planforslaget. Ved etablering av Griegakademiet vil det etableres en allmenning som er forbundet med sykkelvegen langs jernbanelinjen 3. Planarbeidet omfatter kun eksisterende KMD-bygg og Griegakademiet. Tverrforbindelser utenfor planområdet behandles ikke i dette prosjektet.	-	-	-

3.	<p>Harris på vegne av Bergen Byfortetting AS</p> <p>Gnr. 163 bnr. 60</p> <p>13.06.2023</p> <p>Dok. 129</p>	<p>1. Harris på vegne av Bergen Byfortetting AS fremsettes det med dette merknad til bestemmelsesområde 1 (#1) – som strekker seg over klagers eiendom, gnr. 163 bnr. 60. Klager er ikke negativ til dette formålet i seg selv, men vil knytte en merknad til at det foreslåtte arealformålet på bnr. 60 med fordel kan gjøres smalere, uten at mulighet for sikring av en fremtidig tverrforbindelse blir vanskeligstilt.</p> <p>2. Kommentar til Byantikvar/kulturmiljø: Denne delen av reguleringsplanen som er avsatt til boligformål i bestemmelsesområde #1 er ikke tilstrekkelig bearbeidet for å beslutte et byggeforbud på eiendommen gnr. 163 bnr. 60. Å forby bebyggelse på denne eiendommen vil klart være i strid med både KPA18 og KDP Fjellsiden sør, hvor eiendommen inngår i bebyggelige formål, henholdsvis BY2 og Boligområde. Boligformålet er ikke tilstrekkelig vurdert i planen til å «bane vei» for realisering av boligformål uten prosess for nødvendige tilpasninger til de viktige kulturmiljøene i området. Følgelig kan vi ikke se at reguleringsforslaget danner grunnlag som truer eksisterende kulturmiljø i området; Byantikvaren blir uansett naturlig høringspart for nye tiltak på bnr. 60, og det legges til grunn at tilstrekkelig medvirkning vil sikres som ledd i utvikling av eiendommen i fremtiden. Anbefalingen om at tomten forblir ubebygde fremstår i sin helhet likevel å underordne seg Byantikvarens øvrige anbefalinger om å begrense høyde og utnyttelsesgrad på eiendommen, så vel som å sikre materialkvalitet. Dette for å begrense forringelse av kulturmiljøet i området. I den sammenheng understrekes at det er viktig å unngå ytterligere fortetting med tanke på de store negative endringene kulturmiljøet i området har blitt utsatt for i forbindelsen med senere tids omfattende tiltak. De mener føringer i gjeldende kommuneplan må videreføres mht. gjeldende kulturhensynssoner. I tillegg fastholdes at planbestemmelser må suppleres slik at det fremkommer at eksisterende bebyggelse skal være premissgivende for byggehøyder, volum og bebyggelsesstruktur ved nye tiltak. Byggehøyde, volum og materialbruk skal tilpasses det eksisterende kulturmiljøet i Fløenbakken spesielt. Denne side har ingen innvendinger til overnevnte betraktninger for tilpasning til gjeldende kulturhensynssoner i <i>denne</i> plansaken. Dette vil hensyntas i prosesser for fremtidig utvikling av eiendommen, og det vil betinge konkrete vurderinger for nærmere avklaring med både Byarkitekt og Byantikvar.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Premissene for felt B er satt ut fra føringer fra Plan- og bygningsetaten, med innspill fra Byantikvaren.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Jf. kommentar til punkt 1.</p>	-	-	-
----	--	---	--	---	---	---

4.	<p>Ida Ingebrigtsen Fløenbakken 41 E</p> <p>13.06.2023</p> <p>Dok. 130</p>	<p>1. For beboere i Søndre Fløenmarken Sameie er det veldig viktig å sikre tverrforbindelse mellom Fløen og Møllendal. Det er per i dag en stor omvei for alle, og en unødig lang omvei for personer med nedsatt funksjonsevne, barnevogn og eldre. Søndre Fløenmarken Sameie ønsker å ha et nærområde som bidrar til enkel ferdsel og som legger godt til rette for at de som bor her kan bruke fasiliteter i Møllendal. Per i dag er det en tverrforbindelse og det er trappen/gangvei ved bybanestoppet. Før var det en sti som gikk mellom Fløen og Møllendal som er dypt savnet av alle i området. Søndre Fløenmarken Sameie er svært positive til alle tiltak som gjør det enklere for ferdsel mellom Fløen og Møllendal.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Så lenge jernbanesporet langs planområdet er i drift vil det ikke etableres en forbindelse som krysser dette sporet. Ved realisering av Griegakademiet vil det skapes flere forbindelser mellom Møllendal og sykkelvegen som ligger parallelt med jernbanesporet. Planforslaget sikrer at det skal planlegges for en tverrforbindelse mellom Fløenbakken og Møllendal når gnr. 163, bnr. 60 (område <i>Bolig, B</i> i plankartet) utvikles, men etablering vil ikke finne sted før jernbanesporet er avviklet.</p>	-	-	-
5.	<p>Fløenmarken Boliglag v/ Magnus Valland</p> <p>Fløenbakken 33 og 39</p> <p>13.06.2023</p> <p>Dok. 131</p>	<p>1. Fløenmarken boliglag er veldig positive til siktlinjen som ble flyttet 6 m.</p> <p>2. Fløenmarken boliglag håper at område B skal ikke utbygges slik at siktlinjen fra Fløenbakken mot torg blir ivarettatt.</p> <p>3. Fløenmarken boliglag mener at volum av planlagt bygning er ikke helt forståelig. Boliglag forstår ikke hvorfor KMD har varelevering på motsatt side av kjøkkenet og hvorfor det blir en ny og felles kantine for hele fakultet i Griegakademiet.</p> <p>4. Fløenmarken boliglag ønsker seg en løsning og volumgrunnlag som er enkelt å forstå for en person som ikke har spesialkunnskaper innen fagområde.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Tomten er tidligere bebygd og ligger med byggeformål i KPA. Utvikling av boligområdet B må avklares i egne prosesser uavhengig av planarbeidet for Griegakademiet. I planen er det sikret at siktlinjer mot Lungegårdsvannet skal ivaretas.</p> <p>3. Planforslaget regulerer hovedrammer for utnyttelse og utforming av tomten og tilliggende område, innenfor dette er det handlingsrom for ulike løsninger for momentene anvist i merknaden. Illustrasjoner til 2.gangs behandling vil gi mer detaljerte opplysninger om prosjektets løsninger. Romprogrammet utarbeidet for brukerne forutsetter flytting av en felles kantine fra M61 til nybygget for Griegakademiet.</p> <p>4. Se kommentar til punkt 3 ovenfor.</p>	-	-	-

	<u>Høringsinstanser:</u>						
1.	<p>Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap</p> <p><i>Automatisk generert svar</i></p> <p>Dok. 113</p> <p>09.05.2023</p>	<p>1. Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnsikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.</p> <p>2. DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter • Transport av farlig gods • Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg • Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) <p>Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnsikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.</p> <p>3. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykeforskriften.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p>	-	-	-	-
2.	<p>Bergen Kommune</p> <p>Bergen Brannvesen</p> <p>v/Magne H. Olsen</p> <p>Dok. 116</p> <p>15.05.2023</p> <p>Tilleggsmerknad vedrørende gassanlegget på Møllendalsveien 61.</p> <p>12.06.2023</p>	<p>1. Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Tilkost for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet. Eventuelle veier og oppstillingsplasser over betongdekke eller parkeringsgarasje, må merkes tydelig for maks belastning.</p> <p>1. Forslagsstiller har gjennomført ROS-analyse av anlegget i 2019. Det er et forbruksanlegg for propan, lager av propan, og forbruksanlegg for inerte gasser samt oksygen. ROS-analysen avdekket behov for å vurdere risiko fortløpende og i sammenheng med utvikling av området. Det ble konkludert med at sentralgassanlegget vil være godt plassert og at risikoen med anlegget er akseptabel. Det presiseres at det er</p>	<p>1. Tatt til følge. Slokkevannkapasitet er ivaretatt, og det skal sikres nødvendig oppstillingsplass for brannbil.</p> <p>1. Tatt til etterretning.</p>	-	-	-	-

		<p>utfordringer med leveranser som må løses. Leveranse må ivaretas slik at flaskene kan transporteres trygt, uten fare for personell. Veil. for transport må ivaretas. I fagnotatet fra PBE Byplan Private planer legger de til grunn at gassflasker leveres med bil fra Møllendalsveien via dagens anleggsvei nord for det aktuelle lageret. Nå blir det foreslått universell gang- og sykkelvei som en del av allmenningen. Forslagsholder har ikke redegjort for hvordan leveransesituasjonen skal ivaretas i mottatte dokumenter.</p> <p>2. Brannvesenet forutsetter at lagring av gass blir gjort i henhold til gjeldende regelverk for oppbevaring og bruk av farlig stoff. Viser også til temaveiledning om bruk av farlig stoff del 1 – Forbruksanlegg for flytende og gassformig brensel. Gassanlegget må ligge slik til at avstandskrav er ivarettatt med tanke på bygg og ferdsel, og at leveranser av gassflasker kan foregå på sikker måte. Regelverket legger også føringer for sikring mot terror og sabotasje. Anleggseier er pliktig til å ha en risikoanalyse som belyser alle faktorer som er av betydning. Forslagstiller for reguleringsplanen må innhente opplysninger som har betydning for planområdet, og gjøres vurderinger basert på disse opplysningene med tanke på bruk av området. Brannvesenet har ikke innvendinger mot gassanlegget under forutsetning av at dagens regelverk er fulgt, og at det er gjennomført en god risikovurdering av anlegget og områdene rundt dette.</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er utarbeidet en oppdatert ROS-analyse for gassflaskeanlegget som følger planforslaget. Analysen konkluderer med at den planlagte utbyggingen ikke vil øke risikoen for anlegget, og risikoen vil være akseptabel, dersom det sikres tilkomstvei for flaskehjul. Dette er innarbeidet i illustrasjonsplanen.</p>	-	-	-
3.	<p>Bane NOR v/Sølvi Morvik</p> <p>Dok. 117</p> <p>Datert 22.05.2023</p>	<p>1. I forbindelse med byggingen av bybane til Fyllingsdalen ble deler av jernbanesporet til Minde lagt ned og det ble bygget et uttrekksspor. Jernbanesporet er et uttrekksspor som er helt nødvendig for at godstog skal kunne kjøre inn på Nygårdstangen. Før godsterminalen blir flyttet er det ikke aktuelt å fjerne jernbanesporet. Når det gjelder kryssing av jernbanelinjen, må dette skje planfritt, jf. Jernbaneinfrastrukturforskriften §3.6.</p> <p>2. Vi gjør oppmerksom på at det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje uten tillatelse fra grunneier. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Planforslaget legger ikke opp til at en forbindelse mellom Møllendal og Fløenbakken skal etableres før jernbanesporet er avviklet. Det utredes derfor ikke nærmere hvordan en ev. kryssing skal planlegges mens sporet er i drift.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Dette vil følges opp i videre faser.</p>	-	-	-

4.	<p>Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE) v/Toralf Otnes</p> <p>Dok. 118</p> <p>Datert 01.06.2023</p>	<p>1. Multiconsult har vurdert fare for områdeskred av kvikkleire i notat datert 29.03.2023. I rapporten følger Multiconsult prosedyren i tabell 3.1 i NVE veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Rapporten konkluderer i steg 5 at det ikke er fare for områdeskred for tiltaket. Konklusjonen blir trukket med grunnlag i 7 geotekniske grunnundersøkelser i og rundt planområdet. Planområdet blir friskmeldt fordi det ikke er truffet på sprøbruddmateriale/kvikkleire i grunnen i området rundt planområdet, verken på land eller i sjøen. NVE har ikke sett de geotekniske datarapportene som konklusjonene bygger på. Det er derfor vanskelig for NVE å vurdere i hvilken grad tolkingen av grunnundersøkelsene er entydige, jf. spørsmål 2 i Spørsmål og svar om NVE rettleiar 1/2019. Det er heller ikke NVE sin oppgave å kvalitetssikre konklusjonene i rapporten. Vi vurderer at Multiconsult har den nødvendige kompetansen til å utføre en slik vurdering av fare for områdeskred, og avgjøre om konklusjonen bygger på entydige grunnundersøkelser. Vurderinga følger anbefaltprosedyre. NVE har ellers ingen merknader til planforslaget.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p>	-	-	-
5.	<p>Leverandørens Utviklings- og kompetansesenter (LUKS) v/Jurg Berger</p> <p>Dok. 119</p> <p>02.06.2023</p>	<p>1. LUKS har sammen med kommunen utarbeidet løsningen for varelevering, denne løsningen vil være i henhold til gjeldende regelverk.</p> <p>2. Det er også viktig at gatene holdes åpne for varetransport også i byggeperioden. Ved behov må anleggesansvarlige, eller den denne bemyndiger bistå sjåførene ved varelevering hvis dette er nødvendig for trafikksikkerheten.</p> <p>3. Merknaden gjengir utdrag av regelverk. All varetransport er en del av en transport, derfor kan ingen varemottak etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet. Videre må også sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til varemottak samt varelevering, dette er byggets samt virksomheten ansvar ved varelevering etc.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Dette vil følges opp i anleggsperioden.</p> <p>3. Tatt til etterretning.</p>	-	-	-
6.	<p>Statsforvalteren i Vestland v/Torgeir Flo</p> <p>Dok. 122</p> <p>Datert 06.06.2023</p>	<p>1. Statsforvalteren ser positivt på at det planlegges for nytt undervisningsbygg tett på Fakultetet for kunst, musikk og design, og sentralt på bybanestopp i Møllendal. Statsforvalteren har ingen særlige merknader til planforslaget</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p>	-	-	-

7.	Bergen kommune Helseverneheten v/Haldis Lillefosse Dok. 123 Datert 05.06.2023	1. Helseverneheten har ikke merknader utover det som tidligere har blitt sendt inn i forbindelse med varsel om oppstart.	1. Tatt til orientering.	-	-	-
8.	Bergen kommune Bergen Vann v/Sigmund Skibenes Dok. 124 Datert 28.05.2023	1. Bergen Vann har ingen merknader til planforslaget slik det foreligger nå, inklusive forslag til reguleringsbestemmelser. Vi viser ellers til planforslagets VA-rammeplan og vår uttalelse datert 21. desember 2022. Ved behov for vesentlige endringer i planlagt VA-infrastruktur inklusiv overvannshåndtering, skal det innsendes revidert VA-rammeplan til uttalelse hos Bergen Vann.	1. Tatt til orientering.	-	-	-
9.	Bergen kommune Byantikvaren v/Rigmor Huus Dok. 125. Datert 06.06.2023	1. Det er positivt at det blir lagt vekt på siktlinjer og at de to regulerte tilbyggene til KMD-bygget utgår. Videre er vi positive til at Arkitektur+ legges til grunn for videre arbeid. 2. I planbeskrivelsen på s37 blir det opplyst om at «Den private eiendommen som er angitt med boligformål, B, er kun inkludert for å sikre at utvikling av denne eiendommen tar høyde for en framtidig gangtrasè mellom Fløenbakken og Møllendal.» I plankart og bestemmelser er ikke dette videreført. Det må rettes opp i til 2.gangs høring. Det må komme klart frem at eiendommen ikke skal bebygges, og H570 hensynssone bevaring kulturmiljø skal viderføres fra KPA2018. Følgelig må bestemmelsen for felt B, og plankart endres. 3. Da nybygget er stort og svært eksponert fra omkringliggende kulturmiljø må det legges stor vekt på materialbruk. Det bør også legges stor vekt på takflaten slik at det blir sikret gjennom bestemmelser at eventuelle tiltak på denne blir en del av arkitekturen. 4. Det blir i fagnotatet vist til prosjektkonkurranse og at tiltakshaver av den grunn vil at reguleringsplanen har tilstrekkelig handlingsrom og fleksibilitet for at nybygget kan prosjekteres med god arkitektur og hensiktsmessig innvendig logistikk. Byantikvaren mener at det må ligge nok føringer i bestemmelsene som skal være premissgivende for en eventuell prosjektkonkurranse etter vedtatt plan. Eksempel på en slik føring kan være at kulturmiljøene rundt ikke skal forringes, at materialbruken skal være av en kvalitet som har lang levetid og eldes med verdighet. Det er etter vårt syn	1. Tatt til orientering. 2. Tatt til etterretning. Planen åpner for at felt B kan utvikles. Hensynssone H570 langs Fløenbakken er lagt inn i plankartet, og det er i bestemmelsene stilt krav til opprettholdelse av siktlinjer, som skal fastsettes nærmere med Byantikvaren og Byarkitekten. 3. Tatt til følge. Planforslaget stiller krav til både materialbruk og utforming av taklandskap. 4. Tatt til etterretning. Prosjektkonkurransen er gjennomført og løsningsforslaget inngår i reguleringsplanen til 2. gangs behandling. Utbyggingsområdet er her innskrenket både mot sør og mot nord og nybygget er avtrappet i høyden mot nabobebyggelsen i øst.	-	-	-

	<p>viktig å sikre at kulturmiljøene som ligger tett ved, men også utenfor planområdet ikke blir forringet.</p> <p>5. De viktigste kulturmiljøene ligger utenfor planområdet og det er viktig at det presiseres at kulturmiljøene i Fløenbakken, Cementstøperiet, Fløen, og Årstadgeilen ikke skal forringes ved planlagt utbygging.</p> <p>6. Småhusbebyggelse og sjøboder i Fløen var opprinnelig forstadsbebyggelse til Bergen, organisert som en grend langs den gamle ferdselsåren inn til byen fra sør. Bygningsmiljøet vokste frem på slutten av 1700- tallet og var knyttet til innfartsåren og næringsdrift. Viktige kulturmiljø der sammenhengen mellom ferdselsårer og bygningsmiljø må bevares, og det må tas spesielt hensyn til de historiske bygningene. I tillegg er siktlinjene svært viktige både for kulturmiljøet utenfor planområdet og for selve planområdet. Årstadgeilen fører fra det gamle tunet på Årstad og ned mot Fløen, og er vårt eldste veifar som kan føres tilbake til jernalder. Veifaret er bevart i linjeføring, og preges i dag av vegetasjon, murer, gjerder og porter som tilhører hageanleggene tilknyttet de verneverdige villaene i strøket.</p> <p>7. Fløenbakken 27-31 ble revet i forbindelse med bybanen til Fyllingsdalen. Ideelt sett burde denne eiendommen i tillegg til Fløenbakken 17-25 inngå i planområdet for å sikre at siktlinjer og verneverdig kulturmiljø blir godt nok ivaretatt.</p> <p>8. Da et nybygg blir svært synlig for det bakenforliggende kulturmiljøet er det viktig at det rettes spesielt fokus også på takflaten, dette gjelder både valg av solcellepanel, takoppbygg for heis, trapper, luftinntak/utkast o.l., Nye tekniske anlegg på tak, tekniske rom, rekkverk etc. Det bør fremgå i bestemmelsene at dette skal være en integrert del av arkitekturen.</p> <p>9. Som nevnt i anbefalingen fremkommer det av planbeskrivelsen at felt B ikke skal bebygges. Vi må likevel kommentere på det planmaterialet som ligger til offentlig høring når det gjelder felt B. Vi anbefaler at tomten forblir ubebygd, om det derimot viser seg at den kan bebygges anbefaler vi svært lav utnyttingsgrad.</p>	<p>5. Tatt til etterretning.</p> <p>6. Tatt til etterretning.</p> <p>7. I planforslaget er kun den delen av eiendommen FB 27-31 som er vurdert som aktuell for tverrforbindelse mellom planområdet og Fløenbakken tatt med. Planforslaget tar ikke stilling til hvordan eiendommen skal utvikles.</p> <p>8. Reguleringsbestemmelsene er konkretisert ytterligere til 2. gangs behandling.</p> <p>9. Tatt til etterretning. Tomten var bebygd før Bybanen ble etablert, og den ligger med byggeformål i overordnet arealplan. Det er naturlig at det åpnes for noe bebyggelse på eiendommen, men planforslaget tar ikke stilling til omfang. Dette må avklares i egne prosesser når eiendommen skal utvikles i framtiden.</p>	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

		<p>10. Med tanke på de store negative endringene kulturmiljøet i området har blitt utsatt for i forbindelse med senere tids omfattende tiltak er det viktig å unngå ytterligere foretting. Felt B som er avsatt til boligbebyggelse er omfattet av H570 Historisk sentrum, delområde Fløen, i KPA2018 og må markeres med H570 i plankart. Feltet er også omfattet av Bestemmelsesområde #4 i KPA2018: § 38.3 Historiske områder (pbl § 11-9 nr 5) (#4 - #9). Dette må gjenspeiles i bestemmelsene. Bestemmelsen slik den er formulert i planforslaget som nå er på høring må derfor endres: § 3.1.1.1 Formålet er avsatt til boligbebyggelse, og kan utvikles i tråd med gjeldende kommuneplan. Bestemmelsen må endres og suppleres: Eksisterende bebyggelse skal være premissgivende for byggehøyder, volum og bebyggelsesstruktur ved nye tiltak. Byggehøyde, volum og materialbruk skal tilpasses det eksisterende kulturmiljøet i Fløenbakken spesielt.</p>	<p>10. Tatt til følge. Plan- og bygningsetaten er enige med dette innspillet, og punkt 3.1.1.1 er oppdatert til 2. gangs behandling.</p>	X	X	-
10	<p>Bergen kommune Bymiljøetaten v/Marte Maardalen</p> <p>Dok. 138</p> <p>Datert 13.06.2023</p>	<p><u>Byromsfaglige forhold</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. BME stiller spørsmål ved hvorfor eksisterende byrom foran kunstakademiet reguleres til o_UN2. Det eksisterende byrommet er i dag en del av Møllendal allmenning. Sammen med det nye torget o_TO4 vil det utgjøre et sammenhengende byrom på østsiden av Møllendalsveien, og vil bli en viktig del av byromstrukturen i området. Bymiljøetaten anbefaler at eksisterende byrom reguleres til offentlig torg. 2. BME vurderer at adkomstsonen foran hovedinngangen mot sør med fordel kan åpnes mer opp. BME ber om at løsning for adkomstsonen bearbeides i prosessen fram til 2. gangs behandling. Plassering av eventuelle søyler bør inngå i vurderingene. Videre ber vi om at følgende tilføyes bestemmelse § 3.2.3.3: "Allmenningen skal ha en utforming som er åpen og inviterende for allmennheten". 3. BME er positiv til at til overlyskupler omtales med egne bestemmelser som sikrer god kvalitet i utforming og materialbruk. Samtidig, må bestemmelsene inneholde føringer for hvordan kuplene ivaretar offentlige interesser. Som vist i illustrasjonene, kan kuplene oppleves som privatiserende og svekke torgets offentlige preg. BME mener at overlyskuplene bør, i tillegg til god estetisk utforming og tilpasning til oppholdssoner, ha en multifunksjonsutforming som supplerer oppholdskvalitetene på torget. For eksempel ved at de kan brukes til å sitte på. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Kunstallmenningen reguleres til torgformål o_TO5, men med egne bestemmelser som ivaretar dagens behov for inntransport til KMD-bygget, plassering av kunstinstallasjoner og sykkelparkering. 2. Delvis tatt til følge. I prosjektforslaget som er lagt til grunn for 2. gangs behandling er byggelinjen over 1.etg. trukket tilbake tilsvarende 1.etg. slik at allmenningen og inngangspartiet mot sør åpnes mer opp. Forslag til bestemmelse tas til følge. 3. Plasseringen av overlyselementer er endret til 2. gangs behandling. Overlys ligger tett på fasaden for å slippe dagslys inn til underliggende rom. Den nye plasseringen gir mest mulig offentlighet og fleksibilitet i oppholdssoner. Utformingen av overlyselementene vil tilpasses byggets karakter og funksjon. 	X	X	X
				X	Tidl. bestemmelse angående overlys er fjernet	X

		<p>4. I oppstillingen av hva som skal vises på utomhusplanen, under dokumentasjonskrav § 3.1.2.7.a, nevnes «plassering av ev. støy- og vinddempende tiltak». BME kjenner ikke til at det skal være aktuelt med støy- eller vinddempende tiltak på de offentlige byrommene, og ber om at dette punktet fjernes.</p> <p>5. Bestemmelse §3.2.3.2 angir at torgets møblering skal hensynta oppstilling for driftskjøretøy. BME er kritiske til at sporadisk behov for oppstilling av driftskjøretøy skal være styrende for utformingen av torget. Videre vil et slikt krav være uheldig med hensyn til myke trafikanter, samt siktforhold I forhold til syklende. BME anbefaler at siste setning i bestemmelsen må derfor fjernes.</p> <p>6. BME anbefaler også at det tilføyes «beplantes» i oppstillingen av hva torget kan inneholde: «Torget kan møbleres, beplantes og inneholde sykkelparkering».</p> <p>7. BME påpeker at illustrasjonsplanen, som følger saken, viser at trappen fra øst stikker ut på fortauet, utenfor bygget. BME anbefaler at trappen må trekkes tilbake, slik at den ikke hindrer god bevegelsesfrihet for gående.</p> <p>8. Tilstandsrapport av bytre konkluderer med at treet ikke vil tåle flytting. Det foreslås at treet erstattes med tre nye trær. Illustrasjonsplanen foreslår flere nye trær på det offentlige torget o_TO4. BME anbefaler at det skal tilstrebes at trær, som skal erstatte det eksisterende bytreet, plasseres ned mot Møllendalsveien. Plasseringen bør vises på illustrasjonsplanen og sikres i bestemmelsene. Videre bør det stilles krav til stammeomkrets på trærne som skal erstatte det syke/skadete treet.</p> <p>9. BME er positivt at planforslaget har en intensjon om å sikre vinduer som kan vise aktiviteter som pågår i bygget for forbipasserende, ref. § 3.1.2.1.g. BME ser at bestemmelsen henviser til omtalen av «der det er krav om dette (utadvendte fasader)». BME stiller spørsmål om hvilke arealer som omfattes av bestemmelsen. Det er f.eks. viktig at fasaden ut mot Møllendalsveien ikke får en baksidekarakter, selv om det tilrettelegges for varelevering og avfallshenting her.</p>	<p>4. Tatt til følge.</p> <p>5. Torget er nå utvidet til å også omfatte det som tidligere var foreslått regulert som kjøreveg og fortau. Det tillates ikke parkering på torget.</p> <p>6. Torget er nå utvidet til å også omfatte det som tidligere var foreslått regulert som kjøreveg og fortau.</p> <p>7. Plassering av trappen må ta hensyn til eksisterende vannledning som gir begrensninger i forhold til plassering. Avklaring gjort med Bergen Vann. Snusløyfen er forskjøvet noe mot nordvest i revidert planforslag.</p> <p>8. Tatt til følge. Bestemmelsene sikrer at det etableres minimum tre nye trær innenfor o_TO4 som erstatning for eksisterende bytre som må felles. Trærne skal ha en stammeomkrets på 20-25 cm og en stammehøyde på 240 cm. Plantegroper skal være av god størrelse og gi et minimum tilgjengelig vekstmedium for hvert tre på 5 m³.</p> <p>9. Tatt til følge.</p>	-	X	-
--	--	---	---	---	---	---

		<p>10. BME gjør oppmerksom om at illustrasjonsplanen bør oppdateres frem til 2.gangs behandling, og omtales som retningsgivende i bestemmelsene.</p> <p><u>Blågrønne forhold</u></p> <p>11. Det fremgår av planbeskrivelsen at allmenningen kan få et frodig og grønt preg. Den vil bidra til å styrke den blågrønne strukturen som strekker seg fra Store Lungegårdsrvann og østover mot Fløen. BME foreslår beplantning i flere sjikt, med både stauder, busker og trær for å legge til rette for et større biologisk mangfold. I tillegg til å styrke opplevelsen av allmenningen som en grønn korridor.</p> <p>12. BME gjør oppmerksom om at de blågrønne kvalitetene må sikres i planen. Det må vurderes om dette skal gjøres med detaljerte bestemmelser eller om verktøyet «Blågrønn faktor» er mer egnet. Ved bruk av blågrønn faktor må det gjøres en beregning av hvilken faktor som kan oppnås på bakgrunn av illustrasjonsplanen og ambisjonen om allmenningen som en grønn korridor. Det må settes krav til dette i bestemmelsene. BME anbefaler bruk av Norsk standard for Blågrønn faktor.</p> <p>13. Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet, utenom bytreet som er en platanlønn. Eiendommen har vært en avstengt byggeplass de siste årene, og har ikke vært kartlagt. Bestemmelse § 2.8.1.4 angir at området skal kartlegges og at eventuelle funn skal følges opp i en tiltaksplan. Bymiljøetaten ber om at omtalen av fremmede arter spesifiseres i bestemmelsene for å unngå misforståelser/tolkningsrom.</p> <p><u>Mobilitet</u></p> <p>14. BME mener at det bør vurderes om plangrensen bør utvides for å sikre god kobling av o_GS2 sørover og nordover.</p> <p>15. Det er regulert annen veggrunn grøntareal, o_AVG, langs hele o_GS2. Bestemmelse § 3.2.7.3 åpner imidlertid for å koble gang- og sykkelveien til tiliggende o_TO4 og o_GS1. BME anbefaler at trappen i bestemmelsesområde #2 må også nevnes her. Illustrasjonsplanen bør vise koblingene.</p>	<p>10. Tatt til følge.</p> <p>11. Tatt til følge. Det er satt inn et nytt punkt i reguleringsbestemmelsene som blant annet sikrer at torget skal få et grønt preg og at det skal benyttes sjiktvis plantesammensetning som bidrar til å styrke biologisk mangfold.</p> <p>12. Tatt til etterretning. Blågrønn faktor skal legges vurderes i de videre prosjekteringsfasene.</p> <p>13. Tatt til følge. Bestemmelse 2.8.1.4 er supplert.</p> <p>14. Ikke tatt til følge. o_GS2 reguleres i sin helhet i reguleringsplan for Bybanen, så vi kan ikke se behov for å innlemme mer av denne i planforslaget for Griegakademiet.</p> <p>15. Bestemmelse 3.2.9.3 er oppdatert etter justering av planforslaget.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>-</p> <p>X</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>
--	--	--	---	--	--	---

		<p>16. BME ber om at bestemmelsene fastlegger at syklist skal ha prioritet i gatesnittet for Møllendalsveien, og at detaljert utforming av gaten må sikre en løsning der kjørende må ta hensyn til sykkeltrafikken. Løsningen bør omfatte hele strekningen fra svingen ved kunstakademiet og nordover til og med snusløyfen. BME har anbefalt en fysisk utforming for hele denne strekningen, som innebærer natursteindekke i kjørebane og en stripe med rullevennlige natursteinheller sentralt plassert i hvert kjørefelt. Bymiljøetaten ber om at denne anbefalingen sikres i bestemmelsene og innarbeides i illustrasjonsplanen, som bør være veiledende for valg av løsning.</p> <p>17. Det må sikres en vegbredde på minst 5,5 meter, inkludert kantsteinsklaring, slik at situasjoner, der store kjøretøy må rygge for å passere hverandre, unngås. BME ser ofte at store kjøretøyer kjører opp på fortau for å passere hverandre i smale gater, i en del tilfeller også når de møter små kjøretøy. Dette fremgår også i trafikkvurderingen som følger med plandokumentene. BME mener at slike situasjoner er svært uheldige.</p> <p>18. BME har erfaring at det er ofte kjøring og stans på fortau der det er lav kantstein, dersom det ikke er utført fysiske hindringer mot dette. Dette ser vi også i Møllendal. I den videre prosessen fram til 2. gangs behandling må utformingen av gaten konkretiseres, slik at bestemmelsene om o_KV1, o_KV3 og o_KV4 kan utformes hensiktsmessig. Dette gjelder f.eks. kantsteinsvis og møblering.</p> <p>19. BME stiller spørsmål ved om det er plass til nødvendig møblering på areal for gående for å sikre gangaksene. BME ber om at løsningen detaljeres nærmere i den videre behandlingen av saken, slik at det sikres nødvendig areal til å opparbeide trygge og trafikksikre løsninger. Det er viktig at utformingen av snusløyfen er lett lesbar, både for bilførere og myke trafikanter, slik at man unngår uønsket manøvrering. Lesbarheten vil best</p>	<p>16. Tatt til følge.</p> <p>17. I planen er det regulert en kjørebanebredde på minimum 5,5 meter frem til starten på kvartalsstrukturen ved o_UN1. Gjennom dette gatesnittet og frem til nytt torg o_TO3 avsettes kjørebane på 4,5 meter med tilgrensende oppstilling for vareleveranser og HC-parkering, o_SK3. Der gatebredden er 4,5 meter vil det være rom for å etablere gatetrær, innenfor o_AVG5. Grepet er viktig for å sikre opparbeidelse av blågrønn infrastruktur i Møllendalsvegen og tilbakeføring av rekke med gatetrær. Løsningen som er vist, tillater ikke at kjøretøy kjører inn på gangareal. Snittet viser kantstein langs vestsiden av gaten og skille med trær og grøntareal mellom trafikkareal og fortausareal langs Griegakademiet.</p> <p>18. Forslag til utforming vil framgå av illustrasjonsplan og snitt til 2. gangs behandling. Kantsteinsvis settes til min. 8 cm mot tilgrensende fortau i øst, der kjørebredde er 4,5 meter.</p> <p>19. Snusløyfen reguleres med torgformål, o_TO3, men bestemmelsene og illustrasjonsplan sikrer at torget opparbeides slik at det både er rom for manøvrering av lastebiler samtidig som det skapes adskilte gangpassasjer rundt snusløyfen på minimum 2,0 meter.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	--	--	---	---	---	---

	<p>sikres ved bruk av kantstein med vis og kontraster i materialbruk.</p> <p>20. BME ber om at grøntarealet i snusløyfen vises på plankartet, og foreslår at den reguleres til annen veggrunn grønt. Dette vil ikke være til hinder for å opparbeide området på en slik måte at gående kan krysse snusløyfen. Det må sikres at sentraløyen har en plassering som sikrer gode siktforhold for store kjøretøy, før kjøretøyene skal krysse ut over sykkeltraseen. Kjøretøyene må da ha en tilnærmet vinkelrett oppstilling. Hensikten med arealet må fremkomme av bestemmelsene (regnbed, treplanting e.l.).</p> <p>21. Reguleringsformål o_P er foreslått på areal tiltenkt HC-parkering og varelevering/renovasjon. De sistnevnte formål skiltes normalt med parkeringsforbud, og BME mener at det passer dårlig til reguleringsformål parkering. Bymiljøetaten foreslår istedet å benytte formål o_SK, og definere tiltenkt bruk i bestemmelsene.</p> <p>22. Område o_UN2 er regulert med hovedtilkomst fra nord, men det foreslås at det også tillates tilkomst for varelevering fra o_GS1 i sør. BME ber om at det gjøres en ny vurdering av behovet for tilkomst fra sør, da traseen er smal og har dårlige siktforhold ved utkjøring. Dersom dette skal bli en gjennomgående akse for gående og syklende bør kjøring unngås.</p> <p>23. BME ber om at det fastsettes bestemmelse for område o_SK2, der det fremgår at avkjørselen skal utformes med gjennomgående fortau og lav kant mot kjørebane. Dette er i samsvar med dagens utforming av avkjørselen, og sikrer god fremkommelighet for gående.</p> <p>24. BME ber om en bestemmelse vedrørende avkjørsler regulert med avkjørselspil. Bestemmelsen bør fastsette at avkjørsler så langt som mulig utformes i samsvar med krav i N100. Trafikksikkerhet skal legges til grunn. Avkjørslene gir ikke hjemmel for utvidet bruk i forhold til bruken idag. Om det er behov for utvidet bruk må utforming vurderes på nytt.</p> <p>25. I § 2.12.4 ber BME om følgende mindre justering i andre setning: «Teknisk plan skal utarbeides i samsvar med gjeldende krav til dokumentasjon, deriblant veglys, overvannshåndtering og skiltplan.»</p>	<p>20. Bestemmelsene for o_TO3 sikrer at det skal etableres beplantning på torget. Vegetasjonen skal plasseres slik at den ikke kommer i konflikt med sporingskurver. Sporingsskurve framgår av illustrasjonsplan.</p> <p>21. Tatt til følge.</p> <p>22. Tatt til følge. o_GS1 skal kun benyttes sporadisk til vedlikehold av bygg og utearealer knyttet til o_UN2.</p> <p>23. Tatt til følge, lagt inn ny bestemmelse, pkt., 3.2.12.3</p> <p>24. Tatt til følge.</p> <p>25. Tatt til følge.</p>	X	X	X
			X	X	X
			-	3.2.4.2 er fjernet	-
			-	X	-
			X	X	-
			-	X	-

		<p>26. I § 3.1.2.1.h om renovasjon for UN-områder, fremgår det: «Dersom det etableres løsninger utomhus, skal disse være nedgravde oppsamlingsløsninger.» BME vil presisere at slike løsninger ikke skal etableres på områder der det medfører kraning over offentlige gangareal. BME ber om at krav om dette innarbeides i bestemmelsen. Valg av renovasjonsløsning bør avklares i reguleringsfasen, slik at det sikres nødvendig areal for å anlegge trafikksikre løsninger.</p> <p>27. BME ber om at det settes en rekkefølgebestemmelse i § 6, som stiller krav til at teknisk plan for områdene nevnt i § 6.1.1.1 skal være godkjent av rette vegmyndighet før søknad om igangsettingstillatelse for tiltak innenfor område o_UN1 kan behandles.</p> <p>28. BME er positive til at det planlegges for et finmasket gangnett, men stiller spørsmål ved realismen i en fremtidig ny gangforbindelse mot Fløenbakken innenfor planområdets avgrensning. All den tid Bane Nor sitt uttrekkspor går gjennom området, vil realisering av en slik forbindelse medføre anleggelse av en høy bro. Dersom forslaget ikke tar stilling til måten uttrekksporet skal krysses på, ber BME om at dette tydeliggjøres i bestemmelsen. Det bør uansett vurderes å regulere en bedre kobling mot den eksisterende broen mot Fløenbakken.</p> <p>Dersom planforslaget skal forstås slik at det åpner for en brokonstruksjon, bør spørsmålet om hvorvidt broen er realiserbar avklares endelig i dette planarbeidet. Broløsningen må i så fall detaljeres, slik at det sikres tilstrekkelig med areal for å kunne plassere nødvendige konstruksjoner. Dersom det skal avsettes areal til en fremtidig offentlig gangtrase gjennom område B, må krav til traseen forankres i bestemmelsene, slik at etablering av traseen kan følges opp ved byggesaksbehandling for eiendommen.</p> <p>29. BME ber om at byggegrense mot Fløenbakken må fremgå av plankartet. BME ber om at veglovens bestemmelse om byggegrense på 15 meter legges til grunn, ettersom reguleringsplanen i liten grad tar stilling til fremtidig arealbehov langs den kommunale vegen, f.eks. til fortau. Det må også settes av 1 meter til annen vegggrunn-grønt langs Fløenbakken, slik at det avsettes nødvendig areal til skilt, belysning, drenering og annet.</p>	<p>26. Tatt til følge. Renovasjonsløsning er avklart i reguleringsfasen.</p> <p>27. Krav om godkjent teknisk plan til IG-søknad er ivare tatt i bestemmelse 2.12.4</p> <p>28. Tatt til etterretning. Det er ikke aktuelt med en broforbindelse til Fløenbakken, og dette vil presiseres til 2. gangs behandling. En tverrforbindelse skal først etableres når jernbanesporet er avviklet og kryssing kan skje i plan.</p> <p>29. Tatt til etterretning. Til 2. gangs behandling er det lagt inn en byggegrense mot Fløenbakken som er tilsvarende som for omkringliggende bebyggelse.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>X</p>	<p>Del av 3.1.2.1.f fjernes</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>X</p>
--	--	--	---	-------------------------------------	---	-------------------------------------

		<p><u>Gjennomføring</u></p> <p>30. Forslaget til rekkefølgebestemmelser § 6 tar ikke høyde for feltet sitt (del)ansvar for gjenstående rekkefølgekrav etter § 1.4 i Møllendal øst-reguleringa (planid. 19410000), blant annet tilknyttet elve- og strandparken og Møllendalsvegen. BME kan ikke se at temaet er omtalt i planbeskrivelsen eller fagetatens fagnotat.</p>	30. Tatt til følge. Rekkefølgekravene fra moderplanen er tatt inn i planforslaget.	-	X	-	
11	Vestland fylkeskommune Datert 13.06.2023 Dok. 133	1. Vestland fylkeskommune har ikke vesentlige merknader til planarbeidet, som er i samsvar med kommuneplan og vil bygge opp om Møllendal som sentrumsområde og styrke regionen knytt til utdanning og kultur.	1. Tatt til orientering.	-	-	-	
12	Statens vegvesen Datert 15.06.2023 Dok. 132	<p>1. I vår uttale til varsel om oppstart datert 07.06.2022 skrev vi at: konsekvenser for riksveg for gående og syklende må utredes i planarbeidet. Trafikksikkerhet og framkommelighet på sykkelstamvegen må ivaretas. Vi kan ikke se at dette er utredet i planarbeidet, men har i brev fra konsulent datert 23.02.2023 fått bekreftet følgende: I planforslaget for Møllendal Øst forsøker vi kun reguleringsmessig, ved bruk av bestemmelsesområde, å sikre at en gangtrasé mellom Fløen og Møllendal planlegges og etableres i framtiden når de aktuelle eiendommene øst for sykkelstamvegen skal utvikles. Vi tolker derfor planen dit hen at det ikke skal utføres tiltak som påvirker vår sykkelveg i denne omgang. Hverken når det gjelder bestemmelsesområde #1 og #2. Tverrforbindelsen vil uansett være avhengig av at jernbanesporet ikke lenger er i bruk, dette anser vi som lite sannsynlig på lang tid, vi vil derfor ikke stille krav om videre utredninger av framkommelighet og trafikksikkerhet nå.</p> <p>2. Statens vegvesen støtter Bergen kommune som i fagnotat datert 25.04.2023 stiller krav til innendørs, sikker sykkelparkering tilknyttet garderobeanlegg. Det argumenteres fra forslagsstiller at det ikke kan forventes at antall syklistene øker da bybanen nok vil være det foretrukne reisemiddel. Statens vegvesen vil understreke at for å nå mål om antall syklistene som Bergen kommune har forpliktet seg til gjennom byvekstavtale mellom stat, fylke og kommune må det tilrettelegges for syklistene. Nullvekstmålet kan ikke nås ut ifra en forutsetning om at alle skal ta bybanen, det vil ikke bybanen ha kapasitet til å ta unna. Den eneste muligheten for at målet kan nås er at en stor andel benytter seg av sykkel og gange, spesielt i sentrale områder som er lett tilgjengelig med sykkel.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Det er ikke ønskelig å etablere mer sykkelparkering enn nødvendig, samtidig som det er viktig at sykkelparkeringsdekningen til enhver tid er tilstrekkelig ut fra faktisk behov. Basert på reisevaneundersøkelse (RVU) utført i regi av UiB, legger planen inn et rekkefølgekrav som sikrer at det etableres nok sykkelparkeringsplasser for de to byggene (min. 230 stk.) som er antatt behov. I planforslaget er det likevel lagt opp til at sykkelparkeringsdekningen kan økes etter hvert som flere ansatte og studenter velger å benytte sykkel som transportmiddel. I skisseprosjektet er det lagt inn minimum 340 plasser, et tall som er i tråd med forventet antall framtidige syklistene iht. RVU</p>	-	-	X	-

		3. Vi legger til grunn at valgte trafikale løsninger på kommunal veg er trafikksikre og avklart med Bergen kommune som vegmyndighet.	3. Tatt til etterretning. Det er i løpet av planprosessen avholdt flere arbeidsmøter med vegmyndighet.	-	-	-
12	Byarkitekten v/Ingvild Nesse Dok. 137 Datert 12.06.2023	<p>1. Byarkitekten har svært høye forventinger til arkitektonisk kvalitet for Griegakademiet. Vi anbefaler derfor at planbestemmelse til arkitektonisk utforming bør styrkes. Griegakademiet er viktig både for Bergen som kulturby, og for nabolaget i en bydel i endring. Bygget vil bli svært synlig i bybildet på Møllendal. Området vil bli en ny destinasjon lokalisert ved et nytt bybanestopp, og bygget vil ligge ved inngangen til Bergens nye største parksatsing; «Lungegårdsparken». Denne blir et viktig bindeledd mellom bydelene Bergenhus og Årstad. Griegakademiet vil ytterligere bidra til attraktivitet til området. Griegakademiet må løse oppgaven med å være et attraktivt bygg både for brukerne, byen og for nabolaget. Eksisterende KMD-bygg har ikke i så stor grad lyktes med dette blant annet på grunn av cafeens plassering. Griegakademiet må større grad være åpent, inviterende og tilgjengelig for nabolaget og publikum. Planen må legge til rette for dette.</p> <p>2. Byarkitektens forslag til justeringer i reguleringsbestemmelser med tanke på <u>arkitektur og bygningsvolum</u>:</p> <p>Innspill til omformulering av reguleringsbestemmelse 3.1.2.2b for å bli tydeligere og mer spisset;</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bebyggelsen skal utformes slik at det dannes en helhetlig arkitektonisk komposisjon, der fasadene reagerer på karakteren av de ulike byrommene som de forholder seg til. Bebyggelsen skal utformes slik at man oppnår en menneskelig skala ved at lange fasadeliv utformes innenfor en helhetlig og dynamisk fasadekomposisjon som gir relieff, dybde og skyggespill. Det skal legges spesielt vekt på utformingen av byggets hjørner og inngangssituasjoner, og hvordan disse bidrar til å gi bygget en tydelig identitet og tilstedeværelse i bybildet.</i> 	<p>1. Tatt til etterretning. Det er utarbeidet formingsveileder og bestemmelsene er spisset.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Bygget er til 2. gangs behandling utviklet til å passe inn i området og gatebilde på en naturlig måte ved å aktivisere fasader mot det offentlige byrom i nord og sør samt langs Møllendalsveien. Volumoppbygging reflekterer også prosjektets intensjon om å oppnå det menneskelig skala og ta hensyn til nabobebyggelser i form av nedtrapping, tilbaketrekning og åpenhet i gateplan.</p> <p>Til 2. gangs behandling er bestemmelsene oppdatert og det er utarbeidet formingsveileder.</p>	-	X	-
				-	X	X

		<p>Forslag til supplering av 3.1.2.1g for å sikre offentlig utadvendt fasade mot nord (mot Bybanestoppet);</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fasade nord mot Bybanestoppet skal behandles som en offentlig utadvendt fasade som signaliserer byggets offentlige funksjon i bybildet</i> <p>Innspill til ny bestemmelse for å sikre god materialitet og utforming av fasaden;</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Før det gis igangsettingstillatelse til tiltaket skal det settes opp et utsnitt av fasaden i målestokk en til en.</i> <p>Hvordan bygget møter nabobebyggelsen i øst bør også sikres i planen. Det er regulert inn en 5 meter inntrukken toppetasje mot Møllendalsveien i vest. Byarkitekten anbefaler at planen også bør sikre at man gjør arkitektoniske grep for å møte nabobebyggelse og gang-/sykkelveien i øst på en god måte, for å nedskalere den store bygningen, ved bruk av inntrukne øvre etasjer.</p> <p>3. <u>Landskap og Byrom (herunder trafikale løsninger):</u> <i>Gode byrom tilrettelagt for byliv</i> Byarkitekten er opptatt av at byrommene rundt Griegakademiet utformes på de gåendes premisser for å skape godt byliv. Da er det viktig at reguleringsformål og bestemmelser støtter opp under dette. Plassen nord for GA er et viktig byrom som knytter sammen Bybanestoppet, en fremtidig plass mot sjøen, KMD campus og gaten.</p> <p>Illustrasjonsplanen og plankartet viser nå et fortau i ytterkant av snusløyfen. Byarkitekten anbefaler ikke denne løsningen i dette viktige byrommet, da vi mener at løsningen er planlagt utfra trafikale hensyn og ikke setter gangtrafikk høyest i prioriteringspyramiden.</p> <p>Byarkitekten ønsker en urban helhetlig sharedspace-utforming som vi tror vil legge til rette for et godt bymiljø. I en slik løsning deler man på arealene, legger til rette for god flyt av mennesker som krysser plassen fra flere ulike retninger og forbedrer samspeilet mellom ulike brukergrupper. Kjøretøyene som har behov for å snu, må «liste seg» opp på bygulvet og vike for sykkel og gangtrafikk. Ved nettopp å viske ut skillet mellom fortau og kjørebane, ser bilisten seg ekstra godt for og farten reduseres. Vi tror at det motsatte, en segregert løsning med kanter og definerte kjøre- og gangsoner, vil skape utrygge situasjoner, da de som går i sin naturlige ganglinje ikke «har rett til» å gå her og bilisten anser det som «sitt» areal.</p> <p>Byarkitekten har følgende anbefalinger til dette punktet:</p>	<p>Planforslaget viser avtrapping i høyden ved inntrekning av del av de to øverste etasjene mot nabobebyggelsen i øst.</p> <p>3. Tatt til følge. Til 2. gangs behandling er samferdselsformålene o_KV4 og deler av o_FO3 og o_FO5 erstattet av torgformål o_TO3, for å sikre et godt mulighetsrom for etablering av urbane løsninger.</p> <p>Gangpassasjer for trygghetssøkende på torget skal sikres ved bruk av elementer og møblering.</p>	X	X	X
--	--	---	---	---	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Det bør anlegges et sammenhengende bygulv som går fra vegg til vegg uten kantsteinsvis med hensiktsmessig møblering, vegetasjon og ev noen lave kanter for å vise vei, dele inn og lage trygge soner. Dette er gjort flere lignende steder i Norge, og viser seg å fungere svært godt for godt byliv. (Noen eksempler på shared space løsninger i Norge er Christiania torv (Oslo), Olavs plass (Oslo), Domkirkeplassen (Stavanger), og fra utlandet; Exhibition Road (London) New Road (Brighton) Mariahilfer Strasse (Wien). Eksempler fra Bergen; Domkirkeplassen, Kong Oscarsgate og Ole Bulls plass foran Hotel Norge). Det bør derfor undersøkes alternative reguleringsformål for deler av gaten og snuplassen, for eksempel sambruksområde/torg med tilhørende hensiktsmessige bestemmelser, for å sikre denne utformingen. • Kjørefeltsbredden i Møllendalsveien foran GA bør reduseres for å etablere et størst mulig areal til de gående samt få plass til trær. Dette er et kort oversiktlig strekke hvor man kan stoppe i hver ende hvis det kommer flere store biler samtidig. • Det bør planlegges for trær i Møllendalsveien foran GA, og at dette bør innreguleres. Trær i gaten vil å dempe uttrykket til det store bygget, bidra til å skape et vennlig og lunere miljø på gateplan som tar hensyn til forgjengere, skape et grønt utsyn fra byggene samt bidra til robust overvannshåndtering • Gatestrekke langs GA-bygget bør planlegges med så lave kanter som mulig samt vurdere annet belegg enn asfalt i kjøresonen, for å sikre god flyt for gående på tvers av gaten. <p><u>Finmasket gangveisystem</u> Byarkitekten er opptatt av helhetlige løsninger som legger til rette for et finmasket gangveisystem som er godt integrerte i sine omgivelser.</p> <p>Det etableres en inngang til GA på øvre nivå på k+8,7 på sørfasaden. Det blir viktig å sikre gangadkomst til denne delen av bygget fra nord og øst.</p> <p>Den blågrønne allmenningen mellom GA og eksisterende KMD er løst med gangvei i tillegg til trapper. Det kan være</p>	<p>Tatt til etterretning. Torgformål er lagt inn.</p> <p>Tatt til følge. Kjørebanebredden er redusert fra 5,5 til 4,5 meter langs strekket foran nybygget slik at det skapes rom for etablering av gatetrær.</p> <p>Trærne er regulert ved bruk av Annen vegg grunn grønt, men tilhørende bestemmelse om jordvolum, stammeomkrets og stammehøyde.</p> <p>Tatt. Til etterretning. Kantstein mot fortau o_FO3/FO4 vil være 8 cm, for å forhindre kjøring på fortau. Materialbruk i Møllendalsveien skal være storgatestein e.l., ikke asfalt.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Statsbygg legger universell utforming med stigning 1:15 legges til grunn for</p>		
--	--	---	--	--	--

		<p>problematisk å få gangveien best mulig i forhold til universell utforming med tanke på kravet om en 1:15 stigning. Det bør gis rom for å finne den optimale løsningen.</p> <p>Byarkitekten har følgende anbefalinger til dette punktet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reguleringsgrensen utvides bort til trapperepos i trappen som er etablert av Bybanen, samt tar med den lille plassen over bybanetunellåpning nord for GA. • I den blågrønne allmenningen (o_TO4) bør det vurderes om man kan skrive «rullbar», «trillevennlig» eller «trinnfri» istedenfor «universell utformet» gangvei for å finne den beste balanse mellom tilgjengelig for alle og god helhetlig arkitektonisk utforming. På denne måten vil ikke ordlyden være til hinder for å finne den best mulige helhetlige løsningen. Universell utformet hovedløsning er løst med heis inne i trappen og alternative gangruter. • Det bør sikres i bestemmelsen § 5.1.2.1 #2 at «trappen skal ha en tydelig offentlig karakter med god bredde». • For å sikre et finmasket og hensiktsmessig gangveisystem innenfor AVG3, anbefaler vi at § 3.2.7.3 omformuleres med «at det skal etableres gang/sykkel forbindelser...» 	<p>utformingen i allmenningen. Saken har også vært drøftet med rådet for funksjonshemmede.</p> <p>Tatt til følge. Planen er utvidet slik at den inkluderer en gangforbindelse fra Bybanetrappen til Møllendal. Den lille plassen over bybanetunellåpningen reguleres til torgformål slik at den er mulig å møblere og beplante.</p> <p>Delvis tatt til følge. Utformingen av gangveien i allmenningen er innenfor de overordnede prinsipper formet best mulig for alle brukergrupper.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p>			
14	<p>Bergen kommune Plan- og bygningsetaten Fagnotat v/Rita Dora Olsen</p> <p>Dok. 98.</p> <p>Datert 28.04.2023</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ber om at foretting av gårdsrommet til KMD M61 illustreres med volumer til 2. gangs behandling, og byggegrenser for et slikt tilbygg fastsettes i plankartet. 2. Anbefaler at sykkelkur plasseres på arealer som allerede er opparbeidet og tatt i bruk, og ikke i henhold til plasseringen som fremgår av vedlagt illustrasjonsplan. 3. PBE vurderer at det må sikres jorddybde på minimum 80 cm på torget, og minimum 1,5 meter på den delen av torget der det skal etableres trær. Det må sikres at ett av trærne er minimum 5 meter høyt og plasseres mest mulig i den linjen alleen fulgte, men treet må ikke hindre friskt. Beplantning av trær må sikres som et rekkefølgekrav. 4. Foreslått § 3.1.2.2.d åpner for at det kan etableres grønne tak, men sikrer ikke dette. For å ivareta kommunens politiske 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. 2. Tatt til følge. Illustrasjonsplanen er oppdatert til 2. gangs behandling, og er i bestemmelsene omtalt som retningsgivende for utforming. 3. Se tidligere kommentarer knyttet til beplantning, kommentar til merknad 10 (Bymiljøetaten), punkt 8. Bestemmelsene utformes slik at det sikres krav til jordvolum pr tre. 4. Tatt til etterretning. Takflaten til nybygget vil etableres med sedum, i kombinasjon med 	X	-	X
				-	-	-
				-	X	X
				-	X	-

	<p>målsetninger vurderer vi at følgende bestemmelse må inngå i planforslaget som sendes til politisk behandling: «Flate tak skal benyttes til grønne tak, beplantet med pollinatorvennlig vegetasjon. Kombinasjon med solenergianlegg tillates. Bygningen må prosjekteres for å kunne tåle nødvendig jorddybde for et permanent vegetasjonsdekke.» Et biologisk grønt tak kan bidra til at insekter og fugler etablerer seg i området. Det er i så fall viktig at det etableres en lav sikringskant rundt taket for å unngå at ny-klekkede fugler faller utfor.</p>	solcellepaneler.			
	<p>5. Takterrasse er omtalt i foreslått § 3.1.2.2.d: «På takflatene tillates grønne tak med fordrøyningsvegne og takterrasse. Dersom takterrasse/oppholdsareal på tak etableres, skal dette være tilbaketrukket fra fasadelivet med minimum 3,0 meter». PBE vurderer at bestemmelsen åpner for takterrasse på byggets tak, noe som vil kreve sikringsgjerder og dermed en høyere byggehøyde. En slik tiltak kan ikke PBE stille seg bak. Dersom forslagsstiller ønsker å etablere nedsenket takhage må muligheten sikres i en egen bestemmelse som angir en egen høyde og areal (min og maks antall m²). Dersom det er vanskelig å fastsette ekstrakt tall frem til politisk behandling, kan det fastsettes at eksakt størrelse av lokalisering av takterrassen skal avklares i forbindelse med byggesaksbehandlingen. Dersom det er planlagt inntrukket terrasse mot Møllendalsveien i vest, må dette fremgå av planmaterieell som skal til politisk behandling, og bli ivarettatt med egen bestemmelse.</p>	<p>5. Takterrasse er viktige «luftesoner» for ansatte og studenter i bygget som knyttes til arbeidsarealene i bygget. Disse er vist med maks kotehøyde og areal og omfatter:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Takterrasse på nedsenket indre gårdsrom -Takterrasse mot øst i 3.etg. -Takterrasse mot syd/vest i 4.etg, men med begrensning på 1/3 av fasadelengden. <p>Terrassene mot nord og vest ligger på lavere nivåer, har begrenset omfang, ønskes plassert bak oppstikkende fasadeparapet og utførelse med transparent glassrekkverk slik at de ikke vil påvirke høydeopplevelsen av bygget.</p>	-	X	-
	<p>6. PBE er åpen for at deler av taket settes av til solceller, men for å ivareta fuglelivet og fjernvirkningen for bebyggelsen som ligger høyere, anbefaler vi at det i hovedsak etableres solenergianlegg på fasader. Særlig sørfasaden vil ligge solrikt til i den delen av året det er sol i planområdet.</p>	<p>6. For å oppnå den ønskede effekt av å bruke solceller vil det være nødvendig å sette av et areal på taket for solceller i tillegg til sørfasaden.</p>	-	X	-
	<p>7. Ved at bygget er foreslått trukket 6 meter ut i regulert torg, vil det komme noe mindre formiddagssol ned til fasader og gateløp tidlig om dagen. Byarkitektens anbefaling om å skrånne byggets hjørner mot Møllendalsveien, og å trekke inn toppetasjens søndre og nordre fasader, vil kunne være avbøtende tiltak. Planområdet og nabobebyggelsen er helt uten sol midt på vinteren, og har begrenset med sol i vinterhalvåret på grunn av Løvsstakken. Sol er derfor en viktig kvalitet i området, og det må tilstrebes at nybygget ikke begrenser denne unødig. PBE slutter oss til byarkitektens innspill om at bygningsmassen bør bearbeides for å sikre naboene på motsatt side av Møllendalsveien bedre solforhold.</p>	<p>7. Imøtekommes. I prosjektet som nå legges for reguleringsplanen er utkraging over regulert torg redusert til maks 1,0 m. Dette bedrer solforholdene for naboene på motsatt side av Møllendalsveien.</p>	X	X	X
	<p>8. PBE ber om at det ved 2.gangs innsending av planmaterieell</p>	<p>8. Fremføringssalene er ikke ment som et</p>	-	-	-

		<p>blir redegjort for hyppighet av konserter og åpningstid, og om lyd fra konsertarenaer vil kunne være til sjenanse for nabolaget. Dersom det planlegges med konsertaktiviteter i regi av tilreisende artister må det beskrives hvor ofte det forventes at det kommer store konsertbiler med konsertutstyr, jf. støyforhold og trafikksikkerhet på kveldstid.</p> <p>9. Siden bybanen nå er satt i drift, ber PBE om at det blir gjennomført nye trafikktellinger før planforslaget sendes inn til 2.gangs behandling.</p> <p>10. Selv om bybanen er et miljøvennlig transportmiddel vurderer PBE at områdets gode muligheter for sykling tilsier at det må reguleres for en høyere parkeringsdekning. Kvalitet på sykkelstativ og låsbart skur bør bedres slik at det inviteres til sykling. Det bør i tillegg tilrettelegges for sykkelparkering i underetasjen med garderobetilbud i tilknytning til denne. PBE viser her til KPA § 17.2.4.</p>	<p>kommersielt scenetilbud, men vil ivareta behov for fremføring i sammenheng med undervisning og kunstnerisk forskning. Fremføringsvirksomhet er integrert i både undervisning og forskningsvirksomhet ved instituttet. Mindre konserter foregår normalt flere ganger ukentlig. De aller fleste konsertene er egenproduserte konserter med studenter og ansatte på Griegakademiet. I all hovedsak er det mindre ensembler. Disse skjer både på dagtid og kveldstid. Publikumsantall vil variere, men typisk vil det være under 50. Til disse konsertene vil det svært sjeldent foreligge transport av utstyr, typisk 2-4 ganger i året med mindre varebiler. Slike ordinære konserter vil normalt være ferdig før kl. 22:30 og det forventes ikke sjenerende støy. Fremføringsarealene har svært høye lydkrav er plassert i senter av bygget som stopper støy ut fra bygget. Lyd fra mennesker som ankommer og forlater konsert vil skape liv i bymiljøet. Normalt vil det ikke være alkoholserving ved konsertarrangement. Utenforstående publikummere vil i hovedsak ta seg nord til Bybanen rett ved. Fremføringer med eksterne samarbeidspartnere, eller ved utleie av fremføringsareal kan medføre noe frakting av utstyr med mindre varebiler. Konserter som er tilpasset denne typen lokaler vil i svært liten grad ha behov for frakting med store kjøretøy. Bygget vil allerede være svært godt utstyrt med lydutstyr og instrumenter. Heller ikke her vil det være noe mer lydstry direkte fra fremføringsarealene.</p> <p>9. Tatt til følge. Trafikktellinger ble utført i mai 2023, og er innarbeidet i oppdatert trafikknottat til 2. gangs behandling.</p> <p>10. Planen stadfester at det skal etableres minimum 230 sykkelparkeringsplasser fordelt på de to byggene, men at det samtidig tilrettelegges for at antall sykkelparkeringsplasser kan økes til min. 340 ved behov. Dette er i tråd med forventet behov avdekket i reisevaneundersøkelse blant ansatte og studenter ved UiB.</p>	-	-	-
				-	X	-

		<p>11. Forslagsstiller opplyser at dagens kantine skal flyttes til det nye GA, og vareleveringen til KMD-bygget forventes da å bli redusert. PBE vurderer at den 2. tilkomstmuligheten til KMD-bygget av denne grunn bør utgå. Arealet foran bygget ligger solrikt til og bør kunne brukes til sitteplasser og aktiviteter for store og små.</p> <p>12. Gjennom «Moderplanen» er det regulert en gang- og sykkelvei (TG7) som blir foreslått videreført som offentlig gang- og sykkelvei (o_GS1). Veien ligger langs sørsiden av KMD-bygget, jf. vedlagt plankart. I foreslått § 3.1.2.3.f åpnes det for begrenset avkjørsel til varelevering og tekniske anlegg fra Møllendalsveien via denne veien. Vi kan ikke se at varelevering via denne tilkomsten er omtalt i planforslaget. Foreslått tilkomst vil kreve rygging i Møllendalsveien, på et uoversiktlig sted, og innebære kjøring over fortau, like ved en trapp, jf. figur 20. Siktforholdene, og myke trafikanters ferdsel på stedet, tilsier at kjøring ikke bør tillates. PBE anbefaler at foreslått § 3.1.2.3.f. utgår og at veien sikres som gjennomgående gang- og sykkelvei</p> <p>13. Siden det per i dag ikke er avklart om det er mulig å etablere en gangvei i # 1, og heller ikke hvem som skal prosjektere, koste og drifte denne, anbefaler vi at det reguleres en gangvei langs sykkelveiens (o_GS2) vestside med sikring mot bybanetunell. En slik langsgående tverrforbindelse, som knyttes sammen med #2, o_TO4 og o_GS1, vil kunne være mulig å få etablert i forbindelse med realisering av GA. Gående fra Fløenområdet kan få tilgang til den foreslåtte gangveien ved at det etableres en åpning i gjerdet på trappeoppsatsen. PBE anbefaler at en langsgående gangvei utredes videre frem til 2.gangs behandling. Vi ber berørte høringsinstanser om å gi sin vurdering. Plangrensen må i så fall utvides noe mot nord slik at gangveien knyttes sammen med dagens trapp. Det må også vurderes om det er mulig/ønskelig å etablere en plass over tunnellinnløpet, som illustrert i figur 5.6.3 i planbeskrivelsen. Foreslått tiltak vil kunne styrke barn- og unges interesser, men også være en fordel for beboere i Fløen og Møllendal, samt brukerne av kolonihagen i Fløen.</p> <p>14. Det er utarbeidet en klimagassberegning, datert 21.10.2021. I</p>	<p>11. Ikke tatt til følge. Fleksibel bruk av plassen er viktig for KMD sin virksomhet. Plassen brukes til mer enn levering til eksisterende kantine. Denne benyttes til levering fra post og andre transportoperatører, samt inn og ut av kunstverk, og all mulig levering av mindre materiell. Det er trafikk stort sett hele dagen mht. dette. Plassen kan benyttes til begge deler, da den er av en størrelse slik at den også kan benyttes til sitteplasser og aktiviteter for store og små.</p> <p>12. Tatt til følge. Bruk av o_GS1 skal begrenses til teknisk vedlikehold og beredskap.</p> <p>13. Tatt til følge. Langsgående gangveg fra Bybanetrapp til Møllendal er lagt inn i revidert planforslag til 2. gangs behandling.</p> <p>14. Tatt til etterretning. Klimagassrapportering</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>X</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>X</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	--	--	--	-------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

		<p>innledningen er det vist til flere utslippsreducerende tiltak, men ikke til hvordan disse tiltakene faktisk vil redusere klimagassutslippene sammenlignet med et referansebygg. Frem til 2.gangs behandling anbefaler vi at det presenteres hvordan utslippene faktisk kan reduseres sammenlignet med referansebygget. PBE gjør oppmerksom på at Bergen kommune har lansert en ny klimanorm som vi anbefales brukt i det videre planarbeidet. Klimanormen må innarbeides i planbeskrivelsen som leveres til 2.gangs behandling. Det vises ellers til planbeskrivelsens pkt. 8.13 om energi og klima.</p> <p>15. Det må redegjøres for om dagens gassanlegg skal videreføres og hvordan leveranse til anlegget skal sikres.</p>	<p>er utført ifm. planforslag til 2. gangs behandling.</p> <p>15. Det er utarbeidet en oppdatert ROS-analyse for gassflaskeanlegget som følger planforslaget. Analysen konkluderer med at den planlagte utbyggingen ikke vil øke risikoen for anlegget, og de foreslåtte tiltakene for å ivareta akseptable risiko kan implementeres i driftsfase.</p>	-	-	-
--	--	---	--	---	---	---

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<ul style="list-style-type: none"> • Planutvidelse i nordvest introduserer flere nye arealformål: o_AVG6-7, o_AVT2, o_ABG2-3, o_SV, o_SBK, o_TO6, o_TV <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten, Byarkitekten og Bymiljøetaten</i> • Lagt inn gangforbindelse o_TV fra bybanetrapp til o_GS1 <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten, Byarkitekten og Bymiljøetaten</i> • Grense for byggehøyde for gårdsrommet i o_UN2 er lagt inn <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten</i> • Kunstallmenningen vest i o_UN2 er regulert med torgformål o_TO5 <i>På bakgrunn av innspill fra Bymiljøetaten</i> • o_P endret til o_SK3 <i>På bakgrunn av innspill fra Bymiljøetaten</i> • o_KV3 forlenget til å inkludere krysset mot o_KV1 og o_KV2 <i>På bakgrunn av innspill fra Bymiljøetaten</i> • Avkjørselpiler knyttet til o_GS1 fjernet <i>På bakgrunn av innspill fra Bymiljøetaten</i> • Lagt inn byggegrense og hensynssone H570_2 i felt B, mot Fløen <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten og Byantikvaren</i> • o_GS1 er forlenget slik at den treffer o_GS2 <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten</i> • Lagt inn hensynssone H570_3 for Møllendalsveien 70A <i>På bakgrunn av innspill fra Plan- og bygningsetaten GIS-avd.</i> • o_AVG5 lagt inn langs o_FO5 <i>På bakgrunn av innspill fra Byarkitekten og prosjekteringsgruppen</i> • o_AVG8 lagt inn mellom felt B og kommunal veg Fløen. Avkjørselpil lagt til sørøstre del av felt B. <i>På bakgrunn av innspill fra Bymiljøetaten</i> • o_KV4, deler av o_FO4, o_FO5 er endret til o_TO3 <i>På bakgrunn av innspill fra Byarkitekten og prosjekteringsgruppen</i> • Byggehøyder for o_UN1 er økt med 0,5 meter <i>På bakgrunn av innspill fra prosjekteringsgruppen</i> • Vertikalnivå o_UN4 og o_UN3 er fjernet. Vertikalnivå o_UN5 har endret 	<p>Det er gjort en rekke justering i reguleringsbestemmelsene, ikke bare innholdsmessig, men også i forhold til systematisering og strukturering.</p> <p>Hvilke innspill som er fulgt opp i reguleringsbestemmelsene framgår av kolonne som del av merknadsskjemaet.</p> <p>Endringer i reguleringsbestemmelser framgår av fargekoding i egen versjon av reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Det er utarbeidet en formingsveileder som supplerer reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>Planbeskrivelsen vil oppdateres ifm. innlevering til 2. gangs behandling.</p>

benevning til o_UN3

På bakgrunn av innspill fra prosjekteringsgruppen

- **o_KV3 redusert bredde langs o_SK3**

På bakgrunn av innspill fra prosjekteringsgruppen

- **Byggegrense for o_UN1 mot jernbanelinje o_JB er økt fra 14,5 til 15,0 meter**

På bakgrunn av innspill fra prosjekteringsgruppen

- **Utnyttelsesgrad for o_UN1 og o_UN2 er justert**

På bakgrunn av endrete formålsstørrelser og redusert BRA for o_UN1

Som følge av justeringer i plankartet som beskrevet over er også følgende arealformål påvirket i justert planforslag:

- o_SA utgår
- o_FO5 justert utforming
- o_TO4, o_UN1 og o_UN2 har justerte formålsgrenser
- Justering av hensynssone H190_1 redningsareal for Bybanen
- Justering av bestemmelsesområde #2 (gang-/trappeforbindelse)
- Plangrensen er utvidet noen få meter i nordvest, inn mot Møllendalsveien 70

Merknadskart

