

Merknadsskjema

Plannavn	Feråsen boligområde
Arealplan-ID	4601_6541000
Saksnummer	201620007 / 202220510
Utarbeidet av	Opus Bergen AS
Sist revidert	24.10.2024

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	<u>Private merknader:</u> Henning Andre B. Ogann, Feråsli 7, 5253 SANDSLI 06.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sterkt kritisk til økt trafikk på Sandslivegen på grunn av tidvis kødannelse, krevende bakke, særlig vinterstid, samt trafikksikkerheten til skolebarna. 2. Innkjøring fra Steinsvikvegen opp til Feråsvegen er et bedre alternativ. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utbyggingen vil gi noe trafikkøkning, men ifølge trafikkanalyse (Hopen 2022) er det ikke dokumentert problematiske forhold med trafikkavvikling og kapasitet i krysset Saksarhaugen/Sandslivegen, og utbyggingen vil bare gi marginale endringer fra dagens situasjon. Saksarhaugen er en viktig skolevei. Trafikksikkerheten til de myke trafikantene er vurdert som tilfredsstillende ut fra gjeldende trafikksituasjon. Utbyggingen av inntil 38 nye enheter, med moderat parkeringsdekning, endrer ikke på risikovurderingen, men øker eksponeringen (trafikkmengden). Trafikkøkningen er marginal (+5%) og med lav risiko i utgangspunktet gir dette ingen merkbar endring av trafikksikkerhetsforholdene. 2. Ikke tatt til følge. Tilkost fra Steinsvikvegen ble opprinnelig vurdert, men løsningen ble valgt bort som følge av endret plangrep og etter innspill fra Byplan. Tilkost via Steinsviken er vanskelig å gjennomføre på grunn av konflikt med grønnstruktur; den var krevende med tanke på terreng (store høydeforskjeller) og av hensyn til bevaring av hule eiketrær nord i planområdet. Ettersom prosjektet er nedskalert, ble det ansett å være en bedre løsning å samle all tilkomst fra vest via Sandslivegen-Saksarhaugen. Valgte løsning er vurdert som tilfredsstillende med hensyn på trafikksikkerhet og den vil gi langt mindre terrengingrep.
2	Birte Oppedal, Feråsen 35, 5253 SANDSLI 12.01.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det må være en forutsetning at stien gjennom planområdet blir holdt tilgjengelig/fremkommelig i byggeperioden, da stien benyttes som gangvei til skole, buss/bybane og arbeidsplasser. 2. Det er ikke beskrevet hvordan inn/utkjørsler vil bli utbedret for å øke sikkerheten. Utkjørsel fra Feråsen 11-47 er svært lite oversiktlig og utkjørsel fra Feråsli kommer brått på. Bør det etableres gangfelt ved utkjørsel fra Feråsli for å sikre trygg skolevei? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følge. Det skal etterstribes å holde gangforbindelse gjennom planområdet tilgjengelig gjennom bygge- og anleggsperioden. På grunn av sikkerhet vil den muligens være stengt periodevis. 2. Ikke tatt til følge. Feråsli er regulert med noe større bredde på 5 m og nytt fortau på 2m. Avkjørsel til Feråsen 11-47 er regulert omtrent som i dagens situasjon, men noe forskjøvet og med en noe utvidet sving mot øst for bedre sikt. Det er ikke stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av vei, fortau eller avkjørsler langs Feråsen. Feråsli og krysset mot Feråsen er regulert med mindre justeringer fra dagens situasjon. Det reguleres imidlertid fortau langs veien for bedre sikkerhet for gående. Opparbeiding og utbedring av fortau og vei er sikret i rekkefølgebestemmelsene. Overgangsfelt reguleres ikke i reguleringsplan, det er Bymiljøetaten som er trafikksikkerhetsansvarlig i Bergen kommune og vil ta stilling til etablering av overgangfelt når veganlegget detaljprosjektertes på byggeplanstadiet.
3	Morten Birkeland Nielsen på vegne av Rognebakkane Huseierlag, Saksarlia 27, 5253 SANDSLI 14.01.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er i dag utfordringer med kødannelse i utkjørselen til Sandslivegen, etablering av venstresvingfelt i utkjørselen til Sandsliveien vil ikke redusere mengden gjennomgående trafikk. 2. Mener økt trafikk vil gi dårligere luftkvalitet, samt større risiko for skolebarn 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. Krav om venstresvingfelt er fremsatt av Vestland fylkeskommune. Denne planen regulerer krysset, men har ikke krav om å bygge. Ifølge trafikkanalyse (Hopen 2022) er det ikke dokumentert problematiske forhold med trafikkavvikling og kapasitet i krysset Saksarhaugen/Sandslivegen, og utbyggingen vil bare gi marginale endringer fra dagens situasjon (se også merknad nr. 1 pkt. 1). 2. Tas til orientering. Planforslaget legger opp til å etablere fortau langs Feråsli, og gir dermed en mindre risiko og en mer trafikksikker veg for blant annet skolebarn. Det åpnes for en begrenset

		<ol style="list-style-type: none"> Tilkomst til planområdet bør ikke være via Saksarhaugen. Steinsviken/Feråsvegen er mindre trafikkert og vil være bedre tilkomstvei Det må gjennomføres måling av trafikkmengde og luftkvalitet på vinterstid dersom tilkomst via Saksarhaugen 	<p>trafikkøkning som ikke vil gi en merkbar påvirkning av luftkvaliteten.</p> <ol style="list-style-type: none"> Ikke tatt til følge. Tilkomst fra Steinsvikvegen ble opprinnelig vurdert, men løsningen ble valgt bort som følge av endret plangrep og etter innspill fra Byplan. Tilkomst via Steinsviken er vanskelig å gjennomføre på grunn av konflikt med grønnstruktur; den var krevende med tanke på terrenget (store høydeforskjeller) og av hensyn til bevaring av hule eiketrær nord i planområdet. Ettersom prosjektet er nedskalert, ble det ansett å være en bedre løsning å samle all tilkomst fra vest via Sandslivegen-Saksarhaugen. Valgte løsning er vurdert som tilfredsstillende med hensyn på trafikkikkerhet og den vil gi langt mindre terrenginngrep. Tatt delvis til følge. Det er foretatt måling av trafikkmengde, se kommentar over, merknad 3, pkt.1 og merknad 1, pkt 1. Den økte trafikkmengden er så pass lav at den ikke vil gi endringer av luftkvaliteten i området.
4	Maria G. Belmar Cordonier, Feråslia 27, 5253 SANDSLI 27.01.2022	<ol style="list-style-type: none"> Det vil bli store trafikale utfordringer dersom 39 nye boenheter skal bruke veien fra Saksarhaugen og inn til Feråslia. Veien er ikke dimensjonert for så mye trafikk. Skoleveien vil bli mer trafikkfarlig. 	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. Viser til merknad 1, pkt 1. Planen sikrer oppgradering av Feråslia, som forbedrer trafikkikkerheten. Veien er regulert med en bredde på 4,7-5m og det skal opparbeides fortau med 2 m bredde. Det sikres dermed etablert gjennomgående fortau fra planområdet ut til Sandslivegen, noe som er vurdert å gi en mer helhetlig og trygg skolevei.
5.	Mayada Hassan, Feråslia 12, 5253 SANDSLI 18.01.2022	<ol style="list-style-type: none"> Ønsker et informasjonsmøte om planforslaget, helst før merknadsfristen går ut. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. Nabomøte ble avholdt på Teams den 25.01.2022
6	Sanguanpong Narisa, Saksarlia 23, 5253 SANDSLI 30.01.2022	Svaret var uten innhold	Det er tatt skriftlig kontakt med vedkommende, og avklart per telefon at det ikke har vært intensjon om å sende inn merknad.
7	Gunnar Senum, Petedalsflaten 50 Kamilla Lygre, Petedalsflaten 48 og Lars Magnus Nordeide, Petedalsflaten 52, 5253 SANDSLI 31.01.2022	<p>Tre likelydende uttalelser.</p> <ol style="list-style-type: none"> Som naboer til krysset Sandslivegen//Feråsen er merknadsstillere opptatt av at økt trafikk som følge av utbyggingen vil gi økt støy, støv og lysforurensning gjennom krysset. De mener utbygging av krysset må også omfatte skjerming av støy, støv og lys, og det må ha en tilpasset skjerming mot vest/ned mot Petedalsflaten. Hekken som fungerer som skjerming i dag har dårlige vekstvilkår og vil derfor være lite tjenlig. 	<ol style="list-style-type: none"> Ikke tatt til følge. Planforslaget regulerer kun krysset, etter krav fra Vestland Fylkeskommune, men vil ikke stå for opparbeiding. Når krysset skal opparbeides, vil dette varsles og det anbefales å komme med merknader da.
8	Sissel Bjørke, Feråsen 15, 5253 SANDSLI 01.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> Saksarhaugen og Feråsen er allerede i dag altfor høyt belastet med trafikk. I tillegg til biltrafikk bruker mange myke trafikanter veien, inkludert skolebarn. Økt trafikk og anleggstrafikk vil føre til ytterligere nedsatt trafikkikkerhet, særlig for de myke trafikantene. Det er planlagt at det 38 nye boligene skal få 2 parkeringsplasser hver, vil gi bortimot 76 nye bilder på veiene. Opprinnelig plan med tilkomst via Steinsvikveien var et bedre alternativ Det må være mulig å heller etablere boliger rundt de verneverdige trærne 	<ol style="list-style-type: none"> Viser til merknad 1. pkt 1. Det legges opp til 38 nye enheter med tilkomst via Feråslia. Parkeringsdekning på 0,8 p-plasser pr. 100 m2 BRA. Ikke tatt til følge. Viser til merknad 3, pkt 3 og merknad 1, pkt1. Ikke tatt til følge. All ny bebyggelse samt infrastrukturiltak nær eikene er ute av planen, da det ligger allerede føringer for å ivareta denne utvalgte naturtypen. Nye tiltak vil i all hovedsak være sentrert mot vestlige og nordlige deler av planområdet, etter innspill og i dialog med blant annet Bergen kommune og statsforvalter. Tilkomst fra nord er dermed ansett som den mest gunstige og hensiktsmessige. Det er mange interesse som skal vektas, og i dette området er tilgjengeligheten for allmennheten gjennom planområdet (via sti gjennom planområdet og turvei like øst for planområdet), grønne koblinger mot tilgrensende naturområder og ivaretagning av naturverdier i form av utvalgt naturtype (huke eiker) vektet høyt. Dermed er østlige og sørlige deler av planområdet mest mulig fristilt tiltak.

9	<p>Kjetil Hårvik, Feråsli 2, 5253 SANDSLI 01.02.2022</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aksepterer ikke at eiendommen brukes som anleggsområde og at hekken fjernes, hagen får økt innsyn og støy som ødelegger kvaliteten på uteoppholdsareal 2. Berørte naboers rettigheter knyttet til tilbakeføring til opprinnelig stand må bli ordentlig definert og pålagt i planbestemmelsene 3. Hva er formålet med bestemmelsen i pkt. 5.1.1 hvor det åpnes opp for at området kan disponeres etter at reguleringsplanen er vedtatt? 4. Planen legger opp til bruk av privat vei, f_SV1, men det foreligger ingen veirett. Merknadshaver motsetter seg at planområdet kan bruke den private veien. 5. Grunneiernes rettigheter blir svekket dersom veiretten ikke klarert før planen er vedtatt. 6. Forslagsstillers begrunnelse for ekspropriasjon er ikke tilstrekkelig vurdert i planforslaget 7. Det kreves at gatetun f_SGT1 bindes sammen med f_SGT2 8. Bekymring knyttet til trafikkbelastningen gjennom Saksarhaugen, særlig med tanke på trafiksikkerhet, veien er skolevei 9. Det er ikke satt noe krav til antall parkeringsplasser, jf. § 5.1.2, noe som skaper usikkerhet med tanke på hvor mye trafikk det legges opp til. 10. Det stemmer ikke at planen regulerer lite kjørevei i boligområdet slik det står i planbeskrivelsen pkt. 3.4.3. Planen legger opp til at alle beboerne i BFS3, BFS5, BKS2 og BKS3 vil kjøre gjennom f_SV1. 11. BKS1 må reguleres til to-etajers bebyggelse i stedet for tre-etajers for å begrense innsyn 12. Tre-etajers hus med takterrasse passer ikke inn hverken estetisk eller med tanke på innsyn og støy 13. Aksepterer ikke utvidelse av o_SKV1 da det er nok areal til rigg og anlegg slik veien er i dag. 14. Saksarhaugen og Feråsen er i dag altfor høyt belastet med trafikk. Økt trafikk og anleggstrafikk vil føre til ytterligere nedsatt trafiksikkerhet, særlig for de myke trafikantene. 15. Opprinnelig plan med tilkomst via Steinsvikveien var et bedre alternativ 16. Det er kun beboere i felt BFS3-BFS5 som skal kunne kjøre på f_SV1, BKS2 og BKS3 skal ikke kjøre på denne veien. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Anlegg- og riggområdebelte på 5 meter som er regulert inn i hagen i områdene knyttet til o_KV1 og f_V3 skal kun brukes for oppgradering av Feråsli og etablering av nytt fortau. Den skal ikke brukes for lagring av masser og utstyr til resten av byggeprosjektet. Når anleggsarbeidet er ferdigstilt utgår områdene for midlertidig bygge- og anleggsområde (seneste 31.12.2035). Eksempel på tiltak som det kan være behov for å utføre innenfor anlegg- og riggområdet langs Feråsli er: graving og erstatning av masser til fundamentering av nytt fortau, omlegging av eventuell infrastruktur i grunn, reetablering av mur/kant i eiendomsgrensen og reetablering av hageareal som blir berørt av utbyggingen. Å avsette 5 til 10 meters bredde er en standard i reguleringsplaner langs en ny/planlagt utbedret vegstrekning for å kunne etablere/utbedre veganlegget. I dette forslaget har vi begrenset anlegg- og riggbelte til 5 meter for å minimere inngrep i hageareal. Det er forslagsstiller sitt mål å berøre minst mulig privat areal under byggefasen, og anslår at enkelte steder kan en berøre mindre enn 5 meter inn i naboeiendommen. Det er likevel ikke mulig på nåværende tidspunkt og med nåværende detaljeringsgrad av planforslaget å definere eksakt hvilke arealer og hvor store arealer som vil være midlertidig berørt av vegoppgraderingen. Planforslaget må dermed sikre 5 meters anlegg- og riggbelte langs vegstrekningen. Etter vegoppgraderingen skal berørt areal tilbakeføres hageareal til tilsvarende stand som før utbyggingen hvor grunneier blir kompensert. Forslagsstiller vil sørge for god dialog med berørte grunneiere og enighet om hvordan reetableringen av hageareal skal skje. Viser til punkt 5.1 i bestemmelsene. 2. Samme som merknad 9.1. 3. I kartet er noen områder merket med #1. Disse områdene kan i tidsrommet fra reguleringsplanen er vedtatt og frem til anleggsarbeidet er ferdig brukes som midlertidig rigg og anleggsområder. Dette opphører 31.12.2035 uavhengig av om anleggsarbeidene er ferdige. Bestemmelsen skal gjøre det mulig å kunne bruke deler av området til rigg og anlegg også etter at deler av området er utbygd. Dette for å kunne ha mulighet til å ferdigstille <i>hele</i> området. Bestemmelsen er spisset for å ivareta naboer langs veg, slik at midlertidige bygge- og anleggsområder ikke kan brukes til andre formål enn opparbeiding av veg. Jf. punkt 5.1.2 i bestemmelsene. 4. Tatt til følge. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget. Tilkomst er planlagt via tidligere o_SKV1 (nå o_KV1) 5. Se pkt. 4. 6. Se pkt. 4. 7. Delvis tatt til følge. Tidligere f_SGT1 og 2 er tatt ut i nytt planforslag. Nytt forslag legger opp til gatetun mellom boligrekker i felt BK1 og BK3. Gatetunet er tilknyttet gangareal og videre tursti. 8. Viser til merknad 1, pkt 1 9. Det er satt krav i bestemmelsene om parkeringsdekning på 0,8 parkeringsplasser per 100 kvm bolig for felt BK1-7. 10. Tas til orientering. Nytt planforslag benytter ikke lenger f_SV1 (nå f_V2) som tilkomstveg til planområdet og har redusert kjøreveg betydelig. 11. Ikke tatt til følge. Bebyggelse med 3 etasjer er plassert i skrående terreng. De to nederste etasjene ligger inn i terrenget slik at i praksis vil det kun være 1 etasje over eksisterende terreng. Intensjonen for boligbebyggelsens utforming er at det kan etableres altaner i tilknytning til 3. etasje. Balkonger og altaner vil vende bort fra nabobebyggelsen, slik at innsyn blir begrenset. Viser til planbeskrivelsen, illustrasjonsplan, snitt og andre illustrasjoner som forklarer intensjonen for bebyggelsen. Det er sikret i bestemmelsene at bebyggelsen skal tilpasses terrenget. 12. Tatt delvis til følge. Det er lagt inn bestemmelse om at alle bygg skal ha saltak for å gjøre bebyggelsen mer stedstilpasset. En kan ikke se at intensjon for etablering av takterrasser/altaner vil medføre unormal støy i boligområdet.
---	--	---	--

		<p>17. f_SV1 må ha bom for å hindre at ikke flere skal kjøre på f_SV1</p> <p>18. Anleggstrafikk skal ikke gå gjennom f_SV1, all anleggstrafikk må gå gjennom o_SKV1</p> <p>19. Verdien av boligene langs o_SKV vil bli redusert som følge av at hagene blir ødelagte som følge av utvidelsen av veien</p> <p>20. Det må etableres fartsdumper i området som følge av økt trafikkbelastning</p> <p>21. Eksisterende kloakksystem for gnr 39 bnr 513, 514 og 515 må koples til nytt kloakksystem da dagens kum vil bli liggende midt i ny veitrasé. Utbygger må bekoste endring</p> <p>22. Utbygger må flytte strømfordelingsskap og fiberfordelingsskap da det står i veien og vil hindre etablering av ny vei</p> <p>23. Utbygger må sørge for, samt bekoste, at forlengelsen av f_SV1 blir korrekt registrert og eiendomsforhold avklart.</p> <p>24. Utbygger må sørge for at f_SGT2 kun blir brukt som gang- og sykkelvei.</p>	<p>13. Ikke tatt til følge. Dagens vegstandard bør oppgraderes og fortau etableres, da dette er til allmenhetens interesse og et trafikksikkerhetstiltak. Viser også til svar i merknad 9.1 ang midlertidig rigg- og anleggsområde.</p> <p>14. Tatt delvis til følge. Se kommentar over, pkt 8. I bestemmelsene er det sikret at det skal lages en plan for trafikksikkerheten i bygg- og anleggsfasen.</p> <p>15. Tatt delvis til følge. Se kommentar over, merknad 1.2</p> <p>16. Tatt delvis til følge. Se kommentar over pkt. 9. f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget og vil ikke benyttes som tilkomstveg.</p> <p>17. Tatt til følge/ikke lenger relevant. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget og veien har ikke noen kobling mot prosjektet.</p> <p>18. Tatt til følge. f_SV1 (nå f_V2) er ikke lenger en del av planen, og vil ikke benyttes til anleggstrafikk. Kun kryss reguleres.</p> <p>19. Tatt til etterretning. Fortetting i eksisterende boligfelt er utfordrende og kan påvirke nabolaget i byggefasen. Forslagsstiller vil gjerne få i stand en dialog rundt dette hvor det forsøkes å få til en løsning som alle parter kan se seg fornøyd med. Viser også til punkt 9.1. Det vises også til at bakgrunnen for midlertidig bruk av hageareal som bygge- og anleggsområde, er at det skal etableres et utbedret og tryggere trafikksystem, som sikrer nytt fortau langs Feråslia, som igjen skaper en sammenhengende trafikksikker tilkomst til snarvei gjennom planområdet (skolevei).</p> <p>20. Ikke tatt til følge. Se kommentar over, pkt 8. Fartsdumper er ikke noe som blir regulert i reguleringsplan. På private veier kan grunneier selv ordne det, på offentlige veier er det offentlige myndigheter som tar stilling til om det skal etableres.</p> <p>21. Tas til etterretning. Dersom det er påkrevd med inngrep i eksisterende kloakksystem for å gjennomføre plan, forutsettes det at utbygger følger det opp.</p> <p>22. Tas til orientering. Det åpnes for at eksisterende trafostasjon-kan flyttes. Veien tilpasses eksisterende bygg. Utfordringer knyttet til tilgang til trafo kan unngås ved avbøtende tiltak på stedet. Mindre fiberskap vil flyttes som følge av utbedringen av vegen. plassering vil bestemmes i prosjekteringen av vegen.</p> <p>23. Delvis tatt til følge. f_SV1 (nå f_V2) er tatt ut av planen, og skal ikke benyttes som adkomstveg til planområdet. Det vil derfor ikke lenger være behov for forlengelse av vegen, eller avklaring av eiendomsforhold. Kun krysset reguleres.</p> <p>24. Tatt delvis til følge. Planforslaget er endret og det legges ikke opp til gatetun på lik linje som tidligere forslag.</p>
10	Eli Valborg Valheim, Feråsen 39, 5253 SANDSLI 02.02.2022	<p>1. Tilkomstvei fra Sandslivegen/Saksarhaugen er allerede svært belastet, tilkomst via Steinsviken er et bedre alternativ.</p> <p>2. Der er en grusvei som kan utbedres til adkomst for bebyggelsen</p> <p>3. Forstår det slik at det skal ivaretas 14 trær i planen, 6 eiketrær og 8 asketrær. Noen av de vernede trærne ble fjernet for noen år siden, så de kan ikke utgjøre noen hindring</p> <p>4. Adkomst via Sandslivegen/Saksarhaugen krever at krysset utbedres og det må etableres fortau, fotgjengerfelt og vegly</p> <p>5. Planområdet må få tilstrekkelig med parkeringsplasser slik at det unngås parkering langs veien.</p>	<p>1. Viser til merknad 1, pkt 1.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Tilkomst via grusveg fra Steinsvikvegen ble opprinnelig vurdert, men løsningen ble valgt bort som følge av endret plangrep og etter innspill fra Byplan. Tilkomst via Steinsviken er vanskelig å gjennomføre på grunn av konflikt med grønstruktur; den var krevende med tanke på terreng (store høydeforskjeller) og av hensyn til bevaring av hule eiketrær nord i planområdet. Ikke tatt til følge. Det er fremdeles hule eiker i planområdet som skal tas særlig hensyn til.</p> <p>3. Tas ikke til følge. Se kommentar over, merknad 10.2 Det er 6 hule eiker i nord som skal tas vare/hensyn til og 2 asketrær i sør.</p> <p>4. Tas ikke til følge. Planforslaget regulerer krysset mellom Sandslivegen/ Saksarhaugen, men vil ikke legges inn krav til opparbeidelse av krysset da utbyggingen vil gi marginale endringer fra dagens situasjon (trafikkanalyse, Hopen 2022).</p> <p>5. Det legges opp til en parkeringsdekning på 0,8 per 100 kvm boligareal. Det er lagt til rette for å gode sykkeløsninger, med sykkelparkering ved egen bolig, samt felles sykkelbod i felles utehoppoldsarealer.</p>
11	Kjetil Espeland, Feråslia 2, 5253 SANDSLI 02.02.2022	<p>1. Kritisk til at innkjørsel skal gå via Sandslivegen/Saksarhaugen og ikke Steinsvikvegen slik som først vist.</p>	<p>1. Viser til merknad 1, pkt 1.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Gangfelt blir vanligvis ikke regulert i reguleringsplan. Det er offentlige myndigheter som vurderer om dette skal etableres. Dette er fullt mulig å gjøre etter en eventuelt</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Det må etableres fotgjengerfelt fra Feråsen 11-47 til fortauet på andre siden av veien, samt en fartsdump 20 meter lenger nede i veien 3. Veien fra krysset i Sandsliveien over Saksarhaugen til boligfeltet bør utvides, det er for smalt per i dag. 4. Nytt kryss må være på plass før prosjektet kan starte 5. Ved en trafikkanalyse vil ikke trafikken under pandemien være representativ for hvordan trafikken er uten pandemi. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Ikke tatt til følge. Se pkt. 1 over. 4. Ikke tatt til følge. Planforslaget regulerer krysset Sandslivegen/Saksarhaugen, men rekkefølgekrav om opparbeidelse tas ikke inn da planforslaget legger opp til relativt få boliger og lav parkeringsdekning, at det vil være uforholdsmessig å måtte opparbeide krysset. Viser til svar i merknad 1, pkt 1; trafikkanalyse vurderer trafikkøkningen å bli marginal, og det vil ikke være noen merkbare endring av trafiksikkerhetsforholdene. 5. Tatt til følge. Det er foretatt en oppdatert trafiksikkerhetsvurdering den 09.03.2022, altså etter at samfunnet åpnet opp igjen etter pandemien. Målingene er således foretatt på et tidspunkt som er representativt for normale forhold uten at samfunnet er underlagt restriksjoner knyttet til pandemi.
12.	Mayada Hassan og Hayder Mualla, Feråslia 12 04.02.2022	<p>Merknaden er identisk som merknad fra Kjetil Hårvik (pkt. 9 over), med unntak av merknad om vei f_SV1 og at det kreves nytt offentlig ettersyn. Se ellers merknad 9 for merknader og svar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. f_SV1 vil bli overbelastet om den skal være adkomstvei til planområdet. Veien er for bratt og trang og krevende på vinterføre 2. Det kreves nytt offentlig ettersyn med fullstendig plandokumenter ettersom den begrensede høringen mangler blant annet både tegninger, trafikkberegning med analyse, veiprofiler og kryssutforming 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følge. f_SV1 benyttes ikke lenger som adkomstveg og er tatt ut av planområdet. 2. Planforslaget skal legges ut til nytt offentlig ettersyn med komplett materiale. Det understrekes at endringen i all hovedsak går ut på å redusere opprinnelig plan i omfang.
13	Truls Jan Løvstedt, Feråsen 62, 5253 SANDSLI, 03.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turstien som det legges opp til ned mot Petedalsheia, o_GT1, bør være mer enn bare en gruslagt tursti, det må legges til rette for en gang- og sykkelvei som blir regelmessig vedlikeholdt, strødd og brøytet 2. Det bør etableres rekkefølgekrav til for krysset Sandslivegen/Saksarhaugen slik at venstresvingfelt er på plass før anleggsarbeidet begynner. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas delvis til følge. Da plangrepet er endret og bebyggelsen er mer konsentrert i nord og natur og grøntarealer rundt skal bevares i mest mulig grad, er det ønske om å minimere inngrep i grøntarealene sørover. Det legges derfor ikke til å opparbeide turtrase som gang- og sykkelsti. Det legges opp til i bestemmelsene at turstien skal en skånsom opparbeidning med grusdekke, og at traseen belyses etter behov. Jf. Bestemmelsene § 5.2. 2. Tas ikke til følge. Se merknad under pkt. 11.4 over
14	Yvonne Eide, Petedalsflaten 42, 5254 SANDSLI 03.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utbygging av krysset Sandsliveien/Feråsen bør omfatte skjerming av støy, støv og lys. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Viser til merknad 11.4. Problemstilling må løses ved utbygging av krysset. Det er ikke et rekkefølgekrav om dette i denne planen, planen regulerer kun krysset i plankart. Det er heller ikke en forutsetning for utbygging av området.
15	Richard Olsen, Nordre Vardhaugen 29, 5253 SANDSLI 03.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekymret for at økt trafikk inn til området, særlig langs Saksarhaugen mht trafiksikkerhet. Veikryssene er uoversiktlige, og veien er ikke egnet for økningen i trafikken. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til merknad 1, pkt 1.
16	Neda Olsen, Nordre Vardhaugen 29, 5253 SANDSLI 03.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Økt trafikk inn til området, særlig langs Saksarhaugen vil føre til redusert trafiksikkerhet. Veikryssene er uoversiktlige, og veien ikke er egnet for økning i trafikken. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til merknad 1, pkt 1.
17	Jan Are Åserud Øverås, Saksarrinden 5, 5253 SANDSLI 04.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. f_SV1 er en privat vei og det aksepteres ikke at denne blir brukt som adkomst til ny bebyggelse 2. Økt bruk av veien vil redusere trafiksikkerheten. Tilkomst må etableres fra 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget. Tilkomst er planlagt via tidligere o_SKV1 (nå o_KV1). 2. Se pkt. 1. 3. Delvis tatt til følge. Tidligere o_GT2 er ikke lenger regulert med formål offentlig turvei, men

		<p>o_SKV1 eller Steinsvikveien</p> <p>3. Planbestemmelsene må sikre at o_GT2 må ha bom for å forhindre at motoriserte kjøretøy ferdes på veien</p>	<p>reguleres innenfor bestemmelsesområde #2. Gangforbindelsen skal legges noe om, og vil bli opparbeidet som en gangsti med gruslagt dekke. Gangstien vil altså ikke opparbeides slik at den legger til rette for at motoriserte kjøretøy kan ferdes på den.</p> <p>Etablering av bom reguleres vanligvis ikke i reguleringsplan. På private veier kan grunneier selv ordne dette, på offentlige veier/eiendom er det offentlige myndigheter som tar stilling til om det skal etableres</p>
18	Tore Ingar Mathisen, Feråsli 1, 5253 SANDSLI 04.02.2022	1. Viser til tidligere merknad, og mener fremdeles at tilkomst via Steinsvikveien er det beste alternativet	1. Ikke tatt til følge. Viser til merknad 1, pkt 2.
19	Erik Pharo, Feråsen 31, 5253 SANDSLI 04.02.2022	<p>1. Bekymret for trafikkikkerheten langs Feråsen og Saksarhaugen, smal vei, brukes til skolevei. I en anleggsfase bør veien sikres med gjerde e.l.</p> <p>2. Ønskelig at anleggstrafikken heller legges via Steinsvikvegen/Feråsvegen</p> <p>3. Det bør etableres to nye fartsdumper rundt krysset Feråsen/Feråsli, samt overgangsfelt, se vedlagt skisse</p> <p>4. Det bør etableres en trygg gangvei langs Feråsli og bort til skogen både i anleggsperioden og etter at prosjektet er ferdigstilt</p> <p>5. Minst en av de to turstiene i området bør kunne brukes i anleggsperioden</p> <p>6. Den planlagte turstien mot Petedalsheia bør ha veilys</p> <p>7. Veier som blir slitt av tungtrafikk i anleggsperioden må rustes opp til minst samme standard som før oppstart.</p>	<p>1. Tas til orientering. Viser til merknad 1, pkt 1. Det er sikret i bestemmelsene at det skal utarbeides en trafikkikkerhetsplan for bygge- og anleggsfasen, her vil det vurderes om det vil være nødvendig å blant annet sikre fortau med gjerder ol.</p> <p>2. Tas til orientering. Anleggsveg avklares senere i prosessen.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Fartsdumper/overgangsfelt er ikke noe som normalt blir regulert i reguleringsplan. På private veier kan grunneier selv ordne dette, på offentlige veier er det offentlige myndigheter som tar stilling til om det skal etableres.</p> <p>4. Det er sikret i bestemmelsene at i anleggsfasen skal tilstrebtes at det vare en tilgjengelig gangsti gjennom planområdet. Det skal også utarbeides en trafikkikkerhetsplan for bygge- og anleggsfasen som blant annet tar for seg trygge gangveier i anleggsfasen.</p> <p>5. Viser til punkt over.</p> <p>6. Tatt til følge. Bestemmelsene, j § 5.2.7 sikrer at det skal etableres belysning etter behov langs tursti mot Peterdalsheia.</p> <p>7. Tatt til følge. Områdene skal så langt det lar seg gjøre tilbakeføres til opprinnelig stand.</p>
20	Gro Haarvik, Petedalsflaten 54, 5253 SANDSLI 05.02.2022	1. Utbygging av krysset Sandsliveien/Feråsen må omfatte skjerming av støy, støv og lys, og det må ha en tilpasset skjerming mot vest/ned mot Petedalsflaten. Hekken som fungerer som skjerming i dag er ikke tilstrekkelig.	1. Ikke tatt til følge. Se kommentar over, merknad 11.4
21	Steinar Gangstø, Feråsli 14, 5253 SANDSLI 03.02.2022	<p>1. Aksepterer ikke at midlertidig anleggsvei ødelegger hagen</p> <p>2. Det er ikke mulig å tilbakeføre til opprinnelig stand en hekk som har vokst i 5-8 år</p> <p>3. Naboenes rettigheter må bli ordentlig definert og pålagt i planbestemmelsene</p> <p>4. Naboenes boligverdi blir redusert som følge av at det etableres fortau langs o_SKV1 da dette innebærer innsyn til boligene</p> <p>5. Tegningene som viser området som skal brukes til anleggstrafikk skal gå over huset til merknadshaver. Er det en tegneteknisk feil?</p> <p>6. Planområdet har ikke veirett til f_SV1, merknadshaver motsetter seg at veien blir brukt inn til planområdet.</p> <p>7. Bekymring knyttet til rekkefølgebestemmelser</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Rigg og anleggsområde langs veien er nødvendig for å etablere et fortau langs veien. Reetablering av hager må løses gjennom privatrettslige avtaler. OBS. Midlertidig bygge- og anleggsområde er ikke det samme som en anleggsvei, viser til merknad 9.1.</p> <p>2. Tatt til etterretning. Her må det forsøkes å få i stand avtaler som viser hvordan man kan finne en tilfredsstillende løsning for alle parter. Det bør være mulig å tilbakeplante større busker og generelt opprettholde både en akseptabel midlertidig situasjon og tilbakeføre hager på tilfredsstillende vis etter tiltak.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen åpner for muligheter. Privatrettslige avtaler kan ikke reguleres i plan.</p> <p>4. Tatt til etterretning. Etablering av fortau vil øke trafikkikkerheten, men det er vanskelig å påvise at eiendomsverdien reduseres. Under oppgradering av veg kan det i periodevis ble mer innsyn, men det vil tilstrebtes at hekk/gjerder reetableres.</p> <p>5. Tatt til følge. Dette vil bli rettet opp i nye tegninger ved at midlertidig bygge- og anleggsområde flyttes utenfor selve boligen/huset. Viser for øvrig til merknad 9.1 ang hva et midlertidig bygge- og anleggsområde innefatter.</p> <p>6. Tatt til følge. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget.</p>

		<p>og igangsetting. Eierne av veien vil få sine rettigheter svekket dersom avklaring om veirett kommer sent i prosessen.</p> <p>8. Det vil ikke bli minimalt med kjøring til boligområdene slik planstiller hevder da fem av feltene vil bruke f_SV1 som adkomstvei</p> <p>9. Det må legges inn bestemmelse om at alle husene skal ha saltak slik at det ikke kan etableres takterrasser som vil gi innsyn, medføre støy for naboer og bryte med de visuelle kvalitetene i området.</p>	<p>7. Se pkt 6. Ikke lenger relevant</p> <p>8. Se pkt 6. Ikke lenger relevant.</p> <p>9. Tatt delvis til følge. Det er lagt inn bestemmelse om at nye boliger skal ha saltak. En kan for øvrig ikke se at intensjon for etablering av takterrasser vil medføre unormal støy i boligområdet.</p>
22	Kirsten Graverholt og Jørn Ove Hellen, Feråslia 15, på vegne av Feråslia velforening og eierne av gnr 39 bnr 56, 04.02.2022	<p>1. Ber om at adkomstvei til hele området skjer fra Steinsviken, da den foreslåtte løsning ikke er tilfredsstillende, særlig mht de myke trafikantene og ut fra et miljøperspektiv</p> <p>2. Opptil åtte eiendommer vil få sine opparbeidede hager ødelagt når det skal etableres anleggsvei på 5 m bredde</p> <p>3. Belastning på vei er stor fra før, tåler ikke ytterligere bruk, veikryss er uoversiktlige, må utbedres i plan</p>	<p>1. Viser til merknad 1, pkt 1. Planforslaget legger opp til å etablere nytt fortau langs Feråslia, noe som vil gjøre trafikksikkerheten for myketrifikanter bedre.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Bygge- og anleggsområde langs veien er nødvendig for å etablere et fortau langs veien. Reetablering av hager må løses gjennom privatrettslige avtaler. Viser til merknad 9.1 for oppklaring i hva et bygge- og anleggsområde går ut på. Det vil ikke være en anleggsvei.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Se pkt 1 og merknad 1, pkt 1.</p>
23	Haider Mahdi Mualla, Feråslia 12, 5253 SANDSLI 04.02.2022	<p>1. Aksepterer ikke at hagen blir brukt til anleggsområde, samt at hekken fjernes og reduserer kvaliteten på uteoppholdsarealene</p> <p>2. Naboenes rettigheter må bli ordentlig definert og pålagt i planbestemmelsene</p> <p>3. Planområdet har ikke veirett til f_SV1, merknadshaver motsetter seg at veien blir brukt inn til planområdet.</p> <p>4. Bekymring knyttet til rekkefølgebestemmelser og igangsetting. Eierne av veien vil få sine rettigheter svekket dersom avklaring om veirett kommer sent i prosessen.</p> <p>5. Det vil ikke bli minimalt med kjøring til boligområdene slik planstiller hevder da fem av feltene vil bruke f_SV1 som adkomstvei</p> <p>6. Krever at forslagsstiller vurderer å binde sammen gatetun f_SGT1 mot f_SGT2 slik at det ikke blir behov for adkomst via f_SV1</p> <p>7. Bekymret for trafikkbelastning gjennom Saksarhaugen og trafikksikkerheten, særlig mht. at dette er skoleveg</p> <p>8. Det aksepteres ikke at det ikke er satt noe krav til antall parkeringsplasser da dette er noe som vil påvirke trafikkbelastningen</p> <p>9. Det aksepteres ikke at det tilrettelegges for fullverdig bilkjøring i f_SGT2</p> <p>10. Det stemmer ikke at planen regulerer lite kjørevei i boligområdet slik det står i planbeskrivelsen pkt. 3.4.3. Planen legger opp</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Bygge- og anleggsområde langs veien er nødvendig for å etablere et fortau langs veien. Reetablering av hager må løses gjennom privatrettslige avtaler.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen åpner for muligheter. Privatrettslige avtaler kan ikke reguleres i plan.</p> <p>3. Tatt til følge. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget.</p> <p>4. Tatt til følge. Se pkt. 3</p> <p>5. Tatt til følge. Se pkt. 3</p> <p>6. Tatt til følge. Ikke lenger relevant da f_SV1 er tatt ut av planforslaget. Se kommentar over, merknad 9.7</p> <p>7. Viser til merknad 1, punkt 1. Det er sikret i bestemmelsene at det skal utarbeides en trafikksikkerhetsplan for anleggsperioden.</p> <p>8. Tatt til følge. Det er satt av krav til parkeringsdekning på 0,8 per 100 kvm boligareal for nye boliger i felt BK1-7.</p> <p>9. Tatt til følge. Planforslaget er endret, og f_SGT2 og f_SV1 er tatt ut av planen.</p> <p>10. Se kommentar over, merknad 21.8</p> <p>11. Se kommentar over, merknad 9.11</p> <p>12. Se kommentar over, merknad 9.12.</p> <p>13. Se kommentar over, merknad 12.2.</p>

		<p>til at alle beboerne i BFS3, BFS5, BKS2 og BKS3 vil kjøre gjennom f_SV1.</p> <p>11. BKS1 må reguleres til to-etasjers bebyggelse i stedet for tre-etasjer for å begrense innsyn</p> <p>12. Tre-etasjers hus med takterrasse passer ikke inn, hverken estetisk eller med tanke på innsyn og støy</p> <p>13. Det kreves nytt offentlig ettersyn med fullstendig plandokumenter ettersom den begrensede høringen mangler blant annet både tegninger, trafikkberegning med analyse, veiprofiler og kryssutforming</p>	
24	Tom Inge Nesheim, Feråslia 10, 5253 SANDSLI 03.02.2022	<p>1. Krav om saltak i stedet for terrasse. Dette for å sikre at nye boliger ikke vil ha innsyn til vedkommende sin eiendom. Spesielt bekymret for takterrasser i BKS1 og 2. Innsyn fra ny bebyggelse vil forringe livskvalitet og verdi på bolig. Bekymret for bestemmelse om at uteoppholdsareal skal skjermes mot vind, vil gjøre at reel høyde på byggene økes. Takterrasser bryter også med byggestilen i området.</p> <p>2. Ønsker at BKS1 og BKS2 reguleres til 2-etasjersbygg for å redusere innsyn</p> <p>3. Vil ikke at vei o_SKV1 heves</p> <p>4. Midlertidig anleggsvei skal ikke inn på merknadshavers eiendom</p> <p>5. Vil ikke ha forlengelse av privat vei f_SV1</p> <p>6. Det må på plass en rekkefølgebestemmelse om at veitilkomst må avklares før igangsettingstillatelse kan gis.</p> <p>7. Skeptisk til formulering om at det kan komme endringer av plandokumenter etter den begrensede høringen. Urovekkende om ikke naboene blir informert om endringer</p> <p>8. Illustrasjonsplan viser en planlagt HC-parkeringsplass, men den er ikke beskrevet i den foreslåtte reguleringsplanen</p> <p>9. Planarbeidet synes å ikke å ivareta berørte naboers livskvalitet når det kommer til punktene over.</p>	<p>1. Tas delvis tilfølgelse. Det er sikret i bestemmelsene at alle nye bygg skal ha saltak. Bestemmelse om at uteoppholdsareal skal skjermes mot vind er tatt ut av planforslaget. Byggehøyden sier hvor høyt det er lov å bygge, andre tiltak skal ikke være høyere enn hva tillatt byggehøyde tilsier. Planforslaget/ grepet er endret siden merknad ble sendt inn. Bebyggelse i felt BK1, i nytt forslag, er orientert mot øst og ikke mot merknadsstillers hus, dette vil dempe noe på innsyn. I nytt forslag er der planlagt bebyggelse i felt BK4 hvor hager vil tilgrense Feråslia 10. Hagene ligger lavere i terrenget og eksisterende hekk vil dempe en del innsyn. Det legges opp til at balkonger og terrasser vil ligge på andre siden av de nye boligene, altså mot sør bort fra Feråslia 10.</p> <p>2. Tas delvis. Se merknad 23.11 og 9.11</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Vei o_SKV1 (nå o_KV1) er hevet for å tilfredsstille krav fra vegnormal N100 til avkjørselutforming (f_SV3/o_SKV1, nå f_V3/o_KV4)</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Se kommentar over, merknad 21.1 og 9.1 for hva et midlertidig bygge- og anleggsområde innebærer.</p> <p>5. Tatt til følge. Tidligere f_SV1 er ikke lenger en del av planforslaget.</p> <p>6. Ikke lenger relevant. Se pkt. 5.</p> <p>7. Tatt til følge. Naboer orienteres om endringer i tråd med gjeldende regelverk. I dette tilfellet er materialet lagt ut på ny begrenset høring slik at aktuelle parter (naboer og myndigheter) får anledning til å se og gi merknad til endringer.</p> <p>8. Ikke lenger relevant, da parkering i nytt forslag er løst i frittliggende carport og integrert i noen av rekkehusene. Parkeringsplasser er ofte ikke regulert i plankart for å gi fleksibilitet i plassering senere i prosjekteringen. Det er sikret i bestemmelsene hvor mye parkering det legges opp til og innenfor hvilket felt det kan etableres parkering. Bestemmelsene sikrer også antall HC-parkeringsplasser. For øvrig trenger ikke illustrasjonsplan og plankart å være helt identisk. Plankartet sikrer intensjonene i planen, mens illustrasjonsplanen viser hvordan området kan løses innenfor rammene plankartet sammen med bestemmelsene gir.</p> <p>9. Tatt til orientering. Bebyggelse i nytt forslag vender seg ikke direkte mot merknadsstiller. Tidligere f_SV1 er også tatt ut av planforslaget, slik at det ikke vil bli en trafikkøkning på begge sider av Feråslia 10. Når det kommer til beslaglegging av tomt til midlertidig bygge- og anleggsområde, er dette bare midlertidig mens oppgradering av Feråslia pågår. Området vil ikke fysisk beslaglegges i 10 år.</p>

	<u>Høringsinstanser:</u>	
<p><u>Høringsinstanser:</u> Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett, seksjon strategi, utvikling og utredning v/Geir Knutsen 07.01.2022</p>	<p>Status for barnehage- og skoledekning i Ytrebygda bydel: Skole: Det har vært økende elevtall på Skranevatnet siden Skolebruksplan 2016 ble vedtatt. Skolen har nådd kapasitetsgrensen. Skolen har ikke plass for flere elever. Ny ungdomsskole på Søreide vil ikke stå ferdig før 2026. Rå skole har nådd kapasitetsgrensen. Ytrebygda ungdomsskole har ca. 50 elevplasser å gå på før den har nådd kapasitetsgrensen. Liland barneskole har grei kapasitet fremover, men den er ikke nærskole for Feråsen. Aurdalslia barneskole har god kapasitet fram til 2030, og den ligger 1,2 km nord for Skranevatnet skole. Barnehage: Bergen kommune oppnådde bydelsvis dekning i Ytrebygda i årets hovedopptak. Ytrebygda bydel har god kapasitet, men plassene er ulikt fordelt på de ulike skolekretsene. Om en ser på den enkelte skolekrets i Ytrebygda har Skranevatnet underdekning mens nærkretsene har god dekning. Totalt for bydelen er det overkapasitet ut fra dagens etterspørsel.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p>
<p>LUKS, leverandørens utviklings- og kompetansesenter 13.01.2022</p>	<ol style="list-style-type: none"> Ber om at Bransjestandard for varelevering benyttes i fht. adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid. Vareleveringslommer/biloppstillings-plasser etableres innenfor sykkelfelt Vegbredde ved toveistrafikk må være minimum 7 meter Kjøretøyer må ha frihøyde på 4,5 meter Avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering må ikke overstige 50 meter for enkeltleveranser 	<p>1.-5. Tatt til orientering. Planen er regulert til boligformål. Det er ikke regulert noe areal til næringsareal, og det er derfor ikke behov for å tilrettelegge for varelevering.</p>
<p>Vestland fylkeskommune 28.01.2022 og 24.03.2022</p>	<p>Har vesentlige merknader knyttet til samordnet areal og transportplanlegging og innsigelse til planforslaget knyttet til infrastruktur og vei.</p> <ol style="list-style-type: none"> Det er uheldig at justert planforslag ble sendt på høring når det fremdeles foreligger en uløst innsigelse. Innsigelsen vedrørende innarbeidelse av rekkefølgekrav om opparbeidelse av offentlig infrastruktur i kryss Sandslivegen X Saksarhaugen er ikke imøtekommet. Selv om det nå er kun tale om 39 boenheter, så vil det innebære en vesentlig trafikkøkning på en strekning hvor det er behov for utbedring. Dette er en situasjon som ikke kan aksepteres sett i lys av det som er fremkommet og ut fra trafikkikkerhet. Selv om omfanget av planen er redusert, vil 	<ol style="list-style-type: none"> Etter dialog med byplan har man besluttet å revidere materialet for nytt offentlig ettersyn. Planen åpner for å etablere 38 nye boenheter med tilkomst via Feråslia. Det er regulert for parkeringsdekning i nedre del av sjiktet av KPA. Videre skal det tilrettelegges for gode sykkelfasiliteter i planområdet. Planen åpner også for tiltak for myke trafikanter ved å oppgradere Feråslia med fortau, og forbedre eksisterende gangforbindelser innenfor planområdet. Planen sikrer bedre forbindelser for også eksisterende nabolag. Forbindelsene styrker blant annet koblingen til bybanestoppet i sør. En forbindelse som også benyttes som skoleveg for barn i området. Ved revidering av planforslaget er trafikkanalysen også revidert, hvor det er dokumentert at det ikke er problematiske forhold med trafikkavvikling og kapasitet i krysset Saksarhaugen/Sandslivegen, og at utbyggingen vil gi marginale endringer fra dagens situasjon (Hopen 2022). Trafikksikkerheten til de myke trafikantene er også vurdert som tilfredsstillende ut fra gjeldende trafikk situasjon. Utbyggingen av inntil 38 nye enheter, med moderat parkeringsdekning, endrer ikke på risikovurderingen, men øker eksponeringen (trafikkmengden). Trafikkøkningen er marginal (+5%) og med lav risiko i utgangspunktet gir dette ingen merkbar endring av trafikkforholdene. Som påpekt over er det foreslått tiltak for å holde bilandelen lav. Som lav parkeringsdekning,

		utbyggingen som det her legges opp til bli bilbasert.	gode sykkelløsninger med blant annet felles sykkelbod og gangforbindelser innenfor planområdet vil bli oppgradert.
Statens vegvesen, 31.01.2022		<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til tidligere uttalelse av 17.06.2020 hvor det ble konkludert med at det ikke kunne anbefales at det legges opp til en så tett utbygging i et område som ikke ligger i umiddelbar nærhet til kollektiv. Det ble også stilt spørsmål ved om den foreslåtte utbyggingen støtter oppunder målene om nullvekst i biltrafikken. 2. Reduksjon fra 89 til 39 boenheter er i tråd med tidligere tilbakemelding, har ingen vesentlige merknader til planforslaget slik det foreligger. 3. Det legges til grunn at drøftinger og avklaringer knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegene i planområdet skjer i dialog med aktuell vegmyndighet. 	1.-3. Tatt til følge.
Byantikvaren, 01.02.2022		<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til innvendinger mot terrenginngrep og bygningstypologi da planen var til offentlig høring. Da utnyttingsgraden er betydelig nedskalert har ikke byantikvaren ytterligere kommentarer til planforslaget slik det nå foreligger. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Siden utnyttelsen av området er betydelig nedskalert, og parkeringsanlegg under bebyggelse og torg er ute, er terrenginngrep sterkt redusert, slik at også kulturlandskap tas bedre hensyn til. Ny be bygge reguleres som konsentrert småhusbebyggelse (rekkehus), ingen blokkbebyggelse. Eksisterende eneboliger i planområdet videreføres, det er kun en garasje lengst sør på eiendom 39/171 som er tenkt revet.
Bymiljøetaten, 03.02.2022		<p><u>Natur og friluftsliv:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eksisterende stitrasé er i dag delvis gruslagt, og det er fylt ut flere hauger/masser med grus langs sti og i terrenget ellers. Dette må restaureres tilbake til naturpreget område, og revegeteres med stedege vegetasjon. Dette må sikres i bestemmelsene. 2. Opparbeidelse av turvei rundt/ved asketrær (H560_7 og H560_8) skal skje skånsomt og med hensyn til asketrærne, jf. jf. bestemmelsene 4.2.1 3. Ved opparbeidelse av tursti gjennom blågrønnstruktur (f_G) må fremmede arter håndteres og fjernes på en forsvarlig måte for å unngå videre spredning, jf. Forskrift om fremmede organismer. Videre må det sikres at eventuelle tilførte masser er rene for å unngå innføring av andre fremmede arter til området. 4. Områdene utenfor byggegrense i BFS4 og BFS5 bør inngå i et sammenhengende grøntområde mellom nord og sør, som kan styrke den økologiske korridoren gjennom området. Vi ber om at dette området reguleres med et arealformål som sikrer denne forbindelsen. 	<p><u>Natur og friluftsliv</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til følge. jf. fellesbestemmelser ang terrengbehandling punkt 2.1.3 – 2.1.5. 2. Tas til følge. Ivarettatt i bestemmelser 2.2, 2.1.3 – 2.1.5 og 4.2.2. 3. Delvis tatt til følge. Det er ikke lagt opp til å opprette tursti gjennom blågrønn struktur (f_G nå BG). Det er dog lagt inn i bestemmelsene at naturlig terreng og stedege vegetasjon skal i størst mulig grad bevares, ev tilsåing eller revegetering skal skje med stedege arter og ev tilførte masser skal være rene for å unngå fremmedarter, jf bestemmelsene 3.3.1 og 2.1.3 – 2.1.5 4. Delvis tatt til følge. Utenfor tidligere BFS4 og 5 (nå blant annet BF1 og 2) er det gjort noen endringer. For BFS5 (ny BF1) er det regulert inn noe mer grønt mot sør og vest (o_FRI). I sørlige del av tidligere BFS5 (nå BK7) reguleres tre rekkehusenheter i område med eksisterende garasje og gruslagte flater, slik at en unngår nye terrenginngrep («plehagefortetting» på eiendom 39/171). I stedet for å ivareta et sammenhengende grøntområde via den sørlige delen av disse tomtene, er det sikret en bedre sammenhengende grønnkorridor i den nordlige delen av tidligere BFS4 og 5, som også får en nord/sørkobling. Her er det nå regulert et belte med grønnstruktur (BG1 og 2), som vil bli en forlengelse av BG3 i nord, samt kobler seg mot FRI i sør. Denne henger sammen med eksisterende grøntområde øst/nordøst for planområdet. Det legges ikke lenger opp til tiltak rundt eikene (verken vei, gangvei, uteareal eller bolig), dermed vil også eiketrærne med hensynssone i praksis videreføre en grønn korridor mellom de to eksisterende eneboligene i BF1 og BF2. Disse grepene og formålene sikrer den økologiske forbindelsen gjennom området. 5. BUT4 er ute av planforslaget. Området reguleres nå i hovedsak til blågrønnstruktur (BG1) og det legges ikke opp til ny bebyggelse i området hvor eikene vokser. Bestemmelse er delvis videreført innenfor BK7. 6. Tas til følge, bestemmelse endret i tråd med merknad. 7. Tas til følge, bestemmelse er endret i tråd med merknad, og tilpasset bearbeidet planforslag.

		<p>5. § 3.1.8.5.a endres til: Innenfor f_BUT4 skal utareal opparbeides skånsomt med hensyn til eikene i området <i>jf. bestemmelsene 4.2.1.</i>, og ha en mest mulig naturlig fremtoning. Området kan ha enkel opparbeiding/møblering for lek og/eller opphold med hovedvekt naturmaterialer. <i>Trærne skal skjottes i tråd med føringer lagt i plan for gjennomføring og skjøtsel jf. bestemmelsene 2.5.2</i> (Ønsket endring i kursiv)</p> <p>6. § 3.3.2.1.b endres til: Eventuell tilsåing og/eller revegetering skal skje med stedegne og <i>pollinatorvennlige</i> arter (Ønsket endring i kursiv)</p> <p>7. § 3.3.3.1.a endres til: Innenfor o_GT1 skal eksisterende stitrasé delvis bevares og videreføres som ny sti frem til overgang til f_SGT1. Eksisterende tursti kan oppgraderes og enkel belysning skal etableres langs hele o_GT1. <i>Mengde belysning skal vurderes etter behov, og lysforurensning skal unngås.</i> (Ønsket endring i kursiv)</p> <p>8. § 3.3.3.1.b endres til: Turveg o_GT1 skal opparbeides med gruslagt dekke og ha minimum 3 m bredde. (Ønsket endring i kursiv)</p> <p>9. Det bør vurderes om parkeringskjeller i større grad kan plasseres under bebyggelsen i stedet for under gatetun og oppholdsareal med tanke på vegetasjon og overvannshåndtering.</p> <p><u>Mobilitet og trafikk:</u></p> <p>10. Det er uheldig at planarbeidet legger opp til økt bruk av Sandslivegen uten at det sikres krav for oppgradering av kryss og veg</p> <p>11. Tilkomstvegene i planområdet utbedres iht. Statens vegvesen sine håndbøker og at dette stilles som rekkefølgekrav i planarbeidet. Strekningen er skoleveg og det er viktig for myke trafikanter at vegen oppgraderes ved økt trafikk.</p> <p>12. Vegen Feråsen bør reguleres slik den var i tidligere plan med 6 meters bredde og 2,5 meter fortau, og ikke slik den er vist i siste planforslag der dette er redusert, jf. tidligere uttalelse av 15.06.2020 om at o_SKV1 bør utbedres. Det må også reguleres grøft langs fortau langs på minimum 0,5 meter</p> <p>13. Det presiseres at det i enden av kommunal vei skal reguleres offentlig snuhammer som ikke skal ha private funksjoner</p> <p>14. Det er uheldig å ha mange funksjoner samlet på</p>	<p>Tursti vil opparbeides innenfor bestemmelsesområde, og ikke lenger som eget formål for å sikre bedre fleksibilitet og hindre unødvendige terrenginngrep i detaljprosjekteringen.</p> <p>8. Delvis tatt til følge. Bestemmelse er justert til <i>inntil</i> 3 m, for å åpne for en smalere tursti dersom det er hensiktsmessig med tanke på å unngå store terrenginngrep, spesielt rundt asketrærne i sør.</p> <p>9. Tatt til følge. Det reguleres ikke parkeringskjeller i gjeldende planforslag, men parkering i carport (frittstående og integrert i bebyggelse) innenfor felt BK1.</p> <p><u>Mobilitet og trafikk</u></p> <p>10. Ikke tatt til følge. Krav til ny infrastruktur må være forholdsmessig i forhold til tiltaket. Kapasitet og konsekvenser er belyst gjennom trafikkanalyse (Hopen 2018 og 2022) for blant annet å vurdere kapasitet og trafikksikkerhet. Fra Hopen (2018) går det frem at krysset Sandslivegen/Saksarhaugen har tilfredsstillende kapasitet, men at manglende venstresvingfelt fører til noe redusert flyt på hovedveien i retning Sandsli. Fra Hopen (2022) går det frem av trafikkmengde er på samme nivå som i 2018. Kapasitetsberegning viser at en utbygging med 39 enheter vil øke trafikken med 15 kjt/t, noe som bare gir minimale endringer i kapasitet og trafikkavvikling (maksimal kjørelengde øker med 5 m, dvs. én bil). Konklusjonen er at det ikke er dokumentert problematiske forhold med trafikkavvikling og kapasitet i krysset Saksarhaugen/Sandslivegen, og utbyggingen vil bare gi marginale endringer fra dagens situasjon. Med tanke på det at utnyttelsen i planområdet er kraftig redusert, og at det er dokumentert liten endring i trafikk situasjonen som følge av denne, mener vi det vil være gi uforholdsmessig store kostnader for prosjektet å opparbeide kryss og veg. Rekkefølgekrav må vurderes opp mot forholdsmessighet i planen, da forslaget er betydelig nedskalert etter offentlig ettersyn. Veien reguleres med venstresvingfelt, men vi mener at opparbeidingen av krysset ikke kan henges på planen.</p> <p>11. Delvis tatt til følge. Trafikkanalyse (Hopen 2022) vurderer trafikksikkerheten langs tilkomstveier til planområdet, i hovedsak Saksarhaugen. Radarmålinger og observasjoner underbygger lav fart for biltrafikken (fartshump like ved gangfeltet og vikeplikt mot Sandslivegen). Det er tilbaketrukket gang/sykkelvei i tråd med veinormalene, gode siktforhold og et sammenhengende gangtilbud (fortau) langs vegen. Det er ingen avkjørsler direkte til boliger. Samlet vurdert er trafikksikkerheten vurdert som tilfredsstillende ut fra gjeldende trafikk situasjon. Utbyggingen av 39 nye boliger endrer ikke på risikovurderingen, men øker eksponeringen (trafikkmengden). Trafikkøkningen er imidlertid marginal (+5%) og med lav risiko i utgangspunktet gir dette ingen merkbar endring av trafikksikkerhetsforholdene.</p> <p>Langs Feråsen og Feråsli er det private eiendommer med hager og hekk tett opp til veiene, og det er dermed liten plass til utbedringer/utvidelse av vei og fortau, uten å gripe inn i privat eiendom. Det er ensidig fortau langs Feråsen, og det vurderes som uforholdsmessig at planforslaget skal sikre utbedring/utvidelse av et eksisterende fortau, også med tanke på de negative effektene for naboene. I Feråsli er det i dag ingen fortau, og planen legger her opp til å etablere nytt fortau med 2,5 m bredde inkl. skulder/grøft, samt regulerer veien med 3,9 - 4,6 m bredde. Med det sikres et sammenhengende fortau fra planområdet og hele veien til Sandslivegen.</p> <p>12. Regulering av veibredder i Feråsen tatt til følge. Feråsen reguleres med fortau på 2,5 meter og vegbredde på 6 meter, i tråd med planforslaget som ble lå til offentlig ettersyn i 2020. Løsningen medfører ingen inngrep i tiliggende eiendommer. Det stilles ikke rekkefølgekrav til fortau langs Feråsen, siden det allerede er etablert fortau her. I tråd med tilbakemelding fra planetaten, settes det rekkefølgekrav til opparbeiding av veg og fortau i Feråsli og frem til krysset med Feråsen. Prosjektet vil dermed etablere fortau på en strekning som i dag ikke har fortau. Sammen med en oppgradert gangveg gjennom planområdet, vil planen bidra til helhetlig fortau og trafikk sikker forbindelse mot skolen, både for nye og etablerte boliger i området. Videre viser merknad til tidligere uttale om at o_SKV1 bør utbedres. I merknaden det vises til o_SKV1 en mindre del av Saksarhaugen som ikke er omtalt i merknaden. Punkt 3 viser</p>
--	--	---	---

	<p>et så lite areal som på snuarealet på f_SGT1 med hensyn til de myke trafikantene.</p> <p>15. Trafo må plasseres utenfor vegggrøft, og ikke i grøften slik som for o_SKV1</p> <p><u>Renovasjon</u></p> <p>16. Den foreslåtte endringen av plassering av renovasjonspunkt kan anbefales da fordelene ved endringen er større enn ulemperne</p> <p>17. Oppdatert RTP, som blant annet omtaler endring av kapasitet og trafikale detaljer ved ny plassering, må forelegges BIR for uttalelse.</p>	<p>imidlertid til o_SKV3 Feråsli. Kommentar om grøft langs fortau tolkes dermed til å gjelde fortau både langs Feråsen og Feråsli:</p> <p>Grøft langs fortau er delvis tatt til følge. Det er smalt både langs Feråsen og Feråsli og dermed komplisert med vegutvidelse og etablering av fortau uten inngrep i privat grunn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feråsen: En ønsker å forholde seg til eiendomsgrensene langs vei, og ikke regulere noe som kan føre til inngrep i tiliggende eiendommer. Lans Feråsen oppfylles vei- og fortausbredde som BME ber om, men det er ikke plass til 0,5 m grøft uten å gå inn i naboeiendommer. Dersom veien ved et senere tidspunkt oppgraderes, må andre dreneringssystem (for eksempel som i neste punkt) vurderes. - Feråsli: For å ivareta nabohensyn best mulig er det i planforslaget regulert fortauskant i eiendomsgrensen og det er ikke regulert annen veggrunn (grøft) på utsiden av fortau for å unngå inngrep i hagene til Feråsli nr. 10, 12 og 14. Det er planlagt lukket dreneringssystem med sluk i fortauet (ensidig fall av vegen mot fortau og ensidig fall av fortau mot veg), slik at det ikke er behov for grøft på utsiden av fortauet. Overvannet ledes til åpen bekk sør for Feråsli og videre ned til grøntstruktur sørøst for planområdet. I epost fra BME 21.08.24, aksepterer BME en fortausbredde på 2 m på grunn av de trange forholdene her. <p>13. Delvis tatt til følge. Løsningen er endret ved at man har gått fra å regulere snusløyfe som gatetun, til at man nå regulerer vendehammer som offentlig vegformål. Planområdet er kupert og smalt. For å få til et fornuftig antall boenheter og få til en renovasjonsløsning som ligger i utkanten av boligområdet, og samtidig minimere terrenginngrepet, mener vi det er nødvendig å plassere renovasjonsanlegget i tilknytning til offentlig snumulighet, der terrenget er flatest. Vi vurderer ikke renovasjonsfunksjon i vendehammer som problematisk da det er sjeldent renovasjonsbilen vil stå i vendehammeren og dermed kunne være til hinder for andre kjøretøy som skal snu (maks 2 ganger i uken, og kun i en avgrenset tidsperiode på dagen). Tvert imot mener vi at sambruk mellom renovasjonsareal og offentlig snuareal for store kjøretøy må legges til grunn for å minimere terrenginngrep fra to veginfrastrukturer som krever mye areal. Vi ser det ikke som forsvarlig å legge til rette for to vendehamre i et så kupert og begrenset utbyggingsområde.</p> <p>14. Tatt til følge. I gjeldende planforslag reguleres kun renovasjon og snuhammer i dette området. Situasjonen er dermed forenklet og det legges ikke lenger opp til sambruk med myke trafikanter i området.</p> <p>15. Tatt delvis til følge. Det er åpnet for at eksisterende trafo kan flyttes, men videre planprosess må se på mulige plasseringer i samråd med BKK og berørte aktører. Utbedret kjøreveg er planlagt på samme høyde som dagens vegggrøft ved trafoen. Ved service kan en driftsbil på størrelse av personbil stå parkert langs trafoen og en annen bil passere den, dersom trafo ikke flyttes. En eventuell større driftsbil må parkere rett sør eller nord for trafoen, delvis på annen veggrunn areal.</p> <p><u>Renovasjon</u></p> <p>16. Renovasjonsløsning i bearbeidet planforslag er endret fra tidligere ved at gatetun i en sløyfe rundt renovasjonspunkt, nå er foreslått som snuhammer. Renovasjonsareal er likevel plassert i samme område som tidligere. Alle boenheter ligger nå innenfor 100 m radius, bortsett fra fire enheter i BK7 og BF2, som ikke er knyttet til dette renovasjonssystemet.</p> <p>17. Tatt til følge. Oppdatert RTP er bearbeidet og fått uttalelse fra BIR.</p>
Bergen Vann 04.02.2022	1. Utbyggingen er sterkt redusert i forhold til opprinnelig plan, og VA-rammeplan må revideres.	1. Tatt til følge. VA-Rammeplan er revidert og sendes VA-etaten parallelt med innsending av planforslaget.
BIR, 04.02.2022	1. Det bør sikres i planbestemmelsene at det blir innhentet uttalelse fra BIR vedr. RTP før	1. Tatt til følge.

		endelig reguleringsplan blir vedtatt (ikke før IG slik det står i dag i § 6.1.3)	
Bergen brannvesen, 04.02.2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det vises til tidligere uttalelse i saken (planområdet må tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til de ulike bygningene, samt tilstrekkelig slokkevannskapasitet.) 2. Brannvesenets tilkomst til eksisterende bebyggelse i omr rundt området må ikke forringes. 3. Er eventuell tilkomst eller oppstillingsplass for brannvesenet tiltenkt over betongdekke eller parkeringsgarasje, må det merkes tydelig hva som er maks belastning 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Alle enheter er tilgjengelige for slukkebil. Siden planforslaget bare åpner for rekkehusbebyggelse på inntil 3 etasjer, er det ikke nødvendig å tilrettelegge for stigebil, kun redning med mannskapsbil tilsvarende liten lastebil LL med lengde 8 meter. VA-rammeplan tar for seg brannvanndekning hvor alle hus vil nås, jf. VA-rammeplan. 2. Tatt til følge. Planforslaget vil ikke føre til negative endringer med hensyn til brannvesenets tilkomst til eksisterende boliger. 3. 3. Parkeringsgarasje og gatetun på betongdekke er ute av planforslaget. Bebyggelse/vei/gatetun m.m. vil etableres på naturlig terreng. Interne kjørbare gater i boligområdet er dimensjonert for liten lastebil og utformet slik at alle bygg kan nås med liten lastebil LL. 	