

Merknadsskjema –Begrenset høring

Plannavn	Ytrebygda, Gnr. 37, Bnr. 5 m.fl., Østre Nordeidbrekka
Arealplan-ID	66230000
Saksnummer	201823462 / PLAN-2022/20572
Utarbeidet av	En til en arkitekter AS
Sist revidert	11.11.2024

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	Private merknader: Jan Kronheim Grunnane 13 Gnr./bnr. 37/80 09.06.2024 Dok.nr. 41	Trafikk – Steinsvikvegen/Grunnane 1. Merknadsstiller mener utredninger på veg og trafikkanalyse ikke er korrekte. Man mener forutsetningene i trafikkanalysen er feil (reduksjon i trafikkmengde), og at man må gjøre trafikktegnninger over tid, og at det høye fartsnivået i Steinsvikvegen ikke er tatt hensyn til. Veikrysset Steinsvikveien/Grunnane. 2. Problemene og trafikkfakta oppleves som bagatellisert av trafikk- og vegkonsulent, og de utarbeidede rapportene oppfattes som bestillingsverk. Vi som bor ved krysset opplever kollisjoner, heldigvis så langt uten personskade og derfor ikke registrert av politiet og Vegkontoret. Slik krysset er i dag, kan ikke fotgjengere krysse Steinsvikveien ved Grunnane, uten fare! I forslaget fra innleide konsulenter, er der til overmål lagt inn et fotgjengerfelt like ved krysset? Hva det kan resultere i, kan vi bare tenke oss. 3. Biler fra Steinsvikveien, som kommer fra Steinsvik (jeg vil ikke bruke retninger, slik som konsulentene, for de er ikke riktige) må stoppe opp for trafikk fra samme	1. Tas til orientering. Trafikkanalysen har vært på høring til vegmyndighetene, og de har ikke hatt innvendinger. Det er stilt rekkefølgekrav på fartsdempende tiltak, jf. punkt. 2. 2. Tas til orientering. I planforslag til begrenset høring er det allerede stilt rekkefølgekrav på utbedring av krysset, fartsdempende tiltak i Steinsvikvegen og etablering av tilrettelagt krysningspunkt for myke trafikanter med nedsenket kantstein. Tilrettelagt krysningspunkt har ikke skilting og oppmerking som fotgjengerfelt. Illustrert fotgjengerfelt tas ut av illustrasjonsplanen før 2. gangs behandling. Plasseringen er avklart med kommune og fylkeskommune. 3. Tas til orientering. Som nevnt i punkt 2 er det stilt rekkefølgekrav på fartsdempende tiltak.			

		retning, som skal inn Grunnane. Dersom de kjører over fartsgrensen og noen biler venter i krysset, vil der kunne oppstå farlige situasjoner og kollisjoner. 4. Videre er der små marginer opp mot kollisjonsfare, når biler/trafikk skal ut fra Grunnane og mot Søreide. Ut fra vedlagte dokumenter stemmer ikke kart og terreng. Av denne årsak, er det nødvendig med en befaring på stedet, hvor vi som er involvert får delta og uttale oss. Dette spesielt opp mot Andre Bjørndals påstand som gjelder avvik fra krav i håndbøkene. 5. Hans påstander er feile og virkelighetsfjerne. Han påstår at hans tellinger er bedre en veikontorets, deres tellinger kan man således ikke ta hensyn til. Hans påstander faller på urimelighet og er kun i utbyggers interesse. Der nevnes heller ikke antall beboere i byggefeltet og hvorledes disse vil påvirke trafikkbildet. 6. I planen er der tegnet inn garasjeanlegg under overflaten, et prinsipp fagfolk i dag går imot av flere årsaker. 7. Trafikkmessige hensyn for fotgjengere, gir bare en naturlig løsning. Fortau fra krysset Grunnane til buss stoppet Markaneset og da langs fjellskjæringen. Vi opplever i dag fotgjengere som går over marken, langs skjæringen og til buss stoppet. Dersom ny bebyggelse etableres, vil nok denne trafikken øke.	4. Tas til orientering. I planforslaget blir krysset utbedret med tilstrekkelig frisikt og det blir som nevnt etablert fartsdempende tiltak i Steinsvikvegen. Det er ikke gjort avvik fra krav i håndbøkene. 5. Tas til orientering. Trafikkanalysen har vært på høring til vegmyndighetene, og de har ikke hatt innvendinger til trafikkdataene som er benyttet. Det er tatt høyde for trafikkskapningen som følger av planforslaget. 6. Tas til orientering. 7. Tas ikke til følge. Forslaget er vurdert før begrenset høring på bakgrunn av innkomne merknader til offentlig ettersyn. Vestland Fylkeskommune vurderer det som lite sannsynlig at det vil bli opparbeidet gang- og sykkeltilbud på denne strekningen, jf. referat datert 15.08.2023. Nytt fortau i Grunnane, ny gang- og sykkelveg i Steinsvikvegen og nytt tilrettelagt krysningspunkt som er foreslått i planen vil gi gode koblinger til gang- og sykkelveg på nordsiden av Steinsvikvegen og busstopp Søvikgeilen i begge retninger. Intensjonen ved etablering av trapp og sti til Østre Nordeidbrekka 61 er at den skal			
--	--	---	--	--	--	--

		8. <i>Forslaget fra konsulentene opp mot trafikkbildet, vil skape farligere forhold enn dagens løsning, som heller ikke er god nok!</i> Fremkomsten i foreslått område. 9. Foreslått løsning med gangvei fra løen og trapper videre kan ikke gjennomføres i dag, ut fra at man da utelukker funksjonshemmede. Det er diskriminerende og ikke i tråd med naturlig planverk i dagens samfunn. Grøntareal 10. Inntegnet grøntområde i vedlagte tegninger/kart og foto inngir feilt inntrykk av fakta. 11. Videre vil det siste grøntområdet fra Grunnane til Søreide forsvinne, derav også fugler og insekter. Jeg blir forundret, når det i dag fremkommer offentlig i B.T. at spesialister på utbygging, kritiserer bygging av hus og leiligheter utenfor sentrum og slik ødelegger grøntområder og naturmangfoldet. Foreslått bygningsmasse 12. Planlagt bygningsmasse bryter med karakteristikken i området. Etablerte hus i området får meget innsikt, men uansett må ikke planlagte bygningers høyde overstige 2 etasjer. Eierforhold 13. Viser til at utbyggingsområdet per i dag er et sameie med 6 eiere, med 1/6 andel hver. Mener at eierskapet må avklares først, fordi noen av eierne ikke vil tiltre nåværende plan og i et sameie må alle være enige.	fungere som en snarveg mellom naboområdene, ikke som kobling til busstopp Markaneset. 8. Tas til orientering. Jf. svar over. Løsningen er avklart med kommunen og vegmyndighetene. 9. Tas til orientering. Intensjonen med denne tverrforbindelsen er at den skal fungere som en snarveg mellom naboområdene Grunnane og Østre Nordeidbrekka. På grunn av stigningsforholdene er det ikke mulig å få til universell utforming. 10. Tas til orientering. Materiellet som er utarbeidet i planen er korrekt. 11. Tas til orientering. I planforslaget til begrenset høring er det allerede utarbeidet naturmangfoldsrapport, avsatt egne soner til blågrønn struktur og naturområde, og stilt krav om tiltak for å ivareta naturmangfoldet. 12. Tas ikke til følge. Bebyggelsen vurderes å være godt tilpasset, jf. uttalelse fra Byarkitekten. «Tiltaket er redusert i omfang, og bygningsmassen er nå godt innpasset i omgivelsene og ligger godt i terrenget.» 13. Tas til orientering. Det foreligger testamente som angir en annen fordeling av eiendommer i området. Ifølge testamentet er det 4 søsken som har arvet utbyggingsområdet, hvorav forslagsstiller er en av dem. Det er inngått avtale med de 3 andre om kjøp av deres andel. 14. Tas til orientering.			
--	--	---	---	--	--	--

		14. Mine merknader opp mot forslaget skal behandles som klage!				
2	Monica og Jan Egil Hatlevik Grunnane 9 Gnr./bnr. 37/261 09.06.2024 <u>Dok.nr. 42</u>	1. Dypt bekymret for de foreslåtte nybyggene og særlig påvirkning på veier og barns sikkerhet. 2. Utbyggingen vil medføre større trafikkmengde, som allerede er et problem. Våre smale gater og begrensede gangveier er ikke egnet for å håndtere en betydelig økning av kjøretøy. Vi frykter for våre barn som går til skole og fritidsaktiviteter. 3. Vurderingen gitt fra Vegkontoret vurderes ikke som riktig. Som beboer i gaten opplever vi utkjørselen som lite oversiktlig på grunn av kort sikt mot Steinsvik og svært høy fart fra bilister i begge retninger hver dag. 4. Videre er det mye trafikk innover i Grunnane, og ulovlig parkerte biler i gaten ved sykehjemmet, som følge av at det er flere med firmabiler og to biler i husstanden i Grunnane. 5. Veikrysset Steinsvikveien/Grunnane bagatelliseres av Helge Hopen og Harald Bjørndal a/s, som igjen er engasjert av arkitektfirma En til En arkitekter. Vi opplever stadig hendelser og nesten ulykker med både bilister og myke trafikanter. Selv om det er etablert overgangsbros i området benytter likevel myke trafikanter veien ved Markaneset som overgang, som medfører stor risiko for dem selv og	1. Tas til orientering. Jf. svar under. 2. Tas til orientering. Jf. svar under. 3. Tas til orientering. I planforslag til begrenset høring er krysset Grunnane X Steinsvikvegen utbedret slik at det tilstrekkelig friskt og etablert fartsdempende tiltak i Steinsvikvegen for å bedre trafikksikkerheten. Det blir også etablert flere fortau og gang- og sykkelveg i området som vil bedre forholdene for myke trafikanter. 4. Tas til orientering. Dårlig parkeringskapasitet ved sykehjemmet må eventuelt reguleres bedre innenfor veitrafikkloven. 5. Tas til orientering. Det er en forutsetning i planforslaget til begrenset høring å få redusert hastigheten i Steinsvikvegen dersom det skal etableres et krysningspunkt for myke trafikanter. Som omtalt i den begrensede høringen, vil det bli etablert fartsdempende tiltak som del av rekkefølgekravene i planen. Slik som gangtrafikken er i dag er det ikke grunnlag for et overgangsfelt, men et krysningspunkt med nedsenket kantstein uten merking og skilting. Som merknadsstiller nevner er det villkryssing i området i dag, og det vurderes som mer			

		bilister. At det legges inn overgangsfelt like ved krysset vil bare øke denne faren enda mer, da bilister særlig fra Steinsvikvegen/ Søviken kommer i stor fart. Det vil også bli enda mer stressende situasjon for bilister ut fra Grunnane, grunnet høy trafikk. 6. Dersom det etableres ny bebyggelse i den grad som er foreslått, vil trafikken øke betraktelig og vi kan ikke se at det er tatt høyde for det i rapportene fra Helge Hopen AS. 7. Jeg ber om at dere tar disse bekymringene på alvor og ser på alternative løsninger som reduserer bygge omfanget, eller tilrettelegger for bedre trafikksikkerhetstiltak som fartsdempende tiltak, sikrere overganger, bedre parkeringsmuligheter for nye og allerede etablerte boliger i området.	trafikksikkert og oversiktlig for bilister å etablere kun ett krysningssted for myke trafikanter. 6. Tas til orientering. Trafikkskapning fra ny utbygging er inkludert i trafikkanalyse datert 01.09.2023. 7. Tas til orientering. Det er allerede i planforslag til begrenset høring stilt krav om fartsdempende tiltak og trafikksikre krysningspunkt. En kan ikke se at det er planforslagets rolle å løse eksisterende parkeringsutfordringer i området. I planforslaget etableres det parkeringsplasser for nye boenheter i tråd med bestemmelsene i KPA. Økning i trafikk er som nevnt inkludert i trafikkanalyse fra 01.09.2023 og det gjøres tiltak på samferdselsareal som ivaretar alle krav. En kan derfor ikke se grunn til å redusere omfanget av utbyggingen.			
3	Barhat Shukla Grunnane 2 Gnr./bnr. 37/249 09.06.2024 Dok.nr. 43	Klage – utbygging og trafikksikkerhet i vårt nabolag 1. Vi, beboerne i Grunnane 2, ønsker å uttrykke våre bekymringer mot ytterligere boligbygging i vårt område. Det er av avgjørende betydning at de planlagte endringene primært skjer på den store grønne tomten der nye boliger skal bygges. 2. Det er planlagt et nytt fortau som skal krysse vår inn- og utkjørsel for å nå bussholdeplassen Søviksgeilen. Dette er en lite hensiktsmessig løsning. Beboerne i dette området, inkludert de fremtidige beboerne i det planlagte boligområdet, kan trygt gå sørover	1. Tas til orientering. Se svar under. 2. Tas til orientering. Dette ble forelagt ved offentlig ettersyn og det kom ikke merknader på dette ved offentlig ettersyn. Bakgrunnen for fortau/gang- og sykkelveg i dette området er at det var observert at gående krysset Steinsvikvegen i dette området for å nå busstopp på motsatt side. Jf. også svar under.			

		mot sykehjemmet og derfra videre til bussholdeplassen Søviksgeilen. 3. Vi foreslår at fortauet i stedet legges til Markaneset, på det grønne området. Dette vil hindre at nye beboere må krysse veier, og vi unngår gående trafikk over vår inn- og utkjørsel. Samtidig vil dette sikre at både nye og eksisterende beboere kan gå trygt både nordover mot Markaneset og sørover mot sykehjemmet, og deretter til bussholdeplassen Søviksgeilen, uten at gangavstanden økes nevne verdig. 4. Vi ber kommunen revurdere denne planen for å ivareta trafikksikkerheten og bomiljøet i vårt nabolag. Trafikksikkerhet i krysset Grunnane/Steinsviksvegen og vår utkjørsel i krysset <u>Farer ved utkjørselen:</u> 5. Vår utkjørsel munner ut i hovedkrysset ved Steinsvikvegen/Grunnane, hvilket utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko. Dette er ikke belyst i rapporten "Trafikk.analyse_kryss SteinsvikvegenXGrunnane_010923". Rapporten beskriver krysset som rolig og med lite trafikk, noe som vi er sterkt uenige i. 6. Grunnane (nordover) går nesten parallelt med utkjørselen som munner rett ut i hovedkrysset, noe som krever at vi må snu hodet nesten 180 grader for å se etter trafikk. Andre trafikanter ser ikke vår bil før vi er helt ute på krysset.	3. Tas ikke til følge. Forslaget om etablering av gang- og sykkelveg til Markaneset busstopp er vurdert etter offentlig ettersyn på bakgrunn av innkomne merknader. Vestland Fylkeskommune vurderer det som lite sannsynlig at det vil bli opparbeidet gang- og sykkeltilbud her, jf. referat datert 15.08.2023. Dette ville medført store terrenginngrep i eksisterende skjæring som går langs fylkesvegen nærmere Markaneset busstopp. Nytt fortau i Grunnane, ny gang- og sykkelveg i Steinsvikvegen og nytt tilrettelagt krysningspunkt som er foreslått i planen vil gi god kobling til gang- og sykkelveg på nordsiden av Steinsvikvegen og busstopp Søvikgeilen i begge retninger. Det er likevel satt av areal i planforslaget til en eventuell fremtidig gang- og sykkelveg (i det grønne området) mot Markaneset. 4. Tas til orientering. Jf. svar over. 5. Tas til orientering. I planforslag til begrenset høring foreslås det utbedring av krysset Steinsvikvegen/ Grunnane og endring av avkjørsel til Grunnane 2. Utformingen av krysset er vurdert og avklart med kommunen og fylkeskommunen. Utformingen er i samsvar med det som er avtalt til nå i planprosessen. 6. Tas til orientering. Det legges til rette for at avkjørselen flyttes og optimaliseres med vinkelrett påkobling til Grunnane, som vil gi mye bedre oversikt. Vegtegninger illustrerer mulig utforming og plassering av avkjørselen. Avkjørselen blir regulert i plankart med pil med forslag til bestemmelser i punkt 3.2.1.2. Endelig utforming og plassering av avkjørsel vil bli avklart			
--	--	---	--	--	--	--

		7. Vår utkjørsel ligger i en nedoverbakke som ofte blir glatt om vinteren, selv etter salting og grusing. Dette har ført til flere episoder der bilen har sklidd mot krysset. Det er forbausende at dette ikke er nevnt i rapporten. Når vår utkjørsel munner ut i krysset slik den gjør, ville det vært naturlig at vi ble kontaktet for å dele våre erfaringer. Heldigvis har disse episodene ennå ikke resultert i kollisjoner, og bilistene i området kjører med en rolig hastighet mot steinsvikvegen noe som reduserer risikoen for større personskader ved en eventuell kollisjon. Vi er dog naturlig nok bekymret for at et fortau som krysser vår utkjørsel kan være livsfarlig for gående. Vi har lært oss å bruke nødlys og lydhorn på glatte og mørke vinterdager for å varsle andre trafikanter, men dette er ikke en tilfredsstillende løsning og dette kan på ingen måter anses trygg løsning. Planen om å bygge et fortau som krysser vår utkjørsel legger til rette for at gående kan bli hardt skadet. Dette er et nytt farenivå som må unngås for å beskytte liv og helse. <u>Begrensning innkjøring til eiendommen</u> 8. Som dere kan se fra figuren i trafikkanalysen så er det en veideler rett foran vår utkjørsel. Veideleren medfører at vi knapt har margin til å svinge inn på eiendommen med en personbil, og større kjøretøy som tilhengere kan ikke benyttes. På vinterstid er det ofte mye snø, og i nødsituasjoner har vi måttet kjøre i motsatt kjøreretning for å komme inn på eiendommen, noe som er både farlig og ulovlig.	med merknadsstiller i forbindelse med rammesøknad av tiltakene. 7. Tas til orientering. Jf. 6 og 7 over. Avkjørselen flyttes også lenger ut som følge av endring på hovedkrysset Steinsvikvegen X Grunnane, noe som gir mer lengde slik at man kan få etablert bedre stigningsforhold. I bestemmelsene er det sikret følgende: Ved etablering av fortau felt f_FO3 skal eksisterende avkjørsel reetableres og nødvendig del av vegareal på felt BF3 opparbeides. Fortauet skal være gjennomgående i avkjørselen med nedsenket kantstein. Fortauet vil dermed prioritere myke trafikanter i avkjørselen. 8. Tas til orientering. Ved realisering av planforslaget vil dråpeøyen tas bort.		X	
--	--	---	---	--	---	--

		Dette har skjedd ved tilfeller når jeg, som lege med bakvakt på nattestid, har måttet komme meg hjem og snøbrøytere har lagt snø foran veidelerne. <u>Anmodning om endring:</u> 9. Vi ber kommunen endre krysset slik at vi får trygg tilgang til eiendommen uten å sette andre bilister (og forgjengere) i det vi mener er livsfare. Vi mener at krysset aldri burde ha blitt godkjent i sin nåværende form, og at de foreslåtte endringene ytterligere vil forverre situasjonen. 10. I beste fall ville vår utkjørsel flyttet lenger bort fra krysset (dvs lengre sørover), men på en måte som ivaretar estetiske verdier og vårt privatliv slik at eiendommen fortsatt forblir skjermet. Eksempelvis inngående fra sør kanten av vår eiendom ca 150-200 m fra selve krysset. Fortauet langs grunnane mot sykehjemmet (søvoever): 11. Vi er svært tilfredse med at det planlegges et fortau på østsiden av Grunnane 2. Dette tiltaket er viktig for oss da vi ofte går tur med vår hund og vår datter, samt at leieboerens barn bruker denne ruten til skolen alene. På morgenen er det mange bilister som haster til jobb lenger ned i gaten, noe som øker risikoen for ulykker. Heldigvis må disse bilistene bremse opp inn mot krysset der vår utkjørsel åpner. Høsten 2023 var jeg ute og gikk tur med hunden vår mens leieboerens datter syklet foran oss. Til tross for at hun hadde refleks, ble hun	9. Tas til orientering. I planforslaget sent til begrenset høring er det allerede foreslått endring av kryss Steinvikvegen x Grunnane og avkjørsel til Grunnane 2 som ivaretar merknadsstillers kommentarer, jf. punkt 7-10. 10. Tas til orientering. Som nevnt i punkt 6 legges det til rette for at avkjørselen kan flyttes lengre sør, slik at man får vinkelrett påkobling. 11. Tas til orientering.			
--	--	--	---	--	--	--

		presset av veien av en bilist som tydeligvis ikke hadde sett henne. Heldigvis ble hun ikke skadet, men hendelsen viser tydelig behovet for økt trafikksikkerhet i området. Et fortau langs vår eiendom, som strekker seg sør langs Grunnane til sykehjemmet, er avgjørende for å sikre trygg ferdsel. Dette fortauet vil ikke bare øke trafikksikkerheten for gående trafikk, men også gi en trygg rute til Søvikgeilen busstasjon. Derfor er det egentlig ikke nødvendig å lage et fortau over vår utkjørsel. 12. Vi mener imidlertid at en murvegg langs hele vår eiendom, mellom fortauet og eiendommen vår, er helt nødvendig av flere grunner: 1. Trafikksikkerhet: En murvegg vil hindre at leker som baller fra vår hage havner i veien, noe som reduserer risikoen for farlige situasjoner med trafikken. 2. Privatliv: Muren vil gi oss privatliv og skjerme vår eiendom fra innsyn fra fortauet, noe som er viktig for vårt daglige liv og velvære. 3. Støyreduksjon: Trafikken langs Grunnane genererer betydelig støy, spesielt i rushtiden. En murvegg vil bidra til å redusere støyen og skape et roligere bomiljø. 4. Estetikk og eiendomsverdi: En godt designet murvegg vil ikke bare forbedre eiendommens utseende, men også øke dens verdi. Dette er en viktig faktor for oss som boligeiere. Vi ber derfor om at det i planene for det nye fortauet inkluderes bygging av en murvegg langs hele vår eiendom. Dette tiltaket vil være en betydelig forbedring for	12. Tas ikke til følge. Det er ikke grunnlag for å kreve dette finansiert av utbyggingen. En kan ikke se at merknadsstillers eiendom blir vesentlig negativt berørt av planforslaget. Foreslåtte tiltak for myke trafikanter og øvrige samferdelstiltak vil gi området et løft med tanke på både fremkommelighet for myke trafikanter og trafikksikkerhet generelt. Dette vil komme naboer til gode og kan øke attraktiviteten av boligtomtene.			
--	--	---	--	--	--	--

		trafikksikkerheten, vårt privatliv, støyreduksjon og eiendommens estetiske verdi. Øvrige forhold 13. Vi vil også understreke at området allerede er svært fortettet, og den foreslåtte bebyggelsen vil ytterligere forverre situasjonen. Dette vil ikke bare øke trafikken, men også redusere områdets estetiske og miljømessige verdi. For eksempel er det søkt om å bygge en tre etasjer høy bygninger lengst bort på tomten, nær fjellet. Dette passer overhodet ikke estetisk med resten av boligbebyggelsen og den eksisterende bebyggelsens estetikk. 14. I tillegg, i henhold til tidligere anbefalinger, ber vi om at det foretas en verditakst på våre eiendommer både før og etter utbyggingen for å dokumentere eventuell verdiforringelse som følge av utbyggingen. Enhver verdiforringelse må kompenseres av utbygger. 15. Vi håper at disse argumentene blir tatt i betraktning og at nødvendige tiltak blir iverksatt.	13. Tas til orientering. Planforslaget er redusert etter offentlig ettersyn. Bebyggelsen vurderes nå å være godt tilpasset, jf. uttalelse fra Byarkitekten. «Tiltaket er redusert i omfang, og bygningsmassen er nå godt innpasset i omgivelsene og ligger godt i terrenget.» 14. Tas ikke til følge. Jf. svar på punkt. 12. 15. Tas til orientering. Jf. svar over.			
4	Thomas og Maria Kronheim Grunnane 11 Gnr./bnr. 37/413 Dok. Nr. 44	1. Vi skriver dette brevet for å uttrykke vår bekymring og for å inngi en formell klage vedrørende det justerte planforslaget for etablering av nye bygg i Ytrebygda, på de nevnte eiendommene. Som beboer og medlem av lokalsamfunnet, er vi betenkt over de mulige negative konsekvensene som en slik utbygging kan medføre for vårt område.	1. Tas til orientering. Jf. svar under.			

	Overbefolkning 2. Den foreslåtte utbyggingen vil betydelig øke befolkningstettheten i et allerede lite område. Dette kan føre til økt press på infrastruktur, som veier, parker, skoler, og lokale helsetjenester, noe som kan føre til forringelse av livskvaliteten for alle beboere Miljøpåvirkning 3. Flere nybygg kan ha en betydelig negativ effekt på det lokale miljøet, inkludert ødeleggelse av grønne områder, økt forurensning, og forstyrrelse av lokal flora og fauna. Vi tenker at en grundig miljøvurdering må gjennomføres før det tas noen videre avgjørelser i denne saken. Dette er et av få områder igjen med grønt areal. En utbygging på et så lite område vil ødelegge det lille naturskjønne området som er igjen langs veien på Søreide. Trafikk og parkering 4. En økning i antall fastboende vil høyst sannsynlig føre til en tilsvarende økning i trafikk, noe som kan føre til flere og verre trafikkfarer. 5. Videre ser det ut til at planforslaget ikke tar høyde for adekvat parkering for de nye innbyggerne, noe som kan føre til parkeringsproblemer nærliggende gater. 6. Vi har tidligere klaget på bilister som parkerer langs sykehjemmet og at det er fare for barn som krysser veien for å gå til skolen og venner i nærområdet. Her ble det satt opp skilt om forbudt parkering, men det har dessverre ikke resultert i bedring, da det ikke føles opp med inspeksjon i området. Det er store firmabiler og personbiler som	2. Tas til orientering. Planforslaget er redusert i forhold til ved offentlig ettersyn. 3. Tas til orientering. Planområdet er i dag allerede regulert til frittliggende eneboliger (eldre reguleringsplan fra 1992). I planforslaget forelagt til begrenset høring er det imidlertid utarbeidet naturmangfoldsrapport, avsatt egne soner til blågrønn struktur og naturområde, og stilt krav om tiltak for å ivareta naturmangfoldet. 4. Tas til orientering. Økning i trafikk er tatt hensyn til i trafikkanalyse og planforslag forelagt til begrenset høring. Det er konkludert med at økningen kan håndteres med de tiltakene på vegnettet som er lagt inn i planen. 5. Tas til orientering. Det er lagt til rette for parkering i tråd med bestemmelser i KPA2018. 6. Tas til orientering. Dårlig parkeringskapasitet ved sykehjemmet må eventuelt reguleres bedre innenfor veitrafikkloven.			
--	---	---	--	--	--

		parkerer langs gaten her hver eneste dag, grunnet dårlig parkeringsforhold videre opp i Grunnane, noe som igjen fører til at barna ikke kan krysse veien alene, da de ikke ser/hører trafikken og el-biler. 7. Som beboer i området må vi påpeke at buss-forbindelsene ikke er veldig gode, som også fører til at det er flere som kjører til/fra arbeid og dette er noe som alle eventuelle tilflyttere også vil gjøre. 8. Her er det ikke rom for enda større tetthet for bilister, da det allerede oppleves som en farlig utkjørsel/kryss ut fra Grunnane. Det er uoversiktlig, høy trafikk, bilister som ikke overholder fartsgrenser, og flere personer som går langs veien, da det ikke er fortau langs veien i Steinsviken i begge retninger. 9. Merk at dette også gjelder i gaten, Grunnane ved sykehjemmet da det er høy trafikk og tidvis høy fart på biler og nesten ulykker daglig på grunn av smal vei og mye feilparkerte biler på grunn av dårlige parkeringsforhold i området. Estetiske hensyn 10. Det er viktig at nye bygninger harmonerer med det etablerte nabolagets karakter og estetikk. Slik planforslaget foreligger, vil ikke de nye byggene passe inn i det eksisterende miljøet. I nedre gate av Grunnane er det eneboliger og eventuelle nybygg på marken bør være av samme karakteristikk. Dette vil gi mer helhetlig samhold i gaten, tilhørighet og påpeker samtidig at det også fører til mindre trafikk.	7. Tas til orientering. Bedring av kollektivtilbud må eventuelt vurderes av Skyss. 8. Tas til orientering. I planforslaget til begrenset høring er det stilt krav om hastighetsreduserende tiltak i Steinsvikvegen, utbedret kryssutforming med tilstrekkelig friskt og fortau og gang- og sykkelvei. Dette vil gjøre det mer trafiksikkert for myke trafikanter og mer attraktivt å sykle og gå både for dagens beboere og nye beboere i området. 9. Tas til orientering. Jf. punkt 6. Eventuelt fartsdempende tiltak i kv Grunnane og parkeringsrestriksjoner må tas med Bymiljøetaten. 10. Tas ikke til følge. Området er avsatt til ytre fortettingssone i KPA 2018. Planforslaget følger opp kommunens mål om moderat fortetting. Dette tilsier en noe tettere utbygging enn eneboliger, som området allerede er regulert til i gjeldende plan fra 1992. Det vises til uttalelse fra Byarkitekten, som er positiv til endringene i planforslaget og mener det er godt tilpasset omgivelsene.			
--	--	--	---	--	--	--

		Samråd med Lokalsamfunnet 11. Det har vært mangelfullt samarbeid med beboerne under utarbeidelsen av det justerte planforslaget. Vi oppfordrer til en mer inkluderende prosess med åpen dialog og nærmere samarbeid med lokalsamfunnet. Klage 12. Gitt disse punktene, oppfordrer vi dere til å revurdere den foreslåtte utbyggingen, og til å ta hensyn til de ulempene den vil medføre for beboere og lokalsamfunnet. Vi ber om at innspill blir tatt med i vurderingen før det tas noen endelige avgjørelser angående dette planforslaget. 13. Ber om at innspill og merknader her behandles som en klage til saken.	11. Tas ikke til følge. Det er utøvd medvirkning i tråd med krav, med varsel om planoppstart, utleggelse til offentlig ettersyn og begrenset høring. Naboer vil bli varslet i forbindelse med rammesøknad. 12. Tas til orientering. Jf. svar over. 13. Tas til orientering.			
5	Øyvind, Lars og Andreas Kronheim Østre Nordeidbrekka 69 og 71 Gnr./bnr. 37/492 Dok. Nr. 45	Vi ønsker med dette å fremme en klage på det planlagte boligprosjektet. Vi har følgende punkter som vi mener må adresseres før prosjektet kan gå videre: 1. Høyder på hus i planen: I den reviderte planen fremkommer det at husene nærmest oss har fått økt høyde i forhold til tidligere planer. Dette vil kunne medføre vesentlige ulemper for oss i form av økt innsyn. Vi ønsker derfor at høydene blir justert tilbake til det som var opprinnelig planlagt. 2. Feil i illustrasjonen Illustrasjonen som viser høydeforskjeller mellom Østre Nordeidbrekka 69 og 71 samt det nye planprosjektet er feil. Den viser at nr. 69 er høyere enn nr. 71, mens realiteten er motsatt; nr. 71 ligger 1-2 meter høyere enn nr. 69. Dette er en vesentlig feil som kan ha store konsekvenser for planlegging og bygging. Vi ber derfor om en	1. Tas ikke til følge. Høyde på møne er økt, men høyde på gesims er senket, og man kan ikke se at dette skal ha negative konsekvenser for merknadsstiller. Endringen til skråtak på øverste etasje vil skape mindre innsyn for naboer i forhold til tidligere forslag, da vinduer vil komme i skrå takflate fremfor i fasade/vegg. 2. Tas til følge. Illustrasjoner korrigeres. Det ser ut til at på 3d perspektiver møne på 69 ligger 1 meter over sosihøyde, og nr. 71s møne ligger 0,9 meter under sosihøyde. En kan ikke se at avvikene har betydning for vurderingene som er gjort i planprosessen.			X

		grundigere analyse og korreksjon av de reelle høydene. 3. Bygging nærmere enn 4 meter fra vei/eiendom Det ser ut til at det planlegges bygging nærmere enn 4 meter fra vår vei/eiendom (37/492). Dette er uakseptabelt og bryter med gjeldende reguleringsbestemmelser. Vi ber om at byggeavstandene overholdes i tråd med regelverket. 4. Offentlig vegareal og trafiksikkerhet: Det er foreslått endringer i utformingen av krysset ved Steinsvikveien x Grunnane. Disse endringene, inkludert flytting av krysningspunktet og fjernelse av venstresvingefelt og dråpeøyer, kan ha en direkte innvirkning på trafiksikkerheten i området. Vi er bekymret for at disse endringene ikke ivaretar myke trafikanters sikkerhet tilstrekkelig. 5. Tilkomst og veirett: Vi ser også at det ser ut som deler av vår vei vil bli brukt av det nye prosjektet. Det finnes per dags dato ingen avtale om veirett for så mange boenheter. Vi krever at dette blir avklart og at nødvendige avtaler blir inngått før prosjektet kan fortsette. Det er uaktuelt at vi ikke får benytte veien til biltrafikk til Østre Nordeidbrekka 69 og 71. 6. Manglende avtale om fellesareal: Manglende avtale om fellesareal: Planforslaget viser at deler av veien og området som er privat skal brukes som fellesareal uten at det	3. Tas ikke til følge. Byggegrenser avklares med planavdelingen og med kommunen i forbindelse med deres saksbehandling og prosess med godkjenning av reguleringsplanen. 4-metersgrense er i hovedsak noe som skal ivareta avstand mellom bygg pga. brannkrav. Kan ikke se at merknadsstiller blir berørt av at man bygger nærmere 4 meters grense mot et vegareal. Foreslåtte byggegrenser er heller ikke i strid med byggegrenser i gjeldende plankart. 4. Tas til orientering. Utformingen av krysset Steinsvikvegen / Grunnane er avklart med kommunen og fylkeskommunen. Utformingen er i samsvar med det som er avtalt til nå i planprosessen og har ikke negative konsekvenser for trafiksikkerhet. 5. Tas delvis til følge. Det foreligger avtale om veirett. Antall enheter er ikke begrenset. For å imøtekomme merknadsstiller legges det inn avkjørselspil til 69/71. 6. Tas til orientering. Den private vegen Grunnane som foreslås regulert med felles eierform er i dag regulert til felles, jf. reguleringsplan fra 1992. I så måte er planforslaget kun en videreføring av gjeldende plan.	X		
--	--	---	--	---	--	--

		er inngått noen avtale med grunneierne. Dette kan medføre rettslige tvister og uklarheter rundt ansvar og vedlikehold. 7. Planendringer og konsekvenser for naboer: Flere endringer i planforslaget, som økning i antall etasjer og endringer i byggehøyder, kan ha vesentlige konsekvenser for oss som naboer. Dette inkluderer både visuell påvirkning, innsyn og endringer i sol- og skyggeforhold. Manglende fortau og gangvei 8. Vi mener det er helt nødvendig at det etableres et fortau fra boligprosjektet til busstoppet i Markaneset. 9. Den foreslåtte gangveien er for bratt og representerer en omvei. 10. Som skrevet i tidligere klage er det uaktuelt med gangtrafikk gjennom vårt gatetun/hage, da dette vil være sjenerende for oss og skape farlige situasjoner med trang plass og dårlig sikt. 11. Uten et fortau vil folk trolig benytte veien over vår eiendom, til tross for at den er privat, noe som vil medføre økt trafikk og potensielt farlige situasjoner. Et fortau langs Steinsvikveien til Markaneset vil også gjøre området tilgjengelig for handikappede, da disse ikke vil kunne bruke den nye gangstien som er planlagt. Folk vil ellers gå langs Steinsvikveien mot Markaneset uten fortau, og dette kan skape livsfarlige situasjoner.	7. Tas til orientering. Vi mener endringene har positiv virkning på naboene, da innføring av skråtak demper høydeeffekt og minimerer innsyn til naboer fra 3. etasje. 8. Tas ikke til følge. Jf. svar på merknad 3 punkt 3. 9. Intensjonen ved etablering av trapp og sti til Østre Nordeidbrekka 61 er at den skal fungere som en snarveg mellom naboområdene, ikke som gangforbindelse til busstopp Markaneset. 10. Tas til orientering. Jf. svar under. 11. Tas ikke til følge. Jf. punkt 8-10. Nytt fortau i Grunnane, ny gang- og sykkelveg i Steinsvikvegen og nytt tilrettelagt krysningspunkt som er foreslått i planen vil gi god kobling til gang- og sykkelveg på nordsiden av Steinsvikvegen og busstopp Søvikgeilen i begge retninger.			
1	<u>Høringsinstanser:</u> Vestland fylkeskommune 03.06.2024 Dok. Nr. 38	1. Ser ut til alt er i tråd med tidligere tilbakemeldinger, og har ingen innspill.	1. Tas til orientering			

2	Byarkitekten 07.06.2024 Dok. Nr. 39	1. Byarkitekten mener planforslaget har utviklet seg positivt ved at man har erstattet flate tak med saltak og at antall boenheter er redusert. Byggehøyder er justert opp som følge av endring. Dette stiller vi oss positive til. Tiltaket er redusert i omfang, og bygningsmassen er nå godt innpasset i omgivelsene og ligger godt i terrenget. Den er organisert som rekkehus med saltak og disse er blitt videreutviklet med noe saksing og ligger fint plassert i terrenget på ulike kotehøyder. Det er videre positivt at mer av den eksisterende vegetasjonen skal tas vare på, noe som vil påvirke prosjektet positivt. Byarkitekten er også positivt til de foreslåtte justeringer i plangrense og endring i kryssutforming for Steinviksveien. 2. Vi har noen kommentarer til illustrasjonsplanen. I området ved nedkjøring til p-kjeller er det blitt et litt utflytende område. Her er det store arealer preget av harde flater omgitt av konstruksjoner som murer, bossnedkast og gjerder. Vi ser at dette arealet har et forbedringspotensial, og anbefaler noe justering her. Tidligere versjoner av landskapsplanen viste en buet mur ved nedkjøringsrampen og vi anbefaler prosjektet å gjeninnføre dette. Dette kan gi rom for vegetasjon og trær mellom rampen og bossnedkastet, noe som vi vurderer som viktig for å lage et hyggelig areal på denne delen av tomten. Det blir generelt viktig med trær i hele dette området for å dempe inntrykket av nedkjøringsrampen.	1. Tas til orientering 2. Tas ikke til følge. Område for renovasjon og nedkjørsel som vist til begrenset høring er prosjektert av vegkonsulent. Løsningen hensyntar manøvreringsareal for renovasjonsbil og helningskrav på oppstillingsplass 6%. Vedlagte RTP og sporingskurver for renovasjonsbil viser at det ikke vil være mulig å etablere mur og vegetasjon i tråd med innspill fra Byarkitekten, da det kommer inn i renovasjonsbilens manøvreringsareal.			
---	---	---	--	--	--	--

		3. Videre vil vi oppfordre til god utforming av gårdsrommet. Vi ser dessverre ofte at boligprosjekter planlegger og bygger for dårlige utearealer. 4. Vi oppfordrer til å bruke solstudiene aktivt for å lage hyggelige felles samlingssteder på de mest solfylte arealene, skape rom i rommet med robust og tilstrekkelig vegetasjon og pergolakonstruksjoner med høy kvalitet. 5. Videre oppfordrer vi til at det lages soner for lek lagt til en del av gårdsrommet slik at de ikke ligger spredt utover. 6. Forhagene er tegnet relativt små med en liten plenflate med hekk rundt. Dette kan gi praktiske utfordringer fordi alle har en liten plen hver som må klippes. Vi ber prosjektet vurdere mindre forhager (kun sitteplatting med vegetasjon rundt) for å gi mer til fellesskapet. 7. Vi oppfordrer til at landskapsplanen utformes med utgangspunkt i bruk og opplevelser. Størstedelen av gårdsrommet ligger utenfor p-kjeller, så her ligger alle forutsetninger til rette for å skape et grønt, frodig, robust og vakkert uteareal tilrettelagt for fellesskapet som gir grunnlag for et godt nabolag. 8. Byarkitekten oppfordre til at innholdet i disse innspillene forankres i bestemmelsene for å sikre gode bokvaliteter i planen.	3. Tas til orientering. Jf. svar under. Etter innspill fra PBE i prosessen etter begrenset høring, er det lagt inn en bestemmelse som begrenser parkeringskjellerens utstrekning, for å sikre kvalitet på felles uteoppholdsareal. 4. Tas til orientering. Plankonsulent ble ikke informert om at planforslaget skulle på høring til andre enn naboer, og la derfor ikke ved temakart for MUA, felles uteoppholdsareal og solforhold på bakkeplan. Dette er vedlagt til 2. gangs behandling, jf. vedlegg med tegningsnummer C1, C2 og C3. Tegning C3 viser at det er gode solforhold på felles uteoppholdsareal i 5 timer i tråd med KPA bestemmelse 14.2 c, jf. tegningsnr. C3. 5. Tas til orientering. Det er i illustrasjonsplan til begrenset høring vist et samlet område for lek. Jf. temakart vedlegg C2. 6. Tas ikke til følge. Prinsipp for hager, hekker og felles uteoppholdsareal er ikke endret siden offentlig ettersyn, og er dermed ikke en del av endringene i planforslaget som er på høring. 7. Tas til orientering. Dokumentasjon på soner og bruk av uteoppholdsareal er vedlagt til 2. gangs behandling, jf. temakart vedlegg C2. 8. Tas ikke til følge. Det vises til punkt 4. Det er tilstrekkelig solforhold på felles uteoppholdsareal i tråd med KPA, så det er ikke nødvendig med en slik bestemmelse.		X	
--	--	--	--	--	---	--

		Se reguleringsbestemmelse § 3.1.2.9.d «Felles uteoppholdsarealet skal opparbeides i materialer og med møblering som er miljøvennlig, og gir varig og god brukskvalitet.» Denne kan bygges ytterligere ut med følgende forslag til formulering: «Den romlige utformingen av fellesarealene skal legge til rette for felles samlingssteder på arealer med best solforhold»				
Bymiljøetaten 05.06.2024	Natur og miljø 1. For å bevare den eksisterende hasselskogen, er den foreslåtte boligrekken i nordvest redusert i fotavtrykk. Hasselskogen er regulert til formålet naturområde med hensynssone naturmiljø (H540). Bymiljøetaten støtter intensjonen om å bevare hasselskogen. 2. Siden byggegrensene for begge boligrekkenene ligger tett på naturområdet, stiller vi imidlertid spørsmål ved om det i praksis er gjennomførbart å bevare naturområdet. Vi kan heller ikke se at det er snitt som viser at denne situasjonen er løsbart. 3. Bymiljøetaten ber om at det settes av tilstrekkelig areal mellom inngrepsfri sone og byggegrense.	1. Tas til orientering 2. Avgrensningen er satt grovt av naturmangfoldskonsulent. I tillegg er det ved begrenset høring lagt inn en bestemmelse om at hasselskogen skal avgrenses og merkes før gjennomføring av anleggsarbeid, i tråd med anbefalingene fra naturmangfoldskonsulenten. Innenfor et begrenset område av f_NO var det ved begrenset høring lagt inn et bestemmelsesområde hvor det åpnes for flytting av hasselsbusker som er i konflikt med planlagt tiltak. Etter begrenset høring er plankart/bestemmelser endret slik at det er en egen hensynssone H560_4, og ikke bestemmelsesområde, for å tydeliggjøre plankart/bestemmelser. Jf. revidert materiale. Sonen man åpner for flytting av hassel, H_560-4 i revidert plankart, er liten i utstrekning, men nok for å sikre tilstrekkelig byggegrep (2 meter fra bygg A2), og det er ikke sikkert det finnes hassel innenfor denne sonen. 3. Tas til orientering. Det er ved begrenset høring satt av tilstrekkelig areal. Jf. svar over. 4. Tas til følge. Det legges inn bestemmelse om marksikringsplan.	X	X		X

	4. Videre må det settes krav om marksikringsplan i bestemmelsene. 5. Også i BF1 er byggegrensen satt relativt tett på f-BG2 og H560-2. Videre finner vi ordlyden i bestemmelse § 4.3.3 om hensynssonen som lite bindende: Hasselknuter som blir berørt av bolig BF1 bør revegeteres i regulert grønnstruktur, der dette er gjennomførbart. Dersom intensjonen med hensynssonen for natur, H560-2 er satt for å hensynta naturen innenfor sonen, er det lite hensiktsmessig med en slik bestemmelse. Dersom det likevel åpnes for at hasseltrær innenfor hensynssonen kan fjernes, må gjenplantingen være et må-krav. Det må også presiseres om det med revegetering menes flytting og gjenplanting av hasseltrærne, eller om det bare skal plantes nye hasselbusker. 6. I forslag til reguleringsbestemmelser er det brukt begrepet «hasselknute» flere ganger. Bymiljøetaten tolker at det menes hasseltrær/hasselbusker. Siden knute ofte blir brukt om utvekster på trær, ber vi likevel om at dette ordet endres, slik at det ikke oppstår misforståelser om at det kun er hasselbusker med knuter bestemmelsen gjelder for. 7. Ber om at man deler bestemmelse 2.8.1.5 sikring av eksisterende vegetasjon i to punkter, et for tiltaksplan og et for redegjørelse (jf. uttalelse). 8. Påpeker nummereringsfeil i § 2.5 Naturmangfold, det skal refereres til § 2.7.4 ikke 2.7.3.	5. Tas til følge. Bør-krav endres til må-krav i bestemmelsene og bestemmelsene blir presisert. Til orientering er det ikke lagt hensynssone på eneboligtomten, men kun stilt avbøtende tiltak til formålet. 6. Tas til følge. Ordlyden rettes. 7. Tas til følge. Bestemmelsen tydeliggjøres i tråd med uttalelse. 8. Tas til følge. Nummerering rettes.		X X X X	
--	--	---	--	-------------------------------------	--

		9. Videre anbefaler vi at følgende tilføyes bestemmelsene: Masser som tilføres planområdet skal være rene og fri for frø eller planterester fra fremmede plantearter oppført på norsk fremmedartsliste med risikokategori PH-potensielt høy risiko, Hlhøy risiko eller SE-svært høy risiko. Status på turveg 10. Planforslaget regulerer en offentlig turveg, o_TV og gjennom arealet o_BG1. Bymiljøetaten ser at det kan være en hensiktsmessig snarvei, men vurderer at snarveien ikke har en offentlig funksjon. Vi stiller derfor spørsmål ved foreslått eierform, og anbefaler at snarveien reguleres med felles status. Mobilitet 11. Planforslaget forlenger eksisterende gang- og sykkelvei langs Steinsvikveien, fra sør frem til nytt overgangsfelt. Dette er et positivt tiltak som gir bedre forhold for myke trafikanter, spesielt for gjennomgående sykkeltrafikk. Ved krysningspunktet bør det vurderes om det er mulig å utvide ventearealet for å unngå konflikt mellom gående og syklende. Kommunal veg 12. Bymiljøetaten vurderer at tidligere merknader er imøtekommet. Det er tatt inn bestemmelser om godkjenning av teknisk plan, og det er rekkfølgekrav på o_FO3 før IG til felt BF1 og B. Vi har ingen ytterlige merknader.	9. Tas ikke til følge. Følger annet lovverk. Ref. dialog med Byplan. 10. Tas ikke til følge. PBE vurderer at det er hensiktsmessig at turveien reguleres med offentlig eierform og holder på dette. Jf. tidligere tilbakemeldinger. 11. Tas ikke til følge. Løsningen er avklart med Vestland Fylkeskommune. 12. Tas til orientering.			
--	--	--	---	--	--	--

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
Her oppsummeres samtlige endringer som er foretatt i plankartet etter begrenset høring. Endring på bakgrunn av merknad/uttalelse - Lagt inn avkjørselspil fra V1 mot Østre Nordeidbrekka 69/71. Endring på grunn av andre årsaker - Utvidet hensynssone naturmiljø H560_3 til å inkludere BF1. - Lagt inn ny hensynssone H460_4 som erstatning for bestemmelsesområde #5.	Endring på bakgrunn av merknad/uttalelse - Bør krav endret til skal krav, jf. 4.3.3 i reviderte bestemmelser - Ny bestemmelse 4.3.4 med presisering ang. revegetering Endring på grunn av andre årsaker - Punkt 1 endret definisjon formål 2.1 Ang. universell utforming tatt ut og påfølgende nummerering endret. 2.3 oppdatert med ny dato for VAO-rammeplan - Ny bestemmelse 2.2.3 ang. gjenbruk av masser - Endret § 2.4 (tatt bort dokumentasjonskrav/krav om godkjenning iht. ny eksempelsamling/sjekkliste). § 2.7 miljøkvalitet endret til pkt. 2.6 «bygge- og anleggsfasen». - Tidligere § 2.7.1 tatt ut - Tidligere § 2.7.2 flyttet til 2.8.2.1 - Tidligere § 2.7.3, nå 2.6.2, spesifisert - Ny 2.6.1 spesifisert 2.6.3 lagt til 2.7 Krav om undersøkelser før/ved gjennomføring av planen lagt til - Endret § 2.7.5 (spesifisert på bakgrunn av tidligere kommentar fra PBE) og flyttet til punkt 3.1.1.4. 2.8.1.1 ordlyd endret - Fjernet § 2.8.1.2 og § 2.8.1.4, samt § 2.8.1.8 og § 2.8.1.9 (tatt bort dokumentasjonskrav/krav om godkjenning iht. ny eksempelsamling reguleringsbestemmelser og sjekkliste). - Flyttet § 2.8.1.5 - § 2.8.1.6 til 2.8.2.3- 2.8.2.4 (Flyttet dokumentasjonskrav fra før ramme til før IG). § 2.8.1.7 fjernet 3.1.1.2.a presisert 3.1.1.2.c lagt til 3.1.2.1 presisert § 3.1.2.2 tatt ut, følgende nummerering endret - Ny 3.1.2.2 presisert § 3.1.2.4 tatt ut, følgende nummerering endret 3.1.2.3 tilføyd siste setning og inndelt i nytt underpunkt 3.1.2.3.a 3.1.2.3.b lagt til. 3.1.2.4c og d lagt til 3.1.2.6 uteoppholdsareal punkt b og d (tidligere c) presisert. - Nytt punkt 3.1.2.6.c, påfølgende nummerering endret. - Nye punkt 3.1.2.6.g og h 3.1.2.6.i endret 3.1.2.7.a parkering endret 3.1.2.7.d tatt ut, påfølgende nummerering endret	Endring på bakgrunn av merknad/uttalelse Omtale av begrenset høring og endringer i planforslaget i kapittel 6.

- | | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> 35. 3.1.2.7.d tilføyd siste ledd 36. 3.1.2.7.e endret og delt opp i to bestemmelser (3.1.2.7.e og f) 37. 3.2.2 og 3.2.3 endret 38. Nytt punkt 3.2.4.2 39. 3.2.5 endret 40. 3.2.6.1 endret 41. 3.2.6.2 endret 42. 3.2.4.2 lagt inn krav om utforming avkjørsel etter kommentar fra PBE 43. 3.2.2: feltnavn korrigert. 44. 3.2.3.1, 3.2.4, 3.2.5 oppdatert iht. pkt. 6. 45. Ny underdeling pkt. 3.2.4 og 3.2.4.2 lagt til 46. 3.2.5 endret 47. 3.2.6.1 og 3.2.6.2 endret 48. Nytt punkt 3.2.6.3 49. 3.2.7 lagt til 50. 3.3.1.1 endret (offentlig eierform tatt ut) 51. 3.3.1.3.a endret 52. 4.2.3 presisert 53. 4.2.4 endret 54. Henvisning til felt i 4.3.1 korrigert 55. Ny bestemmelse for ny hensynssone H560_4 lagt inn, jf. 4.3.3, og tilknyttet krav om revegetering og merking. 56. Ny bestemmelse punkt 4.3.5 ang. sikringstiltak. 57. § 5.4 om bestemmelsesområde #5 tatt ut (innhold flyttet til § 4.3.3, hensynssone H460_4) 58. 6.2: Rekkefølgekrav på eventuelle sikringstiltak lagt til. | |
|--|--|--|

