

Merknadsskjema – merknader til oppstart av planarbeid

Plannavn	Ytrebygda, Gnr. 34 Bnr. 118 m.fl. Ytrebygdsvegen
Arealplan-ID	70360000
Saksnummer	PLAN-2022/20598
Utarbeidet av	En til en arkitekter AS / HPB, MAA
Sist revidert	27.11.2023

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Private merknader:					
1	Sigrid Ragnhild Arland Grunneier gnr. 115 bnr. 17 Ytrebygdsvegen 141 Datert 13.01.2020	1.Gnr. 115 Bnr.17: Forutsetter at planarbeidet ikke berører eiendommen. 2.Medvirkning: Ber om å holdes informert om planarbeidet, og at evt. løsning for Ytrebygdsvegen oversendes før planen sendes inn til første gangs behandling.	1. Ikke tatt til følge. Det foreslås å regulere fortau på vestsiden av kommunal veg Ytrebygdsvegen, da det her er færrest konfliktpunkter. Hvilken side fortauet skal ligge på er vurdert av vegkonsulent, se vedlagte vegteknisk notat side 9-11. Her fremkommer også konsekvenser for de ulike tomtene. « Gnr/bnr 115/17: Eiendommen er bebygd og ligger her med bolig høyere enn vegen. Nytt fortau med bredde på 2,5 meter vil gi behov for noe justering av dagens avkjørsel. Den vil kunne bli noe brattere.» 2. Ikke tatt til følge. Merknadsstiller varsles ved offentlig ettersyn. Det vurderes mest hensiktsmessig for alle parter at planforslaget behandles hos fagetaten før det sendes ut, og at berørte parter varsles samtidig ved offentlig ettersyn.			
2	Hege og Torkel Johnsen-Marthinsen, Ytrebygdsvegen 143, gnr.115, bnr.20 Datert 14.02.2020	Trafikk- og vegsikkerhet: 1.Belysning langs fv Ytrebygdsvegen Gatelyktene er gamle og har for dårlig lysstyrke, lyser vel så mye oppover og fremover som ned på vegen. Dette fører til at det er vanskelig (for bilkjørende) å se de myke trafikantene. 2.Plassering av overgangsfelt: Anbefaler ikke at overgangsfelt legges i svingen nede ved buss-slusen, da svingen er uoversiktlig i begge retninger.	1. Tatt til orientering. Det skal reguleres nytt fortau langs deler av Ytrebygdvegen. Tekniske planer for fortauet skal godkjennes av Bymiljøetaten og nytt veglysanlegg vil være en del av den tekniske planen. Det betyr at det vil bli bygget nytt veglysanlegg som en del av byggingen av nytt fortau Eventuell oppgradering av belysning som følge av opparbeiding av fortau med utgangspunktet i denne reguleringsplan vil ligge langt frem i tid. Plankonsulenten i epost datert 17.02.2020 anbefalte brevsender å ta kontakt med vegansvarlig/Bymiljøetat. Det er viktig å melde inn om farlige vegforhold til driftsansvarlig før en ulykke finner sted. 2. Delvis tatt til følge. I planforslaget reguleres fortauet på vestsiden av kommunal veg Ytrebygdsvegen, og et			

		<p>3. Miljø/økonomi: Anbefaler å skifte ut de gamle lyktene/armaturene (på toppen av eksisterende stolper) i langs Ytrebygdsvegen, fra det nye byggefeltet og helt ned til bussslusen/Plantasjen. Enova anbefaler å oppgradere veibelysning til LED for å spare miljøet, energi og penger.</p>	<p>overgangsfelt kommer i så fall på sørsiden av krysset som vist i illustrasjonsplan. I reguleringsplan kan det planlegges for tilrettelagt kryssningspunkt (kryssningsted for fotgjengere uten striper eller gangfeltskilting, med nedsenket kantstein). Om kryssningspunktet skal skiltes og oppmerkes som overgangsfelt kan ikke reguleres i plan. Dette avgjøres senere, i skilt og oppmerkningsplan som godkjennes av vegmyndighet, i forbindelse med godkjenning av tekniske planer for nytt fortau (før utbygging). Kryssningssted skiltet og oppmerket som et overgangsfelt må tilfredsstillende kravene i håndbok V127 «Kryssningssteder for gående» kapittel 2.2.</p>			
3	<p>Grethe Hauland (Link arkitektur AS) for Erling Birkeland grunneier gnr.114 bnr.13; Ytrebygdsvegen 158 og Svein Birkeland grunneier gnr.114, bnr.12 Ytrebygdsvegen 145 Datert 03.03.2020</p>	<p>Trafikk- og vegsikkerhet: 1. Hensyn hagesenter Plantasjen/Birkeland: Eksisterende næringsvirksomhet og arbeidsplasser (hagesenter) som ligger tett på planområdet og i forlengelse av Ytrebygdsvegen må ivaretas. Trafikksikkerhet til og fra hagesenteret må hensyntas og utredes i det videre planarbeidet. Særlig fokus bør legges på varetransport med store kjøretøy og de krav som stilles til siktlinjer, kjørebredder, radius på svinger m.m.</p> <p>1. Trafikkanalyse: Foreta trafikkanalyse for trafikkmengde til og fra Ytrebygdsvegen og dagens rundkjøring og videre sikre at Ytrebygdsvegen og rundkjøring har kapasitet til økning av antall kjøretøy i forbindelse med boligutviklingen.</p> <p>1. Utvide plangrense/varslingsgrense: Det bør vurderes utvidelse av planområdet for å eventuelt kunne regulere kapasitetsøkning.</p> <p>1. Tekniske vegplaner: Det må utarbeides trafikktekniske vegplaner som forankres i plankart/planbestemmelser som viser sikker trafikkløsning for store kjøretøy med hengere både i innleggsperiode og ved endelig løsning.</p> <p>1. Rekkefølgekrav: Det må settes krav til at sikker trafikkløsning med fortau er ferdigstilt før det kan gis brukstillatelse for nye boliger i planområdet.</p>	<p>3. Se punkt 1.1. Tas til orientering.</p> <p>1. Ikke tatt til følge. Det er utarbeidet vegteknisk notat og vegtegninger som en del av planarbeidet (Byggadministrasjon Bjørndal AS). Offentlig vegnett har tilstrekkelig standard for det formålet planen legger til rette for (bolig). Boligprosjektet medfører ikke behov for tilrettelegging for store lastebiler med tilhengere. Hagesenter/grunneier har selv ansvar for å utrede konsekvenser av, og legge til rette for egen drift. Tredje parter er ikke ansvarlige for å løse utfordringer som driften medfører. Om det er av interesse for grunneier for Hagesenter, innstiller tiltakshaver seg positiv til å inngå dialog, evt. samarbeid med fordeling av kostnader for utredning og planlegging av veien. I planforslaget foreslås det nytt fortau langs kommunal veg ned mot hagesenteret, noe som bedrer trafikksikkerheten i området. Dagens standard er videreført også på denne strekningen. Planforslaget medfører ikke forverring av tilkomst til hagesenter. Det er sikret i bestemmelsene at det skal utarbeides tekniske planer for nytt fortau. Her vil trafikksikkerheten for myke trafikanter bli sikret med mellom annet utarbeiding av plan for belysning og plan for skilt og oppmerking.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er utarbeidet trafikkanalyse og vegteknisk vurdering i forbindelse med planforslaget. Ytrebygdsvegen og rundkjøringen har kapasitet til trafikkøkningen planforslaget legger til rette for.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Jf. punkt 2. Det er ikke behov for kapasitetsøkning.</p> <p>4. Tatt til følge. Det vises til punkt 1.</p> <p>5. Tatt til følge. Planen vil stille rekkefølge krav til at fortau er ferdigstilt før de nye boligene kan gis brukstillatelse.</p>			

4	<p>Velforening Furuhovden Vel v/ Svein M. Nordvik, for grunneiere til eiendommer gnr/bnr 115/170-181; Sandslihovden 21-39 Datert 31.03.2020</p>	<p>1.Videreføring av regulert kollektivtrase i ny plan: Vi ber om at foreslått oppheving (av reguleringsplan ID 460_5500800) for busstrase/slusen videreføres i den nye reguleringsplan, slik at området forblir regulert kun for kollektivtransport, og ikke blir tillat som veg for allmenn kjøring.</p> <p>2.Vegforhold for myke trafikanter: Tilrettelegging av en gang-/sykkelveg langs «gamle» kv Ytrebyggsvegen er positiv.</p>	<p>1.Tatt til følge.</p> <p>2.Tatt til orientering.</p>			
5	<p>Ruth Rosnes v/Juridiske råd og rettshjelp Skraneskogen 62 gnr.116 bnr. 151</p>	<p>1.Eierforhold Pv Skaneskogen: Skaneskogen er en privat eid veg og inngripen tillates ikke.</p> <p>2.Trafikk- og vegsikkerhet: Planområdet mellom to tett trafikkerte veger, er et svært trafikkbelastet og farlig område, uegnet for barn. Det formodes at videreutvikling av bebyggelse i området forventes inntil ringvei vest, byggetrinn 3 under Kokstad, realiseres.</p> <p>3. Fv Ytrebygdsvegen: Det savnes at nærhet til fylkesvegen gis en bredere vurdering i sammenheng med tilrettelegging av boliger. Vegen er en av fylkes mest trafikkerte, med trafikk til og fra flere bolig- og næringsområder, samt flyplass. Det kjøres kontinuerlig med større varetransport, vogntog, busser og flyplassrelatert nyttetraffikk.</p> <p>4. Kv Ytrebyggsvegen: Vegen er per i dag svært trafikkfarlig. Den er uoversiktlig, svingete og smal. I rushtid morgen og ettermiddag kjører flere busser gjennom «slusen». I tillegg er det trafikk med større varebiler og vogntog til og fra hagesenter Plantasjen Birkeland, som også er «Post i butikk» i området, og medfører ytterligere trafikk på vegen. Boligområdet som planlegges ligger slik at vegen</p>	<p>1. Tatt til følge. Fortauet legges på motsatt side av vegen og det er ikke nødvendig med tiltak på avkjørsel til Skraneskogen.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det vises til trafikkanalyse utarbeidet i forbindelse med planforslaget (Helge Hopen AS 20.04.2023). Statens vegvesen har signalisert at de enkelte planenes tilførsel av økt trafikk mot Rv. 580 Flyplassvegen ved Birkelandskrysset vil ha betydning for vurderingene rundt eventuelle rekkefølgekrav. Det er gjort beregninger av planens innvirkning på trafikkavviklingen på hovedveinettet. Trafikkberegningene viser at planen vil gi en helt marginal endring av trafikken i Birkelandsskiftet (+ 0,3%). Dette gir i praksis ingen endringer av kapasitet og fremkommelighet (økning i forsinkelse pr. kjøretøy på 0-1 sekund langs Rv. 580). Det er ikke identifisert problemstillinger knyttet til trafikkavvikling eller trafiksikkerhet når det gjelder lokal tilkomst fra Ytrebygdsvegen mot planområdet. På bakgrunn av dette foreslås det ingen rekkefølgekrav på overordnet vegnett.</p> <p>3. Delvis tatt til følge. Langs fylkesvegen ligger gang- og sykkeltilbud og et belte med grønnstruktur (skog). Plangrepet er justert etter oppstart, ved at en større del av eksisterende grøntareal bevares og bebyggelsen og tilhørende uteareal legges på østre del av tomt, lengst unna fylkesvegen. Dette bidrar til å skjerme boligområdet fra fylkesvegen. Trafiksikkerhet og støybelastning på fremtidige boliger er vurdert og nødvendige tiltak er sikret i planforslaget.</p> <p>4. Tas til orientering. Trafiksikkerhet i området er vurdert i trafikkanalyse. Det er ikke funnet grunnlag for å peke på spesielle ulykkespunkt eller risikoelementer ved planområdet. Det legges til rette for nytt fortau på</p>			

må krysses for å komme til bybanen, arbeidsplasser, skoler, butikker og andre servicetilbud på Sandsli. Forslaget innebærer totalt ny trafikkfarlig situasjon og sikkerhetsutfordringer der Pv Skraneskogen og Pv Skranevegen møter kv Ytrebygdsvegen.

5. Luftforurensing:

Det etterlyses utredning av luftforurensing i tilknytning til trafikk langs Fv Ytrebygdsvegen. Det opplyses om ofte køkjøring i rushtiden og andre tidspunkter, i perioder nærmest stillestående. Det bør tas måling av luftforurensing i planområdet med hovedvekt på tidsrommene omkring kl. 07-10 og kl.14-17.

6. Boligfortetting vs. strøkskarakter:

Området der det planlegges 50-60 boliger er i dag bebygd med 1 enebolig. Tilgrensende boligområder i hovedsak er bebygd med eneboliger og noen tomannsboliger. Hele området boligområdet Skraneskogen har anslagsvis omkring 50 boliger/55 boenheter. Området mellom planområdet og bybanen består av småhusbebyggelse. Det vises til side 16 i KPA2018; sone 2 byfortettingssone med om høyde, steds og karaktertilpasning, lokalklima og fjernvirkning. Det er vanskelig å se en begrunnelse for at planforslaget, som befinner seg i randsonen av byfortettingssonen skal bygges med kompakt blokkbebyggelse. Planene er i strid med områdets strøkskarakter. Reguleringsforslaget innebærer ikke en fortetting, men en dramatisk endret boligsituasjon i et eksisterende boligområde. Bymessig fortetting er mer egnet på motsatt siden av veien, hvor større næringsbygg medfører at blokkbebyggelse ikke utgjør et vesentlig brudd med eksisterende bygningsmasse og det nærhet til bybane.

vestsiden av kommunal veg og 2 tilrettelagte krysningspunkt, som anbefalt i Vegteknisk vurdering (Byggadministrasjon Bjørndal AS 28.09.2023). Dette bedrer forholdene for myke trafikanter i området. Fortauet vil også gi bedret sikt i innersving i forhold til i dag. Med tilrettelagt kryssning menes krysningspunkt med nedsenket kantstein, som ikke er skiltet eller har oppmerking (gangfelt). Skilt og oppmerking kan ikke reguleres i plan, men må avgjøres av Bymiljøetaten med vedtak i forhold til vegtrafikkloven i forbindelse med godkjenning av tekniske planer. Avgjørelse gjøres basert på trafikkmengde for gående og kjørende i tråd med Statens Vegvesen sin håndbok V127.

5. Delvis tatt til følge. Det er i utgangspunktet ikke krav om luftkvalitetsrapport da planområdet ikke ligger i gul sone for luftkvalitet, men det er likevel pga. innkomne uttalelser og merknader til oppstart gjort en luftkvalitetsvurdering. Rapporten konkluderer at området er godt egnet for boligbebyggelse. Beregninger viser at utbyggingsområdet ligger utenfor gul sone både for svevestøv og nitrogendioksid og rapporten konkluderer med at området er godt egnet til boligbebyggelse. Vurderingene i rapporten er gjort iht. myndighetskrav (T-1520 og KPA §23.1) og vurderes av utførende konsulent som tilstrekkelig. Det vil si at det er ikke tatt målinger av luftforurensing med hovedvekt på tidsrommene omkring kl. 07-10 og 14-17. For mer informasjon vises til utredningen ved Brekke & Strand, datert 16.08.2021.
6. Tatt til følge. Planforslag til offentlig ettersyn er bearbeidet blant annet med hensyn til strøkskarakter. Antall boenheter er redusert til 30-35 boenheter. Deler av bebyggelsen har blitt avsatt til rekkehus (større enheter), istedenfor bare blokkbebyggelse. Det vises til planbeskrivelsen punkt 4.2.2 Arkitektur, byform og estetikk og stedsanalyse. KPA2018 åpner for høyere utnyttelse i forhold til omgivelsene, noe som er i tråd med ønsket byutvikling. Dette resulterer i større bygningsvolumer i forhold til dagens omgivelser. Et viktig grep for tilpasning og hensyn til omkringliggende bebyggelse, er at den tyngste og høyeste bebyggelsen (blokkbebyggelsen) er lagt i nord på den laveste delen av tomten. Dette gir en volumdempende effekt i forhold til omgivelsene. Bebyggelsen i sør har fått en lettere og mer rural karakter (rekkehus), i tråd med innspill fra Byarkitekten i planprosessen. Dette gir en gradvis overgang til den eksisterende småhusbebyggelsen i området. Ny bebyggelse er også satt sammen av mindre

			bygningvolum, og skråtak som speiler småhusbebyggelsen i området.			
	Høringsinstanser:					
1	Fylkesmannen i Vestland fylke v/Torgeir Flo. Datert 04.02.2020	<p>1.Folkehelse 1.1Vurdering etter folkehelseperspektivet Planen skal etter pbl. §3-1 inkludere vurdering av folkehelseperspektivet. Planleggingen skal være helsefremmende gjennom å legge vekt faktorer som styrker helse og livskvalitet, og som bidrar til å verne mot negative faktorer, jf. folkehelseloven §4.</p> <p>1.2 Medvirkning Et sentralt element i folkehelsesatsingen er å sikre barn og unge gode oppvekstforhold, jf. Regional plan for folkehelse 2014-2025. Barn og unge skal være hørt og tatt hensyn til i planprosessen.</p> <p>1.3.Tilfredsstillende uteoppholdsareal; trafikkstøy: I dette planarbeidet er det viktig å sikre tilfredsstillende uteoppholdsareal da planområdet grenser til Ytrebygdsvegen med trafikkstøy.</p> <p>1.4.Kartlegging av områdets kvalitet og egnethet for bruk av barn og unge: Deler av planområdet er allment tilgjengelig naturområde i dag. Vi vil minne om pkt 13.1 og 13.4 i KPA 2018 - som fordrer at det gjennomføres en kartlegging av områdets kvalitet og egnethet til bruk, samt faktisk bruk til barns lek og opphold.</p> <p>2.Vurdering av konsekvenser for naturmangfold: Konsekvensene reguleringsplanen har for endret arealbruk skal vurderes i forhold til naturmangfoldet, og at dette må komme klart frem i planarbeidet, jf.naturmangfoldlovens §§ 7 -12.</p> <p>3.Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet: Pbl. § 4-3 setter derfor krav om utarbeidelse av ROS-analyse samt krav til håndtering av risiko i planen. ROS-analysen skal vise risiko og sårbarhet som har virkning for om arealet er egnet til utbygging, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.</p>	<p>1.1 Tatt til følge. Det vises til punkt 4.6 i planbeskrivelsen. Det legges til rette for familieboliger, gående, syklende og tilgjengelighet til grøntareal. Man kan ikke se at planforslaget har negativ effekt på levekår i sonen. Det vises også til punkt under.</p> <p>1.2 Ikke tatt til følge. Det er så langt i planprosessen ikke gjort spesielle medvirkningstiltak for barn og unge. Det er ikke registrert spor av barns lek i området og i planforslaget reguleres store deler av planområdet til grønnstruktur med sikret opparbeidet tilkomst, jf. punkt 1.4 under og punkt 4.12 i planbeskrivelsen. Det ligger en barnehage i nærheten av området som bør varsels ved offentlig ettersyn.</p> <p>1.3 Tas til følge. Det vises til støyrapport datert 29.09.2023, som viser at støyretningslinjene og krav i KPA 2018 er ivaretatt. Det er sikret i bestemmelsene at støyrapporten skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og saksbehandling. Støyforholdene er også hensyntatt i selve plangrepet: Uteoppholdsarealet legges på den minst støyutsatte delen av tomten og bebyggelsen brukes som støyskjerm. Det vises til kapittel 4 i planbeskrivelsen for ytterligere beskrivelse.</p> <p>1.4 Tatt til følge. Området er beskrevet i punkt 4.12 i planbeskrivelsen. Regulert friluftsområde i gjeldende plan videreføres i planforslaget med formål grønnstruktur. Begrunnelse fremgår av punkt 4.12.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er utarbeidet naturmangfoldsrapport i forbindelse med planforslaget (Rådgivende biologer 10.08.2023). Det er få naturverdier i området som vil bli påvirket av prosjektet og tiltakets påvirkning på naturmangfoldet vurderes å være liten.</p> <p>3. Tatt til følge. Det er utarbeidet ROS-analyse i forbindelse med planforslaget.</p>			

2	<p>Vestland fylkeskommune v/Sigrid Næsheim Bjercke. Datert 28.02.2020 Doknr. 2020/34729-4</p>	<p>1.Forhold mellom bokvalitet og tomteutnytting: Planområdet ligger i randsonen til byfortettingssonen i KPA 2018, og krav til bokvalitet, attraktive og gode uteareal, tilpassing til lokale tilhøve må vekte tyngre enn krav til høy utnytting.</p> <p>2.Støy og utforming av bygg: Området er utsatt for støy, og det bør være en premiss for utforming av bygg at støyskjerming er del av det arkitektoniske uttrykket, og ikke et tillegg i etterkant.</p> <p>3. Trafikkstøy: Planområdet ligger innenfor sone for gul og rød vegtrafikkstøy fra Fv. 557 Ytrebygdsvegen med ÅDT 153000. Vi forventer at planarbeidet tar høyde for støy som følge av framskrevet trafikkutvikling. Gjeldende støyretningslinjer og krav i KPA 2018 må overholdes. Vi viser ellers til epost fra Statens vegvesen den 25.03.2019 med tilbakemelding til oppstartsmøtet den 15.10.2019 (Statens vegvesen sitt saksnummer 19/264890).</p> <p>4.Myke trafikanter: Viser til referatet fra oppstartsmøtet 25.10.2019. Vi støtter hensyn til prioritering av tilrettelegging for gåande. Kv Ytrebygdsvegen er en viktig gangakse til bybanestoppet Sandslimarka.</p> <p>5.Oppheving av plan Sandslivovden busstrase (PlanID5500800): Ikke merknad til at plan på kommunalt vegnett blir opphevet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. I løpet av planprosessen har omfanget bebyggelse og byggeområde blitt redusert. Antall boenheter er redusert fra 60 til 30-35 boenheter. Deler av bebyggelsen har blitt avsatt til rekkehus (større enheter), istedenfor bare blokkbebyggelse som i tidligere forslag. Utnyttelsen er redusert 5200 m2 BRA til ca. 4300 m2 BRA (inkl parkering og boder). Det vises til punkt 4.2 i planbeskrivelsen. Planforslaget er utarbeidet i tråd med KPA bestemmelser § 9 Boligkvalitet og § 14 uteoppholdsarealer. Av hensyn til dagens topografi og for å minimere terrenginngrep, er bebyggelsen og tilhørende uteoppholdsareal lagt på den laveste delen av tomten. Dette gjør også at man i planforslaget omdisponerer deler av arealet som er avsatt til Byfortettingssone til grønnstruktur. Deler av bebyggelsen oppføres som rekkehus fremfor leiligheter, som har en mer rural karakter i tråd med strøkskarakteren. Ytterligere tilpasning til nabobebyggelsen gjøres ved å bryte bebyggelsen i mindre volumer, terrassere den i terreng der det er mulig, og å oppføre bebyggelsen med saltak i tråd med omgivelsene. Tatt til følge. Bebyggelse og uteoppholdsareal organiseres slik at bebyggelsen fungerer som støyskjerm på private og felles uteoppholdsarealer. Jf. også punkt under. Tatt til orientering/følge. Det vises til støyrapport datert 29.09.2023, som viser at støyretningslinjene og krav i KPA 2018 er ivaretatt. Det er sikret i bestemmelsene at støyrapporten skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og saksbehandling. I epost fra Statens Vegvesen står det: «Statens vegvesen forutsetter at kommuneplanens krav til støydokumentasjon og -tiltak oppfylles. Vi gjør særlig oppmerksom på krav knyttet til støynivå på uteoppholdsareal og fasade (stille side).» Dette er også tatt til følge, jf. støyrapport og bestemmelser. Tatt til følge. Det reguleres og stilles rekkefølgekrav til fortau i planforslaget. Tatt til orientering 			
3	<p>Statens vegvesen (SVV) v/Hilde Birgitte Kallklev Datert 12.02.2020 Doknr. 20/9113-2</p>	<p>1.Prinsippsak til Bergen kommune/vurdering rekkefølgekrav: SVV viser til og legger ved brev sendt 17.12.2019 til Bergen kommune. For å sikre fremkommeligheten på rv. 580 Flyplassvegen, tilgjengelighet til Bergen lufthavn og sentrale næringsområder ber SVV om at kommunen sikrer at det for pågående planer, og kommende planarbeid i Kokstad, Birkeland,</p>	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. Forholdet er vurdert i trafikkanalyse utarbeidet i forbindelse med planforslaget (20.04.2023). Statens vegvesen har signalisert at de enkelte planenes tilførsel av økt trafikk mot Rv. 580 Flyplassvegen ved Birkelandskrysset vil ha betydning for vurderingene rundt eventuelle rekkefølgekrav. Det er gjort beregninger 			

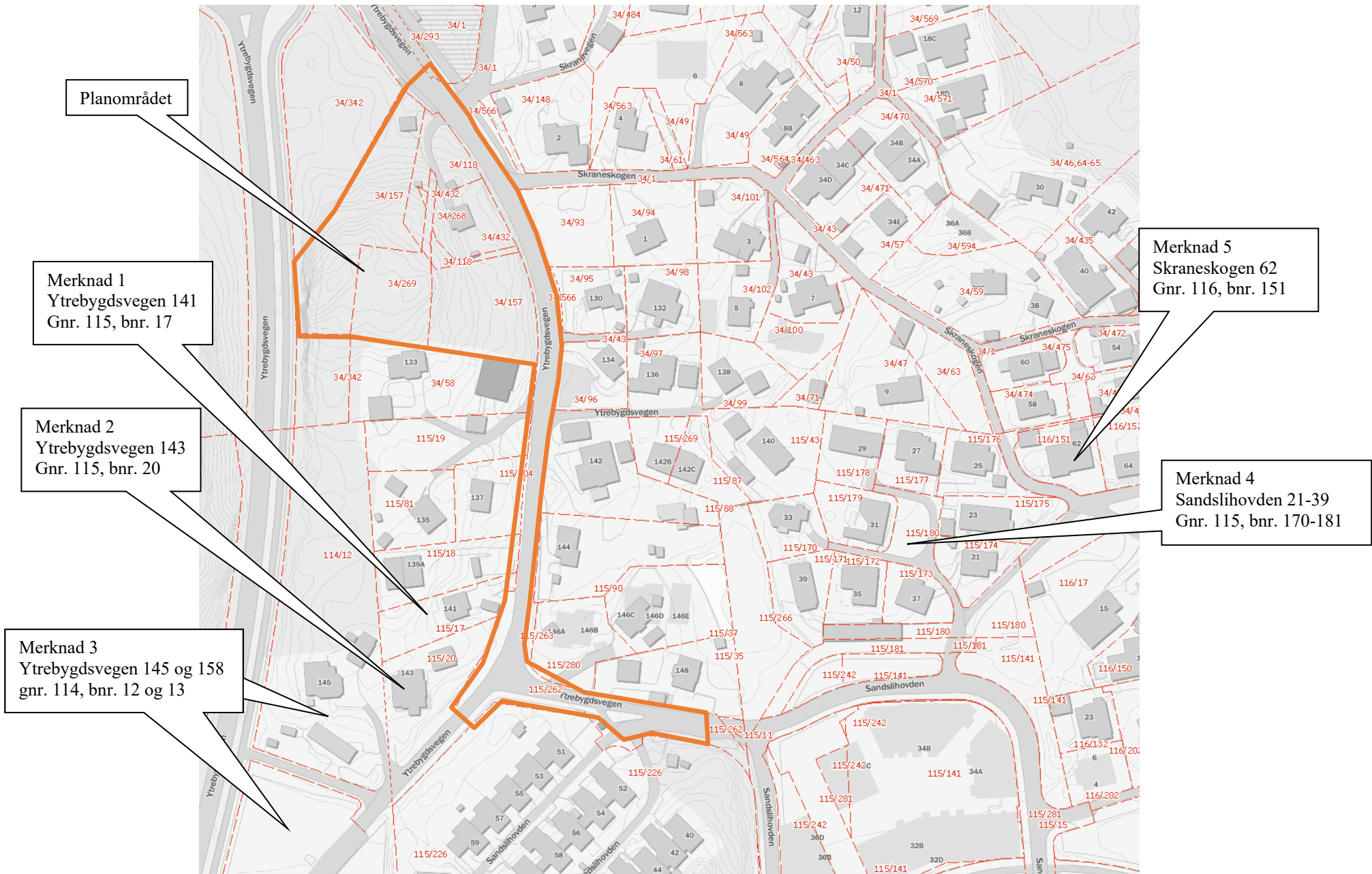
		<p>Liland, Espeland Ådland og øvrige områder med adkomst via Hjellesadvegen blir innarbeidet rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av Rv. 580 Flyplassvegen og nytt Kokstad-kryss slik det er vist i KDP BLÅE.</p> <p>I prinsipp-uttalelsen ber SVV at kommune om at rekkefølgekravet legges til grunn for alle detaljreguleringssaker i området. Varslede planområde er i utkanten av området definert i brev av 17.12.2019. SVV ber kommune å vurdere om også dette område bør omfattes av kravet. Trafikkanalyse og forventet trafikk tilført Birkelandskrysset nevnes som avgjørende for vurderingene.</p> <p>2. Generelle krav: SVV legger til grunn at planens virkninger på vegtransport og vegnett utredes og framkommer tydelig av planbeskrivelse, risiko- og sårbarhetsanalyse og eventuell konsekvensutredning. Dette gjelder generelt: - trafikkikkerhet for ulike trafikantgrupper - adkomstløsninger - forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet - trafikkmønster og reise middelfordeling - parkeringsdekning og -behov - framkommelighet for ulike trafikantgrupper - ivaretagelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden Konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av vegnettet og for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafikkikkerhet og framkommelighet må også utredes. Det vises til utredningskrav i SVV sin håndbok V744.</p> <p>3. Medvirkning: Planområdet omfatter fylkesveg og kommunal veg. SVV legger til grunn at drøftinger og avklaringer knyttet til trafikkikkerhet og framkommelighet på disse vegene skjer i dialog med de aktuelle vegmyndighetene.</p> <p>4. Oppheving av plan Sandslihovden busstrase (PlanID5500800): Ingen vesentlige merknader.</p>	<p>av planens innvirkning på trafikkavviklingen på hovedveinettet. Trafikkberegningene viser at planen vil gi en helt marginal endring av trafikken i Birkelandsskiftet (+ 0,3%). Dette gir i praksis ingen endringer av kapasitet og framkommelighet (økning i forsinkelse pr. kjøretøy på 0-1 sekund langs Rv. 580). Det er ikke identifisert problemstillinger knyttet til trafikkavvikling eller trafikkikkerhet når det gjelder lokal tilkomst fra Ytrebygdsvegen mot planområdet. På bakgrunn av dette foreslås det ingen rekkefølgekrav på overordnet vegnett.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er utarbeidet trafikkanalyse (20.04.2023) og vegteknisk vurdering (13.10.2023) i forbindelse med planforslaget, som er lagt til grunn for planbeskrivelse og ROS-analyse. Hensyn i anleggsperioden er sikret igjennom bestemmelser om plan for bygge- og anleggsperioden.</p> <p>3. Tatt til følge. Bymiljøetaten har vært involvert i planprosessen, jf. intern korrespondanse til Byplanavdelingen 08.03.2020. Her har de stilt seg enig i at det er mest hensiktsmessig å legge fortauet på vestsiden av kommunal veg. Trafikkanalyse og vegteknisk vurdering ble sendt til Byplanavdelingen i forbindelse med bestilling av arbeidsmøte (journalført 23.06.2023). Møtet ble avholdt i form av lyttmøte 25.06.2023. Vegmyndigheter var ikke til stede på møtet. Det ble besluttet i planforum at planforslaget skulle sendes inn til 1. gangs behandling.</p> <p>4. Tatt til orientering</p>			
4	<p>Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) v/Toralf Otnes Datert 04.02.2020</p>	<p>1. Flom, erosjon, skred og overvann: Pbl. og TEK17 setter krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Økt grad av utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot denne økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordøynings tiltak i nedbørfeltet som kompenserer økningen.</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er utarbeidet VAO-rammeplan (20.07.2023) og geologisk notat (13.09.2023). Overvann, flom og nødvendige tiltak er vurdert i VAO-rammeplan. I den geotekniske vurderingen er det konkludert med at det ikke er skredfare på tomten.</p>			

		<p>2.Vassdrag- og grunnvannstiltak: Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven.</p> <p>3.Energianlegg: Planen må ta hensyn til energianlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.</p>	<p>2. Tatt til orientering. Planforslaget medfører ikke skader eller ulemper vassdrag og grunnvann, jf. VAO-rammeplan.</p> <p>3. Tatt til orientering. Det er ingen energiinteresser i området.</p>			
05	<p>BIR Privat AS v/Barbro Relling Datert 14.02.2020 Doknr. 20/00021-2</p>	<p>1.Krav om Renovasjonsteknisk avfallsplan: Krav om utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan (RTP) iht. gjeldende renovasjonstekniske veileder (RTV), nå revidert for å ta høyde for krav om utsortering av matavfall og endrede krav til egen løsning for glass og metall. Avfallsløsningen bør om mulig vurderes samlet for større områder/tilgrensede planområder.</p> <p>2.Medvirkningskrav: Renovasjonsteknisk avfallsplan (RTP) skal være forelagt BIR for uttale før 1. gangs planbehandling.</p> <p>3.Trafikk- og veg; utforming og sikkerhet: Tilstrekkelig areal for trafiksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved henting av avfallet må sikres, jmfør BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV), samt Statens vegvesens veinormal (N100) og R412 (Bruksklasse 10).</p> <p>4.Krav til arealplankart/Illustrasjoner: Tilstrekkelig og egnet areal for alle avfallstypene må avsettes spesifikt på arealplankart og/eller i illustrasjonsplan/utenomhusplan.</p> <p>5.Krav til planbestemmelser: 5.1.Framtidsrette løsninger Krav i planbestemmelsene om fremtidsrettede nedgravde avfallsløsninger.</p> <p>5.2.Rekkefølgekrav: Krav om ferdigstillelse av avfallsanlegget iht. til BIRs uttale til RTP før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest.</p>	<p>1. Delvis til følge. Det er utarbeidet RTP etter gjeldende veileder. Avfallsløsningen betjener kun nye boliger.</p> <p>2. Tatt til følge. RTP er sendt til uttalelse til BIR før 1. gangs behandling.</p> <p>3. Tatt til følge. Det vises til RTP 20.11.2023 og uttalelse fra BIR.</p> <p>4. Tatt til følge. Arealet er sikret i plankart med bestemmelsesområde i plankart og vist på illustrasjonsplan.</p> <p>5.1 Tatt til følge. Det legges opp til nedgravd bunnømt container.</p> <p>5.2 Tatt til følge. Dette er innarbeidet i bestemmelsene.</p>			
06	<p>Bergen Brannvesen v/Ove Steffensen og Magne Hordvik Olsen. Datert 17.01.2020 Doknr.2020/00597-2</p>	<p>1.Tekniske og kapasitetskrav: Det henvises til tekniske spesifikasjoner i veilederen til Bergen brannvesen for innsats «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».</p> <p>2.Veg- og tilgjengelighet; kjøretøy tilkomst: Det forutsettes planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets</p>	<p>1. Tatt til følge. Veileder er lagt til grunn i planforslaget.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er gjort branntekniske vurderinger av brannkonsulent i forbindelse med utforming av</p>			

		<p>kjøretøy får tilgjengelighet til eventuelle nye byggverk iht. krav i gjeldende byggeteknisk forskrift.</p> <p>3.Rømningsveiene i bygg: I byggverk hvor vindu eller balkong utgjør en av rømningsveiene, må det være tilrettelagt for brannvesenets høydemateriell i samsvar med ytelser angitt i TEK § 11-13.</p> <p>4.VA- Sløkkevann: Det forutsettes tilstrekkelig sløkkevann, iht. veileder.</p>	<p>planforslaget. I illustrasjonsplan er det dimensjonert for oppstillingsplass for brannbil rett nord for bygg A (leilighetsbygg) ved eventuelle redningstiltak for dette bygget. Tilkomst til rekkehusene går via bilfri gangveg, men det tilrettelegges slik at brannvesenets innsatsbil kan kjøre inn i området og får nødvendig tilkomst til boligene i tråd med TEK17.</p> <p>3. Tatt til følge. Det er oppstillingsplasser for stigebil nord og øst for leilighetsbygg (bygg A).</p> <p>4. Tatt til følge. VAO-rammeplanen datert 20.07.2023 ivaretar kravene i TEK17 til sløkkevann. Det er sikret i bestemmelsene at VAO-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering, byggesaksbehandling og utførelse. Kravene vil også bli videre ivarettatt ved utarbeiding av tekniske planer/ søknad om forhåndsuttalelse fra Bergen Vann.</p>		
07	<p>Helsevernenheten i Bergen kommune v/Vivian Sandvik og Elisabeth Havnen. Datert 12.02.2020 Doknr. 2020/00431-2</p>	<p>1.1Bomiljø: Basert på foreliggende planer mener Helsevernenheten at det ikke vil bli et godt bomiljø på lokasjonen på grunn av trafikkstøy, mulig luftforurensning, lite sol på felles uteoppholdsareal, samt utfordringer med universell utforming pga. bratt topografi.</p> <p>1.2.Trafikkstøy: Planområdet er i rød og gul støysone. Nyere forskning viser at støy har en rekke negative helseeffekter som for eksempel økt risiko for søvnforstyrrelser og hjerte- og karsykdom (www.fhi.no).</p> <p>1.3.Luftforurensning: Rød og gul støysone fra veitrafikk er også ofte sammenfallende med høy luftforurensning. Luftforurensning har også negative helseeffekter, noe som øker samlet negativ effekt for fremtidige beboere.</p> <p>1.4.Uteområder og universell utforming, støy: Planområdet er bratt, det vil derfor være vanskelig å skape uteområder av høy kvalitet med universell utforming. De mest tilgjengelige (flateste) partiene av tomten ligger nærmest Ytrebygdsvegen der det er mest sannsynlig at utearealet vil være utsatt for støy. Området med minst støy ligger på toppen av skrånningen, der det er vanskeligst å sikre universell tilkomst.</p> <p>1.5.Solforhold og støy: Det er dårlig solforhold på felles uteoppholdsareal på grunn av byggenes orientering og utformingen av tomten. Det er heller ikke klart om det vil være tilstrekkelig sol, samt støyskjerming på private uteoppholdsareal. Innglassede balkonger tilfredsstiller ikke kravene til stille side.</p>	<p>1.1 Tas til følge. Planforslaget er bearbeidet til offentlig ettersyn. Det vises til kapittel 4 i planbeskrivelsen. Bebyggelse og uteoppholdsareal er nå lagt på østre, laveste del av tomt, for å minimere terrenginngrep og for å gjøre det mulig å oppfylle tilgjengelighetskrav og universell utforming. Vestre del (kollen) avsettes til grønnstruktur, da denne er vanskelig å sikre universell tilkomst og er støyutsatt. Deler av bebyggelsen avsettes i revidert planforslag til rekkehus, noe som gir andre tilgjengelighetskrav (ikke nødvendig med universell utforming) i forhold til leiligheter. Støyretningslinjer, luftkvalitet, krav til universell utforming/tilgjengelighet og kvalitetskrav på uteoppholdsareal er løst, jf. punktene under.</p> <p>1.2 Tas til følge. Det vises til punkt 1.1. Bebyggelse og uteoppholdsareal organiseres slik at alt uteoppholdsareal medregnet i minimumskrav blir skjermet for vegtrafikkstøy. Tomtens topografi bidrar også til at uteoppholdsareal ikke blir støyutsatt, da det ligger på et nivå høyere enn kommunal veg Ytrebygdsvegen. Det vises til støyrapport datert 29.09.2023, som viser at støyretningslinjene og krav i KPA 2018 er ivarettatt. Det er sikret i bestemmelsene at støyrapporten skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og saksbehandling.</p> <p>1.3 Tas til følge. Det er i utgangspunktet ikke krav om luftkvalitetsrapport da planområdet ikke ligger i gul sone for luftkvalitet, men det er likevel pga. innkomne uttalelser og merknader til oppstart gjort en luftkvalitetsvurdering. Rapporten konkluderer at området er godt egent for boligbebyggelse. For mer informasjon</p>		

		<p>2. Myke trafikanter: Vi er positive til etablering av nytt fortau lang Ytrebygdsvegen.</p>	<p>vises til utredningen ved Brekke & Strand, datert 16.08.2021.</p> <p>1.4 Tas til følge. Det vises til punkt 1.1. Revidert plangrep med bebyggelse og uteoppholdsareal samlet i øst, legger til rette for uteoppholdsareal på nivå med boligene, som er mulig å gjøre universelt utformet og tilgjengelig i henhold til krav i TEK. En mindre del av uteoppholdsarealet der det foreslås å utnytte eksisterende skråning som del av lekeplass der det etableres rutsjebane og klatrebane. Slik behandling åpnes det for i KPA retningslinjer.</p> <p>1.5 Tas til følge. Plangrepet og bebyggelsens organisering er som nevnt endret, jf. punktene over. Det er utarbeidet sol- og skyggeillustrasjoner og MUA-plan, som viser at minimumskrav til mengde og kvalitet på uteoppholdsareal i KPA er oppfylt. Beregningene i rapporten viser at 1 hage får støy på deler av arealet (1 rekkehus i bygg B). Det er ikke foreslått støyskjermingstiltak i rapporten, da det finnes tilstrekkelig uteoppholdsareal ellers. Man kan oppnå tilfredsstillende støynivå ved å etablere støyskjerm på 1,8 meter. Arealet er på nåværende tidspunkt i planprosessen ikke medregnet i MUA-areal og det er ikke foreslått bestemmelser om støyskjerming. Det legges ikke opp til innglassing av balkonger.</p> <p>2. Tatt til orientering.</p>			
08	<p>Bymiljøetat i Bergen kommune v/Frøydis Ones og Anne Marte Maardalen. Datert 07.02.2020 Saknr. 2019/75310-8</p>	<p>Grønnstruktur: 1.1 Formålet vist i KPA 2018 som grønnstruktur, beholdes som grønnstruktur. Sammenhengende grøntdrag øst- vest bør ivaretas.</p> <p>1.2 Eventuelle friluftslivskvaliteter (f.eks. snarveier, lekesteder for barn og barnetråkk) bør også registreres.</p> <p>1.3 Naturmangfold: Biologisk mangfold skal kommenteres i planen.</p> <p>1.4 Vurdere bruk av grønne tak: Det kan være en fordel med grønne tak i dette området. Grønne, vegetasjonskledde tak bidrar til å binde svevestøv og partikler, og kan være et effektivt tiltak for bedre luftkvaliteten. Grønne tak har også en rekke andre positive egenskaper, bl.a. i forhold til vannfordrøyning, lydisolasjon og som habitat for dyr og planter, og kan særlig være en ressurs for pollinerende insekter, dersom det benyttes «insektsvennlige» planter.</p>	<p>1.1 Tatt til følge. I tillegg utvides formål grønnstruktur i reguleringsplanforslaget, ved at noe omdisponeres av arealet avsatt til byfortettingssone i KPA2018 reguleres til grønnstruktur.</p> <p>1.2 Tatt til følge. Det vises til punkt 4.12 i planbeskrivelsen.</p> <p>1.3 Tatt til følge. Det er utarbeidet naturmangfoldsrapport i forbindelse med planforslaget (Rådgivende biologer 10.08.2023). Det er få naturverdier i undersøkelsesområdet som vil bli påvirket av prosjektet og tiltakets påvirkning på naturmangfoldet vurderes å være liten.</p> <p>1.4 Tatt til følge. Det vises til svar på offentlig uttalelse nr. 07 fra Helsevernenheten. Det er gjort beregninger i luftkvalitetsutredning som viser at utbyggingsområdet ligger utenfor gul sone for både svevestøv og nitrogendioksid. Rapporten konkluderer med at området er godt egnet til boligbebyggelse. Det er heller ikke gjort funn i VAO-rammeplanen, naturmangfoldsrapport eller støyrapport som tilsier at det trengs å etablere grønne tak</p>			

		<p>2.Samferdsel:</p> <p>2.1.Gående; fortau, rekkefølgekrav: Det må legges til rette for etablering av fortau sørover til kryss der vegen møter del av Ytrebygdsvegen med gnr. 115 bnr. 262, og det bør knyttes rekkefølgekrav til gjennomføringen. Sykkelløp i blandet trafikk, mulig behov for oppmerking ved systemoverganger start/slutt og ved kryss.</p> <p>2.2.Avkjørsel: Avkjørsler bør holdes til et minimum, og det bør ikke etableres mer enn én avkjørsel til planområdet. Avkjørselen må plasseres slik at det oppnås sikker kryssing for myke trafikanter og tilbaketrukket løsning for fortau gjennom avkjørsel må vurderes. Det må være snumulighet på egen grunn.</p> <p>3.Renovasjon: Med antallet boenheter som foreslås, vil vi oppfordre til å vurdere mobilt/stasjonært bussug. Oppstillingsplass for renovasjonskjøretøy med snumulighet, må være på egen grunn. Kraning over fortau tillates ikke.</p>	<p>i området. Bebyggelsen etableres med saltak på grunn av stedstilpasning, og grønne saltak vurderes å være fremmed i området. Det er også et ønske å kunne vurdere solceller på tak.</p> <p>2.1. Tatt til følge. Det reguleres og stilles rekkefølgekrav til fortau. Bymiljøetaten har i intern korrespondanse datert 05.01.2021 stilt seg enig i at det er hensiktsmessig å etablere fortauet på vestsiden av vegen, slik det foreslås i planforslag til offentlig ettersyn. Oppmerking ved systemoverganger vurderes i forbindelse med utarbeiding av tekniske planer.</p> <p>2.2. Tatt til følge. Det etableres kun 1 avkjørsel til området og settes av tilstrekkelig areal for snumulighet på egen grunn. Plassering og utforming av avkjørsel er vurdert i vegteknisk vurdering (Byggadministrasjon Bjørndal AS 28.09.2023). Det legges opp til å prioritere de ved å etablere gjennomgående fortau med nedsenket kantstein i avkjørselen, både i forkant og bakkant som beskrevet i notatet. Dette er sikret i plankart med formål SKF.</p> <p>3. Delvis tatt til følge. Antall boenheter er redusert fra 50-60 til 30-35. Det er utarbeidet en RTP. Det tilrettelegges for renovasjonsløsning i form av nedgravd bunntømt container med snumulighet på egen grunn. Løsningen legger ikke opp til kraning over fortau.</p>			
09	<p>Vann- og avløpsetaten i Bergen kommune, v/Solveig Hovland og Mikael Tjemsland. Datert 19.02.2020 Doknr. 2020/00531-3</p>	<p>1.Krav om VA-rammeplan Iht. KPA 2010, pkt. 18, skal VA-rammeplaner inngå som del av reguleringsplanen. Den utarbeides parallelt med reguleringsarbeidet. KPA Overvann skal legges til grunn for utforming av VA-rammeplanen. Det er i tillegg listet 9 tekniske forhold i området som tas hensyn til ved utarbeidelse av VA-rammeplanen.</p> <p>2.Medvirkning: VA-rammeplanen sendes til Vann- og avløpsetaten for uttalelse, og vedlegges i planforslaget til 1. gangs behandling.</p> <p>3.Planbestemmelser: Det må i bestemmelsene jf. pbl§ 12-7 stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling.</p>	<p>1. Tatt til følge. Det er utarbeidet VAO-rammeplan datert 20.07.2023.</p> <p>2. Tatt til følge. Uttalelse fra Bergen Vann ble mottatt 04.10.2023.</p> <p>3. Tatt til følge. Dette er innarbeidet i forslag til reguleringsbestemmelser.</p>			



Planområdet

Merknad 1
Ytrebygdsvegen 141
Gnr. 115, bnr. 17

Merknad 2
Ytrebygdsvegen 143
Gnr. 115, bnr. 20

Merknad 3
Ytrebygdsvegen 145 og 158
gnr. 114, bnr. 12 og 13

Merknad 5
Skraneskoen 62
Gnr. 116, bnr. 151

Merknad 4
Sandslihovden 21-39
Gnr. 115, bnr. 170-181