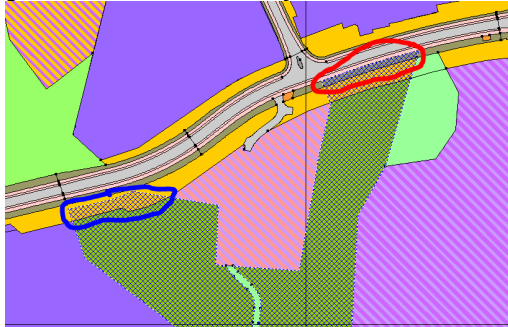


Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Kokstaddalen
Arealplan-ID	65960000
Saksnummer	201721558
Utarbeidet av	OPUS
Sist revidert	22.01.21/27.09.21/03.11.21/01.04.22

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	Elin Haga. 15/12.20 Nr. 97	1) Påpeker at området er blant de siste rekreasjonsområdene i et område med stor boligutbygging.	1) Tatt til orientering, og til følge. Planforslaget foreslår nedbygging av grønnstruktur som er i tråd med overordnet plan. Det er i planen foreslått avbøtende tiltak som tilrettelegging av tilkomster til turområder, skilting og parkering. Frem mot 2. gangs behandling har en ytterligere forsterket tiltak som skilting av flere tilkomster til turområde og turparkering, jf. bestemmelser. Området ligger som en naturlig forlengning av etablert næringsområde.		X (1) §2.4.1 §3.4.1	
2	Toril Vassnes Grunnane 110 37/420 16.12.2020 Nr. 98	1) Eneste friluftsområdet som benyttes av befolkningen i hele bydelen, samt tilreisende fra andre bydeler. 2) Nylig opprettet dugnadsgjeng har utbedret området betraktelig for å sikre at mer av området benyttes av flere.	1. Tatt til orientering og tilfølge. 2. Det er avholdt befaring med Storrindens venner. Tiltaket vil komme i konflikt med noen turstier, men det er i planen sikret avbøtende tiltak som ivaretar viktige tilkomster og styrker friluftsområdet gjennom etablering av tursti og turparkering. I tillegg setter planen krav om at viktige innfallsporter skal skiltes, jf. bestemmelser.		X (2) §2.4.1 §5.8.1 §3.4.1	

3	Bjørn Hauken Dolvikbakken 107 34/237 16.12.2020 Nr 99	1) Prosjektet må settes i sammenheng med ferdigstilling av Ringvegvest 3 byggetrinn slik at trafikkavviklingen i området blir bedre. I dag er det allerede mye kø og kaos i området både over Kokstad og Ytrebygdsveien. Byggetrinn 3 er allerede påbegynt 300 meter fra sør, så dette må ferdigstilles før videre utbygging på Kokstad igangsettes.	1) Tas delvis til følge. Prosjektet er sett i sammenheng med trafikk tall og overordnet veinett. Det er utført trafikkanalyser i plansaken som også vurderer kapasitet også på overordnet vegnett. Planforslaget regulerer og sikrer opparbeiding av overordnet veinett gjennom oppgradering av kryssløsninger på fv Kokstadvegen.			
4	Petter Gudim Kokstadveien 48B 34/411 17.12.2020 Nr 100	1) Vil bare forsikre oss om dette med overvann/bekk som kommer ned på vår eiendom (Kokstadveien 48B) blir forsvarlig drenert i forbindelse med masse utskifting/inngrep i naturområde. Vi har pr i dag overvann fra det aktuelle tomteområde ved mye nedbør i dag.	1) Tatt til følge. Det er utarbeidet VA rammeplan som ivaretar overvann og drenering i feltet. Maks videreført vannmengde vil reduseres i forhold til eksisterende avrenning fra delfeltene. Dette gjør at en samlet oppnår en fordrøyning som gjør at eksisterende videreført vannmengde fra hele IL2 reduseres i forhold til dagens situasjon. Viser til VA-rammeplan Asplan Viak 2022. Dette løses ved å etablere store fordrøyningsvolumer på tomten som tilbakeholder overvannet og slipper dette videre nord mot Lonemyra via strupet utløp. Tilbakeholdt overvann skal da tilsvare økningen i avrenning som skjer som følge av økt andel tette flater og forventede fremtidige klimaendringer som vil påvirke nedbørsintensiteten. Økningen i avrenning fordrøyes og forsinkes, slik at man unngår høye spissvannføringer. I tillegg til fordrøyningsvolumene som er lagt opp til i byggeområdet, vil store deler av overvannet infiltreres til grunnen. Området vil i stor grad fylles opp med masser av sprenget stein, som er forventet å ha god infiltrasjonskapasitet. Eksisterende overvannsproblematikk i Kokstadveien 48B vil ikke forverres ved gjennomføring av planen, men vil samtidig ikke løses gjennom planarbeidet. Men som beskrevet over vil situasjonen være lik eller bedre enn dagens situasjon. Dersom grunneier har utfordringer med overvann på egen tomt må dette løses eksempelvis ved etablering av dreneringsgrøft.			X Planbeskrivels en kap. 5 og 8 er oppdatert etter revidert VA plan
5	Ard Arealplan Nygårdsgaten 114 114/236 mfl. 18.12.2020 Nr. 101	1) Merknadsstiller gjør oppmerksom på overlapping mellom planer, ved kryssområdet Kokstaddalen/Kokstadvegen (o_SKV1 med tilhørende fortau o_SF24) med plan for Ytrebygda, gnr.114 bnr. 236, 258, 136 mfl. Store Breiholten, Kokstad, planid 65120000. 2) Merknadsstiller påpeker at eksisterende næringsvirksomhet skal opprettholdes så	1) Tas til orientering. Det har vært avholdt møte med Ard etter offentlig ettersyn. Planforslagene overlapper hverandre og er samkjørt før innlevering til 2. gangs behandling. 2) Tatt til følge. I revidert forslag til plan har vi løst dette på følgende måte ved å opprettholde mulighet for å benytte eksisterende		X (1, 2) §5.6.1	X (1,2) Lagt til bestemmelsesområde #6

		lenge som mulig, parallelt med at planområdet bygges ut. For at eksisterende næringsvirksomhet kan opprettholdes er man avhengige av at alle avkjørselene ut i Kokstadvegen fra vårt planområde beholdes til man er kommet så langt i utbyggingen av planen at det er mulig å stenge disse. Dette er viktig for å ivareta eksisterende næringsvirksomhet. Det må derfor sikres i reguleringsplanen for Kokstaddalen at avkjørselen markert i kartet under ikke stenges ved utbygging av reguleringsplanen for Kokstaddalen. 3) Vi viser også til samtale med saksbehandler for reguleringsplanen som er enig i og mener at det bør være mulig å finne en løsning som gjør at avkjørselen kan holdes åpen selv om kryssområdet bygges ut slik det ligger i reguleringsplanforslaget.	avkjørsel som midlertidig frem til vedtak av ny reguleringsplan /reguleringsendring. jf. § 5.6.1 <i>Eksisterende avkjørsel innenfor #6 kan benyttes inntil vedtak av ny reguleringsplan/reguleringsendring for eiendom med gnr/bnr 114/236. Ved vedtak av ny reguleringsplan/reguleringsendring skal eksisterende avkjørsel stenges. Ny avkjørsel for eiendommen, og rekkefølgekrav for reetablering, må sikres i reguleringsbestemmelsene.</i> Dette innebærer at de etablerte virksomhetene kan benytte avkjørsel som i dag midlertidig. Gjennom en reguleringsendring må en regulere for en ny avkjørsel. 3) Tas til orientering.			
6	Graeme Carter- Bergen Trial Team Johan Berentsens vei 50 150/476 30.12.2020 Nr 102	1) Bergen Trial Team holder til i området som berøres av utbyggingsplanen. Vi gjør dere oppmerksom på at dagens plan kutter inn på området som idrettslaget i dag bruker til idrettsformål. 2) Vi ønsker at det tas hensyn til klubbens drift. Vi kan opplyse at vi allerede har mistet noe område, og derfor trenger hele det arealet vi benytter i dag.	1) Tatt til orientering. For å sikre opparbeiding av ny vei og fortau langs Kokstadvegen er plangrensen trukket inn i tilgrensende formål, på sørsiden av Kokstadvegen. BA området (oransje felt) som er vist langs offentlige veier sier at «<i>innenfor formål BA skal eldre plan gjelde foran denne plan (PlanID 65960000).</i> Etter at veianleggene er ferdig utbedret, skal feltene BA oppheves sammen med midlertidige rigg og anleggsområder. Arealene skal tilbakeføres til opprinnelig standard eller bedre etter anleggsfasen er avsluttet. Jf §3.1.2. 2) Tatt til følge. Forslagstiller har forståelse for at klubben ønsker å opprettholde videre drift. Og slik vi ser det er inngripen i areal som er regulert for Bergen Trial små, til sammen 455m2 av areal som grenser mot veien se illustrasjon. 		X (1) §3.1.2 er blitt til §3.1.9 og lagt til tilbakeføring av areal til opprinnelig standard eller bedre	

			Kokstadvegen må utvides og areal som er regulert som annen veggrunn vil beslaglegges. Etter vår oppfatning vil dette ikke berøre områdets funksjon. I forslag til reguleringsplan er annen veggrunn utvidet for å kunne sikre tilstrekkelig areal til terrengbearbeiding langs vei. Utvidelse av vei er i tråd med overordnet plan og et tiltak som vil styrke trafiksikkerheten i området.			
7	Storrindens venner C/o Espen Herland Sandslibakken 26, 5253 Sandsli 35/537 17.01.21 Nr. 111	1. Storrindens venner ble stiftet våren 2020, og har som mål å tilrettelegge for friluftsliv rundt Storrinden. Dette initiativet har medført økt bruk av området. Dette initiativet medfører økt bruk av området og er i tråd med vedtatt KPS. Storrindens Venner mener at det omfattende tiltaket på planområdet er i konflikt med ambisjonene i vedtatt KPS. Tiltaket ødelegger store sammenhengende blågrønne strukturer på Storrinden. Mye brukte innfallsporter blir gjort utilgjengelig og stengt for tilkomst. Tiltaket ødelegger et viktig rekreasjonsområde, ødelegger turstier og reduserer muligheter for kontakt med naturområdet. Planforslaget ivaretar ikke tilgjengelighet og tilrettelegging på en tilfredsstillende måte. 2. Det må planlegges ny forbedret tilkomst til friluftsområdet på Storrinden. En svært mye brukt tilkomst til Storrinden er stien som starter i bakkant av Kokstadveien 52. Her starter det som lokalt omtales som «Den hvite stien». Store deler av denne stien utslettes ved gjennomføring av tiltaket. Storrindens venner er urolig for at tiltaket vil medføre store skjæringer som kan gjøre området som er avsatt til friluftsområde utilgjengelig og lite egnet for turstier. Det bør derfor tegnes inn turvei/sti på friluftsområdet. 3. Innspill: a) Nye stier må opparbeides som	1. Tatt til orientering. Planforslaget kommer i konflikt med noen etablerte stier i området. Men planen sikrer samtidig etablering av en ny sti gjennom LF1. Videre skal det etableres bil og sykkelparkering for turgåere og skilting av friluftsområdet. Dette er forhold som er ytterligere utvidet og styrket etter offentlig ettersyn. Planforslaget som regulerer for IL er for øvrig i tråd med overordnet plan. 2. Tatt til følge. Tilkomst til området er sikret i planforslaget, se under punkt 1. Konsekvenser for inngrep i stinettet er belyst i planen i planen og avbøtende tiltak som tilrettelegging og skilting er sikret i bestemmelser. Det vil arbeides med å etablere flere tilkomster på steder som har god terrengkontakt, se Designprogram. «Den hvite stien» vil avkortes som følge av utbygging av BKB5- BKB7. Men det vil være naturlig å legge om den «hvite stien» og kople den sammen med den «oransje stien». 3. Delvis tatt til følge: a) Området er preget av stier på kryss og tvers. Enkelte stier vil berøres, som følge av tiltaket. Som et avbøtende tiltak er det regulert inn en ny tilkomst og ny sti gjennom LF, denne skal		X (1, 3d, 4, 6) §2.4.1 §5.8.1 §5.3.2 §3.4.1.3 §3.1.4.2	

		erstatning. Områdene avsatt til friluftsmål må tilrettelegges med turvei for å sikre tilkomst fra Kokstadveien 52, fra friluftsområdet ved G12 og fra området mellom BKB1 og H190_3 b) Turvei må tegnes inn langs hele planområdets ytterkant, og knyttes sammen med etablerte stier. c) Arealet langs planområdet ytterkant må være tilstrekkelig bredt til å anlegge en trygg turvei også der som tiltaket vil medføre høye skjæringer. d) I bestemmelse § 5.3 må det fremgå en tidsfrist for når friluftsområdet skal ryddes og revegeteres med stedlige masser. 4. På oversiktsbildene blir det fremstilt tursti på o_LF1 - området mellom BKB1 og H190_3. Det er også lagt inn illustrasjoner av turstier som strekker seg innover i terrenget. En sti i dette området omtales også av planbeskrivelse. Stien fremgår ikke av plantegningene. 5. Forslaget om en tursti på o_LF1 er imidlertid svært ønskelig. Storrindens Venner vil presisere at en sti på tvers av dette arealet ikke er tilstrekkelig for å sikre tilgjengelighet til friluftsområdet. Det må også opparbeides stier langs tiltakets ytterkant og med tilgang fra begge sider av tiltaket. Forslag til tilkomst mellom BKB1 og H190_3. 6. Storrindens Venner opplever ikke at turparkering ikke er tilfredsstillende ivarettatt. Erfaring viser imidlertid at noen er avhengige av bil. Dagens parkeringssituasjon er svært begrenset. Vi foreslår at det gjøres plass til 40 biler og 10 sykler. 7. Storrindens Venner er positiv til dialog med utbygger for å finne gode	koples til eksisterende stier. Fire nye innfallsporter skal sikres, se designprogram side 9. b) Nye turstier bør ikke legges tett opp til nytt næringsareal, det gir større kvalitet å etablere stier i områder som gir tilstrekkelig buffer mot nye byggeområder. Nye tilkomster skal sikres, men det er ikke hensiktsmessig at det skal etableres turstier i kanten langs hele planområdet. Etablering av ny stiforbindelse vil sikres i bestemmelser i stedet for i plankart. Det er ikke regulert for turvei, men stiforbindelsen skal være enkel i tråd med dagens løsning. c) Ny stikolping er sikret i bestemmelser. Eksakt plassering bør ikke tegnes i plankart da dette gir en juridisk bindende eksakt plassering. Den eksakte plasseringen må tas i forbindelse med prosjektering/opparbeiding. d) Midlertidig rigg og anlegg langs utbyggingsområdet må oppgraderes etter hvert som utviklingen skrider frem. Området skal ryddes og revegeteres med stedlige masser innen 6 måneder etter ferdigstilling jf. bestemmelse §5.3.2. 4. Stien over LF1 vil fungere som en viktig innfallsport, denne skal koples på eksisterende stinett. Koblingspunkt er sikret i plankart med bestemmelsesområde #8 og reguleringsplanens bestemmelser jf §5.8 og §3.4.1.3 5. Tas til følge se svar under punkt 3a. 6. I tråd med nasjonale retningslinjer skal parkeringsdekning holdes på et minimumsnivå. Turparkering er utvidet til 8 parkeringsplasser for bil og 10 for sykkel. Forslagstiller minner om at tiltaket bidrar til en oppgradering av gang og sykkel felt som styrker mobiliteten i området. 7. Tas til følge. Det er avholdt felles befaringsplan i planområdet hvor representanter fra Storrindens venner og OPUS var tilstede på vegne av Posten.			
--	--	--	---	--	--	--

		løsninger som kan bidra til å ivareta tur- og friluftsinnteressene i området.				
8	Byggmester Mjelstad AS på vegne av Sherwood Holding AS i Kokstadvegen 54 Oldrane 31 34/353 20.01.21 Nr. 114	1. Viser til § 5.2.1.7 om infiltrasjon/fordrøyning/avledning og etterlyser dokumentasjon på at Lonemyra har veldig god naturlig fordryningskapasitet. Det etterlyses også en forklaring på hvordan eksisterende overvannssituasjon er vurdert vedrørende Lonemyra/Kokstadvegen 54. Flomvei fra Lonemyra krysser Kokstadvegen/Kokstadgrenda via to stk kulverter a 600 mm betongrør som avsluttes i åpen bekk ned mot krysset Ytrebygdsvegen/Kokstadvegen. 2. Avrenning fra IL 2 vil i sin helhet, som vist i planforslaget/VA-rammelan for området datert 12.11.20, få avrenning av overvann ned mot Pittedalen/Lonemyra. Sannsynligheten er stor, på grensen til sikkert, for at vi vil få økt avrenning mot Lonemyra 3. Sherwood Holding AS opplever årlig at asfaltert lagerområde mellom Kokstadvegen 54 og 52 oversvømmes av flomvann fra Pittedalen/Lonemyra. Økningen som forutsettes av utbyggingen vil komme i tillegg og utgjør et meget stort skadepotensial både for bygninger og for uteområdet på Kokstadvegen 54. Planprosessen må på en tilfredsstillende måte utrede a) risikoen for flom og b) de tiltak som må utføres for å avverge flom og skade på bnr. 353. 4. Vi vil anmode Bergen kommune v/planavdelingen, om at der må utarbeides en egen flomvurdering av nedbørsområdet som har avrenning til Pittedalen/Lonemyra/kulverter under Kokstadvegen, og da med samme forutsetning som for Stemmebekken. (Nedbørsområdet mot sør fra IL1)	1. Tas til orientering og til følge da det er utarbeidet et eget notat som omhandler overvannshåndtering IL2 og VA-rammeplan (Asplan Viak 2022). Som vist i VA rammeplan er det sikret at avrenning fra planområdet ikke skal øke. Overvann fra IL2 føres til Lonemyra i nord. Bygninger rett øst for Lonemyra, Kokstadvegen 52 og 54, er flomutsatt på relativt jevnlig basis. Det er derfor besluttet å begrense videreført vannmengde fra IL2 tilsvarende dagens avrenning ved 20 års gjentakintervall, men man dimensjonerer fordryningsvolumet til å håndtere fremtidig nedbør ved 200 års gjentakintervall. Det vil si at videreførte vannmengder fra IL2 vil være lavere eller lik dagens 20-års avrenning for alle gjentakintervall til og med 200 år. Jf. reguleringsbestemmelse §2.5.5 tillates det ikke økning i avrenning fra planområdet mot Lonemyra. Dette løses ved å etablere store fordryningsvolumer på tomten som tilbakeholder overvannet og slipper dette videre mot Lonemyra via strupet utløp. Utløpet fra I/L 2 strupes til maksimalt beregnet eksisterende avrenning. Tilbakeholdt overvann skal da tilsvare økningen i avrenning som skjer som følge av økt andel tette flater og forventede fremtidige klimaendringer som vil påvirke nedbørsintensiteten. Økningen i avrenning fordryes og forsinkes, slik at man unngår høye spissvannføringer. Utfordringer knyttet til flom på egen grunn i dagnes situasjon kan ikke løses av forslagstiller, men må håndteres gjennom egen plan. 2. Se svar over. Bestemmelsene §2.5.2 sikrer at det ikke tillates økning i avrenning fra planområdet mot Lonemyra som følge av utbyggingen. I tillegg til fordryningsvolumene som er lagt opp til i I/L 2, vil store deler av overvannet infiltreres til grunnen. Området vil i stor grad fylles opp med masser av sprengt stein, som er forventet å ha god infiltrasjonskapasitet. Bidraget denne infiltrasjonen har på overvannshåndteringen og fordryningen av overvann er ikke medregnet i VA-rammeplanen, da det er vanskelig å fastslå spesifikke tall på kapasitet og volum i reguleringsfasen. Maks videreført vannmengde vil reduseres i forhold til eksisterende avrenning fra delfeltene. Dette gjør at en samlet oppnår en fordryning som gjør at eksisterende videreført vannmengde fra hele IL2 reduseres i forhold til dagens 20-års nedbør. Viser til oppdatert Va-rammeplan Asplan Viak 2022. Reguleringsplanen viser fordryning gjennom regnbed, fordryningskassetter og fylling i grunnen som vil forsinke avrenning mot nord. Videre er det i reguleringsbestemmelser også åpnet for blå tak.		X (2) §2.5.2	X (1, 2, 3) Planbeskrivelsens kapittel 5 og 8 oppdatert etter revidert VA-rammeplan

		Dette for å belyse om flomveier fra IL 2 /Pittedalen/Lonemyra/kulverter under Kokstadvegen er tilstrekkelig dimensjonert.	3. Opplysninger tas til orientering, krav om utredning er tatt til følge. Overvannshåndtering og flom omtales i VA-rammeplan (Asplan Viak 2022). Kokstadvegen 54, og til dels 52, ligger nedsenket i forhold til den naturlige flomveien fra området, som er mot Kokstadvegen i nord. Avkjørselen fra Kokstadvegen til nr. 54 er terskelen som overvannet må stige over før det kan renne videre mot Skranevatnet. I en situasjon hvor overvannsledningen som krysser fra Lonemyra under Kokstadvegen ikke har kapasitet til å ta unna alt overvannet som tilføres området, vil dette stuve seg opp på vestsiden av Kokstadvegen. Basert på teksten i merknad som beskriver årlige oversvømmelser på tomten, tidvis med store materielle kostnader, så burde det utføres tiltak for å redusere flomfaren på tomten uavhengig av tiltak på I/L 2. Denne flomproblematikken ble belyst i ROS-analysen til reguleringsplanen for tomten, planid. 63160000, og burde vært løst i medfølgende VA-rammeplan. Det er i VA-rammeplanen for området vist flomvei ut mellom nr. 54 og 52 og videre langs Kokstadvegen. For byggeområdene legges det opp til fordrøyning av nedbør med 200 års gjentakintervall samtidig som man bare viderefører dagens avrenning ved 20 års gjentakintervall, som vil medføre en reduksjon i flomvannmengder fra IL2 til Lonemyra ved nedbørshendelser med 200 års gjentakintervall fra dagens 440 l/s til fremtidig 335 l/s. Det vil si at flomvannmengden fra IL2 til nedstrøms flomvei reduseres med ca. 105 l/s i forhold til dagens situasjon, også etter at man har tatt hensyn til endring i tette flater og forventede klimaendringer. 4. Tatt til følge se vedlagte notat overvannshåndtering IL2. Flomsituasjonen ved Kokstadvegen 54 bør utføres på egen tomt. Det viktigste og enkleste tiltaket som kan utføres i tilknytning til Kokstadvegen 54 er å påse at overvannsledningen som skal lede overvannet videre fra Lonemyra ikke er tilstoppet, eller har fått redusert sin kapasitet på annet vis. Dette skal være en privat betongledning med innvendig diameter 600 mm. Gitt at ledningen er etablert med tilstrekkelig fall, så skal ledningen ha kapasitet til å ta unna store deler av tilført overvann. Inntakselementet til overvannsledningen vil ha periodevist behov for drift og vedlikehold, spesielt dersom det forventes store nedbørsmengder, da denne fort kan tettes av tilførte trær, busker og andre objekter som tilføres med overvannet. Dette vil medføre redusert kapasitet på ledningen og økt fare for oppstuvning av overvann. Dersom overvannsledningen alene ikke er tilstrekkelig til å redusere flomfaren ved Kokstadvegen 54, bør det vurderes tiltak som enten holder vannet ute fra tomten, eller som fører vannet			
--	--	--	--	--	--	--

			videre nedstrøms utenom tomten. Det sikreste alternativet er å lede overvannet i flomvei rundt tomten. Dette tiltaket medfører en grøft rundt nordsiden av tomten som vil fungere som flomvei for evt. overvann som stuver seg opp oppstrøms overvannsledningen.			
9	Rolf Søderstrøm Torgny Segerstedts vei 83 21/426 21.01.2021 Nr. 116	1. Merknadstiller foreslår at det legges inn sykkelveg i den nye tverrforbindelsen og at den forlenges i begge ender. I øst over Ytrebygdsvegen og i sør-vest mot Flyplassvegen. Spesielt en ny forbindelse i vest vil ha stor betydning, da det blir kort veg fra Ytrebygdsvegen og opp til Kokstad-Nord. Se vedlegg 1 og 2.	1. Tas ikke til følge. Planforslaget regulerer og oppgraderer gang- og sykkelforbindelser. Merknadsstillers forslag om ny sykkelvei ligger utenfor denne reguleringsplanens rammer, og er ikke i tråd med overordnet plan.			
10	Tess Vest Eiendom AS og Kokstadvegen 35B AS a) 17.01.2020 b) 25.01.21 c) 04.05.21	a) Merknad datert 17.01.20 gjelder fortsatt. Denne merknaden er et brev som beskriver dagens situasjon, med de virksomheter som er lokalisert i området. b) Merknad 25.01.21 1. Dagens kryssløsning fungerer optimalt, og ønskes opprettholdt. Merknaden beskriver logistikken på eiendommen. Merknadsstiller er bekymret for at endringer i avkjørsel og kjøremønster vil innebære store ulemper for dagens situasjon og for utviklingsmuligheter i fremtiden. 2. Har spørsmål til areal merket med gul farge. Dersom dette arealet beslaglegges, har det en betydelig størrelse og må kompenseres i form av nytt areal. Hvis ikke dette lar seg gjøre må vi sannsynligvis stenge ned deler av vår virksomhet, noe som får store økonomiske konsekvenser for oss samt at arbeidsplasser står i fare. 3. Den nye avkjørselen som er foreslått må sprenges ut gjennom en fjellvegg som er ca. 14 meter høy. Vi stiller spørsmål til gjennomføring på en sikker måte. Vi kan ikke akseptere at virksomheten vår må stenges.	a) Merknad datert 17.01.20 tas til orientering. b) Merknad datert 25.01.21: 1. Tas ikke til følge. Dagens avkjørsel må erstattes ettersom det skal etableres kollektivfelt langs Kokstadvegen. Planforslaget har derfor foreslått å erstatte dagens løsning med ny avkjørsel. Det er gjort arbeid etter offentlig ettersyn for å teste alternative løsninger som ivaretar grunneieres interesser på en bedre måte. Forslagstiller har vurdert alternative løsninger som er lagt fram for veimyndigheter. Det er også avholdt møter og befarer med grunneier for å få informasjon og for å kunne vurdere alternativer. Løsningen som nå er foreslått ivaretar krav til avkjørsel for store kjøretøy. 2. Det gule feltet det henvises til er vesentlig nedskalert. Plangrensen er trukket inn mot fylkesveg på eiendommene 34/402 og 448 (grønt skravert felt i figur under), for å hensynta drift av næringsseiendommene. Løsningen for avkjørsel er basert på dialog med merknadshaver og merknadshavers forslag. Ny løsning vil i liten grad berøre eksisterende parkering.	X (b2, b4, c1, c5) Plangrensen er trukket inn ved eiendommene 34/402 og 34/448, og utvidet noe mot øst ved eiendom 114/186.	X (b2) §5.4.1	X (b,) Planbeskrivelsens kapittel 5 og 8 er oppdatert med justert løsning for tilkomstveg til eiendom 34/402 og 34/448

Her står også en høyspentledning fra BKK som det må gjøres avklaringer rundt. Vi antar også at et slikt inngripende inngrep vil bli svært dyrt. 4. Det vises til at det er avholdt møter med oss. Det stemmer ikke, bortsett fra et felles orienteringsmøte desember 2019. Vi ønsker å få tilsendt oppdaterte planer som bare berører våre to eiendommer. Vi bør så innkalles til et møte med agenda om å oppnå enighet for en løsning som kan fungere bra for alle involverte.



Bestemmelsesområde #4 (gult felt) er rigg- og anleggsområde og er midlertidig. Midlertidig rigg- og anleggsområde opphører senest innen 20.07.35, eller ved ferdigstilling av veggrunn. Området skal senest 3 måneder etter ferdigstilling ryddes og ferdigstilles i tråd med regulert formål (jf. §5.4.1).

3. Tas til orientering. Vi er klar over at avkjørsel griper inn i terreng og gir inngrep, den ligger også tett på høyspentkabel. Det er derfor avholdt møter med Statnett, slik at gjennomførbarhet er ivarettatt. Sikkerhet for bygg og ansatte må løses i anleggsfasen i henhold til gjeldende forskrifter. Forslagstiller er klar over problemstillingene knyttet til høyspentmast. Arealet ligger i faresone H740. Det har vært dialog med Statnett, og de vurderer foreslått vegtrase som gjennomførbar. Statnett gir føringer for hvordan arbeidet med å anlegge ny veg og avkjørsel skal håndteres.

4. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er avkjørsel til eiendom 34/402 og 448 omarbeidet. Det ble i 2019 avholdt nabomøte om veg der merknadsstiller var representert. I etterkant av møtet har det vært avholdt flere møter og dialog med merknadsstiller, blant annet med forslag om erstatningsareal. Alternativet ble ikke ansett som en holdbar løsning av merknadsstiller. Tilkomstalternativet ble derfor revidert etter møte med merknadsstiller (01.02.22), der det ble drøftet alternative løsninger for tilkomstveg. I møtet ble det vist til utfordringer knyttet til eksisterende næringsdrift, ønske om å beholde eksisterende stålhall, ønsker ikke at eiendommene deles i to av ny vei, samt hensynssone knyttet til høyspentlinje. Det ble i møtet presentert flere alternativ for tilkomstvei, med varierende grad av inngripen i merknadsstillers eiendom. Det ble også drøftet avveininger knyttet til beslagleggelse av grøntareal vs.

		c) Tilleggsmerknad etter møte og befarings, datert 04.05.21: 1. Forslag til ny avkjørsel og veg som vist under møtet vil påvirke logistikken rundt bygg slik at det blir problematisk for driften. Vegen vil avskjære for biltransport rundt byggene. Dette fremkom ikke tydelig i møtet 23.04.21. 2. Bekymring knyttet foreslått løsnings trafiksikkerhet ved utkjøring i Kokstadvegen. 3. Spørsmål om dagens løsning kan beholdes av hensyn til driften av eksisterende næringsvirksomheter. 4. Spørsmål fra merknadshaver om det er fastsatt at det skal gå gangfelt, sykkelsti og kollektivfelt gjennom hele Kokstadvegen, bredde på dette. Står i fare for å miste parkeringsplasser. Hvordan skal disse erstattes? 5. En avkjørsel parallelt med Kokstadveien og i en bue tilbake til	eksisterende næringsdrift. Referat fra møtet følger saken. Det er søkt å optimalisere kryssløsning i henhold til innspill fra grunneier. Det er vurdert ulike alternativer til kryss og adkomst til næringseiendommer 34/402 og 34/448. Foreliggende løsning tar utgangspunkt i forslag fra eiere av aktuelle næringseiendommer. Lengde på kollektivfeltet må opprettholdes. Det er med utgangspunkt i dette søkt løsninger hvor lengden på kollektivfeltet kan opprettholdes samtidig som en får tilkomst til næringseiendommer 34/402 og 34/448 som er tilfredsstillende og som ivaretar næringsområdets funksjon. Endret løsning gir: • Krysset fv. Kokstadvegen x kv. Kokstadvegen (O_SVG2) reguleres i tråd med prinsippløsning som er avklart med Vlfk. Det er ingen avvik på fylkesveg. • Kryss fv.5174 x f_SV4 flyttes sørover. Krysset blir liggende på sørsiden av høybrekket på fylkesvegen, sikt er ivaretatt. Krysset utformes for vogntog. • Ny adkomstveg til næringseiendommer (f_SV4) går parallelt med fylkesvegen, mellom fortau og eksisterende stålhall. Generell vegbredde for adkomstvegen er 7,5m jf. N100. Vegbredden opprettholdes, men pga arealknapphet stålhall reduseres i størrelse. Den beholder sin plassering, men det gjøres tilpasninger i konstruksjon for å ivareta veibredde. • Som følge av endringene er planområdet utvidet noe mot øst ved eiendom 114/186. c) Tilleggsmerknad 04.05.21 1. Tatt til følge. Det har vært dialog og møtevirkosmhet mellom partene for å komme til enighet. Det ble avholdt møte med merknadshaver 23.04.21, og gjennomført befarings på eiendommen den 27.04.21. dette er referatført. Nytt møte ble avholdt 01.02.22, også referatført. Løsningen for veg og avkjørsel er vesentlig omarbeidet. Forslåtte løsning ivaretar merknadshavers behov så langt det lar seg gjøre. Avkjørselen (f_SV4) er nå justert og trukket lenger inn mot fylkesveg, slik beslaglegges areal under høyspentledning og mindre av merknadsstillers eiendom. Se punkt b)4. 2. Tas til orientering. Forslag til regulert løsning ivaretar trafiksikkerhet ved utkjøring i Kokstadvegen. Løsningen er tegnet og testet av OPUS, og det kan bekreftes at siktforholdene er ivaretatt i tråd med N100.		
--	--	--	---	--	--

		Kokstadveien. Dersom veien kommer for langt inn på Tess sin eiendom vil Tess miste verdifull plass. Må da få erstatningsareal. 6. Forslag om avkjørsel over Frydenbø sin eiendom. En slik løsning vil medføre at Kokstadveien 35B mister parkeringsareal.	3. Tas ikke til følge. Ulike løsninger har blitt vurdert i prosessen med å komme frem til den nå foreslåtte løsningen, Det er ikke mulig å beholde dagens løsning da den nye vegen og kryssløsningen skal utvides med fortau, sykkelveg og kollektivfelt. 4. Etter innspill fra vegmyndigheter er det regulert kollektivfelt i Kokstadvegen. Reguleringsplanen regulerer nye kryssløsninger, etter innspill fra veimyndigheter har man regulert kryss og kollektivfelt. Kollektivfelt har en regulert bredde på 3.5 meter, fortau på 2,5-2,7 meter og sykkelveg 3.25 m. Plangrensen er trukket inn mot fylkesveg på eiendommene 34/402 og 448 (grønt skravert felt i figur over), for å hensynta drift av næringseiendommene. Løsningen for avkjørsel er basert på dialog med merknadshaver og merknadshavers forslag. Ny løsning vil i liten grad berøre eksisterende parkering. Se figur i punkt b)2 over. At det kunne skje endringer i tråd med områdeplanen eller krav fra veimyndigheter må sies å være forutberegnelighet for merknadshaver, og dermed en risiko som måtte vurderes. At den nye løsningen vil få noen uønskede konsekvenser for merknadshaver er ikke til å unngå, men det er forsøkt å ivareta merknadshavers behov på en best mulig måte ut fra forholdene, gjennom dialog og de endringene som er gjort i forslag til løsning, samtidig som også veieiers (VLFK) ønsker og krav imøtekommes. Regulert løsning fremgår av plankartet og vegtegningene som følger planforslaget. 5. Slik vi forstår merknaden er det en variasjon av den løsningen som foreslås regulert. Den endelige løsningen er noe endret, for å imøtekomme merknadshavers innspill etter befaring og avholdte møter, slik at veien ikke kommer for langt inn på eiendommen. Det har vært en omfattende prosess og dialog med merknadsstiller, blant annet med forslag om erstatningsareal. Dette ble ikke god tatt av merknadsstiller. Det er senere avholdt møte med merknadsstiller (01.02.22), der det ble drøftet alternative løsninger for tilkomstveg Se punkt b)4 over. Hoveddel av ny adkomstvei f Sv4 er nå regulert inn på areal som besittes av Bergen kommune. 6. Dette er slik vi ser det ikke en gjennomførbar løsning da dette arealet er etablert med dekke som ikke vil tåle omfattende tungtransport.			
--	--	---	---	--	--	--

11	ABO for Kokstaddalen 2 og 4 Kokstaddalen 2 og 4 114/220 og 114/240 25.01.21 Nr. 123	1. Planforslaget viser endringer i innkjøringen til Kokstaddalen 2 og 4 som får negative konsekvenser for eiendommene. Innkjørselen kan ikke fjernes. Utformingen av fortauet må endres og innkjørselen opprettholdes. 2. Deler av f_KV11 i gjeldende reguleringsplan er vist med offentlig eierform i planforslaget. I gjeldene plan går grensen mellom offentlig og felles i eiendomsgrensen. Vi ber om at dette opprettholdes. 3. I gjeldende plan er krysset regulert som forkjørsregulert kryss. I planforslaget er dette endret til uregulertkryss. Dette fører til at siktlinjer kommer i konflikt med eksisterende bygg i Kokstaddalen. Siktlinjer må tilpasses dagens situasjon. 4. Vi ser at det også er gjort endringer i sikt mot sykkelvei i Kokstadvegen. I gjeldende plan har bilister vikeplikt, i planforslaget har syklist vikeplikt. Vi stiller spørsmål til bakgrunnen for denne endringen. 5. Vi gjør til slutt oppmerksom på at det, inntil dagens aktivitet i Kokstaddalen 2 opprører, ikke kan aksepteres etablering av tiltak som fører til at dagens inn- og utkjøring fra denne eiendommen endres/fjernes. Eventuelle rekkefølgekrav må ta hensyn til dette. I henhold til Kokstad øst skal: «F/K/T3.3: Avkjørsler til Kokstaddalen opprettholdes inntil nåværende aktivitet (bensinstasjon, salg av dekk og motorvogner) opphører.» Vi ber om at denne formuleringen tas inn i planens bestemmelser og at eventuelle rekkefølgekrav tilpasses dette.	1. Tatt delvis til følge. Forslag til reguleringsplan er utarbeidet i samråd med veimyndigheter. Veimyndigheter har krevd at dagens avkjørsel i øst inn til 114/220 skal stenges. Ettersom områdeplanen åpner for en midlertidig kryssløsning, knyttet til eksisterende virksomhet, er dette videreført i planforslaget, som en midlertidig løsning. Eksisterende avkjørsel er vist med bestemmelsesområde #7. med følgende bestemmelse (§ 5.7): «<i>Eksisterende avkjørsel innenfor bestemmelsesområdet opprettholdes inntil nåværende aktivitet (bensinstasjon, salg av dekk og motorvogner) opphører</i>». 2. Ikke tatt til følge. I og med at det er definert som kryss er det ønskelig å opprettholde krysset i sin helhet som et offentlig areal, med tanke på eierforhold og fremtidig vedlikehold. 3. Delvis tatt til følge. Krysset er oppdatert og utbedret. Løsningen for avkjørsel er i større grad i samsvar med løsning i gjeldende områdeplan, bortsett fra at fortau er trukket marginalt lengre inn. Løsningen er likevel ikke i tråd med håndbok N100 sine siktkrav, som krever 20 meter mot venstre. I denne sammenheng har en foretatt en interesseavveining i samråd med byplan. Endringene forholder seg i stor grad til områdeplanen ettersom den gir føringer for rekkefølgebestemmelser, knyttet til berørte eiendommer. For å kunne regulere krysset tett opp til utforming som er regulert i områdeplan, samt å unngå å rive bygg, er det foreslått å redusere siktkravene i krysset som skissert over. Til tross for avvik fra N100 vurderes det at avkjørselen vil ivareta de trafikale forhold på en god måte. 4. Tatt til følge se svar punkt 1. 5. Tatt til følge, se svar punkt 1.	X (1) #7 Midlertidig g avkjørsel	X (1) §5.7.1	X (1) Lagt til bestemmelsesområde #7 midlertidig avkjørsel
12	SE Arkitektur for Kokstad Holding AS Kokstadflaten 35 111/96	1. Merknadsstiller beskriver et byggeområde K1 som lå inne i et tidligere, ikke vedtatt utkast av Områdeplan for Kokstad vest og	1. Ikke tatt til følge. Det omtalte arealet ligger som grønnstruktur i områdeplan og i KPA. Det er ikke aktuelt å regulere dette området i strid med vedtatt KPA. 2. Tas til orientering.			

	25.01.21 Nr. 126	Storrinden. Vi ønsker at felt K1 som nå er regulert vekk, markeres med pil i plankart med krav om detaljregulering sammen med gjenstående del av 11/96 på et senere tidspunkt. Det vil tilrettelegge for en tilkomst som gir mulighet for å utvikle et næringsområde på den nordlige delen av 111/96 og samtidig vil det kunne bli benyttet som en tilkomst til et større grøntområde på Storrinden. I tidligere bestemmelser i områdeplanen står det at innenfor felt K1 skal det <i>«opparbeides/ sikres god tilgjengelighet til eksisterende turstier»</i>. Dette indikerer at K1 var planlagt som en overgangssone mellom veg og Storrinden og ville gitt gode muligheter som en tilkomstsone til turområdet som Storrinden tilbyr fra Kokstad siden. Tilkomst er planlagt som en bro og vil ikke komme i konflikt med Infiltrasjon/Fordrøyning/Avlednings formålet som er planlagt i plan for Kokstaddalen. 2. Dersom det er behov for ytterligere utredninger i denne prosessen og område, kan dette fremprosjekteres ved behov.				
13	Harris for Stadsporten AS Kokstaddalen 5, 7 og 18 114/369 og 249 og 111/100 26.01.21 Nr. 127	1. Det kreves at rekkefølgekravene knyttet til kryssene mot Kokstadvegen endres fra «sikret gjennomført» til «ferdig opparbeidet» for midlertidig brukstillatelse/ferdigattest. Denne endringen vurderes som helt nødvendig for å tilstrekkelig sikre at kryssene faktisk blir opparbeidet i tilknytting til den utbygging som planforslaget nå tilrettelegger for. Punkt 3 til 8 beskriver bakgrunn for og forklaring på hvorfor dette må gjøres. 2. Stiller spørsmål til om trafikkanalysen revidert 22.05.19 er tilstrekkelig	1. Tas til orientering. Områdeplanen setter krav til at kryssene skal opparbeides eller være sikret opparbeidet. Planforslaget var dermed i tråd med overordnet plan ved offentlig ettersyn. På bakgrunn av dialog for å løse innsigelsen fra VLFK har man kommet frem til en løsning hvor kryssene reguleres i tråd med overordnet plan, men at det stilles krav til opparbeiding av kryssene i henhold til en midlertidig løsning (tegninger R01 og R02) for midlertidig brukstillatelse, ut fra en nødvendighetsvurdering. Det følger tegningsgrunnlag ved planforslaget som beskriver denne løsningen, se rekkefølgebestemmelser §6.3. 2. Trafikkanalyser og trafikktall som er benyttet, er utarbeidet i tett samarbeid med SVV. Videre bygger trafikktall på Postens egne		X (1, 3, 4) §6.3	

		oppdatert. ÅDT-tallene som er lagt til grunn i rapporten stammer fra 2018. Det bør gjøres en ny vurdering av ÅDT basert på alle nye tiltak, og fremtidige tiltak innenfor området for å få mer reelle tall knyttet til trafikk i de aktuelle avkjørslene. 3. Før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest er det knyttet krav til rekkefølgekrav til BKB5, 6 og 7 til opparbeiding av ny vei (o_SKV6) fra kryss Kokstadvegen – Kokstadvegen, og frem til og med avkjørsel o_SKF7. Selve kryssene til Kokstadvegen, som er en forlengelse av veien, stilles det imidlertid <u>ikke</u> krav til opparbeiding av før bebyggelsen tas i bruk. BKB 5, 6 og 7 har kun krav til at Kryss Kokstadvegen-Kokstadvegen og resten av o_SKV6 med tilhørende sykkelfelt og fortau, annen veggrunn og vegetasjon skal være sikret opparbeidet før midlertidig brukstillatelse. Altså kan de oppfylle rekkefølgekravet ved å inngå en utbyggingsavtale. 4. Det samme som i punkt 2 gjelder for krysset mellom Kokstaddalen og Kokstadvegen. Her er det ifølge reguleringsplanen, slik forslaget nå ligger, også tilstrekkelig å inngå en utbyggingsavtale for å oppfylle rekkefølgekravet, ettersom ordlyden kun stiller krav til «sikret opparbeidet». Før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for BKB1, BKB2, BKB3, BKB4 skal følgende infrastruktur være sikret opparbeidet: Kryss Kokstaddalen – Kokstadvegen. 5. Slik planforslaget nå er presentert vil tiltakene innenfor de aktuelle planområdene kunne få midlertidig brukstillatelse/ferdigattest, uten at noen	erfaringstall. Trafikktallene er justert i løpet av hele prosessen også etter offentlig ettersyn. 3. Delvis tatt til følge. Rekkefølgebestemmelsene er endret etter offentlig ettersyn. For alle tiltak innenfor planområdet settes det nå krav om opparbeiding før midlertidig brukstillatelse/ ferdigattest. Kryssene skal oparbeides i tråd med midlertidig løsning, øvrige tiltak i tråd med reguleringsplan. 4. se pkt 3 5. Tas til orientering. Dette ville vært i tråd med områdeplanene slik de er lagt opp. Se imidlertid pkt 1 og 3 for hvordan dette løses. 6. Tas til orientering. Se pkt 1 og 3. 7. Tas til orientering. Rekkefølgekrav må stå i samsvar med overordnet plan og trafikkskapningen som tiltaket utløser. Reguleringsplanen og de trafikale forholdene er svært godt utredet og belyst i plansaken. Se for øvrig svar i pkt 1 og 3.			
--	--	--	--	--	--	--

		av kryssene er oppgradert. Resultatet av rekkefølgekravene er at det ikke foreligger garanti for når kryssene blir opparbeidet. Dersom det inngås utbyggingsavtaler der grunneiernes bidrag kun er kontantbidrag, vil det være opp til offentlig myndighet å stå for selve opparbeidingen av kryssene. 6. Slik rekkefølgekravene nå er foreslått stilles det ingen garanti for at nødvendig infrastruktur, her oppgradering av kryss, vil være ferdigstilt og dimensjonert til å tåle den økte belastningen som utbyggingen genererer. Viser til fagnotat datert 24.11.20 hvor det finnes støtte for at i hvert fall ett av kryssene må stilles krav til ferdig opparbeidet før midlertidig brukstillatelse. 7. Ytterste konsekvens av rekkefølgekravet slik det nå står er at det offentlige som avtalepart i en utbyggingsavtale der rekkefølgekravene er sikret, ikke klarer å oppfylle sin del av avtalen. Eksempelvis dersom oppgradering av Kokstadveien ikke blir en prioritert strekning, og det tar mange år før arbeidet igangsettes. I denne sammenheng kan det for det første henvises til at utbyggingsavtalene til Bergen kommune pleier å ha et punkt om avtalens varighet. Der ordlyden ofte lyder slik «Denne utbyggingsavtalen gjelder frem til partenes forpliktelser etter utbyggingsavtalen er oppfylt. Avtalen bortfaller likevel senest den [dato]». Ved et eventuelt bortfall av avtalen, vil da tiltakshavers innbetalte kontantbidrag måtte tilbakebetales – og det vil da ikke være noe garanti for at krysset blir oppgradert.				
--	--	---	--	--	--	--

14	Bjørn Olav Våga, Kokstadgrenda 22, gnr/bnr: 34/391, 14.01.21, doknr: 109	1. Forslaget vil føre til mer trafikk i Kokstadvegen, en trafikkert strekning hvor folk ferdes. Merknadsstiller mener sikkerheten her bør forbedres. 2. Det bør lages underganger for å sikre forgjengernes sikkerhet.	1. Tatt til følge. Tiltaket vil medføre økt trafikk, og det er utført flere trafikkanalyser som ligger til grunn for utforming av veiareal. Reguleringsplanen regulerer to kryss langs Kokstadvegen og utbedrer forholdene for myke trafikanter som skal krysse veien. 2. Ikke tatt til følge. Det er ikke aktuelt å lage underganger under Kokstadvegen. Overgangsfelt er foreslått på oversiktlige punkt nær viktige målpunkt som busstopp o.l. Oppgradering av veiareal er utarbeidet i samråd med offentlige veimyndigheter.			
15	Rune Marås, Storrinden 113 c, gnr/bnr: 34/465, 19.01.21, doknr: 112	1) Planen bør ikke godkjennes fordi; a) Hjortestammen bli trykket inn på et mye mindre område som vil føre til matmangel og hyppigere innslag av hjort og annet vilt ved og i bebyggelse. b) Bergen sør er avhengige av området til bruk for friluftsliv og rekreasjon. c) Området er mye brukt av barnehager, barneskoler, ungdomsskoler, videregående skoler, universiteter og andre utdanningsinstitusjoner. d) Området er brukt mye av idrettslag.	1) Tas ikke til følge, se utdypende svar under. a) Naturmangfold og hjort er utredet i naturmangfoldvurdering som følger planen. Ifølge kommunens egen viltrapport knytter det seg en rekke utfordringer til hjortestammen i Bergen, fordi det finnes svært mange dyr. Stammen er mer enn tredoblet siden 1980-tallet og er historisk høy, sannsynligvis høyere enn et langsiktig bærekraftig nivå for en storby. Det er da naturlig at dette reflekteres i redusert kondisjon/lavere slaktevekt og etter hvert sykdom i hjortestammen. Det fører også til at det ofte oppstår konflikt mellom hjort og blant annet hageeiere, trafikksikkerhet og landbruks- og skogbruksinteresser. Tiltak i planområdet, selv om det reduserer beiteareal, vurderes i seg selv ikke å ha en nevneverdig betydning i forhold til problemene knyttet til de ovenfornevnte utviklingstrekkene som hjortebestanden gjennomgår. Hjorten er en opportunist, og benytter seg gjerne av næringsrik, og lett tilgjengelig mat, som den finner i hager og i landbruksområder. Konflikter med hjort, blant annet i bebyggelse, vil fortsette, og trolig øke, dersom hjortebestanden fortsetter å vokse. Videre vurderes det ikke å være grunnlag for å si at hjortens trekkmuligheter gjennom Storrinden blir svekket som følge av planforslaget, da de opprinnelige trekkrutene allerede er svært forringet og hjorten erfaringsmessig har små problemer med å finne alternative trekkruer. b) Planforslaget er i tråd med overordnet plan. Selv om planen fører til en reduksjon av selve friluftsområdet, legger den også opp til å ivareta viktige innfallsporter gjennom planområdet og inn i turområdet. Det skal etableres ny sti inn i området som kobler seg på eksisterende stier. Det skal også etableres turparkering for bil og sykkel, og de viktige innfallsporene skal skiltes, for å tydeliggjøre hvor man kommer inn i området. Disse tiltakene vil ikke kompensere for det tapte arealet i seg selv, men legge langt bedre til rette for tilkomsten og for besøkende til området, og dermed sikre en videreføring av turområdets viktighet. c) Bruken av området er kartlagt i planarbeidet og i KU knyttet til områdeplanen. Det ble ved befaring observert ett område i skogen		X (1b) §5.8.1 §6.3.2	

			som er tilrettelagt med enkle tauleker, bål plass o.l. som trolig er benyttet av barnehagen i området. Dette arealet går tapt som følge av utbyggingen. Det er derfor sikret at det i forbindelse med planen skal opparbeides et tilsvarende område for barnehagen. Jf § 6.3.2 <i>Reetablering av aktivitetsområde i friluftsområdet på Storrinden, med for eksempel grillhytte/gapahuk, benker, bål plass og andre enkle installasjoner i tre og/eller naturstein. Omfang, plassering og utforming avgjøres i samråd med bymiljøetaten.</i> d) Størrelsen på turområdet vil reduseres, men store arealer vil fortsatt være tilgjengelige, med bedret tilkomst gjennom planområdet for idrettslag eller andre brukere. Jf. pkt. b er det gjort tiltak for å bedre tilgjengeligheten og tilkomsten til turområdet, som vil komme alle brukere til nytte.			
16	Elin Haga, 15.12.20, doknr: 97. Adresse og gnr/bnr ikke mulig å finne.	1. Dette er det siste rekreasjonsområdet for beboere på Søreide/Kokstad og med så mange leiligheter som nå er kommet er det naturlig med ett stort grøntområde for beboere.	1. Tatt til orientering. Planforslaget er i tråd med overordnet plan. Til tross for at planen griper inn i arealer som i dag er grønne. Planen sikrer tilgjengelighet gjennom oppgradering av stiforbindelse og gjennom etablering av turparkering.		X (1) §5.8.1, §3.1.4.2	
17	BTS utvikling AS Dok nr 134.	1. Viser til tidligere møte med plankonsulent og forslagstiller om avkjørsel. Avkjørsel til eiendom 34/344 og 114/185 (samme avkjørsel) er ikke tilstrekkelig ivaretatt i planen. Vi ber derfor om at det legges inn tilstrekkelig avkjørsel til begge disse tomtene. Eiendom gnr 114 bnr 185 er regulert i plan for Kokstad øst og vil benytte samme avkjørsel fra Kokstadveien som 34/344 benytter i dag.	1. Ikke tatt til følge. Planen gjør ingen endringer av avkjørsel til eiendommene 34/344 og 114/185. Avkjørsel har kapasitet til å håndtere trafikk for feltene som er knyttet til den. En endring av tilkomstvei til 114/185 krever griper inn i terreng regulert vegetasjonsskjerm i vest. For å regulere ny tilkomstvei må plangrensen utvides og denne utvidelsen må høres.			
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	BME 26.01.21/ Merknaden er fulgt opp med en tilbakemelding per epost . 06.09 21. etter oppdatert rapport er levert.	1) Innledningsvis oppsummerer BME tiltaket som det reguleres for. BME mener at gjennomføring av planforslaget vil være et nytt skritt i en bit for bit nedbygging av Storrinden som del av byens overordnede blågrønne struktur. BME påpeker områdets verdi for friluftslivet. De beskriver naturmangfoldrapport og	1) Tas til orientering og til følge. Naturmangfoldrapport er oppdatert for tema hjort og myr. OPUS tar inn over oss BME sine innspill og inkorporerer så langt vi synes vi kan. Det er ikke nødvendigvis alle forutsetninger som vi er 100 % enige i (eller som har et entydig svar), for eksempel det som går på hjortebestandens kondisjon/forvaltning/beiteressurser. Den store hjortebestanden i kommunen er en mangesidig utfordring som kan føre til beiteskader hos bønder, fare for trafikkssikkerhet og kan skaper konflikt mellom mennesker (boligområder) og dyr. Dette skjer	X (3, 6, 7, 9, 14, 15) Lagt til #8 påkobling sti. Justert formål for bedre terrengtilp	X (3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12) §3.4.1.3, §2.4.1, §3.1.2.12 er blitt §3.1.4.2, §3.1.1.1c,	

		savner større fokus på hjortetrekk, konsekvenser av sammenhengende viltområder i kommunen og konsekvenser av nedbygging av myr. 2) BME henviser til en rekke utbyggingstiltak i nærområdet, og påpeker en bitvis nedbygging og reduksjon av viltområdets totalareal. Området bør om mulig utvikles etappevis, slik at ikke mer enn nødvendig av naturinngrep gjennomføres – om forutsetningene for prosjektgjennomføring skulle endre seg over tid. 3) Friluftsliv: Eksisterende stier må kartlegges for å tydeliggjøre behov om eventuelle avbøtende tiltak, dersom planene gjennomføres som foreslått. Det må lages en plan for hvordan stier kan legges om som del av det videre arbeidet med planen. Sti som skal etableres i trase gjennom i LF1, må vise påkobles øvrige stier i området. Sti og tilkomst til øvrige deler av friluftsområdet/naturområder til Storrinden må ikke stenges eller forringes. Det må vurderes å stille krav i reguleringsbestemmelsene til at plan for stiene skal utarbeides og	ikke nødvendigvis, eller utelukkende, fordi det ikke er nok utmarksbeite, men fordi hjorten er opportunistisk og søker gode beitemarker (som hager og jordbruksareal). Vi mener ikke at dette tiltaket utgjør et vippepunkt hvor tilgangen på beitearealer går ut over hjortens kondisjon eller fører til vesentlig økte konflikter med mennesker, men det er så klart en del av et større bilde sammen med arealendringer som skjer flere steder. I dette store grøntområdet vil hjort svært enkelt kunne forskyve nord-sørforseringen av Storrinden ved å benytte gjenværende arealer i vest. Kommunens egen viltrapport (Mikkelsen & Søyland 2017) viser en henimot firedobling av hjortestammen i Bergen kommune fra 1980-tallet og fram til 2016, dersom tildelte løyver/ felte dyr legges til grunn. Dette er en oppsiktsvekkende kraftig bestandsøkning for en art med så stor kroppsstørrelse som hjort. Hjortestammen har hatt veldig gode betingelser, som igjen har resultert i langvarig kraftig bestandsvekst. Dette har igjen ført til at beiteressursene / næringsgrunnlaget svekkes. 2) Ikke tatt til følge. Områdeplanene på Kokstad åpner for fortetting av eksisterende IL område og utvidelse inn i Kokstad vest. I så måte er det ansett at denne nedbyggingen av arealer allerede er vurdert i overordnet plan. Bergen har mangel på større industritomter. Detaljplanen er delt i to større delfelt, som ikke er avhengig av hverandre. Det er ikke fastlagt byggetrinn i reguleringsplanen, men Posten skal bygge ut terminal på byggeområdet i vest, og utbyggingen vil starte her da dette er et område som haster å få på plass. Byggeområdet i øst vil bygges ut ved oppkjøp og videreutvikling av eiendommen. 3) Delvis tatt til følge. Eksisterende stier er kartlagt i KU fra Områdeplan for Kokstad Vest. Dette er vist i planbeskrivelsen. I planbeskrivelsen er det illustrert hvordan tiltaket påvirker eksisterende stier, og at det er flere stier i retning sør nord som fjernes som følge av en utbygging. IL2 har en hovedsti i retning nord/nordøst mot vest som fjernes som følge av tiltaket. Viktige innfallsporter til grønnstrukturen er definert i Områdeplan for Kokstad vest. Disse er ivaretatt, foruten en. Denne vil erstattes av en ny sti gjennom LF1. I bestemmelsene er det sikret at ny sti skal kobles på etablert stinettverk jf. § 3.4.1.3. Planen sikrer videre at sentrale innfallsporter til friluftsområdet skal skiltes ved offentlig veg, jf. §2.4.1. Designprogram viser hvilke innfallsporter som bør skiltes. Tilkoblingspunkt for ny sti gjennom LF1 mellom IL1 og IL2, skjer i bestemmelsesområde #8.	asning. Formål justert mot grøntareal, #7 midlertidi g avkjørsel	§2.3 §3.1.1.4f har blitt til §3.1.1.2.k §3.1.1.8 er blitt §3.1.1.6 §6.3.1	
--	--	--	---	---	--	--

		fremlegges for godkjenning hos Natur- og miljøseksjonen ved Bymiljøetaten før eventuell igangsettelsestillatelse kan gis. Forslaget til reguleringsbestemmelser § 2.4.1 bør suppleres med et punkt § 2.4.2 som stiller krav til at grunneier sørger for fornyet stiskilting som en følge av den nye arealsituasjon, jf illustrasjon som viser stier som legges om eller endres som konsekvens av utbyggingen. 4) Turparkering: Dimensjonering, beliggenhet og mulighetene for fellesløsninger for turparkering bør vurderes nærmere. 5) Parkering under bakken eller i bygg bør vurderes med sikte på å minimere omfanget av naturinngrep. 6) Eksisterende natur må ivaretas i størst mulig grad og omfanget av terrengskjæringer bør minimeres, bl a med tanke på å minimere de visuelle konsekvensene av det inngrep som må foretas. Men også fordi høye skjæringer skaper barrierer for ferdsel, både for mennesker og dyr, ikke minst hjorten. Terrasserte skjæringer med	4) Delvis tatt til følge. Turparkering som er vist i delfelt BKB3 er utvidet og det er nå tilrettelagt for inntil 8 biler og 10 sykler. Plassering av turparkering er opprettholdt. Vi har sett på alternative løsninger i løpet av prosessen. Etter vår oppfatning er den skisserte plasseringen god. Den ligger i utkanten av industriområdet med lett tilkomst til fortau langs hovedvei. Plasseringen ligger mellom to innfallsporter til turområde, med avstand til skiltende innfallsporter i underkant av 250 meter i østlig og vestlig retning, se illustrasjon i planbeskrivelsen. 5) Planforslaget åpner for parkering under bakken, i parkeringshus og på bakkeplan, per eiendom eller som fellesanlegg. Parkering på bakkeplan skal løses samlet innenfor det enkelte delfelt (§ 3.1.1.1.c). Vi begrunner dette med at dette er et industri/lagerområde, inkludert logistikk terminaler. Utearealer er en viktig del av driften for disse områdene. Det er behov for areal for manøvrering av større kjøretøy, oppstillingsplass for kjøretøy og utelagring. Parkering utgjør en liten del det enkelte delfelts størrelse, for eksempel utgjør parkeringsarealene 5.5% av BKB5 sin totale flate. Sett i et kost -nytte perspektiv må en vurdere omfanget av tiltaket. Det er foreslått andre tiltak for å bøte på, inngrep og erstatte blågrønne strukturer. Eksempler på slike tiltak er åpne overvannsløsninger med beplantning, vegetasjon på tak og trekker langs veier. 6) Delvis tatt til følge. Det er arbeidet videre med terrengtilpassing etter offentlig ettersyn. En må likevel ha med seg i vurderingen at området er kupert, og det betyr at noe skjæring- fylling vil forekomme. Et IL -område etablerer større flater som skal håndtere større kjøretøy. Videre gir stigningsgrad på veg føringer for videreutvikling av området. Etter offentlig ettersyn er det foreslått tiltak for å forbedre terrenginnngrep. Følgende grep er foretatt; a. Det er gjort justeringer av formålsgrenser og			
--	--	---	--	--	--	--

		vegetasjonslommer kan være et avbøtende tiltak i denne sammenheng. 7) Kantvegetasjon: Det foreslås å avsette en grønn buffer mot Svartatjørnet og omkringliggende myrområder med Stemmebekken, som ligger delvis innenfor planområdet i sørvest. Bymiljøetaten vil påpeke at det er forbudt å iverksette tiltak i vassdrag som kan påvirke kantvegetasjon, uten tillatelse fra Statsforvalter i Vestland (jf. Vannressursloven § 11 og Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag). 8) Bruk av vegetasjonskledde tak og fasader bør vurderes nærmere, bl a med tanke på å kompensere for naturinngrepene. 9) Trafikale forhold: Veinavn: Det må kontrolleres at det er brukt riktig veinavn i alle dokumenter, spesielt i plankartet, reguleringsbestemmelser og	byggegrense for å redusere høye skjæringer, og minimere fyllinger. b. Skjæringer og fyllinger skal ligge innenfor formålsgrensen til hvert byggeområde (§ 2.3) c. Skjæringer og fyllinger skal plantes til, eller behandles på annen tiltalende måte. Det skal legges særlig vekt på en tiltalende utforming av overgang mot uberørt terreng (§ 2.3). d. Murer over 4 meter skal trappes eller skråstilles (§ 2.3) e. Alle murer mot LF1 skal bygges av, eller forblendes, med naturstein (§ 2.3). f. Fyllinger skal ha en maksimal helning på 1:1,5 (§ 2.3). 7) Det er etablert en grønn buffer mot Svartatjøerna på minimum 20 m fra BKB1, i tråd med krav i KPA2018 om minimumsgrenser langs vassdrag. Byggegrensen er også trukket lenger tilbake for å sikre at murer/fylling trygt kan etableres innenfor byggeformålet. Kantvegetasjon langs tjernet skal ikke berøres. Det er med det lagt til rette for at tiltak ikke skal påvirke Svartatjøerna. Langs Stemmebekken i sør et det allerede gjort tiltak som griper inn i vassdraget i forbindelse med utbygging sør for bekken. Etablering av den regulerte veien o_SKV5 vil gripe ytterligere inn i vassdraget. For å ivareta bekken og fordrøyingsveien, er det sikret i bestemmelsene at det skal etableres et definert bekkeløp fra Svartatjøerna til kulvert under Kokstadflaten ved o_SKV4. Elveløpet skal holdes åpent og sideareal fungere som flomsone. Elven skal etableres med grove bunnstein, buer og terskler for fall, for å forsinke avrenning. Der det er mulig skal fyllinger revegeteres. 8) Tatt til følge. Grønne tak er sikret i bestemmelser. Etter offentlig ettersyn er bestemmelser utvidet jf. §3.1.1.2k: <i>Takflatene skal benyttes til beplantning, overvannshåndtering eller solceller. Minimum 60 % av takflatene på hvert bygg i BKB2-7, og 30% av takflatene på hvert bygg i BKB1, skal utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter. Resterende del av takflatene kan benyttes til etablering av solceller og overvannstiltak. Andre innslag som bikuber, insekthotell, steiner i ulike størrelser, dødt trevirke ol. kan være tilleggs-elementer i grønt takareal.</i> 9) Tatt til orientering og til følge. Det benyttes ikke veinavn i plankart eller bestemmelser. Her benyttes navn på formål. Vi ser at			
--	--	--	--	--	--	--

		planbeskrivelsen. Det er uheldig at det er påført feil veinavn på Kokstadflaten i plankartet, da dette gjør det vanskelig å forstå øvrige plandokumenter, og sår tvil om det er rette veinavn som er brukt i ulike sammenhenger. 10) Tekniske detaljplaner for kommunalt veiareal, inklusivt veilys, skiltplan og overvannshåndtering, skal godkjennes av kommunal veimyndighet (Bymiljøetaten). Etter vårt syn bør dette være godkjent før igangsetting av arbeid på feltene BKB1-7. Vi ber om at krav om dette blir innarbeidet i § 6.1. 11) Rekkefølgekrav: Det er flere reguleringsplaner med rekkefølgekrav i området, og det er noe krevende å få oversikt over om alle rekkefølgekrav i eksisterende planer blir ivaretatt i planforslaget. Vi kan ikke se at det er tatt med rekkefølgekrav for o_SKV3 med tilhørende fortau i denne planen. Etter vårt syn er det stor sannsynlighet for at område IL1 vil medføre økt trafikk i Kokstaddalen, og det bør derfor stilles krav om opparbeidelse også av denne, slik at myke trafikanter blir ivaretatt. BME ber om at kravet, formulert som “sikret gjennomført” endres til “ferdig opparbeidet”, basert på usikkerheten rundt kapasiteten. 12) Det fremgår ikke tydelig hvilken vei som skal brukes i anleggsperioden ved utvikling av de ulike byggeområdene. Dette må planen redegjøre for, og planens anvisninger bør hjemles i planbestemmelsene.	det i grunnkartet utenfor plangrensen var oppgitt feil gatenavn. Dette navnet er nå fjernet. Det er utført kvalitetskontroll av planmateriale og vi kan ikke se at det er feil i gatenavn ol. 10) Tatt til følge. Reguleringsbestemmelser er oppdatert i tråd med merknad jf. § 3.1.1.6.a. Tekniske detaljplaner inklusive veilys, skiltplan og overvannshåndtering, er lagt som et dokumentasjonskrav. 11) Tas ikke til følge. O_SKV3 Kokstaddalen er ikke omfattet av rekkefølgekrav i planen, foruten krysset Kokstaddalen - Kokstadvegen. Utbygging av fortau langs Kokstaddalen ligger som rekkefølgekrav på delfelt i Områdeplan for Kokstad øst. Kokstad øst åpner for fortetting av et eksisterende næringsområde på Kokstad og det er naturlig at tilbudet til myke trafikanter bygges ut i tråd med fortetting av Kokstad øst. Rekkefølgekrav knyttet til oppgradering av offentlige veier er omfattende i planforslaget. 12) Tatt til følge. Det er utarbeidet dokumentasjon som viser trafikkproduksjon i utbyggingsfasen, og Hopen har oppdatert trafikk tall i deregulerte kryssene basert på oppdaterte tall fra Posten. Analysene konkluderer med anbefalt tilkomstvei for anleggstrafikk for IL1 er Kokstaddalen. Anbefalt tilkomstvei for anleggstrafikk til IL2 er Kokstaddalen og Kokstadvegen. Anbefalinger av tilkomstveier bygger på vurderinger av belastning på lokalt veinett og konsekvenser for gang/sykkel, trafiksikkerhet og barnehagen v/ Hopen 2021. Trafiksikkerhet for barnehagen er ivaretatt gjennom planlegging av trygge krysningspunkt over Kokstadvegen (internvei), som barnehagen kan benytte i forbindelse med utflukter til omkringliggende friområder. Ved			
--	--	--	--	--	--	--

		13) Det vil være betydelig anleggstrafikk i byggeperioden, og etter vårt syn bør tilkomstveiene utbedres for å ivareta myke trafikanter som ferdes i området. Det bør derfor settes rekkefølgebestemmelser for opparbeiding av kryssområder, både i nord og i sør, samt tilkomstvei i henhold til reguleringsplan, før igangsetting i de aktuelle utbyggingsområdene kan skje. 14) Plankart: BME ber om at plankart justerts mht avkjørsler, byggegrenser og annen veigrunn. og Nærmere gjennomgang av avkjørsler og kryssløsninger. Vegplanlegging må være i samsvar med N100. 15) BME påpeker at bussholdeplasser må avklares med skyss og informasjon må tydeliggjøres i plankart.	søknad om IG skal det lages faseplaner som viser hvordan fremføring av trafikk er tenkt utført på offentlig veg. Det skal særskilt redegjøres for hvordan trafikksikkerhet for gående og syklende skal ivaretas i anleggsperioden, jf. § 3.1.1.6.e. 13) Ikke tatt til følge. Estimert materialtransport vil utgjøre omtrent 2000 lass ilt. byggeperioden. Massebalanse innenfor planområdet skal tilstrebes. Masser deponeres internt, og eventuell overskuddsmasse skal transporteres bort på en forsvarlig måte. Det er utarbeidet et notat om tomteneivå og masseberegning (Novaform 2020) som sier hvordan en kan oppnå massebalanse innenfor planområdet. Dette notatet viser til at overskuddsmasser er minimert, og dermed vil en eventuell økning i trafikk grunnet transport av masser, være minimal og ikke utgjøre noen vesentlig forskjell. Videre viser trafikkanalyser at krysset Kokstaddalen Kokstadvegen har kapasitet til å håndtere trafikkøkning. (Hopen 2019, Hopen 2021) 14) Tatt til følge. Veitegninger og plankart er oppdatert i henhold til innspill fra BME og kvalitetssikret opp mot N100. 15) Delvis tatt til følge. Plassering av bussholdeplasser er justert etter innspill fra BME. Rekkefølgekrav for opparbeiding av disse er ikke videreført etter offentlig ettersyn etter innspill fra BME. Forslagstiller ser ikke behov for møte med Skyss. Regulering av bussholdeplasser åpner for mulighet for kollektivtilbud i området. Og med en plassering som vist i plankart samsvarer denne godt med arbeidsplassetthet og andre etablerte bussholdeplasser i Kokstadvegen. VLFK opplyser i sin merknad at Skyss ikke har planer om å endre kollektivnettet i dette området. I planen har vi regulert busstoppene, men at de ikke er omfattet av rekkefølgekrav. I rekkefølgebestemmelser er det sikret at fortau skal etableres som en midlertidig løsning over areal regulert til bussholdeplass (§6.3.1.e). Dersom det på et senere tidspunkt viser seg at det er behov for å etablere busstopp, vil reguleringsplanen hjemle dette.			
2	Avinor 04.01.2021 Nr. 103 16.11.2021	04.01.21: 1) Det er positivt at BIR's energisentral (varmesentral) er lagt innenfor delområde BKB4, og ikke i innflygingen fra sør til en fremtidig østre rullebane ved Flesland. Dermed	1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning. 3. Tas til orientering og til følge. 4. Tas til orientering 5. Tas til følge, bestemmelsen er oppdatert jf. bestemmelser § 2.12.1.4		X (5, 8) §2.11.2.4 er blitt §2.12.1.4, §2.11.2.1 er blitt	

		unngår man problemer med røykfaner (damp/kondens) fra energisentralen i forbindelse med innflyging til lufthavnen. 2) Avinor vil kunne gi en positiv påtegning til en søknad til Luftfartstilsynet om godkjenning av tiltakene i planforslaget som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene, jf. §§ 2.11.2.1 og 4.1.3 Forslagsstiller bes om å sende en samlet søknad for hele planområdet, da vår innstilling vil være den samme for alle delområdene. Om ønskelig kan forslagsstiller sende denne søknaden med det første, slik at den blir behandlet parallelt med kommunens sluttbehandling av detaljreguleringsplanen. 3) For § 2.11.2.2, som omhandler krav om hinderlys, har Avinor ingen merknader. Men Avinor nabovarsles i forbindelse med byggesaker innenfor planområdet, slik at vi kan ta stilling til hvilke bygg som skal påmonteres hinderlys. 4) Nødvendig BRA-krav for nye bygg/påbygg/anlegg over kote 109,4 moh er innarbeidet i § 2.11.2.3. Det åpnes for å etablere solcellepaneler på takflater innenfor planområdet. Siden planområdet ligger tilstrekkelig til siden for innflygingsretningene, vil det ikke være knyttet særskilte krav til solcellepanelene. 5) I § 2.11.2.4 i forslag til reguleringsbestemmelser er det tatt inn en bestemmelse om turbulens. Avinor ber om at bestemmelsen endres til følgende ordlyd slik at det kommer klart fram at den er knyttet opp mot fremtidig østre rullebane: «Avinor kan kreve turbulensanalyse ved etablering av bebyggelse som har	6. Tas til orientering 7. Tas til orientering 8. Delvis tatt til følge. Skrivefeil er rettet i bestemmelser. Bestemmelse § 4.1.3 er rettet opp slik at det fremkommer at de aktuelle høydene må godkjennes <u>både av Avinor og Luftfartstilsynet</u>. Innspill som er knyttet til «birdstrike» er ikke imøtekommet. Planområdet ligger i forlengelsen av Storrinden grønt område. Det er gjort flere grep i planen for å bevare grønt hensyn, som for eksempel grønne tak. En slik bestemmelse vil bestride slike grønne tiltak.		§2.12.1.1, §2.11.2.1 er blitt §2.12.1.1, §2.11.2.2 er blitt §2.12.1.2, §4.1.3.1	
--	--	---	--	--	--	--

		en egenhøye på over 21 meter. Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over den fremtidige østre rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn den fremtidige østre rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør. Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar. Jf. uttalelse fra avinor, datert 06.11.19.» 6) Krav med hensyn til overvannshåndtering er tatt inn i § 2.5 i forslag til reguleringsbestemmelser. 7) Dokumentasjonskrav med hensyn til støy er tatt inn i § 3.1.1.6.b underpunkt (vi) 5 i forslag til reguleringsbestemmelser. 16.11.21 8) Vi viser til din henvendelse nedenfor vedrørende innsigelse til reguleringsplan for gbnr 111/83 med flere, Kokstaddalen (Posten), Plan 65960000, i Bergen kommune. Vi har noen merknader til plankartet og utforming av reguleringsbestemmelsene som er				
--	--	--	--	--	--	--

		innarbeidet i vedlegget (se spor endringer). Nedenfor vil vi kommentere de enkelte endringene: • Utstrekningen av hensynssonene H190_1, H190_2, H190_3 og H190_4 samsvarer bra med det som Avinor har beskrevet i vedlegg 1 til vårt brev av 06.11.2019 til Opus Bergen AS. • § 2.11.2.1 i reguleringsbestemmelsene: Søknad med risikoanalyse som belyser mulige konsekvenser for flysikkerheten skal godkjennes av både Avinor og Luftfartstilsynet. • § 2.11.2.2 i reguleringsbestemmelsene: Tiltakshaver/utbygger skal etablere hinderlys på bygg/anlegg med maksimalhøyde over kote 95,4 meter over havet der Avinor mener slike lys er viktige av hensyn til flysikkerheten. Til orientering er Avinor ikke tjent med etablering av hinderlys på alle bygg/anlegg i området, som er høyere enn kote 95,4 meter over havet. • § 2.11.2.3 i reguleringsbestemmelsene: Bare påpeker at det er tiltakshaver/utbygger som er ansvarlig for å sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. • § 2.11.2.4 i reguleringsbestemmelsene: Retting av en skrivefeil. • Ny § 2.11.2.5 i reguleringsbestemmelsene: Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingen til fremtidig østre rullebane ved Bergen lufthavn, jf. <i>EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).</i> • Ny § 2.11.2.6 i reguleringsbestemmelsene: Av hensyn				
--	--	--	--	--	--	--

		til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Hjemmelen for denne bestemmelsen ligger i <i>EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General.</i> • § 4.1.3 i reguleringsbestemmelsene med underbestemmelser: Bebyggelse og anlegg ut over de aktuelle høydene må godkjennes både av Avinor og Luftfartstilsynet. Bakgrunnen for at vi ønsker å få inn de nye §§ 2.11.2.5 og 2.11.2.6 er at dette er forhold som innarbeides i alle nye reguleringsplaner som Avinor behandler nå. Til orientering blir disse forholdene/hensynene behandlet under hver enkelt byggesak vi får til vurdering, og det er derfor ønskelig at nevnte tema også er innarbeidet i reguleringsplanen.				
--	--	---	--	--	--	--

3	Bane NOR 07.01.2021 Nr. 105	1. Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.	1. Tatt til følge.			
4	Statnett 13.01.2021 Nr. 108	1. Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes til hensynssone H740 (båndlegging eter energiloven): «<i>Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</i>» Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Ellers vil en bemerke at dette er en spesielt lav ledning (liten avstand mellom strømførende liner og bakken), noe som vil være begrensende for hva som kan tillates av tiltak innenfor Statnetts byggeforbudsbelte. 2. 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 jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. Arbeid nært spenningssatt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr. Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befarer kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.	1. Tatt til følge. Ordlyd endret i bestemmelsene jf. §4.1.1. Hensynssonen er identisk med byggeforbudsbeltet. 2. Det har gjennom prosessen vært dialog med Statnett i forbindelse med ledningsanlegget og et nytt kryss inn mot Tess sin eiendom, som kommer tett på mastepunkt. Denne var ikke en del av planforslaget ved offentlig ettersyn. Det er avklart at kryssets utforming i utgangspunktet ser ut til å være ok, men at Statnett vil komme med sine krav og restriksjoner når de får endelige tegninger. Det er videre avklart at bestemmelsen som er tatt inn er dekkende, også for nytt kryss. 3. Tas til etterretning. Veilederne er sett til i forbindelse med planarbeidet. 4. OPUS har vært i dialog med Statnett og utbedret ROS til 2. gangs behandling i tråd med tilbakemelding. 5. Tas til etterretning.		X (1) §4.1.1	

		3. Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside; samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der. Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningssatt. 4. Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnett som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg. 5. Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.				
5	Rådet for byforming og arkitektur, 13.01.21, doknr: 117	1. Det er viktig å kompensere for de store arealene og volumene som etableres med landskapsmessige og arkitektoniske tiltak, og sikre forbindelser i området på en estetisk positiv og vakker måte. 2. Det bør innarbeides tilkomst til friområder nord for Flyplassvegen ved å øke bredden på grøntarealene langs hovedveien og at prinsippet med sammenhengende grøntarealer gjøres gjeldende langs alle forbindelsesveiene i planområdet. Grøntarealene kan gjerne introduseres mellom gang- og sykkelveier også. 3. Det bør settes krav til avtrapping av skjæringer i bestemmelsene og store fyllinger må i den grad det er mulig begrenses. 4. Vi anbefaler at det utarbeides en designmanual for området som sikrer hovedprinsipper for utforming av bygningsmassen når det gjelder form, høyde, variasjon i gesimshøyde og materialbruk, samt hovedprinsipper for terrengbehandling og utforming av	1. Tatt til følge. Det er i reguleringsplanen sikret avbøtende tiltak for å bøte på terrenginngrep og store volum. Reguleringsplanen setter krav til vegetasjon på tak og langs veier. Det skal i tillegg etableres en åpen beplantet overvannshåndtering, vist som f_GI 1 på plankart. I fellesbestemmelser er det satt krav som sikrer enhetlig fargeplan og variasjon i byggehøyder. 2. Delvis tatt til følge. Ny bebyggelse er planlagt i kupert terreng. Enkelte områder vil være gode påkoblingspunkt for turstier, andre ikke på grunn av terreng. Se designprogram for innfallsporter. Det er i planens bestemmelser sikret at det skal etableres ny sti, innfallsport, til friluftsområdet gjennom LF1. Denne stien skal koples til eksisterende sti. Designprogrammet beskriver blågrønne kvaliteter i byggeområdene, langs vei. I reguleringsbestemmelser er variasjon og kvalitet sikret for ny bebyggelse. Grønne kvaliteter langs fellesveier og kantsoner er sikret i bestemmelser jf. § 2.2.2. 3. Tatt til følge. Det er sikret i bestemmelsene at murer over 4 meter skal trappes eller skråstilles, og at skjæringer og fyllinger skal beplantes eller behandles på annen tiltalende måte, jf. § 2.3. 4. Tatt til følge. Det er utarbeidet et designprogram, etter offentlig ettersyn. Designprogrammet er ment som en veileder med eksempler og forslag til prinsippløsninger for videreutvikling av området. Hensikten er å sikre en helhetlig utforming med eksemplifiserte løsninger og forslag til kvaliteter. Plankart sammen med bestemmelser utgjør planens juridiske føringer. Designprogrammet gir løsninger og alternativer, og kan benyttes av utviklere i detaljplanlegging av feltene og kommunen i		X (1, 2) §3.3.3.2 §2.2.2 §3.4.1.3 §2.4.1 §5.8.1 §2.3	

		grønnstruktur og overvannshåndtering.	byggesaksbehandlingen.			
6	Etat for helsetjenester 14.01.2021 Nr. 110	1) Planforslaget oppgir at det ikke forventes luktproblemer i forbindelse med lossing eller forbrenning i energisentralen. Vi har imidlertid dårlig erfaring når det gjelder støvproblematikk fra opplasting av flis ved Ragn Sells i Rådalen. Det må derfor settes krav til behandling, lagring, opplasting og transport slik at virksomheten ikke fører til støvulempe for omgivelsene. Vi har begrenset kunnskap om anlegg for algeproduksjon, men vi forutsetter at problemstillinger knyttet til eventuell støy og lukt vurderes før et slik anlegg settes i gang, samt at nødvendige tiltak gjennomføres. 2) Vi er ikke enige i at Kidsa Kokstad barnehage selv må ta vurderingen om de kan videreføre driften i egne lokaler i bygge- og anleggsfasen. Selv om barnehagen må vurdere egen drift, er utbygger ansvarlig for å sikre at de ikke påfører helsemessige ulemper til omgivelser, j.f. forskrift om miljørettet helsevern § 9. «<i>Virksomheter og eiendommer skal planlegges, drives og avvikles, slik at følgende krav til miljøfaktorer overholdes når det gjelder den belastning omgivelsene påføres: a) Ved etablering og bruk av støykilder skal det tilstrebes lavest mulig støynivå. Støy og vibrasjoner skal ikke medføre helsemessig ulempe eller overskride helsemessig forsvarlig nivå.</i>» Vi anfører derfor at utbygger oppretter god kommunikasjon og gode varslingsrutiner med barnehagen. Dersom støynivåene ikke er forenelig med barnehagens drift må utbygger	1) Delvis tatt til følge. Det er i dag tre flisanlegg i drift i Bergen kommune, og to av disse anleggene eies og driftes av BKK. Tertnes Energisentral forsyner Åstveit skole, Åstveithallen og Tertnes Vgs. med varmt vann for oppvarming og varmt tappevann, og Stend Varmesentral dekker tilsvarende behov for Stend Vgs. Det er ikke BKK sin erfaring at transport og lossing av flis ved disse anleggene, gir er ikke strøvtfordringer. Støvproblematikken Helsetjenesten har erfaring med fra Ragn Sells sitt anlegg i Rådalen er trolig knyttet til selve fliseprosessen, og ikke transport og lossing. Trevirket som skal forbrennes i energisentralen på Kokstad transporteres ferdig fliset til energisentralen, og det vil ikke flises i eller ved området for energisentralen. Når det gjelder støvutslipp fra selve forbrenningen av trevirke, vil anlegget være underlagt utslippskrav og utslippsmålinger i henhold til forurensningsforskriftens kapittel 27. Etablering av nye løsninger gir også mulighet for å søke nye sirkulære løsninger gjennom økt utnyttelse av ressursene. Ved fremtidig eventuell pilotering kan det identifiseres om spillvarme og CO2 fra energisentralen kan utnyttes som innsatsfaktorer i produksjon av mikroalger til ulike formål. Dersom en slik pilotering blir etablert ved energisentralen vil eventuelle konsekvenser bli synliggjort. Grenseverdier for støv og støy er ivarettatt i bestemmelser §2.10.1 og §2.10.2. 2) Det vil opprettes kontakt med barnehagen før byggestart, bestemmelser knyttet til håndtering av støy og støv er sikret se punkt 1. 3) Tatt til følge. Naturmangfoldsrapporten er oppdatert i henhold til innspill fra BME. 4) Tatt til følge bestemmelsene er oppdatert etter offentlig ettersyn, krav til vegetasjon på tak og langs veier er ytterligere sikret i reguleringsbestemmelser §3.1.1.2.k og §2.2.2.		X (1,4) §2.10.2 §2.2.2 §3.1.1.2.k	

		gjøre nødvendige tiltak, og eventuelt tilby alternative lokaler en periode. 3) Vi er generelt negative til å fjerne eksisterende grøntarealer, og vi er derfor enige i at konsekvensene ved fjerning av myr, tjern og fuktige områder må komme tydelig frem i rapporten for naturmangfoldvurdering. 4) Vi er også enige i at en større andel av bebyggelsen sikres opparbeidet med grønne innslag/beplantning, samt å begrense behovet for terrenginngrep og skjæringer.				
7	Barn og unges representant 21.01.21 Nr. 113	1. Viser til KPA2018 § 11 om rekreasjon og friluftsliv, og Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, punkt 5d om krav til fullverdig erstatningsareal. Det må gjøres gode kartlegginger av bruken av planområdet for å avklare om viktige stier og arealer egnet for lek og utfoldelse blir berørt av utbyggingen. I så fall må tilpasninger eller opparbeidelse av nye alternativer vurderes for å møte dagens eller fremtidens behov for å kunne skape sine egne lekemiljø. 2. Det må spesielt utredes hvilke konsekvenser utbyggingen får for registrert turområde for lek øst i planområdet og like nord for planområdet. Evt om tiltak kan bidra til at tilsvarende områder er lett tilgjengelige. 3. Viser for øvrig til Bymiljøetatens mer utfyllende merknader om grøntfaglige interesser, datert 06.11.19. 4. Utbygging må ta hensyn til trafikkvekst og hvilke konsekvenser dette kan få for trafikksikkerheten. Både i en anleggsfase og ved ordinær drift. Avbøtende tiltak må vurderes og iverksettes ved behov. 5. Støyproblematikk som kan få	1. Tatt til følge. Reguleringsplanen er i henhold til overordnet plan. Kartlegging av lekeareal er utført i forbindelse med plansaken og erstatningsareal er foretatt i plansaken. Det er påvist et aktivitetsområde, som trolig benyttes ved utflukter i barnehagen. Dette området vil erstattes med nytt opparbeidet aktivitetsområde i friluftsområde. Opparbeiding av nytt aktivitetsområde er sikret som rekkefølgekrav jf. § 6.3.2. 2. Tatt til følge. Hvilke konsekvenser en utbygging av område får for eksisterende stinettverk og turområde er beskrevet i planbeskrivelsen. Se forøvrig svar over, planen sikrer erstatningsareal for aktivitetsområde. 3. Tas til orientering. Se svar for det grønt faglige under tilsvar til BME. 4. Tatt til følge. Trafikkvekst og trafikksikkerhet er belyst i plansaken. Det er utarbeidet rapporter for trafikkøkning i driftsfase og anleggsfase. Planen sikrer utbedring av kryssløsninger og oppgradering av vei. En plan for sikring av området i bygge- og anleggsfasen er sikret i bestemmelser § 3.1.1.6.e. 5. Tatt til følge. Planområdet grenser i hovedsak til etablerte		X (4, 5) §3.1.1.6 §2.10.2 §6.3.2	

		konsekvenser for nabolag og barnehager m.m. må utredes og vurderes	næringsområder, men det ligger en barnehage på sørsiden av ny offentlig vei (o_SKV6). Støytiltak er sikret i bestemmelser §2.10.2 og § 3.1.1.6b som et dokumentasjonskrav som vurderer støynivå med forslag til tiltak for å redusere støy.			
8	Direktoratet for mineralforvaltning, 08.01.21, doknr: 107	1. Har ingen merknader til reguleringsplanen, men er positive til av overskuddsmassene skal søkes gjenbrukt på anleggsstedet og at det skal settes krav til hvordan massene skal deponeres dersom det av ulike grunner ikke kan brukes i planområdet.	1. Tas til orientering.			
9	LUKS 21.01.21 Nr. 115	2. Varemottak må etableres slik at kjøretøy kan kjøre til alle varemottak uten å kjøre inn i skolegårder, barnehagers uteareal eller rygge over sykkelfelt/gangveier, forbi hovedinnganger, myke trafikanter osv. Arealet må heller ikke være i konflikt med brannvesenets adkomstveier. Videre må sjåførens arbeidsmiljø ivaretas. 3. Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter. Lastebiler opp til 25,25 meter benyttes og må tas hensyn til i planen. 4. Frihøyder, bredde etc. må følge regelverkets krav – frihøyde skal være 4,5 meter og bredde 3,2 meter. 5. Krav i TEK17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. 6. IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrukt kjølekjede. 7. Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering sier at avstanden ikke må overstige 50 meter og at transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger for hvordan dette gjøres. Standarden inneholder offentlige myndighetskrav om vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS-beskrivelsene for	2. Tatt til følge. 3. Tatt til følge. 4. Tatt til følge 5. Tatt til følge 6. Tatt til følge 7. Tatt til følge 8. Det er ikke planlagt boliger i området. 9. Tas til etterretning			

		varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider. 8. det må støysikres mot boliger i henhold til krav i TEK17. 9. Adkomst til varemottak må være i samsvar med: - Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702 - §§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler - §§ 2-18, Ferdsel og adkomst - §§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier - §§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser - §§ 1 i Byggherreforskriften				
10	Statens Vegvesen 22.01.21 Nr. 118	1. Innsigelse: Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslaget med bakgrunn i mangelfull utredning av konsekvensene et vedtak av planen kan få for framkommelighet på rv. 580 Flyplassvegen. 2. Merknad: Vi legger til grunn at drøftinger og avklaringer knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet spesielt for kollektivtrafikken på fylkesvegen skjer i dialog med Vestland fylkeskommune da vi ikke lenger har ansvar for forvaltning av fylkesveg lenger. 3. Merknad: I fagnotat stilles det spørsmål ved om ikke minst ett av de to kryssene til fv. Kokstadvegen bør opparbeides i forbindelse med utbyggingen av planområdet. Planforslaget legger opp til et sikret opparbeidet krav. Av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet for kollektivtrafikk vil Statens vegvesen anbefale at rekkefølgekrav knyttet til at begge kryss er ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest.	1. Innsigelsen retter seg ikke mot nye forhold i detaljreguleringen, men mot konsekvensen av at utbyggingen for hovedvegnettet i området ikke er tilstrekkelig utredet. Dette er et forhold som også kunne vært gjort til gjenstand for innsigelse ved behandlingen av områdeplanen i 2015. Innsigelse burde derfor i utgangspunktet blitt avskåret etter bestemmelsen i pbl. § 5-5 første ledd annet punktum. At forholdene utenfor planområdet har endret seg – nye arealplaner og planforslag som medfører økt trafikk – kan neppe påberopes som grunnlag for likevel å komme med innsigelse til en detaljregulering som er i samsvar med overordnet plan, når den overordnede planen ikke er eldre enn 10 år. Spørsmålet om hvordan planen for IL1/IL2 påvirker trafiksituasjonen i området, herunder Rv.580 Flyplassvegen, har vært gjenstand for omfattende utredning av forslagsstiller. Det er gjennomført en rekke trafikkanalyser som del av planprosessen for IL1/ IL2 i en 3-års periode, fra 2017 til 2020. Dette arbeidet er utført i tett samarbeid og dialog med Statens vegvesen gjennom arbeidsmøter, epostkorrespondanse og formelle uttalelser. Forslagsstiller har i den siste trafikkrapporten i rekken av flere trafikkanalyser, oppsummert de trafikale konsekvensene av IL1/ IL2, herunder konsekvenser for Rv.580, Flyplassvegen Med utgangspunkt i foreliggende dokumentasjon av trafikkanalysene som er gjort for IL1/IL2 i samråd med veimyndighetene, vurderes det som urimelig å hevde at		X (1) §6.3.2	

		4. Plan- og bygningsetaten setter som vilkår i sitt vedtak om utlegging til offentlig ettersyn at parkeringsdekningen må reduseres og løses i fellesanlegg i bygg eller kjeller, med unntak for BKB1 (Posten). Statens vegvesen støtter kommunens vurdering. For å nå målet om nullvekst i privatbiltrafikken er det avgjørende at et høyt antall arbeidsreiser skjer med gange, sykkel eller kollektiv. Styring av antallet parkeringsplasser er et godt virkemiddel for å styre reisemiddelfordelingen.	konsekvensene for Rv.580 er mangelfullt utredet. Trafikkanalysen for IL1/IL2 som vegvesenet godkjente arbeidsprogrammet for, har en bred tilnærming og ser ikke bare på effektene av IL1/IL2 isolert sett. Analysen dokumenterer ulike scenarier med sum effekt av flere planer og trafikale tiltak i området. Trafikkanalysen legger også vekt på overordnet mål om nullvekst i personbiltrafikken. Nullvekstmålet inngår som premiss for pågående arbeid med Trafikkanalyse for Ytrebygda, som Statens vegvesen viser til i brev av 12.2.2021. Etter krav fra SVV er det tatt inn som rekkefølgekrav at planen skal bidra til å sikre opparbeidet det fremtidige toplanskrysset på Flyplassveien. Størrelsen på bidraget blir fastsatt gjennom utbyggingsavtale ut fra en samlet rimelighetsbetraktning for alle rekkefølgekravene (jf. § 6.3.2). 2. Tas til orientering. 3. På bakgrunn av dialog med VLFK vedrørende deres innsigelse har man kommet til en løsning hvor begge kryssene opparbeides i tråd med en midlertidig løsning. Tegninger for løsningen følger planforslaget. Rekkefølgekravet knyttet til opparbeiding er satt til midlertidig brukstillatelse. 4. Tas til orientering. Planforslaget forholder seg til KPA sine parkeringsbestemmelser for BKB1 og til gjeldende områdeplan for øvrige deler av planområdet. Det åpnes for at parkering kan legges i kjeller, i felles anlegg eller på bakkeplan. For å bidra til økt bruk av kollektivtrafikk er det også lagt inn krav til å avsette areal for el-sparkehus og «bysykler» i hvert felt.			
11	NVE 22.01.21 Nr. 119	1. Ordlyden i §§ 2.5.1 og 2.5.2 må vurderes om er tilstrekkelig presis. Intensjonen i plandokumentene om fordøyning av 200 års gjentakintervall + klima bør og forankres i bestemmelsene. For den delen av planområdet som drenerer nordover mot Lonemyra og videre mot Skranevatnet er det antatt at Lonemyra har «god ekstra» naturlig fordøyningskapasitet. Derfor er det valgt å dimensjonere for en fordøyning av nedbør med 20 års	1. Tatt til følge. VA-rammeplan skal ligge til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling jf. § 3.1.1.6.b. Denne sikrer fordøyning med 200 års intervall. Videreført vannmengde fra planområdet begrenses tilsvarende dagens avrenning ved 20 års gjentakintervall, men fordøyningsvolumet dimensjoneres til å håndtere fremtidig nedbør ved 200 års gjentakintervall. Det vil si at videreførte vannmengder fra planområdet vil være lavere eller lik dagens 20-års avrenning for alle gjentakintervall til og med 200 år. Bestemmelsene § 2.5.2 sikrer at det ikke tillates økning i avrenning fra planområdet mot Stemmebekken og Lonemyra. 2. Delvis tatt til følge. Flomveier følger i hovedsak vei og grøft, og	X (2) Flomsone H320	X (1, 2) §2.5.2 §3.1.7.4 §3.1.1.6.b §2.5.4	

		gjentaksintervall. Er det dokumentert at utbyggingen ikke overstiger flomveiene sin kapasitet, og at den ikke medfører økt flomproblem nedstrøms? 2. I VA planen er det, slik vi forstår det, planlagte flomveier innenfor planområdet kartfestet i vedlegg HB-003 og HB-103. Vi anbefaler at fremtidige flomveier blir innarbeidet i plankartet, f.eks. pbl §§ 12-5 nr. 2 (teknisk infrastruktur), 3 (grønnstruktur), eller 6 (bruk og vern av vassdrag).	er således vist i plankart. I BKB6 er det sikret i bestemmelser at det skal sikres en åpen flomvei gjennom feltet jf. § 3.1.7.4. Plasseringen av denne må sikres etter møblering av feltet. Plankartet er oppdatert med hensynssone H320 flomfare i flomutsatte områder langs Stemmebekken.			
12	Naturvernforbundet Hordaland 25.01.21 Nr. 128	1. Merknadsstiller beskriver flora og fauna. Planområdet ble første gangen vurdert i 2014 da Asplan Viak laget en foreløpig konsekvensutredning av ulike sider ved inngrepet. Her mangler viktige parametere, som graden av overvann og myr. Den økologiske tilstanden og virkningen av klimabudsjetten er heller ikke vurdert. Hele konsekvensutredningen virker nokså tilfeldig og subjektiv. 2. Den viktigste innvendingen mot Asplan sin vurdering, er mangelen på konsekvenser for myr, våtmark og dermed for klima. Det nedbygde arealet på 286 daa vil kunne frigjøre opp mot tilsvarende 3000 tonn CO2 ved utbygging. Til sammenligning hevder Posten Eiendom Bergen at klimagevinsten ved samlokalisering er 161 tonn CO2 årlig. På grunn av den viktige rollen som myr og våtmark har i klimaregnskapet, har disse naturtypene fått et langt sterkere vern i regelverket, og dette må veie tungt i planarbeidet med nye næringsområder. Myr og våtmark er viktige av flere grunner, nemlig som; - Lagringsplass for karbon - Flomdemper og lagringsplass for	1. Tas til orientering. Planforslaget er i hovedsak i tråd med overordnet plan, områdeplan som er konsekvensutredet. Det er riktig at det i løpet av de siste år er satt søkelys på myr/vårområder. Som det beskrives i merknaden har dette sammenheng med myr og våtmarksområder som viktige leveområder og viktige for lagring og binding av karbon, og dermed viktige å ivareta. Ettersom dette tema ikke var en hovedproblemstilling da KU ble utarbeidet, er det i denne planen gjort ytterligere vurderinger knyttet til naturmangfold og myr i naturmangfoldvurderingen, det er gjennomført hydrologisk og hydrogeologisk vurdering av myrområder og utarbeidet klimagassberegninger som beregner klimagassutslipp som følge av nedbygging av myr. 2. Konsekvenser for fjerning av myr belyses, som nevnt i pkt over, i naturmangfoldsrapport, klimagassberegning og hydrologiske undersøkelser. Det er liten tvil om at nedbyggingen av store skogs- og myrområder fører til store utslipp av CO2 og generelt negative konsekvenser for myr i området. Men tiltaket det tilrettelegges for, Posten, er et samfunnsnyttig tiltak som i dag beslaglegger areal i sentrale strøk for byutvikling. Det er et politisk ønske/behov for omplassering av terminal. 3. Det er registrert to vannforekomster i tilknytning til planområdet: Bekk fra Skranevatnet (056-175-R) (moderat tilstand), som inkluderer Lonsmyra i nord, og Tverråna (056-185-R) (god tilstand) som inkluderer Svarttjørna/Stemmebekken. Lonsmyra ligger utenfor planområdet, og skal ikke påvirkes av tiltak, eller avrenning fra planområdet. Svarttjørna ligger delvis innenfor planområdet, men har en minimum 20 meter grønn buffer mot utbyggingsområdet. Og byggegrenser er trukket lenger tilbake etter offentlig ettersyn for å sikre at alle murer/fylling trygt kan	X (3)	X (3) §2.10.1.2 §2.5.5	

		vann - Vannrensing - Rasteplass for fugler - Habitat for mange planter og dyr Dersom myr, skogsjord og våtmark blir fjernet ved utbygging, mister jorden mye av evnen til å holde på vann, og flomfaren øker, med negative følger både for biologisk mangfold og for lokalsamfunnet. 3. Norge har forpliktet seg til å følge EUs vanndirektiv gjennom forskriften CasC-461/13 (Weser-dommen). Dette betyr at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vassdrag, f.eks. ved fylling i vann og vassdrag. Dette gjelder også norsk vannforvaltning, og utbyggingen er dermed i strid med dommen Vanndirektivet, som Norge har sluttet seg til. Nedbygging av myr og våtmark har pågått i over hundre år her i landet, først ved nydyrking og deretter ved skogsgrøfting og utbygging. Våtmark er dermed blitt en truet naturtype. Norge har sluttet seg til RAMSAR-konvensjonen for vern og bevaring av myrområder, også fordi myr er den naturtypen som lagrer mest karbon. 4. Utbyggingen er også et massivt inngrep i naturmangfoldet i Ytrebygda. Det er kritikkverdig at det ikke er stilt krav til seriøs konsekvensanalyse for å få kartlagt plante- og dyrelivet som blir skadelidende ved utbyggingen. Det er ikke nok at utbygger konsekvensutreder seg selv, slik som i dette tilfellet. Utbyggingen er derfor i strid med § 8 og 9 i Naturmangfoldloven som omfatter kravet om kunnskapsbasert forvaltning og bruk av «føre var-prinsippet». 5. Utbyggingsområdet utgjør en del av hensynssoner, som viltområde for	etableres innenfor byggeformålet, og at bygg blir liggende i god avstand. Det skal også etableres støttemur for å unngå utgliding/sig mot tjernet. Stemmebekken er allerede påvirket av eksisterende tiltak. Denne vil ytterligere påvirkes av planforslaget, men det er sikret at stemmebekken skal videreføres som et definert bekkeløp til kulvert under Kokstadflaten. Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og bygger videre på konsekvensutredning som ble utført i forbindelse områdeplanen. Det er i planen sikret at tiltaket ikke skal påvirke myrer og vann som ligger utenfor byggeområdet. Nedbyggingen av myr i området er uheldig, da myr har mange funksjoner. Når det kommer til biologisk mangfold er det ikke registrert viktige naturverdier knyttet til myrene, verken botaniske eller zoologiske, og det er ikke avdekket, eller fra før registrert, fugl som er spesielt knyttet til myr/våtmark. Med tanke på fordrøying viser hydrologiske vurderinger og VA-rammeplan at dette fint lar seg løse innenfor planområdet. Det er også utarbeidet klimagassberegninger for tiltaket, som viser store klimagassutslipp knyttet til blant annet arealbruksendringene. Rapporten legger frem mulige tiltak for å redusere utslippene. 4. Tiltaket er konsekvensutredet i forbindelse med områdeplanen. Planforslaget er i all hovedsak i tråd med overordnet områderegulering, og utløser ikke krav til ny konsekvensutredning (KU). Det er utarbeidet Naturmangfoldsvurdering i forbindelse med plansaken, iht. kravene i Naturmangfoldloven. Det er foretatt flere befaringer til ulike tider av året, også med særlig hensyn på hekkefugl. For øvrig er nasjonale grøntfaglige databaser (artskart, naturbase) og andre aktuelle kilder benyttet for bakgrunnsinformasjon. En konsekvensutredning fremstiller kunnskap ut ifra verdi, påvirkning og konsekvens og har en mer omfattende karakter. En naturmangfoldsvurdering er av en enklere karakter, men er like avhengig av å fremskaffe tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, også uavhengig av tidligere KU. Det er lagt mye innsats i å utrede området og dets naturmangfold, og kunnskapsgrunnlaget som foreligger anses som godt og tilstrekkelig. 5. Hjortetrekk og naturmangfold er ytterligere belyst i naturmangfoldrapport. Det er riktig at et stort viltområde reduseres i størrelse som følge av en realisering av områdeplanen. Hjorten får dermed redusert beiteområde på Storrinden. Det er likevel store arealer igjen, og hjorten er en svært fleksibel art, med god evne til å ta seg frem og finne alternative trekktruter. I praksis er flere av de kartlagte trekkrutene til hjorten allerede ødelagt, som følge av eksisterende utbygging på Kokstad. Når det kommer til fugl er fuglefaunaen i området godt kartlagt i forbindelse med			
--	--	---	---	--	--	--

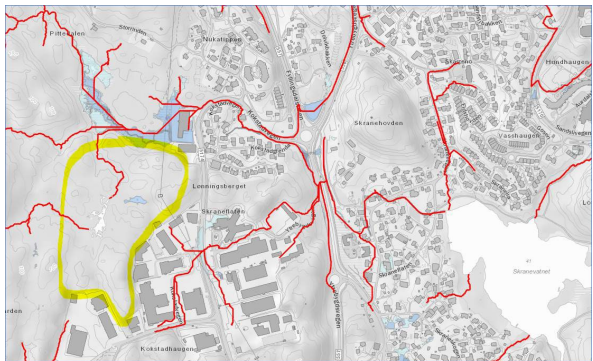
		hjord. Det finnes faste trekkruter for hjord som bør kartlegges. Hjortetrekking krysser Flyplassvegen ved Liland der det tidligere var mange kollisjonsulykker med kryssende hjord. I tillegg opplyser turgåere om et rikt fugleliv og deler av furuskogen i området kan klassifiseres som boreal regnskog på grunn av den høye nedbøren med et uvanlig rikt mangfold av lav og moser. Det er også en truet naturtype. 6. Med Posten sine planer, i tillegg til den eksisterende utbyggingen, vil det opprinnelige store friluftsområdet «Kokstadsområdet» på ca. 1000 daa, som inneholder kystfuruskog og myr, ha blitt redusert med 50 %. Delen som er igjen er den som er mest utsatt for flystøy. Kokstadsområdet henger sammen med Hamarslandfjellet og Dolvikfjellet og her er det flere krigsminner som bør kartlegges før utbygging. Verdien på området som turområde vil øke ettersom flere og flere bosetter seg i Ytrebygda. 7. Det er feil, som Edvard Nervik sier, at det ikke eksisterer næringsareal på Kokstad som har plass til nytt logistikkcenter for Posten. Som påpekt av Jostein Myklebust, er det mange av industritomtene på Kokstad som er dårlig utnyttet, og mangler parkeringshus, slik at de som arbeider der må benytte overflateparkering. Ved å omregulere næringsparken på Kokstad kan man vinne inn et tilsvarende areal som Posten Norge planlegger å bygge ned uten å ødelegge verdifull natur. Det finnes også tilsvarende areal både på Lønningen og Espehaugen næringsområde. Der vil også konsekvensene for natur og klima bli langt mindre.	planforslaget. Det er helt klart et rikt fugleliv i området, men det består i all hovedsak av vanlig forekommende fuglearter. Våre befaringer har ikke avdekket boreal regnskog, men kystfuruskog, av en forholdsvis ensartet og fattig type, uten innslag av rødlistede arter. 6. I tråd med overordnet plan blir næringsområdet på Kokstad utvidet som følge av denne planen. Som et avbøtende tiltak er tilkomst til grøntområdet styrket og stinettet/innfallsporter vil oppgraderes, samt skiltes for bedre tilgjengelighet. Krigsminner i området ligger på Storrinden og vil ikke berøres av tiltaket. 7. Posten sitt nye terminalanlegg samordner funksjonene som i dag er lokalisert på Mindemyren og på Dokken. Anlegget er stort og det er også behov for areal for større kjøretøy rundt bebyggelsen. Det er pga størrelsen ikke mulig å etablere terminalbygget som en del av fortetting av eksisterende næringspark på Kokstad.			
--	--	--	--	--	--	--

		Det er et tankekors at Posten Norge ønsker å legge beslag på et område på 286 daa, mens det egentlige arealet bare utgjør 82,3 daa.				
13	Bergen elveforum 22.01.21 Nr.130	1) Den aktuelle utvidelsen av plangrense ligger innenfor nedslagsfeltet til Fleslandsvassdraget som drener via Lilandsmarkene til Langavatn ved Bergen Lufthavn og videre til Raunefjorden. Nedslagsfeltet er i utgangspunktet øvre del av et anadromt vassdrag og utgjør med sine myrområder og bekkesystem en viktig del av fordøyingskapasiteten til den sjørret førende strekningen nedstrøms. 2) Planområdet består i dag hovedsakelig av kystfuruskog og myr av god kvalitet og har viktige friluftlivskvaliteter og brukes i dag både av mennesker og dyr. 3) KU fra arbeidet med Områdeplanen fra 2014 er vurdert som mangelfullt. Hvordan en utbygging og en mulig utvidelse her ikke har negative konsekvenser for natur eller miljø og kan få positive konsekvenser for estetikk er svært vanskelig å forstå. Myr har nå fått et langt sterkere vern og vi her oppfordre til bevaring av eksisterende myrområder i det videre plan arbeid •Myr er rasteplass for fugler •Myr er levested for mange planter og dyr •Myr demper flom •Myr renser vann •Myr lagrer karbon 4) Fjernes myrområdene og	1. Tas til orientering. Plangrensen har blitt utvidet i flere omganger. Vann, myr og flomproblematikk har vært behandlet i løpet av plansaken. 2. Tas til orientering. Det har vært dialog og befarig med Storrindens venner som driver dugnad i området. 3. Overordnet plan, områdeplan er konsekvensutredet. Det er riktig at det i løpet av de siste år er blitt satt søkelys på myr/vårområder. Som det beskrives i merknaden har dette sammenheng med myr og våtmarksområder som viktige leveområder og viktige for lagring og binding av karbon, og dermed viktige å ivareta. Ettersom dette tema ikke var en hovedproblemstilling da KU ble utarbeidet, er det i denne planen gjort ytterligere vurderinger knyttet til naturmangfold og myr i naturmangfoldvurderingen, det er gjennomført hydrologisk og hydrogeologisk vurdering av myrområder og utarbeidet klimagassberegninger som beregner klimagassutslipp som følge av nedbyggingen av myr. 4. Konsekvenser for fjerning av myr belyses, som nevnt i pkt over, i naturmangfoldrapport, klimagassberegning og hydrologiske undersøkelser. Det er liten tvil om at nedbyggingen av store skogs- og myrområder fører til store utslipp av CO2 og generelt negative konsekvenser for myr i området. Men tiltaket det tilrettelegges for, Posten, er et samfunnsnyttig tiltak som i dag beslaglegger areal i sentrale strøk for byutvikling. Det er et politisk ønske/behov for omplassering av terminal.	X (5)	X (5, 9) §2.10.1.2 §2.5.5 §3.1.1.2.k §3.1.7.2 §2.2.2	

		fordrøyingseffekten endres og avrenningskoeffisienten og faren for både flom og tørke i vassdraget øker med de negative effekter dette har for biologisk mangfold mm. 5) En utbygging i området føre til en stek forringelse av miljø- og landskapskvaliteter, myr og bekkesystemer og vassdraget i sin helhet som her mister viktig fordrøyingskapasitet. Norge har og forpliktet seg til å følge EUs vanndirektiv, som i Norge er innlemmet i lovverket gjennom Vannforskriften. «Weser-dommen» er en EU-dom med nummer Case C-461/13. Dette er også hjemlet i Naturmangfoldloven: «<i>Målet er at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype.</i>» 6) Denne plansaken er et eksempel på en type bit-for-bit reduksjonen av våtmark og viktige naturområder som har pågått over mange år har og gjort våtmark til en av de naturtypene det står aller dårligst til med her i Norge. Norge er og forpliktet til bevaring av myrområder ved tilslutning til RAMSAR- konvensjonen. Myr er og den naturtypen på landjorda som lagrer	5. Det er registrert to vannforekomster i tilknytning til planområdet: Bekk fra Skranevatnet (056-175-R) (moderat tilstand), som inkluderer Lonsmyra i nord, og Tverråna (056-185-R) (god tilstand) som inkluderer Svarttjørna/Stemmebekken. Lonsmyra ligger utenfor planområdet, og skal ikke påvirkes av tiltak, eller avrenning fra planområdet. Svarttjørna ligger delvis innenfor planområdet, men har en minimum 20 meter grønn buffer mot utbyggingsområdet. Og byggegrenser er trukket lenger tilbake etter offentlig ettersyn for å sikre at alle murer/fylling trygt kan etableres innenfor byggeformålet, og at bygg blir liggende i god avstand. Det skal også etableres støttemur for å unngå utgliding/sig mot tjernet. Stemmebekken er allerede påvirket av eksisterende tiltak. Denne vil ytterligere påvirkes av planforslaget, men de er sikret at stemmebekken skal videreføres som et definert bekkeløp til kulvert under Kokstadflaten. Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og bygger videre på konsekvensutredning som ble utført i forbindelse områdeplanen. Det er i planen sikret at tiltaket ikke skal påvirke myrer og vann som ligger utenfor byggeområdet. Nedbyggingen av myr i området er uheldig, da myr har mange funksjoner. Når det kommer til biologisk mangfold er det ikke registrert viktige naturverdier knyttet til myrene, verken botaniske eller zoologiske, og det er ikke avdekket, eller fra før registrert, fugl som er spesielt knyet til myr/våtmark. Med tanke på fordrøyning viser hydrologiske vurderinger og VA-rammeplan at dette fint lar seg løse innenfor planområdet. Det er også utarbeidet klimagassberegninger for tiltaket, som viser store klimagassutslipp knyttet til blant annet arealbruksendringene. Rapporten legger frem mulige tiltak for å redusere utslippene. 6. Konsekvenser for fjerning av myr belyses, som nevnt i pkt 1 over, i naturmangfoldsrapport, klimagassberegning og hydrologiske undersøkelser. Det er liten tvil om at nedbyggingen av store skogs- og myrområder fører til store utslipp av CO2 og generelt negative konsekvenser for myr i området. Men tiltaket det tilrettelegges for, er ikke et nytt formål som introduseres i området, det er en viderutvikling av dagens industriområde på Kokstad. Posten, er et samfunnsnyttig tiltak som i dag beslaglegger areal i sentrale strøk for byutvikling. Det er et politisk ønske/behov for omplassering av terminal. 7. Posten har ambisiøse klimamål og sammen med BIR/BKK er			
--	--	--	--	--	--	--

		mest karbon. Det er karbon som ellers ville ha bidratt til global oppvarming. Karbon tilsvarende 250.000 tonn CO₂ kan være lagret i torv på bare én kvadratkilometer myr. 7) Posten Eiendom Bergen hevder at klimagevinsten ved overgang til el-biler er 161 tonn CO₂. Og at Posten Norge tek sikte på å oppnå ein viss klimagevinst ved å nytta ut fjernvarmen frå BIR og BKK sine anlegg til å varma opp Næringsparken, og i tillegg dyrka algar til fiskefor for oppdrettsnæringa. Men inngrepet medfører likevel ei kraftig forverring av klimaregnskapet på grunn av det store utsleppet frå myr, bruk av sprengstoff, massetransport og bruk av betong som et slik prosjekt medfører. 8) Bergen Elveforum mener klart at miljø og klimakonsekvenser av utbyggingen ikke utredet. og mener utbygging er altfor massiv og dette må avvises. 9) Det må stilles svært strenge krav til overvannshåndtering, krav til grønne tak, økt fordrøying, forbud mot bekkelukking, om krav om massebalanse og krav om vern av myr i området. 10) En bør og se på behov for å etablere viltkorridor mellom Liland - Ytrebygda og Kokstad - Storinden i forbindelse med det videre planarbeid for hele området mellom Liland og Storinden. 11) Vi viser og til vår uttale for reguleringsplan for Liland og vil evt. komme tilbake til en mere utvidet uttalelse og mener Posten bør se på mulighetene for å se muligheten for	målsetting å skape en «grønn» næringspark. 8. Tiltaket er konsekvensutredet i forbindelse med områdeplanen. Planforslaget er i all hovedsak i tråd med overordnet områderegulering, og utløser ikke krav til ny konsekvensutredning (KU). Det er utarbeidet Naturmangfoldsvurdering i forbindelse med plansaken, iht. kravene i Naturmangfoldloven. Det er foretatt flere befaringer til ulike tider av året, også med særlig hensyn på hekkefugl. For øvrig er nasjonale grøntfaglige databaser (artskart, naturbase) og andre aktuelle kilder benyttet for bakgrunnsinformasjon. En konsekvensutredning fremstiller kunnskap ut ifra verdi, påvirkning og konsekvens og har en mer omfattende karakter. En naturmangfoldvurdering er av en enklere karakter, men er like avhengig av å fremskaffe tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, også uavhengig av tidligere KU. Det er lagt mye innsats i å utrede området og dets naturmangfold, og kunnskapsgrunnlaget som foreligger anses som godt og tilstrekkelig. 9. Delvis tatt til følge. Reguleringsbestemmelser er strammet opp mht til vegetasjon på tak. Det er sikret at minimum 60 % av takflater i BKB2-7 og 30% i BKB1 skal benytte beplantning, overvannshåndtering eller solceller, jf. § 3.1.1.2.k. Ut over takflater er det sikret at det skal etableres trerekker eller annen vegetasjon langs fellesveier jf. § 2.2.2. Videre er det satt krav til vegetasjonsskjerm langs den nordlige formålsgrensen av BKB6 jf § 3.1.7.2. Det er sikret stor grad av åpen overvannshåndtering med beplantning.			
--	--	---	--	--	--	--

		gjenbruke/bruke andre areal.	Dette er tiltak som samlet sett fungerer som gode avbøtende tiltak for å ivareta biologisk mangfold. 10. Hjortetrekk og naturmangfold er ytterligere belyst i naturmangfoldsrapport. Det er riktig at et stort viltområde reduseres i størrelse som følge av en realisering av områdeplanen. Hjorten får dermed redusert beiteområde på Storrinden. Det er likevel store arealer igjen, og hjorten er en svært fleksibel art, med god evne til å ta seg frem og finne alternative trekkruer. 11. Det er mangel på større næringsareal i Bergen. Posten sitt nye terminalanlegg samordner funksjonene som i dag er lokalisert på Mindemyren og på Dokken. Anlegget er stort og det er også behov for areal for større kjøretøy rundt bebyggelsen. Det er pga størrelsen ikke mulig å etablere terminalbygget som en del av fortetting av eksisterende næringspark på Kokstad.			
14	VA-etaten 25.01.21(20.0.20) Nr. 132	1. Ved virksomhet med stort behov for slukkevann/prosessvann, så må det vurderes å anlegge høydebasseng for brannvann og utjevning av vannforbruket. 2. Tilføre et punkt under § 6.1 Før igangsettingstillatelse § X.X.X Det skal foreligge forhåndsuttalelse for privat VA-anlegg. 3. Tilføre et punkt under § 6.2 Før bebyggelse tas i bruk § X.X.X Teknisk sluttokumentasjon for private VA-anlegg skal være godkjent. 4. Vann- og avløpsetaten viser til tidligere uttalelse av 10.07.2020 (VA saksnummer 2018/46074 -9) til VA-rammeplanen Kokstadvegen felt I/L2 øst. Uttalelsen til rammeplan VA-oppretholdes. 5. Ved oppstart av detaljprosjektering skal det gjøres beregninger for å sikre tilstrekkelig vannmengder og trykk for sprinkelanlegg i bygg, alternativ at det etableres trykkøkningsanlegg eller brannvannsmagasiner for noen av byggene. 6. Det skal etableres en ringledning for vannforsyning i hovedveien sør for planområdet som knytter seg til	1. Tas til orientering. 2. Tatt til følge. Bestemmelse §3.1.1.6.f er oppdatert 3. Tatt til følge. Jf. §3.1.1.6.f 4. Det har vært tett dialog mellom forslagstiller og VA etaten i løpet av planprosessen. Oppretting av tegninger og tekst som påpekt i uttale fra 20.07.2020 ble utført før offentlig ettersyn. Øvrige innspill svares ut under. 5. Tas til følge. 6. Tas til orientering.		X (2, 3, 8, 11) §3.1.1.6.f, §3.1.1.8.f er blitt §3.1.1.6.f §3.1.1.2.j §3.1.1.2.k §2.5.5 §4.1.5 §2.5.1	

		eksisterende vannledning i sørlig og nordlig ende av veien. Denne vannledningen skal etableres som DN 200 SJK utenfor strekket som inngår som en del av VA-anlegg mellom punkt A og B. Dersom deler av hovedveien blir etablert som en del av dette prosjektet er det naturlig at det også etableres vannledning i hele veiens lengde. 7. Vi ønsker at alt avløpet fra området skal føres mot Fleslandsveien da dette er korteste vei til renseanlegg. Areal til dette må sikres. Vi gjør også oppmerksom på at spillvannsledning i krysset Kokstad/ Flyplassveien ikke har tilstrekkelig kapasitet og må oppgraderes dersom mer spillvann føres denne veien. 8. Vaskeplasser for biler må etableres med tak for å unngå overvann tilføres oljeutskillere. 9. Det er ønskelig at det i henhold til vedtatt Kommunedelplan for overvann (KPDO) også vurderes mulighet for fordøyning av overvann på takflater. Det er totalt er ca. 22 500 m² takflater innenfor planområdet, noe som muliggjøre ytterlig fordøyningsvolum. 10. Delområde IL2 er i dag et naturlig område med myr der overvannet infiltreres i grunnen og drenerer mot nordøst til Lonemyra og videre til Skranevatnet, området er dimensjonert i forhold til en Q200-hendelse, til sammen 601l/s.	7. Tatt til følge. Dette er vist løsning i VA rammeplan men denne bør være fleksibel. Spillvannet fra delområde IL1 er planlagt koblet til eksisterende kommunal spillvannsledning i Kokstaddalen, nord for Gnr./Bnr. 111/99, (vist som punkt A i tegning HB-004 vedlegg til VA-rammeplan). Va-rammeplan viser også alternativ trasé for spillvann fra delområde IL1, dersom eksisterende kommunalt avløpsnett ved punkt A har liten kapasitet. Spillvann kan da føres sørover langs ny tilkomstveg og knyttes til planlagt spillvannsledning som føres til eksisterende avløpspumpestasjon (APS). For eksisterende APS er det planlagt en oppgradering av denne for å øke kapasiteten, alternativt at APS erstattes med nytt borehull under Flyplassvegen og videre til AF-tunnel sør for Lilandsjordet (vist i kart HB-011 vedlegg til VA-rammeplan). Spillvann fra delområde IL2 er planlagt koblet til eksisterende kommunal spillvannsledning ved to ulike plasseringer, ved kryss tilkomstveg IL2/Kokstadvegen og fv.Kokstadvegen (pkt. D og E i tegning HB-104). 8. Tas til følge. Tak over vaskeplass er sikret i bestemmelser, jf. § 3.1.1.2.j. 9. Tas til følge. Blå tak er sikret i bestemmelser jf. §3.1.1.2.k.f som sikrer at takflater kan brukes blant annet til overvannshåndtering. 10. Tas til følge. Flomvei videre fra Lonemyra er langs Kokstadvegen og videre til Skranevatnet, som illustrert i utsnitt fra kartløsningen til KDP Overvann under.  Videreført vannmengde fra hele planområdet begrenses tilsvarende dagens avrenning ved 20 års gjentakintervall, men fordøyningsvolumet dimensjoneres til å håndtere fremtidig nedbør ved 200 års gjentakintervall. Det vil si at videreførte vannmengder fra planområdet vil være lavere eller lik dagens 20-			
--	--	---	--	--	--	--

			års avrenning for alle gjentakintervall til og med 200 år. Bestemmelsene §§ 2.5.2 sikrer at det ikke tillates økning i avrenning fra planområdet mot Stemmebekken og Lonemyra.			
		11. Reell flomfare skal kartlegges og reelle flomsoneer må avklares og reguleres. Hensynssoneer for flomfare gir verdi når areal som blir flomutsatt er georeferert (x-, y- og z-koordinat). Dette gjelder hvilke høyder en hendelse på 200-årsflom med og uten klimapåslag kan nå. Det forutsettes at når flomhøyder er kartlagt må disse forutsetningene være konkrete i forhold til krav om planeringshøyder mm. 12. Krav til regulering av flomsoneer og -areal, koordinering av tiltak for planlegging og bygging av VA-systemer mellom de ulike tiltakshaveren inklusive overvannshåndtering må inkluderes i planbestemmelsene. 13. Vannledning frem til slukkevannsuttak skal opparbeides etter plan- og bygningslovens § 18-1 2. ledd og VA-norm i Bergen kommune, og overtas av Vann- og avløpsetaten. Det må avklares med Vann- og avløpsetaten ved detaljprosjektering hva som skal overtas av ledningsanlegg for spillvann. 14. VA etaten ber om at det som alternativ også vurderes etablering av ny	11. Tatt til følge. Rapporten flomkartlegging Stemmebekken viser flomutsatt areal i og ved Svartatjørna/Stemmebekken. Flomsoneen er vist på plankart med tilhørende bestemmelser jf. §4.1.5. 12. Tatt til følge. Flomveier reguleres romslig i reguleringsplan langs kjørevege for å gi fleksibilitet til senere faser. Overvannstiltak i GI2 er sikret i rekkefølgebestemmelser jf. §6.3.1. 13. Tatt til følge. Jf. bestemmelser skal godkjent VA rammeplan ligge til grunn for detaljprosjektering og byggesaksbehandling jf. §2.5.1. 14. Det legges inn alternativ med APS og etablering av ny spillvannsledning mot Flyplassvegen X Kokstadvegen.			

		spillvannspumpestasjon som kan betjene hele området også fremtidig utbygging. Kapasitet på eksisterende avløpssystem må vurderes samt avklare behov for tiltak. 15. Planen må sees i sammenheng med omkringliggende planer og pågående arbeid med VA-rammeplan for BLÅE og Kokstad. Denne planen må samsvare og koordineres med overordnet VA-rammeplan som er under utarbeidelse, KDP BLÅE med plan ID 61020000. 16. Merknad til oversiktstegning for delområde IL1 og IL2: Ny vannledning i ny vei avsluttes i «løse luften». Påtenkt / planlagt ring – VL200 skal sammenkobles med eksisterende VL200 i kum SID507106. 17. Overordnet VA plan for områdene Blomsterdalen, Liland, Ådland og Espeland (KDP BLÅE), Kokstad Vest og deler av Kokstad Øst skal: a) utføres for å sikre helhetlig planlegging av hovedsystem for VA-infrastruktur samt overvann, flom og flomsoner. Planen vil kunne gi innspill og avklaringer til den enkelte tiltakshaver når det gjelder planlegging av de enkelte felt/områder. Det vil det være den enkelte tiltakshavers ansvar å påse at nødvendig koordinering av tiltak, avklare gjennomførbarheten til foreslåtte tiltak, utarbeide ros-analyser og sikker jobbanalyser, mm, i tråd med gjeldende lover, normer og regler. b) Overordnet plan vil være et hjelpemiddel i fremtidig planlegging som den enkelte tiltakshaver skal utføre.	Dette er også omtalt i VA-rammeplan BLÅE. Se eget notat Asplan Viak (2021) 15. Tas til orientering og til følge. VA-rammeplan BLÅE er ikke offentlig behandlet enda, og er å anse som foreløpig. VA konsulent har gjort en kontroll av VA rammeplan opp mot VA rammeplan BLÅE. 16. Tatt til følge. Tegning er oppdatert, og dette fremkommer på VA tegninger. 17. a) og b) Tas til orientering og til følge.			
--	--	---	--	--	--	--

15	Vestland Fylkeskommune 26.01.21 Nr. 133	Uttalelsen fra VLFK gjelder både innsigelsespunkter og merknader og gjengivelsen er delt opp for å skille mellom disse. 1. Innsigelse Overordnet gjelder innsigelsen at planens konsekvenser for trafikktrygghet og fremkommelighet på fylkesveinettet er ikke tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget. Før det blir åpnet for mer trafikkskapende tiltak i denne delen av Ytrebygda, må det bli satt krav til hvordan fremkommeligheten på veinettet skal sikres. Innsigelsene gjelder rekkefølgekrav: 1.1 Avkjørselen til Rema 1000 kan ikke stenges før my tilkomst til planområdet er løst. Dette må omarbeides i planforslaget. 1.2 Planforslaget må få rekkefølgekrav knyttet til avbøtende tiltak på eksisterende kryss på overordnet veinett, og da spesielt Kokstadkrysset og krysset mellom Ytrebygdsvegen og Kokstadvegen. 1.3 Det må stilles rekkefølgekrav til - opparbeiding av kryss fv. 5174 Kokstadvegen X kv. Kokstadvegen i tråd med tekniske tegninger som følger med planforslaget før igangsettingstillatelse gis. Dette fordi fremkommeligheten i kryss ved fv. 5174 Kokstadvegen vil bli redusert som følge av utbyggingen i planforslaget. 1.4 Det må stilles rekkefølgekrav om opparbeiding av kryss fv. 5174 Kokstadvegen X kv. Kokstaddalen i tråd med tekniske tegninger som følger med planforslaget før brukstillatelse for tiltak innenfor planområdet. 1.5 Det må stilles rekkefølgekrav om opparbeiding av o_V02, o_GTT1 og	1. se pkt1 i svar til SVV sin innsigelse 1.1 Tatt til følge. Avkjørselen reguleres stengt i plankartet, men det legges inn et bestemmelsesområde som sikrer at Rema 1000 kan opprettholde sin virksomhet frem til eiendommen utvikles i tråd med fremtidig reguleringsplan. Ved vedtakelse av ny reguleringsplan må dagens avkjørsel stenges og alternativ avkjørsel sikres gjennom planen. 1.2 Delvis tatt til følge. Det er forslagstillers oppfatning at det ikke er rimelig å knytte rekkefølgekrav for IL1/IL2 til opparbeiding av tiltak i den varslede reguleringsplanen for Rv.580 Flyplassvegen inkl. nytt Kokstad-kryss, i lys av konklusjonene fra trafikkanalysen av 22.5.2019. Trafikkanalysen som Statens vegvesen har godkjent konklusjonene fra, viser at IL1/IL2 -utbyggingen ikke vil påvirke trafikkavviklingen langs Rv.580 i signifikant grad. Etter krav fra SVV er det likevel tatt inn som rekkefølgekrav at planen skal bidra til å sikre opparbeidet det fremtidige toplanskrysset på Flyplassveien. Størrelsen på bidraget blir fastsatt gjennom utbyggingsavtale ut fra en samlet rimelighetsbetraktning for alle rekkefølgekravene (jf. § 6.3.2). 1.3 Tas delvis til følge. I henhold til rekkefølgebestemmelser skal krysset opparbeides i samsvar med midlertidige tegninger R02, før midlertidig brukstillatelse (§ 6.3.1). I planforslaget er innhentede rapporter vedrørende trafikk i anleggs- og driftsfase fra Prosjektil areal AS og Siv. Ing. Helge Hopen viser at det ikke er grunnlag for å hevde at fremkommeligheten i krysset Kokstadvegen/Kokstadvegen reduseres som følge av anleggstrafikk. Så lenge kv. Kokstadvegen stenges mellom o_SKV5 og o_SKV 6 inntil kv. Kokstadvegen og krysset er ferdig opparbeidet er det derfor ikke grunnlag for å kreve krysset opparbeidet før igangsettingstillatelse. Kravet må settes til før midlertidig brukstillatelse. Et krav om å opparbeide krysset før igangsetting av arbeid på IL2 vil også være uhensiktsmessig da masser fra utbyggingsområdet skal benyttes for å bygge veien, samt at det forsinkes arbeidet i utbyggingsområdet med minimum ett år. For å ivareta trafikk sikkerhet på en fullgod måte gjennom byggefasen er det i bestemmelser satt krav om en trafiksikringsplan jf. § 3.1.1.6.e. 1.4 Krysset Kokstadvegen/Kokstaddalen opparbeides i tråd med	X (1.1, 2.5) #6 midlertidig g avkjørsel, SVT for signalregulering	X (1.1, 1.2, 1.6, 2.1, 2.4, 2.5) §5.6.1 §6.3.2 §6.4.2 §3.1.1.2.i §3.2.10 §3.1.1.8 er blitt §3.1.1.6 §6.3.1	
----	---	--	---	---	---	--

		o T1 i områdeplan for Kokstad Vest og Storrinden md planID 60820000 for det kan gis brukstillatelse til tiltak innenfor planområdet. 1.6 Planen legger til rette for en internvei med sammenkobling mot Kokstadflaten i sør. Vi kan ikke tillate økt trafikk i krysset fv. 5174 Kokstadvegen X kv. Kokstadflaten, som reduserer fremkommeligheten på fylkesveien med risiko for tilbakeblokkering på riksveinettet. Det må derfor stilles rekkefølgekrav til at veien blir sperra for gjennomkjøring frem til krysset er opparbeidet i tråd med kryssløsningen i detaljreguleringsplan for Ytrebygda gnr. 114 bnr. 260 mfl. 2. Merknader 2.1 <u>Trafikkfikkkanalyse:</u> Vi mener at planarbeidet bør avvete til arbeidet med trafikkanalyse for Ytre deler av Ytrebygda er utført, og så tilpasse seg de avbøtende tiltak som kommer frem her. Det er ventet slutført i første halvår 2021. <u>Mobilitet:</u> 2.2 Mobilitetsplanen legger til grunn ferdig utbygd situasjon av gang- og sykkelakser i tråd med områdeplan for Kokstad Vest og Storrinden, men planforslaget legger ikke opp til bygging av disse. Framkommeligheten for myke trafikanter f.eks. til Kokstadflaten bybanestopp ikke derfor ikke like god som den tilsynelatende er i mobilitetsplanen. Mobilitetsplanen burde også ha sagt noe om bosetting, dagens reisevaner og fremtidige reisevanemuligheter for de ansette ved virksomheten.	forslag til midlertidig løsning fremforhandlet med Vlfk før midlertidig brukstillatelse jf. § 6.3.1. 1.5 Tas ikke til følge. Disse rekkefølgekravene påhviler ikke planen, men er knyttet til annen utbygging. Dersom fylkeskommunen vurderte det som viktig at utbyggingen av nevnte torg mv måtte det ha blitt spilt inn i arbeidet med områdeplanene. I dialogmøter etter offentlig ettersyn er alternativ gangveiforbindelse til bybanestopp er godkjent av Vlfk. 1.6 For å imøtekomme Vlfk er det innarbeidet et rekkefølgekrav § 6.4.2. Kravet skal ivareta god og sikker trafikkflyt i området. 2.1 Se svar pkt 1 SVV. Det er for sent i prosessen å komme med dette kravet nå. Det har vært en tett dialog med SVV da de hadde ansvar for fylkesvegnettet, og verken ved oppstart eller senere i prosessen har det vært fremmet krav om at man skal vente på øvrige prosesser når planen i all hovedsak forholder seg til de overordnede planene som gjelder for planområdet. Etter dialog med SVV, er det besluttet å legge inn rekkefølgekrav § 6.3.2. 2.2 Tas delvis til følge. Utbygging av sykkelakser skal løses sammen med utbygging av vei. En del av sykkelvegnettet opparbeides i tråd med reguleringskart, mens kryssene opparbeides i tråd med midlertidig løsning fremforhandlet med Vlfk. Fremkommelighet til bybanestoppet er under planlegging. Alternativ rute er skissert i samråd med Vlfk. Mobilitetsplanen er oppdatert med reviderte trafikk tall. I samråd med byplan er det besluttet å ikke revidere mobilitetsplan med reisevaneundersøkelser i avslutningsfasen av planarbeidet. 2.3 Tas til følge. Vurdering av behov for nye ruter er en oppgave som påhviler Skyss i takt med det behovet som oppstår som følge av byutviklingen. I planarbeidet legges det til rette for muligheten for kollektivtransport gjennom området slik at en endring av rutetilbudet er gjennomførbar. Det stilles ikke rekkefølgekrav til opparbeiding av de regulerte busstoppene. 2.4 Tas til følge. Personbiløkningen i planen reguleres i tråd med KPA/områdeplan ved at parkeringsdekningen er lav. Videre er det foreslått gode sykkel fasiliteter og avsatt areal for deleløsninger/mikromobilitet, jf. bestemmelser §3.1.1.2.i og §3.1.1.6.c. 2.5 Tas til følge. Det utarbeides en detaljert løsning for signalregulering, og sikres areal til dette anlegget (SVT). Vegdirektoratet har godkjent foreslått teknisk løsning.			
--	--	--	---	--	--	--

		2.3 Man må basere seg på eksisterende kollektivknutepunkt i vurderingen av kollektivdekningen. Det er lagt til rette for to bussholdeplasser langs internveien som skal opparbeides, men det er ikke sannsynliggjort at Skyss vil frekventere holdeplassene i fremtiden. 2.4 Bekymring knyttet til trafikkssikkerhet og fremkommelighet som følge av mer biltrafikk på vegene enn det planen legger opp til, og potensiell villparkering på kommunal veg. <u>Vegtekniske løsninger:</u> 2.5 Det må utarbeides en detaljert løsning med signalregulering i kryssene. Dette er en vesentlig mangel i planforslaget. Vi vil ikke anbefale vedtak av reguleringsplanen uten at signallysanleggene er godkjente.				
16	Statsforvalteren i Vestland 26.01.21 Nr. 125	Sammenfattet er innsigelsene fra SVV og AVINOR som følger: 1. AVINOR fremmer derfor innsigelse til detaljeringsplanen dersom §2.11.2.4 i forslag til reguleringsbestemmelser ikke endres i tråd med endret ordlyd (rød tekst) i brev 04.01.2021 til Bergen kommune jf plan- og bygningsloven §5-4. 2. SVV fremmer innsigelse til planforslaget knyttet til sin rolle som forvalter av riksveg. Begrunnelsen for innsigelsen er knyttet til hensynet til fremkommelighet på riksveg 580 Flyplassvegen, på strekningen mellom Birkelandskrysset og Bergen lufthavn Flesland. Konsekvensene et vedtak av planen kan få for fremkommeligheten på rv. 580 Flyplassvegen er mangelfullt utredet. God fremkommelighet til flyplass er et	1. Tas til følge. Ordlyden er endret. 2. Bergen kommune har hatt dialogmøter med SVV og VLFK, det er gjennom dialog foretatt endringer i bestemmelser for å imøtekomme innsigelser. Se merknad nr.15 og nr. 10. 3. Se svar over.		X (1, 2) §2.11.24 er blitt §2.12.1.4, §6.3.2	

		viktig regionalt og nasjonalt hensyn. 3. Statsforvalteren har vurdert innsigelsene fra SVV. Vi finner at disse er fremmet innen fristen for å gå uttalelse. For øvrig har vi ingen merknader til begrunnelsen eller til forankringen i nasjonale hensyn. Innsigelsen blir derfor ikke avskåret.			
Plan- og bygningsetaten – Fagnotat 24.11.20	- Vi har ingen merknader til planprosessen så langt og vurderer mottatt planmateriale til å ha tilfredsstillende kvalitet til å sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Vi slutter oss til hovedformålet og det planfaglige grepet i planforslaget. - Frem mot 2. gangs behandling må det utarbeides et designprogram for utforming av fellesområdene. Det skal utvikles en «næringsby» i tilknytning til eksisterende næringsareal i Kokstaddalen. Et designprogram skal sørge for at fellesområdene får en helhetlig utforming. - Det må utarbeides klimagassberegning som viser tiltak for å redusere klimagassutslipp. Nullutslippsløsninger skal vurderes. Konsekvensene nedbygging av myr har for klimaet, må utredes. - Planlagt bebyggelse for pågående detaljregulering for Kokstadvegen felt I/L2 øst (plan-ID 65550000) må komme frem på illustrasjonsplan til 2. gangs behandling. - Naturmangfoldrapporten må revideres og omhandle i større grad trekkruiter for hjort, samt konsekvenser av nedbygging av myrområdet. - Det må sikres i bestemmelsene at bebyggelse og anleggsformål (BA) skal tilbakeføres til opprinnelig stand eller bedre når arbeidet ferdigstilles. - Det må etterstrebes bedre terrengtilpasninger og reduksjon i	- Tas til orientering. - Tatt til følge. Det er utarbeidet et designprogram. Designprogrammet er ment som en veileder med eksempler og forslag til prinsipplosninger for videreutvikling av området. Hensikten er å sikre en helhetlig utforming med eksemplifiserte løsninger og forslag til kvaliteter i utbyggingsområdet og langs fellesveier. Plankart sammen med bestemmelser utgjør planens juridiske føringer. Designprogrammet gir løsninger og alternativer, og kan benyttes av utviklere i detaljplanlegging av feltene og kommunen i byggesaksbehandlingen. Designprogrammet er inndelt i 4 ulike tema: - Bebyggelse - Logistikk - Grønnstruktur - Overvannshåndtering og beplantning - Tatt til følge. Det er utarbeidet en klimagassberegning. Et livsløpsperspektiv er lagt til grunn for beregningen for å gi en helhetlig vurdering av klimagassutslipp. Klimagassberegningene gjennomført ifm. reguleringsplan for Kokstad inkluderer de viktigste utslippspostene: - Materialbruk for nybygg - Energibruk - Transport i drift - Massetransport og tomtebearbeidelse - Arealbruksendringer. Konsekvenser for nedbygging av myr er omfattet av analysen. - Tatt til følge. Oppdaterte illustrasjoner inkluderer planlagt bebyggelse for naboplan (plan-ID 65550000). - Tatt til følge. Naturmangfoldrapporten er oppdatert og revidert versjon i tråd med innspill og konsekvenser for hjort og myrområder, se forøvrig svar til merknad for BME. - Tatt til følge, jf. § 3.1.9. - Delvis tatt til følge. Terrenginngrep må leses i kontekst. Utbyggingsområdene ligger i et kupert terreng. Utvikling av IL områder krever etablering av større flater. Områdene skal koples til et overordnet veisystem og skal kunne håndtere større kjøretøy. Dette er faktorer som legger føringer på høyder og planeringsnivå.	X (7) Justert formålsgre nser, planerings høyde og byggegren ser	X (6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16) §3.1.2 er blitt til §3.1.9, §2.3.6, §3.1.15 er blitt til §3.1.1.5 §3.1.1.1.c §2.10.1 §3.1.1.8.e er blitt §3.1.1.6.e §3.1.7.2 §2.2.2 §3.1.1.2.k §3.1.1.6 §2.5 §6.2.1.4 §3.1.1.2.i	

		antall skjæringer. 8. Plassering og utforming av miljøstasjon må utdypes og sikres opparbeidet. 9. Parkeringsdekningen må reduseres og samles i fellesanlegg i bygg eller kjeller, med unntak for BKB1 (Posten). 10. I forbindelse med prosjektering av overvannstiltak må det sikres tiltak for å hindre forurensning av Svartatjørna, Stemmebekken og Lonemyra. Også i forbindelse med anleggsfasen må det settes i verk tiltak for å hindre forurensning. Dette må innarbeides i reguleringsbestemmelsene. 11. Det må stilles krav om at Bymiljøetaten, i forbindelse med byggesaken skal godkjenne situasjonsplan i målestokk 1:500 for Stemmebekken og feltet GI2. NVE skal uttale seg i forbindelse med søknad om tiltak. Dette skal sikres i bestemmelser. 12. En større andel av bebyggelsen må etableres med vegetasjon/beplantning på tak og/eller vegger. For delfelt BKB1 må det sikres at tak og vegger som ikke skal benyttes til energiproduksjon i form av solceller, skal ha en grønn utførelse med beplantning. 13. Det må sikres at det åpnes for blå tak som fordrøyningsiltak i reguleringsbestemmelsene. 14. Konsekvenser for naturmangfoldet (hjortetrekk og myrområder) må belyses i større grad. 15. Konsekvenser som nedbygging av myr har for klimaet, må utredes. 16. Etablering av "bysykler" må sikres etablert i forbindelse med utbygging av delfelt BKB1. 17. Det må utarbeides klimagassregnskap og designprogram for utforming av	Dette innebærer også at en ikke kan unngå skjæring/fylling. Områdeplan for Kokstad Vest setter krav om massebalanse internt i området. Dette er søkt ivaretatt så langt som råd. I forbindelse med planlegging av feltene ble følgende ivaretatt: • Bebyggelsen ble trukket tilbake (bygge og formålsgrenser) slik at man unngår at skjæring/fylling strekker seg ut over formålsgrensen • For skjæringer ut over 12 meter ble det satt krav om trapping og etablering av hylle på 8 meters bredde, som er tilstrekkelig for å etablere vegetasjon. Etter offentlig ettersyn er det foretatt justeringer av formålsgrenser langs terreng, slik at en har unngått større inngrep der det er mulig. Følgende areal er endret. Det er foretatt en endring i formålsgrensen langs nordlige formålsgrense i BKB1. Den vestlige formålsgrensen mot vassdrag (Svartatjørna), er trukket noe tilbake slik at byggegrensen på 20 meter mot vannet er ivaretatt. Videre er planeringshøyde for BKB2 nedjustert, denne justeringen gir bedre terrengtilpassing mot Svartatjørna. I BKB6 er formålsgrenser og byggegrenser justert for å begrense skjæringshøyder og ikke berøre grønnstruktur G1. 8) Ikke tatt til følge. Det skal ikke opparbeides egne miljøstasjoner for avfall. Avfallshåndtering vil løses innenfor hvert felt, med retningslinjer fra BIR bedrift. I henhold til reguleringsbestemmelser skal renovasjonsløsninger være skjermet mot veg og ikke være til sjenanse for omgivelsene og plassering av avfallscontainer på vei/gate eller fortau tillates ikke, jf. § 3.1.1.5. Designprogram er veiledende for utforming. 9) Delvis tatt til følge. Det er foretatt en differensiering i parkeringsdekning mellom krav i områdeplan og KPA. BKB1 regulerer parkering i tråd med KPA, mens resterende felt regulerer parkering i tråd med Områdeplan for Kokstad vest (jf. § 3.1.15). Parkering i bygg tillates, men det er ikke stilt som et krav, jf. § 3.1.1.1.c. 10) Tatt til følge jf. §2.10.1, § 3.1.1.6. og §2.5 11) Tatt til følge jf. §6.2.1.4 og §3.1.1.6 12) Tatt til følge. Reguleringsbestemmelser er strammet opp mht til vegetasjon på tak. Det er sikret at takflatene skal benyttes til beplantning, overvannshåndtering eller solceller. Minimum 60% av takflatene på hvert bygg i BKB2-7, og 30% av takflatene på hvert bygg i BKB1, skal utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter (§ 3.1.1.2.k). Ut over takflater er det sikret at det skal etableres trerekker eller annen vegetasjon langs fellesveier (§2.2.2). Videre er det satt krav til vegetasjonsskjerm langs den nordlige formålsgrensen av BKB6 jf §3.1.7.2. Det er			
--	--	---	---	--	--	--

		fellesområdene til 2.gangsbehandling.	sikret stor grad av åpen overvannshåndtering med beplantning. Dette er tiltak som samlet sett fungerer som gode avbøtende tiltak for å ivareta biologisk mangfold. 13) Tatt til følge jf. §3.1.1.2.k. se punkt over 14) Tatt til følge. Se svar under punkt 5. 15) Tatt til følge. Se svar under punkt 5. Myr behandles både i naturmangfoldsrapport og Klimagassberegning. 16) Tatt til følge. Areal for mikromobilitet (bysykler, sparkesykler, deleløsninger er sikret i reguleringsplan i §3.1.1.2.i 17) Tatt til følge. Designprogram og klimagassregnskap er levert sammen med planen til 2. gangs behandling.			

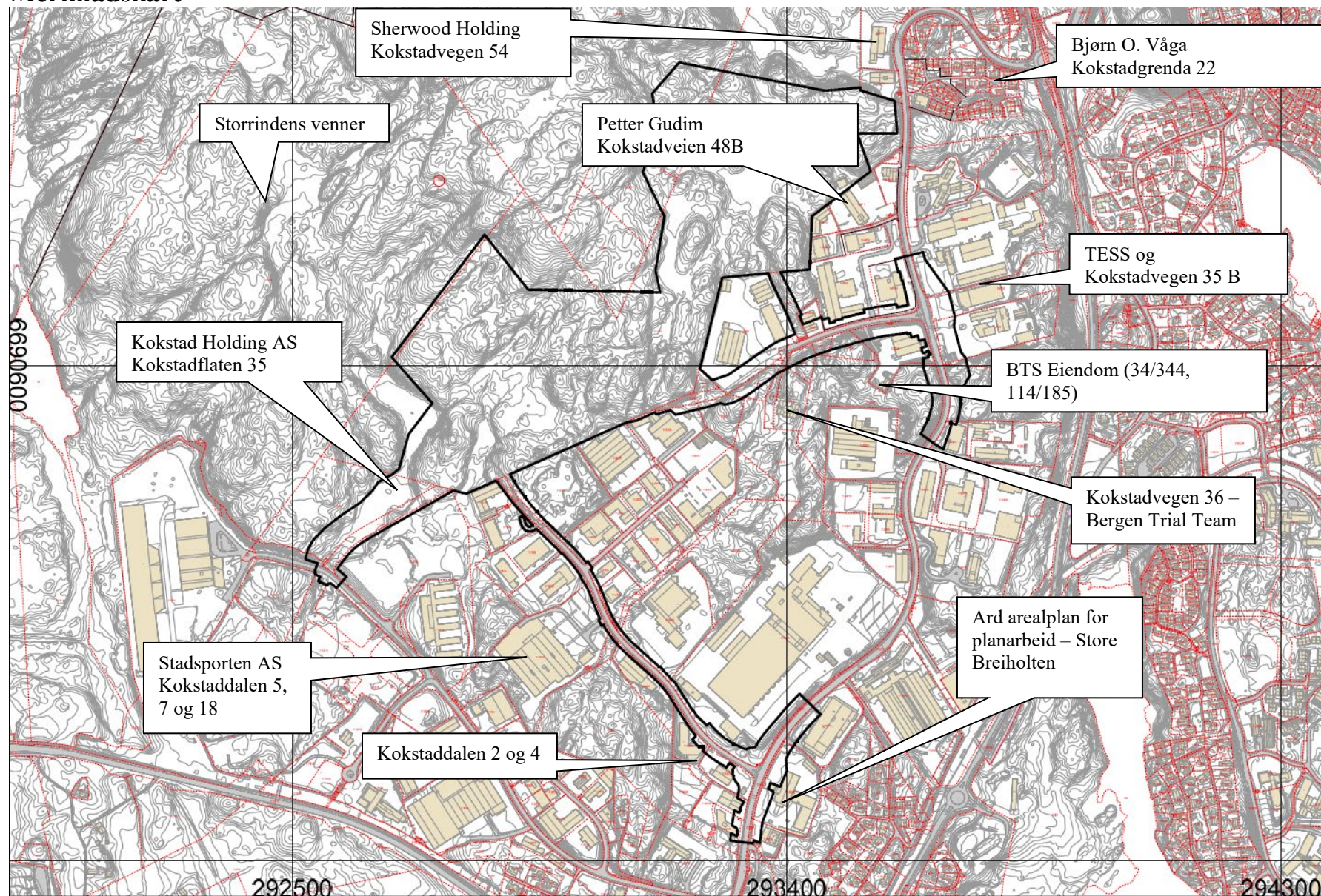
Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag etter offentlig ettersyn

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
(Nummer henviser til merknadsnummer) <u>Som følge av merknader/uttalelse (privat):</u> - Nr.2: Lagt til bestemmelsesområde #8 som sikrer påkobling tursti - Nr. 5: Lagt til bestemmelsesområde #6 midlertidig avkjørsel - Nr. 10: Tilkomstveg for eiendom 34/402 og 34/448 har fått ny utforming og er regulert helt inn til eiendomsgrense mot 34/448. Plangrense trukket inn mot fylkesveg på eiendommene 34/402 og 34/448, samt utvidet noe mot øst ved eiendom 114/185. - Nr. 11: lagt til bestemmelsesområde #7 Midlertidig avkjørsel ved eiendom 114/220, for å opprettholde eksisterende avkjørsel, inntil nåværende aktivitet opphører. <u>Som følge av merknader/uttalelse (offentlig):</u> - Nr. 1: Lagt til bestemmelsesområde #8 som sikrer påkobling tursti.	Eksakt formulering av bestemmelser er ikke definert per mars 2022, de vil utformes når partene er omforent om hvilke justeringer som skal til etter begrenset høring før 2. gangs behandling. (Nummer henviser til merknadsnummer) <u>Som følge av merknader/uttalelse (privat):</u> - Nr.1, 2, 7: §2.4.1 skilting av til friluftsområde/ stier spesifisert ytterligere med henvisning til Designprogram - Nr.2, 7, 15, 16: §5.8.1 Lagt til bestemmelse for bestemmelsesområde #8 som sikrer påkobling tursti. - Nr. 1, 2, 7: §3.4.1.3 Lagt til at sti skal kobles på eksisterende stinett jf. illustrasjonsplan. - Nr.5: §5.6.1 Lagt til bestemmelse for bestemmelsesområde #6 midlertidig avkjørsel. - Nr.6: §3.1.2 er blitt til §3.1.9 og lagt til tilbakeføring av areal til opprinnelig standard eller bedre. - Nr. 7: §5.3.2 Lagt til tidsbegrensning for rydding og revegetering innen 6 mnd. etter ferdigstilling - Nr. 8: § 2.5 Lagt til at det ikke tillates økning i avrenning fra planområdet mot Lonemyra som følge av utbyggingen.	Alle endringer er innarbeidet i planbeskrivelsen, slik at den i sin helhet presenterer forslaget per mars 2022. Kapittel 5 og kapittel 8 er oppdatert i henhold til endringene som er gjort. Nye endringer kan tilkomme i planbeskrivelsen etter begrenset høring før 2. gangs behandling. Prosessten er beskrevet i kapittel 6, og endringene som er gjort etter de ulike høringene er beskrevet, samt i endringsnotat (opus 2022) som følger planen. - Planbeskrivelsens kapittel 5 og 8 oppdatert etter revidert VA-rammeplan - Planbeskrivelsen er oppdatert med justert løsning for tilkomstveg til eiendom 34/402 og 34/448

- Nr.1, 12, 13, fagnotat: BKB2 er redusert i vest mot friområde for å minske mur og fylling og byggegrenser er trukket tilbake for å sikre at alle murer/fylling etableres innenfor byggeformålet. BKB1 er justert i nord mot grøntareal, for å redusere høyde på skjæring. BKB6 formål er justert inn i vest for å redusere høyde på skjæring. - Nr. 1: Ordnet feil gatenavn - Nr. 1: SKF er fjernet fra alle kryss langs ny internveg kv.Kokstadvegen. - Nr. 1: Flere kryss langs Kokstaddalen endret til avkjørsler. - Nr. 1: SVG justert i store deler av planområdet langs offentlig veg. - Nr. 1: Plassering bussholdeplass SKH2 er flyttet for å minimere fotgjengerkrysning, og SKH3 er justert/detaljert. - Nr. 11, 14: Lagt til hensynssone H320 flomfare - Nr. 15: Lagt til bestemmelsesområde #6 midlertidig avkjørsel - Nr. 15: Lagt til formål SVT1 for signalreguleringsanlegg, og SVT2 for trafikkøyt. <u>Andre endringer:</u> - Lagt til areal ved tilkomst 111/98 for å få med regulert mur og areal rundt veg - Lagt til areal for å få med siktlinje avkjørsel ved eiendom 114/208. - Lagt til areal for å få med siktlinje avkjørsel ved eiendom 111/100. - Lagt til areal på grunn av endret utforming på vei og for å føre vei inn på eiendom 114/240. - Utforming kryss til eiendom 114/220 er endret for å regulere avkjørsel til fremsiden av bygg på 114/240. - Lagt til areal på grunn av endret utforming på f_SV3, og for å regulere vei frem til 114/386. Avkjørselen er flyttet mot øst. - Fjernet areal ved 114/332, fordi det ikke er behov for å regulere arealet til eksisterende situasjon og fordi veiføring inn mot kryss fv.Kokstadvegen/ kv.Kokstadvegen er justert.	- Nr. 10: §5.4.4 er blitt til §5.4.1 og det er lagt til tidsbegrensning for når området skal ryddes og revegetert etter ferdigstilling - Nr. 11: §5.7.1 Lagt til bestemmelse for bestemmelsesområde #7 midlertidig avkjørsel - Nr. 13: § 6.2 er blitt § 6.3, for alle tiltak innenfor planområdet settes det nå krav om opparbeiding av vei/kryss før midlertidig brukstillatelse/ ferdigattest. - Nr. 7, 16: §3.1.2.12 er blitt § 3.1.4.2 og antall turparkeringsplasser for bil og sykkel er økt <u>Som følge av merknader/uttalelse (offentlig):</u> - Nr. 1, 5: §3.4.1.3 Lagt til at sti skal kobles på eksisterende stinett jf. illustrasjonsplan. - Nr. 1, 5: §2.4.1 skilting av til friluftsområde/ stier spesifisert ytterligere med henvisning til Designprogram - Nr. 1, 5: §5.8.1 Lagt til bestemmelser for bestemmelsesområde #8 som sikrer påkobling tursti. - Nr. 1: §3.1.2.12 er blitt §3.1.4.2 og antall turparkeringsplasser for bil og sykkel er økt - Nr. 1: §3.1.1.1b lagt til som gjelder parkering for hele planområdet - Nr.1, 5: §2.3 Terrengbehandling utvidet med spesifikasjoner knyttet til utforming, overgang mot natur, fyllingshelning, materialer, trapping av murer mm. Lagt til bestemmelse om at skjæringer og fyllinger skal ligge innenfor formåls grensen til hvert byggeområde - Nr.1, 6, 13, 14: §3.1.1.4.f som er endret til §3.1.1.2.k. Krav til vegetasjon på tak ytterligere sikret, takflatene skal benyttes til beplantning, overvannshåndtering eller solceller, samt fordelings %. - Nr.1, 7, 11, 14, 15: §3.1.1.8 er blitt §3.1.1.6 oppdatert dokumentasjonskrav knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase og tekniske detaljplaner for kommunalt veiareal, samt private VA-anlegg - Nr. 1: §3.2.7.1. lagt til at bussrute på strekket må avklares før opparbeidelse - Nr. 2, 16: §2.11.2.4 er blitt §2.12.1.4 og knyttet opp mot fremtidig østre rullebane - Nr. 2: §2.11.2.1 er blitt §2.12.1.1, og §4.1.3.1 lagt til godkjenner Avinor - Nr. 2: §2.11.2.2 er blitt §2.12.1.2, lagt til «der Avinor mener slike lys er viktig av hensyn til flysikkerheten». - Nr. 3: §4.1.1.2 lagt til at anleggsarbeid og tiltak skal avklares med ledningseier - Nr. 5: §3.3.3.1 lagt til som sikrer estetisk opparbeidelse av overvannshåndtering	
--	--	--

• Kollektivfelt også regulert inn i SKV1 • Trafoer er regulert inn • SKV9 er kuttet • Fotgjengerfelt regulert inn på fylkesvegen • Byggegrense trukket inn i nesten hele IL2 for å sikre bedre terrengtilpassing • Justeringer på linjeføring i SKV2 • Midlertidig bygge- og anleggsområder ligger nå over alt BA areal.	• Nr. 5, 6, 13: §2.2.2 krav til vegetasjon langs veger er ytterligere sikret • Nr. 6, 7: §2.10.2 Krav til støy er ytterligere sikret • Nr. 10, 15, 16: §6.3.2 Lagt til rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av fremtidig toplanskryss Flyplassveien. • Nr. 11, 12, 13, 14: §2.5.5 lagt til som hindrer økt avrenning til Lonemyra • Nr. 11: §3.1.7 lagt til som sikrer åpen flomveg i BKB6 • Nr. 12, 13: §2.10.1.2 krav til utslipp skjerpet og utvidet til å inkludere myr. • Nr. 13: § 3.1.7.2 satt krav til vegetasjonsskjerm mot Lonemyra i BKB6 • Nr. 14: §3.1.1.2.j krav til tak over vaskeplass • Nr. 14: §4.1.5 Lagt til bestemmelser hensynssone H320 flomsone • Nr. 15: §5.6.1 Lagt til bestemmelse for bestemmelsesområde #6 midlertidig avkjørsel. • Nr. 15: §6.4.2 Rekkefølgekrav knyttet til gjennomkjøring kv.Kokstadveien – Kokstadflaten • Nr. 15: §3.1.1.2.j Avsettes areal for deleløsninger/mikromobilitet • Nr. 15: §3.2.8 Trafikkrabatt og avgrensning mor kjøreveg (SVT) <u>Som følge av fagnotat:</u> • §3.1.2 er blitt til §3.1.9.4 og lagt til tilbakeføring av areal til opprinnelig standard eller bedre. • §2.3.6 supplert skal beplantes • §3.1.15 er blitt til §3.1.1.5 og bestemmelser knyttet til renovasjon skjerpet • §3.1.1.1.b parkeringskrav differensiert etter områdeplan og KPA • §3.1.1.2.c Parkering i bygg tillates, men det er ikke stilt som et krav • §2.10.1.2 krav til utslipp skjerpet og utvidet til å inkludere myr. • §3.1.1.8.e er blitt §3.1.1.6.e, dokumentasjonskrav ved IG til plan for sikring av vassdrag og myr mot forurensing i anleggsperioden • §3.1.1.4.e vaskeplasser skal ha tak, som begrenser økt vanntilførsel og utslipp • §3.1.1.2.k Krav til vegetasjon på tak ytterligere sikret, takflatene skal benyttes til beplantning, overvannshåndtering eller solceller, samt fordelings %. • § 3.1.7.2 satt krav til vegetasjonsskjerm mot Lonemyra i BKB6 • §2.2.2 krav til vegetasjon langs veger er ytterligere sikret • §3.1.1.2.i. Avsettes areal for deleløsninger/mikromobilitet •	
--	---	--

Merknadskart



Private merknader med avsender utenfor kartutsnittet:

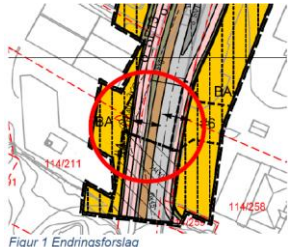
- Torill Vassnes, Grunnane 110
- Bjørn Hauken, Dolvikbakken 107
- Rolf Søderstrøm, Torgny Segerstedts vei 83
- Rune Marås, Storrinden 113

Private merknader som ikke har oppgitt adresse:

- Elin Haga

Merknadsskjema – Begrenset høring

Plannavn	Kokstaddalen
Arealplan-ID	65960000
Saksnummer	201721558
Utarbeidet av	OPUS
Sist revidert	01.04.2022

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>					
1	KOV 1 AS Gnr/bnr 114/386 23.02.2022	1. Ingen merknader	1. Tas til følge.			
2	Kokstaddalen 2 og 4 (114/220 og 114/240) v/ ABO plan & arkitektur 21.03.2022	1. Ser at regulert avkjørsel/veiformål er fjernet og erstattet med avkjøringspil. Denne endringen er ikke kommentert, og stiller spørsmål med hvorfor dette er gjort. Det er uheldig at utformingen av avkjørselen ikke er sikret i planen. Ber om at avkjørsel/veiformål tas inn igjen i planen for å sikre nødvendig forutsigbarhet ved fremtidig realisering av gang- og sykkelveg.  Figur 1 Endringsforslag  Figur 2 Gjeldende plan 2. Ser at det er gjort en utviding av midlertidig rigg- og anleggsområde inne på eiendommen. Endringen er bare kommentert generelt for hele planen, uten at konsekvensene av denne endringen er konkret vurdert for eiendommen. Det jobbes aktivt med utvikling av eiendommen. Utvidelsen av midlertidig rigg- og anleggsområde innebærer en innskrenking av grunneiers disposisjonsrett på eiendommen, og vil bli til hinder for pågående prosjektutvikling. Merknadsstiller kan ikke se at det er behov for en slik utviding, og mener ulempene dette påfører grunneier er så betydelige at en slik endring ikke kan aksepteres. Midlertidig rigg- og	1. Ikke tatt til følge. Området er vist med avkjøringspil som er i tråd med områdeplanen som også regulerer avkjørsel til eiendommen. Etter offentlig ettersyn har det vært møter med BME hvor en har drøftet kryss og avkjørsler i reguleringsplanen. Konklusjonene fra denne dialogen er at kryss reguleres med vegformål og avkjørsler reguleres med pil. 2. Tatt til følge. Midlertidig rigg- og anleggsområde er justert i plankart slik at det går i byggegrensen på begge eiendommene, med unntak av et lite stykke langs Kokstadvegen, pga. 5 m avstandskrav.	X (2) Midlertidig rigg og anleggsområde justert inn		

		anleggsformål må legges utenfor byggegrenser. 				
3	Tess Vest og Kokstadvegen 35B 34/402 og 34/448 (representert av Harris) 22.03.22	1. Avkjørsel og internveg: a) Merknadsstillere har betydelig næringstrafikk inn og ut fra eiendommene, med mye tungtrafikk inkl. de største semitrailere. Det er svært viktig at internveg og avkjørsel er dimensjonert for denne trafikken, og sikrer god trafikkavvikling. Dagens avkjørsel fungerer godt, ønsker ikke regulert inn en dårligere løsning enn den eksisterende. b) Krever vegløsning som vist på tegning fra Sweco i vedlegg 3 og 4, som er i samsvar med tilbakemelding fra VLFK i epost datert 21.02.22 c) Krever full vegbredde på sin internveg, slik at to vogntog med sidespeil kan passere hverandre problemfritt. Da må veg tegnes delvis over Tess sin stålhall. d) Tilpasningene må fremkomme både på plankart og på aktuelle midlertidige tegninger (viser til vegtegning R 02 datert 18.2.22). De infrastrukturtiltak som framkommer av tegningen skal utformes slik som vist her i første omgang, og vi forstår det slik at det er usikkert når tiltakene eventuelt kommer til å utformes slik det fremgår av selve plankartet. e) Reduksjon av asfaltøy jf. pkt a, samt veinbredde på f_SV4 jf. punkt b, må altså fremkomme av alle midlertidige tegninger som eksisterer pr dags dato, og som utarbeides i fremtiden, samt på selve plankartet. 2. Utearealer og stålhall: a) Eiendommene har i dag knapt med uteareal i forhold til næringsdrift. Det er essensielt at det beslaglegges minst mulig av utearealene. Areal som det offentlig trenger midlertidig tilgang til, må gi merknadsstillere så mye fleksibilitet som mulig, og være minst mulig inngripende for næringsdriften både med tanke på omfang, varighet, utforming og bruk i mellomfaser. b) Ber om at formål BA på eiendommene 34/402 og	1. a) Tatt til følge. Ny veg tegnes med full bredde, som tillater to lastebiler å passere. Utforming avkjørsel er gjort i dialog med merknadsstiller. Endelig løsning er utarbeidet etter innspill fra merknadsstiller. b) Tatt delvis til følge. Ny adkomstveg skal etableres i tråd med innspill fra merknadsstiller, se over. Innspill til justering av midtrabatt er tatt til følge i planens bestemmelser, jf. §3.2.8.1 Som kjent er plansaken heftet med et hastemoment pga etablering av ny skole på Mindemyren med påfølgende krav om flytting av postterminal fra Minde til Kokstad. Innspill til justering av veg har kommet sent i prosess og ved detaljprosjektering kom det fram at forutsetningene og areal som ble «vunnet» på re-tegning av kryss var mindre enn først antatt. Tegnejobben og påfølgende endringer som den innebærer lot seg ikke gjennomføre på den tid som var til rådighet før innlevering av plan. For å imøtekomme merknadsstiller er det derfor åpnet i bestemmelser for å justere trafikkrabatt i forbindelse med byggeplan, se § 3.2.8.1. Tiltaket er også omtalt i planbeskrivelsen kapittel 5.8.1 <i>Veg og atkomst</i>. c) se punkt a) d) Intern veg (f_SKV4) er utarbeidet i tråd med merknadsstillers innspill. Plankart ivaretar løsningen. Viser til vegtegning C02, D01, E02 og alternativ løsning R03. e) se punkt b og d. 2. a) Tas til følge. I plansaken har man utredet og vurdert flere alternativ for å sikre ny tilkomst til eiendommene. Det har være avholdt møter og befarung med påfølgende tegningsalternativer. Grunneieres interesser er søkt ivarettatt så langt som råd. Etablering av nytt kryss, med tilhørende kollektivfelt og gang/sykkelvei er kommet som et krav fra vegmyndigheter. Til sammenlikning er det i områdeplan er krav om at rundkjøring skal vurderes i	X (1) veg	X (1, 2) §3.2.8.1 §3.1.9 §5.4.2	

		34/448 smales inn så mye som mulig. c) Svært viktig at det ikke legges opp til at stålhallen rives, og at mest mulig av stålhallen skal bestå. Må synliggjøres i planen at intensjonen kun er å rive hjørnet/deler av stålhallen, at resten skal stå. Kan settes kryss over delen som skal rives, ikke over hele. Kan også synliggjøres ved en kommentar om dette i planbeskrivelsen. Arealformål BA og hensynssone #4, som dekker stålhallen må bort. d) Ber om at BA langs internveg smalnes inn så mye som mulig. e) Viser til feil henvisning i bestemmelse §3.1.2.2, (som viser til §5.1.2 for #1), og lurer på om det kun er i forbindelse med #1 at BA skal oppheves sammen med midlertidig rigg- og anleggsområde? f) Best.område #4. Gult felt (BA, #4) har ikke plass til de funksjoner som beskrives i § 5.4.4. Dersom det skulle være plass på våre eiendommer, så protesterer vi på dette. g) § 5.4.5 Ber om at midlertidig bygge og anleggsområde opphører mye tidligere enn 20.07.35, dersom hensynssone opprettholdes. Det vises også til at området skal ryddes og ferdigstilles senest 6 mnd. etter ferdigstilling. Dette er ikke tidsnok. Området må ryddes snarest og senest innen 1 mnd. etter ferdigstilling. Må fremkomme av bestemmelsene. Hele utearealet brukes aktivt i næringsvirksomheten, og lider tap jo lenger båndleggingen varer. h) §§ 5.4.1 og 5.4.2 anses ikke å være relevante for eiendommene 34/402 og 34/448, derfor bør de heller ikke gjelde for disse eiendommen. i) Oppsummert virker hensynssone #4 ikke til å passe på eiendommene, og den kreves fjernet fra eiendommene 34/402 og 34/448. Dersom #4 fjernes fra eiendommene, utgår innvending mot §5.4. j) Det for eiendommene er at det gule feltet på deres eiendommer kun kan brukes som midlertidig og strengt nødvendig arbeidsareal, og at de ellers er fri til å benytte dette. 3. Rekkefølgekrav/kostnader med gjennomføring av planen: a) Merknadsstillere må ikke få noen rekkefølgekrav som kan påføre dem kostnader eller arbeider i forbindelse med gjennomføringen av denne planen, eller på andre måter bli påført kostnader/tap ved planen. b) Vil ikke akseptere rekkefølgekrav i form av krav til	dette krysset. Reguleringsplanforslaget har vurdert også rundkjøring som spiser betydelig mer areal fra omkringliggende eiendommer. b) Tatt til følge. BA område er redusert til 5 meters bredde. Bestemmelser knyttet til BA formål §3.1.9 er oppdatert som sikrer grunneiers interesser på en bedre måte. c) Tatt til følge. Se planbeskrivelse kap. 8.17 <i>Konsekvenser for naboer</i>. d) se punkt b. e) Tatt til følge. BA vil oppheves sammen med midlertidig rigg og anlegg jf. § 3.1.9.2. f) Tatt til følge. Reguleringsbestemmelser for BA § 3.1.9 er oppdatert, og bestemmelse for midlertidig lagring av masser (§5.4.4) er tatt ut. Se forøvrig punkt b og e over. g) Delvis tatt til følge. Reguleringsbestemmelser for BA § 3.1.9 er oppdatert. Se forøvrig punkt b og e over. Området skal opparbeides snarest og senest 3 mnd. etter ferdigstilling veg, jf. §5.4.2. h) Delvis tatt til følge. Se punkt f og g. Reguleringsbestemmelser er revidert og spisset mht til midlertidig rigg og anleggsområder, jf. § 5.4. Enkelte rigg og anleggsområder strekker seg imidlertid over et lengre strekk og derfor kan enkelte punkt ikke være av betydning for alle, men spisset mot enkelte overganger. i) Tatt til følge Reguleringsbestemmelser for BA § 3.1.9 og #4 § 5.4 er oppdatert. Se besvarelser over b, e, f og g. j) Tatt til følge. Forslagstiller er opptatt av å finne gode løsninger for de eiendommer som blir berørt av tiltaket. 3. a) Tatt til følge. Etablering av ny adkomstvei (f_SV4) er sikret opparbeidet og ligger som rekkefølgekrav knyttet til (byggeområder) delfelt i planområdet, jf. §6.3.1. b) se punkt over. c) se punkt over. d) Tas til etterretning. Det er ikke foretatt endringer i			
--	--	--	---	--	--	--

		opparbeidelse av tiltak eller økonomisk bidrag. Forstår det slik at det ikke foreligger slike krav på nevnte eiendommer. c) Forstår det slik at felt BKB5, 6 og 7 som blir tillagt rekkefølgekrav for opparbeidelse av internveg (f_SV4). Alle utgifter til bygging av vegen må dekkes av de som rekkefølgekrav er knyttet til, inkludert tilpasninger som må gjøres på stålhallen som følge av utvidelse av veien. Tilpasningene på stålhallen blir en del av anleggskostnaden. d) Dersom det gjøres flere justeringer i rekkefølgekravene før planen vedtas, må undertegnede ved Tess Vest og Kokstadveien 35B/Spesialgrossiten underrettes snarest mulig. 4. Grunnnavståelse og kompensasjon: a) Merknadsstillere må få erstattet de tap de lider som følge av grunnnavståelse som følge av planen. De kompromisser som merknadsstillere har gjort i planprosessen, har ikke betydning for deres fremtidige krav på erstatning mv for tap av arealer, negativ påvirkning på næringsdrift, tilpasninger mv stålhall, etc. Merknadsstillere vil kreve dekket sine tap. b) Kokstadvegen 35 ønsker kompensasjon gjennom erstatningsarealer i umiddelbar nærhet til sin eiendom. c) Tess må få økonomisk kompensasjon for sine arealer, inkl. utgifter og tap knyttet til kapping av hjørne på stålhallen og reetablering av vegg mv. 5. Anleggsfasen og opprettholdelse av god avkjørsel i hele anleggsperioden: a) Det er helt vesentlig at merknadsstillere har en god avkjørsel for god trafikkavvikling i hele anleggsperioden. Må tas i betraktning at eiendommene genererer mye trafikk med tungtransport og at avkjørselen er i bruk hele døgnet. b) Dagens avkjørsel er god. Dersom de får medhold i sine merknader til ny avkjørsel i planen, vil den bli god også etter realisering av planen. c) Det er svært viktig for bedriftene at ny internveg f_SV4 etableres før en stenger eksisterende avkjørsel. d) Dersom det er behov for midlertidig avkjørsel i anleggsfasen (ikke ønskelig), er det svært viktig at denne tåler samme trafikkmengde og type lastebiler som nåværende avkjørsel og SV4 kommer til å gjøre.	rekkefølgekrav knyttet til merknadsstillers interesser. 4. a) Tatt til følge. Forslagstillere vil gå i dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. Det er forslagstillere interesse å komme fram til minnelige løsninger. b) Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen åpner ikke for en utvidelse av byggeformål i området ved Kokstadvegen 35. c) Forslagstillere vil gå i dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. Det er forslagstillere interesse å komme fram til minnelige løsninger. 5. a) Tatt til følge. b) Tatt til orientering. c) Tatt til følge. d) Forslagstillere vil gå i dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. Det er forslagstillere interesse å komme fram til minnelige løsninger. e) Tatt til orientering. f) Detaljer knyttet til forhold som merknadsstillere beskriver er knyttet til gjennomføringsfase. Forslagstillere vil gå i dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. Det er forslagstillere interesse å komme fram til minnelige løsninger.			
--	--	--	--	--	--	--

		e) Svært viktig med tidlig dialog med de som realiserer bygging av krysset, stenging av eksisterende avkjørsel og etablering av ny internveg, for å sikre forutsigbarhet og en god prosess. f) Avkjørsel til eiendommene må alltid ha bom, slik det er i dag. På ny internveg må bommen plasseres på baksiden av stålhall, i samråd med Tess. Porten er nødvendig sikring mot uvedkommende. 6. Annet som må passes på i gjennomføringsfasen er: - Ny oppmerking av p-plasser må ivaretas. - Fjellsikring må ivaretas og skåning må sikres med gjerde slik det er i dag. - Skilt inn til eiendommene må fjernes og settes opp igjen. - Ny skilting ved Kokstadvegen må etableres siden innkjøring flyttes. - Det er nødvendig med alternativ til lagringsplass for 11 stk. 10 og 20 ft containere i anleggsperioden. Området må ha strøm og være sikret. - Flaggstenger må settes opp annet sted. (3 stk. vedlegg: epost fra VLFK 21.03.22, epost fra Sweco 16. og 17.03.22, samt møtereferat 16.03.22)	6. Tatt til orientering. Detaljer knyttet til forhold som merknadsstiller beskriver er knyttet til gjennomføringsfase. Forslagstiller vil gå i dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. Det er forslagstiller interesse å komme fram til minnelige løsninger.			
4	Schlumberger Kokstadvegen 34 34/344 24.03.2022 (Utsatt frist etter avtale per epost 22.03.2022.)	1. Vår formelle merknad er til bestemmelsene for midlertidige rigg- og anleggsområder BA, #4, §5.4.4: Schlumberger Norge AS, eier av Kokstadvegen 3, kan ikke akseptere at båndlagt areal blir benyttet til mellomlagring av stein og masser, da det kan medføre til store driftsproblem for oss.	1. Tatt til følge. Bestemmelse §5.4.4 som tillot mellomlagring av stein og masser, er tatt bort. Tid for opparbeiding av området etter ferdigstilling er kortet inn, og nå lagt til snarest og senest 3 mnd. Etter rydding, evt. etter avtale med grunneier.		X (1) §5.4	
5	Kokstadvegen 38 AS (v. Theodor eiendom) 34/349 22.03.2022	1. Gjør oppmerksom på tidligere innsendte merknader (18.12.2018 og 08.11.2019). 2. Viktig at det sikres tilkomst til bakside av Kokstadvegen 38 A (bygg A) for semitrailer og vogntog. Altså mellom bygg A og SKV10. Dette må enten sikres ved at det gis tilstrekkelig plass og snuradius inne på vår tomt (mellom bygg A og ny vei), eller ved at det etableres en innkjørsel nr. 2 som vil ligge tett opp mot eksisterende innkjørsel i dagens situasjon.	1. Tatt til følge. 2. Tatt til følge. Tar ikke av deres plass, så ingen endring i forhold til dagens situasjon i svingradius bak bygg A. Endring skjer kun i BA langs Kokstadvegen, og innkjørsel som reguleres litt vest for dagens tilkomst. 3. Tatt til orientering.			

						
		3. Kan gjerne kontaktes for spørsmål				
6	Kaarbø Eiendomsselskap AS Kokstaddalen 28 111/98 14.03.2022	1. Avkjørsel til vår eiendom er klarlagt tidligere ved offentlig ettersyn av hele reguleringsplanen for området og vi vil ikke akseptere nok en endring i planene som igjen vil koste oss verdifullt tomteareal.	1. Avkjørsel til eiendom 111/98 og 121, er redusert i omfang forhold til forslag til høring. Avkjørsel er utformet til å kunne håndtere større kjøretøy. Det er gjort justeringer av Kokstaddalen i detaljreguleringen. Enkelte avkjørsler er justert i den forbindelse. Avkjørselen sikrer tilkomst for større kjøretøy. BA areal (gult felt) og # 4 midlertidig rigg- og anleggsområde, gjelder midlertidig for opparbeiding av veg, og skal tilbakeføres etter ferdigstilling av veg snarest, og senest 3 mnd. Det er ikke i denne reguleringsplanen knyttet rekkefølgekrav til opparbeiding av Kokstaddalen med tilhørende avkjørsler.		X (1) §5.4	
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	Statnett 14.03.2022	1. Takker for at deres innspill som gjelder hensynssone og bestemmelser er tatt til etterretning. 2. Ber om å bli kontaktet i den videre detaljprosjektering knyttet til reguleringsplanen. 3. Tiltak innenfor byggeforbudsbelte/rettighetsbelte skal avklares med Statnett. Det samme gjelder anleggsarbeidet innenfor 30 meter fra ytterste strømførende line. 4. Ber om å holdes orientert i det videre planarbeidet.	1.- 4. Tatt til følge.			
2	Bymiljøetaten 20.03.2022	<i>Naturmangfold:</i> 1. Planområdet består av et naturområde med myr og våtmark, som fungerer som et viktig viltområde og nærturterreng. En særlig kvalitet ved dette naturområdet er nettopp dets størrelse. Det er derfor svært uheldig for det biologiske mangfoldet, og planters og dyrs livsmiljø	1. Tatt til orientering. Reguleringsplanen er i tråd med vedtatt områdeplan og det er gjort tiltak for å ivareta omkringliggende grønnstruktur, flora og fauna. Blant annet reguleres inn grønnstruktur LF1 mellom utbyggingsfeltene, for å sikre tilgang til grøntområdet Storrinden. Takflater skal blant annet benyttes til beplantning og		X (4, 6, 9, 10, 15) §2.3 §6.3.2 §3.1.1.6e §2.2.2	

		at planforslaget medfører en tilnærmet total nedbygging av et planområde av vesentlig størrelse (386 daa). 2. Positiv til at byggeformål, byggegrense og midlertidig bygge- og anleggsområde er trukket noe lenger bort fra Svartatjørna mtp. biologisk mangfold. Men endringene vurderes kun å utgjøre marginale forbedringer sammenlignet med planens innvirkning på det biologiske mangfoldet i sin helhet, da mesteparten av eksisterende flora og fauna vil gå tapt innenfor planområdet og en større del av naturområdet ved Storringen nedbygges. <i>Grønnstruktur:</i> 3. Det må vurderes andre løsninger for avkjørsel til eiendom 34/402 og 448, som ikke medfører store inngrep i landskap og grønnstrukturen. I likhet med tidligere uttalelse (bksak 201721558/151) ber vi om at det vurderes om avkjørselen heller kan samles i et firearmt vegkryss like nord for foreslått avkjørsel, som ikke vil medføre inngrep i grønnstruktur. Avkjørsel er etter offentlig ettersyn lagt om til å berøre del av et naturområde i et ellers utbygd industriområde og derfor viktig for biologisk mangfold og landskapsbildet. Nedbygging av arealet er ikke i tråd med KPA (arealformål grønnstruktur), hvor det kun er lov med tiltak som fremmer biologisk mangfold eller allmenn bruk (§29.1). <i>Terrengtilpasning:</i> 4. Vurderer at endringer som er gjort for å redusere terrenginngrep er positive, men at planforslaget fortsatt ikke viser god terrengtilpasning. Omfang av terrengskjæringer og murer bør reduseres for å minimere de visuelle virkningene, og for å redusere barrierene for ferdsel for mennesker og dyr. <i>Friluftsliv:</i> 5. Stiller spørsmål til hvordan aktivitetsområdet utenfor planområdet (jf. § 6.3.2) er sikret opparbeidet, da oppføring av aktivitetsområde med tiltak som gapahauk, benker osv. krever grunneiers tillatelse. Ettersom	overvannshåndtering. Regnbed skal vegeteres. Det er utarbeidet designprogram som setter føringer for hele planområdet hva gjelder grønnstruktur, overvannshåndtering og beplantning. 2. Se pkt 1. Det er i planen arbeidet for å sikre gode avbøtende tiltak som vegetasjon langs veger, grønne tak og regnbed. Bergen kommune har behov for nye næringsareal og for IL virksomheter. Byggeområdene ligger tett på et etablert næringsområde og dette er forhold som også må vektes i saken. 3. Tas ikke til følge. Det er i løpet av planprosessen vurdert ulike alternativ for å erstatte eksisterende avkjørsel for eiendommen 34/402 og 448. Det er vanskelig å etablere en avkjørsel med tilstrekkelig kapasitet for å håndtere store kjøretøy uten å komme i konflikt med grønnstruktur. På grunn av etablering av kollektivfelt er det ikke mulig å etablere et firearmt kryss. Inngrep i grønnstruktur og næringsinteresser for etablerte virksomheter er vektet i plansaken. Krysset er prinsippgodkjent av VLFK. Berørt grøntarealet består av en knaus med skrint og fattig vegetasjonsdekke som avgrenses av bratt og høy veg- og fjellskjæring i vest, nord og sør og av høyspentlinjetrasé i øst. Arealene har liten verdi i biologisk mangfoldsammenheng. 4. Tas ikke til følge. Det er jobbet med løsninger for å sikre god overgang og terrengtilpasning i området. Området er kupert og dette sammen med etablering av IL virksomheter medfører naturlig nok inngrep i terreng med skjæring og fyllinger. Det er i bestemmelsene foreslått tiltak som kan avbøte inngrep jf. § 2.3. Skjæringer og fyllinger skal ligge innenfor formålsgrensen til hvert byggeområde. Det skal særlig legges vekt på taltalende utforming og overgang mot uberørt terreng, med beplantning mm. Fyllingsfot- og topp skal være naturlig avrundet. Det skal vurderes om lokal berggrunn kan benyttes til murstein. På skjæringer over 12 m skal det etableres hylle som skal beplantes. Videre viser designprogram prinsipp for hvordan bebyggelse kan brukes for å skjerme terrenginngrep. 5. Tas til følge. Forslagsstiller vil arbeide for å finne en god lokalisering. Posten eiendom eier 34/236 hvor aktivitetsområde kan etableres.	\$5.3 \$2.3.3 \$2.3.4 \$3.1.1.2.g \$3.1.1.6.e	
--	--	---	---	--	--

		aktivitetsområdet planlegges utenfor planområdet, er plassering for oppføring ikke sikret, og Bergen kommune eier ingen tilgrensende eiendommer av naturarealet og kan derfor ikke bidra med å finne en plassering som beskrevet i bestemmelsen. 6. Videre følger det av bestemmelsen (§ 6.3.2) at aktivitetsområde skal reetableres <i>med for eksempel</i> grillhytte/gapahauk, benker, bål plass og andre enkle installasjoner. Det er ikke tilstrekkelig sikret at disse tiltakene oppføres med formuleringen <i>for eksempel</i>. Ber om at det i denne bestemmelsen tas inn: <i>Omfang, plassering og utforming avgjøres i samråd med Bymiljøetaten</i>. 7. <i>Designprogram:</i> Designprogrammet inneholder eksempler og forslag til løsninger, men er uforpliktende formulert. (Ga tilbakemelding på designprogrammet i epost 06.09.21). I siste revisjon er ordlyden endret fra skal til bør, og dermed blitt enda mer uforpliktende. 8. Verktøyet <i>Blågrønn faktor</i> kan være hensiktsmessig for å sikre vegetasjon og åpen overvannshåndtering, men samtidig ivareta behov for fleksibilitet. Anbefaler at det gjøres en vurdering av om Blågrønn faktor kan være hensiktsmessig i dette prosjektet. I så fall må det gjøres en beregning av hvilken blågrønn faktor som kan oppnås på bakgrunn av illustrasjonsplanen, og sette krav til dette i bestemmelsene. 9. Hvis det ikke er hensiktsmessig å bruke Blågrønn faktor, må disse kvalitetene sikres i bestemmelsene. Det er det også gjort til en viss grad, med for eksempel. andel vegetasjonskleddede tak, etc. Det er likevel behov for ytterligere bestemmelser/skjerping: - Det bør settes en bestemmelse om utarbeidelse av marksikringsplan, der det skal fremgå hvordan areal som ikke skal berøres, skal sikres mot inngrep i anleggsfasen. Dette bør tilføyes listen til § 3.1.1.8.e. - I Designprogrammet fra 22.06.21 står det at Synlige takflater, spesielt fra naturområder, skal ha en form for grønn utførelse. I bestemmelsene er dette foreslått sikret med Takflatene skal benyttes til beplantning, overvannshåndtering eller solceller. Minimum 60 % av takflatene på hvert bygg i BKB2-7,	6. Tatt til følge. Bestemmelse §6.3.2 oppdatert 7. Designprogrammet er en veileder med eksempler og forslag til prinsipløsninger for videreutvikling av området. Bestemmelsene sikrer at designprogrammet skal legges til grunn for utforming av planområdet §2.2.1, og være retningsgivende for videre byggesaksbehandling. Hvordan prinsippene i designprogrammet er fulgt opp må redegjøres for sammen med søknad om tillatelse for tiltak jf. §3.1.1.6.b. 8. Ikke tatt til følge. Etablering av postterminal har et stort hastemoment, omfattende utredninger kan ikke gjennomføres på nåværende tidspunkt, så sent i prosessen. I reguleringsplanen er det satt krav til utarbeiding av Designprogram, hvor overvann og grønnstruktur er vurdert, og som skal fungere som et verktøy i videre detaljering av områdene (se punkt 7). 9. a. Tatt til følge. Best §3.1.1.6e oppdatert med marksikringsplan. b. Tatt delvis til følge. Det har siden offentlig ettersyn vært jobbet med takflatene. I plansaken har en vurdert hensynet både til det grønne og fjernvirkning, samt vektning av grønne virkemidler/klimatiltak. Det er vurdert at både solceller og vegetasjon er gode klimatiltak, derfor er det valgt at det kan etableres en blanding av begge deler, med stor overvekt på takflater med organisk materiale (grønne tak). Det er slik forsøkt å ivareta begge grønne virkemidler for å tilrettelegge for en god kombinasjon av grønn energi og biologisk mangfold.			
--	--	--	--	--	--	--

		og 30% av takflatene på hvert bygg i BKB1, skal utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter. Vi er i utgangspunktet positive til både blå tak og solceller, men vurderer at intensjonen fra designprogrammet der synlige takflater skal ha vegetasjonsdekkede tak, vil være det mest riktige i dette tilfellet. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsen. c. For å unngå monotone og monokulturelle tak, ber vi videre om at det sikres jorddybde til mer varierte plantesorter enn sedum. d. Både i designprogrammet og i bestemmelsene er det noe uklart om det med begrepet revegetering menes metoden naturlig revegetering eller standard tilplanting med lokalt plantemateriale. Dette kan med fordel klargjøres, slik at misforståelser unngås. For å unngå unaturlige overganger mellom bearbeidet og naturlig terreng, skal metoden naturlig revegetering benyttes på alle vegetasjonsareal som grenser til naturområder. En supplering med større planter fra omkringliggende terreng som beskrevet i Designprogrammets s. 17, kan være hensiktsmessig. For alle vegetasjonsareal internt i byggeområdene, langs veier, etc. kan tilplanting med stedegen vegetasjon benyttes. e. Designprogrammet angir at hovedprinsippet for overvannshåndteringen er å lede vann fra tette flater til grønnstruktur for infiltrasjon eller naturlig terreng. Dette fremkommer ikke i bestemmelsen om overvannshåndtering, og må sikres i bestemmelsene. f. Anlegget vil ha store arealer med faste dekker. Det bør vurderes om det skal stilles krav til at deler av arealet skal utføres med permeable dekker, av hensyn til overvannshåndteringen. 10. Merknader til bestemmelser: a. § 2.3.3 Fyllinger skal maksimalt ha en helning på 1:1,5. Anbefaler at det legges til en setning om at fyllinger skal ha naturlig avrundet fyllings-	c. Ikke tatt til følge. Det er i bestemmelser sikret en variasjon i grønne element. Vegetasjon på tak er ett av tiltakene. Videre er det sikret etablering av et regnbed som strekker seg gjennom sentrale deler av IL2. Regnbedet er om lag 1200 m2 stort og skal opparbeides på en estetisk tilfredsstillende måte i tråd med prinsippene i designprogrammet. Utforming, plante- og materialvalg skal gjøres i samråd med en fagkyndig, jf. § 3.3.3 Etter forsalsstillers oppfatning ivaretar reguleringsplanen viktig prinsipp som avbøter reduksjon av naturområder og som sikrer kvalitet til nytt IL område. d. Delvis tatt til følge. Bestemmelse §2.2.2 er oppdatert med <i>stedegen</i> beplantning /vegetasjon. Naturlig revegetering er sikret i §2.11 ved gjenbruk av toppjord i planområdet. Naturlig revegetering fra stedlige toppmasser benyttes for å nå målet om økologisk restaurering. Det øverste jordlaget lagres separat i anleggsperioden jf. §2.11.1. Frø, sporer og plantedeler vil spire fra dette topplaget, og gi en naturlig overgang til de urørte områdene. I bestemmelsesområde #3 som går i overgangen mellom grøntområde og utbyggingsområdene, er det sikret i bestemmelsene §5.3 at området skal revegeteres med stedlige masser og at toppjord gjenbrukes. e. Overvannshåndtering er skildret i VA rammeplan. Det er i planen lagt opp til en kombinasjon av åpen overvannshåndtering og drenering i grunn under bebyggelsen. f. Tatt til følge. Overvannshåndtering er løst i henhold til VA-rammeplanen. Tiltaket gir ingen økt avrenning fra planområdet. Overvann er løst med infiltrasjon i grunnen kombinert med åpen løsning. Planen sikrer en rekke permeable flater. Langs fellesveger skal det etableres trerekker, vegetasjonsbelte eller annen form for beplantning (§2.2.2). Utendørsareal som ikke tas i bruk til næringsformål, veg mm. skal opparbeides som grøntareal. Kantsoner skal beplantes (§2.2.3). Det reguleres et stort blågrønt basseng for åpen overvannshåndtering på ca. 1,5 mål i IL2. Regnbed inkl. sideareal, utformes med vegetasjon (§ 2.5.5). 10. a. Tatt til følge. §2.3.3 oppdatert.			
--	--	--	--	--	--	--

		topp og -fot. b. § 2.3.4 <i>Alle murer mot LF1, skal bygges av, eller forblendes, med naturstein.</i> Formålet med en natursteinsforblendet mur er at den skal fremstå som en natursteinsmur. Vår erfaring er at dette svært sjelden oppnås, og vi anbefaler at alternativet med forblending strykes. Videre vil vi foreslå at det vurderes om stedets berggrunn kan benyttes til murestein. Dette må ev. sikres i bestemmelsene, eller krav til annen lokal bergart. c. § 2.11.1.2 <i>Ved all ny beplantning i planområdet skal man benytte stedegen vegetasjon jf. reguleringsplanens designprogram og plantemeny for Kokstad Øst. Unntak kan gjøres dersom de økologiske forholdene har endret seg, og rehabilitering av stedegen vegetasjon ikke er mulig.</i> Siste setning åpner opp for å ikke bruke stedegen vegetasjon. Vi ber om en forklaring på hva som menes her, eller at setningen strykes. d. § 3.1.1.4.b <i>Fasader skal brytes opp, for eksempel gjennom material- og fargebruk, forskyvninger eller grønne vegetasjonselementer, hver ca. 20. meter.</i> For ordens skyld anbefaler vi at ordet grønne erstattes med vegetasjon. <i>Mobilitet og trafikk:</i> 11. Bymiljøetaten er fornøyd med arbeid/endringer som er blitt gjort. 12. Veistrekk 1: 3.1.3: Det er uheldig at siktkrav ikke blir oppfylt. Dette er viktig for å ivareta sikkerhet i kryssområdet. Etter vårt syn bør det vurderes å flytte krysset noe øst for å utbedre sikt i samsvar med krav. 13. Veistrekk 2: 3.2.6: Trafostasjon ved f_SV3 må i sin helhet ligge utenfor siktsoner, fortaus- og vegareal. Til opplysning vil det være behov for oppstillingsplass ved drift og vedlikehold av trafostasjon. I den forbindelse kan det være hensiktsmessig å etablere trafostasjoner i tilknytning til avkjørsler. Plassering av trafostasjon lengst øst i kv. Kokstadvegen bør derfor justeres.	b. Tatt delvis til følge. Det er ikke ønskelig å fjerne muligheten til forblending ettersom detaljeringer rundt prosjektering og sikring av tiltak og murer ikke er ferdigstilt. Bestemmelse § 2.3.4 lagt til <i>Det skal vurderes om stedets berggrunn kan benyttes til murestein.</i> c. Tatt til følge. Bestemmelse §2.11.2 oppdatert, setning strøket. d. Tatt til følge. Bestemmelse §3.1.1.2.g oppdatert med vegetasjonselementer.			
			11. Tatt til følge. 12. Ikke tatt til følge. Utforming av kryss (ved eiendommene 114/220 og 240) og interesseavveining er gjort i samråd med byplan. Endringene forholder seg i stor grad til områdeplanen ettersom den gir føringer for rekkefølgebestemmelser, knyttet til berørte eiendommer. For å kunne regulere krysset tett opp til utforming som er regulert i områdeplan, samt å unngå å rive bygg, er det foreslått å redusere siktkravene i krysset som skissert over. Til tross for avvik fra N100 vurderes det at avkjørselen vil ivareta de trafikale forhold på en god måte. 13. Tatt delvis til følge. Trafostasjon er plassert utenfor siktsoner, fortau- og vegareal. Sikten i krysset er ivarettet ved siktsoner i plankart. Trafostasjoner er plassert ved avkjørsler, med unntak av eksisterende trafo i øst. Trafostasjonen i øst flyttes et par meter, som kun er en liten justering fra dagens plassering. Er omtalt og illustrert i			

		14. Kommentar til merknadsskjema: Viser til merknader vedrørende rekkefølgekrav/ bestemmelser, ref. merknader fra BME gitt til offentlig ettersyn (se merknadsskjema punkt 11 og 13). Disse er ikke tatt til følge. Det er uheldig at vegen ikke blir oppdatert når ÅDT vil øke, da også tungtrafikk. Det blir også opplyst at Kokstaddalen er anbefalt tilkomstvei for anleggstrafikk. Vi ser det derfor som hensiktsmessig at det blir stilt rekkefølgekrav for o_SKV3 med tilhørende fortau. 15. Ber om at § 3.1.1.8.e (i) endrer fra «Vestland fylkeskommune» til «rette vegmyndighet» slik at Bergen kommune blir inkludert. 16. Det bør være egen paragraf under rekkefølgebestemmelser 6.2.1 som omhandler godkjenning av tekniske planer for kommunal veg. Tekniske planer for utbedring/opparbeiding av offentlig vegareal (inkludert veglys, skiltplan og overvannshåndtering, se § 3.1.1.8.a) skal være godkjent av kommunal vegmyndighet.	planbeskrivelsens kapittel 5.2. 14. Tas ikke til følge. O_SKV3 Kokstaddalen er ikke omfattet av rekkefølgekrav i planen, foruten krysset Kokstaddalen - Kokstadvegen. Utbygging av fortau langs Kokstaddalen ligger som rekkefølgekrav på delfelt i Områdeplan for Kokstad øst. Kokstad øst åpner for fortetting av et eksisterende næringsområde på Kokstad og det er naturlig at tilbudet til myke trafikanter bygges ut i tråd med fortetting av Kokstad øst. Rekkefølgekrav knyttet til oppgradering av offentlige veier er omfattende i planforslaget. Trafikkanalyser (Hopen 2019 og 2021) viser at krysset Kokstaddalen/Kokstadvegen har kapasitet til å håndtere trafikkøkning. 15. Tatt til følge. Bestemmelse § 3.1.1.6.e er oppdatert med <i>rette vegmyndighet</i>. 16. Ikke tatt til følge. Denne bestemmelsen er sikret som et et dokumentasjonskrav som ligger under § 3.1.1.6.a.			
3	Vestland fylkeskommune Avd. for infrastruktur og veg 21.03.2022	1. Justert planforslag innretter seg etter alle våre innspill og vi har ingen innvendinger til planforslaget slik det foreligger nå. 2. Legger til grunn at ny løsning for innsnevring av trafikkøy i kryss Fv.kokstadvegen / kv.Kokstadvegen, samt internveg i full bredde blir innarbeidet i tegninger og planmaterieell før planen blir levert til kommunen for behandling. 3. Ber om å få saken til klagebehandling når den er ferdig behandlet.	1. Tatt til følge. 2. Tatt delvis til følge. Se svar til merknad 3, punkt 1. f_SKV4 er opparbeidet med bredde 7,5 m, justering av trafikkøy er sikret i bestemmelser § 3.2.8.1 og kan følges opp i byggeplan. Viser til tegning R03. 3. Tas til følge.			
4	Byarkitekten 23.03.2022	1. Generell tilbakemelding med forankring i Arkitektur + a. Særlig viktig å følge rådene i kap. Vakker og særpreget. Området bør planlegges ut ifra en helhetlig ide som får frem potensialet i møtet mellom landskap og de nye bygningene, og skaper merverdi. Bygg videre på tomtens unike kvaliteter ved å bruke vann og vegetasjon som ressurs og styrke koblingen mellom bebyggelse og landskap. b. Viktig å planlegge det nye med variasjon og kvalitet som bidrar til opplevelser for de som går i og rundt området, og planlegge bygg i en menneskelig skala. Fokus på kantsoner/randsoner, hvordan bygg møter	1. a) Tas til orientering. Planen reguleres for industri og lager i tråd med overordnet plan. Det er utarbeidet et designprogram som skal være en veileder med eksempler og forslag til prinsipløsninger for videreutvikling av området. Designprogrammet er inndelt i bebyggelse, logistikk, grønnstruktur samt overvannshåndtering og beplantning. Bestemmelsene sikrer at designprogrammet skal legges til grunn for utforming av planområdet §2.2.1, og være retningsgivende for videre byggesaksbehandling. Hvordan prinsippene i designprogrammet er fulgt opp må redegjøres for sammen med søknad om tillatelse for tiltak jf. §3.1.1.6.b. Det skal etableres åpen		X (3) §2.3.2 §2.3.4 §2.5.6 §3.1.1.2.f	

		landskap, og å skape nye kvaliteter i møte mellom bebyggelse og naturområder gjennom utforming av bebyggelse. c. Viktig å velge innovative energi- og klimaløsninger med høy arkitektonisk kvalitet 2. Designprogrammet: a. Det er viktig å vurdere hva som skal sikres i bestemmelser og hva som skal stå i Designprogrammet slik at man sikrer at det faktisk bygges med høy arkitektonisk kvalitet. Foreslår at det står i bestemmelsene at Designprogrammet skal inkluderes som «førende for utformingen av området». b. Bebyggelse (s.4): Se til Arkitektur+ og ta utgangspunkt i prinsippene: Helhetlig utforming, arkitektonisk idé, tett kontakt med terrenget, utnytte det bergenske klimaet, tilpasse prosjektet til omgivelsene, skala, bryte fasader osv. Gjelder for alle kapitlene (også grønnstruktur). Under punktet verktøy er det viktig å skrive at det skal være variasjon innenfor et helhetlig grep/idé/konsept. c. Logistikk (s.7): Inspirasjonsbilde nederst på s.7 «Betongringer som er plassert oppå hverandre og beplantet» er ikke særlig estetisk tiltalende og vi mener dette forsterker industripreget. anbefaler å finne andre forbilder. d. Grønnstruktur (s.9): Kan man søke løsninger som bevarer mer av eksisterende vegetasjon og terreng mellom og i delområder? Vil forankre industristedet bedre til omgivelsene og gi bedre overflatevannshåndtering, biologisk mangfold og brukeropplevelse for turgåere og arbeidende. Står i fare for å bli et stort flatt åpent industriområde uten særpreg, lite forankret til landskapet, med marginale grøntfelt. Er det mulig å få til logistikk og god intern funksjonalitet hvis tomtene hadde ligget med små terreng/sprang for å møte eksisterende landskap bedre? e. Overvannshåndtering (s.12): Verdien av synlige vannspeil (overvannsdammer) bør vises og påpekes. Noe av vannet kan holdes igjen med etablering av membran, ikke bare planlegge regnbed der vannet skal forsvinne fortest mulig. Bør være en kombinasjon av	overvannshåndtering i felt GI1 som også skal ha en estetisk funksjon med beplantning jf. § 3.3.3. b) Se punkt a. Fulgt opp i designprogram og bestemmelser som sikrer kvalitetene i programmet. c) Det kan etableres solsolceller på tak. Videre skal det etableres et varmegjenvinningsanlegg, hvor det satses på innovasjon for å skape en energimessig grønn næringspark. For posten sitt terminalbygg er det en målsetting med BREAM sertifisering. 2. a) Bestemmelsene sikrer at designprogrammet skal legges til grunn for utforming av planområdet §2.2.1, og være retningsgivende for videre byggesaksbehandling. Hvordan prinsippene i designprogrammet er fulgt opp må redegjøres for sammen med søknad om tillatelse for tiltak jf. §3.1.1.6.b. b) Tatt delvis til følge. Lagt til setning i designprogrammet s. 4 om variasjon innenfor helhetlig konsept. Planen sikres et helhetlig konsept for bebyggelse, beplantning med mer gjennom designprogrammet og bestemmelser. Videre sikres grønne kvaliteter ved beplantning og trerekker langs internveger (§2.2.2), takflater med beplantning (§3.1.1.2.k), og menneskelig skala på inngangsparti (designprogram). Farge- og materialpalett, plan for takutforming og terrengbehandling m.m., samt hvordan designprogrammet imøtekommes, må svares ut ved søknad om tillatelse for tiltak (§ 3.1.1.6.b). c) Tatt til følge. Illustrasjon byttet på s. 7 d) Det er en viss nivåforskjell i planområdet. Lager og industriområder har behov for større sammenhengende flater, som del av den interne logistikken for virksomhetene som drives. Denne typen areal for industri og lager er det mangel på i Bergen. Kokstad-området utvider et allerede etablert næringsområde, det er ikke et nytt område som «tas hull på». I forhold til grønnstruktur er det valgt løsninger som for eksempel. et stort regnbed for åpen overvannshåndtering (f_GI1). Areal langs internveger og restareal skal opparbeides med vegetasjon, beplantning, trerekker, takflater skal også beplantes. e) Designprogram er oppdatert med «verktøy» for fast vannmengde for vannspeil, samt beskrevet i			
--	--	---	--	--	--	--

		overvannsdammer anlagt med membran og overløp til regnbed eller annet overløp. Synlig vannspeil har verdi for økologisk mangfold samt arkitektonisk- og opplevelsesverdi. Størrelsene på regnbed, grøntfelt og vannspeil bør også vurderes, syntes små og smale i den store sammenhengen. Inspirasjonsbildet på første side er veldig bra og kan brukes og beskrives inne i rapporten. Presenterer noen flere bilder i merknaden som kan brukes som inspirasjonsbilder (se merknad). 3. Bestemmelser innspill, tilføyelser/presiseringer: a. § 2.3 Terrengbehandling: 2.3.2 anbefaler at det legges til i at overgangen mot uberørt terreng skal behandles på en tiltalende måte <u>med gode, jevne og naturlige overganger</u>. 2.3.4 anbefaler at det skrives at alle murer skal være i naturstein. 2.3.5, 4 m høye murer er høyt og ikke i menneskelig skala. Anbefales løst ved at en sprenger seg tilbake (eventuelt terrassert) fyller på jord og reetablerer en naturlig overgang som revegeteres med beplantning. Det kan etableres lavere murer som avslutning mot industriområdet med avtrappet og vegetert areal bak. b. § 2.5 Overvannshåndtering: - Anbefaler at en skriver at overvannsdammer inkludert sidearealene skal utformes på tiltalende måte med et naturlikt utseende. De skal ha høy landskapsarkitektonisk kvalitet med variert beplantning og innslag av ulike steiner (ref. bilder). c. § 3.1.1.2 Estetisk utforming: - Alle bygg skal ha god kvalitet i utforming og materialbruk innenfor et helhetlig konsept. - Bruke miljøvennlige materialer som tåler det vestlandske klima, gir godt innneklima (ved personaldeler) og som eldes fint. Bruk materialer som tre, tegl, stein i konstruksjon og/eller fasader. - Alle inngangsparti skal utformes med fokus på menneskelig skala samtidig som de skal forholde seg til det store	bildetekst, og byttet illustrasjon s.12. I GI1 etableres et stort regnbed på omtrent 1,5 mål. Regnbedet skal opparbeides på en estetisk tilfredsstillende måte i tråd med prinsippene i designprogrammet, jf. § 3.3.3. 3. a. - Tatt til følge. §2.3.2 oppdatert <i>med gode, jevne og naturlige overganger</i>. - Tatt delvis til følge. Bestemmelse § 2.3.4 gjelder nå for alle murer (ikke bare mot LF1), og det er lagt til <i>Det skal vurderes om stedets berggrunn kan benyttes til murestein</i>. Det er ikke ønskelig å fjerne muligheten til forblending ettersom detaljeringer rundt prosjektering og sikring av tiltak og murer ikke er ferdigstilt. - Ikke tatt til følge, bestemmelse §2.3.5. opprettholdes. Skala må sees i sammenheng med området for øvrig og størrelsen på bebyggelsen i området. b. - Tatt til følge. Bestemmelse § 2.5.5 oppdatert til å inkludere <i>sideareal</i>. c. - Tatt til følge. Bygningsvolumene i hvert felt (BKB1-7) skal fremstå med helhetlige kvaliteter som knytter dem sammen. Dette kan være materialitet, fargebruk, retningssigende elementer eller lignende. Utvendige bygningsflater skal ha naturfarger med innslag av tre i fasade, jf. § 3.1.1.2.f. - Tatt til følge. Bestemmelse § 3.1.1.2.f lagt til <i>med innslag av tre i fasade</i>. - Tatt til følge. Designprogram oppdatert, lagt til «verktøy» for nedtrapping av bygg mot inngangsparti (s.6).			
--	--	---	--	--	--	--

		bygningvolumet som en helhet.				
--	--	-------------------------------	--	--	--	--

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<u>Merknad (privat)</u> - Nr. 2: Midlertidig rigg og anleggsområde lagt utenfor byggegrenser, så langt det lar seg gjøre <u>Andre endringer</u> - Lagt til bestemmelsesområde #11 for tilpassing til naboplan planID65550000 - Lagt til bestemmelsesområde #9 terrengbearbeiding, erosjonssikring	<u>Merknad (privat)</u> - Nr. 3: §3.2.8.1 Innspill til justering av midtrabatt er tatt til følge - Nr. 3: §3.1.9 BA formål er oppdatert som sikrer grunneiers interesser på en bedre måte. - Nr. 3: §5.4.2. skjerpet tidsfrist og krav til opparbeiding - Nr. 4: §5.4 tatt bort bestemmelse om midlertidig oppbevaring av masser, og kortet inn tid for opparbeiding etter ferdigstillelse <u>Merknad (offentlig):</u> - Nr. 2: §2.3 bestemmelser knyttet til terrengbehandling, ytterligere spesifisert med krav til utforming av fyllinger og murer. - Nr. 2: §6.3.2 ordlyd endret, lagt til «omfang» - Nr. 2: §3.1.1.6e lagt til marksikringsplan, der det skal fremgå hvordan areal som ikke blir berørt av tiltaket skal sikres mot inngrep i anleggsfase - Nr. 2: §5.3 lagt til henvisning til §2.11.1.1 for å sikre at toppjord gjenbrukes. - Nr. 2: § 2.3.3 lagt til <i>fyllinger skal ha en naturlig avrundet fyllingstopp og -fot.</i> - Nr. 2, 4: § 2.3.4 lagt til <i>Det skal vurderes om stedets berggrunn kan benyttes til murestein.</i> - Nr. 2: § 3.1.1.2.g oppdatert med <i>vegetasjonselementer.</i> - Nr. 2: § 3.1.1.6.e er oppdatert med <i>rette vegmyndighet.</i> - Nr. 4: § 2.3.2 oppdatert med <i>gode, jevne og naturlige overganger.</i> - Nr. 4: § 2.5.6 oppdatert til å inkludere <i>sideareal.</i> - Nr. 4: § 3.1.1.2.f lagt til <i>med innslag av tre i fasade.</i>	Alle endringer er innarbeidet i planbeskrivelsen, slik at den i sin helhet presenterer forslaget per mars 2022. Kapittel 5 og kapittel 8 er oppdatert i henhold til endringene som er gjort. Prosessen er beskrevet i kapittel 6, og endringene som er gjort etter de ulike høringene er beskrevet, samt i endringsnotat (opus 2022) som følger planen.

Merknadskart

