

Merknadsskjema – Planoppstart

Plannavn	Laksevåg, Gnr. 124, Bnr. 52, Haakonsvernveien
Arealplan-ID	71360000
Saksnummer	2023/11866
Utarbeidet av	Iselin Heggheim / Anne Lise Sæterdal
Sist revidert	10.06.2024

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<u>Private merknader:</u>		
1	Tonje Dahle Sæls vei 14 30.08.2023 Dokumentnr. 01	1. <u>Høyde på bygget</u> Oppgitt høyde på 5-6 etasjer vil oppleves som svært inngripende for mange av de nærliggende boligene. Mange mister utsikt til sjøen og noen sannsynligvis også til fjellet. Dette vil forringe verdien på boligene vesentlig. Det vil også være stor fare for betydelig innsyn i disse boligene. Et innspill under informasjonsmøte 22.08.2023 var om innsyn kunne hensyntas gjennom plassering av vinduer og altaner, men forslagsstiller/konsulent kunne ikke garantere for dette. Et bygg med 5-6 etasjer vil ikke harmonere med omgivelsene som består av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. Det bes om at antall etasjer/høyde tas opp til ny vurdering og legges på nivå med lavblokker på 3-4 etasjer som er bygget i lignende områder. 2. <u>Parkering</u> Planlagt antall parkeringsplasser er ikke på langt nær nok ut fra antallet leiligheter, og hensyntar heller ikke at det planlegges Rema 1000-butikk, apotek og annen næringsvirksomhet på tomten og det parkeringsbehovet dette genererer. Det fryktes at det vil medføre mye parkering i Mathopsveien og i Sæls vei for gjester av beboerne og butikkunder, særlig da det legges opp til en sti fra Mathopsveien gjennom den nye bebyggelsen. Dette legger press på plassene til de som allerede bor i området, øker fare for farlige trafikksituasjoner og kan hindre fremkommelighet for utrykningskjøretøy. 3. <u>Lukt fra sjøen</u> Inntrykket fra informasjonsmøtet er at det ikke er hensyntatt at det er en spesiell og sterk lukt fra sjøen utenfor tomten store deler av året. Det er en kraftig lukt (lukten av råttent egg) som gjør det utfordrende å oppholde seg nært vannet. Det forstås som at det ikke foreligger planer for å få renset opp i dette eller andre tiltak for å bedre disse forholdene. Det stilles spørsmålsteget ved at dette ikke er hensyntatt da det burde kunne forventes at nye beboere kan åpne vinduene sine på sommerstid. Dersom forholdene ikke utbedres, vil det	1. <u>Høyde på bygget</u> Delvis tatt til følge. Vi har jobbet mot å oppnå minst mulig negativ effekt på utsikt og innsyn for eksisterende bebyggelse gjennom å plassere lavere bebyggelse mot sør, der ny bebyggelse møter eksisterende. Ny bebyggelse vil ikke medføre forringelse av solforhold på den aktuelle eiendommen. Det legges opp til rekkehusbebyggelse mot sør, tilpasset områdets strøkskarakter. I tillegg brytes bygningsstrukturen opp og vi får en blanding av rekkehus og blokker, samt en variasjon i byggehøyder. 2. <u>Parkering</u> Ikke tatt til følge. Vi forholder oss til kravene Bergen kommunes stiller til antall parkeringsplasser. Forslaget som ble skissert i planinitiativer la opp til en parkeringsdekning som tilfredsstiller kravene i KPA2018. Kommunens tilbakemelding var at det bør legges opp til en lavere parkeringsdekning enn KPA sine krav på grunn av områdets lokalisering ift. bydelssenter og kollektivterminal. Det er derfor lagt opp til 2 plasser for bildelebil. Dette reduserer antallet privatdisponerte parkeringsplasser, men gir tilgang til bil for flere. Denne løsningen er i tråd med kravene i KPA, som tillater at antall parkeringsplasser kan reduseres ved tinglysning av plasser til bildelebil. Det vil bli tinglyst rett til to bildebiler. 3. <u>Lukt fra sjøen</u> Ikke tatt til følge. Bjørndalspollen har lite gjennomstrømning og det er sannsynlig at dette kan være årsaken til lukten. Dette er ikke noe vi kan gjøre noe med i planforslaget.

		trolig medføre stort gjennomtrekk av beboere i leilighetene. Vil dette problemet bli opplyst om i et fremtidig prospekt? 4. <u>Kapasitet på nærscole og annen infrastruktur</u> Planlagt utbygging gir et betydelig antall boenheter, og det er naturlig å anta at det vil være et visst antall barn i skolealder som flytter inn. Kapasiteten til nærskolen Vadmyra skole er ikke god nok. Alle elever har rett på plass på sin nærscole og planlagt utbygging vil øke presset ytterligere. Det ønskes at dette hensyntas, ved at man ser på hvordan kapasiteten kan utvides på en forsvarlig måte som ikke øker presset på skolen og skaper ytterligere dårlige levekår for barna i bydelen. 5. <u>Trafikkavvikling</u> Det stilles spørsmål til hvordan trafikkavviklingen er tenkt i alle de årene det drives anleggsvirksomhet på tomten og i ettertid. Haakonsvernveien er allerede svært trafikkert, og køene står fra Vestkanten Storsenter til Haakonsvern og tilbake i rushtidene. Flere avkjørsler som er planlagt vil kunne gi mer press. 6. <u>Annet</u> På informasjonsmøte ble det fortalt at møtedeltakerne skulle få oversendt presentasjonen fra møtet på e-post. Dette er fortsatt ikke gjort, og vi anbefaler utvidelse av frist for å sende inn merknad til prosjektet, grunnet manglende mulighet til å sette seg inn i informasjonen som ble gitt. Deltakere på møtet har ikke fått muligheten til å gi denne informasjonen videre til andre i området som ikke hadde anledning til selv å delta.	4. <u>Kapasitet på nærscole og annen infrastruktur</u> Tatt til følge. Bergen kommune stiller krav om at skolekapasitet og barnehagedekning skal vurderes i alle plansaker. I oppstartsmøte var kommunens tilbakemelding at Laksevåg bydel har tilfredsstillende skolekapasitet, der både Vadmyra skole (barneskole) og Sandgotna skole (ungdomsskole) har kapasitet i gjeldende prognose frem mot 2030. 5. <u>Trafikkavvikling</u> Tatt til orientering. Fremtidig trafikkavvikling er vurdert i en trafikk- og mobilitetsanalyse. Planforslaget legger opp til en reduksjon i antall avkjørsler fra Haakonsvernveien, og planen regulerer utbedring av eksisterende kryss mellom Haakonsvernveien og Mathopsveien, som kan forbedre trafikkavviklingen ift. dagens situasjon. Det vil utarbeides planer for anleggsfasen som ivaretar slike hensyn. 6. <u>Annet</u> Informasjon ble oversendt til deltakerne 30.08.2023.
2	Anita Færøy Klivnoy Sæls vei 20H, Bjørnheim velforening 30.08.2023 Dokumentnr. 02	1. Haakonsvernveien er trafikkert med beboere fra Mathopen, Bjørøy, Hilleren, Alvøen og ansatte på Haakonsvern (ca. 3500). Beboere fra hele Hetlevikåsen/Sæls vei har vansker i dag med å komme ut på Haakonsvernveien på en trygg måte store deler av dagen. Skal bilister fra nye leiligheter og kunder fra butikk legges til, bør det lages en rundkjøring i krysset.	Delvis tatt til følge. 1. Planforslaget legger opp til en reduksjon i antall avkjørsler fra Haakonsvernveien, og planen regulerer utbedring av eksisterende kryss mellom Haakonsvernveien og Mathopsveien, som kan forbedre trafikkavviklingen ift. dagens situasjon. Planlagt bebyggelse vil få adkomst fra Haakonsvernveien sør for krysset mellom Mathopsveien og Haakonsvernveien. Trafikkanalysen viser at planlagt tiltak ikke vil medføre en trafikkøkning i dette krysset. Analysen viser også at etablering av en rundkjøring ikke vil utgjøre forbedringer ift. dagens situasjon. Dette ble også diskutert i møte med fylkeskommunen som er vegeier, som kunne bekrefte at rundkjøring ikke var en ønsket løsning for dette krysset.
3	Frederik Abildsnes Sæls vei 12 31.08.2023 Dokumentnr. 03	1. <u>Bygningsstruktur</u> En svær høyblokk på 5, 6 eller flere etasjer vil bryte med hele den eksisterende bebyggelsen, som har en strøkskarakter av hovedsakelig variert småhusbebyggelse, villabebyggelse og frittliggende bebyggelse. En ny bebyggelse på 5-6 etasjer vil også påvirke nærliggende beboere som har hoveddel av hage, samt altaner ned mot planlagt byggeområde. Dette vil medføre mye innsyn på hans eiendom, og det meste av utsikten vil trolig forsvinne. Dette vil kunne forringe livskvaliteten kraftig, trolig også for flere	1. <u>Bygningsstruktur</u> Delvis tatt til følge. Vi har jobbet mot å oppnå minst mulig negativ effekt på utsikt og innsyn for eksisterende bebyggelse gjennom å plassere lavere bebyggelse mot sør, der ny bebyggelse møter eksisterende. Ny bebyggelse vil ikke medføre forringelse av solforhold på den aktuelle eiendommen.

		av de nærmeste beboerne. Det foreslås at det etterstrebes å beholde mest mulig at samme struktur som i dag, med maksimalt 3-4 etasjers høyde på bygningene. 2. Parkering Det er opplyst at det planlegges 38 beoerparkeringer og 118 sykkelparkeringer, og at bildeling vurderes som alternativ for parkeringsplasser. Dette punktet må vurderes realistisk og nøye, med konsekvensvurdering for hvordan eventuelle parkeringsmangler vil påvirke nærområdet. Det er risiko for at gatene i nærområdet vil benyttes som parkeringsplasser dersom det ikke er tilstrekkelig plass på eiendommen. Veiene og gatene er i dag allerede relativt smale da det går buss og andre store kjøretøy, som så vidt har passeringmulighet ved møte. Dersom biler skal parkere i tillegg, vil det etter Abildsnes vurdering gå ut over sikkerheten, særlig for fotgjengere som går tett i veien ved f.eks. Mathopveien. I tillegg vil det føre med seg en rekke ulemper som f.eks. brøyting om vinteren, økt risiko for sammenstøt, generell forringing av området.	Det legges opp til rekkehusbebyggelse mot sør, tilpasset områdets strøkskarakter. I tillegg brytes bygningsstrukturen opp og vi får en blanding av rekkehus og blokker, samt en variasjon i byggehøyder. 2. Parkering Vi forholder oss til kravene Bergen kommunes stiller til antall parkeringsplasser. Forslaget som ble skissert i planinitiativer la opp til en parkeringsdekning som tilfredsstiller kravene i KPA2018. Kommunens tilbakemelding var at det bør legges opp til en lavere parkeringsdekning enn KPA sine krav på grunn av områdets lokalisering ift. bydelssenter og kollektivterminal. Det er derfor lagt opp til 2 plasser for bildelebil. Dette reduserer antallet privatdisponerte parkeringsplasser, men gir tilgang til bil for flere. Denne løsningen er i tråd med kravene i KPA, som tillater at antall parkeringsplasser kan reduseres ved tinglysning av plasser til bildelebil. Det vil bli tinglyst rett til to bildelebler.
4	Sam Al-Arabi og Nargis Islam Sæls vei 6 01.09.2023 Dokumentnr. 04.	Merknaden er skrevet på engelsk, men oversatt her. 1. Al-Arabi og Islam uttrykker bekymring over skissert prosjekts høyde (5 etasjer) og antall leiligheter (tetthet). Dette vil definitivt påvirke deres eiendom og daglige liv. 2. Prosjektet vil øke/påvirke: • Miljøforurensing (CO₂ og andre giftige gasser i luft og lokale vannforekomster vil bli forurenset pga. menneskeskapte aktiviteter). • Støyforurensing (både fra mennesker og kjøretøy). • Trafikk og mobilitet • Vannlogging (dreneringsproblemer) og flom • Flere forhold som vil synliggjøres etter at arbeidet med eiendommen har startet opp. 3. Prosjektet vil redusere: • Utsikt over fjorden fra deres bolig.	Delvis tatt til følge. 1. Bygningsstrukturen er brutt opp og det legges opp til en blanding av rekkehus og boligblokker, med en variasjon i byggehøyder som avtrappes mot eksisterende bebyggelse i sør. Her er også antall etasjer redusert til 3-4 etasjer. 2. • Det er utarbeidet klimagassregnskap og naturmangfoldsrapport der virkningene av planforslaget vurderes. Det vises også til redegjørelser i planforslaget. • Det vises til støyfaglig vurdering som følger planforslaget. Støyforhold i nye boliger og uteoppholdsarealer vil bli tilfredsstillende og planforslaget legger ikke opp til støyende aktivitet som skal ha innvirkning på Sæls vei 6 eller andre eiendommer. • Trafikk og mobilitet har vært et viktig tema gjennom planprosessen og det er utarbeidet trafikk- og mobilitetsplan for området som er fulgt opp gjennom utbedring av kryssløsning, fortau, gangforbindelser mv. • Det er utarbeidet VA-rammeplan for planområdet, som bl.a. omhandler håndtering av overvann og flom. Det er også gjort tiltak som gjør at planområdet vil kunne håndtere større mengder overvann enn i dag. Det planlegges etablering av et nytt bekkeløp, grønne tak mv. • Det er alltid forhold som dukker opp underveis i planprosessen og som vurderes og behandles fortløpende. 3. • Det vises til vedlagte illustrasjoner og snittegninger. Sæls vei 6 ligger på en høyde bak planområdet og vil fortsatt beholde noe utsikt til fjorden.

		- Markedsverdien av deres bolig. - Naturmangfold/lokal fauna, pga. menneskeskapte aktiviteter - Daglig livskvalitet som følge av tap av naturlig, estetisk utsikt, lysrefleksjon fra ulike overflater, luftsirkulasjon, ro og åpen plass etc. - Flere forhold som vil synliggjøres etter at arbeidet med eiendommen er ferdigstilt. De ber med dette om at forslagsstiller ikke går videre med dette prosjektet slik det er planlagt, og heller lar det være slik det er nå. Dersom planarbeidet likevel skulle fortette, ber de om at planen revideres på en slik måte at alle kommende konsekvenser minimeres og at det holdes møter med de berørte naboene/huseierne i området. De er sterkt negative til slik den nåværende form på prosjektet fremgår med tanke på de kommende konsekvensene. Al-Arabi og Islam er videre åpne for å dele sine meninger gjennom dialog/forhandlinger, dersom det arrangeres flere møter i fremtiden.	- Etter vår vurdering vil ikke planforslaget bidra til en forringelse av boligens verdi, snarere tvert imot, gitt økte kvaliteter, bedre gang- og sykkelforbindelser, dagligvare og apotek mv. - Planområdet er i dag bebygget og asfaltert og beslaglegger ikke nye naturområder. Det vises ellers til vedlagte naturmangfoldsvurderingen og til redegjørelse i planbeskrivelsen. - Planforslaget legger opp til økte kvaliteter og en estetisk oppgradering av området. - Det vises til kommentar til pkt. 2.
5	Rod Villegas Sæls svei 10 01.09.2023 Dokumentnr. 05	- Foreslått bebyggelse på 6 etasjer vil medføre at Villegas mister hele utsikten ned til vannet og mot dyreklinikken. Han var i utgangspunktet ikke negativ til forslaget før han fikk vite at det var planlagt 6 fremfor 4 etasjer, da dette i tillegg til å fjerne hans utsikt også vil medføre direkte innsyn til hans bolig. Han foreslår at forslaget holder seg til 4 etasjer. - Villegas foreslår også at det bygges en lydmur langs betongmuren som grenser mot deres eiendom. - Han nevner også kloakkluken som kan kjennes fra Bjørndalspollen og stiller spørsmål om dette er tatt hensyn til	Tatt til følge. Bygningsstrukturen er brutt opp og det legges opp til en blanding av rekkehus og boligblokker, med en variasjon i byggehøyder som avtrappes mot eksisterende bebyggelse i sør. Her er også antall etasjer redusert til 3-4 etasjer. Delvis tatt til følge. Det er gjennomført en støyfaglig utredning og gjennomføres tiltak i tråd med anbefalingene i denne rapporten. Det er blant annet åpnet for plassering av støyskjerm langs deler av Mathopsveien. Ikke tatt til følge. Bjørndalspollen har lite gjennomstrømning og det er sannsynlig at dette kan være årsaken til lukten. Dette er ikke noe vi kan gjøre noe med i planforslaget.
6	Stian Hindenes Mathopsveien 47 01.09.2023 Dokumentnr. 06	Hindenes synes utkastet som foreligger tar svært lite hensyn til eksisterende strøkskarakter da dette er et strøk med primært eneboliger og rekkehus, hvor utearealer, parkering og tilkomst reflekterer strøkets karakter. Etablering av en fem etasjers blokk midt blant boligene bryter voldsomt med strøkets utseende. Hindenes mener at selv den eksisterende garasjen har flere karaktertrekk som beholder strøkets uttrykk, selv om garasjen og området i seg selv ikke er særlig estetisk pent slik eiendommen forvaltes på nåværende tidspunkt.	Tatt til følge. Bygningsstrukturen er brutt opp og det legges opp til en blanding av rekkehus og boligblokker, med en variasjon i byggehøyder som avtrappes mot eksisterende bebyggelse i sør. Her er også antall etasjer redusert til 3-4 etasjer.

		2. Loddefjord har utfordringer knyttet til nærskole, hvor det allerede er mangel på klasserom på Vadmyra skole. Det er meget beklagelig dersom disse utfordringene ikke blir løst før det blir ytterligere trykk på skolen. Laksevåg bydel er også en del av en områdesatsing, hvor frafallet i videregående skole er påfallende. I en reguleringsplan er det viktig at lokale forhold er planlagt helhetlig. 3. I oversendt utkast later det til å være svært begrenset med parkering. Det er svært beklagelig hvis Mathopsveien blir «gjesteparkering» for ev. beboere. Dette utgjør risiko for fremkommelighet for utrykningskjøretøy i Hetlevikåsen. Mathopsveien er meget trafikkert, og parkerte biler langs gaten til annet enn av- og påstigning vil medføre en unødvendig belastning for øvrige beboere i hele Hetlevikåsen, samt kollektivtransport. 4. Det er ikke «spikret i sten» hvor høy planlagt bebyggelse blir, men høyden er klart en faktor, da det også gjenspeiler hvor mange beboere og familier som blir sentrert på dette området. Det er ikke til å stikke under en stol at det meste av lekeplasser og fasiliteter knyttet til idrett og andre aktiviteter er i Vadmyra, Hetlevikåsen, og i området rundt vestkanten. Det blir en økt belastning på området rundt Mathopsveien og Sæls vei sine private anlegg. 5. Hindenes spør om hvorfor presentasjonen fra informasjonsmøtet 22.08.2023 ikke ble oversendt som formidlet i dette møtet.	2. Tatt til følge. Bergen kommune stiller krav om at skolekapasitet og barnehagedekning skal vurderes i alle plansaker. I oppstartsmøte var kommunens tilbakemelding at Laksevåg bydel har tilfredsstillende skolekapasitet, der både Vadmyra skole (barneskole) og Sandgotna skole (ungdomsskole) har kapasitet i gjeldende prognose frem mot 2030. 3. Tas til orientering. Vi forholder oss til kravene Bergen kommunes stiller til antall parkeringsplasser. Forslaget som ble skissert i planinitiativer la opp til en parkeringsdekning som tilfredsstillende kravene i KPA2018. Kommunens tilbakemelding var at det bør legges opp til en lavere parkeringsdekning enn KPA sine krav på grunn av områdets lokalisering ift. bydelssenter og kollektivterminal. Det er derfor lagt opp til 2 plasser for bildelebil. Dette reduserer antallet privatdisponerte parkeringsplasser, men gir tilgang til bil for flere. Denne løsningen er i tråd med kravene i KPA, som tillater at antall parkeringsplasser kan reduseres ved tinglysning av plasser til bildelebil. Det vil bli tinglyst rett til to bildelebiler. 4. Planforslaget legger til rette for lekeplasser for beboerne i felles uteoppholdsareal, og utbedrer gang- og sykkelforbindelser som vil gi bedre fremkommelighet for de myke trafikantene frem til bl.a. området rundt Vestkanten. 5. Presentasjon fra møtet ble oversendt 30.08.2023.
	Høringsinstanser:		
1	Bergen brannvesen, 29.06.2023 Dokumentnr. 07	1. Bergen brannvesen (BB) uttaler seg om forhold som kan ha innvirkning på rednings- og slukkeinnsatsen. 2. BB forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slukkevannskapasitet. Tilkomst for brannvesenet må ikke forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet. Eventuelle veier og oppstillingsplasser over betongdekke eller parkeringsgarasje må merkes tydelig for maks belastning. Eventuelle oppstillingsplasser for brannvesenets høyderedskap må merkes/skiltes tydelig. Dersom det planlegges for tekniske installasjoner på taket (solceller eller lign.) må det hensyntas i prosjektering slik at en effektiv slukkeinnsats kan utføres.	Merknaden tas til følge. 1. Tas til orientering. 2. Planforslaget legger til rette for tilfredsstillende tilkomst og slukkevannskapasitet. Det vises til illustrasjonsplan for plassering av oppstillingsplasser for brannbil og til VA-rammeplan for informasjon om slukkevann m.m. Det planlegges ikke for solcelleanlegg, men det kan bli aktuelt i en senere fase, og da vil brannsikkerhet måtte hensyntas i prosjekteringsarbeidet. 3. Tas til orientering.

		3. BB viser til sin veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper» for oversikt over tekniske spesifikasjoner vedrørende tilrettelegging.	
2	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 29.06.2023 Dokumentnr. 08	1. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) påpeker at det er Statsforvalteren (SF) som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB vil gi faglige innspill til SF dersom det er nødvendig. Dersom det likevel er behov for direkte involvering av DSB, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg bes det også om at høringen sendes til DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykeforskriften. 2. DSB viser til sine veiledere om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.	Merknaden tas til følge. 1. Planlagt utbygging omfatter ikke anlegg som er eller kan bli storulykkeanlegg. Det vurderes ikke som nødvendig å sende høring på nytt for uttale fra DSB. Hensynet til samfunnssikkerhet følges opp av SF. 2. Tas til orientering.
3	Avinor, 10.07.2023 Dokumentnr. 09	1. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn Planområdet ligger innenfor den koniske flaten som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for dagens rullebane på Bergen lufthavn. Avinor opplyser at terrenghøyden innenfor planområdet som ligger på ca. kote 5 – 17 moh. ikke vil komme i konflikt med den koniske flaten for Bergen lufthavn. Videre vil heller ikke planlagt bebyggelse komme i konflikt med hinderflater i restriksjonsplanen for fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende masterplan for Bergen lufthavn. Det vises til luftfartstilsynet sitt regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder ved oppstilling og bruk av kraner innenfor planområdet. 2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg Planområdet er vurdert med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. Det er vurdert at de planlagte tiltakene og bruk av byggekraner til oppføring av dem, ikke vil være berørt av BRA-krav. 3. Forebyggende tiltak mot «birdstrike» Av hensyn til flysikkerhet vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl, med mål om å redusere risiko for kollisjon mellom fly og fugl til et minimum. Faren for kollisjon er mest kritisk ved avganger. Avinor har vurdert at det planlagte tiltaket ikke vil endre risikoen for «birdstrike» ved Bergen lufthavn. 4. Flystøysoner Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn. Planområdet er heller ikke berørt av flystøysoner for 2040 der fremtidig østre rullebane er hensyntatt.	1.-4. Merknaden tas til orientering. Vurderingen viser at planlagt utbygging ikke kommer i konflikt med lufthavnens høyderestriksjoner, byggerestriksjoner eller flystøy.

4	LUKS, 28.07.2023 Dokumentnr. 10	1. LUKS viser til trafikk- og mobilitetsvurdering, og ser det som positivt at denne tar opp vesentlige sikkerhetsmomenter knyttet til varelevering, parkering og gangakser/oppholdsareal tidlig i planen. LUKS vil likevel påpeke viktigheten av å unngå rygging så fremt arealet ikke er helt fritt for myke trafikanter. Planlagt næringsvirksomhet (middels stor dagligvarebutikk) i området vil medføre mellom 100 og 150 tonn gods og varer pr. uke. 2. Sjøfarens arbeidsmiljø må ivaretas for adkomst til varemottak og varelevering. Dette er byggets og virksomhetens ansvar. 3. Varemottak og adkomst må dimensjoneres for den typen kjøretøy som bransjen benytter. Bransjestandard for varetransport (BVL), samt andre dokumenter for varetransport er tilgjengelig på LUKS sine hjemmesider. TEK17 sine krav for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede. 4. Boligene må sikres mot støy fra vareleveringen. 5. Det vises også til Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50 m for enkeltleveranser. For gjentakende leveranser er det satt en avstandsgrense på 20 m. Transportveien må være fri for snø og is. Løsninger for dette finnes i BVL.	1.-5. Tatt til følge. Utforming av varemottak og adkomst, samt vurderinger knyttet til forholdene som er nevnt er innarbeidet i planforslaget.
5	Byarkitekten, 07.08.2023 Dokumentnr. 11	1. Byarkitekten har begrenset kapasitet for tiden og kan dessverre ikke prioritere denne saken. Det vises til vedtatt Arkitektur- og byformingsstrategi for Bergen – Arkitektur+, som skal legges til grunn for videre arbeid. Argumentasjon for arkitektoniske valg i prosjektet skal ta utgangspunkt i de 8 prinsippene som legges frem av strategien. 2. Byarkitekten kan tilby rådgivningsmøter for tema knyttet til byforming og arkitektur, samt være med på underveismøter ved behov.	1. Tas til følge. Bergen kommunes Arkitektur- og byformingsstrategi har lagt til grunn for planarbeidet og temaene er redegjort for i planbeskrivelse. 2. Tas til orientering. Dersom Byarkitekten ser behov for møte etter å ha gjennomgått planforslaget er vi positive til å delta på et rådgivningsmøte.
6	Statens Vegvesen, 08.08.2023 Dokumentnr. 12	1. Statens Vegvesen (SVV) påpeker at planområdet grenser mot fylkesveiene Haakonvernveien og Mathopsveien, og at det er fylkeskommunen som har ansvaret for at alle trafikantgrupper skal kunne ta seg fram på en trygg, effektiv og miljøvennlig måte. 2. SVV er særlig opptatt av at de myke trafikantene blir prioritert og at de får gode og trygge forhold for å ta seg til skole, barnehage, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Planarbeidet bør ha fokus på å skille de myke trafikantene fra de som ferdes til og fra næringsområdet, da særlig med bil.	1. Det har vært dialog med fylkeskommunen og interessene knyttet til trafikksikkerhet og myke trafikanter vurderes nå som godt ivaretatt. Det reguleres ny kryssløsning for Haakonvernveien x Mathopsveien. 2. Det etableres fortau langs deler av Haakonvernveien og deler av Mathopsveien for å bedre forholdene for myke trafikanter. Sammenhengende tilbud for myke trafikanter er dermed prioritert i planarbeidet.

		3. Det kommer ikke fram av oppstartsvarselet hvor mange boenheter man ser for seg å etablere i planområdet eller hvor de er tenkt etablert. Dersom boenhetene er tenkt lagt i øvre del av bygningene bør mulighetene for tilkomst til disse via Mathopsveien vurderes. Når det gjelder biltrafikk til næringsområde bør denne kanaliseres ved en felles tilkomst fremfor to tilkomster som er på stedet i dag. 4. SVV viser til Vegloven, vegnormal N100 og sykkelhåndboken V122 som viktige dokument i videre planarbeid.	3. Det legges opp til 46 boenheter, fordelt på rekkehusbebyggelse i sør og leiligheter i de øverste etasjene i felt B/F (kombinert bolig/forretning). Boligene vil ha gangtilkomst fra Mathopsveien. Kjøreadkomst er samlet til en felles avkjørsel fra Haakonsvernveien, i søndre del av planområdet. 4. Tas til etterretning – dette har lagt til grunn for planarbeidet.
7	Statnett, 17.08.2023 Dokumentnr. 13	1. Ledning nord for planområdet Statnett eier og drifter 300 kV – Ledningen Fana-Litle Sotra som går nord for planområdet. Statnett gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til de anlegg som er nødvendig for Statnett å drifte. 2. Felles for elektriske anlegg – inntegning i plankart Fana-Litle Sotra er en 300 kV transmisjonsnettledning som er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av NVE, jf. energilovens § 3-1 første ledd. Slike anlegg er i all hovedsak unntatt fra pbl sine regler. Det kan for slike anlegg derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er at slike transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner skal tegnes inn under hensynssone H740 i plankartet (båndlegging etter Energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d/12-6). Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen: «Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.». Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbelte langs denne transmisjonsledningen er totalt 55 m, 27,5 m målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. 3. Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 m varslingsgrense Anleggsarbeid nært spenningssatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter det fra ytterste strømførende fase på ledningen. Statnett som ledningseier skal kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid innenfor varslingsgrensen. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre	1.-3. Merknaden tas til følge. 1. Informasjon tas til etterretning. 2. Felles for elektriske anlegg – inntegning i plankart Avstand fra transmisjonsnettledningens senter til varslet planområde er om lag 30 m, som tilsier at planforslaget heller ikke legger til rette for tiltak innenfor byggeforbudsbeltet. Det vurderes derfor ikke som nødvendig å legge inn hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelse. Ved ev. utvidelser av planområdet vil det tas en ny vurdering på om det utløser behov for en slik hensynssone. 3. Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 m varslingsgrense Vi vil følge de varslingsrutinene som gjelder for anleggsarbeid og ev. sprengningsarbeid eller gravearbeid som kan utgjøre en risiko.

		overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befaring og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak. Statnett viser til sin veiledning om arbeid nær høyspentanlegg og publikasjonen «Anleggsmaskiner og elektriske anlegg». De ber om at sistnevnte publikasjon følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for deres HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt. ROS-analysen må gjennomføres med hensyn til transmisjonsnett som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring. Statnett ber om å være høringspart i det videre arbeidet.	Problemstillingen er omtalt i ROS-analysen og planbeskrivelsen. Publikasjonen vil først være aktuell for neste fase da HMS-arbeid ikke inngår i planarbeid etter plan- og bygningsloven. Transmisjonsnett vil omtales som kritisk infrastruktur og vurderes i ROS-analyse. Planforslag sendes til Statnett når dette legges ut på høring.
8	Bergen Vann 22.08.2023 Dokumentnr. 14	1. <u>Opplysninger om offentlig vannforsyning og avløpssituasjon i området</u> Vannet i området leveres fra Espeland vannbehandlingsanlegg. Statisk trykkehøyde på offentlig vannledningsnett i området er normalt maks 105 moh. Avløpet i området føres til Drotningstvik kommunale avløpsrenseanlegg. Bergen Vann opplyser dimensjonering på kommunalt vann- og avløpsnett i området (listen er ikke komplett). 2. <u>VA-rammeplan</u> I henhold til bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel KPA 2018, §20, skal VA-rammeplaner inngå som del av reguleringsplanen. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-rammeplanen består av en beskrivelse med tilhørende plantegning. Bergen Vann opplyser hva som skal dokumenteres i VA-rammeplan, og ber om at VA-rammeplanen sendes direkte til Bergen Vann for uttalelse. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget til 1. gangs behandling. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene at VA-rammeplan følges i det videre planarbeidet. Dette vil sikre at utviklingen skjer i samsvar med overordnede hovedplaner. 3. <u>Merknader vedrørende varsel om oppstart av planarbeid</u> Bergen Vann gjør oppmerksom på at det ligger kommunalt VA-ledninger m/tilhørende anlegg over eiendommen. Ansvarlig prosjekterende må ta hensyn til disse. Dersom tiltaket kommer i konflikt med de eksisterende kommunale ledningene, må disse legges om på tiltakshavers bekostning. Tillatt minimumsavstand mellom offentlig ledningsanlegg og byggverk/fundamentering o.l. er 4 meter ved normal leggedybde (1,5 m). ved større leggedybde må avstanden økes. Det tillates heller ingen oppfylling i ledningstraseen. Kommunal vannledning skal utføres i minimum Ø150 mm duktilt støpejern.	1. <u>Opplysninger om offentlig vannforsyning og avløpssituasjon i området</u> Informasjon tas til etterretning. 2. <u>VA-rammeplan</u> VA-rammeplan følger reguleringsplanen, og er godkjent av Bergen Vann før planforslaget ble sendt til 1. gangs behandling. Det stilles krav i bestemmelsene om at VA-rammeplan skal følges i videre arbeid. 3. <u>Merknader vedrørende varsel om oppstart av planarbeid</u> Merknaden er videreformidlet til VA-konsulent, som har hensyntatt disse forholdene i VA-rammeplanen. Avstand fra ledning til bygg er ivarettatt i planarbeidet.

		Det må sikres tilstrekkelig kapasitet og vanntrykk til uttak av slokkevannsuttak og om nødvendig må det bygges trykkøkingsanlegg. Trykkøkingsanlegg skal overtas til kommunal drift og vedlikehold. Det må fremgå i VA-rammeplanen om det er behov for privat trykkøkning/reduksjon for den nye bebyggelsen. Dersom det skal etableres sprinkleranlegg må ansvarlig prosjekterende vurdere hvilket trykk og vannmengde som vil være nødvendig til dette behov. Installering av alle typer sprinkleranlegg skal avklares med Bergen Vann i anmodning om forhåndsuttalelse. Det tillates ikke å installere trykkøkingsanlegg direkte på ledningsnettet ved etablering av sprinkleranlegg jfr. VA norm i Bergen kommune. Dersom det ikke er kapasitet på det kommunale vannledningsnettet til å levere ønsket vannmengde til sprinkleranlegget må det eventuelt bygges eget basseng. Kostander ved et slikt basseng må dekkes av tiltakshaver. Overvannet skal håndteres iht. Kommunedelplan for overvann og Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune. Åpne blågrønne løsninger skal prioriteres. Ved etablering av fordryningsanlegg, etc. er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet i reguleringsplanen. Overvann tillates ikke ført til avløp-fellesledning. Avløpsvann som kan inneholde bensin, olje m.m. skal føres inn på nettet via oljeutskiller. Nybygg bolig i planområdet kan påregne å få tilknytningsrett til kommunalt VA-nett fra Bergen Vann. Dersom private ledninger skal benyttes, forutsettes det at ansvarlig prosjekterende foretar en faglig vurdering av disse, og at en finner både kvalitet og kapasitet tilfredsstillende for en eventuell økt belastning forårsaket av ny tilknytning. Før tilknytningsrett til kommunalt vann- og avløpsnett kan gis, må det dokumenteres at tiltakshaver har sikret seg nødvendige rettigheter / erklæringer for å legge ledninger over annen manns eiendom, og for tilknytning og felles drift og vedlikehold av private fellesledninger. Disse vedlegges anmodning om forhåndsuttalelse til Bergen Vann.	Slokkevannskapasitet og -uttak er sikret gjennom planforslaget. Det er behov for sprinkleranlegg, og dette skal være sikret i VA-rammeplanen. Kommunens retningslinjer er fulgt, jf. VA-rammeplanen. Dette er ikke aktuelt i denne sammenheng. Tas til orientering.
9	Statsforvalteren, 29.08.2023 Dokumentnr. 15	1. Statsforvalteren (SF) legger til grunn at planarbeidet utarbeides i samsvar med overordnet plan og at det ikke strider med nasjonale føringer for arealpolitikken. 2. SF minner om at alle planer skal inkludere vurdering av folkehelseperspektivet (pbl. § 3-1). Planleggingen skal være helsefremmende gjennom å fremme faktorer som styrker helse og livskvalitet, og som bidrar til å verne mot negative faktorer, jf. folkehelselova §4. Et sentralt element i folkehelsesatsingen er å sikre	1. Planforslaget samsvarer med overordnet plan og strider ikke mot nasjonale føringer for arealpolitikken. 2. Folkehelseperspektivet er vurdert i planarbeidet. Det tilrettelegges for gode gang- og sykkelforbindelser, sykkelparing, aktive felles uteområder, lekeplasser mv.

		barn og unge gode oppvekstforhold, jf. Regionalplan for folkehelse 2014-2025. 3. Veitrafikkstøy fra Haakonsvernveien vil være en utfordring mht. å sikre gode bokvaliteter inne og ute. SF minner også om at omfang på boliger må tilpasses at planområdet ligger utenfor hovedåre for kollektivtransport. 4. Konsekvensene planene har for endret arealbruk skal vurderes i forhold til naturmangfold, jf. naturmangfoldloven §§ 7 til 12. Vurderingen må komme tydelig frem i planarbeidet. 5. ROS-analysen skal vise risiko og sårbarhet som har virkning for om arealet er egnet til utbygging, og ev. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.	3. Støy har vært et sentralt tema i planarbeidet og det er utarbeidet en støyfaglig vurdering med anbefalte tiltak som er sikret gjennom planen. Kollektivdekning er vurdert som svært god iht. Transportøkonomisk Institutt sin indeks. Det har vært avholdt flere møter med Skyss og fylkeskommunen, og fremkommelighet for kollektivtransport utbedres. 4. Naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert. Se naturmangfoldsrapport og planbeskrivelse for detaljer. 5. Det er utarbeidet ROS-analyse for planforslaget som følger opp disse forholdene.
10	Helsevernheten, 29.08.2023 Dokumentnr. 16	1. Planområdet ligger i rød og gul støyzone, og i planforslaget er den nye bebyggelsen plassert slik at den vil skjerme uteoppholdsarealet mot støyen. Helsevernheten forutsetter at det også etableres støyskjerm som sikrer at alle boenheter får stille side, f.eks. som illustrert i den innledende støyvurderingen.	1. Støy har vært et sentralt tema i planarbeidet og det er utarbeidet en støyfaglig vurdering med anbefalte tiltak som er sikret gjennom planen.
11	BIR 30.08.2023 Dokumentnr. 17	1. BIR viser til referat for oppstartsmøte som tar opp flere premisser knyttet til avfallshåndtering. BIR anbefaler tidlig dialog, og at renovasjonsteknisk plan (RTP) basert på deres veileder sendes til uttale hos BIR før 1. gangs behandling. 2. Det vises til KPA2018 sine bestemmelser 20.2.1 og 20.2.2, samt bestemmelsens retningslinje om at «For boligområder og kombinasjonsbygg skal det utarbeides en RTP basert på gjeldende veileder. Kombinasjonsbygg skal betraktes som husholdning, og avfallsløsninger skal samordnes for bolig- og næringsformål. Det kan stilles krav om fellesløsninger for flere eiendommer og utbyggingsområder.». BIR anbefaler at avfallsløsning for kombinasjonsbygg samordnes for bolig- og næringsformål, i tråd med KPA. 3. BIR gir videre generelle innspill til renovasjonsløsning: • Krav i planbestemmelsene om fremtidsrettede nedgravde avfallsløsninger • Krav i planbestemmelsene om utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan (RTP) som skal være forelagt BIR for uttale før 1. gangs planbehandling • Rekkefølgekrav om ferdigstillelse av avfallsanlegget iht. til BIRs uttale til RTP før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest • Tilstrekkelig og egnet areal for alle avfallstypene må avsettes spesifikt på arealplankart og/eller i illustrasjonsplan • Tilstrekkelig areal for trafikkikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved henting av avfallet må sikres, jamfør BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV), jf. Statens vegvesen sin håndbok	1. RTP er utarbeidet og godkjent av BIR. 2. I forbindelse med andre reguleringsplansaker har BIR informert om at avfall fra butikk ikke kan regnes som husholdningsnært avfall, og det kan derfor ikke samkjøres med avfall fra boliger. Det legges opp til en egen avfallsløsning for næring. 3. Punktene er vurdert ved utarbeiding av RTP, som nå er godkjent. Løsningene i RTP er integrert i planforslaget.

		(N100) og bruksklasse 10 (32 tonn) jf. «Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vektorer og dimensjoner for offentlig veg» • Avfallsløsningen bør om mulig vurderes samlet for større områder/tilgrensede planområder	
12	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 01.09.2023 Dokumentnr. 18	NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov. NVE viser til sin kartbaserte veileder for reguleringsplan, som gir verktøy og innspill til hvordan deres fagtema skal ivaretas i reguleringsplan. Forslagsstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Det vises også til NVEs nettsider for arealplanlegging og digitale kartløsninger. Det er kommunen som må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha planen tilsendt ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.	Planområdet ligger under marin grense og det skal gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser før 2. gangsbehandling. Dersom det oppdages kvikkleire, vil NVE bli kontaktet ang. dette konkret. NVE vil også få planen på ordinær høring.
13	Bymiljøetaten (BME) 01.09.2023 Dokumentnr. 19	<u>Landskap og natur</u> 1. Blågrønn forbindelse – KPA sitt temakart for blågrønne forbindelser viser en blågrønn forbindelse som knytter sammen området ved Storavatnet med Kanadaskogen, og følger i stor grad eksisterende grønnstruktur. Forbindelsen har utviklingspotensial som både turtrasé og økologisk korridor. For å ivareta og styrke den blågrønne forbindelsen er det viktig at det i planprosessen fokuseres på å bevare og tilføre blågrønne elementer. Det anbefales at løvskogen i vest langs Mathopsveien, da særlig store løvtrær, bevares. Det bør planlegges for et klimatilpasset uteoppholdsareal, opparbeidet med fokus på å etablere naturvennlige kvaliteter. Slike arealer kan bidra til økt biologisk mangfold og et trivelig bomiljø med rom for lek og rekreasjon. De kan samtidig gi rom for åpen overvannshåndtering. 2. Fremmede, skadelige arter – Helt nord i planområdet er det registrert parkslirekne, en fremmedart med svært høy risiko for spredning. BME minner om at det må utvises aktsomhet og unngås handlinger som fører til videre spredning av arter på fremmedartslisten, jf. Forskrift om fremmede organismer, Kapittel V.	<u>Landskap og natur</u> 1. Tas til etterretning. Det er gjennomført kartlegging av naturmangfold på eiendommen. Dette skogpartiet er vurdert å ha noe verdi for naturmangfoldet, men det har vist seg vanskelig å ta vare på trær/vegetasjon i området ved utbedring av forholdene for myke trafikanter. F.eks. ved etablering av nytt fortau i utvidelse av eksisterende veg og tilrettelegging for trinnfri tilkomst til bygningene. Samtidig legger planforslaget til rette for flere grøntområder enn eksisterende situasjon, som kan erstatte/kompensere for tapet av dette lille skogområdet. Blant annet vil deler av elven som i dag ligger i rør bli åpnet opp og området rundt vil beplantes. 2. Det er lagt inn en bestemmelse om at det skal påses at tiltak ikke medfører utilsiktet spredning av fremmede arter. Fremmede arter, som utgjør en høy eller svært høy risiko for naturmangfoldet, skal behandles på en forsvarlig måte for å unngå videre spredning. Dette gjelder også masser som kan inneholde spredningsdyktige plantedeler.

		<u>Byrom</u> Illustrasjonsplaner for planområdet viser to viktige byrom i sør, samt forslag til nye gangforbindelser til Mathopsveien langs vestsiden av Haakonsvernveien. Det mangler gangforbindelse mot øst, og det bør skapes gode forbindelser mellom byrommene og gang- og sykkelveien langs Bjørndalspollen. Det må tilstrebes at byrom og gangforbindelser opparbeides med en offentlig, inviterende karakter. <u>Mobilitet og veg</u> Planforslaget berører i liten grad kommunal vei. BME ber om at sikkerhet for alle trafikanter vektlegges i planarbeidet. Det må legges vekt på trafikksikre gangakser til viktige målpunkt som skole, fritidstilbud og kollektiv o.l. Det er en gjennomgående gang- og sykkelvei på østsiden av Haakonsvernveien. For å komme fra planområdet til denne G/S-veien på en trafikksikker måte, må en i dag ta en lang omvei. BME anmoder om at det i det videre planarbeid sees på en effektiv og trygg forbindelse over veien. Sør for planområdet, langs vestsiden av Haakonsvernveien, går det en gangforbindelse med forbindelse på bro over fylkesveien til veiens østside. Forbindelsen er regulert som gang-/sykkelvei/fortau i reguleringsplan for Bjørndalspollen/Haakonsvern (planID: 15680000). Anlegget er ikke bygget iht. reguleringsplanen. På bakgrunn av at dette er en eldre plan, er BME i tvil om reguleringen tilfredsstiller dagens krav. Forbindelsen er viktig for myke trafikanter som skal ferdes sør for planområdet. Vi ber derfor om at planområdet utvides til å omfatte denne gangforbindelsen med bro til gang- og sykkelveien langs Bjørndalspollen. Traseen ligger på offentlig grunn, og eies i all hovedsak av Bergen kommune. For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at fylkesveg Mathopsvegen ligger på kommunal eiendom gnr. 124 bnr. 380. Bymiljøetaten anbefaler å rydde opp eiendomsforholdene for den delen av fylkesvegen, som ligger innenfor det foreslått planområdet. <u>Renovasjon</u> Det skal utarbeides RTP basert på renovasjonsteknisk veileder fra BIR. Renovasjonsløsningen bør vurderes tidlig for å finne fram til en løsning som er effektiv, trafikksikker og ikke beslaglegger attraktivt uteareal. Det fremgår av KPA2018 § 20.2.1 at kombinasjonsbygg skal betraktes som husholdning, og avfallsløsninger skal samordnes for bolig og næringsformål. I illustrasjonene som er mottatt er det foreslått separat renovasjon for beboere og næring. Det må til 1 gangs behandling vurderes en samlet løsning som beslaglegger mindre areal, og som i mindre grad berører grøntområder og terreng.	<u>Byrom</u> Planforslaget legger opp til å utbedre forbindelse nord i planområdet til gang- og sykkelvei langs Bjørndalspollen, samt gangforbindelsen mellom planområdet og Gamle Mathopsvei (kryss mellom Mathopsveien og Haakonsvernveien). Det legges til rette for at byrom og gangforbindelser som ikke er private, opparbeides med en offentlig, inviterende karakter. <u>Mobilitet og veg</u> Trafikksikkerhet er vektlagt og det er utarbeidet en trafikk- og mobilitetsanalyse som ligger til grunn for løsningene i planforslaget. Forbedring av krysningspunkt mellom planområdet og Gamle Mathopsvei vil forbedre gangaksen mot skole og fritidstilbud i nord. Kollektivholdeplass flyttes iht. innspill fra Skyss og fylkeskommunen. Denne uttalelsen ble tatt opp i møte med PBE, Skyss og fylkeskommunen 02.11.2023. Partene kunne ikke umiddelbart se behovet for å vurdere oppgradering av denne gangbroen som følge av tiltaket, heller ikke trafikkanalysen/mobilitetsplanen påpeker behov for det. Spørsmålet om broens tekniske tilstand, risiko for uhell og ev. forebyggende tiltak i den forbindelse må vurderes av ansvarlig veimyndighet, uavhengig av reguleringsplanen for Haakonsvernveien 61. Muligheten for å løse dette gjennom plan vil vurderes i videre planarbeid. Forholdet ble tatt opp i møte 02.11.2023. VLFK vil gjøre en vurdering/avklaring med Bymiljøetaten knyttet til behov for justering av eiendomsgrenser og/eller overføring av eierskap til offentlig veggrunn mellom kommunal og fylkeskommunal grunn. <u>Renovasjon</u> Det er utarbeidet RTP er godkjent av BIR. I forbindelse med andre reguleringsplansaker har BIR informert om at avfall fra butikk ikke kan regnes som husholdningsnært avfall, og det kan derfor ikke samkjøres med avfall fra boliger. Det legges opp til en egen avfalls løsning for næring.
14	Vestland fylkeskommune (VLFK), 14.09.2023	1. <u>Areal og transport</u>	1. <u>Areal og transport</u>

Dokumentnr. 20	Klimaplan for Vestland, <i>Regional plan for klima 2022-2035</i>, må ligge til grunn for planarbeidet. VLFK vurderer det som positivt at eksisterende næringseiendom blir utnyttet til mer effektiv arealbruk. Planområdets lokalisering legger til rette for sykkel og gange og godt kollektivtransporttilbud, men det forutsettes at det er trygge og attraktive tilbud for myke trafikanter for at planen skal støtte opp om klimamålene i praksis. 2. <u>Arkitektur, estetikk og folkehelse</u> Dersom planarbeidet også skal kunne legge til rette for sosial bærekraft, må det legges til rette for gode boliger og uterom. Området er utsatt for trafikkstøy. Plankonsept og arkitektonisk utforming må legge til rette for skjermede uteareal og gode planløsninger i boligene. VLFK er i utgangspunktet positive til det overordnede grepet som vises i oppstartsvarsel mht. å legge til rette for skjermede uterom. Det vil være vesentlig at dette arealet opparbeides parkmessig, og det må settes krav til konstruksjoner og dekke for at det kan etableres større planter og tilstrekkelig mengde jord. Dette kan påvirke byggehøyde. Dersom man ikke kan få på plass disse kvalitetene vil VLFK fraråde at arealet utvikles til boligformål, og at det heller vurderes andre mindre støyfølsomme alternativ. 3. <u>Universell utforming</u> Planområdet er todelt med et nivå på gateplan og et over med gårdsrom for boligene. Fra tidlig fase må det sikres likeverdig og inkluderende tilkomst mellom de to nivåene, som kan nyttes av alle, uavhengig av funksjonsevne. 4. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal utføres på et tidlig stadium av all arealplanlegging. VLFK ber om at ev. kulturminneinteresser blir omtalt og at verneverdiene blir vurdert og tatt hensyn til i videre planarbeid. Det historiske veifaret Kjøkkelvik-Hetlevik som er regulert med hensynssone bevaring kulturmiljø (H570) i KPA ligger innenfor planområdet. Planarbeidet må vise hensyn til dette veifaret. VLFK minner om at Bergen kommunes kulturmiljøplan må legges til grunn for planarbeidet. VLFK kjenner ikke til andre verneverdige kulturminner eller automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. 5. <u>Samferdsel</u> Følgende tema må tas hensyn til i reguleringsprosessen; • plassering og utforming av nødvendige tiltak knyttet til fylkesveg • forholdene for myke trafikanter mellom varslet planområde og nærliggende målpunkt • byggegrenser mot fylkesveg • tiltakets konsekvenser for vegtrafikk i bygge- og anleggsfasen, med særlig fokus på myke trafikanter	Tas til følge. De fem prioriterte temaene blir også ivarettatt gjennom Bergen kommunes krav til planforslaget. Planområdet legger til rette for gode gang- og sykkelforbindelser og tiltak for å bedre fremkommelighet for kollektivtransport. 2. <u>Arkitektur, estetikk og folkehelse</u> Tas til følge. Det legges opp til variert bebyggelse – rekkehus og blokkbebyggelse. Størrelsen på boenhetene varierer og vil være egnet for ulike alderssegmenter mv. Bebyggelsen skjermer uteareal fra vegstøy, og kommuneplanens krav til kvalitet og størrelse på uteoppholdsarealene ivaretas. Det vises for øvrig til støyfaglig vurdering og planbestemmelsene mht. dokumentasjon på tilfredsstillende støynivåer på fasade og utearealer. Arealet opparbeides som et grønt uteoppholdsareal for beboerne, og det legges opp til beplantning både av trær og lavere vegetasjon. Tilstrekkelig jorddybde for beplantning av trær er sikret gjennom bestemmelsene. Utvikling av området til boligformål er for øvrig i tråd med Bergen kommunes arealstrategi og bygger opp under folkehelsesatsingen i kommunen. 3. <u>Universell utforming</u> Tas til følge. Tilkost til uteareal på gateplan og på tak skal utformes etter prinsipp om universell utforming. For øvrig legges TEK17 til grunn hva gjelder universell utforming. 4. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> Tas til følge. Kulturminneinteresser er vurdert i kulturminnedokumentasjon som er godkjent av Byantikvaren. Kulturminneinteressene er også omtalt i planbeskrivelsen. Hensynssone for kulturmiljø er videreført i plankartet. 5. <u>Samferdsel</u> Tas til følge. Nevnte hensyn er vektlagt i planarbeidet og det er utarbeidet vegtegninger iht. N100. Det vises for øvrig til at det er avholdt flere avklaringsmøter med VLFK og Skyss gjennom planprosessen knyttet til disse forholdene.
----------------	---	--

		• vegtrafikkstøy • tekniske vegtegninger i samsvar med SVV sine håndbøker • grunnundersøkelser SVV sin håndbok N100 er gjeldende for utforming av offentlig veg. Ev. fravik fra N100 skal være godkjent av vegeier før reguleringsplan legges ut på offentlig ettersyn og høring. Tekniske tegninger skal sendes vegeier før offentlig ettersyn. Kollektivholdeplass Hetleviksskiftet som ligger innenfor planområdet er ikke opparbeidet i tråd med vegnormalene. Utkjøringsarealet krysser nordlig avkjørsel til eiendommen, og bussen tar sikt fra avkjørselen. Denne må utbedres i tråd med N100. Vurdering av framtidig kollektivløsning må skje i dialog med VLFK ved avdeling for Kollektivtransport og mobilitet (MOK). Krysningstilbud for myke trafikanter over Haakonvernveien (fv. 558) må vurderes. Denne vegen har hatt mange ulykker, og det er stort behov for utbedring her for å øke trafikksikkerheten. Planområdet har i dag tre avkjørsler fra Haakonvernveien som ikke er opparbeidet etter dagens krav. Antall avkjørsler innenfor planområdet skal reduseres. VLFK ber om at det ses på løsninger der alle avkjørslene samkjøres til en felles avkjørsel. Denne avkjørselen skal ha kryssutforming i samsvar med N100. Krysset mellom Haakonvernveien og Mathopsveien (fv. 5214) er ikke utformet etter dagens krav i vegnormalene. VLFK ber om at krysset reguleres i tråd med N100 og at det gjøres en vurdering om det er behov for fullkanalisert kryss (jf. N100 4.1.1.3 og 4.1.1.5). Det må opparbeides et sammenhengende tilbud for myke trafikanter på vestsiden av Haakonvernveien, med rekkefølgekrav om at dette skal opparbeides før igangsettingstillatelse for tiltaket på eiendommen gis. Et fullkanalisert kryss mellom Haakonvernveien og Mathopsveien vil bidra til et gjennomgående godt tilbud for myke trafikanter i planområdet. VLFK ber også om at det ses på en ny utforming av avkjørselen inn mot Gamle Mathopsveien. Avkjørselen er i dag stengt med bom, men fører likevel inn til et bygg på gnr. 124, bnr. 295. Avkjørselen er ikke opparbeidet etter dagens krav. Trafikkanalysen som er gjort tar ikke hensyn til hele planområdet. Blant annet er det ikke gjort en analyse av krysset mellom Haakonvernveien og Mathopsveien. Dette er uheldig.	Tas til etterretning. N100 ligger til grunn for dimensjonering av veganlegget. Tegninger har vært oversendt til og diskutert med vegeier før 1. gangsbehandling. Tas til følge. Det har vært dialog med VLFK og Skyss gjennom planprosessen for å avklare løsning for kollektivfremkommelighet, kryssløsning, trafikksikringstiltak mv. Løsningene som nå fremmes anses som avklart med vegmyndighetene.
15	Forsvarsbygg, 03.07.2023 Dokumentnr. 21	1. Planområdet ligger like nord for Haakonvern Orlogsstasjon, men utenfor hensynssone (M1) slik den er avsatt i gjeldende KPA.	1. Tas til etterretning.

		Således er ikke planen direkte berørt av de begrensninger som ligger i sone M1 rundt Haakonssvern. 2. Siden planområdet ligger nært Haakonssvern, ber Forsvarsbygg om at de holdes orientert i den videre planprosessen, da med henblikk på hvilke byggehøyder som eventuelt er tiltenkt innenfor planområdet. 3. Forsvarsbygg har ingen merknader til oppstartsvarselet, men ber om å bli holdt orientert når planen finner sin ytterligere konkretisering.	2. Gitt planområdets plassering og foreslåtte byggehøyder kan vi ikke se at forsvarssektorens interesser vil bli påvirket av planforslaget. 3. Forsvarsbygg vil bli varslet når planforslaget legges ut på høring.
	Bymiljøetaten, 24.05.2024 (varsel om utvidet planområde) Dokumentnr. 22	1. Bymiljøetaten er positiv til den foreslåtte planutvidelsen fordi det muliggjør tilrettelegging for bedre trafiksikkerhet og et bedre tilbud for de myke trafikantene.	1. Tas til orientering.
	Bergen Vann, 06.06.2024 (varsel om utvidet planområde) Dokumentnr. 23	1. De gjør oppmerksom på at det ligger kommunale vann- og avløpsledninger i Mathopsveien og viser til vedlagt ledningskart. 2. De påpeker også at utvidelsen av planområdet må inngå i VA-rammeplanen og at det må fremgå hvilke konsekvenser det har for eksisterende ledningsanlegg dersom det skal etableres fortau langs veien, samt hvordan overvann fra veg skal håndteres.	1. Tas til orientering. 2. VA-rammeplanen er oppdatert iht. tilbakemeldingene fra Bergen Vann.

Merknadskart

