

Merknadsskjema – planoppstart

Plannavn	Ytrebygda, gnr 112 bnr 3 mfl. Omkjøringsveg strekning I-III
Arealplan-ID	70890000
Saksnummer	202126706
Utarbeidet av	Torbjørn Sivertsen
Sist revidert	28. mai 2024

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
<u>Private merknader</u>			
1	Advokatfirmaet Landsvik og Larsen pva. hjemmelshavere: 110/76, Lønningsvegen 1 112/244, Lønningsflaten 21 112/330, Eiendom uten adresse 112/260, Lønningsflaten 27	a. Merknadsstillernes eiendommer er stort sett avsatt til næringsvirksomhet i KDP BLÅE, mens mindre deler, langs Fleslandsvegen, er avsatt til veiformål. Plangrensen i planinitiativet avviker fra arealet som i KDP BLÅE er avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Den nye omkjøringsveien skal legge til rette for veifremføring mot Hjellesstad og merknadsstillerne har ingen interesse av at deres eiendommer blir omfattet av planen. De ser ingen grunn til at plangrensen nord for Fleslandsvegen skal avvike fra formålsgrensen mellom næringsvirksomhet og samferdselsanlegg i KDP BLÅE. b. Til tross for at KDP BLÅE ved kryss II bare beslaglegger et mindre areal fra to av eiendommene, foreslås det nå å innlemme alt areal for tre av eiendommene i en ny plan. KDP BLÅE viser kryss II som et T-kryss. Det virker unødvendig å innlemme så mye av merknadsstillernes arealer for å etablere et slikt kryss. Foreslått plangrense stemmer heller ikke med området avsatt til veiformål på 110/76. c. Referat fra oppstartsmøtet kan tyde på at planprosessen blir omfattende og komplisert, og kan dra ut i tid. Merknadsstillerne ønsker ikke å bli involvert i en langvarig planprosess som gjelder et rekkefølgekrav tilknyttet et boligprosjekt som ikke synes å ha direkte positive konsekvenser for deres eiendommer. En slik prosess vil kunne legge begrensninger på merknadsstillernes planer for eiendommene i mellomtiden. Det synes unødvendig når planavgrensningen i dette området synes noe tilfeldig.	Merknaden er stort sett imøtekommet. a. Planforslaget dekker et vesentlig mindre område enn vist i varslingen. De fire eiendommene blir i svært liten grad berørt utover det som er vist i KDP BLÅE. 110/76 og 112/260 ligger utenfor planforslaget. b. Varslingsområdet ble satt unødvendig stort. Tanken var at det kunne oppstå behov for å regulere nye avkjørsler til næringseiendommene ved Fleslandsvegen. Dette har vist seg unødvendig og planområdet er nå redusert og samsvarer i høy grad med veiformål i KDP BLÅE. 110/76 og 112/260 ligger utenfor planforslaget. Etter anmodning fra Vestland fylkeskommune viser planen rundkjøring og ikke T-kryss. Kryssløsningen er valgt for å sikre fremkommelighet for busser. c. Nå er næringseiendommene i liten grad berørt av planforslaget, og planprosessen skal ikke være til hinder for dagens virksomhet eller eventuell utvikling av tomtene. —

		d. Merknadsstillerne har ingen merknader til at de deler av eiendommene deres som allerede er avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur blir detaljregulert.	
2	Harris Advokatfirma AS for Jens Sætre 112/3-305-306-307-308, Espelandsvegen 17	a. Omkjøringsveien er planlagt over avsenderens eiendommer som primært ønsker at veien hverken reguleres eller bygges. b. Skulle veien likevel bli regulert og bygd, ønsker avsender å kunne utvikle eiendommene på nordsiden av den nye omkjøringsveien. Det blir bedt om at planen regulerer et næringsområde med avkjørsel nord for den nye veien. c. Dersom utvikling av området ikke er mulig, vil avsender ha en traktor-undergang under omkjøringsveien slik at eiendommene kan henge sammen som landbruksareal. Ønsket plassering av en slik undergang er markert i merknaden. d. Dagens traktorvei ligger sør for omkjøringsveien og gir adkomst til gårdens løe fra Fleslandsvegen. Denne veien må i størst mulig grad bevares eller etableres på nytt sted og beholde tilknytning til Fleslandsvegen. e. Elven fra Vestratjørna, som nå er lagt i rør, må ivaretas.	Merknaden er ikke imøtekommet. a. Planen legger opp til å omdisponere deler av avsenders eiendommer og dessuten vil veien føre til en oppdeling av arealene. b. Arealet på nordsiden av ny vei er i KDP BLÅE avsatt til grønnstruktur. Reguleringsformålet sammen med andre kommunale føringer for arealbruk tilsier at det ikke er aktuelt å regulere et nytt område for næringsvirksomhet her. c. Planen viser en traktorundergang, som en tilpasning til dagens arealbruk. Det er usikkert om en slik undergang vil ha betydning for landbruk på lang sikt da arealet nord for omkjøringsveien i KDP BLÅE er avsatt til grønnstruktur, noe som ikke dekker landbruk. d. Det meste av traktorvegen er utenfor planområdet, men planforslaget viser en tilknytning fra gang- og sykkelnett til traktorveien. Dette bygger opp under at veien kan fungere som en turvei slik den er vist i KDP BLÅE. Det er ikke lagt inn en tilknytning for traktor fra Fleslandsvegen. Undergangen mellom nord og sørsiden av veien er ment å skulle kompensere for dette. e. Dette er en vannstreng som ikke blir berørt av tiltaket. Det er lagt opp til at den fortsatt skal gå i rør. Om den skulle gått som åpent vannløp ville det gitt betydelige ekstrakostnader for prosjektet.
3	Vibo eiendom ved Bjørn Kåre Viken 112/212 m.fl., Hjellestadvegen 13B	Avsender er oppvokst i området og kjenner det fra gårdsarbeid på bestefarens gård på 60- og 70-tallet. a. Han stiller spørsmål ved deling av boligområdet slik det er vist i planinitiativet, og forutsetter at hans eiendommer beholder avkjørsel til Hjellestadvegen. b. Det blir påpekt at det ligger en stor fylling i den planlagte veitraseen. Den skriver seg fra 80-tallet og består av usorterte masser, mye rivningsmaterialer fra Bergen sentrum. Stien inn i området førte til en tipp for lastebiler. Dybden på fyllingen er trolig 15-20 meter og avsigt derfra ender mest trolig i tjernet. Avsender vurderer at Vestratjørnet ikke mottar kjemikalier fra	a. Planforslaget legger ikke opp til endret adkomst for avsenders eiendommer. b. Innspill til ytre miljø-plan beskriver hvordan man skal forholde seg til forurenset grunn dersom dette avdekkes. Planbestemmelsene stiller krav om at plan for ytre miljø skal utarbeides og etterleves. c. Støy er utredet. Tre boliger får støynivå over nedre grense fra ny omkjøringsvei alene, og har dermed krav på å få vurdert avbøtende tiltak for å oppnå

		industriområdet ved Fleslandsvegen, men antar det kan komme tungmetaller fra den gamle fyllingen og fra bilvrak som i sin tid ble plassert på isen om vinteren. c. Boligområdet er utsatt for flystøy, og det forventes at man i forbindelse med veiprosjektet gjør det som er mulig for å redusere ytterligere støyeksponering. d. Det går et hjortetrekk der veien planlegges og det bekreftes at det er mye hjort å se, ukentlig. e. Merknadsstiller mener det vil være bedre å velge trasé fra rundkjøringen på Lønningsflaten sør og vest for Vestratjørnet. Det har han fremholdt i møte med kommunen i 2018. f. Det nevnes at Fleslandsvegen ble anlagt som erstatningsvei til bygden da flyplassen stod ferdig ca. 1953.	tilfredsstillende støynivå innendørs og på uteplass. Dette gjelder Fleslandsvegen 34, 38 og 40. d. Det er usikkert om det vil være hensiktsmessig å sette opp viltgjerder for å hindre at hjort krysser veien. Dette kan vurderes i detaljprosjekteringen. e. Planforslaget følger opp kommunedelplanens trasévalg og rekkefølgekrav. Det har ikke vært en del av dette planarbeidet å vurdere alternative traseer. f. -
4-1	Kjell Birger Berge 112/105, Fleslandsvegen 38	a. Avsender er nabo til den planlagte veien og ser at den kan gi støy og innsyn på en eiendom som i dag er skjermet mot innsyn. Det bes om at reguleringen tar med støyisolering av fasader mot vest og øst og at eiendommen skjermes mot innsyn og lys fra gatebelysning. b. På vegne av Hjorthaugen velforening bes det om at disse boligene får adkomst fra den delen av Fleslandsvegen som er lokalvei mot Blomsterdalen sentrum og ikke direkte fra ny rundkjøring, noe som kan føre til fremmedkjøring. c. Det må etableres gangfelt for krysning av Fleslandsvegen.	Merknaden er delvis imøtekommet. a. Fleslandsvegen 38 er én av tre boliger som får støynivå over nedre grense fra ny omkjøringsvei alene. Boligen har dermed krav på å få vurdert avbøtende tiltak for å oppnå tilfredsstillende støynivå innendørs og på uteplass. Planen avgjør ikke om det skal anlegges gatebelysning og heller ikke nøyaktig plassering og utforming av dette. b. Planen viser boligavkjørsel til Hjorthaugen fra Fleslandsvegen øst for ny rundkjøring der veien fungerer som lokalvei til Blomsterdalen. c. Gjennom planen blir det ikke avgjort plassering av gangfelt, men gangveiene er plassert for å legge til rette for en slik krysning, også over Fleslandsvegen.
4-2	Kari og Kjell Berge 112/105, Fleslandsvegen 38	a. Avsender viser til en av tegningene i oppstartvarslet og spør hva sort stiplet strek rundt boligområdet deres betyr. b. Flere boliger i dette feltet har kloakk som går til septikløsning. Vil planen føre til krav om tilkobling til offentlig avløp? c. Er det mulig å si noe om oppstart av veiprosjektet?	a. Utsnitt fra plankartet til KDP BLÅE er brukt i varslingen. Der er grenser for gul og rød støysone langs Fleslandsvegen vist med stort stiplet strek. b. Det er utarbeidet en VA-rammeplan for veitiltaket. Der spredningsgrøft fra septik kommer i konflikt med veien, vil det bli lagt opp til at boliger får krav om å oppdatere sin kloakkløsning. c. Tidsplanen er usikker

5	Ole Petter Westerlund 112/45, Hjellestadvegen 13	a. Avsender har i en årrekke levd med veiarbeid på den nye Hjellestadvegen og over lang tid har beboere i strøket hatt dårlige veier og vanskelig fremkommelighet til sine eiendommer. Han har sett frem til nye veier og trygge fortau og sykkelstier. Han ser det som uheldig at det nå kan bli en ny runde med veibygging som vil gå ut over adkomsten til boligene. Det planlagte veiltaket vil ha stor innvirkning på avsenders hverdag, og kan ikke aksepteres. b. Det blir kommentert at det virker rart at beboere i Blomstølveien fortsatt skal kunne ha adkomst fra Hjellestadvegen mens dette ikke skal gjelde for dem med adresse i Hjellestadvegen, i og med at disse boligene deler samme avkjørsel fra Hjellestadvegen.	Merknaden er ikke etterkommet. a. Planen regulerer en veiutbygging avsender ikke ønsker. b. Planen legger opp til at boligene som har avkjørsel fra Hjellestadvegen nord for nytt kryss vil beholde avkjørslene.
6	Jan Herman Lerøy 112/1, Espelandsvegen 13	a. Det blir fremsatt et ønske om at ny vei legges så langt nord som mulig fordi den ellers går på bekostning av et beiteområde, et område som er ryddet og ikke ligger brakk slik det står i planinitiativet.	Merknaden er ikke imøtekommet. a. Veien er forsøkt lagt hensynsfullt med tanke på flere verdier i området, men beitearealene vil bli beskåret og delt i to av veitraseen.

Høringsinstanser

1	Vestland fylkeskommune (VLFK), 21.4.2022	Samferdsel a. Avsender forutsetter at det blir redegjort for virkningene planen vil ha for veitransport og veinett i planbeskrivelse, ROS-analyse og eventuell konsekvensutredning. Videre blir det bedt om at det tas hensyn til en rekke temaer, gjengitt under: <u>Særlige merknader</u> b. Føringer fra trafikkanalyse for Ytrebygda og strategisk planprogram for Birkeland må følges opp. Fremtidig utvikling og trafikkmengder må legges til grunn for kapasitetsvurderinger og dimensjonering av veianlegget, samtidig som nullvekstmålet må legges til grunn. Det må legges til rette for at kollektiv, sykling og gange blir foretrukne transportformer på strekningen og i området i sin helhet. Da må det etableres gode koblinger til eksisterende infrastruktur og barrierevirkningen av den nye veistrekningen må minimeres. c. Veistrekningen som skal reguleres går gjennom et område med skog, stier og små lysninger som gir nærmiljøet adgang til et fint naturområde. Her ligger også Vestretjorna som er en viktig villtlokalitet, med sump- og myrområder og stor funksjonsverdi for vannfugler. Stier fra bebyggelsen viser at dette området har en verdi for dem som bor i nærområdet, og at området er egnet for rekreasjon og barns lek. Avsender ber om at målet om å unngå store terrenginngrep som vil påvirke landskap og natur blir tillagt stor vekt og blir førende for planarbeidet.	Merknaden er delvis tatt til følge. a. Veistrekningen mellom kryss I og III er en del av et større system som er avklart gjennom KDP BLÅE og som drøftes videre i transportanalyse for Ytrebygda. Vurderinger av veitransport og belastning på veinettet i bydelen vurderes til å være utenfor rammen av hva som skal avklares i en mindre detaljregulering. Likevel er det i planarbeidet beregnet fremtidige trafikkmengder for den nye veilenken. Dette har igjen fungert som grunnlag for virkningsvurderinger og ROS-analyse. b. Store utbyggingsområder og sammenhengen mellom disse og nye veianlegg tas opp til vurdering i trafikkanalysen for Ytrebygda. I det strategiske planprogrammet for Birkeland drøftes muligheter for stedsutvikling som følge av trafikkomlegginger. Angjeldende planforslag følger opp en liten del av dette med utforming av en veilenke som skal lede biltrafikk utenom sentrum av Blomsterdalen. Trafikkanalysen har vært en del av grunnlaget for å beregne fremtidig utvikling av trafikkmengder, som igjen er lagt til grunn for kapasitetsvurderinger og dimensjonering av veianlegget. Gang- og
---	--	--	---

	d. KDP BLÅE stiller krav om erstatningsareal for områder egnet for barns lek. Det må vurderes i hvilken grad det skal kreves erstatningsareal for områder som går med til infrastruktur og hvilken størrelse og utforming av disse erstatningsarealene skal ha. e. Kommunedelplanen viser en turveitrasé fra kryss II til B4. Denne er omfattet av et rekkefølgekrav som kan stilles til alle reguleringsplaner som har nytte av tiltakene. Så lenge den nye veien vil gå gjennom et terreng med stier og et område egnet for barns lek, mener fylkeskommunen at planen for veilenke I-III må inkludere deler av turveien fra veikryss II til Espelandsvegen. Det vil gi et godt tilbud for myke trafikanter og kunne tjene som erstatningsareal for områder egnet for barns lek. <u>Kollektiv/Transportplan</u> f. Det ligger en bussholdeplass ved planlagt kryss ved Fleslandsvegen. Det er sannsynlig at denne må flyttes. Som veieier legger fylkeskommunen til grunn at dialog og avklaringer vil inngå i planprosessen. <u>Landskap</u> g. Konsekvenser for myrområder, hule eiker, naturmangfold og naturverdier må vurderes grundig som del av planarbeidet. <u>Kulturminne</u> h. Avsender minner om at dokumentasjon av kulturminner og kulturmiljø skal gjøres på et tidlig stadium i all arealplanlegging. Fylkeskommunen ber om at eventuelle kulturminneinteresser blir omtalt, verneverdiene vurdert og tatt hensyn til i planarbeidet. i. Planområdet ligger hovedsakelig på gården Ådland, gnr. 112. Navnet og størrelsen tyder på at det er en av de yngre «land-gårdene» fra ca. 800 e.Kr. Gamletunet var omtrent der bruk 1 og 2 er i dag, like sørøst for planområdet. Bruk 1 ble etablert i 1851 da «gamlebruket» ble delt. På gårdstunet står det i dag en lemstove som ligger i et intakt kulturlandskap med løe, verksted/smie, potetkjeller, veifar og innmark. Området rundt gardstunet har hensynssone for bevaring av kulturmiljø i KDP BLÅE. j. Deler av det varslede planområdet er avsatt til LNF i KDP BLÅE. I LNF-områder skal kulturlandskap som tilhører gårdstun søkes bevart i den grad det er mulig. Vestland fylkeskommune ber om at man under opparbeidelse av veitiltaket søker å unngå inngrep i og skade på eventuelle kulturlandskapstrekk som steingarder, eldre veeier og stier, bakke murer tufter mm. Ved gårdstunet på Ådland, gnr./bnr. 112/1 er det tidligere gjort løsfunn av en flintdolk fra yngre steinalder, B10302.	sykkelforbindelser knyttes til sykkelnettet langs Hjeltestadvegen og Lønningsvegen og til fremtidige lokalveier mot Blomsterdalen sentrum. Det legges til rette for naturlige gangkryssinger ved kryss med Hjeltestadvegen og Fleslandsvegen. Det er også regulert en tilknytning fra nytt fortau til traktorvei/turvei som går sørover fra Fleslandsvegen. c. Veien er lagt slik at den i minst mulig grad berører Vestratjørna. Det er regulert for at inngrep ikke skal gå vest for traktorvei/turvei. Veien er også lagt mest mulighensynsfullt mot natur- og landskapsverdier som ligger i småkoller ved kryss mot Hjeltestadvegen. Fortau er lagt med tilknytning til traktorvei/turvei langs Vestratjørna og sørover. d. Planen peker ikke ut erstatningsarealer, men det er lagt vekt på tilknytning for gående og syklende til områder med spor etter lek i skogkanten sør for veien. e. Planområdet er vesentlig innskrenket etter varsling og det virker unaturlig å ta inn denne turveien. Det er regulert en tilknytning fra nye fortau til turveien. f. Bussholdeplasser er drøftet mer prinsipielt med fylkeskommunen underveis og et detaljert forslag er tegnet inn i planen. g. Planbeskrivelsen gir en grundig beskrivelse av områder med viktige naturverdier, basert på flere befaringer, den siste utført i slutten av april 2024. Beskrivelsen gir også vurdering av virkningen veitiltaket vil ha for disse temaene. h. I planbeskrivelsen er kulturminneverdier omtalt og virkning på disse er vurdert. i. Planområdet er redusert etter varsling og kulturmiljøet rundt gården Ådland blir liggende utenfor planen. j. Særlig ved rundkjøring mot Hjeltestadvegen er det lagt vekt på å unngå inngrep i landskap med små koller og steingarder. k. Det er avtalt og lagt opp til at arkeologisk registrering blir utført i høringsperioden. l. –
--	--	---

		<u>Varsel om arkeologisk registrering</u> k. Fylkeskommunen har ikke kjennskap til at det i planområdet finnes kulturminner som er automatisk fredet eller har høy verneverdi. Potensialet for nye funn fra bronsealder og jernalder tilsier likevel at det er nødvendig med en arkeologisk registrering for å avgjøre om planforslaget kommer i konflikt med hittil ikke registrerte kulturminner. Det vil være en fordel for tiltakshaver å klarlegge spørsmål om kulturminner på et tidlig tidspunkt i planprosessen. l. I og med at planområdet omfatter areal i vann, er saken vurdert av Bergens Sjøfartsmuseum. Museet kjenner ingen kulturminner som kan bli direkte berørt av veiltaket og har derfor ingen merknader til planen. m. Det er likevel mulig at det ligger kulturminner i det aktuelle området. Fylkeskommunen minner derfor om at tiltakshaver plikter å melde fra til museet dersom man under arbeid i vannareal finner skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminner. Dersom kulturminner på bunnen av vannet kan bli berørt av tiltaket, må arbeid under vann straks stoppes og ikke tas opp igjen før museet har undersøkt og eventuelt frigitt området. <u>Oppsummering</u> n. Vestland fylkeskommune ber om at planarbeidet legger særlig vekt på samferdsel, landskap og kulturminner. De står til disposisjon hvis man skulle ha spørsmål om regionale plantemaer og videre planprosess.	m. Det kan bli noen mindre inngrep i vannkantren av dette tjernet, men det virker svært lite sannsynlig at det skal berøre kulturminner vannet. n. Det er gjennomført flere samarbeidsmøter med fylkeskommunen.
2	Statsforvalteren, 19.4.2022	a. Avsenders vurdering er at området er konsekvensutredet kun på et overordnet nivå. Området bør utredes på et mer spesifikt nivå knyttet til det konkrete tiltaket. Statsforvalteren støtter Bymiljøetatens kritiske merknader knyttet til mulige konsekvenser for natur- og miljø, slik disse er gjengitt i referatet. b. Statens vegvesen har i plansaker i denne delen av bydelen pekt på problemer med trafikkavvikling i rush på Flyplassvegen og Ytrebygdsvegen. En ny trafikkanalyse viser det at det må gjennomføres flere tiltak på veinettet (bla. firefeltsvei og planfrie kryss på Flyplassvegen) og at videre arealutvikling i området må begrenses, hvis fremkommeligheten skal sikres. Analysen kommer til at det blir trafikkvekst som følge av videre utvikling i området, og at dette vil skje til tross for mål om 0-vekst i biltrafikken. Statsforvalteren har merket seg at det i analysen tydelig blir sagt at videre boligutbygging sør for Blomsterdalen (som f.eks. Ådland) ikke kan finne sted pga. den ekstra biltrafikken som da vil bli generert (bilbasert utbygging).	Merknaden er delvis imøtekommet. a. Konsekvensene av veiltaket er spesifikt utredet for naturmangfold. Mange av merknadene fra Bymiljøetaten gjelder uheldige konsekvenser av veitraseen i seg selv. Samtidig stiller kommunen rekkefølgekrav om å følge opp denne veiløsningen. Det vurderes som uaktuelt å gjøre en alternativvurdering i denne avgrensede reguleringssaken. b. Dette punktet berører to overordnede vurderinger som ikke naturlig inngår i denne reguleringssaken: – Å vurdere fremtidig trafikkutvikling i Ytrebygda bydel. – Å avveie ny utbygging av næringsområder mot et boligområde ved Ådland og senterutvikling i Blomsterdalen. c. Planforslaget bygger på arealbruk og veiløsninger i KDP BLÅE, en plan som er vedtatt av KMD 5.9.2019

		c. Avsender ber om at kommunen legger disse nye forholdene til grunn for planarbeidet. Dersom det viser seg vanskelig å oppnå nullvekstmålet, vil Statsforvalteren være kritisk til regulering med formål å bygge ny vei mellom Hjeltestadvegen og Fleslandsvegen, da dette isolert sett vil kunne øke veikapasiteten og åpne opp for mer bilbasert utbygging.	og i tidligere vedtak i bystyret og Miljøvern-departementet. Kommunedelplanen er oversendt byrådsavdeling for miljø og byutvikling for behandling, ved fagnotat av 3.1.2022. Bybo AS ved Norconsult har kommentert fagnotatet ved brev av 27.1.2022, se vedlegg.
3	Bergen Vann, 22.3.2022	a. Avsender gir opplysninger om offentlig vannforsyning og avløpssituasjon i området: – Statisk trykkhøyde på offentlig vannledningsnett er normalt maks 110 moh. – Avløp i området føres til Flesland kommunale avløpsrenseanlegg. b. Det er etablert privat VA-nett i området, bl.a.: – Avløp i felles kulvert – Pumpeledning for spillvann i Hjeltestadvegen c. Avsender gir generelle krav til reguleringsarbeid: – VA-rammeplan skal inngå som del av reguleringsplanen. – Reguleringsbestemmelsene må stille krav om at VA-rammeplanen skal ligge til grunn for detaljprosjektering og byggesaksbehandling. – VA-rammeplanen skal sendes direkte til Bergen Vann for uttalelse. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget til førstegangs behandling. d. Avsenders kommentarer til denne reguleringssaken: – Prosjekterende må ta hensyn til kommunale VA-anlegg. Dersom nye tiltak kommer i konflikt med eksisterende kommunale ledninger, må disse legges om. – Koordinering med annet planarbeid i området må fremgå av VA-rammeplanen. – Minimumsavstand mellom offentlig ledningsanlegg og byggverk er 4 meter ved normal leggedybde (1,5 meter). Ved større leggedybde må avstanden økes. Det tillates ingen oppfylling i ledningstraseen. – Overvannet skal håndteres iht. KDP for overvann og kommunens retningslinjer for overvannshåndtering. – Åpne blågrønne løsninger skal prioriteres. – Ved etablering av fordrøyningsanlegg, etc. er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet. – Eksisterende vannveier skal beholdes åpne og ikke legges i rør.	Merknaden er imøtekommet. a. Informasjonen har vært grunnlag for VA-rammeplanen som er utarbeidet. b. Informasjon om private anlegg har også vært grunnlag for VA-rammeplanen. c. Generelle krav til sammenhengen mellom VA-rammeplan og reguleringsplan er fulgt: – VA-rammeplan er utarbeidet. – Bestemmelsene stiller krav om at VA-rammeplanen skal følges videre i gjennomføring av veiltaket. – VA-rammeplanen er drøftet med Bergen Vann. Planen vil bli sendt til uttalelse hos etaten og følge plansaken i omforent utgave. d. Føringene er fulgt så langt det lar seg gjøre. Avveininger mot flomsikkerhet har ført til at det noen steder er beholdt løsninger der overvann føres til ledning.

		d. Overvann tillates ikke ført til avløp-fellesledning, men skal håndteres lokalt.	
4	Byarkitekten, 15.3.2022	a. Planforslaget vil i liten grad berøre Byarkitektens fagområder. Avsender har ingen innspill i saken på dette tidspunktet.	a. -
5	Bymiljøetaten	a. Avsender spør om det for den nye veitraseen, f.eks. i KDP BLÅE er gjort analyser med tanke på fremtidig samferdsel og mobilitetsbehov som kan løses med andre transportmidler enn bil, noe som eventuelt kunne bety noe for rammer og innretning av planarbeidet. b. Endret arealbruk og bit for bit-nedbygging er hovedtrusselen mot naturmangfoldet i Norge. Oppstykket natur hindrer og vanskeliggjør arters bevegelsesmønstre, noe som kan gå ut over arters overlevelse, genetisk mangfold og reproduksjon. Planområdet inngår i et større sammenhengende grøntområde under stort utbyggingspress. Realisering av planforslaget vil medføre nedbygging og vesentlig fragmentering av dette viktige grøntområdet mellom allerede utbygde og planlagt utbygde områder. Bymiljøetatens vurdering er at planforslaget vil gi svært store negative konsekvenser for naturmangfoldet i området. c. I forbindelse med KDP BLÅE ble det vurdert to ulike alternativer for ny fylkesveg mellom kryss I og II. Både veitraseen inntegnet i KDP BLÅE og den alternative traseen (alternativ 2E) ble funnet å gi store negative konsekvenser for biologisk mangfold og friluftsliv. d. Det blir vist til at Zero Village Bergen legger opp til å bli Norges første og siste boligområde med nullutslippsboliger og at innløsning av rekkefølgekrav og eventuell opparbeidelse av nødvendige tilførselsveier bør ha like høye miljøambisjoner som Zero Village-prosjektet i seg selv. Bymiljøetaten kan ikke se at denne delstrekningen av ny fylkesveg vil bygge opp under høye klima- eller miljøambisjoner. Slik delstrekningen I-III er presentert her vil den få svært store konsekvenser for naturverdiene i området. e. Bymiljøetaten bemerker at kommunedelplanen er en overordnet plan, og at det er behov for en mer inngående vurdering ved detaljregulering. Videre må planforslaget sees i sammenheng med dagens situasjon etter ytterligere utbygging i området, eksempelvis utbygging på Liland og utbedring av Hjeltestadvegen. I planarbeidet bør det gjøres en reell vurdering av behovet for en veitrasé med foreslått plassering, og mulige alternative plasseringer, med en grøntfaglig tilnærming til valg av løsning.	Merknaden er delvis etterkommet. a. Forslagsstiller er ikke kjent med at det finnes analyser for området som vurderer om den aktuelle veistrekningen kan erstattes av andre mobilitetsløsninger. Planforslaget følger opp en vedtatt veitrasé. – KDP BLÅE bygger på en mer tradisjonell vurdering av mobilitetsbehov der kollektivtilbud og privatbil spiller en stor rolle, og hvor det er lagt vekt på å skjerme sentrale områder. – I Strategisk planprogram for Birkeland er det gjennomført stedsanalyse og det er lagt til grunn at andre fremkomstmidler enn bil kan være viktig for folks mobilitet. Planprogrammet fokuserer mest på et sentrumsområde mellom Blomsterdalen og Birkelandsskiftet og drøfter i mindre grad det overordnede transportsystemet i bydelen. Dette planprogrammet dekker ikke området for omkjøringsveien. – I den relativt nye trafikkanalysen for Ytrebygda er veikapasitet og fremkommelighet for privatbiler tillagt stor vekt. b. Selve veiarealet vil gå på bekostning av natur og veilinen vil dessuten dele et grøntområde i to. At det skal være et stort utbyggingspress i umiddelbar nærhet av den nye veien virker mindre sannsynlig. Arealplaner for ubebygde områder like sør og vest for veitraseen åpner ikke for utbygging. c. Veiløsningen som er valgt i kommunedelplanen (alternativ 2A) er i planens konsekvensutredning vurdert til å ha negative konsekvenser (-2) for biologisk mangfold, og LNF (jordbruk) samt grønnstruktur og nærmiljø. Alternativ trasé 2E har samme vurdering, bortsett fra stor negativ konsekvens (-3) for grønnstruktur og nærmiljø. Det legges til grunn at disse konsekvensene avveid mot

	f. Da det er kjent at det er store natur- og friluftsverdier i tilknytning til planområdet, må det gjennomføres en inngående kartlegging av disse. Den må synliggjøre dagens verdier og planens konsekvenser for disse, inkludert den samlede belastningen. Sentrale temaer i en slik kartlegging er stier, barns lek, hjortetråkk, truede arter og viktige naturtyper. Kartlegging av biologiske forhold må foregå i vekstsesongen, helst i mai-juni når hekkende fugler enklest kan registreres. g. Bymiljøetaten vil for øvrig minne om følgende registreringer, som må legges til grunn for planarbeidet: – <i>Vestretjernet</i> Dette tjernet er registrert som et viktig viltområde. Det er et lite, men næringsrikt vann omgitt av frodig kantvegetasjon og våtmark. Vestretjernet er et raste- og hekkeområde for ender, som stokkand, krikand og toppand, mens sangsvane og kvinand sees av og til i vinterhalvåret. Flere fåtallige og rødlistede arter er også registrert her; bl.a. dvergdykker, skjeand, stjertand, bergand, sivhøne, sothøne, vannrikse og gresshoppesanger. Deler av veitraseen planlegges over myrareal og i umiddelbar nærhet til Vestretjernet, og bygging av veien vil dermed gi store konsekvenser for dyrelivet i tilknytning til våtmarken. Vestretjernet er del av vannsystemet som leder vann til Vågsbøpollen, og er registrert med moderat økologisk tilstand. Dersom miljømålet om god økologisk tilstand skal nås for denne vannforekomsten vil det være essensielt at en eventuell veibygging ikke ytterligere forringer Vestretjern og tilhørende bekker. – <i>Løvsog av høy bonitet/hule eiker</i> Veitraseen planlegges gjennom løvsog av høy bonitet, hvor det like sør for planområdet er registrert flere hule eiker, en utvalgt naturtype som det, etter naturmangfoldloven, skal tas særlig hensyn til. – <i>Trekkvei for hjort</i> Det er hjort i området og en registrert trekkvei går over Hjellestadvegen. – <i>Friluftsliv og landskap</i> Grønkorridoren som går gjennom planområdet er registrert som et friluftslivsområde (Naturbase, friluftsområde med id FK00012374). – <i>Sammenhengende landbruksområde</i> Deler av området registrert som et sammenhengende landbruksområde der landbrukets ressursgrunnlag og	positive virkninger av veien med tanke på områdeutviklingen i Blomsterdalen og trafikkavvikling i den vestlige delen av Ytrebygda. d. Selve veien vil ha negative konsekvenser for naturverdier ved at den beslaglegger et visst areal og ved at den deler opp et grøntområde. Selve bygge- og anleggsarbeidet med veiprosjektet planlegges for å kunne tilfredsstille høye miljøkrav i tråd med kommunens og fylkeskommunens krav. e. Reguleringsplanen gir en oppdatert virkningsvurdering for naturmangfold, landbruk, friluftsliv og nærmiljø. Behovet for veitraseen vurderes ikke i planforslaget, noe som virker unaturlig når hele planen følger av et kommunalt rekkefølgekrav. f. Planen gir en oppdatert vurdering av konsekvenser for natur- og friluftsverdier. Siste kartlegging av naturverdier er foretatt helt i slutten av april 2024. g. Registreringene kommenteres under: – Det er lagt stor vekt på at veiutbyggingen skal holde så stor avstand til Vestretjørna som mulig. Det er forutsatt spunting eller andre tiltak dersom dype løsmasser tilsier dette. Det er ikke regulert sideterreng nærmere vannet enn dagens traktorvei/turvei. På nylig gjennomført befarings ble det avdekket at deler av den østlige strandsonen er preget av fremmedarter og dumpet stein og betong. Planen viser dette som et areal for revegetasjon, kanskje særlig med tanke på skjerming for fuglelivet ved vannet. – Det er gjort tilpasninger i sør som unngår hule eiker og også yngre eiker som vil kunne utvikle seg til eldre hule eiker. – Planen legger ikke inn tiltak for å hindre at hjort skal krysse veien. Dette er aktuelt å vurdere nærmere i detaljprosjektering. – Nordre del av grøntkorridoren vil bli beskåret. Planen viser en tilknytning fra nye fortau til turveien. Det er lagt vekt på å opprettholde og forsterke vegetasjon på det smaleste partiet og grøntområdet mellom ny vei og Vestratjørna.
--	---	--

		landskap skal vernes i et langsiktig (100 års) perspektiv, jf. retningslinjer til KPA § 35.1. – <i>Landskapsbilde</i> En veitrasé som fragmenterer det sammenhengende grøntområdet, vil gi en vesentlig endring av landskapsbildet. h. Tiltaket er i samsvar med KDP BLÅE. Bymiljøetaten forutsetter at fylkeskommunen blir eier av en eventuell bilvei og gang- og sykkelvei langs traseen. Lønningsvegen bør omklassifiseres til fylkesvei før den nye traseen åpner. Eventuelle tiltak som påvirker kommunale veiområder, må avklares med Bymiljøetaten. i. Sykkelstrategien viser sykkeltraséer langs Fleslandsvegen og Hjeltestadvegen. Veikryss med Hjeltestadvegen må ta hensyn til gang- og sykkelveien slik at trafiksikkerheten ivaretas og det sikres god fremkommelighet for myke trafikanter.	– Det sammenhengende landbruksområdet blir i liten grad påvirket av veiplanen da det grenser til arealet som i KDP BLÅE er avsatt til omkjøringsveien. – Veien vil endre landskapsbildet, kanskje særlig i sørøst der veien vil endre sammenhengen mellom åpent landbruksareal og skog. I nordvest går veien gjennom skog og endringen av landskapsbildet vil bli mindre merkbar. h. Veitforming er drøftet med fylkeskommunen som antatt fremtidig veieier. Klassifisering av veiene i det fremtidige veinettet vil bli avgjort uavhengig av reguleringssaken. Påvirkning av kommunale veier er drøftet med PBE som også får vurderinger fra BME. i. Planforslaget viser sykkelvei med fortau langs nordsiden av Fleslandsvegen og østsiden av den nye omkjøringsvegen. Ved rundkjøring ved Hjeltestadvegen krysser sykkelforbindelsen den nye omkjøringsveien for å møte sykkelforbindelse langs vestsiden av Hjeltestadvegen. Dette er det ene stedet der sykkelveien krysser vei med gjennomgående biltrafikk.
6	Barn og unges representant, Bergen kommune, 20.4.2022	Barn og unges representant viser til foreløpige innspill innsendt i forbindelse med oppstartsmøte i saken. a. Her presiseres behovet for å kartlegge barn og unges bruk av området, og at arealer i bruk eller som kan være egnet til lek og rekreasjon ivaretas i størst mulig grad. Trygg adkomst til fri- og grøntområder må sikres. Trygg ferdsel for andre må også ivaretas. Tiltak som bidrar til opplevd trygghet må også vurderes. b. Dersom det antas at barnehager eller skoler benytter deler av planområdet, anbefales det at representanter herfra gis anledning å uttale seg, herunder foreldreutvalg. c. Krav til universell utforming må ivaretas.	Merknaden er delvis tatt til følge. a. Barn og unges bruk av området er kartlagt. Ny vei vil bryte en mindre tursti men viser ny tilknytning fra nytt fortau til en lengre og viktigere tursti sør og vest for veien. Planen legger inn ny sykkelvei med fortau langs den nye omkjøringsvegen og langs Fleslandsvegen. Det er lagt til rette for at gangsamband skal lede til steder for trygg krysning av kjøreveiene selv om plassering av gangfelt vil bli avgjort senere. b. Plansaken er varslet til barnehager og skoler samt FAU ved skolene. c. Sykkelvei med fortau tilfredsstiller krav til universell utforming.
7	Helsevernenheten, Bergen kommune, 20.4.2022	a. Avsender påpeker at ny vei vil føre til nedbygging og oppstyking av grøntareal. Det bør legges vekt på enkel og sikker krysning av veien slik at den ikke fremstår som en barriere mot bruk av grøntarealet. Turmuligheter i nærområdet er viktig for fysisk	Merknaden er delvis imøtekommet. a. Veien vil ta noe areal fra dagens grøntområde og dessuten dele dette i to. Det meste av grøntarealet vil fortsatt ligge som et sammenhengende område

		aktivitet, i tillegg til at grøntarealer i nærområdet gir rom for aktiviteter som hundelufting og barns lek. b. I tillegg vil veien være en ny støykilde. Helsevernenheten forutsetter at det etableres støyskjerming som sikrer at eksisterende boliger ikke får forverrede støyforhold inne eller på utendørs oppholdsareal. c. Det oppfordres til å se på muligheter for å skjerme så mye som mulig av grøntarealet mot økt støy. d. Reguleringsbestemmelsene må stille krav om en støyrapport for anleggsfasen. Her må det vurderes støyreduserende tiltak for de ulike fasene av anleggsarbeidet og om støynivået gjør det nødvendig å tilby alternativt bosted til naboer. Det må også lages en plan for hvordan støygrensene for anleggsarbeid gitt i kapittel 6 i T-1442 overholdes så langt som praktisk mulig. e. Avsender støtter planinitiativets mål om å unngå store terrenginngrep. Det bør legges vekt på å bevare natur. Derfor bør riggområdet legges til allerede bebygd areal. f. Det er viktig at det settes krav til støvreduserende tiltak i reguleringsbestemmelsene. De støvreduserende tiltakene må også inkludere eventuell transport av masser. g. I kommunikasjon med naboer er det viktig å drive oppsøkende informasjon, og å sørge for at oppdatert informasjon gis fortløpende.	sørvest for veien. Regulert sykkelvei med fortau knytter seg til naturlige steder for krysning av kjøreveien. Om det blir etablert gangfelt vil bli avgjort i andre prosesser. b. Tre boliger vil få økt støy som følge av den nye veien alene. De kan kreve at støysituasjonen utredes nærmere og at det eventuelt blir gjennomført skjermingstiltak i fasaden og for uteoppholdsareal. c. En mindre del av grøntområdet ved Vestratjørnet vil få økt støy. Det gjelder arealet nordøst for vannet, der støy kommer både fra Fleslandsvegen og den nye omkjøringsveien. Det er likevel ikke regulert for støyskjerming mot dette området siden de visuelle konsekvensene vurderes som uheldige. d. Det er gitt bestemmelser om anleggsstøy i tråd med veilederen det blir vist til. e. Større terrenginngrep langt på vei unngått, særlig med tilpasninger i sørøst der veien går ganske nært et markant småkollete landskap. Riggområder er lagt slik at de ikke krever store terrenginngrep. f. Det er gitt bestemmelser om støvreduserende tiltak i anleggsperioden. g. Naboer er varslet på vanlig måte ved oppstart. Noen hadde spørsmål og disse ble grundig besvart i telefon eller e-post. I forbindelse med grunnundersøkelser ble berørte naboer kontaktet direkte.
8	Naturvernforbundet Hordaland	a. <u>Avsenders merknader knyttet til naturmiljø og friluftsliv:</u> Naturvernforbundet viser til konsekvensutredningen i KDP BLÅE der det blir beskrevet at det i dalsøkket mellom Vestretjørna og Ådlandsvatnet finnes verneverdige naturtyper, hovedsakelig våtmark, med et rikt dyre- og planteliv. Våtmarksområdet grenser til planlagt omkjøringsvei. Her er det tett næringsrik krattskog av bjørk, selje, rogn og hassel rundt myrområdet, som ellers domineres av lyssiv, gråstarr, flaskestarr, slåtestarr, strandrør, tepperot, myrtistel, skogsiv, storsyre, bringebær, revebjelle, stankstorkenebb og geitrams. Det går et hjortetrekk over området og det er observert rødlistede arter og potensial for hule eiketrær. Det er planlagt gang- og sykkelsti gjennom det nevnte dalsøkket,	a. Naturmiljø og friluftsliv Planen legger omkjøringsveien så langt unna Vestratjørna som mulig. Det er forutsatt at veianlegget ikke skal medføre inngrep vest for traktorveien/turveien som går langs østsiden av tjernet. Mot vannet viser planen areal til revevegetasjon der strandsonen er preget av fremmedarter og byggeavfall. Planen regulerer tilknytning fra nye fortau til turveien mot sør. Veien er planlagt slik at den unngår konflikt med hule eiketrær. Det er ikke lagt inn spesielle tiltak for å endre hjortetrekk. Eventuelle viltgjerd eller andre tiltak kan vurderes senere.

		øst for Vestretjørna og videre sørover til Ådlandsvatnet og Hjeltestadvegen. – Det blir også vist til at Bymiljøetaten vurderer planforslaget til å gi svært store negative konsekvenser for naturmangfoldet i området, og at det i planarbeidet bør gjøres en reell vurdering av behovet for veitrasé med foreslått plassering, og mulige alternative plasseringer med tydelig grøntfaglig tilnærming til valg av løsning. – Det blir også referert fra planinitiativet og rekkefølgekravet knyttet til utbygging av boligfeltet på Ådland og at byggeprosjektet er foreløpig satt på vent. b. <u>Avsenders merknader til KDP BLÅE:</u> – Byrådet har uttalt at planområdet har store verdier og interesser for friluftsliv i strandsonen og i store LNF-områder. Deres vurdering er at planforslaget sikrer areal for allment friluftsliv og tilrettelegger for gangveier og turstier langs kysten og gjennom naturområdene mellom kysten og bebyggelsen. Byrådet understreker at planforslaget avklarer en langsiktig byggegrense («markagrense») mot store LNF-områder sør for Skagevegen og Espelandsvegen. De anser at planforslaget følger opp målsettinger for forvaltning av strandsonen i kommuneplanen. Avsender slutter seg til Byrådets vurdering på dette punktet, og til behovet for en markagrense mot skogområdet lenger sør. Det er tilrettelagt for turbruk og det påtenkte byggefeltet på Ådland vil gripe inn i friluftsverdiene. c. <u>Avsenders merknader til hensynet til jordvern:</u> – Naturvernforbundet viser til tidligere klage fra Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) i Hordaland på KDP BLÅE fordi planen er i strid med nasjonale målsettinger om jordvern. I planen blir mer enn 1000 daa dyrka og dyrkbar jord omdisponert fra LNF-område til nærings- og boligområde, noe som er mer enn fjerdedelen av det arealet det er lov å omdisponere i hele landet. Forslag om å bygge ned LNF-areal står i motsetning til mål om vern av dyrkbare ressurser. – Omdisponert LNF-areal i KDP BLÅE gjelder også gnr/bnr 107/33 der det omfatter 60 daa. fulldyrket jord og gartneri med drifts- og veksthus som er i drift. Eiendommen er den siste av mange gartneribedrifter i Ytrebygda. Den representerer en viktig del av Fana-kulturen, der produksjon av melk, grønnsaker og andre lokale landbruksprodukter til	– Denne planen følger opp en overordnet plan og et rekkefølgekrav. Det blir vurdert til å ligge utenfor rammene av planarbeidet å skulle vurdere alternative traseer. – Boligutbygging i felt B5 på Ådland må avvente en avklaring av rekkefølgekravet knyttet til omkjøringsveien på strekning I-III. b. KDP BLÅE – Det blir vurdert til å ligge utenfor rammene for dette planforslaget å skulle vurdere avgrensning for boligområdet på Ådland. – Også spørsmålet om jordvern og omdisponering av LNF-områder i KDP BLÅE anses å ligge utenfor planarbeidet for omkjøringsveien. – Gnr/bnr 107/33 blir ikke berørt av planen for omkjøringsveien når denne nå har et vesentlig redusert planområde sammenlignet med varslingen. c. Jordvern – Jordvern og omdisponering av LNF-områder i KDP BLÅE anses å ligge utenfor planarbeidet for omkjøringsveien. – Gnr/bnr 107/33 ligger utenfor planområdet. d. Samlet belastning – Omfanget av næringsarealer og fremtidige arbeidsplasser i KDP BLÅE vurderes heller ikke til å skulle tas inn i planen for omkjøringsvei I-III. e. Konklusjon – Omkjøringsveien er lagt så langt unna Vestretjørna som mulig, med en grense for inngrep ved traktorveien/turveien. På de smaleste partiene gir dette en vesentlig mindre buffersone enn 30 meter.
--	--	---	---

		Bergen spilte en viktig rolle. Naturvernforbundet mener derfor at bruk 33 med sitt veksthusanlegg må karakteriserast som et kulturminne, i tillegg til at det også har potensiale til å bli en møteplass for folk i Ytrebygda. Avsender mener at siden eiendommen i 2022 fremdeles er intakt, må det være mulig å omdisponere den tilbake fra næringsformål til LNF-område, i samsvar med intensjonene i FNs tiår for naturrestaurering. d. <u>Samlet belastning</u> – I tillegg til de særlige grunnene knyttet til gnr/bnr 107/33, vil avsender påpeke hensynet til samlet belastning. I området rundt flyplassen legger KDP BLÅE opp til et urimelig stort press på jordbruksarealene og på verneverdige naturtyper og kulturminneverdier. Planen vil også føre til en uheldig opphopning av næringsområder og arbeidsplasser, noe som i sin tur vil føre til økt pendling fra andre bydeler, som igjen vil gi økt utslipp av klimagasser. e. <u>Konklusjon</u> – Naturvernforbundet Hordaland går inn for at det omsøkte arealet av gnr/bnr 107/33 blir omgjort til LNF-område i KDP BLÅE og at den planlagte omkjøringsveien ikke griper inn i verneverdiene i Vestratjørna og det tilgrensende jordbruksområdet på bruk 33. Det må være en buffersone rundt vatnet på minst 30 meter. Lignende krav bør stilles til den fremtidige turveien på østsiden av Ådlandsvatnet.	
--	--	--	--

Merknadskart

Marker planavgrensningen med en farge og varslingsområdet med en annen, på basiskart. Marker og påfør adressen til de som har sendt merknader.