

Merknadsskjema – Planoppstart

Plannavn	Fana Gnr. 40 Bnr. 187 mfl., Sætervegen Reguleringsplan
Arealplan-ID	70040000
Saksnummer	201912384
Utarbeidet av	Opus Bergen AS
Sist revidert	28.04.20 / 24.09.21

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	<p><u>Private merknader:</u></p> <p>Dahlsveen, Bernt Skjoldstølen 56 40/1205 28.01.20</p>	<ol style="list-style-type: none"> Planene vil medføre totalt sett veldig mange enheter på et begrenset område, og at dette vil generere ytterligere trafikk i et område som må sies å være svært trafikkutsatt i utgangspunktet (Sætervegen, Hjørtevegen, Apeltunvegen). En vil også be kommunen se planen i sammenheng med øvrige (lav)blokkprosjekter som har vært gjennomført eller er under forberedelse i området Skjold. En savner herunder en mer helhetlig tenkning og utredning av området som sådan, gitt den bebyggelsen og områdets karakterer som har vært. Det ligger meget nært Skjold skole og vil generere mye støy der – førskoledag-arrangementet i juni 2019 måtte holdes innendørs på grunn av støyen. Skjoldstølen og ned til Fanavegen langs (nr. 44-46) er skolevei og det har vært mye graving og/eller trafikk, herunder tungtrafikk, her. Dette gjør skoleveien utrygg. Ved ytterligere bygging ber vi om at hensynet til barn og skolevei ivretas særskilt. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. I en plansak skal man se ut over egen tomt. Prosjektet er redusert og bearbeidet mht. omkringliggende bebyggelse. Videre utarbeider kommunen en overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjoldområdet. I denne saken er det opprettet dialog og avholdt befarings sammen med barnehage og velforening. Alternative løsninger for trafiksikkerhet er drøftet og belyst gjennom trafikkanalyse og i plansaken for øvrig. Tatt til orientering. En byggeprosess genererer en del støy for omkringliggende nabolag. Det er beklagelig. Forslagstiller vil evaluere foregående byggeprosess frem mot ny byggestart. Det er sikret tiltak mot støv og støy i bestemmelsene. Tatt til følge. Hensyn til myke trafikanter er del av plansaken. Det er blant annet sikret trygge forbindelser for myke trafikanter gjennom hele anleggsprosessen. Utbyggingsfasen skal for øvrig planlegges etter gjeldende lovverk.
2	<p>Dyngelang, Grethe Skjoldstølen 46 40/430 16.12.19</p>	<ol style="list-style-type: none"> Min eiendom, Skjoldstølen 46 vil bli berørt av planlagt blokkbebyggelse og vegtrasé. Medføre reduksjon av lys og soltilgang, medføre innsyn til eiendommen, medføre økt støy, medføre trafikk på eiendommen, tap av deler av eiendom til foreslått tverrforbindelse og tap av innkjøring til huset. Ved eventuell blokkbebyggelse i Skjoldstølen 44 kreves makshøyde på blokk tilsvarende bestående hus på eiendommen. Tverrforbindelse fra blokkbebyggelse til grøntareal ved Skjoldstølen vil gå gjennom min eiendom og på privat veg på min eiendom. Vegen er planlagt utvidet med innslag i nabo Eikevolds eiendom. Dette vil medføre tap av eiendom, tap av innkjøring til nabo Eikevold og mitt hus. Planlagt sykkelsti er en alternativ løsning som forbindelse. Trafikk i dagens Sæterveg/Hjørteveg er preget av økende trafikkaos som belaster nærmiljøet i negativ grad. Kommuneplanens ønske om god stedstilpassning vil bli brutt 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til etterretning. Konsekvenser for omkringliggende naboer er beskrevet i plandokumentene. Parkering til prosjektet løses med innkjøring fra Sætervegen i sør. Denne eiendommen vil derfor ikke oppleve økt trafikkstøy. Foreslått snarvei er belyst og begrunnet, dette inkluderer konsekvenser for naboer. Snarveien vil være kjørbart, og avkjørsel til eiendommen opprettholdes derfor. Tatt til følge. Eiendommen til Skjoldstølen 44 reguleres i hovedsak til frittliggende småhusbebyggelse i tråd med dagens situasjon. Kun mindre deler av eiendommen reguleres til ny boligbebyggelse. Foreslått gangveg er belyst og begrunnet i plandokumentene, dette inkluderer konsekvenser for naboer. Snarveien vil være kjørbart, og hvor avkjørsel til eksisterende eiendommer opprettholdes. Det vil ikke bli økt biltrafikk på vegen. Det er utarbeidet trafikkanalyse som illustrerer ny trafikkmengde og hvilke konsekvenser den har for området. Iht. utarbeidet trafikkanalyse vil ny E39 til Os bøte på kjøproblemer i området. Kommunen utarbeider i tillegg en overordnet trafikkanalyse for

		med gjennomføring av nevnte plan.	<p>Skjoldområdet hvor dette utredes.</p> <p>5. Iht. KPA 2018 skal utforming av ny bebyggelse belyses og begrunnes i plansaker, hvor hensyn til strøkskarakter er en del av det som drøftes i denne sammenheng. Planforslaget har vært gjennom en prosess der bebyggelsen er bearbeidet av hensyn til omkringliggende nabobebyggelse. Byggehøyder og volumer er redusert. Bebyggelsen nedtrappes mot nord og tak skrås mot øst for å myke opp overgangen til småhusbebyggelsen.</p>
Nygaard, Marianne Skjoldstølen 40B 40/1735 13.01.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er kraftig støy og støv fra pågående prosjekt i Skjoldhagen og vi vil ikke ha det i enda flere år. Vi kan for tiden ikke bruke hagen vår, barna kan ikke leke der og det er ikke mulig å snakke sammen eller få babyen til å sove der pga. støyen. 2. Barna sin skolevei er ikke lenger trygg. Det var en trygg skolevei med trafikk kun inn til fire boliger, Fanavegen (parallelt med bybanen). Utbygger laget veien mye smalere pga. gjerder til byggeplassen, og det kjøres (og rygges) lastebiler inn der hver dag. Gjerdene er ofte åpen, og man kan gå rett inn på byggeplassen. Dermed må vi følge barna til og fra skolen. 3. Det blir flere biler i et trafikkert område som også er skolevei (Sætervegen). Skolebarn må over fotgjenger der det fra høsten er ca. 70 parkeringsplasser, samt næringsvirksomhet (dvs. trafikk). 4. Vi ser ingen fordeler med utbyggingen, tvert imot vil det komme flere mennesker, altså potensielt flere søkere i barnehagene som er fulle, og større press på et ungdomsmiljø som allerede "roper" etter steder å være. Det hjelper ikke at utbygger sier det er mest eldre som kjøper, for alt vi vet kan de selge til noen andre "i morgen". 5. Vi vil miste all utsikt, få innsyn og få lavere verdi på huset. 6. På kartet vi fikk tilsendt er det også tegnet opp sti som går over privat grunn hvor vi ikke har blitt kontaktet om dette i forkant. 7. Planområdet er heller ikke i samsvar med planområdet kommunen mente skulle være i møtet mellom partene 12/09/19. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Avbøtende tiltak for støv og støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser. Forslagstiller vil evaluere foregående byggeprosess frem mot ny byggestart. 2. Innspill fra naboer knyttet til dagens byggeprosess formidles til forslagstiller, som vil bidra til å utbedre situasjonen ved oppstart av ny prosess. Det er sikret trygg forbindelse for myke trafikanter gjennom hele anleggsprosessen i planens bestemmelser. 3. Ny avkjørsel mot Sætervegen er ferdigstilt. Dette tiltaket bidrar til økt trafiksikkerheten i området, herunder er veien etablert med sammenhengende fortau. 4. Tatt til orientering. Barnehage- og skoledekning i området samt barn og unges interesser er belyst og begrunnet i planbeskrivelsen. 5. Planforslaget er betydelig bearbeidet, hvor både uttrykk, byggehøyder, volumer og antall boenheter er redusert gjennom planprosessen. Planforslaget trappes ned mot eksisterende bebyggelse i nord og øst. 6. Ved behov er det opprettet dialog med naboer eller andre som berøres av tiltaket. 7. Plangrensen er utarbeidet i samråd med kommunen. 	
Martin og Ini Aksnes Mæle Skjoldvegen 40 C 40/1728 27.01.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi lever i konstant støy og kan ikke høre hva barna våre sier når vi leker i vår egen hage og vi har av den grunn ikke brukt vårt eget uteområde på lange tider. Det er bråk hele dagen. Ofte starter de før 07.00. Barna var redde når sprenging pågikk. 2. Vi er ikke komfortable med å få en heisekran over huset vårt og vi ser det som helt uaktuelt. Vi vil ikke ha tunge bygningsdeler svevende over huset vårt. Her er det små vi er redde for. 3. Slik som det er nå har ikke barna våre trygg skolevei og selv ikke vi voksne føler oss trygge når vi går til bybanestoppet. Det er tungtrafikk, gravemaskiner som snurrer rundt uten å se seg for og uten vakter. Det er åpne hull i veien, åpninger i gjerdet inn til selve prosjektet – da det titt og ofte glemmes å sette opp gjerder langs veien. Her må det gjøres noe. Veien er ekstremt trang. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avbøtende tiltak for støv og støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser. Forslagstiller vil evaluere foregående byggeprosess frem mot ny byggestart. 2. Tatt til orientering. Innspill fra naboer knyttet til foregående byggeprosess er formidlet til forslagstiller som vil bidra til å utbedre situasjonen ved oppstart av ny byggeprosess. 3. Tatt til orientering. Se pkt. 2 over. Videre er det sikret trygg forbindelse for myke trafikanter gjennom hele anleggsperioden. 4. Delvis tatt til følge. Fotballbanen ligger innenfor regulert friområde i planen. Dette er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde. Merknadsstillers private vei vil ikke benyttes som gangvei, da forbindelsen vil følge offentlige vegarealer i Skjoldstølen. 5. Tilkomst til planområdet skal gå via oppgradert kryss i Sætervegen. 	

		<ol style="list-style-type: none"> 4. Vi foreslår at Bonava bistår med midler for å øke trivselen på fotballbanen ved Skjoldtun Barnehage. Reagerer på at deres private vei skal benyttes som gangvei mellom fotballbane og blokkene. Vil ha eksempelvis belysning, asfaltering og måking om vinteren. Det er viktig at våre meninger om utearealet blir hørt. 5. Stiller spørsmål til hvor bilene skal kjøre ut, det er allerede kaos i krysset på Skjold og køen står ofte langt forbi nærbutikken Spar. 6. Er kritisk til en totalforandring av Skjold. Ønsker boliger som gagnar Skjold, rekkehus eller tomannsboliger, slik at det er plass til barnefamilier. 7. Byggeprosessen medfører store inngrep i naturen og miljøet rundt. Støv og støy gjør området utrivelig. 8. Byggehøyden på Skjoldhagen er ekstremt høy og fratrar mange deres utsikt. Det er to etasjer for høyt. Det er også for mange boenheter. 9. Vi har ikke forståelse for avgjørelsen dersom dette går gjennom med det volumet som er planlagt. Barnas sikkerhet, skolevei, miljøhensyn, veikapasiteten og hensyn til nabolaget burde veie mer enn ønske om å bygge leiligheter det ikke er behov for. 	<p>Iht. utarbeidet trafikkanalyse vil ny E39 til Os bøte på kjøproblemer i området.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Delvis tatt til følge. Det er planlagt leiligheter i ulike størrelse som bidrar til en variert kjøpergruppe, også barnefamilier, iht. kommuneplanens arealdel. 7. Tatt til følge. Avbøtende tiltak for terrengbehandling samt støv og støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser. 8. Tatt til følge. Planforslaget er betydelig bearbeidet, hvor både byggehøyder, volumer og antall boenheter er redusert. Planforslaget trappes ned ift. Skjoldhagen trinn 1 mot eksisterende bebyggelse i nord og øst. 9. Se pkt. 8 over. Fortetting langs bybanetraseen er i tråd med overordnet plan og politiske føringer. Barnas sikkerhet, skolevei, miljøhensyn, veikapasiteten og hensyn til nabolaget er vurdert og begrunnet i plandokumentene.
1	<p><u>Høringsinstanser:</u> Skjoldstølen velforening. 28.01.20</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Økning i trafikken vil merkes veldig på området, spesielt i det allerede belastede lyskrysset ved Skjold Bybanestasjon. Gamle Osbanen som nå utgjør Skjoldstølen er vernet og har lite potensiale for endring/utvidelse. 2. Grøntarealet som ligger i tilknytning til Skjoldtun barnehage er i dag en viktig 'lunge' for barn og aktiviteter i nabolaget, både vinter og sommerstid. Det virker noe søkt og vel kreativt å inkludere dette arealet som sitt, i utbyggers argument for å oppfylle grøntareal-kvoten. 3. Selv i dag, før alle nye boenheter blir ferdig, er barnehagene i Skjoldområdet sprengt. Det samme kan raskt komme til å skje med Skjold skole. 4. Bygging av blokker vil påvirke miljøet negativt da området i dag består hovedsakelig av småhusbebyggelse. Press på ungdomsmiljøet som allerede i dag er vanskelig, er en naturlig konsekvens. Den nye blokkbebyggelsen vil forringe det estetiske inntrykket av det gamle bomiljøet på Skjold. Mange vil miste utsikt, få kraftig forringede solforhold og i tillegg får mange direkte innsyn fra blokkene. Flere av dagens eiendommer må i så fall påregne kraftig forringelse av verditakst. 5. Selv om blokkbebyggelse fra kommunen sin side synes å være en ønsket politikk, vil vi som bor i området i dag påpeke at bybanen allerede er bortimot sprengt. Dette prosjektet sammen med mange andre vil ikke bedre denne situasjonen. 6. Erfaringer fra pågående boligblokk-utbygging i området. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikk og mobilitet er utredet i plansaken. Parkeringsdekning for bil holdes på et minimum iht. KPA 2018 og det vil etableres bildelering for å bøte på trafikale utfordringer. Iht. utarbeidet trafikkanalyse vil ny E39 til Os bøte på kjøproblemer i området. Planforslaget vil ikke medføre økt biltrafikk langs Skjoldstølen, og Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. 2. Tatt til følge. Grøntareal ved barnehagen inngår ikke i utearealkvoten. Området er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortetningsområde. Kommunen har planer om å ruste opp arealet. 3. Skole og barnehagekapasitet er del av plansaken. Det planlegges for en variert boligmix som ivaretar alle aldersgrupper. 4. Typologi og hensyn til eksisterende bebyggelse er belyst i plansaken. I KPA 2018 er det gjort en inndeling av soner for fortetting. Planområdet ligger i sone 2, tett på bybanestopp og andre viktige funksjoner. Dette, sammen med forhold som eksempelvis tomtens beskaffenhet og nabokonsekvenser har spilt inn for å definere byggehøyder i prosjektet. Planforslaget er betydelig bearbeidet, hvor både uttrykk, byggehøyder, volumer og antall boenheter er redusert gjennom planprosessen. Planforslaget trappes ned mot eksisterende bebyggelse i nord og øst. 5. Tatt til orientering. Fortetting langs bybanetraseen er i tråd med overordnet plan og politiske føringer. 6. Innspill fra naboer knyttet til dagens byggeprosess formidles til forslagstiller og vil bidra til å utbedre situasjonen ved oppstart av ny byggeprosess.

		<p>Skjoldhagen, har vist at det medfører mye støy, svært kraftig lys også nattetid, samt mange farlige situasjoner. Støyende arbeid pågår til langt på kveld og starter i 7-tiden - også i helgene. Det er ingen grunn til å tro at foreslåtte prosjekt blir annerledes.</p> <p>7. Igjen med referanse til pågående prosjekt; erfaringene viser at skoleveien har blitt langt mer utrygg, noe både vi og kommunen burde være svært opptatt av.</p>	<p>7. Se pkt. 6 over. Bestemmelsene sikrer trygg forbindelse for myke trafikanter gjennom hele anleggsperioden.</p>
2	Bergen kommune, Helsevernetaten 28.01.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Endringer av planforslaget etter oppstartsmøte med kommunen må sikre at alle boliger får soverom på stille side, og at det skapes gode uteareal på egen tomt. Innglasset balkong tilfredsstillende ikke krav til stille side. 2. Støyproblematikken må følges opp i videre planarbeid da bygningen vil reflektere støy og det er ikke ønskelig å øke støy på skole eller andre etablerte bygninger/uteoppholdsarealer. 3. Er spesielt bekymret for belastningen fra støy- i bygge- og anleggsperioden for naboene. Vurder støyreducerende tiltak for de ulike fasene av bygge- og anleggsarbeidet og om støyen kan reduseres tilstrekkelig til at elevene på skolen og barna i barnehagen kan benytte sine inne. Og utearealer i bygge- og anleggsperioden, eller om det må tilby alternative lokaler. Det må også lages en plan for: hvordan det skal følges opp at underleverandører følger støykrav, dokumentering av at støygrensene i tabell 4-6 i T-1442 overholdes, kommunikasjon med naboer. Når det gjelder kommunikasjon er det svært viktig 	<p>1-4. Tatt til følge. Reguleringsbestemmelse sikrer at gjeldende regelverk er ivaretatt. Krav til plan for hvordan støy og støv skal håndteres i bygge og anleggsfasen er sikret i bestemmelsene. Refleksjonsstøy er inkludert som del av utarbeidet støyrapport, som også angir tiltak for håndtering av støy i prosjektet. Refleksjonsstøy mot skole er vurdert, og det er konkludert med at tiltaket ikke forverrer støysituasjon for skolen.</p>

		<p>at det drives med oppsøkende informasjon, og at oppdatert informasjon gis fortløpende. Foreliggende plan etterfølger utbyggingen av Fanavegen 46-50 med samme byggherre. Vi ber om at reguleringsbestemmelsene viser til krav til grenseverdier for støy T-1442/2016, punkt 4.2.1: når bygg og anleggsprosjekter berører samme nabolag eller er like etter hverandre i tid skal disse behandles som en sammenhengende periode.</p> <p>4. Støv: Vi viser til vår tidligere merknad om støy i forkant av oppstartsmøtet: «Videre må det stilles krav til behandling av støy i bygge- og anleggsperioden.» Erfaringsmessig vil støy bli en ulempe for naboene, inkludert skole og barnehager. De støvreduserende tiltakene må også inkludere transport av masser.</p>	
Byantikvaren 18.12.19	<p>1. Fortetting i de områdetypiske villastrøkene er meget utfordrende, da denne kan gå på bekostning av det finstemte forholdet som gjennomgående er opparbeidet mellom hus og hage, tomtestruktur, veisystem og terreng. Det må dessuten tas nødvendige hensyn til kulturminnet på 40/188. Byantikvaren viser også til kirke- og skolestedet Skjold, og at det er viktig å nytt prosjekt ser Skjoldområdet under ett: Kirken/prestegården, skolen, klyngetunet på vestsiden av Fanavegen og nærliggende kulturminner har betydning for områdets identitet og særpreg.</p> <p>2. Det skal ligge tungtveiende argumenter til grunn for fortetting i dette området da det etableres helt ny bygningstypologi. Fortetting bør utfra vedtatte kulturminnestrategi fortrinnsvis finne sted ved såkalt eplehagefortetting – at eksisterende bebyggelse så langt som mulig bevares og nye enheter etableres på ubebygde deler av de største eneboligtomtene.</p> <p>3. Dersom en fortetting likevel søkes gjennomført med større bygningsvolumer innenfor planområdet, bør ny bebyggelse i planforslaget tilpasses småhusbebyggelsen nord og øst for planområdet og ikke fremstå som en videreføring/gjentak av allerede oppførte blokker på det tilgrensende utbyggingsområdet sør for planområdet. Ny bebyggelse mot Fanavegen bør tilpasses terreng-/høydeforhold og behov for adkomst slik at den ikke fremstår som en barriere mot villaområdet nord og øst for planområdet.</p> <p>4. Anbefaler at forslagsstiller involverer Byarkitekten.</p>	<p>1. Tatt til følge. Kulturminner i og rundt planområdet er belyst i utarbeidet kulturminnedokumentasjon.</p> <p>2. Fortetting langs bybanetraseen er i tråd med overordnet plan og politiske føringer.</p> <p>3. Tatt til følge. Iht. KPA 2018 skal utforming av ny bebyggelse belyses og begrunnes i plansaker, hvor hensyn til strøkskarakter er en del av det som drøftes i denne sammenheng. Planforslaget har vært gjennom en prosess der bebyggelsen er bearbeidet av hensyn til omkringliggende nabobebyggelse. Byggehøyder og volumer er redusert. Bebyggelsen nedtrappes mot nord og tak skrås mot øst for å myke opp overgangen til småhusbebyggelsen.</p> <p>4. Tatt til følge. Det ble avholdt møte med byantikvaren 25.03.21.</p>	
Bymiljøetaten 28.01.20	<p>1. Må vise gode koblinger til omkringliggende landskap, det være seg byrom, fortau, gang- og sykkelforbindelser, nabotomter etc.</p> <p>2. Planen må vise hvordan den bidrar til en sammenhengende blågrønn struktur som ivaretar biologisk mangfold, overvann og friluftsområder, samt skaper hyggelige uteoppholdsarealer. Differensieringen mellom offentlig, halvprivat og private utearealer er viktig for at disse skal fungere som ønsket.</p> <p>3. Bymiljøetaten har frarådet oppstart av dette planarbeidet før det foreligger en overordnet plan for området, herunder transportnett. Vi mener fortsatt at en overordnet plan bør</p>	<p>1. Tatt til følge. Mobilitet og trafikk er del av plansaken. Det er laget mobilitetskart for prosjektet, og mobilitet er videre beskrevet i utarbeidet mobilitetsplan. I planprosessen er det tilstrebet en utforming av tiltaket som gir gode overganger til omkringliggende landskap, og som samtidig oppfyller krav og føringer i overordnede planer.</p> <p>2. Tatt til følge. Gode tverrforbindelser og uteareal er en viktig del av plangrepet og er beskrevet og illustrert i plandokumentene. God overgang mellom offentlige og private areal er sikret i bestemmelsene. Det er regulert en snarvei gjennom planområdet til</p>	

		<p>ligge til grunn for videre planarbeid i området. Når planarbeid nå likevel settes i gang, må planen ta hensyn til behovet for nødvendig vegareal på tilgrensende vegnett. Dette gjelder hele Hjortevegen, og Sætervegen mellom Fanavegen og Apeltunvegen. Det må planlegges gode, sammenhengende løsninger for fortau, gang- og sykkelveger og kjøreveger. Det skal være sammenhengende.</p> <p>4. Følgende tiltak er nødvendige: Tilbud for myke trafikanter må reguleres videre fra Spar-butikk langs Hjortevegen-Apeltunvegen. Antall avkjørsler må reduseres til et minimum. Omlegging av kryss Sætervegen/Harevegen. Trafikksikker løsning for Bjørnevegen – Skjoldstølen, som er en viktig gang- og sykkelforbindelse. Trafikale utfordringer ved Spar-butikk i forbindelse med varelevering.</p> <p>5. Planarbeidet bør avvete en områdeplan for Skjoldområdet, slik at de overordnede blågrønne strukturene og vegnett er ivarettatt før nye tiltak i dette planarbeidet kan få byggestart.</p>	<p>friområdet i øst, samt sikret gangforbindelse gjennom friområdet. Planforslaget er videre sikret med etablering av grønne tak.</p> <p>3. Delvis tatt til følge. I tråd med vedtak fra byrådsavdelingen ble planarbeidet startet opp. Trafikale utfordringer og behov for eventuelle oppgraderinger har vært en viktig del av plansaken. Det har vært dialog med kommunale og fylkeskommunale veimyndigheter.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Oppgradering av infrastruktur må stå forholdsmessig til det aktuelle tiltaket. Trafikkanalyse er benyttet for å sikre dette.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. I tråd med vedtak fra byrådsavdelingen ble planarbeidet startet opp.</p>
Statens Vegvesen 28.01.20	<p>1. Vi vil anbefale at planarbeidet blir lagt på vent til kommunen har avklart sin holdning til midlertidig byggeforbud.</p> <p>2. Er enig i at området egner seg til fortetting grunnet Bybanen og ny sykkelvei, men slik området blir bygget ut, tomt for tomt, fører det til at hensynet til trafiksikkerhet og sammenhengende tilbud til gående og syklende ikke blir vurdert og bygget ut.</p> <p>3. Vil være opptatt av trygge gang- og sykkelforbindelser til skole, butikk og andre viktige målpunkt som for eksempel større arbeidsplasser. Må tilrettelegges godt for sykkel i selve boligprosjektet. Gode løsninger for sikker og lett tilgjengelig sykkelparkering vil bygge oppunder målene om at flere skal sykle.</p> <p>4. I forbindelse med ny utbygging i tett by vil vi framheve at det er viktig å ha fokus på trafiksikre løsninger for renovasjon og eventuell varelevering tidlig i planleggingen.</p> <p>5. Skal komme frem gjennom planbeskrivelse, ROS-analyse og eventuell konsekvensutredning; trafiksikkerhet for ulike trafikantergrupper - adkomstløsninger - forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet - trafikkmønster og reise middelfordeling - parkeringsdekning og -behov - framkommelighet for ulike trafikantergrupper - ivaretagelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden.</p> <p>6. Eventuelle konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av vegnettet og for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafiksikkerhet og framkommelighet må også utredes.</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. I tråd med vedtak fra byrådsavdelingen ble planarbeidet startet opp.</p> <p>2. Tatt til følge. Planområdet ligger svært sentralt til, og er godt egnet for redusert bilbruk. Trafiksikkerhet og koblinger mot omkringliggende områder ivaretas i planarbeidet.</p> <p>3. Tatt til følge. Det skal etableres felles sykkelparkering i prosjektet med mulighet for lading og plass til transportsykler. Sykkelparkeringen er plassert nært hovedsykkelruten langs Fanavegen.</p> <p>4. Tatt til følge. Det er utarbeidet en RTP med positiv uttalelse fra BIR som legger til grunn en fremtidsrettet nedgravd avfallsøsning. Denne beskriver blant annet trafiksikkerhet.</p> <p>5. Tatt til følge. Nevnte forhold er belyst i utarbeidet trafikkanalyse.</p> <p>6. Tatt til følge. Se pkt. 5.</p>	
Brannvesenet 27.01.20	<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>1. Tatt til følge. Planen ivaretar retningslinjer for brukbar tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøy samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet.</p>	

VA-etaten 11.02.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liste over hva som skal dokumenteres i VA-rammeplan. 2. Det må i reguleringsbestemmelsene (jf. Plan- og bygningsloven § 12-7) stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. Dette vil sikre at utviklingen skjer i samsvar med overordnede hovedplaner. 3. Nybygg bolig i planområdet kan påregne å få tilknytningsrett til kommunalt VA-nett fra Vann- og avløpsetaten. Dersom private ledninger skal benyttes, forutsettes det at ansvarlig prosjekterende foretar en faglig vurdering av disse, og at en finner både kvalitet og kapasitet tilfredsstillende for en eventuell økt belastning forårsaket av ny tilknytning. 4. Ansvarlig prosjekterende må vurdere kapasitet og trykkforhold med hensyn til fremføring av tilstrekkelig slukke vann for planområdet. 5. Dersom det skal etableres sprinkleranlegg må ansvarlig prosjekterende vurdere hvilket trykk og vannmengde som vil være nødvendig til dette behov. Installasjon av alle typer sprinkleranlegg skal avklares med Vann- og avløpsetaten i anmodning om forhåndsuttalelse. 6. Ingen tilknytning i området kan finne sted før hovedledningsnettet er ferdigstilt. 7. Det må tydelig fremgå i VA-rammeplan hvilke ledningsstrekker som er tenkt å skulle overtas til kommunal drift, og hvilke som skal være private. 8. En kan påregne å måtte føre slukke vann inn i planområdet. Vannledning frem til slukke vannsuttak skal overtas av kommunen ved Vann- og avløpsetaten. Offentlig vannledning skal utføres i minimum Ø150 mm duktilt støpejern 9. Vi forutsetter at planen er koordinert med tilgrensede planer i området. Dette må fremgå av VA-rammeplanen 10. Overvannet skal håndteres lokalt ved hjelp av infiltrasjon og fordrøyning Jfr. VA-norm for Bergen Kommune:” Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune”. fordrøyningsmagasin etc. er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet i reguleringsplanen. 11. Det er ikke etablert overvannsledninger i området. Overvannshåndtering må løses ved lokal overvannshåndtering. Det er viktig at man fordrøyer vannet og ikke øker flomfaren. Eksisterende vannveier skal beholdes åpne og ikke legges i rør. 12. Overvann tillates ikke ført til avløp-fellesledning. 13. Det kan i fremtiden påregnes at den kommunale felles AF-ledningen i Skjoldstølen vil bli separert til rene spillvanns- og overvannsledninger. 14. Før tilknytningsrett til kommunalt vann- og avløpsnett kan gis, må det dokumenteres at tiltakshaver har sikret seg nødvendige rettigheter / erklæringer for å legge ledninger over annen matts eiendom, og for tilknytning og felles drift og vedlikehold av private fellesledninger. 	<ol style="list-style-type: none"> 1-6. Tatt til følge. Det er utarbeidet en VA-rammeplan for tiltaket som ivaretar VA-etatens innspill. 7. Tatt til følge. Dette fremgår tydelig av VA-rammeplanen. 8. Tatt til følge. 9. Tatt til følge. VA-rammeplanen er koordinert mot detaljplan VA for E39 Sykkkelstamveg. 10. Tatt til følge. Overvannshåndtering er omtalt i VA-rammeplanen, der lokal overvannshåndtering er lagt til grunn. 11. Tatt til følge. Se pkt. 10. 12. Tatt til følge. 13. Tatt til orientering. 14. Tatt til følge.
-----------------------	--	---

BIR Privat AS 27.01.20		<ol style="list-style-type: none"> 1. Krav i planbestemmelsene om fremtidsrettede nedgravde avfallsløsninger 2. Krav i planbestemmelsene om utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan (RTP) som skal være forelagt BIR for uttale før 1. gangs planbehandling 3. Rekkefølgekrav om ferdigstilling av avfallsanlegget iht. til BIRs uttale til RTP før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest 4. Tilstrekkelig og egnet areal for alle avfallstypene må avsettes spesifikt på arealplankart og i illustrasjonsplan/utenomhusplan 5. Tilstrekkelig areal for trafikksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved henting av avfallet må sikres, jamfør BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV) samt Statens vegvesens veinormal (N100) og R412 (Bruksklasse 10). 	<p>1.-5. Tatt til følge. Det er utarbeidet en RTP med positiv uttalelse fra BIR som legger til grunn en fremtidsrettet nedgravd avfallsløsning. Løsningen er sikret i bestemmelsene.</p>
NVE 16.01.20		<ol style="list-style-type: none"> 1. Det vil ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av fare for flom, erosjon og skred. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. 2. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktvrdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen. 3. Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig. 	<p>1-3. Planen berører ikke sjø, vann eller vannveier. Det er utarbeidet en ROS-analyse for planforslaget der aktuelle risikomomenter er kartlagt. Eventuelle avbøtende tiltak er innarbeidet i planforslaget.</p>
Skjoldtun kvinne- og familielag 28.01.20		<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi har ikke gjerde rundt hele barnehage-eiendommen, og vi har avtale med Bymiljøetaten om å benytte deler av friarealet (40/1049) til lek for våre barn. Dette er viktig at dere vet hvis dere skal gjøre noe inngrep på dette området. 2. Det vil kreve et nært samarbeid med oss hvis noe av området skal opparbeides med maskiner og lignende med hensyn til sikkerhet for våre barn. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det skal ikke gjøres inngrep i friarealet som følge av planforslaget. Grøntareal ble tatt med i plangrensen etter ønske fra Bergen kommune. 2. Se pkt. 1.
Sæterbo Huseierforening 06.01.20		<ol style="list-style-type: none"> 1. Økt trafikk på en vei som allerede er presset på kapasitet, gjelder både Sætervegen samt ny etablert vei inn til området som er felles med oss i Sæterbo og Skjoldhagen. Videre ønsker vi å påpeke belastningen av anleggstrafikk i byggeperioden, spesielt med tanke på barn i området og skolevei. Dette er ekstra belastende med tanke på at vi står midt i den samme situasjonen i dag med bygging av Skjoldhagen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Skolevei og trafikksikkerhet er tatt hensyn til som beskrevet i plandokumentene. Innspill fra naboer knyttet til dagens byggeprosess formidles til forslagstiller som vil bidra til å utbedre situasjonen ved oppstart av ny byggeprosess.

Merknadskart

