

Merknadsskjema – offentlig ettersyn

Plannavn	Ytrebygda, gnr 38 bnr 15 m.fl. Søvikmarka
Arealplan-ID	65350000
Saksnummer	201630396/ 202220508
Utarbeidet av	Opus
Sist revidert	10.01.2025

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<u>Private merknader:</u>		
1	Nedre Søviken Velforening v/ Jan Gausdal Thorkildsen	- Kritikkverdig med høring midt i fellesferien. - Landskap: Ill. viser ikke hvordan utbyggingen vil ta seg ut fra nærområdet, vinklingen ovenfra er misvisende ift. hvor dominerende byggene vil være, viser lyse farger, mens det i planforslaget står natur-/mørke farger. - Byggehøyder og utnyttelsesgrad: Utnyttelsesgrad på 65% i ytterkant av ytre fortettingssone er for høyt. Nye bygg vil være større enn eksisterende bygg i området - Søvikmarka 8 kan ikke betegnes som leilighetskompleks/ eksempel på at planområdets karakter er i forandring, bygget er skjemmende for nærområdet, planlagte bebyggelse vil bli dobbelt så høyt, og ligger enda mer synlig.	- Tatt til orientering. Skjønner at det kan oppfattes negativt med høring i forbindelse med ferie, det ble gitt utvidet høringsfrist i tråd med det som er vanlig praksis ifm. ferier. - Illustrasjonsplan skal vise disponeringen på tomten, og vises alltid ovenfra. For det reviderte planforslaget er det i tillegg laget snitt og illustrasjoner som viser bebyggelsen i relasjon med omkringliggende bebyggelse. Illustrasjonene viser et forholdsvis realistisk bilde av fargetone på ny bebyggelse, men formålet med disse er primært å vise prosjektet slik det ligger i terrenget, høyder, åpninger, påvirkning mot nærliggende bebyggelse m.m. Farge- og materialbruk er sikret i bestemmelsene, det skal i hovedsak være tre-/naturfasader og natur- og jordfarger. - Tatt til følge. Planområdet ligger i sone 3 - ytre fortettingssone i KPA 2018, hvor det tillates en utnyttelsesgrad på mellom 30-120% BRA. Utnyttelsesgrad i nytt forslag er kraftig redusert siden forslaget i 2018, fra ca. 11580 kvm til ca. 6700 kvm. Fra 68 boenheter til 36 i nytt planforslag. Bebyggelsen er nedskalert, med større innslag av rekkehus i tillegg til leilighetsbebyggelse. Bebyggelsens uttrykk er dempet med variasjon i byggehøyder, mellomrom, trapping/saksing av bygg, samt bruk av saltak, og er dermed bedre tilpasset områdets karakter. - Tatt delvis til følge. Søvikmarka 8 (nabobygg) har en bygningstypologi som avviker fra eksisterende enebolig- og rekkehusbebyggelse, og som gir en arkitektonisk kobling til boliger over flere etasjer/leilighetsbebyggelse. Foreliggende/nytt planforslag viser en redusert/nedskalert og endret bebyggelse med variasjon i typologi fra leilighetsbebyggelse i 3 til 4 og mindre rekkestruktur på 2-3 etasjer. Bruk av skråtak og trapping gir også en mindre «blokkpreget» fremtoning og bedre strøkskarakter.

		5. Ingen reguleringsplaner i området åpner for blokk bebyggelse: • PlanID 62040000 Gnr. 38 bnr. 3, 133, 190. Søvika småbåtanlegg: Regulerer for boligbebyggelse og frittliggende småhusbebyggelse. • PlanID 19000000 Gnr. 38 bnr. 268 m.fl. Søvikmarka boligområde: Regulerer for frittliggende småhus, eneboliger, tomannsboliger, 1 lavblokk med maks. 3 etg). • PlanID 8126104 Gnr. 38 bnr. 118. Saksarrinden: Regulert for bolig og bygget ut med rekkehus. • PlanID 18600000 Gnr. 39 bnr. 3 m.fl. Steinsvik: Regulert for frittliggende småhusbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse. • PlanID 60250000 Gnr. 39 bnr. 3 m.fl. Steinsvikneset friområde: Ikke regulert for boligformål, off. friomr. • PlanID 8120000 Søreide/Søvik/Steinsvik, planområde 5b, felt x: Regulert for frittliggende boliger, eneboliger i kjede og lavblokk (maksimalt 3 etasjer). 6. Bossbil må rygge inn på tomten, kravet er å kunne snu på egen tomt. 7. Trafikkløsninger: • Steinsvikvegen har betydelig trafikk i dag, økning vil forverre trafikkfarlige situasjon for gående med kryssing av Steinsvikvegen. • Fremtidige prognoser avhjelper ikke dagens situasjon. • Mangler vurdering av trafikkbildet ved inn/utkjørsel til Espira Steinsviken Barnehage og Søvikhaugen vei, der over 70 husstander har kjørevei. Trafikk har økt pga offentlig fotballbane, nye husstander og barnehage uten at veien er utbedret. Uheldig trafikksituasjon i kryss med dårlig sikt, ingen regulert gangfelt og høy biltrafikk. Krysset må inkluderes i planen	5. Tatt til orientering. Viser til at planområdet ligger i sone 3 i KPA 2018, som åpner for variert bygningstypologi, deriblant leilighetsbebyggelse. I revidert planforslag reguleres det for en kombinasjon av leilighetsbebyggelse og rekkehus i 2 til 4 etasjer. Altså et variert boligområde med tettere og mindre tett bebyggelse. 6. Tatt til følge. Tilkomst for renovasjonsbil er endret. Det reguleres to renovasjonspunkt i planområdet, ett i BB og ett i BK. Begge felt har vendehammer for renovasjonsbil på egen tomt. For felt BK må derimot renovasjonsbilen bruke privat veg for å rygge inn i vendehammer. Denne vegen er stengt for gjennomgangstrafikk, og er i tråd med BIR sine krav. 7. Delvis tatt til følge. Siden offentlig ettersyn har antall enheter blitt nærmest halvert (fra 68 til 36 enheter), noe som i seg selv vil redusere tiltakets trafikkbelastning. Det har i tillegg vært en omfattende prosess med å legge bedre til rette for trafikkikkerhet langs Steinsvikvegen. Blant annet er krysningspunkt fra bussholdeplass over Steinsvikvegen regulert med fortausformål (o_FO4) over AVG4/5 med nedsenket kantstein, baksikt fra busslommer er sikret, det er vist siktlinjer for krysningspunkt i plankart, og det er lagt til rette for å utvide fortau til separat sykkelvei og fortau. I dialog med Vestland fylkeskommune (som har overtatt ansvar for fylkesveg fra Statens vegvesen) fra oktober 2024, opplyses det om at vegen har endret karakter til å ha en mer lokal funksjon fremfor en transportåre og at trafikkmengden har gått ned. Trafikkberegninger omfatter de kryssene som får en belastning som følge av tiltaket, ikke øvrige kryss i nærområdet, ikke inkludert Espira barnehage og Steinsvikhaugen.
--	--	---	--

		• Mangler krysningspunkt fra bussholdeplass i Steinsvikvegen 8. Parkering: Parkeringsandelen for lav ift. planområdets beliggenhet, både for beboere og gjester som kan skape farlige trafikksituasjoner og dårlig fremkommelighet for utrykningskjøretøy. 9. Grønnstruktur: Omdisponering fra grønnstruktur til boligformål må ikke tillates, da grøntområder er mangelvare. De få som er igjen bør beholdes og om mulig utvides. 10. Skolekapasitet: Skolebruksplanen 2016-2030 anbefaler at ungdomstrinnet på Skranevatnet ble utvidet med 200 elevplasser, nå besluttet at det skal bygges en ny ungdomsskole på Søreide. Tar tid, kan forvente mange år med «bussing» av elever til andre skoler. 11. Konklusjon: • Det bygges for tett, for høyt og for mye • Urealistisk syn på fremtidige beboeres bilbruk • sykkel som transportløsning overvurderes • planforslaget vil forringe livskvaliteten for eksisterende beboere i området. • Primært standpunkt: ingen utbygging, sekundært: må bebygges med hus og rekkehus som faller naturlig inn i dagens bebyggelse. Slutter seg til innsigelsene fra Fylkesmannen.	8. Tas ikke til følge. Parkeringsdekning på 0,8 plasser per 100 m2 BRA bolig, er i henhold til parkeringskrav i sone 3 i KPA 2018. Parkering skal skje i felles anlegg under bakken innenfor hvert felt. 9. Tas til følge. Planen åpner ikke opp for omdisponering av grønnstruktur til boligformål. Planforslaget legger opp til at grøntformål økes fra hva som er satt av i KPA 2018. Siden offentlig ettersyn i 2018 er bebyggelsen nedjustert og trukket tilbake fra kollen, og nytt forslag sikrer at store deler av det eksisterende grøntområdet ivaretas. 10. I ny skolebruksplan (vedtatt 2021) er elevtallsprognoser for Skranevatnet skole nedjustert, men forventes fortsatt å være ved kapasitetsgrense fra 2022. Skolen har en normalkapasitet på 600 elever. Det er forventet en liten økning i elevtall både på barne- og ungdomstrinn til hhv. 440 og 269 elever i 2030. Den største veksten er forventet å komme på barnetrinnet. Aurdalslia barneskole har underkapasitet, med normalkapasitet på 50 elever, og et forventet elevtall på ca. 365 i 2030. Det foreslås en skolekretsjustering mellom Skranevatnet og Aurdalslia som vil kunne avlaste Skranevatnet, samtidig som Aurdalslia får utnyttet sin kapasitet bedre. 11. Bergen kommune har behov for økt boligkapasitet jf. KPA 2018. Planforslaget viser en begrenset utbygging i tråd med overordnet plan, med variasjon i typologi. Planforslaget er nedjustert og trukket tilbake fra kolle etter offentlig ettersyn. Parkeringsdekning er regulert i tråd med gjeldende parkeringsnorm jf. § 17 i KPA 2018, samt statlige og overordnede målsetninger om reduksjon i bilbruk. Trafikkberegninger, jf., planbeskrivelsen, viser at vegnettet er vurdert til å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagt utbygging, jf., også kommentar punkt 7 over. Planen åpner nå for en begrenset utbygging. Etter offentlig høring er bebyggelsen nedskalert og trukket mer tilbake i terrenget med variasjon i typologi og byggehøyder. Utsyn og solforhold for omkringliggende bebyggelse er i stor grad ivarettatt. Det er laget oppdaterte illustrasjoner/snitt som viser nedskalert prosjekt. Nærliggende bebyggelse ligger i all hovedsak høyere enn utbyggingsområdene og/eller har siktlinjer gjennom bebyggelsen. Viser til sol-/skyggediagram og snitt som viser solforhold for naboer og ny bebyggelse sett i forhold til eksisterende bebyggelse.
--	--	---	---

2	Hilde Ellingsen og Jan Erik Nyheim Søvikhaugen 34	1. Merknaden er identisk som Nedre Søvikens Velforening med unntak av merknad om sykkel. 2. Etterlyser utendørs og sikker sykkelparkering, syntes det er vanskelig å finne steder å parkere sykkel. Påpeker at det er mye sykkeltyveri i området blant annet ved bybanestopp Råstølen og Fanatorget.	1. Viser til merknad 1 med kommentarer. 2. Planen tilrettelegger for ny sykkelveg langs Steinsvikvegen. Videre reguleres innendørs sykkelparkering i parkeringskjeller og ute på bakkenivå i utbyggingsområdene. Reguleringsplanen kan ikke regulere for sykkelparkering på de stedene som nevnes da de ligger utenfor planområdet.
3	Advokatfirmaet Hammervold Pind AS, på vegne av: - Andelslaget Saksarrinden (70 husstander) - Steinsvikskaret 6F v/ Randi Dreyer og Dag Sindre - Steinsvikskaret 10 v/ Bodhild Hansen og Arnt J. Raae - Steinsvikskaret 12 v/ fam. Søvik - Steinsvikskaret 23 v/ Frank Petter Kval 28.08.2018	1. Slutter seg til Fylkesmannen sin uttalelse, planområdet i ny KPA er ikke et prioritert utbyggingsområde, vanskeliggjør nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange/gåbyen Bergen. 2. Primært standpunkt: ingen utbygging, sekundært: må bebygges med hus og rekkehus som faller naturlig inn i dagens bebyggelse. Slutter seg til innsigelsene fra Fylkesmannen. Byggehøyder må reduseres og integreres bedre i sine naturlige og bebygde omgivelser. Kollen må reguleres til grønnstruktur, øvrig bebyggelse må reduseres med to etasjer. 3. Utnyttelsen er for høy. Gjeldende kommuneplan åpner for 60%. tilgrensende planer åpner for 25-50%. 4. Hele kollen bør reguleres til grønnstruktur 5. Foreslått utnyttelsesgrad er i strid med strøkskarakteren, og det anmodes om at utnyttelsen innenfor felt BBB blir vesentlig redusert. Foreslås redusert til %BRA = 40% i samsvar med omkringliggende reguleringsplaner 6. Det bes om at sikt og lysforhold for bakenforliggende bebyggelse dokumenteres at er ivarettatt gjennom soldigram 7. Det må stilles strengere krav til visuelle kvaliteter i samarbeid med Byarkitekten og Byantikvaren. Krav til materialbruk og byggenes form må rådføres med ovennevnte og tas inn i reguleringsbestemmelsene. 8. Takterrasser mot eks. bebyggelse tillates ikke.	1. Tas til orientering. Planområdet ligger i sone 3 ytre fortettingssone i KPA 2018, som kan videreutvikles med bolig- og næringsformål, hvor utnyttelsesgrad være mellom 30-120%. Siden offentlig ettersyn i 2018, er utnyttelsen betydelig redusert. Planområdet ligger rett ved busstopp med god dekning. Det legger også til rette for gode sykkeløsninger. 2. Tas delvis til følge. Nytt forslag åpner for en begrenset utbygging. Bebyggelsen er nedskalert og trukket mer tilbake i terrenget (i øvre felt), det er mer variasjon i typologi og byggehøyder på 2-4 etasjer (sammenlignet med inntil 5 etasjer i tidligere forslag). Ved offentlig ettersyn i 2018, var det ett stort utbyggingsområde (felt BBB), som inkluderte kollen. I nytt forslag er utbyggingsområdet delt inn i to mindre felt, felt BB og BK, hvor østlige/øvre felt er trukket tilbake fra kollen. Kollen/ skogsområdet er i stor grad regulert til grønnstruktur. 3. Tatt til følge. Planområdet ligger i sone 3 - ytre fortettingssone i KPA 2018, hvor det tillates en utnyttelsesgrad på mellom 30-120% BRA. Utnyttelsesgrad i nytt forslag er kraftig redusert siden forslaget i 2018, fra ca. 11580 kvm til ca. 6700 kvm. Fra 68 boenheter til 36 i nytt planforslag. 4. Tatt delvis til følge. Viser til punkt 2 over. 5. Tatt delvis til følge. Viser til punkt 2 og 3 over, samt merknad 1 punkt 3. 6. Tatt til følge. Utsyn og solforhold for omkringliggende bebyggelse er ivarettatt. Når omkringliggende bebyggelse ligger i all hovedsak høyere enn utbyggingsområdene. Det er laget oppdaterte illustrasjoner som viser nedskalert prosjekt, inkludert sol-/skyggediagram 7. Tas til følge. Det er satt bestemmelser knyttet til takform, materialer og kvalitet. Jf. Bestemmelser punkt 3.1.1. 8. Tatt til følge. I nytt forslag har ingen bygg takterrasser.

		9. Merknadsstiller mener at infrastrukturen i området ikke tåler den økningen foreslått utnyttelse vil medføre. De to avkjørslene til Steinsvikvegen er begge uoversiktlige og trafikkfarlige. Stiller spørsmål til hvorfor ikke avkjørsel fra Steinsvikskaret til Steinsvikvegen inngår i planområdet? Dette vil være naturlig tilkomst for øvre del av BBB. Fartsgrense ved avkjørsel er 60 km/t med begrenset sikt. Utvidet bruk uten krav til opparbeidelse av denne avkjørselen vil være en fare for trafiksikkerheten. 10. Mener at planområdet er fremstilt mer sentral enn det faktisk er ved at avstanden til offentlig transport, skole mm. er undervurdert med ca. 40% og at reisetider med buss er lengre enn det framstilles i planbeskrivelsen. 11. Andelslaget Saksarrinden SA som er hjemmelshaver til den private vegen (sti gjennom Saksarrinden), vil motsette seg at veien benyttes som snarveg for planlagt utbygging 12. Strøkets karakter/visuelle kvaliteter: a) bebyggelse er overdimensjonert ift. strøkets karakter, volum og skala står i sterk kontrast til bebygde omgivelser b) i strid med pbl § 29-2 og KPA p.6 om god terrengtilpasning c) Eksponert bebyggelse på kollen - synlig fra Nordåsvannet og Troidhaugen, kollen viktig landskapselem, oppleves som grønn lunge og naturlig buffer ml. vann og bebyggelse d) Byggehøyder må reduseres for å tilpasses strøkskarakter	9. Ikke tatt til følge. I foreliggende reguleringsplan er Steinsvikskaret stengt. Det er kommet som et krav fra SVV slik at krysset Steinsviksaret/Steinsvikvegen ikke får økt trafikkbelastning. Hele planområdet vil ha kjøretilkomst via Søvikmarka. Steinsvikskaret reguleres til gang- og sykkelveg etter innkjørsel til parkeringskjeller i BKS 10. Etter offentlig ettersyn i 2018, er det gjort en gjennomgang av avstander til viktige målpunkt som skole, idrettsanlegg og bussholdeplasser. Reviderte avstander er basert på avstander målt i luftlinje og ved gange oppgitt i google.maps og bergenskart. Variasjoner ved personlige målinger vil kunne framkomme. Avstander/tid og mobilitetskart i planbeskrivelsen er oppdatert. Planområdet ligger kort gangavstand til busstopp med dekningsgrad med avganger hvert 20 og 30 minutt til Lagunen terminal. 11. Snarveger og gangforbindelser er viktig for å ivareta overordnet mål om å tilrettelegge for grønn mobilitet ved å prioritere myke trafikanter i planlegging. Barn og unges hensyn ivaretas ved gode og fleksible fremkomstmuligheter til viktige målpunkt, men også for opplevelser og lek. Sti som leder gjennom Saksarrinden borettslag er i bruk i dag, og er viktig for gjennomgang for eksisterende og nye beboere. 12. Tatt til følge. Nytt planforslag er vesentlig redusert og endret fra forslag til offentlig ettersyn i 2018. Se svar til merknad 1.3, 4 og 9, og merknad 3.2.
--	--	---	--

		13. Barn og unges interesser ikke tilstrekkelig ivaretatt: a) KPA pkt. 9 krav til statlige planretningslinje/forskrift om barn og planlegging skal legges til grunn. b) skal tas spesielt hensyn til trafikksikre snarveger, gang- og sykkelforbindelser og gode og varierte aktivitetsområder. c) prosjektets beliggenhet og karakter tilsier at det er urealistisk at barnefamilier vil etablere seg innenfor planområdet, småhus ville i mye større grad ivaretatt deres interesser. d) området ligger ikke i umiddelbar nærhet til idrettsanlegg. e) kapasiteten til skoler og idrettsanlegg svært presset, manglende skolekapasitet for ungdommer, må til andre bydeler. f) lekeområder oppfyller ikke kvalitetskravene, er plassert i områder med lite tilgang på sol og innenfor gul støysone. 14. Naboulempen: a) Pbl. § 29-4 første ledd og rundskriv H-8/ 15, ved plassering av bygg må det foretas en avveining av tiltakshavers ønske opp mot offentligrettslige hensyn og hensynet til nabo. b) Ny bebyggelse vil blokkere utsikt, gi tap av lys og stor grad av innsyn som innebærer kvalifiserte ulemper for naboer. c) Utvidet bruk av eksisterende vei og private stier vil innebære en uakseptabel ulempe for eksisterende hjemmelshavere	13. Barn og unges interesser er ivaretatt med opparbeidelse av nye ute- og lekeareal, ivaretagelse av eksisterende grøntstruktur/kolle, sikringstiltak (skrent), trafikksikringstiltak som krysningspunkt veg, og gang-/snarveger b-d) Det vil utarbeides varierte uteareal i utbyggingsområdene. Kollen (BG1) fungerer som en grønn lunge for nærlek og aktiviteter. Planen regulerer gang- og sykkelveg som kobler Steinsvikskaret med Saksarrinden og i Steinsvikskaret som stopper gjennomgangstrafikk. Langs Steinsvikvegen reguleres det for sykkelveg og fortau samt krysningspunkt ved bussholdeplass. Etablerte snarveger kobler byggeområdet til omkringliggende nabolag og til kollektivholdeplasser. e) I ny skolebruksplan (vedtatt 2021) er elevtallsprognoser for Skranevatnet skole nedjustert, men forventes fortsatt å overstige kapasiteten noe fra 2022. På ungdomstrinnet er det forventet en liten økning fra 238 elever 2021 til 269 elever i 2030. Den største veksten er forventet å komme på barnetrinnet. Det foreslås en skolekretsjustering mellom Skranevatnet og Aurdalslia som vil kunne avlaste Skranevatnet. f) Uteoppholdsareal er i tråd med kvalitet- og arealkrav i KPA 2018. Sol-/skyggediagram og støyrapport viser at sol og støykrav opprettholdes. Jf. bestemmelse punkt om Funksjons- og kvalitetskrav 3.1.1.k – u. 14. a) Reguleringsplanen utarbeides i henhold til plan og bygningslovens plandel. Avstandersregler i pbl overholdes. §29-4 omhandler byggenes avstand og plassering i forhold til nabogrense. Dette er forhold som sikres i byggesak. Naboer og gjenboere til tiltaket som blir berørt av planen blir varslet før søknad om tiltak jf. pbl § 21-3. b) Videreutvikling og fortetting kan være komplisert i allerede eksisterende bomiljø. I denne planen er bebyggelsen lagt på en lavere kotehøyde slik at nabobebyggelsen er ivaretatt med hensyn til sol og utsikt. Etter offentlig ettersyn er prosjektet vesentlig nedskalert og trukket tilbake fra kollen. Det er laget oppdaterte illustrasjoner som viser nedskalert prosjekts virkning. c) Steinsvikskaret er fellesveg. Tilkomsvei til gnr/bnr 38/59 reguleres til gangveg (GS1), veien eies av Bergen kommune. Bebyggelsen innerst i Steinsvikskaret er vesentlig nedskalert og antall enheter er redusert til 16. Økt trafikkmengde blir derfor begrenset i forhold til hva som lå i forrige forslag. Videre sikrer reguleringsplanen en utbedring av veistrekket som eksisterende nabolag også nytter godt av.
4	Kari Hjertholm Søvikhaugen 11 m.fl.: 38/134, 38/135, 38/366, 98/375	1. Kritikkverdig å sende planforslaget på høring i ferien. Området tåler ikke utbyggingen og kollen må fredes.	1. Tatt til orientering. Det er kommunen som har utsendt varselet og som har bestemt lengden på høringsfristen. Opus legger til grunn at det er gitt utvidet høringsfrist i tråd med det som er vanlig praksis ifm. ferier. Bebyggelsen er nedskalert og trukket tilbake på kollen etter offentlig ettersyn. Kollen reguleres til grønnstruktur (BG1) og bevares uberørt med unntak av bakre del med utbyggingsfelt BK.

24.08.2018	2. Avstanden til Råstølen bybanestopp er feil angitt. 3. Busstilbudet er feil angitt, tilbudet oppleves som dårlig og bil brukes som fremkomstmiddel 4. Sykkel: a) er allerede etablert god gang-/sykkelveg i området, kun noen få plasser har behov for utbedring, som området der vegen Søvikmarka møter Steinsvikvegen b) topografien er mer kupert enn hva angitt i planbeskrivelsen c) mangler sykkelparkering ved Råstølen og Sandsli d) folk kommer ikke til å sykle for å ta bybanen videre e) få sykler, til tross for god sykkelveg 5. Bilbasert: a) Trafikk i området oppleves som den har økt b) sammen med blokker som bygges i Steinsvik med 56 leiligheter, vil økningen av biltrafikk bli uakseptabel c) det vanlige i området er 2 biler pr boenhet, tilrettelegging for 1 bilplass pr enhet fører til parkering langs veiene d) Beboere på Søvikhaugen er plaget av støy fra biler, støy slår mot skrent/kolle og reiser over vannet Søvikbukten 6. Klimaforhold: lange perioder om vinteren med kulde over -20 grader 7. Søvikmarka 8 (en firemannsbolig ikke leilighetskompleks) og Søvikmarka 14 (9 leiligheter over 3 etg.) er svært skjemmende for området og ikke et argument for å ødelegge gjenværende	2. Etter offentlig ettersyn er det gjort en gjennomgang av avstander til viktige målpunkt som skole, idrettsanlegg og bussholdeplasser. Reviderte avstander er basert på avstander målt i luftlinje og ved gange oppgitt i google.maps og bergenskart. Variasjoner ved personlige målinger vil kunne framkomme. Avstander/tid og mobilitetskart i planbeskrivelsen er oppdatert. 3. Planbeskrivelsen er oppdatert med reisetider og avganger for kollektivtransport. 4. Gjennom overordnede målsettinger om bærekraftig utvikling og nullvekst i biltrafikk er vi pliktig gjennom planlegging/regulering å utbedre tilbudet og kvaliteten på løsninger for myke trafikanter. Gjennom å bedre tilbudet for myke trafikanter på de strekkene som inngår i planområdet bidrar dette på sikt til at samfunnet vil kunne endre seg for å nå disse overordnede målene for en bærekraftig utvikling. 5. Jf. overordnede målsettinger om bærekraftig utvikling skal bilbruk reduseres og det skal tilrettelegges for myke trafikanter med god og trygg fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Etter offentlig ettersyn er prosjektet redusert med ca. 50% som vil føre til en minimal økning i trafikk på det lokale veisystemet. Parkeringsdekningen på 0,8 per 100 m2 BRA bolig, er i tråd med gjeldende parkeringsnorm i KPA 2018, samt statlige og overordnede målsetninger om reduksjon i bilbruk. Trafikkberegninger, jf., planbeskrivelsen, viser at vegnettet er vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagte utbygging. 6. Tatt til orientering. Data i planbeskrivelsen om lokalklima er generell for et større område og basert på datainnhenting fra nærmeste værstasjon som er plassert på Flesland. Det vil derfor oppstå lokalklimatiske variasjoner innenfor dette område. 7. Tatt til orientering. Foreliggende planforslag viser en redusert bebyggelse med variasjon i typologi fra leilighetsbebyggelse i 3 til 4 etasjer på laveste punkt og mindre rekkestruktur på 2 etasjer + loft på høyeste punkt. Nye bygg skal også ha saltak for at byggene skal bli mer stedstilpasset.
------------	---	---

	område. De skiller seg kraftig fra omgivelsene i uttrykk og volum 8. Ikke behov for flere stier og snarveier 9. Blokkene og punkthusene er ruvende og misvisende i illustrasjonene da de er sett ovenfra. Ser ut som bygg E er mindre enn Søvikmarka 1. 10. Arkitektonisk kvalitet gjenspeiles ikke i utformingen. 11. Illustrasjoner er misvisende og viser ikke godt nok størrelsesforhold, høydeforskjeller, skjæringer, sol-/skygge 12. Kollen er visuelt viktig og identitetsskapende og siste landemerket av urørt natur, vil bli visuelt ødelagt av byggehøyder, høye murer og støyskjermer 13. Bekymret for innsyn ved utbygging på kollen 14. Kollen har betydning for dyr/insekter og plantelivet i området, forandringer kan berøre stedets arts mangfold, frykter at området skal miste fuglearter, småvilt/dyr, insekter o.l. som har en avgjørende betydning for å opprettholde naturens balanse, et stort antall fuglearter er redusert de siste årene. 15. Risiko for steinsprang ved skrent/kolle/busstopp-tas altfor stor risiko mht. sikkerhet. Sikringstiltak vil føre til skjemmende inngrep	8. Regulering av stier er i tråd med kommunens ønske og overordnet målsetning for å styrke grønn mobilitet og trafiksikker fremkommelighet for myke trafikanter, og målsetting om gåbyen Bergen. 9. Utnyttelsesgrad og byggehøyder er redusert etter høring i 2018. Det er også større innslag av rekkehus, samt et mer dempet uttrykk med variasjon i byggehøyder, mellomrom, trapping/saksing av bygg og bruk av saltak. Nye illustrasjoner viser et realistisk uttrykk av størrelser og volum av nytt forslag. Bebyggelsen vises fra ulike steder, både i fugleperspektiv og fra bakkeplan. 10. Prosjektet er bearbeidet etter offentlig ettersyn i 2018. Byggehøyder og antall bygg er nedjustert, samt at typologi er endret ved at det er et større innslag av rekkehus. Takform er endret til saltak for å bedre tilpasse eksisterende bebyggelse. Kvalitet på fasader, materialer mm er sikret i bestemmelser punkt 3.1.1. Bestemmelser for kvalitet er revidert. 11. Se punkt 9. 12. Etter offentlig ettersyn er bebyggelsen trukket tilbake slik at kollen fremstår som et grønt element. Det skal ikke gjøres inngrep i området på kollen regulert til BG1, det skal heller ikke etableres høye støyskjermer eller murer i dette området. Det tillates derimot sikringstiltak mot skred og bratte skrenter, samt naturlekeplass og stier/trapper for å gjøre kollen mer tilgjengelig for bruk og som et tilgjengelig rekreasjonstilbud for alle i nabolaget. 13. Innsyn vil ikke være en reel problematikk for merknadsstiller da boligen ligger på andre siden av Søvika, over 200 meter unna utbyggingsområdet. 14. Tatt til følge. Ved offentlig ettersyn var det ett stort utbyggingsområde (BBB) som inkluderte kollen. I revidert plan er utbyggingsområdet trukket tilbake fra kollen og kollen er regulert til grønnstruktur (BG1). 15. Tas til følge. Området er undersøkt av geolog. Det er foreslått tiltak for å ivareta potensielle steinsprang som er sikret i planen. Bestemmelser sikrer at firma med bergteknisk kompetanse skal prosjektere sikringstiltak.
--	--	--

		16. Har vært stor utbygging i området i det siste, og området er allerede for mye utbygget i forhold til dets karakter.	16. Tatt delvis til følge. Området er regulert til sone 3- ytrefortettingssone i KPA 2018, og er altså satt av til utbygging. Etter offentlig ettersyn i 2018, er tiltakets utnyttelsesgrad kraftig redusert og dets karakter er endret slik at det er mer stedstilpasset. Viser til svar til merknad 1.3.
5	Britt Kjerstin Kårbø Gisle Vindenes Steinsvikskaret 14 27.08.2018	1. Mangler infrastruktur for en så massiv utbygging 2. Avstand til butikk/bybane/skole ikke innenfor normal gange 3. Planforslaget må inneholde en reell maksimal kotehøyde som inkluderer ventilasjon og heissjakt 4. Bebyggelsen vil bryte med strøkskarakteren 5. Lekearealene nederst i felt A har en uheldig plassering, kaldt og dårlige solforhold om vinteren. Begrenset bebyggelse vil gi muligheter for tilfredsstillende uteareal 6. Det er tilfredsstillende gang- og sykkelsti langs Steinsvikvegen 7. Trafikken på Steinsvikvegen er ikke blitt mindre, tvert imot økt. Foreslått bebyggelse vil medføre økt støynivå. 8. Illustrasjoner er «glanset» og virkningen av støyskjerm er ikke lagt inn	1. Trafikkberegninger er avklart med SVV og vier at vegnettet er vurdert til å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagte utbygging. Viser til svar til merknad 1.7 for et grundigere svar. 2. Reguleringsplanen er i tråd med føringer i KPA 2018 for videreutvikling av ytre fortettingssone, der det kan videreutvikles med bolig- og næringsformål (§26.4). Etter offentlig ettersyn er det gjort en gjennomgang av avstander til viktige målpunkt som skole, idrettsanlegg og bussholdeplasser. Fremkommelighet til viktige målpunkt er revidert og vist i mobilitetskart i planbeskrivelsen. 3. Bestemmelsene punkt 3.1.1. sikrer at mindre takoppbygg som trappe- og heishus, ventilasjonshetter og lignende kan tillates maksimalt 3 meter over angitt byggehøyde, og kan utgjøre maksimalt 15% av takflaten. Dette er en standard bestemmelse som sikrer at en mindre andel av takflaten kan få byggehøyde på inntil 3 meter over angitt kotehøyde i plankart. 4. Etter offentlig ettersyn er volum og skala redusert betraktelig i begge delfelt. Det lagt inn flere rekkehus, og antall leiligheter/ enheter er redusert. Bebyggelsen skal trappes, sakses og skal ha saltak slik at den er mer tilpasset eksisterende strøkskarakter. 5. Nytt forslag foreslår ny plassering av ute- og lekeareal. Bebyggelsen er trukket tilbake på kollen slik at eksisterende grøntstruktur/kolle ivaretas og kan brukes til rekreasjon for store og små, det åpnes også opp for naturlekeplass. 6. Regulering av gang- og sykkelveg langs Steinsvikvegen gjøres etter krav fra Statens vegvesen. Tilrettelegging for gående og syklende er i tråd med overordnede føringer om bærekraftig utvikling, gåbyen Bergen og nullvekstmålet. 7. Tatt til orientering. Trafikkberegninger, jf., planbeskrivelse, viser at vegnettet er vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagte utbygging. Viser til punkt 1 over, og svar til merknad 1.7. 8. Tatt til følge. Støyskjerm er redusert i omfang fra forslag i offentlig ettersyn 2018. I nytt forslag er det kun støyskjerm i nedre felt, mellom lekeplass og

		9. Det har tidligere vært presisert at bygging av lavblokken og firemannsboligen i Søvikmarka ikke skulle gi presedens. Ikke tilstrekkelig vektlagt å se helheten i prosjektet 10. Brukere av Steinsvikskaret har lagt til grunn at den er offentlig, med privat vedlikehold – må avklares ift., ev. eiere av vegen og rettigheter til den eiendom planforslaget gjelder. 11. Forslagsstillers ønske om dialog om tilknytning til vegen for Steinsvikskaret 14 tas til etterretning, vegen kan legges ut men uten konflikt med eksisterende eiendomsgrenser	innkjøring/ snuhammer til feltet. Denne støyskjermen har også høydebegrensning, som er sikret i bestemmelsene. Illustrasjonene viser foreslått tiltak med riktige høyder, volum og forhold til omgivelsene rundt. 9. Tatt til orientering. Foreliggende planforslag er betydelig endret fra forslag til offentlig ettersyn i 2018. I nytt forslag er det lagt inn flere rekkehus, og blokkbebyggelsen er blitt nedskalert og endret form ved at volumene skal saksess, nedtrappes og ha saltak. Dette vil gjøre at boligblokkene ikke bli like «dominante» og skli mer inn i eksisterende strøkskarakter. 10. Vegen er i kommunale kart oppgitt som privat veg, men med usikker eier. Vegen er regulert som felles veg i planforslaget. Videre avklaringer ang rettigheter tas i videre prosess. 11. Tatt til følge. Vegen er utvidet, og endret noe fra dagens situasjon. Den kommer ikke i konflikt med etablerte eiendommer.
6	Jan Gausdal Thorkildsen Kristine Gudbrandsen Søvikhaugen 9 04.09.18	1. Stiller seg bak merknadene satt frem av Nedre Søvikens Velforening. Støtter Fylkesmannen sin vurdering av kollen som et viktig landskapselement for Nordåsen, samt kritiske innspill til etablering av nytt boligfelt. 2. Utbyggingen bør begrenses til den vestlige del av planområdet for å unngå negativ fjernvirkning. 3. Kollen bør reguleres til grøntformål ber om en tydelig tekst i reguleringsplan som sikrer kollen mot forringelse i «evig tid» 4. Krysset ved Søvikhaugen vei og Espira Steinsviken Barnehage må inkluderes i planforslaget. Markant trafikkøkning i området med opprettelse av offentlig fotballbane (Søvikbanen), nye husstander, (i dag over 70 husstander). Krysset har over lengre tid vært en stor trafikal utfordring, med høy biltrafikk og lav grad av sikt, samt gående uten noen regulerte gangfelt. 5. Ikke tilrettelagt for sikker kryssing av Steinsvikvegen fra bussholdeplass. Etterlyser løsning for dette	1. Tas til orientering. Viser til svar til merknader fra Nedre Søvikens Velforening, punkt 1.1-11 under private merknader. Bebyggelsen i nytt forslag er trukket lengre bort fra kollen, og kollen reguleres til grønnstruktur, jf., merknad 1.9 (private merknader). 2. Tatt delvis til følge. Utbygging i øvre felt er trukket tilbake fra kollen, og større deler av den reguleres til grønnstruktur. Viser til svar til merknad 1.9 og 4.12, under private merknader. 3. Viser til kommentar, punkt 2, over. 4. Ikke tatt til følge. Det er gjennom planforslaget vist at kapasiteten i berørte kryss er tilstrekkelig for planlagt utbygging. Utnyttelsen er videre etter offentlig ettersyn mer enn halvert (se punkt 3 over), som igjen betyr mindre trafikkøkning som følge av planforslaget. Trafikkberegninger omfatter de kryssene som får en belastning som følge av tiltaket, ikke øvrige kryss i nærområdet. 5. Tas til følge. Det er lagt inn rekkefølgekrav at det før midlertidig brukstillatelse kan gis for tiltak innenfor felt BB, skal krysningspunkt

		6. Kritisk til størrelsen ift. omliggende natur og bebyggelse, selv m. færre og lavere blokker er forslaget for omfattende. Bør reduseres til rekkehus eller lignende som passer inn i eksisterende bebyggelse samt ivaretar kollen som naturområde	forgående innenfor felt o_FO4 være tilrettelagt med nedsenket kantstein. Jf., bestemmelser punkt. 6.2.3. 6. Tatt til følge. Viser til kommentar til punkt 2 over, samt merknad 1.3-5 og 1.9.
7	Bodil Berger Hansen Arnt Johan Raae Steinsvikskaret 10 Gnr 38 bnr 59 28.08.2018	1. Støtter Fylkesmannens forslag og mener at utbyggingen er overflødig. Den bør følgelig stoppes eller sterkt reduseres grunnet beliggenhet, da de er allerede vedtatt flere relativt store utbygginger i området omkring og befolkningsøkningen i Bergen synes å være mindre enn stipulert. 2. Ønsker ingen utbygging på kollen, gjelder hele felt B som må bevares som grøntareal 3. Oppgitte gangavstander/tidsbruk til omkringliggende fasiliteter som butikker og bybanestopp – utsiktsforhold, sikt og bygghøyde m.m. er unøyaktig/feil 4. Stor ulempe at forslagsstiller får legge ut sin opprinnelige plan, da det kan regnes med at denne ikke vil bli gjennomført, og derfor gir mindre sjanse til å komme med innsigelser til det som blir sluttresultatet, det ville vært bedre om planforslaget var blitt bearbeidet til sin endelige form, og mer i tråd med fagetatens kommentarer til 1. fremleggelse 5. Nærvirkningen av boligfeltet er av stor betydning. Eiendom gnr/bnr 39/58 vil spesielt bli berørt av plan for øvre platå. 38/59 Steinsvikskaret 10 mister det meste og det beste av sikten over vannet og mot byfjellene. Spesielt bygg D er plassert tett opp til veien Steinsvikskaret, og til 38/59 som gir fullt innsyn. Krever bygg D fjernet. 6. Krever subsidiært strøkstilpasset lave boliger. Viser til at eks. eneboligbebyggelse ved planområdet har en utnyttelsesgrad på %BRA = 40% med lav byggehøyde, kun en etasje pluss kjeller, der store deler er under terreng	1. Tatt delvis til følge. Planområdet ligger i sone 3 ytre fortettingssone i KPA 2018, som kan videreutvikles med bolig- og næringsformål, hvor det tillates en utnyttelsesgrad mellom 30-120%. Utnyttelsesgrad i nytt forslag er kraftig redusert siden forslaget i 2018, fra ca. 11580 kvm til ca. 6700 kvm. Fra 68 boenheter til 36 i nytt planforslag. Bebyggelsen er nedskalert, med større innslag av rekkehus i tillegg til leilighetsbebyggelse. 2. Tatt delvis til følge. Nytt forslag legger opp til at grøntformål økes fra hva som er satt av i KPA 2018. Siden offentlig ettersyn i 2018 er bebyggelsen nedjustert og trukket tilbake fra kollen, og sikrer at store deler av det eksisterende grøntområdet ivaretas. 3. Tatt til følge. Avstander/tid og mobilitetskart i planbeskrivelsen er oppdatert. Nedskalert bebyggelse vil fremstilles med nye illustrasjoner som viser konsekvenser for naboer. 4. Tatt til følge. Siden offentlig ettersyn i 2018, er planforslaget vesentlig endret. Bebyggelsen er nedskalert, med større innslag av rekkehus i tillegg til leilighetsbebyggelse. Bebyggelsens uttrykk er dempet med variasjon i byggehøyder, mellomrom, trapping/saksing av bygg, samt bruk av saltak, og er dermed bedre tilpasset området karakter. Utnyttelsesgraden er også nedskalert, viser til svar i punkt 1. 5. Viser til svar i punkt 4. Bebyggelsen vil ta utsikt fra nærliggende eiendommer. I nytt forslag er det lagt opp til at bebyggelsen skal ha variasjon i byggehøyder og ha mellomrom, saksing/trapping av byggene, slik at det vil være siktlinjer for naboene ut mot vannet og byfjellene. Ny bebyggelse hvor tidligere bygg D lå, har lavere byggehøyde enn tidligere forslag. Ny byggehøyde er 41,5 (møne), mot tidligere 45,6 på det høyeste. 6. Viser til svar i punkt 1, 2 og 4.

	7. Forslått kotehøyde på +46 på felt B vil rage over kotehøyde for nærliggende eneboliger og 38/59 som er totalt uakseptabelt. 8. Bygg i felt B må ikke være på mer enn 1-2 etasjer, og kotehøyden på bygg D må ikke overstige 38+. 9. Dersom takene blir forsynt med takoppbygg over takflaten, må høyden regnes til toppen av takoppbygget. 10. Kotehøyder være tydelig merket og lett å finne ut av. 11. Takterrasser må reguleres nærmere, da det er av vesentlig betydning for utsikt og innsyn for eksisterende boliger. 12. Vegbredden Steinsvikskaret vil påvirke de omkringliggende eiendommene med tanke på murer, veg og tilkomst. Tar det for gitt at 38/59 beholder eiendomsgrensen 13. Snarvei sør i planområdet f-SGS er oppkjørsel til 38/59 sin garasje og eiendom, og er en tinglyst rett. Ønsker at f-SGS forblir gangvei. Hvis den omreguleres til gang- og sykkelvei, blir veibredden utvidet med 2m eller mer med areal fra f-SVT10 • Trafikksituasjonen fungerer tilfredsstillende kun hvis forbindelsen til Saksarrinden forblir regulert som GANGveg. Gangveien er tatt med i tidl.reguleringer, bl.a. planID 8126104 38/118 og planID 8120000. Gangveien brukes i dag som en turveg for gående, skolebarn, barn som skal til fritidsaktivitet, til badeplass, etc. og bussforbindelsen i Steinsvikveien. • I planforslaget skal vår oppkjørsel (f_SGS) omgjøres til gang- og sykkelvei, som vil	7. Viser til svar i punkt 5 over. 8. Tas ikke til følge. I nytt forslag legges det derimot opp en byggehøyde på 41,5 hvor bygg D var plassert i forslag fra 2018. Altså 4,5 meter lavere enn tidligere forslag. 9. Tas ikke til følge. Takoppbygg vises på illustrasjoner og størrelse sikres i bestemmelser. Bestemmelsene § 3.1.1.e sikrer at mindre takoppbygg som trappe- og heishus, ventilasjonshetter og lignende kan tillates maksimalt 3 meter over angitt byggehøyde, og kan utgjøre maksimalt 15% av takflaten. Dette er en standard bestemmelse som sikrer at en mindre andel av takflaten kan få byggehøyde på inntil 3 meter over angitt kotehøyde i plankart 10. Byggehøyder i utbyggingsfelt fremgår av plankart samt på illustrasjoner og snitt. 11. Det legges ikke opp til takterrasser i nytt forslag. 12. Eiendomsgrense for gnr/bnr 38/59 videreføres lik dagens grense. 13. Tas til følge. Tilkomstveg for eiendom 38/59 reguleres nå som gangveg med bredde på 2,5 meter, og det sikres i bestemmelsene at eiendommen har kjørbar adkomst til garasje.
--	--	---

		føre til en betydelig økt ferdsel med en blanding av fotgjengere og motoriserte kjøretøy, som vil være uheldig og utfordrende for trafiksikkerheten · f-SGS er svært smal mellom 2,7 – 3,2 meter og uoversiktlig. Skal trafiksikkerheten ivaretas på en forsvarlig måte, må oppkjørselen til 38/59 utvides ved å ta areal fra østsiden av veien · areal betegnet som f-SVT10, må innbefatte skilting og evt. hastighetsreducerende sperrer, alt. må det opparbeides en egen sykkelsti parallelt med og uavhengig av oppkjørsel, ved å ta av areal i f-SVT10. 14. Mange familier trenger to biler, for få parkeringsplasser skaper fremtidige problemer med parkering langs veien, bildeling er bra, men ikke så utbredt	14. Parkeringsdekning er regulert i tråd med gjeldende parkeringsnorm jf. § 17 i KPA 2018, 0,8 per 100 kvm bolig, samt statlige og overordnede målsetninger om reduksjon i bilbruk.
8.1	Turid Øvsthus og Nils Roar, Søvikhaugen 13 Gnr 38 bnr 135 (1) 24.08.2018	1. Merknadsstiller slutter seg til Kari Hjertholms merknad (merknad 4). 2. Kollen i Søvikmarka er et naturområde som bør vernes for fremtiden. Det er få naturområder igjen rundt Nordåsvannet. Kollen har store naturressurser med trær og planter, dyreliv og fugleliv. Den er meget synlig og danner et visuelt rolig strekk med uberørt natur som vil bli ødelagt av utbygging. 3. Mener planforslaget nedtoner virkninger av byggehøyder og volum, mens bevarelse av natur og tiltak med grøntareal blir opptonet. Mener at bebyggelsen ikke vil føre til noe positivt for eksisterende samfunn i området. 4. Store blokker på alle sider av kollen vil være dominerende og ødeleggende for områdets karakter. Det kan ikke godtas 68 boliger i store dominerende blokker.	1. Tatt til orientering. Viser til svar til merknad nr.4, private merknader. 2. Tatt delvis til følge. Nytt forslag legger opp til at grøntformål økes fra hva som er satt av i KPA 2018. Siden offentlig ettersyn i 2018 er bebyggelsen nedjustert og trukket tilbake fra kollen, og sikrer at store deler av det eksisterende grøntområdet ivaretas som grønnstruktur innenfor felt BG1. 3. Tatt til orientering. Alle punkter er svart ut etter beste evne i planmaterialet. Illustrasjoner har en vinkling som primært er valgt for å gi en oversikt over disponeringen på tomten. Det er laget noen oppdaterte illustrasjoner som viser nedskalert prosjekt 4. Tatt til følge. Siden offentlig ettersyn i 2018 er planforslaget bearbeidet. Bebyggelsen er trukket tilbake fra kollen, viser til svar i punkt 2. Utnyttelsesgrad er kraftig redusert siden forslaget i 2018, samlet fra ca. 11580 kvm til ca. 6700 kvm. Fra 68 boenheter til 36 i nytt planforslag, med 16 enheter i øvrefelt. Bebyggelsen er nedskalert, med større innslag av rekkehus i tillegg til leilighetsbebyggelse. Bebyggelsens uttrykk er dempet

		5. Merknadsstiller er kritisk til kvaliteter for beboerne i de nye byggene. Mener det vil være dårlige solforhold på nedre del av tomten, begrenset med utsikt og mindre brukbare uteoppholdsområder tett på vei. 6. Det store leilighetskomplekset i bunnen av tomtearealet (Søvikmarka 8? sic.) har ingen tilknytning til området og står i sterk kontrast til omkringliggende villabebyggelse. Ved utbygging ble det gjort store terrenginngrep og det ble ikke tatt hensyn til naturen. Bebyggelsen ellers er småhusbebyggelse med hager, som skaper lys og luft i området. Før var det mye vilt dyreliv, men nå er mye av naturen bygget ned. 7. Det er ikke tatt hensyn til eksisterende bebyggelse. Viser til spesiell arkitektur i området og nevner Søvikhaugen nr. 11 og 13. 8. Bekymret for arbeid i forbindelse med bygging og tungtransport, samt konsekvenser som støy, forurensning og andre plager. Plaget med støy, risting og at ting falt ned i huset ved sprengning for komplekset i Søvikmarka (Søvikmarka 8? sic.). Håper å bli forskånet for nye måneder med sprenging av fjell. 9. Bekymret for tap av trygghet, ro, eiendom, privatliv, ren luft og utsikt, samt tap av eiendomsverdi pga. naboskap til blokkbebyggelse og/eller avståelse av eiendom til vei og annen infrastruktur. 10. Bekymret for fare for sikkerhet ved sprengning av kolle, og i etterkant. Av sikkerhetshensyn må det bygges høye murer eller gjerder rundt blokkene på toppen, som vil svekke bokvalitet i de nye blokkene. Gjerdene vil skjule bebyggelsen fra utsiden og bli en svært skjemmende del av kollen.	med variasjon i byggehøyder, mellomrom, trapping/saksing av bygg, samt bruk av saltak, og er dermed bedre tilpasses områdets karakter. 5. Uteoppholdsareal er i tråd med kvalitet- og arealkrav i KPA 2018. Sol-/skyggediagram og støyrapport viser at sol og støykrav opprettholdes. 6. Tatt delvis til følge. Foreliggende planforslag viser en redusert bebyggelse med variasjon i typologi fra leilighetsbebyggelse i 3 til 4 etasjer på laveste punkt og mindre rekkestruktur på 2 etasjer + loft på høyeste punkt. Bebyggelsens uttrykk er dempet med variasjon i byggehøyder, mellomrom, trapping/saksing av bygg, samt bruk av saltak, og er dermed bedre tilpasses områdets karakter. 7. Tatt til orientering. Viser til svar i punkt 4, ang bedre tilpassing til eksisterende strøkskarakter. 8. Det vil utarbeides tiltaksplan for sikring og støy i bygge- og anleggsfasen, dette er sikret i bestemmelsene, jf., punkt 3.1.1.ff. i bestemmelsene. Naboer vil varsles mht. bygge- og anleggsstøy i henhold til gjeldende støyretningslinjer. 9. Viser til svar i punkt 4 over. Merknadsstillers eiendom, Søvikhaugen 13, blir ikke berørt av tiltaket da eiendommen ligger ca. 200 meter unna i luftlinje. 10. Viser til svar i punkt 4 over, om at bebyggelsen trekkes bort fra kollen. Det vil etableres sikringstiltak i fjell, hvor dette er nødvendig. Det vil ikke etableres høye murer eller gjelder som skjuler bebyggelsen, men det vil være nødvendig å sette opp noen gjelder som sikkerhetstiltak. Sikringsarbeid skal utføres av virksomhet med bergteknisk kompetanse. Dette er sikret i bestemmelser.
--	--	---	---

		11. Busstilbudet må bedres vesentlig og det må legges til rette for parkering av bil og sykkel ved bybanestopp. 12. Avstanden til bybanen gjør at den ikke er noe alternativ. 13. Det må tas hensyn til at det kommer et stort nytt byggefelt innerst i Steinsviken som vil belaste veiene og området ytterligere. 14. Påpeker at det er vanlig med kaldt klima og veier som blir islagt i området. 15. Ønsker hvite striper i gangovergang Steinsvikveien. 16. Det er vanskelig å komme ut av Søvikhaugen med bil da det er uoversiktlig og svært mange som kommer fra vest kjører langt over fartsgrensen. Ny trafikk fra Søvikmarka vil gjøre det enda verre. 17. Støy fra veien kan være formidabel, støy fra båter kommer i tillegg. 18. Uttrykker generell misnøye mot areal og transportplanlegging, dårlig arkitektur, nedbygging av dyrkbar mark og fortetting i Bergen. Poengterer at de ikke ønsker denne utbyggingen..Trekker frem Tunesflaten på Råstølen og Dolviken som dårlig eksempel på utbygging.	11. Planen tilrettelegger for innendørs sykkelparkering i parkeringskjeller og ute på bakkenivå i utbyggingsområdene. Reguleringsplanen kan ikke regulere for sykkelparkering på de stedene som nevnes da de er godt utenfor planområdet 12. Tas til orientering. Reguleringsplanen er i tråd med føringer i KPA 2018 for videreutvikling av ytre fortettingssone, der det kan videreutvikles med bolig- og næringsformål (§26.4). Etter offentlig ettersyn er det gjort en gjennomgang av avstander til viktige målpunkt som skole, idrettsanlegg og holdeplasser. Fremkommelighet til viktige målpunkt er revidert og fremkommer av mobilitetskart i planbeskrivelsen 13. Tas til orientering. Trafikkberegninger, se planbeskrivelsen, viser at vegnettet er vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagte utbygging. Videre er utnyttelsen redusert kraftig redusert etter at planen var ute til offentlig ettersyn. 14. Tas til orientering. Data i planbeskrivelsen om lokalklima er generell for et større område og basert på datainnhenting fra nærmeste værstasjon som er plassert på Flesland. Det vil derfor oppstå lokalklimatiske variasjoner innenfor dette området. 15. Det reguleres som regel ikke overgangsfelt i reguleringsplan. Det er likevel regulert at krysningspunkt innenfor o_FO4 skal være tilrettelagt med nedsenket kantstein. 16. Viser til punkt 13 over. 17. Tas til orientering. Det er utarbeidet støyrapport som følger planen. 18. Tas til orientering.
8.2	Turid Øvsthus og Nils Roar, Søvikhaugen 13 Gnr 38 bnr 135	1. Merknadsstiller ønsker at kollen bevares ettersom det er en naturperle som er synlig fra store avstander	1. Tatt til følge. Ved offentlig ettersyn var det ett stort utbyggingsområde (BBB) som inkluderte kollen. I revidert plan er utbyggingsområdet trukket tilbake fra kollen og kollen er regulert til grønnstruktur (BG1).

	(2) 26.08.2018	2. Viser til at området tidligere er regulert med/består av småhus, rekkehus og lav bebyggelse.	2. Tatt til orientering. Viser til at planområdet ligger i sone 3 i KPA 2018, som åpner for variert bygningstypologi, deriblant leilighetsbebyggelse. I revidert planforslag reguleres det for en kombinasjon av leilighetsbebyggelse og rekkehus i 2 til 4 etasjer, hvor utforming, plassering og takform er med på å gjøre bebyggelsen mer stedstilpasset.
9	Geir Legreid Søvikneset 23 25.08.2018	1. Opplysninger om gangavstand fra bybanestopp/hyppighet av bussavgangene er misvisende 2. Sykkel: a) Eksisterer løsning for sykkel er tilfredsstillende pga svært få syklist b) Utbedring av sykkelnettet vil ikke være en rimelig kompensasjon mot at resten av planforslaget går gjennom c) Økt belastning for både gående og syklist i veikrysset ved Søvikmarka 3. Klima, miljø, skogsstier: a) Minusgrader er av erfaring tosifret i perioder nesten hver eneste vinter b) I pressområder som Ytrebygda er naturskog og tilhørende biologisk mangfold i varierende grad tatt vare på, og det er unødvendig å utradere de områdene som generelt oppleves som gode rekreasjonssoner c) Komm. har store planer for kollen, nærområdet er regulert til friluftsliv d) Utbyggingen bidrar ytterligere til nedprioritering av det økomangfoldet som fortsatt eksisterer tett på Nordåsvannet e) Behovet for flere stier og snarveier synes marginalt 4. Bygningene mangler arkitektoniske kvaliteter, terrengtilpasning og er for store. 5. Bør stilles krav til viss visuell kvalitet i valg av sikringsløsninger, og god nok sikring	1. Avstander/tid og mobilitetskart i planbeskrivelsen er oppdatert. 2. Ikke tatt til følge. Gjennom overordnede målsettinger om bærekraftig utvikling og nullvekst i biltrafikk er vi pliktig gjennom planlegging/regulering å utbedre tilbudet og kvaliteten på løsninger for myke trafikanter. Gjennom å bedre tilbudet for myke trafikanter på de strekkene som inngår i planområdet bidrar dette på sikt til at samfunnet vil kunne endre seg for å nå disse overordnede målene for en bærekraftig utvikling. 3. a) Tas til orientering. Data i planbeskrivelsen om lokalklima er generell for et større område og basert på datainnhenting fra nærmeste værstasjon som er plassert på Flesland. Det vil derfor oppstå lokalklimatiske variasjoner innenfor dette område. b-d) Ved offentlig ettersyn var det ett stort utbyggingsområde (BBB) som inkluderte kollen. I revidert plan er utbyggingsområdet trukket tilbake fra kollen og kollen er regulert til grønnstruktur (G1). Jf., kommentar til privat merknad 1.9. e) Regulering av stier er i tråd med kommunens ønske og overordnet målsetning for å styrke grønn mobilitet og trafiksikker fremkommelighet for myke trafikanter, og målsetting om gåbyen Bergen. 4. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn i 2018, er volum og skala redusert betraktelig i begge delfelt, fra ca. 11580 kvm til ca. 6700 kvm. Forslaget har redusert antall enheter fra 68 til 36 enheter, med variasjon i typologi fra leilighetsbebyggelse i 3 til 4 og mindre rekkestruktur på 2-3 etasjer. Bruk av skråtak og trapping gir også en mindre «blokkpreget» fremtoning og bedre strøkskarakter. 5. Bergskrent som inngår i hensynssone Ras- og skredfare (H310) krever avbøtende tiltak, som rensk og aktiv boltesikring av ustabile bergpartier.

		6. Opplysninger om nedgang i trafikken langs Steinsvikvegen stemmer ikke med erfaringer.	Firma med bergteknisk kompetanse skal prosjektere sikringstiltakene, dette er sikret i bestemmelsene punkt 4.1.1.a. 6. Tas til orientering. Trafikkmengde (ÅDT) blir sjekket før innlevering til annengangsbehandling. Trafikkberegninger viser at vegnettet er vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet for planlagte utbygging.
10	Thomas Joe Evetts Søvikhaugen 17 22.08.2018	1. Er enig med konklusjonene i fagnotatet 2. Høydene og utnyttelsesgrad må reduseres 3. Fjernvirkninger må vises fra Søvikhaugen og fra vannet. Perspektivtegningene fra luften viser ikke hvordan utbyggingen vil oppleves for naboer 4. Bebyggelse må tilpasses landskapet og i større grad følge terrengformasjonene 5. Kollen et viktig landskapselement ved Nordåsvannet. Omfanget av byggeområdet må reduseres og resterende areal reguleres til grønnstruktur. 6. Krav til materialer og utforming av støyskjerm må illustreres og beskrives i planmaterialet.	1. Tas til orientering 2. Tatt til følge. Utnyttelsesgrad og byggehøyder har nå blitt redusert etter høring for å bedre tilpasse seg omkringliggende omgivelser. Viser til kommentar til merknad 1.3, i private merknader. 3. Illustrasjonene har en vinkling som primært er valgt for å gi en oversikt over disponeringen på tomten. Det er laget oppdaterte illustrasjoner som viser nedskalert prosjekt. 4. Reduksjon i bebyggelsen og endring av typologi, med flere rekkehus, bidrar til å redusere terrenginngrep. Felt BBB er delt opp i do delfelt, BB og BK, og kollen bevares i mye større grad. 5. Ved offentlig ettersyn i 2018, var det ett stort utbyggingsområde (BBB) som inkluderte kollen. I revidert forslag er utbyggingsområde (BK) trukket tilbake fra kollen, og kollen er regulert til grønnstruktur, BG1. Jf., kommentar til merknad 1.9 i private merknader. 6. Tatt delvis til følge. Siden offentlig ettersyn i 2018, er behov for støyskjerm redusert, og det er nå kun foreslått støyskjerm i nedre felt mellom lekeplass/uteoppholdsareal og innkjøring/ snuhammer inn til feltet. Denne støyskjermen har høydebegrensing fastsatt i bestemmelsene. Illustrasjonene viser støyskjerm med rett høyde, utforming og forhold til omgivelsene rundt.
11	Randi Breistein Saksarrinden 59 14.08.18	1. Merknadsstiller eier eiendommen 38/518 på Søvikhøyden og har utsikt mot planområdet. 2. Merknadsstiller er bekymret for at utbyggingen vil bli for massiv, ødelegge utsikten og gi innsyn for eiendom 38/518 3. Få grønne områder igjen, ønsker å beholde større deler av grøntområde.	1. Tas til orientering. 2. Utsikt for aktuelle adresse vil bli noe påvirket av utbyggingen innenfor felt BK, da byggehøyden på de høyeste byggene er satt til 47,5 moh. Det er derimot lagt opp til ulike byggehøyder innenfor feltet og en variasjon i bebyggelsen i plassering og saksing av den slik at bebyggelsen ikke vil fremstå som en vegg mot naboer, og at men får siktlinjer gjennom bebyggelsen. 3. Tatt til følge. Grønnstruktur økes i forhold til byggeformål satt av i KPA 2018, i øvre del. Bebyggelsen er siden offentlig ettersyn i 2018 nedjustert og

		4. Bekymret for økt gjennomfart på gang- og sykkelvei som går gjennom vårt boligområde (Saksarrinden), som vil være til ulempe for eksisterende beboere	trukket tilbake fra kollen. Viser til kommentar til merknad 1.9, private merknader. 4. SGS reguleres nå som gangveg, ikke gang- og sykkelveg slik som ved offentlig ettersyn. Etablering av gangveger og snarveger er i tråd med kommunale ønsker. Planforslaget er vesentlig nedskalert siden offentlig ettersyn fra 68 til 36 enheter.
12	Magne og Else Karin Søviknes Søvikmarka 3 5251 Søreidgrend 26.08.2018	1. Merknadsstiller er enig i, og stiller seg bak merknader til Gisle Vindenes og Britt K. Kårbø.	Tatt til orientering. Viser til kommentarer knyttet til Gisle Vindenes og Britt K. Kårbø i merknad 5, private merknader.
	<u>Høringsinstanser:</u>		
1	Fylkesmannen i Hordaland, Innsigelse 22.08.2018	1. Planforslaget er i strid med: • Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging (BATP), • forslag til ny KPA • gjeldende KPA • rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, • statlig retningslinje for støy og • statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen 2. Planområdet ligger utenfor dekningsområdet til bybanen/stamrutenett for kollektivtransport, stor avstand til senterområder o.a. off./priv. Tjenestetilbud. Dårlig lokalisering etter BATP 3. Utbyggingsomfanget må reduseres/tilpasses når det gjelder • Bebygd areal, bruksareal og antall boenheter	1. Tatt til følge. Det er utarbeidet et eget notat som svarer ut merknad og innsigelse fra SVV. Oppsummert: • Omfanget på utbyggingen er halvert • Bebyggelsen er trukket tilbake på kollen og en større andel naturlig terreng og vegetasjon er bevart. • Planområdet er omfattet av byggeformål både i forrige KPA og vedtatt KPA 2018. Utnyttelsesgrad og høyder er i samsvar med overordnet plan. Kvalitet på uteoppholdsareal og tiltak mot vegtrafikkstøy er ivaretatt i planen i tråd med overordnede retningslinjer. • Lekeareal er bedre ivaretatt med variasjon og kvalitet. • Utstrekning av funksjonell strandsone er vist i kommuneplanen, og byggeområdet er ikke omfattet av denne. 2. Planområdet ligger ca. 1,5 km fra nærmeste bybanestopp (Sandslivegen og Råstølen). Kollektivtilbudet er likevel relativt godt, siden det ligger busstopp i begge retninger (Søvik) innenfor planområdet. Bussene har avganger mot Nesttun og Fyllingsdalen ca. hvert 15 minutt gjennom dagen, noe hyppigere i rushtiden, og turen til sentrum tar omkring 35 minutt med ett busskifte. Nærmeste lokalsenter Fanatorget ligger i ca. 1,5 km sykkelavstand fra området, og flere andre dagligvarebutikker og ligger i underkant av 2 km sykkelavstand unna. 3. Tatt til følge. • Siden offentlig ettersyn er bebyggelsen redusert fra 68 til 36 boenheter.

		• Bebyggelse og byggehøyder må tilpasses terrenget • BRA må ligge nærmere 30% enn 60%. 4. Utbyggingen må tilpasses grønnstrukturen • bebyggelsen må reduseres i omfang og trekkes sydover vekk fra kollens hovedparti. • fremhever kollen som landskapselement med potensiale for lek og rekreasjon, akebakke i vest, verdien av 100-meterskoger • Rasutsatt område i vest 5. Barns lekeareal må sikres bedre • kritisk til plassering av lekeareal i støyutsatt område i vest og støyskjerm • østlig del må sikres som lek/grøntområde 6. Legger til grunn at BK ikke vurderer dialogmøte som hensiktsmessig	• Bebyggelsen er dermed også redusert i utstrekning og byggeformål er komprimert mest mulig omkring bebyggelsen, for å bedre sikre andre strukturer som grøntformål og felles uteoppholdsreal. Byggehøydene er bedre tilpasset terrenget ved at høydene trappes sammen med terrenget. Bebyggelsen er endret fra å ha flate tak, til at den skal ha skråtak. Dermed passer den bedre inn i strøkskarakteren. • Nytt forslag har redusert utnyttelsesgraden fra ca. 11 600 kvm til 6700 kvm BRA. Formålsfeltene er også kraftig redusert i areal, noe som gjør at %BRA vises som høyere enn hva som er ønsket i merknad. 4. Tatt til følge. • Bebyggelsen er halvert siden offentlig ettersyn, og bygg på kollen er trukket lenger sør, slik at et stort grøntareal på kollen mot Nordåsvannet sikres som grøntformål (BG1) og landskapselement. Denne vil ligge tilgjengelig for både beboere og ev. andre, med tilkomst fra Steinsvikskaret. Dermed sikres lokal «100-meterskog». Det åpnes for tilrettelegging for naturlek i deler av grøntområdet, samt skjøtsel/ rydding av vegetasjon, slik at det legges bedre til rette for bruk av et område som i dag et vanskelig fremkommelig med tett kratt og vegetasjon. • Rasutsattområde mot nordvest kommer delvis inn på felt BB. Det er en minimal del av bebyggelsen som ligger innenfor faresone, derfor skal det ved behov gjennomføres rassikring for å oppnå tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Dette er sikret i bestemmelsene. 5. Tatt delvis til følge. Planforslaget er omarbeidet siden offentlig ettersyn i 2018, hvor både bebyggelsen og uteoppholdsareal har endret plassering fra tidligere. Lekeareal løses blant annet innenfor egne felt regulert til felles uteoppholdsareal, f_UTE1-3, samt at det legges til rette for naturlekeplass innenfor #5 i felt BG1. Uteoppholdsareal i f_UTE1 vil ha støyskjerm på 1,5 meter mot nord. I tillegg er det regulert uteoppholdsareal mot sør i feltet, f_UTE2, som er enda mer adskilt fra vei og støy. 6. Det er foretatt møter og avklaringer mot fylkeskommunen. Det skisserte prosjektet er justert i tråd med innspill fra derfra.
2	Fylkesmannen i Hordaland, samordnet uttalelse med innsigelse 05.09.2018	1. Det foreligger innsigelse fra Statens vegvesen. Viser også til eget brev med innsigelse datert 22.08.2018. Fylkesmannen har ingen merknader til innsigelsen fra SVV med tanke på grunngivelse eller forankring i statlige planforutsetninger. Det vurderes heller	1. Tatt til følge. Se merknad 1 fra Fylkesmannen og merknad 3 fra Statens vegvesen.

		ikke å komme i motstrid til andre statlige planhensyn og innsigelsen blir ikke avskåret av Fylkesmannen.	
3	Statens vegvesen 04.09.2018 Innsigelse	1. Statens vegvesen fremmer innsigelse til planen på to punkt med grunnlag i vår rolle som statlig myndighet med ansvar for trafikksikkerhet: - Planen åpner for økt trafikk i et kryss der utformingen ikke tilfredsstillende kravene til trafikksikkerhet. - Planen ivaretar heller ikke trafikksikkerheten på hovednett for sykkel i tilstrekkelig grad. Vi kan ikke slutte oss til planforslaget før tilstrekkelig hensyn til våre interesser er innarbeidet i planen. 2. Planområdet bør ha adkomst fra fv 179 Steinsvikvegen via kommunal veg Søvikmarka og inn Steinsvikskaret fra nord. 3. Innsigelse 1: Forholdet overordnet vegnett – Adkomst: a) Det framkommer at planområdet vil få to adkomster; fra Steinsvikskaret i vest og sør, samt Søvikmarka. Sørlig adkomst fra krysset mellom Steinsvikvegen og Steinsvikskaret ble frarådd i oppstartsmøtet (17.11.16) og var ikke tema ved oppstart av planarbeidet. Adkomsten er verken utredet eller innarbeidet i planen. b) Forslaget åpner for vesentlig økt trafikk i et kryss som ikke har tilfredsstillende trafikksikkerhet. På dette grunnlag fremmer SVV innsigelse. c) Krysset mellom Steinsvikvegen og Steinsvikskaret er ikke utformet ihht gjeldende håndbøker. SVV er i tvil om krysset kan opparbeides ihht. gjeldende håndboks krav. d) Økt trafikk i krysset vil medføre en vesentlig trafikksikkerhetsrisiko dersom ikke krysset utbedres ihht. dagens standard bla med tilbaketrukket gang- og sykkeltilbud.	1. Tatt til følge. - Revidert planforslag stenger Steinsvikskaret for gjennomgangstrafikk for å hindre økt trafikk til kryss Steinsvikskaret/Steinsvikvegen. - Revidert planforslag regulerer for separert gang og sykkelveg langs Steinsvikvegen. Innsigelsene er svart ut i eget notat, viser til dette for fullstendig redegjørelse for hvordan innsigelsene er imøtekommet, samt illustrasjoner. 2. Tatt til følge. All kjøretilkomst til planområdet vil skje fra Steinsvikvegen via Søvikmarka og inn Steinsvikskaret fra nord. Steinsvikskaret reguleres stengt i sør, hvor veien reguleres videre som gang-/sykkelveg (F_GS). Linjeføringen til veien er utbedret i plan og profil. Det er lagt inn breddeutvidelser, samt oppstillingsplass for brannbil ned mot felt 1. 3. a) Tatt til følge. se punkt 2 b-d) Tatt til følge. Revidert planforslag stenger Steinsvikskaret for gjennomgangstrafikk for å hindre økt trafikk til kryss Steinsvikskaret/Steinsvikvegen. All kjøretilkomst vil skje fra nord, tiltak vil derfor ikke skape økt trafikk i krysset. e) Tatt til følge. Alternativ i. er fulgt for å imøtekomme innsigelsen. Steinsvikskaret er dimensjonert for å sikre tilkomst og snumuligheter for større kjøretøy. Det er avsatt areal til renovasjon med tilstrekkelig manøvreringsareal for tunge kjøretøy/renovasjon i øvre del (felt BK) ved f_RA2 Renovasjonsbil kjører inn Steinsvikskaret og snur i snuhammer ved f_RA2, hvor det også er oppstillingsplass for henting av avfall. RTP er oppdatert og sendt til BIR for uttale.. Bestemmelser oppdateres i henhold til oppdatert planforslag.

		e) To alternativ for å imøtekomme innsigelsen: i. Steinsvikskaret reguleres slik at vegen stenges for gjennomkjøring i sør. Det må reguleres trafiksikker snuplass for tunge kjøretøy/renovasjon i øvre del, også i anleggsfase. ii. Det må dokumenteres at krysset kan opparbeides ihht gjeldende håndboks krav, og planen suppleres med rekkefølgebestemmelse om opparbeiding av krysset fv 179 og Steinsvikskaret ihht. kravene. Planområdet utvides til å inkludere krysset. Trafiksikkerhetsforhold langs hele Steinsvikskaret vurderes g nødvendige tiltak innarbeides. Gang og sykkeltilbudet langs steinsvikvegen må reguleres med 5 m tilbaketrekking i krysset.	
		4. Innsigelse 2: Manglende areal til hovedsykkelrute: a) Det er ikke gjort rede for hvorfor planområdet er snevret inn langs fv 179 Steinsvikvegen. Innsnevring begrenser mulighetene for fremtidig oppgradering på hovedsykkelnett. b) Steinsvikvegen inngår i hovedsykkelnett i Bergen og er en viktig akse mellom Lagunen og Søreide c) Planforslaget ivaretar ikke behovet for tilstrekkelig separering mellom gående og syklende. Sykkelveg med fortau i 4,5 m bredde ivaretar dermed ikke behovet for trafiksikkerhet. Det er knyttet innsigelse til dette punktet. d) For å imøtekomme innsigelsen må det settes av tilstrekkelig med areal til regulering av sykkelveg med fortau 5,5 m bredde.	4. a) Ikke tatt til følge. Plangrensen ble snevret inn i nord langs Steinsvikvegen etter signaler fra Fylkesmannen og kommunale instanser om at den burde trekkes tilbake fra strandlinjen b) Tatt til orientering. c-d) Tatt til følge. Planforslaget er endret og viser nå sykkelveg med fortau med 5,5 meters bredde, fra busslomme KH1 og videre mot sør-øst. Vest for busslommen er sykkelveg ikke utvidet (4,5 m) ettersom dette arealet vil berøre private eiendommer og føre til ekspropriasjon for et tiltak som det ikke er konkrete planer eller rekkefølgekrav om opparbeiding. Se eget notat.

		Det vil ikke være nødvendig å varsle ny planavgrensning i forbindelse med dette, ettersom utstrekning ved oppstart omfattet større areal.	
		5. Det gjenstår noe arbeid for å sikre tilfredsstillende regulering av kryssområdet mellom Søvikmarka og Steinsvikvegen: a) Krysningpunkt over Steinsvikvegen tydeliggjøres b) Frisikt til busslomme dokumenteres. Kravet til opparbeidelse opprettholdes c) Siktkrav for krysningpunkt og sykkelveg innarbeides i plankart d) Areal avsatt til o_SVT langs Steinsvikvegen vises som o_SVG e) Det settes krav i bestemmelsene ombyggeplan for tiltak i tilknytning til fylkesvegen skal være godkjent av SVV før det kan gis IG for slike tiltak. f) Bestemmelse for avkjørsler presiseres, slik at de ikke kan åpnes for utvidet bruk. Ved eventuelt arbeid i disse avkjørslene skal sikt og kurvatur ikke gjøres dårligere enn dagens. 6. Enig i at det ikke er behov for venstresvingsfelt i krysset Steinsvikvegen – Søvikmarka 7. Understreker behovet for trygge skoleveger. Steinsvikskaret bør opparbeides med fortau da denne vil være skoleveg. Snarveger ivaretar ikke behovet for trygg ferdsel for fotgjengere langs vegene i planområdet	5. a) Tatt til følge. Krysningpunkt over Steinsvikvegen er tydeliggjort med fortausformål o_SF7 på 3 meter bredde over o_SVG. b) Tatt til følge. Baksikt fra begge busslommer er sikret (illustrert i notat). Baksikt er 45 meter fra bussholdeplass (stoppsikt for 50 km/t), jf. kapittel D.3.1 i håndbok N100. Opparbeiding av bussholdeplass er sikret i rekkefølgebestemmelser. c) Tatt til følge. Siktkrav mot sykkelveg med fortau i kryssområdet er innarbeidet i plankartet. Det er tegnet inn to for-skjellige sikttekantar, én når syklende har vikeplikt (8m x 20m), og én når bilene har vike-plikt (4m x 35m), siden det er uvisst hvordan krysset vil reguleres for gang- og sykkeltrafikk. Sikttekantar for krysningpunktet over Steinsvikvegen er innarbeidet i plankartet. Det er brukt sikttekant for gangfelt 2m x 54m jf. kapittel D.1.1.5 i N100. d) Tatt til følge. o_SVT formål er erstattet med o_SVG formål (o_AVG etter nye tegnsettingsregler). e) Tatt til følge. Jf. Bestemmelser punkt 6.1.4. f) Tatt delvis til følge Det er lagt inn bestemmelse for at avkjørsler kan maksimalt sideforskyves 2 meter. Om det skal gjøres arbeid i avkjørsler må det uansett følge gjeldende normer. 6. Tatt til orientering 7. Ikke tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er det gjort flere endringer i plangrep som virker inn på trafiksikkerheten for Steinsvikskaret. For det første vil veien etter stengning være en blindvei etter Steinsvikskaret 10, denne forbindelsen vil være ca. 250 m lang. Veien vil gi adkomst til 3 eksisterende eneboliger og 16 nye boenheter (i BK). Vanligvis gjør man en vurdering for behovet for fortau ved 50 boenheter eller mer. Her reguleres tilkomst for maksimalt 19 boenheter. Etter forslagstillers oppfatning skaper trafikkmengden og gode snarveier en situasjon der det ikke er behov for å separere gang- og sykkeltrafikken fra bilveien i Steinsvikskaret, men at en heller får til sambruk av boligveien hvor kjøringen foregår på myke trafikanter sine premisser.

		8. Stiller spørsmål til rygging med bossbil på nedre felt i BBB rett ved lekeplass og adkomst boligene. Bør lokaliseres mer perifert i planområdene. 9. Ber at minimum antall sykkelparkering på bakkeplan innarbeides i bestemmelser. 10. Øke antall deleplasser for bil i lys av kollektivtilbudet langs Steinsvikvegen. 11. Sykkelparkering bør lokaliseres nærmest mulig utgangen i parkeringskjeller. Anbefaler at det formuleres spesifikke kvalitets- og funksjonskrav til sykkelparkering både over og under bakken. (Tørr/trygg og lett tilgjengelig, samt plass til lastesykler og sykkelhengere).	8. Tatt til følge. I revidert planforslag er renovasjonsarealet for det nedre feltet i BBB flyttet, nå felt BB, slik at lekeareal og uteoppholdsareal er bilfrie. 9. Tatt til følge. Det er lagt inn minimum antall sykkelparkering på bakkeplan. 10. Ikke tatt til følge. Delebiler er tatt ut av planforslaget. Dette er på grunn av dårlige erfaringer med løsning for private debiler. Det vurderes også at kollektivtilbudet langs Steinsvikvegen er tilfredsstillende. 11. Tatt til følge. Bestemmelser er oppdatert. Viser til bestemmelser punkt 3.1.1.æ-cc.
4	Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) 08.08.2018	Bemerker at NVE ikke er kontaktet. Minner om det kommunale ansvaret for sikring av flom- og skredfare.	1. Tatt til følge. • Multiconsult har utarbeidet en skredfarevurdering i forbindelse med planarbeidet. Den påpeker at en liten del av planområdet er utsatt for steinsprang i fra bergskrenten i vest. I henhold til TEK 17 og for å hindre eventuelle skred mot bygningsmassen skal det gjøres en vurdering av behov for avbøtende tiltak på denne bergskrenten. Avbøtende tiltak vil hovedsakelig være i form av rensk og aktiv boltesikring av ustabile bergpartier. Firma med bergteknisk kompetanse skal prosjektere sikringstiltakene. Sikringstiltakene skal utføres av bergkyndig sikringsentreprenør. Dette er fulgt opp i bestemmelser. • I forbindelse med ROS-analysen er det foretatt en utvidet vurdering av fare for kvikkleireskred, iht. NVE veileder 1/2019. Det er ikke vurdert å være fare for kvikkleireskred i området.
5	Avinor 03.08.2018	1. Ingen konflikt med høyderestriksjonsflaten/ byggerestriksjonskravene for flynavigasjonsanleggene. 2. Bebyggelsen vil bli liggende utenfor flystøysonene for 2012-2022 (SINTEF rap. A26148 dat.03.06.2014 i medhold av T-1442/2012 om behandling av støy i arealplanlegging).	1. Tatt til orientering 2. Tatt til orientering.

6	Mattilsynet 10.07.2018	Er enig i anbefalingen i VA-rammeplan om at deler av den kommunale vannledningen som består av AAS materiale (asbest sement), skrifies ut med nytt ledningsnett ved utbygging av området.	Det er utarbeidet ny VA-rammeplan (datert 15.12.2024). Denne anbefaler at asbestledningen saneres.
7	BIR 31.08.2018	1. Vår renovasjonstekniske veileder stiller krav til tilkomst for lastebil (L) i samsvar med SVV veinormal (N 100). I RTP må derfor tilkomst og snumuligheter synliggjøres og dokumenteres. 2. Areal til renovasjonsløsning er ikke vist på arealplankartet – må sikres at «Bossanlegg» vist på ill.plan er tilstrekkelig for alle avfallstypene. 3. Fraråder generelt skjerming/overbygg. Moderne anlegg er i dag estetisk utformet. Løsningen må ikke hindre tilkomst og tømning av anlegget. 4. Har følgende konkrete forslag til endringer i bestemmelsene: • Avfallsløsning (§ 2.6) Det skal etableres nedgravd avfallsløsning for bebyggelsen i BBB. Det skal utarbeides en renovasjonsteknisk plan (RTP) som skal være forelagt BIR til uttale ved søknad om rammetillatelse. • Renovasjon a. Avfallsanlegg må være ferdigstilt i takt med utbyggingen i henhold til BIRs uttale til renovasjonsteknisk plan (RTP).	1. Tatt til følge. Det er utarbeidet RTP for nytt plangrep (2024), som beskriver/illustrerer at krav til tilkomst for lastebil (L) og samsvar med vegnormal (N100) er ivaretatt. RTP er også i henhold til BIR sin veileder. 2. Tatt til følge. Areal for renovasjonsanlegg er sikret i plankart med eget formål (f_RA1-2). Innenfor feltene er det tilstrekkelig med plass til nødvendige avfallsfraksjoner, jf. RTP. 3. Tatt til følge. Det legges ikke opp til overbygde renovasjonsanlegg, og det er ingen bygningsmasse, skilt, mur eller liknende som er i konflikt med kranløft. Det er 15 m fri høyde i tilknytning til kranløftet. 4. Tatt til følge. Bestemmelser er justert iht. justert plangrep.
8	Bergen kommune v/ Bergen brannvesen 06.08.2018	1. Vindu eller balkong som utgjør en av utgangene fra branncelle i risikoklasse 1, 2, 3 og 4, jf. VTEK §§ 11-13 og 11-17, må være tilgjengelig for brannvesenets stigemateriell (lift/snorkel). Avstand fra oppstillingsplass for lift/snorkel til uttak av slokkevann må ikke overstige 25 meter. 2. Henviser til avstandskrav på 200 m for slukkevannsuttak. Iht. VTEK § 11-17 skal det for den type bebyggelse som er planlagt, være minst to uttak for slokkevann innenfor 50 meter fra inngangen til hovedangrepsvei for parkeringsanlegg/bygg.	1. og 2. Tatt til følge. Brannkonsulent har deltatt i planfasen.

9	Bymiljøetaten 28.08.18	1. Planforslagets konsekvenser for biologisk mangfold iht. til Naturmangfoldlovens §§ 8-12 er tilstrekkelig godt vurdert. 2. Prosjektet er for stort. Støtter anbefalingen om å redusere byggehøydene i felt B, slik at fjernvirkningen dempes. 3. Anbefalinger å redusere byggeområdet og at resterende areal reguleres til grønnstruktur. 4. Leilighetsbyggene bør trekkes mer tilbake mot tilkomstvegen Steinsvikskaret, slik at det kan opparbeides større felles leke- og oppholdsarealer mot Nordåsvannet. • Feks kan Bygg B reduseres og flyttes mot veien Steinsvikskaret for å sikre felles lek- og oppholdsareal med bedre kvaliteter der bygg B ligger nå 5. Det bør inkluderes en bestemmelse om at takflater som ikke er tenkt til opphold eller energiproduksjon bør få sedumdekke. 6. Ber om at o_SKV2, Søvikmarka, reguleres som samleveg iht. N100. Dagens situasjon slik vist i planen tillater ikke at to store kjøretøy kan passere hverandre.	1. Tatt til orientering. Naturmangfoldvurdering er oppdatert (2024) iht. nytt plangrep. Det er foretatt ny befaring av biolog og rapport bygger på nyeste tilgjengelige informasjon fra offentlige kartdatabaser som Artskart og Naturbase, samt nyeste rødliste og fremmedartsliste pr. 2024. 2. Tatt delvis til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og trukket lengst mulig sør, bort fra kollen, for å dempe fjernvirkning og beholde vegetasjonsbelte mot Nordåsvannet. Antall boenheter er ca. halvert, bebyggelsen komprimert, og takform endret til skråtak for å bedre tilpasse seg området. Byggehøyder er redusert noen steder, men det legges opp til bruk av saltak og dermed trenger byggene noe høyde. Bebyggelsen er trukket tilbake og trappes med terrenget, dermed reduseres konsekvens for tilgrensende bebyggelse. 3. Tatt til følge. Byggeområder er kraftig redusert og omarbeidet. Grønnstruktur som ivaretas sikres i grøntformål med tilhørende bestemmelser. 4. Tatt til følge. Bebyggelse er trukket mer mot sør, slik at større deler av kollen bevares, som igjen videreføres som grøntområde. I øvre felt, felt BK, er det nå lagt opp til rekkehus-bebyggelse langs Steinsvikskaret og opp mot grøntområdet, men med en langt mer tilbaketrukket beliggenhet enn ved offentlig ettersyn. Ett leilighetsbygg ligger sentralt/øst i feltet. I nedre felt, felt BB, er bebyggelsen omarbeidet for å gi bedre kvalitet på uteoppholdsareal og lekeplass, som plasseres noe lenger unna Steinsvikvegen og kan skjermes av forholdsvis lav støyskerm 5. Omarbeidet prosjekt har gått bort fra flate tak, for å gi en bedre tilpasning til bygde omgivelser og terreng. Bestemmelse om flate tak er derfor ikke lenger aktuelt. Saltak er sikret i bestemmelser. 6. Delvis tatt til følge. I revidert planforslag er vegbredde på Søvikmarka økt fra 5 m - 5,1 m (dagens vegbredde) til 5,75 m (2 x 2,5 m kjørefelt, 0,25 m skulder mot fortau og 0,5 m skulder mot grøft). Det er regulert fortau på 2,5 meters bredde på østsiden av vegen og annen veggrunn grønt på motsatt side, for grøft eller eksisterende gruset sideareal. Det er ikke lagt inn noe breddeutvidelse i Søvikmarka siden kurvatur er slak (R=235m) og det var ikke vurdert behov for det. Søvikmarka er en overordnet boligveg iht vegnormalen N100 og kan ha 5,5 meter bredde jf. kapittel 2.6.1. Vegbredde på 6 meter kreves der det går buss som ikke er tilfelle her. Med 5,5 m vegbredde kan en personbil og en stor lastebil passere hverandre (jf. kapittel 3.2.1 i håndbok V128). Vi har ikke lagt til grunn en vegbredde som gjør at to tunge kjøretøy kan møtes (6 meter) da den situasjonen ikke anses som dimensjonerende.
---	-------------------------------	--	---

		7. Vegkrysset o_SKV2 x f_SVT8, med tilhørende frisisikt, må dimensjoneres iht. N100. Dette gjelder også fortau o_SF5, som da må trekkes inn for sikker kryssing for myke trafikanter.	7. I hovedsak tatt til følge. Vegkrysset søvikmarka/ Steinsvikskartet er utbedret iht N100 ved at: - Fortauet er trukket inn med 5 meter - Det er brukt hjørneavrundinger R=9m - Sporing for stor lastebil inn og ut av krysset er ivaretatt - Det er tegnet inn sikt for høyreregulert kryss (20x20 og 4x20) - Linjeføring til Steinsvikskartet er utbedret i plan og profil Avvik iht N100 er vertikalgeometri for Steinvikskaret i kryssområdet. Det er mer enn 3% fall/stigning over lengden på dimensjonerende kjøretøy i kryssområde (Opp til 4,5% stigning der en personbil venter, og opp til 10% stigning der en lastebil venter). Utformingen er likevel ansett som tilfredsstillende. Da vertikalgeometri for avkjørsler er ivaretatt, radius for lavbrekk er på 80 m (når minimumskrav for lavbrekkradius for avkjørsler er 40 m) og det er fall fra primærvegen så ikke noe vannavrenning inn på kommunal veg fra Steinvikskaret. Etter offentlig ettersyn er antall enheter redusert. Steinsvikskaret er i revidert forslag vist som blindvei, uten gjennomkjøring mot sørøst. Inntil 19 boenheter vil bruke vegen. Basert disse endringene som genererer en sterk reduksjon av trafikkmengde ber vi om tilbakemelding på kryssutformingen (Søvikmarka-Steinsvikskaret). Etter vår oppfatning er det riktig å opprettholde dagens utforming som en avkjørsel med nedsenket kantstein og et gjennomgående fortau gjennom avkjørselen. På plankartet, vil dette kunne fremstilles med kombinertformål for samferdselsanlegg. Dette er en løsning som vil gi myke trafikanter prioritet i avkjørselen. Videre gir denne løsningen ikke inngrep i gnr.bnr. 38/652. Det er benyttet fartsnivå 30 km/t for sikktrekantene i planforslaget selv om fartsgrense ligger på 50 km/t. Dette fordi 30 km/t er reelt fartsnivå på Søvikmarka.
		8. Ber om at henteplass for renovasjon flyttes, eventuelt at det avsettes tilstrekkelig areal til snuplass for renovasjonsbil i BBB. Kan ikke anbefale løsning slik den foreligger der renovasjonsbil må rygge inn avkjørsel og over fortau. • Avkjørselen synes overdimensjonert slik den er vist i illustrasjonsplan. Myke trafikanter skal ha prioritet her og avkjørsel må strammes opp	8. Tatt til følge. Tilkomst og oppstillingsplass for renovasjon er endret i nytt plangrep. Avkjørsel ligger lengst nord i felt BB (tidligere BBB) og er samlokalisert med innkjøring til parkeringskjeller. Det er lagt opp til at renovasjonsbil først kjører inn i felt fra Søvikmarka, hvor det kjører rett inn i vendehammer, rygger tilbake mot venstre og kjører frem til oppstillingsplass. Renovasjonsbil må kjøre over nedsenket fortau for å komme inn i feltet og vendehammer/oppstillingsplass, det er god sikt for både kjørende og gående. Løsningen er regulert inn som gatetun en bredde på 6 m inn til p-kjeller og 7,5 m inn i vendehammer. Avkjørsel og oppstillings-/vendeplass for renovasjon er strammet opp mest mulig med tanke på å tillate sporing for lastebil (L), uten å bli utflytende.

		9. Bymiljøetaten ber om at det utarbeides tverrprofil for Søvikmarka der alle relevante mål, inkludert vegskulder og kantsteinsklaring, er vist.	9. Tas til følge. Utarbeides og leveres sammen med oppdatert planforslag.
10	Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga, Seksjon for plan 24.08.2018	1. Fraråder planforslaget ut fra hensynet til Samordnet areal og transportplanlegging. Pga avstand til stamlinje kollektiv. 2. Utnyttingsgrad bør ligge i nedre del av skalaen satt av i KPA, i spennet mellom 30 og 100% BRA. 3. Grøntinteressene skal ha høyeste prioritet i planarbeidet. Utbyggingen må tilpasses viktige naturkvaliteter. Fraråder 7 punkthus. 4. Eksposering mot Nordåsvannet som har status som regionalt viktig friluftsområde og den økte verdien av bynære friluftsområde som følge av foretting. Nedbygging av veggene i landskapsrommet har negativ verknad for et langt større nedslagsfelt enn kun lokalområdet ved Søvik. 5. Ber om at omfanget av utbyggingen blir redusert både av hensyn til mindre sentral lokalisering og til naturverdier i stor og liten skala.	1. Tatt delvis til følge. Planforslaget er betydelig redusert i omfang etter offentlig ettersyn, både i antall enheter og i arealutstrekning. Bebygd areal er bortimot halvert i revidert forslag, sammenlignet med forslag fra 2018. Det er også foreslått avbøtende tiltak for å redusere bilbruk og styrke tilbud for gående og syklende: • Etablere stiforbindelse mot bussholdeplass i planområdet med direkte tilkomst fra nytt boligområde, innenfor bestemmelsesområde #7. Her er det god bussdekning, med avganger hvert 15 minutt med reisetid på ca. 30 min til Bergen sentrum. • Utbedring av fellesveg (f_V) med breddeutvidelse, kurvatur og stigningsgrad som ivaretar sambruk for alle trafikkgrupper. • Regulere for begrenset parkeringsdekning iht. KPA på 0,8 pr. 100 m2 bolig. • Regulere for generøs sykkelparkering både innendørs og utendørs. 2. Tatt til følge. Prosjektet er nærmest halvert i omfang etter offentlig ettersyn. Ettersom plankartet har en ny utforming, og gult formål er betydelig redusert, er det ikke hensiktsmessig å direkte sammenlikne % BRA. Regulering av grønnstruktur og annen teknisk infrastruktur har endret utforming av plankart. Bebygget BRA ved offentlig ettersyn var ca. 11 500 m2, mens gjeldende planforslag legger opp til ca. 6700 m2 BRA. 3. Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og trukket tilbake fra kollen. Bebyggelsen er endret fra punkthus til kompakt rekkehusbebyggelse og to leilighetsbygg i nedre felt og ett i øvre felt. Store deler av grøntarealet på kollen i øvre felt og ned mot nedre felt videreføres som grøntformål. Naturmangfoldverdier er gjort rede for og oppdatert etter siste kunnskap (naturmangfold-vurdering 2024). 4. Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og trukket tilbake fra kollen, slik at området ivaretas som grøntområde og fortsatt fremstår som en grønn/vegetert kobling mot friluftsområdet Nordåsvannet. 5. Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og utstrekning. Se pkt. 2.-4.

11	Rådet for byforming og arkitektur	RBA vedtak 29.08.2018 sak 47/18: 1. Planforslaget oppfyller ikke kommunes mål om «fortetting med kvalitet», da det ligger utenfor fortetingsområder, langt fra kollektivknutepunkt, og vil øke mengden av biltrafikk. 2. Hensynet til Nordåsvannet og området rundt taler for at kollen primært ikke bør bebygges pga. fjernvirkning, hensyn til strøkskarakter og kollen som et naturlig landemerke i området. 3. Området regulert til bolig bør reduseres i omfang, og formålsgrensen trekkes lenger opp mot kollen. Byggegrense for bolig mot kollen bør rettes ut slik at den omkranser og verner hele den øvre delen av kollen. 4. Blokkbebyggelse er uaktuell typologi pga. volum og fjernvirkning. Det bør heller velges enebolig eller rekkehus i deler av det østre hjørnet av området. 5. For byggetrinn A støttes innstillingen om at felt 2 nedjusteres, og bebyggelsen reduseres fra 3 til 2 blokker, og videre senkes fra 4-5 etasjer til 3-etasje.	1. Tatt delvis til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og utnytting. Parkeringskrav er holdt lavt i tråd med KPA 2018 og det er tilrettelagt for gode kvaliteter for sykkel. Det er bussholdeplass innenfor planområdet med relativt hyppige avganger ca. hvert 15. minutt gjennom dagen og litt over 30 minutt reisetid til Bergen sentrum. Kollektivdekningen vurderes derfor som tilfredsstillende til tross for større avstand til bybane og kollektivknutepunkt. Bestemmelser er oppdatert for å sikre kvalitet i materialitet og uteoppholdsareal. 2. Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og trukket tilbake fra kollen slik at området ut mot Nordåsvannet ivaretas som grønt. Bebyggelsen skal ha saltak og trappes med terrenget, noe som bygger opp under strøkskarakteren og demper nær- og fjernvirkning 3. Tatt til følge. Se pkt. 2 over. 4. Tatt (delvis) til følge. Planforslaget regulerer i hovedsak konsentrert småhusbebyggelse i form av rekkehus, i tillegg foreslås ett leilighetsbygg i øvre felt og to i nedre felt, trappet ned iht. de naturlige terrengnivåene. Bebyggelsen har saltak og er plassert for å ta opp terrenget på en god måte. Sammen med material og fargevalg legges det opp til at typologien blir mer stedstilpasset enn tidligere forslag. 5. Tatt til følge. Bebyggelsen er i sin helhet redusert i omfang og utnytting. Revidert planforslag viser en redusert bebyggelse med variasjon i typologi med ett leilighetsbygg i felt 1 og ett i felt 2, og resten rekkehus. Leilighetsbygg er på 3-4 etasjer, tilpasset terrenget.
12	VA etaten 11.12.18	1. Vann- og avløpsetaten viser til tidligere uttalelse til VA-rammeplan av 01.02.18 (snr. 201737092 – se vedlegg). Denne uttalelsen opprettholdes, og vi har ingen ytterligere merknader.	1. Tatt til følge.
13	Byantikvaren 20.08.18	1. Ber om at punkthusene/blokkene brytes ytterligere opp, blir en etasje lavere, og gis flere nivå- og høydeforskjeller. Dette er nødvendig for å tilpasse prosjektet til skala, typologi og landskapskarakter i området. Foreslår kombinasjon med rekkehus.	1. Tatt til følge. Utnyttelsesgrad, byggehøyder og takform er redusert etter høring for å bedre tilpasse seg omkringliggende omgivelser. Det er sikret i variasjon i typologi som sikrer strøkskarakteren.

		- Det bør stilles krav til god materialbruk (naturlige materialer) på alle fasader, inkl. tak. Bør stilles krav i bestemmelsene om at naturlige materialer skal brukes. Platekledning frarådes. Det bør også stilles krav til fargebruk. - Historiske strukturer i området, slik som steingarder og stabbesteiner bør markeres i plankartet og sikres bevart i bestemmelsene.	2.Tatt til følge. Bestemmelser er revidert. 3. Tas ikke til følge. Nyere tids kulturminner (stabbesteiner) blir fjernet som følge av tiltaket, dette pga oppgradering av vei.
14	Helsevernheten Bergen kommune 17.08.18	Er av den oppfatning at de tema som omfattes av vårt regelverk allerede er godt ivaretatt, og vi har derfor ikke ytterligere innspill til planforslaget.	Tatt til orientering
15	Fagetatens merknader i fagnotat datert 31.05.2018	- Slutter seg til hovedgrepet i planforslaget, men det er problemstillinger knyttet til utnyttelse, fjernvirkning, trafikk og uteoppholdsareal. Påpeker at planområdet ligger på og i tilknytning til en eksponert grønn kulle og at bebyggelse fremstår som for høyt og for omfattende. Bebyggelsen må tilpasses landskapet og i større grad følge terrengformasjonene. Følgende forutsetninger legges til grunn - Felt A reduseres fra 3 til 2 blokker, og byggehøyden begrenses til 3-4 etasjer. - Felt B skal ha rekkehuspreg, og bebyggelsen reduseres fra 3-4 til 2 etasjer. En tredje etasje kan etableres der terreng og siktforhold tillater det. - Det må settes krav til materialbruk og fargesetting i planbestemmelsene. - Intensjonene om varierte boligstørrelser må sikres. - Dersom planlagt bebyggelse skal ha flate tak, bør disse være sedumtak som sikres i planbestemmelsene. - Anbefales at formålet BBB deles opp i to felt, et for blokkbebyggelse og ett for konsentrert småhusbebyggelse.	- Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang, høyder, og utnytting. - Tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i tråd med innspill. - Tatt delvis til følge. Bebyggelsen er redusert i tråd med innspill. Feltet er preget av rekkehus med 2-3 etasjer. Det foreslås også et leilighetsbygg i midten av feltet, hvor det tillates 4 boligetasjer. - Tatt til følge. Jf., bestemmelser punkt 2.11, 3.1.1.b, 3.1.1.c. - Tatt delvis til følge. Formålsfelt er med på å sikre boligtypologier. - Det legger ikke lenger opp til flate tak, ny bebyggelse skal ha saltak, dette er sikret i bestemmelsene punk 3.1.1.d. - Tas til følge. Tidligere BBB er delt opp i to mindre felt. Et nedre felt, BB, og et øvre felt, BK.

		8. Omfanget på byggeområdene må reduseres, og resterende areal reguleres til formål grønnstruktur. 9. Parkeringskjellere skal ikke være synlige over terreng. 10. Det må i forbindelse med atkomst til felt A redegjøres for hvordan parkeringskjeller skal opparbeides, og hvordan adkomst til garasjeanlegget hensyntar de myke trafikantene både i planområdet og på fortauet. 11. Det må gjøres vurderinger av Steinsvikskaret med tanke på trafiksikker tilkomst til felt B, universell utforming, sikker skoleveg, og etablering av fortau. Avventer merknad fra SVV. 12. Uteoppholdsarealene i felt A må bearbeides. Kvalitetskrav i KPA 2010 må innarbeides i planbestemmelsene. Det anbefales at lekeområdene reguleres til formål lekeplass i stedet for hensynssone. 13. Innglassede balkonger tillates ikke som avbøtende tiltak iht. KPA2010. 14. Etablering av akebakke og klatrevegg bør sikres i planbestemmelsene. 15. Der det er behov for støyskjerm, skal utforming av disse forankres juridisk med tanke på sikring og estetisk utforming, samt illustreres og beskrives i planmaterialet.	8. Tatt til følge. Byggeområdene er redusert, og bebyggelse i øvre felt er trukket tilbake fra kollen og er mer kompakt. 9. Tatt delvis til følge. Parkeringskjeller er i hovedsak lagt under terreng/bebyggelse. 10. Siden offentlig ettersyn i 2018, er planforslaget betydelig endret. Adkomst til nedre felt (felt BB) er flyttet helt nord i feltet, slik at resten av feltet er bilfritt. Bilene kjører over fortau med nedsenket kantstein, og inn på gatetun før en kjører inn i p-kjeller. P-kjeller er intrigert i bebyggelsen og terrenget slik at bilene ikke blir en del av uteområdene i feltet. Det legger opp til flere stier/ tilkomster til feltet for myke trafikanter som ikke går gjennom gatetunet. Viser til planbeskrivelsen. 11. Tatt til følge. Det er i notat til SVV, samt i planbeskrivelsen, gjort rede for skolevei og trafiksikker tilkomst til BK. Etter offentlig ettersyn er det gjort flere endringer i plangrep som virker inn på trafiksikkerheten for Steinsvikskaret. For det første vil veien etter stengning være en blindvei etter Steinsvikskaret 10, denne forbindelsen vil være ca. 250 m lang. Veien vil gi adkomst til 3 eksisterende eneboliger og 16 nye boenheter (i BK). Vanligvis gjør man en vurdering for behovet for fortau ved 50 boenheter eller mer. Her reguleres tilkomst for maksimalt 19 boenheter. Etter forslagstillers oppfatning skaper trafikkmengden og gode snarveier en situasjon der det ikke er behov for å separere gang- og sykkeltrafikken fra bilveien i Steinsvikskaret, men at en heller får til sambruk av boligveien hvor kjøringen foregår på myke trafikanter sine premisser. 12. Tatt til følge. Uteareal er i tråd med kvalitetskrav og plankart og bestemmelser er oppdatert for å sikre uteareal med kvalitet 13. Gjennom bestemmelsene tillates det for innglassede balkonger, men kan ikke regnes som MUA. 14. Det legger ikke lenger opp til akebakke og klatrevegg i planforslaget. 15. Tatt til følge. Revidert planforslag legger opp til langt færre støyskjermer enn tidligere. Det er nå lagt opp til en støyskjerm i nedre felt, BB, mellom f_UT1 og f_GT. Støyskjerm er illustrert i illustrasjonsmateriale og høyde er sikret i bestemmelser.
--	--	---	--

Merknadskart

