

MERKNADSSKJEMA - FORSLAGSSTILLERS KOMMENTARER TIL MERKNADER OG UTTALER -  
PLANOPPSTART

<b>Plannavn</b>	Detaljreguleringsplan for Åsane, gnr 189 bnr 1 m.fl, Ulsetstemma, Reguleringsplan
<b>Arealplan-ID</b>	65300000
<b>Saksnummer</b>	201606401
<b>Utarbeidet av</b>	Opus Bergen AS (AMM)
<b>Datert/Revidert</b>	24.04.17/ revidert august 2017/revidert februar 18 Nov 2018 Des 2018 Mars 2019

<b>Avsender</b>	<b>Hovudpunkt i merknad / uttale</b>	<b>Forslagsstillers kommentar</b>
	<p>Det kom fire varsler i retur, tre til private, og et til natur og ungdom.,</p> <p>Det er kommet inn 10 merknader fra offentlige mynder og 3 fra private.</p>	<p>Kort kommentar til om merknaden/uttale er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Tatt til følge</b></li> <li>- <b>Ikkje tatt til følge</b></li> <li>- <b>Delvis tatt til følgje</b></li> <li>- <b>Tatt til orientering</b> - er nytta der merknad/innspeil inneheld rene orienteringar, faktaopplysningar etc.</li> </ul> <p>Kommentarane må sjåast som foreløpige og reviderast heilt fram til formell innsending for 1. gangs behandling.</p>
Hordaland Fylkeskommune, regional avdelinga, datert 18.04.17	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Samordnet areal- og transportplanlegging: tettere utnytting i omr. baseres på miljøvennlige transportformer (sykkel, gange, kollektiv). Krevende pga. kupert terreng, må skaleres ifht. akseptabel stigningsgrad og avstand til kollektiv, skole, dagligvare, fritidstilbud.</li> <li>2. Klima og energi: bør lagere klimaregnskap som premiss for arealbruk og utnyttelsesgrad</li> <li>3. Samferdsel: trygg ferdsel for gange og sykkel og god tilgjengelighet til godt kollektivtilbud</li> <li>4. Folkehelse: ber om folkehelse blir tema i planprogrammet. I kraft av områdets funksjon som tilgjengelig nærfriluftsområde for Åsane bydel. Relevante tema: landskap og identitet, universell utforming og attraktive møteplasser for alle aldre.</li> <li>5. Barn og unges interesser: overlappende undertema ifht Folkehelse. Viktige hensyn i planarbeid: gode uteareal, lekeplasser, ballbaner, skolevei og friareal.</li> <li>6. Kulturminner og kulturmiljø: Lagt opp til KU. Områder som er regulert til</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til orientering, samordnet areal og transportplanlegging er supplert inn i planprogrammet etter høring. Samordnet areal og transportplanlegging har vært en innarbeidet i planleggingen fra starten. Det er skissert en utnyttingsgrad som åpner for høyere utnyttelse i sør mot senterområdet med en gradering av lavere utnyttelse mot nord. Det er tilrettelagt for kvalitet og kvantitet på gang/sykkelforbindelser. Det er åpnet for bildelering, sykkeldelering av transportsyklar i egen mobilitetshub. Parkeringsplasser er tilrettelagt med punkt for ladestasjoner. Mobilitet handler om alle brukergrupper og daglige gjøremål. Barn og voksne, skolevei, arbeid og fritid.</li> <li>2. Energi og energibruk er tatt inn som eget utredningstema. Det er utarbeidet klimaregnskap basert på planforslaget.</li> <li>3. Trygg ferdsel og tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og sentrale deler av Åsane er lagt stor vekt på i planleggingen og fremkommer som blant annet et bredt nett av gang, sykkel og snarveger mot målpunkt som skole, barnehage, senterområder og kollektiv. Illustrasjonsplan, reguleringsplan og planbeskrivelse beskriver detaljene.</li> <li>4. Regional plan for folkehelse er et premiss i planleggingen. 6.7</li> </ol>

	<p>spesialomr. Bevaring pga. kulturhistoriske verdier må videreføres, 2003 gjennomført mindre arkeologisk registrering av omr. mindre enn aktuell plans utstrekning. Arkeolog fra HF vil befare planomr. Og vurdere om det er nødvendig m/ytterligere registrering. Brev sendes etter befaring.</p> <p>7. Naturmangfold: avgrense terrenginnrep – viktig for å sikre naturmangfold av hensyn til opplevelsesverdi og verne sårbare arter</p> <p>8. Planfaglig: vektlegger at omr. ikke er avklart som fortetingsomr. i KPA, bare vurdert ifht. strategisk kart. Endelig utnyttning og arealbruk kan konkluderes etter planprosess som skal sikre overordnede og lokale hensyn. Planprogram bør ikke tallfeste boliger. Hva som er mulig og bærekraftig arealbruk må besvares gjennom planarbeidet.</p> <p>9. Oppsummering: særlig vekt på å balansere vern og vekst.: Ønsker boliger m/gang/sykkelavstand til bydelssenter og kollektiv. Ulset V. har høy kultur og naturverdi. Planrep, utnyttelsesgrad og ant. boliger må basers på gjennomarbeidet planprosess, som sikrer sosial- naturmessig- og økonomisk bærekraft.</p>	<p>friluftsliv er supplert med utredningskrav til folkehelse og funksjoner knyttet til dette. Møteplasser og universell utforming har inngått som del av planleggingen og fremgår av planmaterialet som illustrasjonsplan, reguleringsplankart, bestemmelser og beskrivelser.</p> <p>5. Barn og unges interesser er eget utredningstema, og vil er ivaretatt i planleggingen med krav til uteareal, utforming og kvaliteten på disse.</p> <p>6. Tatt til orientering og videre dialog med fylkeskommunen opprettholdes.</p> <p>7. Tatt til orientering. Dette ivaretas i reguleringsplan.</p> <p>8. Etter oppstart er det i samråd med Bergen kommune besluttet at planen ferdigstilles som en områdeplan med detaljerte delt. Detaljfeltene i planen er regulert i henhold til KPA 2018, mht krav til uteareal og parkering. For resterende område som ikke detaljeres, er det skissert en fortetting i planområdet, men bestemmelser og hovedprinsipper forholder seg likevel i stor grad til vedtatt reguleringsplan for Ulset Vest. Det er reguleringsprosessen som skal avklare eksakt utnyttelse for området.</p> <p>9. Tatt til orientering og tas med som en del av den videre planprosessen.</p>
<p>Fylkesmannen i Hordaland, datert 01.02.17</p>	<p>1. FMHO er i utgangspunktet positiv til at det startes opp arbeid med å endre reguleringsplan for Ulset vest da nye statlige planretningslinjer er kommet siden gjeldende plan ble utformet.</p> <p>2. Viser til tidligere uttale fra 13.06.2016, sendt til Bergen kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Merker seg ideen om å koble felte tettere til området vest for Åsane senter.</li> <li>Et planprogram må særlig fokusere på alternative veiløsninger og G-/S-mot øst med mobilitetsanalyse som dokumenterer transportmiddelfordeling med bakgrunn i 0-vekst mål for personbiltransport og alternativ med bebyggelse bare tett på senterområdene i øst med bybanestopp.</li> <li>Minner om at dekningsområdet til et bybanestopp er maks 800 m i plan (kortere ved store høydeforskjeller)</li> </ol> <p>3. I utkast til planprogram (s 17) er det skissert endring i plan som fortsatt trekker i feil retning ift statlig arealpolitikk og mht natur- og friluftsverdier knyttet til området rundt Ulsetstemma.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det er viktig å sikre gode buffersoner mot Ulsetstemma med landskapsrom og sikre gode turveier/stier gjennom området mot Ulsetvarden.</li> </ol> <p>4. Utredningsprogram må ha fokus på hvordan en eventuell boligbygging kan kobles til senterområdet og kollektivknutepunkt</p> <p>5. Boligbygging må ha en innenfra og ut rekkefølge – dva. starte utbygging</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til orientering. Mobilitets- og transportmiddelfordeling skal utarbeides i KU. I planprosessen har forslagsstiller arbeidet med, og vurdert veiløsninger som fra vest. Det har vært avholdt flere møter med utbyggingsavdeling i Bergen kommune for å løse en felles gang/sykkelvei, uten at dette førte frem. Derfor er prinsippet om kjøreadkomst i nord og flere gang/sykkelveiforbindelse mot sør videreført i planforslaget.</p> <p>3. Det planlegges en økt utnyttelse i områdene som ligger nærmest sentrale deler av Åsane. Planprogrammet s 17 er supplert angående dette tema. Ulsetstemma skal ha en buffer mot bebyggelse. Tur og rekreasjonsområde med tilrettelegging med turveier utredet og avbøtende tiltak er innarbeidet i planmaterialet. Nye forbindelser er foreslått for å erstatte forbindseler som blir brutt. Det er regulert for tur og sykkelparkering som skal erstatte jf. Punkt 6.7.</p> <p>4. Planprogrammet s 16 er supplert angående tilknytning mot sentrale deler og kollektivpunkt.</p> <p>5. Det utarbeides områdeplan, der noen felt detaljeres. De feltene som detaljeres kan bygges ut først. Disse feltene er ikke nærmest senterområdet, men ligger langs allerede etablert tilkomstveg fra Salhusvegen. Det største feltet som er foreslått detaljert (BBB1/BKS3/ BKB10) har en svært sentral plassering i feltet. Feltet ligger bare et steinkast fra den nye skolen og ligger kloss i ny gang/sykkelveiforbindelse som vil bli åren gjennom området og mot senter/skole/fotballbaner etc. I parkeringskjeller er det foreslått en delehub, for transportsyklar, så vel som bildeling. Parekingskjeller</p>

	<p>nærmest senterområdet.</p> <p>6. Boligbygging og veifremføring bør tilpasses høyde- og landsdrag.</p> <p>7. FMHO ber om møte med kommune og plankonsulent for å formidle den statlige arealpolitikken.</p>	<p>vil av adkomst i nord for bil, og den vil få adkomst i sør for sykkel med direkte tilkomst til hoved gang/sykkelvei.</p> <p>6. I ny reguleringsplan er terrenntilpassing av veger et viktig fokus, og har også vært en stor grunn til at en har startet en omreguleringsprosess. Vegene er endret fra gjeldende plan for å minimere skjæringer og fyllinger. Planområdet er kupert og noe terrenngrep vil det uansett bli. Det er utarbeidet et kvalitetsprogram som vil ligge grunn for videre planlegging og utbygging. Følgende prinsipp skal følges;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unngå å bebygge høydedrag, utnytte lokale landskapsrom</li> <li>• Plassere bebyggelsen mot terrenghøyder- ikke på terrenghøyder.</li> <li>• Stedstilpasset typologiblanding; enkelte områder tåler større bygg</li> <li>• Bygg skal følge terrengets hovedform</li> <li>• Det skal sikres variasjon i byggehøyde, volum og typologi</li> <li>• Murer over 3 meter skal trappes</li> <li>• Murer mot grønstruktur skal etableres som natursteinmur</li> </ul> <p>7. Det er gjennomført flere møter med fylkesmannen i planprosessen. Fylkesmannen har vært invitert, og har deltatt på fastsatte møte med kommune og plankonsulent.</p>
<p>Statens vegvesen, 16.03.17</p>	<p>1. Statens vegvesen har tidligere i brev datert 30.05.16 gitt uttale til spørsmål om behandling etter konsekvensutredningsforskriften</p> <p>2. Statens vegvesen ber generelt om at følgende tema blir tatt hensyn til i reguleringsprosesser:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Plassering og utforming av nødvendige tiltak knyttet til riksveg/ fylkesveg (kryss, avkjørsler, bussholdeplasser, tilbud til myke trafikanter m.m.)</li> <li>b. Forholdene for myke trafikanter mellom varslet planområde og nærliggende målpunkt (f.eks. bussholdeplasser, skole m.m.)</li> <li>c. Byggegrense til riksveg/fylkesveg</li> <li>d. Vegtrafikkstøy</li> <li>e. Tekniske vegtegninger i henhold til Statens vegvesens håndbøker</li> </ol> <p>3. Plan må gjøre rede for hvorvidt utbygging bygger opp om nullvekstmålet i personbiltrafikk.</p> <p>Statlige planretningslinjer:</p> <p>4. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Planlegging skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet</p> <p>5. Statens vegvesen mener det er fornuftig å øke utnyttelsesgraden i dette områder som ligger sentralt i Åsane. Pågående arbeid med regulert G/S-vei langs Salhusveien legger til rette for trygg G/S-trafikk til Åsane.</p> <p>6. Understreke at krav framsatt i brev datert 30.05.16 vedrørende trafikkanalyse</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til orientering i forhold til planprogrammet. Alle disse forhold er tatt stilling til i planforslaget. e: Salhusvegen som er fylkesvei er allerede bygget ut i henhold. Vi har mottatt vegtegninger av svv regulert i henhold til dette.</p> <p>3. Planbeskrivelsen beskriver disse forholdene. Området er planlagt med en kjøreadkomst fra nord, og et godt nett av gang- sykkelveger, gangveger og snarveger som kobler feltene sammen, og feltene mot skole, barnehager og senterområdet i Åsane. Forhold for sykkelparkering har høy kvalitet og det tilrettelegges for bildeling og parkeringsnorm i henhold til KPA 2018.</p> <p>4. Se mobilitetsstrategien under punkt 3. Planen legger til rette for en økt utnyttelse, og høyest utnyttelse i de områdene som ligger nærmest sentrale deler av Åsane.</p> <p>5. Tas til følge og er bakgrunnen for planarbeidet.</p> <p>6. Det er avklart med Statens vegvesen at trafikkanalysen for krysset Salhusvegen begrenses til en dokumentasjon av kapasitet på det etablerte veganlegget i fht planforslaget. Dokumentasjonen inngår som del av planbeskrivelsen.</p> <p>7. Tas til følge og er supplert inn i planprogrammet under punkt 3.1.</p> <p>8. Tas til følge. Fortetting og økt utnyttelse mot sentrale deler av Åsane og kollektivknutepunkt har til hensikt å utvikle et område som ligger tett på sentrumsområder og kan redusere behov for biltrafikk. Det planlegges tilknytninger mellom boligområdene og sentrumsområdene som skal gjøre det enkelt å ferdes på andre måter enn med bil. Mobiltetsanalyse vil bli utarbeidet.</p> <p>9. Tas til følge. Mobilitetsanalyse skal utarbeides som del av KU, jf pkt 6.4.</p>

	<p>som sikrer tilfredsstillende trafikkavvikling i det nye krysset ved Ulsetstemma fortsatt gjelder.</p> <p>Til planprogrammet:</p> <p>7. Savner omtale av samordnet bolig- areal- og transportplanlegging</p> <p>8. Det er en forutsetning at økning i antall boliger ikke fører til økning i biltrafikk</p> <p>9. Det må utarbeides mobilitetsanalyse som dokumenterer transportmiddelfordelingen. Ulike tiltak må vurderes og konsekvensutredes. Eks på tiltak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Høyest utnyttingsgrad nærmest Åsane</li> <li>Gode internveier</li> <li>Snarveier til målpunkt</li> <li>Felles p-hus</li> <li>God og trygg sykkelparkering</li> </ol> <p>10. Påpeker at området ikke er i umiddelbar nærhet til bybanestopp og at området har høydeforskjeller – det påvirker folks valg av transportmidler.</p>	<p>10. Tas til orientering. Se punkter over. Tilkomst mellom boligområder og sentrumsområder har vært et hovedaspekt i planleggingsarbeidet. Elsykler er et nytt og viktig transportmiddel, særlig i områder som med kupert terreng.</p> <p>Tiltak som bidrar til å redusere biltrafikk er fulgt opp i planforslaget på følgende måte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bilfrie boligfelt</li> <li>Gode snarveier for gående</li> <li>Utbygging av sammenhengende sykkelveinett som er koplet til bydelsruter</li> <li>Trygg og lett tilgjengelig sykkelparkering tilpasset ulike brukergrupper, f.eks. barn og voksne</li> <li>Areal til vedlikehold av sykkel</li> <li>Felles sykkelpark med el-sykler og transportsykler – gjør det lettere å velge sykkel for flere brukergrupper</li> <li>Lettere adgang til sykkelparkering enn til bilparkering</li> <li>El-uttak for lading av el-sykler – intensivere bruken av el-sykkel fremfor bil</li> <li>El-uttak for lading av biler – intensivere det å velge mest mulig miljøvennlig bil</li> <li>Lokal bildeling – bidrar til å redusere behovet for privatbil og tilrettelegge for delt mobilitet</li> </ul>
NVE, 20.03.17	<p>1. NVE viser til prosedyre utarbeidet for identifisering, vurdering og kartlegging av skredfare i bratt terreng ved utarbeiding av arealplaner, og oppfordrer til at denne brukes så langt som nødvendig for å avklare skredfaren i området.</p> <p>2. Legger til grunn at det ikke skal gjøres inngrep i Ulsetstemma eller de vassdragsnære arealene. Kan merkes med arealkategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag, vann og elver kan reguleres til «natur og friluftsliv». Viser ellers til vannressursloven § 11 om kantvegetasjon.</p> <p>3. Det må legges vekt på ikke å øke avrenningshastigheten fra feltet</p> <p>4. Masseutskifting og drenering av myrene rundt Ulsetstemma må unngås.</p>	<p>1. Tas til orientering angående planprogrammet og tas med i den videre planprosessen.</p> <p>2. Det planlegges kun bebyggelse på de områdene som er satt av til bebyggelse. Ulsetstemma og tilgrensende områder reguleres til LNF områder i samsvar med Kommuneplan og gjeldende reguleringsplan.</p> <p>3. Det er utarbeides en VA rammeplan for hele området som ivaretar krav til avrenningshastighet. Tas til orientering angående planprogrammet og tas med i den videre planprosessen.</p> <p>4. De områdene som ligger tett på Ulsetstemma reguleres til LNF og skal ikke bygges ut. Det er planlagt delvis masseutskifting av Trongedalen, som reguleres til idrettsanlegg og uteoppholdsareal. Dette er i samsvar med gjeldende reguleringsplan.</p>
Bymiljøetaten, 17.03.17	<p>1. Det forutsettes at planarbeidet forholder seg til byfjellsgrensen som en langsiktig grense som ivaretar alle interesser for natur, landskap og kultur, samt som avgrensning av utbyggingsområder. Viktig å styrke sti og ferdselsårer til byfjellene.</p> <p>2. Nylig vedtatt forvaltningsplan for Byfjellene Nord er ikke tatt med under kap. 3.4 Kommunedelplaner/Temaplaner. Heller ikke som forutsetning under 6.4 Friluftsliv.</p> <p>3. Trafikkfaglige vurderinger peker på en rekke forhold knyttet til veggateutforming, trafiksikkerhet, avkjørsler, parkering, varelevering, veilys og dokumentasjon i planarbeidet.</p> <p>4. Det påpekes at de to ulike alternativene og ulikt tall med boenheter vil utløse ulike krav til veistandard i hht håndbok N100.</p> <p>5. Krav til sol på uteoppholdsareal vil bli krevende i dette området og må</p>	<p>1. Plankartet forholder seg til byfjellsgrensen i all hovedsak, bortsett fra mindre justeringer som gir en mer naturlig avgrensning mot grøntdrag enn i gjeldende plan. Dette er illustrert i planmaterialet. Stier og ferdselsårer til Byfjellene er videreført, og styrkes gjennom grønne drag gjennom planområdet og langs den søndre delen av planområdet, ned mot Myrdalsvegen.</p> <p>2. Planprogrammet er supplert under punkt 3.4 og 6.7 med Forvaltningsplan for Byfjellene Nord.</p> <p>3. Tas til orientering i forbindelse med planprogrammet og arbeides med i den videre planprosessen i henhold til trafikketatens normer og retningslinjer. Der hvor planen ikke regulerer i henhold til norm er dette pekt på og begrunnet.</p> <p>4. Vegene i planområdet er planlagt ut ifra kravene i N100.</p>

	<p>synliggjøres spesielt.</p> <p>6. Viser til 7 punkt presentert i forespørsel om politisk prinsipp sak om hvordan heve kvaliteten på uteareal og ber om at dette blir arbeidet videre med i planarbeidet.</p> <p>7. Stiller spørsmål med om det er mulig å oppnå tilstrekkelig detaljeringsgrad på reguleringsplanen, og om det må stilles krav til detaljplan for delfelt pga store terrengforskjeller.</p> <p>8. Bymiljøetaten påpeker følgende forhold vil være særlig viktig å belyse i det videre planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrenginngrep og terrengbehandling</li> <li>• Ny adkomstvei med stigningsforhold og terrenginngrep</li> <li>• Gang- og sykkelforbindelser</li> <li>• Visuelle effekter som følge av utbygging av infrastruktur og boliger m.m..</li> <li>• Byfjellsgrensen, Byfjellene Nord</li> </ul>	<p>5. Det er kvalitetssikret at all bebyggelse oppnår sol på uteoppholdsareal i henhold til kravene i reguleringsbestemmelsene. For de feltene som detaljeres medfølger sol/skyggediagrammer i henhold til Bergen kommunes kravspesifikasjon.</p> <p>6. Det er regulert for tunstruktur enten i rekker eller i klynger. Det er videre regulert for fellesparkering i deltefeltene i hovedsak. Dette gir gode bilfrie gatetun. Sentrale grønne areal er videreført fra tidligere reguleringsplan. Det er åpnet for nærlekeplass med ballbane, utearealer hvor naturlig terreng er ivaretatt og rekreasjonsareal med mulighet for å etablere parselhager.</p> <p>7. Det utarbeides områdeplan for hele området, med detaljregulering for enkelte delfelt.</p> <p>8. Alle punktene som Bymiljøetaten nevner er en viktig del av planmaterialet som leveres inn til kommunen, og synliggjøres i illustrasjonsplaner, plankart og beskrivelse.</p>
Bergen kommune, Bergen brannvesen, 15.02.17	<p>1. Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til de ulike bygningene, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet.</p> <p>2. Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats» - en veileder utarbeidet av Bergen brannvesen for tekniske spesifikasjoner.</p>	<p>1. Bergen brannvesen sine krav er kvalitetssikret i de feltene som detaljeres. For resterende felt som inngår i områdeplanen, vil dette kvalitetssikres i detaljplan for det aktuelle området.</p> <p>2. Tas til følge ved detaljplanlegging og prosjektering.</p>
Bergen kommune, VA-etaten, 10.03.17	<p>1. Gjeldende VA-rammeplan, utarbeidet av Cowi til planID 16350000, må revideres da det er planer om å endre hovedvegtrasé</p> <p>2. Det må i reguleringsbestemmelsene (jf. pbl. § 12-7) stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling.</p> <p>3. Ber om at revidert VA-rammeplan sendes direkte til Vann- og avløpsetaten for uttalelse. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget til 1.gangs behandling.</p>	<p>1. Cowi har revidert VA rammeplan i henhold til revidert planforslag.</p> <p>2. Tatt til følge. Bestemmelsene setter krav til VA rammeplan og oppfølging av denne. (Vise til bestemmelser)</p> <p>3. Tatt til følge. VA etaten har uttalt seg til VA rammeplan.</p>
Bergen kommune, Helsevernetaten, 15.03.17	<p>1. Området avsatt til barnehage ved Salhusvegen kan se ut til å være et lite attraktivt område med tanke på støy fra trafikk og BIR stasjon, og potensiale for luftforurensning. Ber om at dette utredes videre.</p> <p>2. Støy kan bli en belastning for de nærmeste boligene og nærliggende barnehage i anleggsperiode. Bestemmelser må anføres at støyretningslinje T-1442 skal følges i bygg- og anleggsfasen.</p>	<p>1. Dette området eies av Bergen kommune og videreføres med barnehageformål. Det må utarbeides detaljplan for området før byggesak, og områdets kvaliteter til formålet vil da undersøkes. Barnehagetomten ligger i gul sone. Byggegrenser for barnehagen er utvidet slik at det er åpnet for å etablere en bygningsmasse som skjermer barnehages uteareal for trafikkstøy.</p> <p>2. Det er tatt inn bestemmelser for støy i henhold til T-1442 i reguleringsbestemmelsene.</p>
BKK Nett, 17.03.17	<p>1. Gjør oppmerksom på at det i dette planområdet må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for BKK å etablere og drifte.</p> <p><b>Felles for elektriske anlegg:</b></p> <p>2. Viser til vedlagt kart over elektriske anlegg i området. Kan brukes som grunnlag kun for forespurt planarbeid og må ikke anses som kabelpåvisning. Slettes etter bruk og må ikke videresendes uten samtykke.</p> <p>3. Det må ikke iverksettes tiltak som fører til forringelse av adkomst til BKK sine</p>	<p>Felles kommentar til alle punkter:</p> <p>Tas til følge. En forholder seg til BKK sine anlegg i planleggingen av området. Eventuelle omlegginger gjennomføres i samarbeid med BKK. Det vil etableres nettstasjoner og strømforsyningsanlegg etter behov. Areal til nettstasjoner/anlegg reguleres i hht kravspesifikasjon.</p> <p>Høyspentlinje er vist med faresone i plankart. Det er i bestemmelser sikret at denne skal legges om. Det har vært dialog med BKK i planarbeidet angående flytting av høyspentlinje innenfor planområdet.</p>

	<p>anlegg</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Det må ikke gjøres inngrep i terreng som fører endring av overdekningen over kabler eller redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</li> <li>5. Utbygger må ta hensyn til støy fra transformatorstasjon ved Salhusvegen ved utforming av ny bebyggelse. Avbøtende tiltak er ikke BKK sitt ansvar.</li> <li>6. Areal som brukes/skal brukes til nettstasjoner avsettes til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1500.</li> <li>7. Strømforsyning til nye bygninger og behov for nye ledninger/kabler og nettstasjoner i planområdet, må avklares i god tid før utbygging finner sted.</li> <li>8. Den som utløser tiltak i strømforsyningsnettet må som hovedregel dekke kostnadene ved tiltaket. Nyt traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som eksisterende traseer, dette er normalt evigvarende bruksrettigheter.</li> <li>9. Ved flytting av eksisterende høyspenningsanlegg må det settes av plass til ny trase og /eller nettstasjoner.</li> <li>10. Om det er aktuelt med alternativ energiforsyning som fjernbåren varme, ønsker BKK at dette avklares så tidlig som mulig.</li> <li>11. Gjør oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsgrense.</li> </ol> <p><b>Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (normalt regionalnett):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>12. Eksisterende 132 kV kraftledning krysser området, denne er underlagt anleggskonsesjon og er unntatt de fleste av PBL sine bestemmelser. For slike anlegg kan det ikke vedtas bestemmelser eller vilkår i reguleringsplan. <sup>1</sup></li> <li>13. Kraftledninger bygget i medhold av anleggskonsesjon skal i utgangspunktet ikke inntegnes som formål, men som hensynssone jf. pbl § 12-6</li> <li>14. Byggeforbudsbeltet på den aktuelle strekningen er totalt 30 m, 15 m til hver side for senter av ledningen. Hensynssone kan med fordel reflektere byggeforbudsbeltets bredde.</li> <li>15. Det er ikke ønskelig å flytte omhandlede kraftledning. BKK oppstiller en del vilkår for at eventuell omlegging av kraftledningen skal kunne vurderes. Disse går bla. på kostnader, vilkår, overføringskapasitet, tidsrammer og søknadsprosesser (se merknad for detaljer).</li> </ol>	<p>Merknaden fra BKK medfører ingen endringer i planprogrammet.</p> <p>NB Monica : BKK bør kontaktens på nytt nå.</p>
--	--	---

<sup>1</sup> Snakke med BKK hvordan vil de at vi viser høyspent

	<p><b>Anlegg etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett):</b></p> <p>16. Omlegging av anlegg under 24 kV bygget i medhold av områdekonsesjon krever ikke søknad om endring av konsesjon, men en del hensyn må tas.</p> <p>17. Luftledninger innenfor planområdet må tas hensyn til, de har byggeforbudsgrense på 15 m, 7,5 m til hver side fra senter. BKK ber om at trase med byggeforbudsbeltet registreres i planen som arealformål som trase for nærmere angitt teknisk infrastruktur eller som hensynssone (faresone)</p> <p>18. Høyspenningskabler i planområdet må tas hensyn til. Det må ikke planlegges bebyggelse over kabelgrøfter. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kablenes plassering i terreng.</p> <p>19. Det må avsettes plass til flere nye nettstasjoner i planområdet som plasseres sentralt ift områdene de skal forsyne. Antall avhenger av effektbehov, dette må avklares som en del av planarbeidet, BKK v/ undertegnede kan kontaktes i denne sammenheng.</p> <p>20. Nettstasjoner ønskes plassert minimum 3 m fra veikant, utenfor frisisiktsoner og kan være opptil 15 m<sup>2</sup>. Nettstasjon kan også etableres i egne rom i bygg (utløse krav til utforming, adkomst og ventilasjon).</p> <p>21. Alle nettstasjoner må sått minst 5 m fra bygning, eller utstikk fra bygning, med brennbare flater. Det er viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene for å sikre at dette hensynet ivaretas.</p> <p>22. Følgende må ivaretas i plan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Der nettselskapet angir behov for plassering av nye nettstasjoner, må det reguleres areal til slikt formål.</li> <li>Nettstasjoner tillates oppført i forbindelse med strøm til stedbunden næring i LNFR-område samt i areal regulert til utbyggingsformål.</li> <li>Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.</li> <li>Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og det er generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.</li> </ol> <p><b>Andre forhold:</b></p> <p>23. BKK ønsker å bli kontaktet i god tid for å planlegge nye anlegg og angi hvor de ønsker nye kabeltraseer etabler. Ønsker videre å avklare fremdriftsplan med utbygger.</p> <p>24. Nye utbyggingsområder/teknisk infrastruktur planlegges slik at spesielt høyspenningsledninger ikke må flyttes. Når kabler flyttes, må disse kappes og skjøtes, dette medfører større risiko for nettet.</p>	
BIR, 17.03.17	<p>1. BIR mener renovasjon må utredes å nytt i planprosessen, på grunn av de store endringene som er foreslått og utviklingen som har vært i renovasjonstekniske avfallsløsninger.</p>	<p>Felles kommentar til alle punkter:</p> <p>Det legges opp til nedgravd søppelsystem innenfor planområdet i henhold til</p>

	<p>2. Viser til renovasjonsteknisk veileder (RTV), som for denne typen utbyggingsområde anbefaler stasjonært bossuganlegg for restavfall og papir, i kombinasjon med egne nedgravde løsninger for øvrige avfallstyper.</p> <p><b>Innspill til videre planarbeid:</b></p> <p>3. Inviterer til nærmere dialog underveis i planarbeidet</p> <p>4. Krav i bestemmelser om fremtidsrettede nedgravde renovasjonsløsninger.</p> <p>5. Krav i bestemmelser om utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan (RTP) som skal godkjennes av BIR før søknad om rammetillatelse/byggesak.</p> <p>6. Rekkefølgekrav om ferdigstillelse av avfallsanlegg ihht godkjent RTP for midlertidig brukstillatelse/ferdigattest.</p> <p>7. Tilstrekkelig og egnet areal for alle avfallstypene må avsettes spesifikt i plankart og illustrasjonsplan (situasjonsplan/utomhusplan).</p> <p>8. Det må tas høyde for tilstrekkelig og egnet tilkomst for tømning.</p>	<p>BIR sine krav i RTV. Siden området bygges ut stykkevis og delt, legges det for de områdene som detaljeres opp til nedgravd bunnømt container. For områdene som inngår i områdeplan kvalitetssikres at det er snumuligheter for lastebil.</p> <p>Det har vært dialog med BIR som del av planarbeidet.</p> <p>Merknaden medfører ingen endringer i planprogrammet.</p>
Avinor, 13.02.17	<p>1. Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjonsflatene i restriksjonsplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, eller flystrøysoner.</p> <p>2. Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <a href="http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner">http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner</a></p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til orientering i forhold til planprogrammet og til følge i den videre planprosessen.</p>
Thomas Gjesme Johannessen 09.03.17, På vegne av husene Myrdalshovden 41,43, 45, 47, 49 og 51	<p>Viser til reguleringsplan Ulset vest, ID 16350000, har merknad for bygging av gangvei G2, beskrevet under pkt 5.6</p> <p>1. Gjennom Lonne (hvor deler av G2 er lagt) går det i dag 2 grusstier hvorav en av disse passerer rett foran husene Myrdalshovden 41-51 (ulike nr.) Det er et sterkt ønske fra disse husstander at den planlagte vei G2 legges på eksisterende grussti lengst borte fra husene. Det vil være meget sjenerende for denne rekken hus å få sykkelsti lagt kloss opp i terrasse og stuevindu hvor det er stort innsyn.</p>	<p>1. Tas til følge. Offentlig gangvegkobling mellom planområdet og Myrdalshovden legges i den traseen som er lengst vekk fra Myrdalshovden 41-51. Eksisterende grusveg rer regulert som grønn struktur.</p>
Åshild Lilleskare, 03.02.17, grunneiere av gnr 189 bnr 335	<p>Merknadsstiller har gjort salgavtale med Bergen Tomteselskap, 20. juli 2008, om at kjøper skal fremføre vann og avløp fra offentlig anlegg til våningshus på selgers eiendom. Salgavtale er videreført Block Watne/Veidekke, Veidekke har bekreftet dette. Ønsker bekreftelse på at Opus Bergen AS som utførende konsulent er innforstått med avtalen.</p>	<p>1. Tas til orientering angående planprogrammet og tas med i den videre planprosessen.</p>
Anne Merete Hegrenes 14.03.17 Gnr.189, bnr. 400	<p>1. Merknadsstiller peker på offentlig gangvei G2 i reguleringsplan for Ulset vest. Denne passerer eiendommene Myrdalshovden 39, 41, 43, 45, 47, 49 og 51. Merknadsstiller er bekymret for at offentlig gangvei vil legges kloss inntil bebyggelsen og bli til sjananse for boligene. Merknadsstiller ber om at det reguleres en ny trase som erstatter G2</p>	<p>1. Tas til følge. Offentlig gangvegkobling mellom planområdet og Myrdalshovden legges i den traseen som er lengst vekk fra Myrdalshovden 41-51. Eksisterende grusveg som grønnstruktur.</p>



<p>Byrådssak 18 Saksnr. 2017/04909-2</p>	<p><b>Byrådets konklusjon</b> Byråden anbefaler planprogrammet slik det foreligger med byrådets kommentarer oppsummert nedenfor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternativene skal utredes i forhold til samlet utbyggingspotensiale i Åsane i forslag til ny KPA (eget utredningstema)</li> <li>2. Det skal gjøres rede for aktuelle virkemidler i plansaken som sikrer reduserte levekårsforskjeller i bydelen.</li> <li>3. Utnyttelsesgrad innenfor hvert delfelt skal i utgangspunktet begrenses til maks 100 %BRA ekskl. parkering. Arealet og antall boliger i utredningsalternativ 3 skal reduseres, og fjernvirkning visualiseres</li> <li>4. Under utredningstemaet mobilitet og transport skal det gjøres rede for hvordan planen sikrer gode gangforbindelser og snarveier til Åsane senter og busstopp</li> <li>5. Utredningsalternativ 3 reduseres i utstrekning slik at det ikke kommer i konflikt med Naturvernområdet rundt Ulsetstemma i nord.</li> <li>6. De gamle gårdstunene med tilhørende kulturlandskap skal bevares og integreres på en god måte.</li> </ol>	<p>1: Tatt til følge.</p> <p>1: Det er lagt til et eget tema under utredningsarbeid. Se 6.10. <i>Utbyggingspotensiale i Åsane</i></p> <p>2: Planbeskrivelsen skal gjøres rede for virkemidler som er benyttet i planarbeidet for å redusere levekårsforskjeller i bydelen.</p> <p>3: Planområdet for Ulset Vest er vist i sone 3 Ytre fortettingssone i ny KPA med 30 – 100 % utnyttelse. I reviderte bestemmelser (høringsforslag) er utnyttelsesgraden økt til 50-120% inkludert parkering. En forholder seg derfor i planforslaget til 100 % + parkering. Fylkesmannen har imidlertid i sine tilbakemeldinger til planarbeidet vært tydelig på at det bør reguleres for en høyere utnyttelse i sørlige deler av planområdet. I to felt lengst sør er vurderingen at området tåler en høyere utnyttelse, og det er derfor her lagt opp til 120 % + parkering for felt BBB2 og %-BRA = 110 % + parkering for felt BBB3. I andre felt er utnyttelsen gradert fra 60 – 100 % basert på terreng, typologimiks og avstand fra Åsane senterområde.</p> <p>I stedet for å redusere utredningsalternativ 3, er hele alternativet fjernet. Begrunnelsen for dette er at en reduksjon ville gjort alternativ 3 svært likt alternativ 2 i utstrekning og omfang. Det var derfor ikke hensiktsmessig å konsekvensutrede så like alternativer, og en valgte heller å fjerne alternativet.</p> <p>4: Dette er ivaretatt under punkt 6.4 i planprogrammet.</p> <p>5: Se punkt 3. Vi foreslår å fjerne utredningsalternativ 3.</p> <p>6: Hensynssoner for kulturminner kulturmiljø er ivaretatt og videreført fra vedtatt plan.</p>
--	---	---