


Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Fana, gnr. 40 bnr. 187 mfl. Sætervegen
Arealplan-ID	70040000
Saksnummer	201912384 / PLAN-2022/20597
Utarbeidet av	Opus
Sist revidert	12.03.24

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>					
1	FAU Skjold skole v/Marie-Louise D. Solberg 05.07.22 Dok.nr.66  66 Merknad_FAU Skjold skole 05.07.2:	<ol style="list-style-type: none"> FAU får mange henvendelser fra foreldre som er bekymret for den helsemessige belastningen en kontinuerlig utbygging i Skjoldområdet påfører barna. Det har vært mange år med økt luftforurensing, i form av svevestøv fra utbygging og økt biltrafikk i Skjold området. I folkehelseundersøkelsen fra 2019 topper Skjold statistikken over andelen barn ved skolestartundersøkelsen som vurderes å ha vedvarende luftvegsplager. Dette er en dramatisk økning fra undersøkelsen i 2016. Stiller spørsmål til at barns oppvekstvilkår og helse ikke blir hensyntatt i den kontinuerlige utbyggingen av området. Viser til uttalelser fra Helsevernenheten knytte til støy og støvproblematikken. Kan ikke se at deres uttalelser er hensyntatt i noen av de pågående utbyggingsprosjektene som er igangsatt etter at uttalelsen kom. <i>«Støyproblematikken må følges opp i videre planarbeid da bygningen vil reflektere støy og det er ikke ønskelig å øke støy på skole eller andre etablerte bygninger/uteoppholdsarealer. Er spesielt bekymret for belastningen fra støy- i bygge- og anleggsperioden for naboene. Vurder støyreducerende tiltak for de ulike fasene av bygge- og anleggsarbeidet og om støyen kan reduseres tilstrekkelig til at elevene på skolen og barna i barnehagen kan benytte sine inne og utearealer i bygge- og anleggsperioden, eller om det må tilbys alternative lokaler. Det må også lages en plan for: hvordan det skal følges opp at underleverandører følger støykrav, dokumentering av at støygrensene i tabell 4-6 i T-1442 overholdes, kommunikasjon med naboer. Når det gjelder kommunikasjon er det svært viktig at det drives med oppsøkende informasjon, og at oppdatert informasjon gis fortløpende. Foreliggende plan etterfølger utbyggingen av Fanavegen 46-50 med samme byggherre. Vi ber om at reguleringsbestemmelsene viser til krav til grenseverdier for støy T-1442/2016, punkt 4.2.1: når bygg og anleggsprosjekter berører samme nabolag eller er like etter hverandre i tid skal disse behandles som en sammenhengende periode. Støv: Vi viser til vår tidligere merknad om støv i forkant av oppstartsmøtet: «Videre må det stilles krav til behandling av støv i bygge- og anleggsperioden.» Erfaringsmessig vil støv bli en ulempe</i> 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid samtidig. Reguleringsplanen sikrer at det skal utarbeides en tiltaksplan som beskriver hvordan støv og støy fra byggearbeidet skal begrenses i anleggsperioden. Det legges opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel, som vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Tatt til etterretning. Det er gjort revisjon av bestemmelser knyttet til håndtering av støv og støv i anleggsfase. Støyrapport omtaler refleksjonsstøy for Skjold skole, og konkluderer med at utbyggingen i planområdet ikke vil påvirke støvsituasjonen på skolen. Fra Støyrapporten: <i>«Det er også beregnet støv på vestsiden av Fanavegen med og uten planlagt utbygging i byggetrinn 4 og 5. Refleksjoner fra bygninger i prosjektet medfører ikke endringer av rød og gul støvsone til omgivelsene. Skjold skoles uteoppholdsområde får ingen endring i støv</i> 		1, 2	

for naboene, inkludert skole og barnehager. De støyreducerende tiltakene må også inkludere transport av masser.»

Kan ikke se at det er gjort noen kartlegging slik Helsevernetaten påpeker. Det er heller ikke gjort vurdering av om støyen kan reduseres slik at elevene på skole og barna i barnehagen kan benytte sine uteområder i bygge – og anleggsperioden.

3. Etterlyser dialog med skole og barnehager om de belastningene som påføres barna som følge av utbygging.
4. Viser til folkehelseloven § 11, og ber om at kommunen pålegger utbygger å gjennomføre en helsekonsekvensutredning Jfr. folkehelselovens § 11.
5. Bekymret for at tiltaket vil forsterke støy på skoleplassen, som ligger i rød støysone.
6. Utbyggingen vil påføre barna ekstra belastning i form av støv og støy. Forholdene bør av helsemessige hensyn utredes.
7. Viktig at utbygger blir pålagt å sikre en trygg skoleveg i byggeperioden og det er ønskelig at dette blir gjort i samråd med skolen og FAU.

som følge av prosjektet.»

Bestemmelsene knyttet til støv og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støv i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støvprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene.


For at punkt 4.2.1 i gammel retningslinje (6.1 i ny) skal gjelde, forutsettes det at det ikke er mer enn 1 måned opphold i arbeidet. (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021). Bygging av nabotomt Sætervegen 4 var ferdigstilt i 2020. Ettersom dette prosjektet fremdeles er under planlegging i 2024, vil det være flere år mellom realisering av prosjektene, og retningslinjen er derfor ikke aktuell.


3. Tatt til etterretning. Det ble tidlig i planprosessen (24.06.20) gjennomført en befaring med Skjoldtun barnehage og velforeningen. Siden oppstartsfasen er det gjort endringer i plangrepet, og den legges ut til nytt offentlig ettersyn 2024, der det er mulig å komme med innspill til planen. Planen vil ikke direkte påvirke forhold for skolen eller barnehagen, jf. Støyrapport (se svar punkt 2). Planen generer ikke biltrafikk i Skjoldstølen, all biltrafikk til planområdet vil foregå via Sætervegen. Planen regulerer grønnstruktur ved barnehagen som sikrer at grøntområde med rekreasjons- og lekearealer opprettholdes i fortetningsområde.

Se også punkt 1 og 2 vedrørende håndtering av støv og støv for å avbøte nærområdet i anleggsfasen.

Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående

			<p>og syklende langs fortau i byggefasen, som er skoleveg. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og være åpen gjennom hele anleggsperioden. Bestemmelsen er supplert med at gangforbindelsen skal skilles med gjerder fra anleggsområdet.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Folkehelseloven § 11 sier at «Kommunen kan pålegge den som planlegger eller driver virksomhet, eller den ansvarlige for forhold ved en eiendom, for egen regning å utrede mulige helsemessige konsekvenser av tiltaket eller forholdet. Slik utredning kan bare kreves dersom ulempene ved å foreta utredningen står i rimelig forhold til de helsemessige hensyn som tilsier at forholdet utredes». Gitt at detaljplanen er i tråd med overordnede planer og planens beskjedne størrelse ansees det ikke her som rimelig at det skal utføres en helsekonsekvensutredning. Det sikres i planens bestemmelser at det skal iverksettes avbøtende tiltak for å begrense støv og støy i anleggsfasen. Støyrapport omtaler støyforhold og viser at tiltaket ikke vil ha påvirkning på refleksjonsstøy på Skjold skole.</p> <p>5. Tatt til etterretning. Se punkt 2.</p> <p>6. Tatt til etterretning. Se punkt 2.</p> <p>7. Tatt til følge. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

2	<p>Skjoldtun barnehage 05.07.22 Dok.nr.65</p>  <p>65 Merknad_Skjoldtun</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uttrykker bekymring for den kontinuerlige utbyggingen i Skjold området og hvordan det påfører barna helsemessige belastninger i form av svevestøv og støy fra byggeplassen som ligger tett på barnehagens eiendom. Opplever at barns oppvekstvilkår og helse ikke blir hensyntatt. 2. Etterlyser bedre dialog mellom seg, kommunen og utbygger. 3. Trafikale utfordringer har økt i takt med utbygging. Opplever at stadig flere småveger fjernes til fordel for større veger med flere felt. Dette forringer området og det gode oppvekstmiljøet. Muligheter for at barn kan utfolde seg på sykkel og i fri lek er stadig mer begrenset grunnet den økte biltrafikken og tilrettelegging for biler fremfor gående, og da særlig barn. Det finnes ikke lengre små trygge veger på siden av hovedfartsåren i Sætervegen, hvor barn kan ferdes trygt i eget nabolag. Resultatet er mindre bevegelsesfrihet for de barna som vokser opp på Skjold og for barnehagens muligheter til å gjennomføre trygge turer i nærområdet. 4. Opplever at utbyggingen på Skjold er ute av kontroll og profitsturt. 5. Det er mangel på grøntareal og stille, bilfrie soner og vi kan ikke se at planen vil bidra til en positiv utvikling av området. Bekymret for at offentlig grøntareal benyttes som en unnskyldning til å slippe å etablere gode og tilgjengelige grøntarealer i utbyggingsområdet. 6. Barnehagen har tidligere kommentert på trafikale utfordringer knyttet til sykkelveg over Skjoldstølen. Disse står fortsatt ved lag. Av trafikksikkerhetshensyn bør det ikke tilrettelegges for sykkel over Skjoldstølen, denne bør forbeholdes gående. Kommunen har etablert en stor lekeplass på Skjoldstølen som vil tiltrekke mange barn. Syklistere vil da utgjøre en risiko for barn som skal ta seg til og fra lekeplassen. Dette gjelder også for barn som ferdes sammen med sine foreldre til og fra barnehagen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid samtidig. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støvprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstillende krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. 2. Tatt til etterretning. Det ble tidlig i planprosessen (24.06.20) gjennomført en befaring med Skjoldtun barnehage og velforeningen. Siden oppstartsfasen er det gjort endringer i plangrepet, og den legges ut til nytt offentlig ettersyn 2024, der det er mulig å komme med innspill til planen. Planen vil ikke direkte påvirke forhold for barnehagen, da hovedutbygging skjer langs Fanavegen. Planen generer ikke biltrafikk i Skjoldstølen, all biltrafikk til planområdet vil foregå via Sætervegen. Planen regulerer grønnstruktur ved barnehagen som sikrer at grøntområde med rekreasjons- og lekearealer opprettholdes i fortettingsområde. 3. Tatt til følge. Reguleringsplanen vil tilrettelegge for flere nye bilfrie gangkoblinger gjennom planområdet som kobler Skjoldstølen, Sætervegen og Fanavegen sammen for gående. Videre tilrettelegges det for variert lek og opphold i flere nye felles uteoppholdsareal. Disse vil komme i tillegg til eksisterende leketilbud og friområde i Skjoldstølen. <p>Tiltaket vil ikke ha innvirkning på barnehagens tilkomstveg Skjoldstølen, da all trafikk til planområdet skjer via Sætervegen. Utfordringene knyttet til trafikksikkerhet i Skjoldområdet er i stor grad knyttet til trafikale forhold i Hjørtevegen, jf.</p>	1	
---	---	--	--	---	--



			<p>Overordnet trafikkanalyse for Skjold. Utbyggingen i planområdet vil medføre minimal endring i trafikkmengde (10 ÅDT) i Hjortevegen (Hopen, 2021).</p> <p>Overordnet trafikkanalyse (Asplan Viak, 2021) foreslår en rekke trafikksikkerhetstiltak på Skjold. Ingen av disse berører planområdet for Sætervegen. I analysen foreslås å sanere krysset Hjortevegen – Skjoldstølen, som er del av planområdet for pågående reguleringsplan for Hjortevegen (planID 70090000).</p> <p>4. Tatt til etterretning. Planen utformes i tråd med overordnede føringer for areal-, transport- og bærekraftstrategier. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018), som skal videreutvikles som bolig- og næringsområder.</p> <p>5. Tatt til følge. Planen regulerer friområdet i Skjoldstølen, etter ønske fra kommunen, for å sikre et grøntområde i en fortettingssone. Friområdet inngår ikke i arealregnskap for uteoppholdsareal. Alt uteoppholdsareal tilknyttet prosjektet løses internt i planområdet, blant annet i fellestager som etableres mellom byggene.</p> <p>6. Tatt til følge. Planområdets avgrensning er justert, og veg i Skjoldstølen er ikke lenger del av denne reguleringsplanen.</p>			
3	<p>Skjoldstølen Velforening 04.07.22 Dok.nr. 50</p>  <p>50 Merknad_OK_Skjold</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til store utfordringer for barnas helse som følge av utstrakt byggevirksomhet. Ønsker konkrete tiltak på plass for å unngå ytterlige økning i barn med luftvegsplager på skolen. Ref. Folkehelseundersøkelsen 2019 der Skjold har høyest grad av barn med luftvegsplager. 2. Skolevegen langs Fanavegen må sikres på en trygg måte slik at det ikke er mulig for anleggstrafikk, vareleveranser til næring m.m. å komme i konflikt med de minste og andre myke trafikanter. Under forrige byggeperiode var det utrygt for barn å ferdes på skolevegen langs prosjektet grunnet anleggstrafikk. Dette har fortsatt med vareleveranser og take-away kunder som rygger på denne vegen. Det må sikring på plass. Det bør innføres totalforbud på å benytte skolevegen til kjøretøy og lagring av annet materiell. 3. Økning i trafikk vil påvirke fremkommeligheten ut i Sætervegen og krysset 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se merknad 1 fra FAU Skjold skole, punkt 1. 2. Tatt til følge. Kjøretilkomst for varelevering vil bli fra Sætervegen. Dagens løsning i nord med kjørbare tilkomst mellom Sætervegen og gangveg langs Fanavegen reguleres bort. Mulighet for kjøring på gangveg, slik det gjøres ved dagens situasjon langs Fanavegen, vil da bortfalle. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden. 			


i Fanavegen.

4. Byggehøyde på 4-5 etasjer langs Fanavegen strider med anbefalinger i stedsanalysen. Påpekte for høye byggehøyder ved første byggetrinn av Skjoldhagen. Planetaten har selv uttalt at videre utbygging i Skjoldhagen må bli lavere og ha en naturlig nedtrapping. Foreslått nedtrapping er nesten ikke merkbar. Foreslår at BKB2 starter på maks 4 etasjer og neste bygg på 3. Bygget bak BKB2 vil også bli for høyt dersom det blir 4 etasjer.
5. Bekymret for utviklingen av området når en så stor utbygging skjer på så kort tid. Viser til artikkel i BA fra 23.11.2019, hvor politi, natteravnene og Fana IL påpeker helt åpenbare utfordringer som følge av rask utbygging.
6. Håper på et nytt forslag som hensyntar ovennevnte punkter.


Det tilrettelegges for at pick-up og varelevering skal løses fra tilkomstvegen i Sætervegen, og ikke fra skolevegen lang Fanavegen. Dagens løsning i nord med kjørbart tilkomst mellom Sætervegen og gangveg langs Fanavegen reguleres bort. Mulighet for kjøring på gangveg langs Fanavegen vil da bortfalle. Det reguleres for lite plasskrevende varehandel for å begrense varelevering.


3. Det legges opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, i tillegg til at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket, med god margin. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).
4. Ikke tatt til følge. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Høyder og volum avklares i dialog med kommunen og ses i sammenheng med føringer i KPA og omkringliggende bebyggelse. Etter offentlig ettersyn i 2022 er bebyggelsen langs Fanavegen trappet med høyest mot blokker i nord og lavest mot småhusbebyggelse i sør. Dette er gjort for å gi best mulig tilpassing til eksisterende bebyggelse og terreng, og samtidig hensynta sikt for naboer.
5. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Reguleringsplanen tilfører utendørs oppholdssteder og lekeområder for barn og unge, både internt i byggeområdet og


			i friområdet i Skjoldstølen.			
			6. Tatt delvis til følge. Planforslaget er revidert med utgangspunkt i innkomne merknader/uttalelser og kommunens fagnotat.			
4	<p>Lawrence Spreeman, Grethe Dyngeland Skjoldstølen 46 og Bjørn Eikevoll Skjoldstølen 48 29.06.22 Dok.nr 26</p>  <p>26 Merknad_OK_Lawre</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planens fotavtrykk er fortsatt for stort. Foreslår at BKB1 og BKB2 anbefales senket med en etasje på hvert av byggene. 2. Høyden på husene mot bybanen bør ikke bli et redskap for støydemper mot Fanavegen da støy og støvplager kan dempes ved nedsatt fart i Fanavegen til 40 km/t, og isolering av klokkefårn i Skjold kirke. Dette vil bedre bomiljøet, sikre trafikerte kryss ved Skjold bybanestopp og oppnå «hjertesone» ved skolen. 3. Mener at uttalelse om at trafikken vil minske ved ferdigstilling av E39 er en uriktig fremstilling da økning av nye prosjekt i område Skjold/Apeltun/Rådal er massivt. 4. Gangveg som er lagt på eiendom (40/430) er i privat veg hvor privat eiendomsrett gjelder. Vegen fungerer som innkjøring til tre eiendommer og fem boenheter. Gangvegen er planlagt uten universell utforming grunnet områdets topografi. Gangvegen er foreslått fra nytt boligområde og inn i nevnte private veg som har minste bredde på 2.50 meter. Befolkningen tilbys da gangveg i et trafikksikkert område i en smal og uoversiktlig privat veg. 5. Ny gang og sykkelsti langs Bybane/Fanavegen er planlagt med oppstart i 2023. Det anbefales til samhandling tversektorielt for best mulig resultat av ny infrastruktur. Sykkelveg/gangveg prosjektet har krav til universell utforming og vil bli et trygt og godt tilbud for alle i området. Ved å benytte denne gangvegen vil det skape ønsket aktivitet i Skjoldhagen i trygge omgivelser og man ferdes greit til Bybanestopp og Skjoldstølen park, barnehage og kjøpesenter. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se svar merknad 3 fra Skjoldstølen velforening, punkt 4. 2. Ikke tatt til følge. Fartsgrense i Fanavegen og tiltak på Skjold kirke er problemstillinger som krever tiltak ut over denne planens myndighet. 3. Se svar merknad 3 fra Skjoldstølen velforening, punkt 3. 4. Tatt til følge. Kommunen ønsket snarveger og koblinger mot eksisterende gangnett og bybaneholdeplass. Planen tilrettelegger nå for snarveger andre steder i prosjektet. Regulering av gangveg over eiendom 40/430 er dermed tatt ut. 5. Tatt til følge. Sykkelveg/gangveg skal opparbeides i tråd med gjeldende plan (planID 62870000). Det har vært gjennomført dialog med Statens vegvesen vedrørende overlappende arealer. 	4	4	
5	<p>Benedicte Remme Skjoldlia 33 30.06.22 Dok.nr. 27</p>  <p>27 Merknad_OK_Bened</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Næringsvirksomhet vil bidra til økt trafikk inn i området. Til nabobygg Skjoldhagen 1 oppleves økt forekomst av biler ettermiddag/kveld, som skal hente mat etc. fra restaurant. 2. Planlagt gangveg fra nybygg til grøntområde vil ikke være egnet for barn på veg til lekeplass. 3. Arkitekturen gir ikke tilbake til området. Fortvilet over at utbyggere får for «fritt spillerom», rivning og utbygging på Skjold, som er varig ødeleggende for områdets identitet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Varelevering og pick-up vil skje fra Sætervegen. Dagens løsning i nord med kjørbare tilkomst mellom Sætervegen og gangveg langs Fanavegen reguleres bort. Mulighet for kjøring på gangveg langs Fanavegen vil da bortfalle. Det reguleres for lite plasskrevende varehandel for å begrense varelevering. 2. Se svar merknad 4 fra Spreeman, punkt 4. 3. Tatt til etterretning. Planområdet ligger i byfortettingssone i KPA 2018, som er avsatt til fortetting av bolig og næringsbygg. 			


			<p>Byggenes arkitektoniske utforming forsøker å tilpasse seg omkringliggende bebyggelse ved å ta opp i seg en større blokkbebyggelse langs bybanen/Fanavegen med overgang til småhusbebyggelse i bakkant. Avbøtende tiltak for å minske høydevirkning for naboer er blant annet grønne tak og oppdelte bygg for å sikre siktlinjer mellom bebyggelsen. Prosjektet er etter offentlig ettersyn blitt vesentlig omarbeidet i form og uttrykk. Bebyggelsen er mer avtrappet og trukket inn langs skjæring i bakkant, fasader har fått en vertikal inndeling, og taklandskapet er mer variert i møtet med himmelen.</p>			
6	<p>Steinar Mathisen Sætervegen 76 29.06.22 Dok.nr. 28</p>  <p>28 Merknad_OK_Steina</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etterlyser en helhetlig forståelse for området, og savner kobling mellom eksisterende bebyggelse, Skjoldhagen 1,2,3 og nye bygg. 2. Eksisterende bebyggelse, hovedsakelig villaer i trekonstruksjon, menneskelig skala, mellomrom, kroker og hjørner er med å fremheve stedets kvalitet. 3. Savner arkitektoniske virkemidler som styrker omkringliggende villaer og uteområder. Viser til at foreslått utbygging er for massivt. I Skjoldhagen har de ikke hensyntatt siktlinjer fra eksisterende bebyggelse godt nok. 4. Etterlyser bedre medvirkningsprosesser og involvering av naboer. 5. Er det vurdert alternative boformer? 6. Føles som en segregeringsstrategi fremfor et inkluderende miljø. 7. Ønsker en menneskedrevet utvikling, fremfor en bildrevet. Etterlyser materialitetens ærlighet, håndverk og mer taktile gulvbelegg som er med på å forsterke sanselige opplevelser, fremfor asfalterte veger. 8. Det må ses på alternative trafikkmønstre, som løsning med tunnel fra Nøttveit til ny motorveg. 9. Det er køutfordringer fra Sætervegen for å komme inn på Hjortevegen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Høyder og volum avklares i dialog med kommunen og ses i sammenheng med føringer i KPA og omkringliggende bebyggelse. Etter offentlig ettersyn i 2022 er bebyggelsen omarbeidet. Bygg langs Fanavegen er trappet med høyest mot blokker i nord og lavest mot småhusbebyggelse i sør. Bakenforliggende bygg er lagt inn til skjæring og tilpasset bakenforliggende terreng og naboer. Planområdet er også utvidet til å inkludere Skjoldstølen 40, der det reguleres rekkehusbebyggelse. Dette er gjort for å gi best mulig tilpassing til eksisterende bebyggelse og terreng, og samtidig hensynta sikt for naboer. Hovedmateriale i ny bebyggelse vil være tre. 2. Se svar punkt 1. 3. Tatt til følge. Tiltaket vil være vesentlig mindre enn naboprojekt i sør. Bebyggelsen er brutt opp for å sikre siktlinjer og trappes ned mot nord for å skape en bedre overgang mot småhusbebyggelse. Viser til illustrasjoner som følger saken, disse viser hvordan utsikten vil bli for nærmeste naboer etter tiltak. I revidert prosjekt er det tilført to nye felles uteplasser, i tillegg til gårdsplassen som var til offentlig ettersyn. Prosjektet vil dermed tilføre tre nye uteplasser med variert innhold for opphold og lek, som vil være tilgjengelig fra Skjoldstølen, Sætervegen og 		1	1

			<p>Fanavegen.</p> <p>4. Tatt til følge. Planen følger krav til medvirkning. I tillegg er det gjennomført nabomøter 18.01.22, 15.06.22, 12.05.23 og 24.05.23. Det ble tidlig i prosessen gjennomført befarings med barnehage og velforening (24.06.20).</p> <p>5. Det etableres fleksible lokaler i forbindelse med næringsareal i første etasje mot Fanavegen. Her kan det også tenkes sambruksløsninger for beboerne. Fleksible lokaler vil kunne fungere som både bolig og næringsareal, for eksempel for selvstendig næringsdrivende eller co-working spaces.</p> <p>6. Tatt til følge. Det tilrettelegges for flere utendørs fellesområder med muligheter for lek og opphold, som vil være tilgjengelig for flere enn beboerne. I tillegg etableres flere nye snarveger mellom Skjoldstølen og Fanavegen som vil bedre fremkommelighet for gående.</p> <p>7. Tatt til følge. Det tilrettelegges for bilfritt planområde med lav parkeringsdekning og meget god fremkommelighet for gående og syklende. Planområdet vil opparbeides med varierende dekke og beplantning av vegetasjon og trær. Videre skapes det varierte uteoppholdssoner med forskjellige kvaliteter for lek, opphold og beplantning.</p> <p>8. Ikke tatt til følge. Gjelder forhold som avklares på overordnet nivå. Tilrettelegging for tunnel fra Nøttveit (som ble regulert mot slutten av 90-tallet) ville kunne forbedre miljøet langs Apeltunvegen og Hjortevegen noe, ved å omfordele noe trafikk. Men det ville også være kapasitetsøkende for vegnettet og gjøre det mer attraktivt for bilreiser, noe som er i strid med nullvekstmålet i Byvekstavtalen og KPA 2018. Det vises til overordnet trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) kap. 5.2.</p> <p>9. Tatt til etterretning. Krysset Sætervegen – Hjortevegen er del av pågående plan med</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			planID 70090000. Ny E39 har ført til en reduksjon i trafikken på Fanavegen, og forventet avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen, 2024).			
7	<p>Skjoldhagen sameie Sætervegen 4A-S 23.06.22 Dok.nr. 17</p>  <p>17 Merknad_OK_Skjold</p>	<p>Næringsavfall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behandling, oppbevaring og henting av næringsavfall må planlegges for og omtales i planen. Skjoldhagen sameie har erfart betydelige problemer med behandling av næringsavfall grunnet manglende planlegging og opplegg for slikt avfall. Beholder for avfall plasseres utenfor næringslokalene mot Fanavegen, og trilles via beboerheis og ganger til fellesgarasjen. Ved tømning trilles de opp til snuplass. Sameiet har fått gjentatte klager fra beboere på uheldig oppbevaring av næringsavfall i garasjen i form av lukt, søl og negative synsinntrykk. Sameiet er også engstelig for skadedyr pga. organisk matavfall. 2. Næringsaktørene opplever forflytting av avfall til garasjen som tungvint og hygienisk lite hensiktsmessig, slik at konteinerne står nå foran vinduene til næringslokalene, tett ved inngang for beboerne. Det er nå ordnet en ny plassering for næringsavfall ved inngang til sykkelparkering mot Fanavegen. Bossbilen kjører ned til trasé langs Fanavegen for henting, noe de selv sier er uproblematisk. 3. Skjoldhagen sameie krever at det må planlegges og bygges et felles anlegg for næringsavfall som dekker behovene for næringsaktører både for Sætervegen 4 og det nye prosjektet. <p>Tilgang til fasade:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Som følge av tiltak mister Skjoldhagen sameie vegforbindelse til næringslokaler og fasade langs Fanavegen. Det må derfor sikres tilgang til fasade for vedlikeholdsarbeid i form av lifter og andre nyttekjøretøy, samt brannbil. Den konstruerte «utrykningsveg» i gjerdet ved krysset Sætervegen/Fanavegen er svært vanskelig å åpne i en krisesituasjon, men må kunne nyttes til formål som nevnt over. Det er svært lite hensiktsmessig å ha utrykningsporten som eneste tilgang til fasaden mot vest. Vegadgang til Fanavegen/Bybanen over prosjektets tomt må planlegges og løses. Dette vil komme begge prosjektene til gode. <p>Felles veg, trafikk</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Uttrykker bekymring for mye anleggstrafikk i byggeperioden. Felles tilkomstveg er til dels smal, svingen rundt Sætervegen 4C (blokk B) er svært uoversiktlig, spesielt når det kommer store biler. Oppfordrer til manuell kontroll og sikring av myke trafikanter. Det må monteres speil på skrenten ved nedkjøring til det nye prosjektet, slik at det er mulig å se rundt hjørnet. 6. Kryss mellom tilkomstveg og Sætervegen er til dels uoversiktlig med gjerder som skjuler trafikk i Sætervegen. Krever bedre utforming av krysset med bedre siktlinjer for å unngå potensielle ulykker. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn har det vært vurdert alternativer for renovasjon. I prosjektet er det satt av eget areal til håndtering av næringsavfall. I tillegg vil det være kapasitet på nytt renovasjonsanlegg til å håndtere noe næringsavfall. 2. Se punkt 1. Det skal i utgangspunktet ikke legges til rette for kjøring i gangvegen langs Fanavegen. Tømming av avfall skal foregå fra Sætervegen. 3. Delvis tatt til følge. Se punkt 1. Om næringsaktører i Sætervegen 4 skal kunne benytte nytt avfallsløsning, vil være del av en privatrettslig avtale. 4. Tatt til følge. Det vil fortsatt være mulig med tilgang til fasadevedlikehold for eksisterende bebyggelse samt tilkomst for utrykningskjøretøy. Det er ikke åpnet for at det skal kunne kjøres på gangvegen langs Fanavegen til daglig, ettersom denne benyttes som skoleveg. All tilkomst til næringsvirksomhet skal løses fra Sætervegen. 5. Tatt til etterretning. Vegen er tilstrekkelig dimensjonert til å tåle anleggstrafikk, og tilrettelagt med fortau. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet i bestemmelsene. Det er sikret trafiksikker fremkommelighet langs fortau i Fanavegen gjennom hele anleggsperioden. Det skal utarbeides en tiltaksplan for sikring av området i bygge- og anleggsfasen. 6. Ikke tatt til følge. Krysset er i dag regulert iht. gjeldende plan (planID 62800000) og dagens utforming av krysset. Dette er gjort iht. krav til utforming av kryss, herunder siktlinjer. Rekkverket ble satt opp i ettertid 	7	1	



		<p>Byggeperiode (rigg, støv, støy)</p> <p>7. Beboerne i Skjoldhagen er generelt engstelige for støy og støvplager under byggeperioden. Ønsker informasjon om planer for å redusere dette, samt begrensninger av arbeidstiden for å sikre ro utenfor normal arbeidstid. Det skal være ro etter kl. 22:00 og ingen arbeid søndag.</p> <p>8. Ved anleggsslutt skal forslagsstiller bekoste fasadevask for å fjerne støvet som kommer fra byggevirksomheten.</p> <p>9. Før anleggsstart skal det tas en befaring på fortau, veg, kommelokk, og andre punkt som vil få stor belastning i byggefasen. Forverring eller skader på disse skal forslagsstiller ta kostnaden med å rette opp i.</p> <p>10. Ønsker informasjon om hvor riggområde/arbeidsbrakker skal plasseres.</p>	<p>for å øke trafikksikkerheten for gående og syklende.</p> <p>7. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støvprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak.</p> <p>8. Tas ikke til følge i reguleringsplanen. Dette er en privat avtale som eventuelt må inngås mellom utbygger og sameiet.</p> <p>9. Tas til følge. Det vil gjennomføres registrering av bygg før og etter tiltak iht. gjeldende krav.</p> <p>10. Tatt til etterretning. Riggområder kan plasseres innenfor byggeområder i planen. Det skal fremkomme av plankart og bestemmelser dersom areal utover byggeformålene skal benyttes til dette.</p>			
8	<p>Beboere i Sætervegen blokk A,B,C (u.navn) 22.06.22 Dok.nr.18</p>  <p>18 Merknad_OK_beboe</p>	<p>1. Påpeker trafikale utfordringer i rushtiden med køer forbi Sparbutikken fra bebyggelsen mot Apeltun.</p> <p>2. Bekymret for økt trafikk etter innflytting i ny blokk ved Sparbutikken, og nye bygg i Sætervegen. Mener dette vil skape uholdbare trafikale forhold i rushtiden.</p> <p>3. Det er per i dag store utfordringer med nok parkeringsplasser. Mange beboere er av funksjonsnedsettelse eller helsemessige årsaker ikke i stand til å ta offentlig transport, og barnefamilier trenger bil for å få hverdagen til å gå opp.</p> <p>4. Nye blokker står ikke i forhold til folks behov.</p> <p>5. Med tre nye blokker blir det minimalt med grøntareal.</p> <p>6. Vedrørende forurensning fra biltrafikk har et flertall her elektrisk bil.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Krysset Sætervegen – Hjortevegen er del av pågående plan med planID 70090000. Ny E39 har ført til en reduksjon i trafikken på Fanavegen, og forventet avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen, 2024).</p> <p>2. Tatt til etterretning. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, samt at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket, med god margin. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).</p>			





			<p>3. Tatt til etterretning. Prosjektet ligger med kort avstand til blant annet bybane, skole og barnehage. Det legges dermed opp til en lav parkeringsdekning, hvorav minimum 10% skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede. Dette er i tråd med overordnede krav til parkering. I tillegg er det sikret at det skal etableres plass til bildeling og til transportsykler.</p> <p>4. Tatt til etterretning. Planområdet ligger i byfortettingssone der det skal bygges tettere og mindre enheter. Dette er overordnet politikk for å følge opp klimamål om bærekraftige personreiser mm.</p> <p>5. Tatt til følge. Andelen uteoppholdsareal er i tråd med mengde og kvalitet iht. KPA 2018.</p> <p>6. Tatt til følge. For å imøtekomme stor andel el-biler vil innendørs parkeringsplasser tilrettelegges med mulighet for lading.</p>			
9	<p>Pia Christine Seim Sætervegen 5A 18.05.22 Dok.nr. 6</p>  <p>6 Merknad_OK_Pia Christine Seim 18.05</p>	<ol style="list-style-type: none"> Syntes det er trist med like blokker langs hele bybanetraseen. Etterlyser bedre utendørs fellesområder i nye prosjekt, og viser til at måten det er løst på i eksisterende prosjekt med «en øde lekeplass med trygt gummiunderlag som ingen leker på» ikke er godt nok. Etterlyser utearealer som vil berike nabolaget. Etterlyser barnefamilier. Ønsker at det tenkes på miljø og fellesskap i forening med god arkitektur. Foreslår felles drivhus. Ønsker ikke øde soner mellom byggene og viser til ved lagunen og Råstølen. Savner sammenheng mellom prosjektillustrasjoner og realisert prosjekt. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. Ny bebyggelse vil fungere som en overgang mellom blokkbebyggelsen i sør og mer spredt småhusbebyggelse i nord og øst. Fasadeuttrykk vil være oppdelt og volum nedtrappes mot nord for å skape variasjon og en god overgang til omkringliggende bebyggelse. Tatt til følge. Det legges opp til utforming av uteoppholdsarealer for variert opphold og lek. Arealene er planlagt i flere nivå, der deler av leke- og oppholdsplassene vil utformes slik at de utnytter terrengforskjellene. En grønn buffer sikres ved at deler av terrenget i størst mulig grad videreføres og vegeteres. Viser til illustrasjonsplan som følger planen. Tatt til følge. Bestemmelsene sikrer 10% familieeileigheter over 80m² med direkte tilgang til uteareal, og min. 20% BRA over 80m². Familieboliger skal være i tråd med retningslinjer i KPA 2018. Delvis tatt til følge. Se punkt 1 og 2. 			





			<p>5. Tatt til følge. Se punkt 2</p> <p>6. Tatt til følge. Illustrasjonene skal gjenspeile det som reguleres. Illustrasjoner i reguleringsplaner er samtidig ikke juridisk bindende. Viktige kvaliteter sikres i bestemmelser og plankart, som er juridisk bindende.</p>		
10	<p>Christine Stansberg Bevervegen 21 01.07.22 Dok.nr 31</p>  <p>31 Merknad_OK_Christi</p>	<ol style="list-style-type: none"> Bekymret for fortettingen som skjer på Skjold med flere pågående prosjekter og planforslag. Etterlyser dialog mellom utbyggere og beboere. Det bør vektlegges at barn som vokser opp her allerede gjennom en årrekke er blitt utsatt for tungtrafikk, støv, støy m.m. som følge av stadig utbygging. Stedsanalysen og planetaten anbefaler nedskalering av bygg. Felt BKB2 må reduseres til maks 4 etasjer Felt BKB1 må vurderes nærmere når det gjelder volum og høyde sammenlignet med naboer i øst, og med tanke på kulturminnet på eiendom 40/188. Det må sikres en større andel familieboliger i prosjektet og spesielt i felt BBB1. Krever at stedsanalysen for Skjold blir brukt, der det heter at: <i>«Planområdet er plassert i sone B hvor det er anbefalt lavblokker som en overgang mellom tette boligkvarterer i sone A og småhusbebyggelsen. Boligene bør i hovedsak bestå av leiligheter, townhouse og byvillaer, men kan også ha innslag av rekkehus og flermannsboliger, og bør omringes av grønne fellesområder og hager. Sone B: Middels tetthet og maksimum 3-4 etasjer».</i> Planforslaget strider mot analysen på flere punkt. Stedsanalysen sier at en større utbygging på Skjold vil gi behov for en utvidelse av skole- og barnehagetilbudet. Hvem skal gjøre dette? Viser til Folkehelseundersøkelsen i 2019 der Skjold skole hadde høyest andel barn med luftvegsplager. Krever en plan for hvordan dette skal følges opp i videre utbygging. Barnas helse må tas på alvor. Trafikkanalyse for Skjold viser at det er forbedringspotensiale knyttet til siktforhold og kvalitet for gående og syklende. Opplevelsen av utrygghet handler mye om å rydde i siktforholdene og øvrige foreslåtte tiltak som trafikkanalysen foreslår. Som nabo krever vi at dette blir et rekkefølgekrav for utbygger, som må utbedres før igangsettelse av bygging. 	<ol style="list-style-type: none"> Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, og det skal bygges tettere og trangere. Tatt til følge. Planen følger krav til medvirkning. Det ble blant annet gjennomført nabomøte 15.06.22 samt befaring med barnehage og velforening 24.06.20. Tatt til etterretning. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene. <p>Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen</p>	10	




		<p>12. Etterlyser fotgjengerovergang på skolevegen som skulle vært etablert ved bygging av Skjoldhagen, men som fremdeles ikke er kommet på plass.</p> <p>13. Bekymret for økt trafikkskapning i byggeperioden, som vil skape utrygg skoleveg. Som nabo krever vi en plan i forkant som beskrives hvordan tungtrafikk skal komme seg gjennom området, hvordan skolevegen skal være trygg osv.</p> <p>14. Bekymret for økt trafikkskapning i driftsfasen. Stiller spørsmål ved om dette er forsvarlig og hvor stor økning i trafikk det vil medføre for Sætervegen. Bekymret for at det vil skapes «flaskehals» i Fanavegen.</p> <p>15. Viser til at det i planområdet finnes rødlistet ask og fiskemåke som er nært truet art. Stiller spørsmål til hvordan dette skal hensyntas.</p> <p>16. Merknadsstiller ønsker et bomiljø uten ytterligere trafikk, støv, støy og stadig oppkjøp fra utbyggere. Skjold er fortettet med nok leiligheter nå.</p>	<p>skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>4. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Høyder og volum avklares i dialog med kommunen og ses i sammenheng med føringer i KPA og omkringliggende bebyggelse. Etter offentlig ettersyn i 2022 er bebyggelsen langs Fanavegen trappet ned med høyest mot blokker i nord og lavest mot småhusbebyggelse i sør. Dette er gjort for å gi best mulig tilpassing til eksisterende bebyggelse og terreng, og samtidig hensynta sikt for naboer.</p> <p>5. Se punkt 4</p> <p>6. Se punkt 4</p> <p>7. Tatt til følge. Bestemmelsene sikrer 10% familieleiligheter over 80m² med direkte tilgang til uteareal, og min. 20% BRA over 80m² i tråd med KPA 2018. Planområdet er også utvidet til å inkludere Skjoldstølen 40, der det reguleres rekkehusbebyggelse som familieboliger.</p> <p>8. Se punkt 4</p> <p>9. Bestemmelsene vil oppdateres med krav til at skole- og barnehagedekning i bydelen skal dokumenteres ved byggesøknad. Overordnet vurdering av skole- og barnehagetilbud i bydelen er for øvrig en overordnet problemstilling som er kommunens ansvarsområde. I høringsutkast til ny skolebruksplan (2021-2030) er elevtallsutviklingen nedjustert noe fra forrige plan der det var prognosert 1000 nye elever frem mot 2030. Elevtallene forventes nå å holde seg stabil frem mot 2030 (rundt 6000), som er godt innenfor kapasitet i bydelen. Samtlige skoler på barnetrinnet i bydelen forventes å ha tilstrekkelig kapasitet for elevene i hele prognosetiden (til 2030). Skjold skole forventes å bli godt utnyttet i årene fremover, som følge av boligbygging</p>		
--	--	--	--	--	--




			<p>og elevtallsvekst i skolekretsen.</p> <p>Når det gjelder barnehagedekning var det i Skjold skolekrets per 2022 ledig kapasitet på ca. 200 barnehageplasser, jf. Høringsutkast Barnehagebruksplan 2022-2035.</p> <p>10. Tatt til følge. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak.</p> <p>11. Ikke tatt til følge. Trafikksikringstiltak i Trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på vegger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disses vegene.</p> <p>12. Ikke tatt til følge. Se punkt 11. Trafikksikringstiltak avklares i samråd med vegmyndigheter. På generell basis reguleres ikke fotgjengerfelt, men er tema i senere faser.</p> <p>13. Tatt til følge. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024). Vegen er tilstrekkelig dimensjonert til å tåle anleggstrafikk, og tilrettelagt med fortau. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet i bestemmelsene. Det er sikret trafiksikker fremkommelighet langs fortau i Fanavegen gjennom hele anleggsperioden. Det skal utarbeides en tiltaksplan for sikring av området i bygge- og anleggsfasen.</p> <p>14. Se punkt 13. Økt biltrafikk som følge av planen begrenses gjennom lav parkeringsdekning, nærhet til</p>			
--	--	--	--	--	--	--



			<p>bybaneholdeplass, samtidig som det tilrettelegges for å gjøre sykkel og gange attraktivt med god fremkommelighet og sykkelparkeringsdekning.</p> <p>15. Se merknad 15 fra Bymiljøetaten, punkt 1-8.</p> <p>16. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid samtidig. Reguleringsplanen sikrer at det skal utarbeides en tiltaksplan som beskriver hvordan støv og støy fra byggearbeidet skal begrenses i anleggsperioden. Det legges opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel, som vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket.</p>			
11	<p>Björg Svendheim Bjørnevegen 15A 01.07.22 Dok.nr.32</p>  <p>32 Merknad_OK_Björg :</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
12	<p>Linn Sjurseth Sleipners veg 10 01.07.22 Dok.nr.34</p>  <p>34 Merknad_OK_Linn S</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
13	<p>Inger Lise Sleen Hjortevegen 24A 02.07.22 Dok.nr. 35</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			



	 35 Merknad_OK_Inger				
14	Hilde Støle Pettersen Apeltunvegen 118 02.07.22 Dok.nr. 36  36 Merknad_OK_Hilde	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10		
15	Ingrid Hjelle Nedre Skjoldvegen 8 04.07.22 Dok.nr.42  42 Merknad_OK_Ingrid	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkter: 1. Merknadsstiller lurer på om det er gjennomført behovsanalyser med tanke på hvilke boligtyper som blir bygget. Er det behov for så mange leiligheter i området? Lurer på hvorfor det må bygges flere leiligheter? 2. Etterlyser bedre botilbud for barnefamilier i området. 3. Krever å bli hørt og tatt med på råd i saker som handler om vårt bomiljø.	Se svar merknad 10 1. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, der det skal bygges tettere og trangere. KPA setter krav til boligsammensetning i nye prosjekter. Planen følger disse føringene. 2. Bestemmelsene sikrer 10% familieleiligheter over 80m2 med direkte tilgang til uteareal, og min. 20% BRA over 80m ² . 3. Tatt til følge. Planen følger krav til medvirkning. I tillegg er det gjennomført nabomøter 18.01.22, 15.06.22, 12.05.23 og 24.05.23. Det ble tidlig i prosessen gjennomført befaring med barnehage og velforening (24.06.20).		
16	Per Ove Steinsland u.adresse 04.07.22 Dok.nr. 43  43 Merknad_OK_Per Ove Steinsland 04.07	Identisk med merknad 15 (Ingrid Hjelle)	Se svar merknad 15		
17	Daniel Aase Apeltunvegen 2C 04.05.22 Dok.nr. 44	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10		

	 44 Merknad_OK_Daniel				
18	Åse Opheim Dyrhaugen 40 04.07.22 Dok.nr. 45  45 Merknad_OK_Ase Oj	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkt: <ol style="list-style-type: none"> Hva med insektene når det grønne blir betong og asfalt? Et bomiljø med et mangfold av små og store grønne lunger (eple- og insekthager) blir bygd ned/rasert. 	Se svar merknad 10 <ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. Planens bestemmelser sikrer at uteareal skal tilrettelegges med variert vegetasjonssjikt og årstidsvariasjon i beplantning, samt at pollinerende vegetasjon skal være del av plantemeny. Videre sikres det at deler av gårdsplassen skal ha jorddybde som er tilstrekkelig til å plante trær, busker og blomster, herunder nyttevekster. Dette vil bidra til å opprettholde grønne arealer der insekter kan trives. Se punkt 1. 		
19	Britt Darlington Sætervegen 19B 04.07.22 Dok.nr. 46  46 Merknad_OK_Britt D	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10		
20	Hilde Sperre-Klausen Skjoldhøgda 195 04.07.22 Dok.nr. 48  48 Merknad_OK_Hilde :	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkt: <ol style="list-style-type: none"> Økt trafikk truer naturmangfoldet både i kraft av å være ødeleggende for eksisterende flora og fauna, i tillegg til at den utgjør en trussel mtp. utslipp. Det er ikke kun i sentrum at bergensere skal kunne forvente å puste inn ren luft. Hurtig og overdreven utbygging skaper grobunn for ugunstige ungdomsmiljøer. Til tross for at dette er og har vært en kjent problemstilling for kommunen i en årrekke, kan man ikke se at kommunen har klart å forebygge framvekst av slike miljøer. Det stilles da spørsmål til hvorfor man tenker at det er en god idé å utvide «drabantbyen» rundt Lagunen? Poenget er at det er mennesker som påvirkes. Det er våre barn som skal vokse opp med anleggsarbeid som nærmeste nabo, både hjemme, på skolevegen, i friminuttene og i fritiden. En lekeplass er vel og bra, men den er kun en liten del av det nærmiljøet som skaper trivsel, trygghet og gode oppvekstforhold. 	Se svar merknad 10 <ol style="list-style-type: none"> Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024). Tatt til etterretning. I prosjektet legges det i tillegg opp til lav bilparkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, samt at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingsone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Reguleringsplanen tilfører utendørs oppholdssteder og lekeområder for barn og unge, både internt i byggeområdet og 	3	


			<p>i friområdet i Skjoldstølen.</p> <p>3. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med utbygging. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, der det skal bygges tettere og trangere.</p> <p>Reguleringsplanen sikrer at det skal utarbeides en tiltaksplan som beskriver hvordan støv og støy fra byggearbeidet skal begrenses i anleggsperioden. Det skal også lages en tiltaksplan for sikring av området, som blant annet skal vise fremkommelighet for gående og syklende i anleggsperioden.</p>			
21	<p>Ingrid Skogseth Sætervegen 30C 04.07.22 Dok.nr.49</p>  <p>49 Merknad_OK_Ingrid</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
22	<p>Saskia Berle-Ørstraat Mårdalen 19 04.07.22 Dok.nr. 52</p>  <p>52 Merknad_OK_Saskia</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
23	<p>Sigrid Rørvik Nienhuis Sørhaugen 9B 05.07.22 Dok.nr. 59</p>  <p>59 Merknad_OK_Sigrid</p>	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
24	<p>Bente Revheim og Knut Sem-Olsen Sætervegen 10E 05.07.22 Dok.nr. 60</p>	<p>Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkt:</p> <p>1. Ber om at det prosjekteres inn parkering for alle leiligheter i parkeringskjeller, for å minske fremmedparkering på vegene rundt.</p>	<p>Se svar merknad 10</p> <p>1. Delvis tatt til følge. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning i tråd med overordnende politiske mål. Dette er også i</p>			

	 60 Merknad_OK_Knut S	2. Har tidligere klaget på bruk av Sætervegen 7 som parkeringsplass for beboere i Sætervegen 4, uten å nå frem hos Bymiljøetaten. Ber om at det på ny tas opp bruken av Sætervegen 7 som parkeringsplass for beboerne i nr. 4	tråd med krav til parkering i KPA 2018. Planen sikrer samtidig plass til bildeling, og det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering. I tillegg ligger planområdet like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. 2. Ikke tatt til følge. Arealet fremstår i dag som et restareal etter utbygging av privatveg Sætervegen. Arealet er ikke en del av utbyggingsområdet i denne planen, det reguleres til boligbebyggelse/ blokkbebyggelse i tråd med gjeldende regulering (planID 62800000).			
25	Hilde Pedersen Apeltunvegen 116 05.07.22 Dok.nr. 62  62 Merknad_OK_Hilde I	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg)	Se svar merknad 10			
26	Tonje og Kenneth Mjanger Øvretvedt Ekornvegen 11a 05.07.22 Dok.nr.64  64 Merknad_OK_Tonje	Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkt: 1. Påpeker økende rusproblematikk og kriminalitet blant ungdom på Skjold og i Fana. Dette må tas hensyn til og forbygges. Ungdommene og barna trenger trygge, gode tilbud for å bryte mønsteret. 2. Ønsker trygge og gode bomiljø og oppvekstvilkår for barna.	Se svar merknad 10 1. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Reguleringsplanen tilfører utendørs oppholdssteder og lekeområder for barn og unge, både internt i byggeområdet og i friområdet i Skjoldstølen. 2. Tatt til etterretning. Det tilrettelegges for et bilfritt miljø med innkjøring helt i begynnelsen av planområdet. Grøntområde i Skjoldstølen reguleres for å sikre areal for rekreasjon og friluftsliv i fortettingsområde. Det tilrettelegges for varierende boligtyper og størrelser for å best mulig tilrettelegge for en variert beboersammensetting.			
27	Knut Bleie og Karianne Asphaug Sætervegen 3 (40/248)	1. Merknadsstiller er berørt med bakgrunn i mulig fremtidig busstopp i Sætervegen. Har to ganger siden 2012 måtte avgi grunn og hatt anleggsarbeid inn på eiendommen til fordel for bybaneutbygging og	1. Regulering av bussholdeplassen er ikke lenger del av planforslaget. Gjeldende plan med planID 62800000 er gjeldende.			

	<p>01.07.22 Dok.nr. 33,54,55 og 56 (like merknader)</p>  <p>33 54 55 56 Merknad_Knut Bleie</p>	<p>boligutbygging.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. I forbindelse med bygging av bybane ble det etablert busstopp mellom Sætervegen 1 og 3. Busstoppet har aldri blitt brukt. b. Måtte avstå grunn for utbedring av veg i forbindelse med utbygging av Skjoldhagen. Busslomme ble da ikke etablert, og var ikke del av enighetsgrunnlaget for å avgi grunn. Bergen Kommune ved Plan og Bygningsetaten mente da at busslomme bør kunne utgå til fordel for stopp i vegbane. <ol style="list-style-type: none"> 2. Det er i etterkant satt opp støyvegg i Sætervegen 1 og 3. 3. Ønsker ikke etablert ny direkte bussrute mellom Nøttveit og Lagunen slik overordnet trafikkanalyse for Skjold foreslår. Dagens kollektivtilbud mellom Nøttveit og Nesttun går via Skjoldskiftet, som korresponderer med Bybanen. 4. Positiv til forslag i overordnet trafikkanalyse om å gjøre Hjørtevegen til bolig-/miljøgate. 5. På vegne av Sætervegen 1 og 3 ber merknadsstiler om at busslomme skrinlegges og fjernes fra reguleringsplanen. Ved etablering av busslomme vil det komme tett på husveggen og Sætervegen 3 vil få ødelagt mulighet til innkjørsel til sin eiendom. Busslommen vil også medvirke til farlige trafikale situasjoner pga. beliggenhet tett på lysregulert kryss og mye gjennomgangstrafikk i Sætervegen. Eventuell ny busslomme bør anlegges i vegbanen, ikke som busslomme, og plasseres slik at den ikke er til unødvendig hinder for gående og syklende. Ber om befaringsforhold før avgjørelse om etablering av busslomme sammen med Fylkeskommunen, Skyss og plan- og bygningsetaten. 6. Merknadsstiler har flere tilbakemeldinger til kommunen på forhold i overordnet trafikkanalyse for Skjold, som ikke angår detaljplanen. Disse oppsummeres derfor ikke her. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Tas til etterretning. 3. Ikke tatt til følge. Avklaringer knyttet til busstrasé og tilbud i kollektivtransport er avgjøres ikke i reguleringsplan, men er opp til Skyss, kommunen og fylkeskommunen. 4. Tas til etterretning. Trafikksikringstiltak i Trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på vegger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjørtevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene. 5. Se punkt 1. 6. Tatt til etterretning. 			
28	<p>Anne Gjesdal og Erik Mikkelsen (Sofus frisør) Sætervegen 1 30.06.22 Dok.nr. 37</p>  <p>37 Merknad_OK_Anne</p>	<p>Identisk med merknad 27 (Knut Bleie)</p>	<p>Se svar merknad 27</p>			
29	<p>Line Skorpa Nygaard u.adresse 02.07.22 Dok.nr. 38</p>	<p>Identisk med merknad 10 (Christine Stansberg) med unntak av et par punkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adresserer kommunen og kritiserer forfettingspolitikken generelt i Fana når det gjelder estetikk, trafikksikkerhet, mangel på grøntareal/lekeområder og ungdomskriminalitet og oppvekstmiljø i Fana. 	<p>Se svar merknad 10</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp 			



	 <p>38 Merknad_OK_Line S.</p>	<p>2. Etterlyser flere tilbud til barn og ungdom som ungdomsklubber, barne- og ungdomstilbud osv. Viser til Lagunen og skoler som trekkplaster for ungdom på «rek».</p>	<p>til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Reguleringsplanen tilfører utendørs oppholdssteder og lekeområder for barn og unge, både internt i byggeområdet og i friområdet i Skjoldstølen.</p> <p>2. Se punkt 1.</p>			
30	<p>Sidsel Sande og Eirik Graue Skjoldstølen 66 03.07.22 Dok.nr. 39</p>  <p>39 Merknad_OK_Sidsel</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekymret for fortettingen som skjer på Skjold med flere pågående prosjekter og planforslag. 2. Etterlyser dialog mellom utbyggere og beboere. 3. Ønsker bedre tilrettelegging for fotgjengere og myke trafikanter. 4. Bekymret for økt fremmedparkering som følge av lav parkeringsdekning. 5. Viktig å beholde eksisterende grønne lunger/hager 6. Ber om at planen forholder seg til Stedsanalyse for Skjold der det foreslås høyder på maks 3-4 etasjer i sone B. 7. Foreslått gangveg fra utbyggingsområde til grøntområde, virker helt unødvendig. Vegen mot nord som går mellom Skjoldstølen 48 og 50A dekker dette behovet. Eksisterende veg er mer brukervennlig enn planlagt veg med trapper. 8. Merknadsstiller ønsker et bomiljø uten ytterligere trafikk, støv, støy og stadig oppkjøp fra utbyggere. Skjold er fortettet med nok leiligheter nå. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder der det skal bygges tettere og trangere. 2. Tatt til følge. Planen følger krav til medvirkning. I tillegg er det gjennomført nabomøter 18.01.22, 15.06.22, 12.05.23 og 24.05.23. Det ble tidlig i prosessen gjennomført befaring med barnehage og velforening (24.06.20). 3. Tatt til følge. Prosjektet legger opp til gode koblinger til eksisterende gang- og sykkelnett. Ny gangveg mellom bebyggelse i BKB er plassert midt i kvartalet for å bryte volum samt sikre et finmasket gangnett. <p>Reguleringsplan for utbedring av gang og sykkelveg langs Fanavegen (planID 62870000) ble vedtatt i 2018, med forventet oppstart i 2023. Denne vil overføre deler av sykkeltrafikken som i dag benytter lokalvegene i Apeltunområdet til ny hovedrute langs Fanavegen, og dermed redusere konflikter mellom lokaltrafikken og syklende, blant annet i Skjoldstølen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Delvis tatt til følge. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning i tråd med overordnede politiske mål. Dette er også i tråd med krav til parkering i KPA 2018. Planen sikrer samtidig plass til bildeling, og 	7	8	

			<p>det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering. I tillegg ligger planområdet like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger.</p> <p>5. Tatt til følge. Grønne lunger videreføres gjennom planområdet med variert beplantning i uteoppholdsområdene. Gårdsplassen skal beplantes med trær, busker og blomster, herunder nyttevekster.</p> <p>6. Høyder og volum er sett i sammenheng med føringer i KPA og nye føringer som er kommet i overordnet stedsanalyse for Skjold (2021). Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Det er gjort en konkret helhetsvurdering for området, i dialog med kommunen.</p> <p>7. Tatt til følge. Tidligere foreslått gangveg over skjoldstølen 46 er tatt ut av planforslaget. Det legges i stedet til rette for andre forbindelser på tvers av utbyggingsområdet.</p> <p>8. Se punkt 1.</p> <p>Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene.</p> <p>Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen</p>			
--	--	--	--	--	--	--


			<p>skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>Det legges opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket.</p>			
31	<p>Edle Ørvig og Jon Pettersen Hjortevegen 11 03.07.22 Dok.nr. 40</p>  <p>40 Merknad_OK_Edle ©</p>	<ol style="list-style-type: none"> Krysset Sætervegen/Fanavegen er overbelastet i rushperioder de fleste hverdager (morgen) med stillestående kø fra krysset forbi Sparbutikken og oppover Hjortevegen til trafokiosken v/Hjortevegen 13. Dette har ytterligere forverret seg etter at Skjoldhagen ble ferdigstilt. Ytterligere belastning på tilførselsveg vil bidra til ytterligere trafikk i et vegnett som ikke er disponert for dette. Ønsker utdypning av grunnlaget for denne påstanden i planforslaget, samt at det medregnes forventet økning av trafikk fra andre planlagte prosjekt i nærområdet: «<i>Utbyggingen av planområdet gir kun marginal endring i trafikkmengder i Hjortevegen og Apeltunvegen (under 10 ÅDT), og har derfor i praksis ingen direkte innvirkning på trafikksikkerhetsforholdene her</i>». Ønsker at følgende revurderes: «<i>At konsekvensene av økt trafikk i avkjørselen ved Sætervegen er nærmere vurdert i forhold til håndbokkrav. Framtidig dimensjonerende trafikk (inkl. trafikk fra planområdet) utløser ikke krav til kanalisering, venstresvingefelt eller andre endringer i kryssutforming i henhold til håndbøkene og kapasitetsberegningene som er utført (Hopen 2021)</i>». Når det er kø nedover Sætervegen mot krysset i Fanavegen er det stadig at biler som skal i motsatt retning, dvs fra Fanavegen og inn Sætervegen blir stående i midt i bybanesporet, pga. kødannelse av biler som skal svinge til venstre inn Skjoldhagen. Forholdene for myke trafikanter er ikke lagt til rette verken i Hjortevegen eller Apeltunvegen. I steds- og trafikkanalysen for Skjold blir skolevegen karakterisert som «middels trygg». Før videre utbygging på Skjold, må Hjortevegen og Apeltunvegen tilrettelegges for at myke trafikanter kan ferdes trygt. Det er ikke manglende fortau og sykkelstier som er utfordringer, men alle krysningspunktene med kurvatur, blindsoner og dårlige siktlinjer. Det er krysningspunktene som gjør vegene trafikkfarlige, spesielt for skolebarn som p.t ikke har mulighet verken å gå eller sykle på sammenhengende sykkelstier/ fortauer. Planforslaget viser til en overordnet analyse av ulykkesrisiko i Skjoldområdet de siste 20 årene. Dette anses ikke som godt nok grunnet stor utbygging på Apeltun og Nøttveit i tillegg til en rekke større prosjekter som planlegges i Sætervegen og Hjortevegen. Ny E39 vil ikke bedre forholdene ettersom det ikke er gjennomgangstrafikk 	<ol style="list-style-type: none"> Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024). I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, samt at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Det er utført beregninger som baserer seg på erfaringsdata for turproduksjon og kjøremønster (se Trafikkanalyse fra Hopen, 2021). Denne viser at trafikkøkningen i Hjortevegen og Apeltunvegen er svært lav som følge av prosjektet. Medregnet usikkerheter knyttet til beregningene, anslås likevel trafikkøkningen til under 15 ÅDT i Hjortevegen og under 10 ÅDT i Apeltunvegen. Det er utført kapasitetsberegning av avkjørselen som viser lav belastningsgrad og svært god kapasitetsreserve. Med bakgrunn i dette er det ikke grunn til å forvente trafikkavviklingsproblemer i krysset. Ikke tatt til følge. Trafikksikringstiltak i Trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på vegger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disses vegene. Fylkeskommunen er i ferd med å starte opp plan for Apeltunvegen. Som del av disse 			


		<p>som er problemet, men trafikk fra ny utbygging.</p> <p>7. Næringsvirksomhet bidrar til økt biltrafikk. Erfaringer fra Skjoldhagen viser økning av trafikk inn og ut av området, også på kveldstid, tilknyttet bla restaurantdriften.</p> <p>8. Forslag til varelevering i planen til fots og via heis, virker urealistisk. Hvor skal kunder og matleveringsfirma parkere når de henter maten?</p> <p>9. Hvorfor skal det etableres ny snarveg når det er en fullt brukbar og universelt utformet gang/sykkelveg på strekningen i dag?</p> <p>10. Foreslått snarveg vil ikke være universelt utformet og derfor ekskludere bla syklende skolebarn og mennesker med funksjonsnedsettelse. Det er heller ikke en trafikkisikker veg for barn til lekeområdet ettersom det er en veg uten fortau som benyttes som kjøreadkomst til boligene.</p> <p>11. Hvordan skal barns helse sikres i anleggsperioden?</p> <p>12. Det er lagt opp til at det skal være familieboliger. Begrepet flerfamilies «byvillaer» blir brukt. Hvordan kan dette forsvares når det i planforslaget er angitt, sitat: «<i>Minimum 10 % av boenhetene skal ha minst 80 m2 bruksareal</i>». En gjennomsnittlig familiebolig er ifølge Prognosesenteret på 124 kvm. Og hvorfor er det annet sted i planforslaget referert til et annet tall? «<i>Krav til boligstørrelse følger KPA 2018 § 9 der det heter at maks 20 % av boenhetene kan ha bruksareal under 50 m2, og minimum 20 % av boenhetene skal ha bruksareal over 80 m2</i>». Hvor mange av boligene skal egentlig ha over 80 m2 bruksareal? Det ønskes en nærmere redegjørelse for dette.</p> <p>13. Hvordan skal det sikres at masser transporteres bort på en trafikkisikker måte? Hvordan skal det sikres at gangvegen/skolevegen langs Fanavegen ikke blir sperret av anleggstrafikk og midlertidig parkering for byggeplassens biler?</p> <p>14. Hvordan kan planforslaget påstås å være bærekraftig når det skal rives flere eneboliger på bekostning av fire nye blokker? Ifølge en rapport fra Asplan Viak på bestilling fra Riksantikvaren tar det 52 år før det lønner seg å bygge nytt, fremfor å utvikle «gamle boliger, f.eks. et tun av familieboliger.</p>	<p>reguleringsplanene vil teknisk kvalitet på vegene vurderes.</p> <p>5. Konklusjonen av analyse av ulykkesrisiko forklares med at det i forbindelse med utbygging i Skjoldområdet er iverksatt flere trafikkisikringstiltak. Herunder nedsatt fartsgrense og fysisk fartsdemping i Apeltunvegen, samt oppgradering og trafikkisikring langs Sætervegen og Hjortevegen.</p> <p>6. Se punkt 1.</p> <p>7. Tas til etterretning. Planen tilrettelegger for et mindre næringsareal, og det sikres i planen at det kun tillates lite plasskrevende varehandel. All varelevering og trafikk tilknyttet næring vil foregå via Sætervegen. Det vil ikke lenger være mulig å kjøre videre nord fra Sætervegen til Fanavegen.</p> <p>8. Se punkt 7.</p> <p>9. Tatt til følge. Kommunen ønsket snarveger og koblinger mot eksisterende gangnett og bybaneholdeplass. Planen tilrettelegger nå for snarveger andre steder i prosjektet. Regulering av gangveg over eiendom 40/430 er dermed tatt ut.</p> <p>10. Se punkt 9.</p> <p>11. Bestemmelsene sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstillende krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak</p> <p>Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>12. Boligsammensetningen er i henhold til overordnede føringer i KPA 2018 § 9. Det er der satt krav til at minimum 20% av boenhetene skal ha bruksareal over 80 m².</p> <p>13. Tas til følge. Planen sikrer at det redegjøres for trafikksikker transport i bygge- og anleggsperioden. Videre sikres en trygg forbindelse langs fortau for gående og syklende gjennom hele denne fasen. Forhold knyttet til trafikksikkerhet i anleggsfase vil ses nærmere på i videre arbeid.</p> <p>14. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Fortetting av allerede utbygde områder vil blant annet redusere behovet for å bygge ned jordbruksareal og areal som binder karbon.</p> <p>Det vises videre til rapport for Klimagassberegninger (Multiconsult, 2021). Valg mellom riving og bevaring av eksisterende bygg er vurdert opp mot hverandre, med følgende scenario iht. veileder i KPA 2018:</p> <p>Alternativ 1: Bevare og rehabiliter eksisterende bygninger</p> <p>Alternativ 2: Rive eksisterende bygninger og oppføre nybygg</p> <p>Alternativ 1 har betydelig lavere klimagassutslipp totalt sett for livsløpet enn alternativ 2. Dette er i hovedsak grunnet ulikt areal for de to byggene og dermed ulike materialmengder og totalt energi- og transportbehov i driftsfase.</p> <p>Totalt utslipp bør ikke benyttes som eneste faktor for valg mellom de to alternativene, da det er viktig å sammenligne alternativene per</p>			
--	--	--	--	--	--	--


			<p>funksjonell enhet (per m2 BTA).</p> <p>Vurderes alternativene opp mot hverandre per funksjonell enhet vil alternativ 2 ha lavere klimagassutslipp enn alternativ 1 (36 % lavere utslipp). Dette skyldes i hovedsak strengere krav i TEK 17 til energieffektivitet for leilighetsbygg og høyere parkeringsdekning for de eksisterende boligene sammenlignet med nybyggene. Utslipp per person per år er også lavere for alternativ 2 enn alternativ 1 (27 % lavere klimagassutslipp).</p>			
32	<p>Hongyu Peng Skjoldstølen 48 03.07.22 Dok.nr. 41</p>  <p>41 Merknad_OK_Hongy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etterlyser en helhetlig forståelse for området, og savner kobling mellom eksisterende bebyggelse, Skjoldhagen 1,2,3 og nye bygg. 2. Eksisterende bebyggelse, hovedsakelig villaer i trekonstruksjon, menneskelig skala, mellomrom, kroker og hjørner er med å fremheve stedets kvalitet. 3. Savner arkitektoniske virkemidler som styrker omkringliggende villaer og uteområder. Viser til at foreslått utbygging er for massivt. I Skjoldhagen har de ikke hensyntatt siktlinjer fra eksisterende bebyggelse godt nok. 4. Etterlyser bedre medvirkningsprosesser og involvering av naboer. 5. Er det vurdert alternative boformer? 6. Føles som en segregeringsstrategi fremfor et inkluderende miljø. 7. Ønsker en menneskedrevet utvikling, fremfor en bildrevet. Etterlyser materialitetens ærlighet, håndverk og mer taktile gulvbelegg som er med på å forsterke sanselige opplevelser, fremfor asfalterte veger. 	<p>Se svar merknad 6 Steinar Mathisen punkt 1-7 (identiske)</p>			
33	<p>Martin og Ini Aksnes Mæle Skjoldstølen 40c 04.07.22 Dok.nr. 47</p>  <p>47 Merknad_OK_Martir</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekymret for hvordan skoleveg langs Fanavegen blir ivaretatt i anleggsperioden. Det var under forrige byggeprosess flere farlige situasjoner med anleggstrafikk, da gangvegen ble snevret inn og anleggsmaskiner rygget på denne i periodene barn gikk til og fra skolen. Vi ser oss nødt til å kjøre barna til skolen i byggeperioden. For å slippe dette må det ved utbygging settes opp sperringer slik at anleggstrafikk og kjøretøy ikke kommer i konflikt med barn og myke trafikanters sikkerhet. 2. Gangvegen benyttes fortsatt hyppig av biler og større kjøretøy for vareleveranser. 3. Viser til høy andel luftvegsplager hos barn ved Skjold skole, ref. Folkehelseundersøkelsen 2019. Videre utbygging må få strenge krav, som kontrolleres og følges opp, med hensyn til barna og områdets luftkvalitet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden. 2. Tatt til etterretning. Det åpnes ikke for kjøring på gangvegen langs Fanavegen, ettersom denne benyttes som skoleveg. All tilkomst til næringsvirksomhet skal løses fra Sætervegen. Gangvegen skal kun benyttes til utrykning og vedlikehold. 		3	

<p>4. Første del av utbyggingen ble for høy og dominerende. Foreslått utbygging med 4-5 etasjer langs Fanavegen ivaretar ikke stedets karakter ref. KPA. Det går også imot overordnet stedsanalyse for Skjold som anbefaler byggehøyde på 3-4 etasjer.</p> <p>5. Grad av nedtrapping er for lav- 1 av 10 rekker med leiligheter er tegnet med 3 etasjer i høyden. Tar for gitt at 5 etasjer ikke blir godkjent.</p> <p>6. Området var tidligere et stort grøntområde med eneboliger. Det har vært en betydelig økning av trafikk ut Sætervegen og i krysset til Fanavegen.</p> <p>7. Ønsker en fremtidsrettet utvikling på Skjold som hensyntar omgivelsene, naboer, samt trygg ferdsel under og etter byggeperioden. Dette er ikke tilfellet med planforslaget slik det foreligger nå, som strider imot flere anbefalinger og stedsanalysen.</p>	<p>3. Tatt til følge. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støy og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak.</p> <p>4. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Tiltaket vil være vesentlig mindre enn naboprojekt i sør. Høyder og volum avklares i dialog med kommunen og ses i sammenheng med føringer i KPA og omkringliggende bebyggelse. Etter offentlig ettersyn i 2022 er bebyggelsen langs Fanavegen trappet ned med høyest mot blokker i nord og lavest mot småhusbebyggelse i sør. Dette er gjort for å gi best mulig tilpassing til eksisterende bebyggelse og terreng, og samtidig hensynta sikt for naboer.</p> <p>5. Se punkt 4.</p> <p>6. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, der det skal bygges tettere og trangere. Grønne lunger videreføres gjennom planområdet med beplantning i planlagt uteoppholdsområde.</p> <p>I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, samt at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser</p>	
---	--	--

			<p>at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket, med god margin. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).</p> <p>7. Tatt til etterretning.</p>			
34	<p>Karoline Blindheim Heldal og Andreas Skaale Sælen u.adresse 04.07.22 Dok.nr 51</p>  <p>51 Merknad_OK_Karolir</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekymret for fortettingen som skjer på Skjold med flere pågående prosjekter og planforslag, særlig foreliggende planforslag med 55 leiligheter og næringsvirksomhet. 2. Barn som vokser opp her allerede gjennom en årrekke er blitt utsatt for tungtrafikk, støv, støy m.m. som følge av stadig utbygging. Viser til Folkehelseundersøkelsen i 2019 der Skjold skole hadde høyest andel barn med luftvegsplager. Krever en plan for hvordan dette skal følges opp i videre utbygging. 3. Krever at utbygger gjør noe med siktforhold og kvaliteten for gående og syklende, ref. trafikkanalyse for Skjold, før ny utbygging iverksettes. Etterlyser fotgjengerfelt som skulle vært etablert for lenge siden. 4. Bekymret for økt trafikk i Sætervegen/Fanavegen pga. utbygging, som vil skape utrygg skoleveg. Krever en plan for hvordan tungtrafikk skal komme seg gjennom området og hvordan skolevegen skal være trygg. 5. Ber om at barnas sikkerhet prioriteres. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, og det skal bygges tettere og trangere. 2. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støvprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene. <p>Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Trafikksikringstiltak i Trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på veger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro 	2		

			<p>at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.</p> <p>Trafikksikringstiltak avklares i samråd med vegmyndigheter. På generell basis reguleres ikke fotgjengerfelt, men er tema i senere faser.</p> <p>4. Se punkt 2.</p> <p>5. Se punkt 2.</p>			
35	<p>Britt Buen Sivertsen Dyrhaugen 2B 05.07.22 Dok.nr. 58</p>  <p>58 Merknad_OK_Britt Si</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker små boenheter med grøntarealer som skaper et trygt og trivelig og bomiljø for barn og voksne. 2. Leilighetene som bygges er for dyre for barnefamilier. 3. Vegnettet er for lite og naboer må gi avkall på eiendom som hager og grøntareal for å bygge ut vegnettet. 4. Barna på Skjold vokser opp med tungtrafikk, støy og farlig skoleveg. Utbyggingen har pågått i mange år, og vil fortsette i mange år fremover. Dette fører til at til barna ikke får gode oppvekstvilkår, som gir trygghet og forebygger sykdom og skade. 5. Bekymret for barnas trafikksikkerhet langs Hjortevegen og Sætervegen for å komme til ny lekeplass i Skjoldstølen. 6. Sætervegen er allerede belastet med økt biltrafikk og rushtidskø. 7. Forslaget må nedskaleres til småhusbebyggelse og familieboliger. 8. Forslått gangveg vil komme opp i privat bilveg. Den vil ikke være trygg og kan heller ikke få universell utforming pga. høydeforskjellen. 9. Vi som bor på Skjold ønsker å bo i et trygt bomiljø uten økt trafikk, tungtrafikk og store utbyggingsplaner. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder, der det skal bygges tettere og trangere. Planen sikrer varierte boligstørrelser, både store og små. Det stilles krav til mengde utearealer, som blant annet skal tilrettelegges for barn og voksne. Kvaliteter knyttet til utearealene er sikret i bestemmelsene. 2. Tatt til etterretning. For å sikre best mulig variasjon i tilbud, tilrettelegges det for variasjon i størrelser på leilighetene, fra 35m2 til ca. 120 m2. 3. Tatt til følge. Planområdet er redusert etter offentlig ettersyn i 2022. Denne planen legger ikke opp til utvidelse av vegnett som krever areal fra naboeiendommer, men regulerer for tilkomst via allerede etablert veg Sætervegen. 4. Tatt til etterretning. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid samtidig. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, 	8	4	


			<p>støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstille krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak.</p> <p>Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>5. Overordnet trafikkanalyse (Asplan Viak, 2021) foreslår en rekke trafiksikkerhetstiltak på Skjold. Disse handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på veger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disses vegene.</p> <p>Planforslaget sikrer snarveger på tvers gjennom planområdet, som vil kunne benyttes til ny lekeplass i Skjoldstølen.</p> <p>6. Tatt til etterretning. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).</p> <p>7. Delvis tatt til følge. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Det må gjøres en individuell vurdering og høyder og volum må ses i sammenheng med føringer i KPA og nye føringer som er kommet i overordnet stedsanalyse for Skjold (2021). Tiltaket vil være vesentlig mindre enn naboprojekt i sør. Bebyggelsen og fasader er brutt opp for å sikre siktlinjer og trappes ned mot nord for å skape en bedre overgang mot</p>			
--	--	--	--	--	--	--

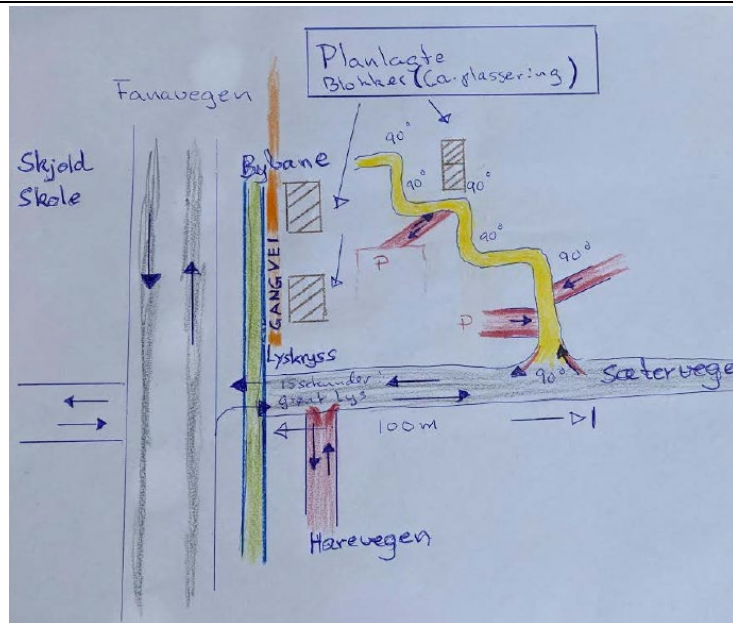
			<p>småhusbebyggelse. Det reguleres for varierende størrelse boenheter, herunder rekkehusbebyggelse.</p> <p>8. Tatt til følge. Kommunen ønsket snarveger og koblinger mot eksisterende gangnett og bybancholdeplass. Planen tilrettelegger nå for snarveger andre steder i prosjektet. Regulering av gangveg over eiendom 40/430 er dermed tatt ut.</p> <p>9. Tatt til etterretning.</p>			
36	<p>Camilla Nøttveit Sætervegen 2b 05.07.22 Dok.nr. 63</p>  <p>63 Merknad_OK_Camill</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er bekymret for den kontinuerlige utbyggingen på Skjold, og den langvarige belastningen som beboerne utsettes for. Prosjekter som avløser hverandre må ses som et prosjekt i vurderinger av tiltak knyttet til støy, støv, transport av masser og trafikksikkerhet for barn. 2. Bekymret over tilgang på grøntarealer i området, og manglende oversikt over hvor stor andel av eksisterende grøntområder som benyttes av utbyggere for å innfri krav om uteareal knyttet til den enkelte boenhet. Mener foreliggende planforslag og flere andre bruker grøntarealet i Skjoldstølen for å løse uteoppholdsareal i prosjektene. 3. Det er for få grønne areal og stille soner på Skjold sett i forhold til utbygging. Så langt har ingen av boligutbyggerne bidratt med nye grøntareal, møteplasser og stille soner som skal komme beboerne i fortetningssonen til gode. 4. Ungdomskriminaliteten på Skjold har økt og hærverk på skoler og privat eiendom er et resultat av massiv utbygging uten tanke for ungdommers oppvekstvilkår. Etterlyser tiltak som tilrettelegger for ungdommer med oppholdsarealer innendørs og utendørs. 5. Merknadsstiller mener at utbyggere ikke opprettholder sine deler av avtaler med naboer om beplantning, etablering av overgangsfelt og lignende. Sikring av inn/utkjørsel, skilting og andre sikkerhetstiltak for myke trafikanter mangler. Dette til tross for gjentatte henvendelser om blant annet manglende gangfelt ved innkjørsel til Skjoldhagen og tunet vårt. 6. Trafikale utfordringer i området har økt i takt med utbygging. Kø fra Sætervegen står fra Spar og ned i krysset hver morgen. 7. Tall benyttet i trafikkanalyse 2021/2022, er fra 2016 og er ikke egnet til å vise dagens trafikale situasjon, gi utbyggingen som har funnet sted de siste årene. Trafikkanalysen fremstår som et hån mot beboerne som tar til orde for å stoppe videre utbygging. 8. Kan ikke se at det foreligger et forsvarlig og korrekt beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere konsekvensene av videre utbygging. Oppfordrer derfor 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er forståelig at det er en påkjenning for naboer med flere pågående planarbeid samtidig. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstillende krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. 2. Planen regulerer grøntområdet i Skjoldstølen for å sikre grøntområde i fortetningssone. Arealkrav til uteoppholdsareal løses internt i planområdet, ikke i nærliggende friområde. Det legges opp til utforming av uteoppholdsarealer for variert opphold og lek. Arealene er planlagt i flere nivå, der deler av leke- og oppholdsplassene vil utformes slik at de utnytter terrengforskjellene. En grønn buffer sikres ved at deler av terrenget i størst mulig grad videreføres og vegeteres. Viser til illustrasjonsplan som følger planen. 3. Se punkt 2. 4. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, 	1		

plan og bygningsetaten om å ikke godkjenne flere tiltak før en helhetlig kartlegging av hvilke konsekvenser videre utbygging vil ha for bomiljøet og de trafikale forholdene på Skjold.

transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Reguleringsplanen tilfører utendørs oppholdssteder og lekeområder for barn og unge, både internt i byggeområdet og i friområdet i Skjoldstølen.

5. Tatt til etterretning. Trafikksikringstiltak avklares i samråd med vegmyndigheter. På generell basis reguleres ikke fotgjengerfelt, men er tema i senere faser.
6. Tatt til etterretning. Det legges opp til lav parkeringsdekning og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. Det tilrettelegges for gode arealer for sykkelparkering, i tillegg til at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Dette vil begrense mengde nyskapt trafikk som følge av tiltaket. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket, med god margin. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).
7. Tatt til etterretning. Det benyttes nyeste tilgjengelige tall iht. Statens vegvesen sine trafikktegninger. Basert på Statens vegvesen sine faste tellepunkt i Fanavegen, er det registrert en trafikkreduksjon i Fanavegen mellom Nesttun og Skjold på ca. 10 -15% sammenlignet med 2019-nivået (siste «normalår» før pandemien). Det foreligger imidlertid ikke oppdaterte tellinger for Sætervegen, Hjørtevegen eller Apeltunvegen.
8. Det er utarbeidet overordnet steds- og trafikkanalyse for Skjold i regi av kommunen. Disse kartlegger blant annet konsekvenser som følger av utbygging i Skjold-området, herunder trafikale utfordringer, byrom og grøntområder. Plandokumentene har i seg selv krav til å utrede konsekvenser som følge av

			utbyggingen.			
37	<p>Adrian og Marianne Årdal Skjoldstølen 40b 04.07.22 Dok.nr. 53</p>  <p>53 Merknad_OK_Adrian</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Foreslått videre utbygging av Skjoldhagen er for stor og må justeres iht. diverse analyser og fagnotater fra relevante organer. I tillegg må bekymringer / innspill fra naboer tas på alvor når planene kommer til endelig behandling. 2. Merknadsstiller påpeker at KPA er utdatert og at tidligere dårlige valg tatt i utbyggingsprosjekt i Bergen ikke kan rettferdiggjøre fortsatt dårlige valg. Det burde heller være en rettesnor for bedre utvikling av boområder. Etterlyser en overordnet helhetlig analyse som ser flere planer i sammenheng. 3. Erfaringen fra tidligere utbygging i Sætervegen fra samme utbygger viser at pålagte sikringer for trygg skoleveg, støyende arbeid utenfor avtalt arbeidstid mm. ikke blir overholdt, det gjør at undertegnede har liten tro på lovnader, følgelig må troverdige planer utarbeides, godkjennes av kommunen før en får påbegynne arbeidet. Etterlyser bedre dialog mellom naboer, utbyggere og kommune. Merknadsstiller har følelsen av å ikke bli tatt på alvor i møter med kommunen og utbygger. 4. Anbefalinger og krav fra steds- og trafikkanalyse for Skjold må inkorporeres i planen. 5. Etterlyser oppfølging av politikernes lovnader og viser til utsagn fra MDG og AP om at byutvikling skal skje på innbyggernes premisser, ikke utbyggernes. Og nei til skjemmende blokkbebyggelse og ta vare på nabolagene i bydelen. 6. Planen som er skissert vil medføre dårligere sikkerhet for gående, spesielt barn til og fra skole og fritidsaktiviteter. 7. Trafikk til og fra byggeplassen og gående, må sikres med gode fysiske skiller for å skape trygg skoleveg i anleggsfasen. 8. Etterlyser fotgjengerovergang som ble lovet ved forrige utbygging. Dette må være et rekkefølgekrav. Først må krav til sikring gjennomføres, så utbygging. 9. Atkomsten til og fra byggeplassen må gå gjennom etablert veg forbi eksisterende blokker. Vegen er smal, har mange 90 graders bend og kun plass til en lastebil. Vegen brukes i dag av beboerne i tillegg til bossbil og annen service. Sætervegen har ikke kapasitet til å ta unna store biler i tillegg til vanlig trafikk. Det er under 100 meter fra utkjørsel for byggeprosjektet til lyskryss. Lyskrysset har kun 15 sekunder grønt lys. I tillegg kommer trafikk fra Harevegen og fra Skjoldlia inn i samme kryss. Dette vil føre til trafikkork og kaos, og følgelig risiko for myke trafikanter. Trafikkanalysen må inkludere disse forholdene for å være relevant og kunne gi presise og korrekte anbefalinger / krav. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Planen er revidert med bakgrunn i innkomne innspill fra berørte parter og offentlige myndigheter. 2. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og bærekraftstrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Det er i tillegg utarbeidet overordnet steds- og trafikkanalyse for Skjold (2021/2022) i regi av kommunen. Disse ser helhetlig på området. 3. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge- og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden. Planen følger krav til medvirkning. I tillegg er det gjennomført nabomøter 18.01.22, 15.06.22, 12.05.23 og 24.05.23. Det ble tidlig i prosessen gjennomført befarings med barnehage og velforening (24.06.20). 4. Revidert planforslag er sett i sammenheng med nye føringer som er kommet i overordnet steds- og trafikkanalyse for Skjold (2021). Overordnet trafikkanalyse for Skjold 	17	3	



10. Trafikkanalysen (2.7.2021 Asplan Viak) beskriver lyskrysset Fanavegen/Sætervegen med; Kø, mye som skjer, utrygt gangfelt! Det er imidlertid uten å ta inn over seg trafikken til og fra byggeplassen i Skjoldhagen. Analysen bekrefter også biler på gangveg, men unnlater å beskrive tiltak. Skjold skole har 400 elever, og ønsker at barn går til skolen, bildet viser at sikkerheten på skolevegen ikke er god nok, og tiltak bør settes inn før en tillater ytterligere forverring som følge av økt trafikk til nybygging.
11. Trafikkanalysen inneholder ikke nybygging og er derfor ikke i stand til å beskrive forholdene og sikkerheten ved en dramatisk økning i tungtrafikk i byggeperioden. Slik sett er trafikkanalysen ubrukelig for en periode over mange år.
12. Bilder fra forrige byggeperiode viser forhold langs Fanavegen/skoleveg. Bildene viser at skoleveg for barna ikke er sikker. Det er uakseptabel bruk av gangsti/skoleveg. Farepotensialet er stort. Merknadsstiller mener disse aspektene ikke er dekket i trafikkanalysen (sic. Overordnet trafikkanalyse for Skjold), den fremstår derfor som mangelfull. Uforståelig hvordan videre utbygging kan foregå uten å bruke gangveg. Alternativ skoleveg er ikke bedre da det vil bli fullstendig kaos i Sætervegen frem til lyskryss og overgang til skolen. Gangstien må ikke kunne brukes i noen perioder under utbyggingen.

(Asplan Viak, 2021) oppgir en rekke trafiksikkerhetstiltak. Disse tiltakene handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på veger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.

5. Tatt til etterretning.
6. Se punkt 3.
7. Se punkt 3.
8. Trafikksikringstiltak avklares i samråd med vegmyndigheter. På generell basis reguleres ikke fotgjengerfelt, men er tema i senere faser.
9. Forventet nyskapt biltrafikk er estimert til ca. 80 ÅDT. Kapasitetsberegninger i trafikkanalysen viser at krysset Sætervegen/Fanavegen er dimensjonert til å tåle trafikkøkning som følge av tiltaket, med god margin. Ny E39 har ført til avlastning av vegnettet i Skjoldområdet (Hopen 2024).
10. Se punkt 3 og 9.
11. Overordnet trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) omtaler forventet boligutbygging 2022-2040 og framtidig trafiksituasjon på skjoldområdet. Med bakgrunn i dette foreslår analysen en rekke trafiksikringstiltak. Disse tiltakene handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på veger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.
12. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være



Figure 6 Hvordan skal barn og voksne forholde seg til slik trafikk på gangstien?



Figure 7 Hvordan komme trygt forbi med barnevogn?



Figure 4 Uoversiktig bruk av biler, gjerder etc.



Figure 5 Hvordan passere her ?



åpen gjennom hele anleggsperioden. Planen tilrettelegger ikke for kjøring på gangveg langs Fanavegen. Det reguleres gangveg gjennom planområdet mellom Sætervegen og Fanavegen.

13. Se punkt 9. Bestemmelsene sikrer at det skal redegjøres for trafikksikker transport av masser i anleggsfasen.
14. Se punkt 3. Bestemmelsene sikrer at det skal utarbeides planer som beskriver hvordan støv og støy fra byggearbeidet skal begrenses i anleggsperioden.
15. Tatt til etterretning. Etter offentlig ettersyn i 2022 er prosjektet bearbeidet. Som del av denne prosessen har det vært dialog med merknadsstiller vedrørende møtet mellom nytt og eksisterende bebyggelse. Trær som står på merknadsstillers eiendom, er ikke del av tiltaket. Det er sikret i bestemmelsene at asketrær så langt som mulig skal bevares innenfor planområdet. Dersom disse må fjernes, skal de erstattes med nye trær.
16. Overordnet trafikkanalyse Skjold (Asplan Viak, 2021) ser helhetlig på området, og går ikke spesifikt inn på hvert enkelt prosjekt. Se punkt 11.

Bestemmelsene sikrer at det i bygge- og anleggsfasen skal utarbeides en plan som redegjør for trafikkavvikling og trafikksikkerhet.
17. Tatt til følge. Kommunen ønsket snarveger og koblinger mot eksisterende gangnett og bybaneholdeplass. Planen tilrettelegger nå for snarveger andre steder i prosjektet. Regulering av gangveg over eiendom 40/430 er dermed tatt ut.
18. Tatt til følge. Se punkt 12.
19. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Tiltaket vil være vesentlig mindre enn naboprojekt i sør. Høyder og volum avklares i dialog med kommunen og ses i

13. Bekymret for kø mot kryss Fanavegen pga. anleggstrafikk. Utkjøring fra Harevegen medvirker til at det dannes kork rundt lyskrysset.
14. Utbyggingen vil medføre store ulemper for naboene, spesielt støy og støv, tiltak må iverksettes før utbygging kan starte
15. Grensen mellom utbyggingsområdet og Skjoldstølen 40 B har i dag store grantrær og annen vegetasjon som virker som 'støy' og 'støv' skjerm. Planen viser at trær på utbyggers grunn skal fjernes. Som eier av Skjoldstølen 40B motsetter de seg rivning av trær på egen eiendom, hvis ikke kompensierende tiltak som mur i grenselinjen med støv- og støvskjerm på toppen blir bygget. Ved påpeking av dette til arkitekt / utbygger ble dette notert, men ville bli 'utredet' på et senere tidspunkt i prosessen. Med referanse til krav og forutsetninger til utbygger før tillatelse blir gitt må dette konkretiseres og implementeres som en del av forutsetningene / kravene før godkjenning av eventuell utbygging.

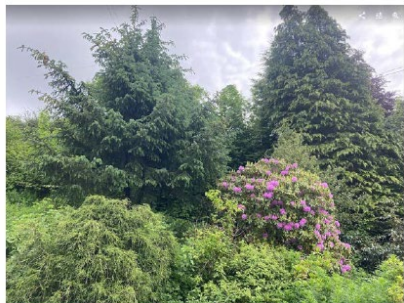


Figure 11 Trær og vegetasjon sett fra byggetomt BBB1 mot Skjoldstølen 40 B, trærne virker i dag som støv og støvskjerm, og hvis de rives må de erstattes med mur og støvskjerm på toppen.



Figure 12 Bildet viser skredren som er mellom Skjoldstølen 40B og planlagt utbygging. Tilsvarende støttemur må forlenges i grenselinjen, med støvskjerm på toppen

16. Bekymret for anleggstrafikken som vil tilkomme på Sætervegen. Vegen har kun plass til en bil i bredden. Lysregulering i kryss Fanavegen har kort intervall for grønt lys (15 sek) som vil føre til store trafikale problemer med anleggstrafikk i tillegg. Forholdet inngår ikke i trafikkanalysen (sic. Overordnet trafikkanalyse for Skjold). Trafikkanalysen må ta for seg trafikksikkerhet i anleggsfasen og økt trafikkskapning som følge av massiv utbygging.

sammenheng med føringer i KPA og omkringliggende bebyggelse. Etter offentlig ettersyn i 2022 er bebyggelsen langs Fanavegen trappet ned med høyest mot blokker i nord og lavest mot småhusbebyggelse i sør. Dette er gjort for å gi best mulig tilpassing til eksisterende bebyggelse og terreng, og samtidig hensynta sikt for naboer.

Bestemmelsene sikrer 10% familieeigheter over 80m2 med direkte tilgang til uteareal, og min. 20% BRA over 80m2 i tråd med KPA 2018. Planområdet er også utvidet til å inkludere Skjoldstølen 40, der det reguleres rekkehusbebyggelse som familieboliger.

20. Se punkt 19
21. Tatt til etterretning. Det er overordnede politiske beslutninger knyttet til areal-, transport- og klimastrategier som legger opp til fortetting langs bybane og lokalsentre i Bergen. Planområdet ligger i byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Byfortettingssoner skal videreutvikles som bolig- og næringsområder. Overordnet trafikkanalyse for Skjold (2022) vurderer området som helhet og kommer med forslag til tiltak på vegnettet.
22. Tatt til etterretning.

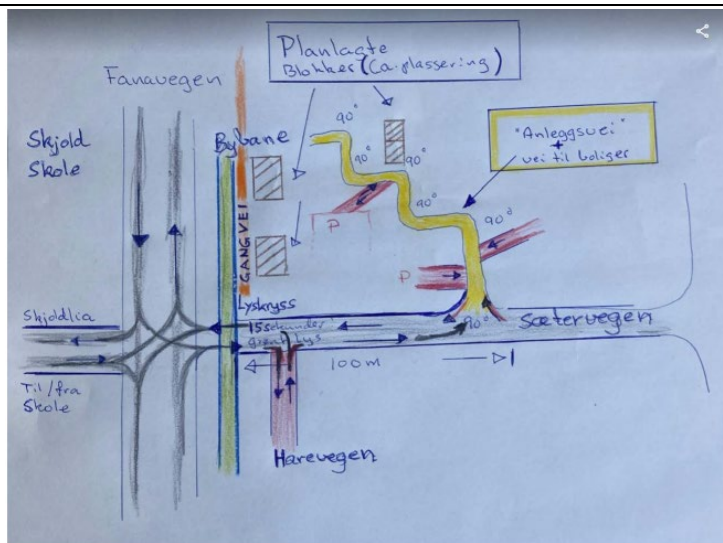

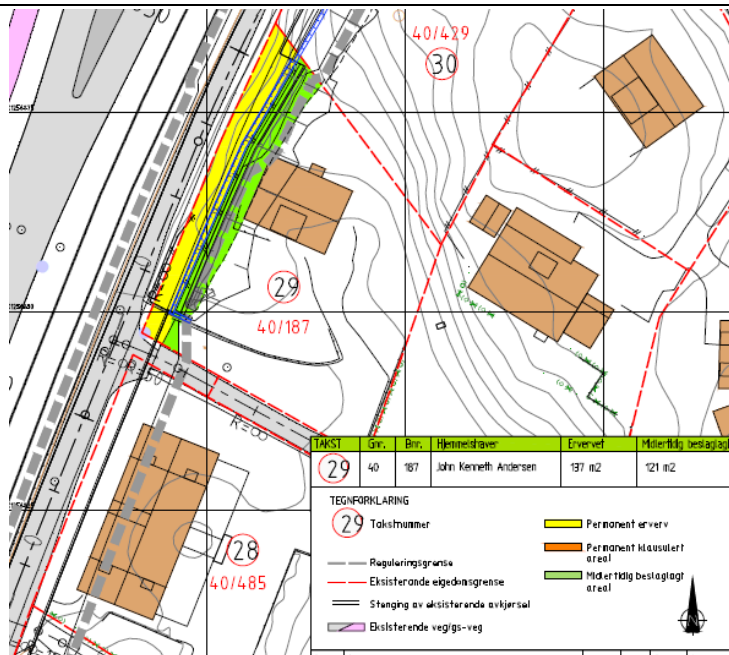



Figure 13 En rekke analyser og trafikk mm. er utført, men ingen tar seg trafiksikkerheten ved de planlagte utbyggingene i området og gir følgelig ikke et korrekt bilde av trafikk sikkerheten (eller riktigere trafikk U sikkerheten i byggeperiodene som vil vare i mange år framover). Det er åpenbart at stor trafikk med store lastebiler, kranbiler, sementbiler, etc. etc. vil medføre fullstendig stopp i dette krysset, følgelig vil risikoen for ulykker være stor og framkommeligheten for vanlig trafikk bli sterkt forverret.


17. Ekstra gangveg som knytter Skjoldstølen og Fanavegen sammen virker unødvendig når det er en fullgod gangsti 100 m mot nord. Burde heller beholde litt grønn vegetasjon der gangstien planlegges, og heller bruke penger på å oppgradere eksisterende gangsti.
18. Eksisterende gangsti må under alle omstendigheter brukes gjennom hele byggeperioden.
19. Støtter fagnotatet:
 - a. BKB2 må reduseres til maks 4 etasjer
 - b. BBB1 må vurderes nærmere når det gjelder volum og høyde sammenlignet med naboer i øst og med tanke på kulturminner på eiendom 40/186
 - c. Det må sikres en større andel familieboliger innenfor prosjektet og spesielt i BBB1
20. Krever at forutsetninger for bebyggelse i sone B i overordnet stedsanalyse blir fulgt.
21. Er bekymret for oppvekstmiljøet og tilbud for barn og unge i Fana, med økt ungdomskriminalitet. Viser til mangel på fritidstilbud for ungdom og etterlyser tiltak.
22. Etterlyser bedre oppfølging og krav fra myndigheter. Skjoldområdet er under stort press for ytterligere fortetting, ved flere utbygginger samtidig vil trafikken forsterkes og summen av slike samtidige aktiviteter må inngå i


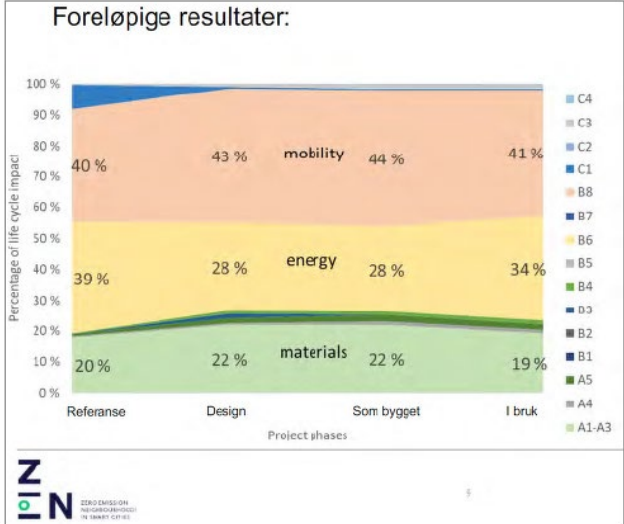
		totalvurdering for utvikling av området.				
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	<p>Statens vegvesen 05.07.22 Dok.nr. 61</p>  <p>61 Uttalelse_OK_SVV_C</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støtter PBEs vurdering av at omfang bilparkering må vurderes nærmere, samt at det må sikres i bestemmelsene at det reguleres for næring med lite plasskrevende varehandel. Vi anbefaler at omfang forretning begrenses både i totalsum og pr. enhet, tilpasset ønsket småskala tilbud og for å unngå etablering av bilbasert forretningstilbud. 2. Trafikksikkerhet for myke trafikanter må ivaretas på betjenende vegnett. Forutsetter at fylkeskommunen involveres ved avklaring av tiltaksbehov i rekkefølgebestemmelsene. Steds- og trafikkanalyse for Skjoldområdet gir godt grunnlag til å vurdere hvor det er behov for infrastrukturtiltak. 3. Det er avgjørende at reguleringsplan for Sætervegen ikke vanskeliggjør bygging av sykkelstamvegen. Foreliggende planforslag hensyntar ikke sykkelprosjektet og må korrigeres i tråd med vår tilbakemelding til planen i dialog vi hadde med forslagstiller i fjor høst, jf. bl.a. møte med forslagstiller og Plan- og bygningsetaten 25.11.2021. Vår tilbakemelding med redegjørelse av løsningsbehov er gitt i vårt brev datert 17.12.2021 (vedlegges også her). Statens vegvesen jobber med byggeplanlegging og grunnnerverv for sykkelstamvegen med tanke på byggestart i 2023. Det er avgjørende at ny reguleringsplan for Sætervegen sikrer at vi kan etablere sykkelstamvegen forbi eiendommene g/bnr. 40/187 og 485 dersom vi bygger først. På grunn av høydeforskjeller vil det da bl.a. kreves vesentlige terrenginngrep på g/bnr. 40/187 for å etablere mur. W-tegning i vedlagte brev viser behovene vi her har for varig og midlertidig grunnnerverv, og som vi har inngått grunnnervervsavtale med Bonava om. Ovennevnte innebærer at plankart må justeres. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Delvis tatt til følge. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning (0,65 per 100 m2 bolig og 15 per 1000 m2 næring), som er i tråd med overordnede krav til parkering, og i nedre sjikt av parkeringsnorm. Det tilrettelegges samtidig bildeling, og for gode arealer til sykkelparkering, i tillegg til at planområdet ligger like ved Skjold bybaneholdeplass og sykkelstamveger. Bestemmelse er oppdatert som sikrer at det kun tillates næring med lite plasskrevende varehandel. 2. Overordnet trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) oppgir en rekke trafikksikkerhetstiltak. Disse tiltakene handler hovedsakelig om forhold utenfor planområdet på veger som ikke påvirkes av denne utbyggingen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene. Rekkefølgebestemmelser er satt i dialog med planavdelingen, og sikrer opparbeiding av aktuell infrastruktur og uteareal mm. 3. Delvis tatt til følge. Plankartet er revidert slik at det samsvarer med reguleringsplan for sykkelstamveg. Bestemmelser sikrer gjennomføring uavhengig av rekkefølge, og at tiltak må godkjennes av rette vegmyndighet. 4. Tatt til følge. 5. Tatt til etterretning. 	3	1, 3	

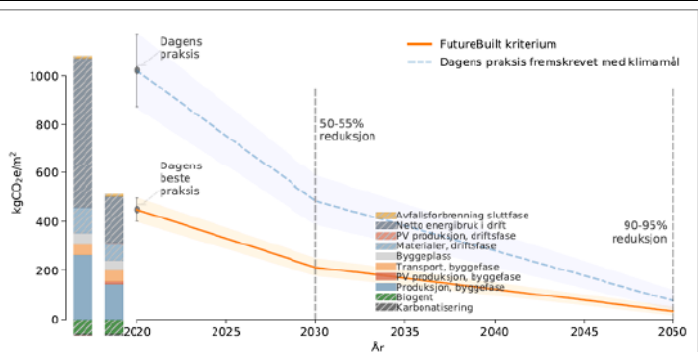


4. Støtter foreslåtte reguleringsbestemmelse § 5.1 for midlertid bygge- og anleggsområde som vi oppfatter legger opp til at både Statens vegvesen og utbygger Sætervegen kan gjennomføre planene sine uten å måtte avvente den andre.
5. Forslagstiller legger opp til grøntanlegg nært inntil gang- og sykkelanlegget. Vi gjør oppmerksom på at det må påregnes at brøytet snø som legges langs fortauet vil kunne inneholde salt slik at vegetasjon som plantes her må tåle dette.

2	Vestland Fylkeskommune (SUD) 30.06.22 Dok.nr. 29  29 Merknad_OK_VLFK 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Legger til grunn at kommunen følger opp Arkitektur + i det videre planarbeidet, med hensyn til utnyttelsesgrad og bestemmelser som sikrer urbane kvaliteter mot offentlige rom, og godt samspill med eksisterende bebyggelse slik at nytt bygg bidrar nye kvaliteter til stedet. 2. Ved vurdering av parkeringsdekning må nullvekstmålet ligge til grunn. Mener at planen bør ligge på minstekravet i KPA, 0,6 pr. 100 m2 bolig. 3. Stiller spørsmål ved om det er tilstrekkelig å legge opp til minimumskrav i KPA for sykkelparkeringsplasser. 4. Savner forklaring på hvordan det skal ivaretas trygg og effektiv ferdsel for myke trafikanter langs fortau i anleggsperioden, avhengig av rekkefølge på realisering av sykkelveg og denne planen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Planforslaget følger KPA 2018 og Arkitektur+ både hva gjelder krav til kvalitet og arealkrav. Det er gjort flere grep for å stimulere til sosialt bærekraftig nabolag. Grepene er strukturert og omtalt etter gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk Arkitektur + i planbeskrivelsen kapittel 8.3 <i>Arkitektur og byform</i>. 2. Delvis tatt til følge. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning (0,65 per 100 m2 bolig) og det tillates kun næring med lite plasskrevende handel. For å videreføre en lav parkeringsdekning, og samtidig unngå fremmedparkering, er parkeringsdekning lagt 	4	
---	--	---	--	---	--

		<p>5. Prosjektet vil bidra til at samlet trafikk på Skjold vil øke. Fylkeskommunen vurderer derfor at prosjektet må bidra for å realisere trafikksikkerhetstiltak på vegnettet der behovet ligger. Apeltunvegen har et mangelfullt tilbud for gående og syklende og det er behov for å gjøre tiltak for å endre reisemiddelfordelingen på Skjold. VLFK mener at reguleringsplanen må inkludere rekkefølgekrav om at tiltak regulert i plan for Apeltunvegen skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før igangsettingstillatelse. Vi ber kommunen avvente 2. gangs behandling til fylkeskommunen har meldt oppstart av reguleringsplan for Apeltunvegen.</p> <p>6. Har ikke kjennskap til automatiske fredet kulturminner eller verneverdige kulturminner i planområdet. Når det gjelder kulturminner fra nyere tid i nærheten til planområdet, har VLFK vært i dialog med Byantikvaren og stiller seg bak deres tilnærming i saken. Det må søkes å minimere negative konsekvenser for gårdstunet Heineberg.</p> <p>7. Under opparbeiding av feltet hensynta/unngå inngrep i/skade på eventuelle kulturlandskapstrekk som steingarder, eldre veger/stier, bakkemurer, tufter m.m.</p> <p>8. Dersom automatisk fredete kulturminner avdekkes av tiltaket, må det meldes til VLFK og arbeidet stanses til funn er vurdert.</p>	<p>på 0,65 med plasser for bildeling, gjesteparkering, parkering næring mm.</p> <p>3. Tatt til etterretning. Planen er godt tilrettelagt for sykler med god tilgjengelighet direkte fra sykkelvei og lademuligheter. I tillegg til minimum 2,5 sykkelparkeringsplasser, skal det avsettes minimum 30 m2 til transportsykler.</p> <p>4. Tatt til følge. Det er sikret i bestemmelser at det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og være åpen gjennom hele anleggsperioden, adskilt med gjerde. Sammen med søknad om igangsetting skal det lages en tiltaksplan som viser hvordan fremkommelighet skal ivaretas for gående og syklende i anleggsperioden.</p> <p>5. Ikke tatt til følge. Rekkefølgekrav er avklart i dialog med kommunen. Foreslåtte tiltak på vegnettet utenfor planområdet har ikke direkte tilknytning til planområdet, eller blir direkte påvirket av planen. Det er nærliggende at trafikale forhold i Hjortevegen, Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.</p> <p>6. Se svar merknad 15 Byantikvaren, punkt 1 og 2.</p> <p>7. Tatt til etterretning.</p> <p>8. Tatt til etterretning. Kravet følger av loven.</p>			
3	<p>BIR 29.06.22 Dok.nr.25</p>  <p>25 Merknad_OK_BIR 29.06.22.pdf</p>	<p>1. Gjør oppmerksom på at BIRs uttale til RTP kun gjelder RTP med dato 16.06.21. RTP har vært oppdatert etter dette, men BIR har ikke mottatt oppdatert versjon.</p> <p>2. Ved endringer, jamfør kommentarer til renovasjonsløsningen i kommunens behandling av planforslaget (fagnotat av 05.04.2022) minner vi om at BIR må få tilsendt komplett og oppdatert RTP til ny vurdering på rtp@bir.no.</p> <p>3. Forslag til reguleringsbestemmelser og ev plankart/illustasjonskart må også oppdateres ihht. til dette. Vi er litt usikre på om ordlyden i forslag til bestemmelse § 6.1 Rekkefølgekrav før igangsettingstillatelse (felt BBB1, BKB1, BKB2) som også omfatter § 6.1.2 <i>Skal renovasjonsteknisk plan være godkjent</i> bør endres slik at RTP skal være avklart før endelig</p>	<p>1. Tatt til følge. Løsning for renovasjon er revidert etter offentlig ettersyn, og ny RTP er sendt til BIR for uttalelse.</p> <p>2. Tatt til følge. Se punkt 1.</p> <p>3. Tatt til følge. Rekkefølgebestemmelse om godkjenning av RTP er flyttet til før rammesøknad.</p>	1	3	

		planbehandling.																							
4	<p>Klimaetaten 27.06.22 Dok.nr. 23</p>  <p>23 Merknad_OK_Klimae</p>	<p>1. Klimagassberegningene bør ses nærmere på. Setter spørsmål til klimagassberegningen da transport i drift for alle beregningene ligger over 80% av de totale utslippene, spesielt ettersom at prosjektet ligger i et område med god kollektivdekning og bybane. Utslippene for energi er derimot uvanlig små. I forskningsprogrammet ZEN er det beregnet store mengder klimagassberegninger og man har kommet fram til at for de fleste prosjekt så fordeler utslippene seg på de ulike komponentene som i figur 1 under (materialer (A1-A3), energi (B6) og mobilitet (B8)). Med så store avvik fra normalen i utslippsberegningene hadde vi gjerne sett en forklaring på dette.</p>  <p>Foreløpige resultater:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Project phases</th> <th>mobility</th> <th>energy</th> <th>materials</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Referanse</td> <td>40 %</td> <td>39 %</td> <td>20 %</td> </tr> <tr> <td>Design</td> <td>43 %</td> <td>28 %</td> <td>22 %</td> </tr> <tr> <td>Som bygget</td> <td>44 %</td> <td>28 %</td> <td>22 %</td> </tr> <tr> <td>I bruk</td> <td>41 %</td> <td>34 %</td> <td>19 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Figur 1: Foreløpige resultat for oppsummering av klimagassutslipp fra forskningsprogrammet ZEN.</p> <p>2. Det er også uvanlig å ha så lave utslipp fra materialer i et referanseprosjekt dersom man ikke har gjort spesielle tiltak for å redusere utslipp fra materialer. Figur under viser nivå på klimagassberegninger fra FutureBuilt-programmet der man forventer at et referansebygg ligger på nivå med best praksis. Transport i drift eller grunnarbeider er ikke med i disse tallene.</p>	Project phases	mobility	energy	materials	Referanse	40 %	39 %	20 %	Design	43 %	28 %	22 %	Som bygget	44 %	28 %	22 %	I bruk	41 %	34 %	19 %	<p>1. Grunnen til at disse gruppene har en annerledes fordeling er på grunn av utslippsfaktorene som benyttes. Benyttede utslippsfaktorer i klimagassberegningene er i tråd med krav til utslippsfaktorer i veilederen til klimagassberegninger for Bergen kommune. For elektrisitet i drift har ZEN en utslippsfaktor som er ti ganger høyere enn Bergen kommune. For transport i drift er utslippsfaktoren til Bergen kommune to ganger høyere enn ZEN. Dersom prosjektet hadde benyttet andre utslippsfaktorer for energibruk i drift og transport i drift, ville fordelingen lignet betydelig mer på ZEN sin fordeling av utslipp per livsløpsfase.</p> <p>2. Utslippene fra materialer i dette prosjektet er kun 1 % lavere enn referansebygget. Samtidig ligger man omtrentlig på dagens praksis per kvadratmeter. Prosentvis ser materialer svært høyt ut ettersom de andre livsløpsfasene er svært høye eller veldig lave</p> <p>3. Se punkt 1.</p> <p>4. Tatt til etterretning.</p> <p>5. Tatt til følge. Friområdet er kommunal grunn som benyttes i dag og som nylig er opparbeidet til lek, opphold og aktivitet. Det skal ikke gjøres tiltak i friområdet som del av planforslaget.</p> <p>6. Tatt til følge. Det skal etableres regnbed og åpne vannveger innenfor f BUT. Uteoppholdsareal skal beplantes med stedegne arter så langt det lar seg gjøre. Uteareal på gatenivå og møter mellom private, felles og offentlige arealer skal anlegges med beplantning i form av busker/stauder og/eller trær. Utomhusplan til rammetillatelse skal vise beplantning med beskrivelse av type vegetasjon og trær. Videre skal tak etableres med vegetasjonsdekke med jorddybde som sikrer at det kan etableres en variasjon i</p>		
Project phases	mobility	energy	materials																						
Referanse	40 %	39 %	20 %																						
Design	43 %	28 %	22 %																						
Som bygget	44 %	28 %	22 %																						
I bruk	41 %	34 %	19 %																						




Figur 1. Diagrammet viser reduksjon i klimagassutslipp fra material- og energibruk i bygg [kg CO₂e/m² BRA] med utgangspunkt i dagens praksis og frem mot 2050. Den blå kurven viser nødvendig reduksjon for alle bygg basert på Norges klimamål. Den røde kurven viser målsetninger for FutureBuilt's forblidebygg. Kurvene er gitt i tabellform i vedlegg A. Søylene til venstre i figuren viser fordeling av utslipp for 'dagens praksis' (gjennomsnittlig TEK'17 bygg) og 'dagens beste praksis' (nesten-nullenergibygg med betydelige tiltak for å redusere klimagassutslipp fra materialer og energi – et typisk FutureBuilt-prosjekt). Merk at søylene også inneholder felt med negative utslipp, som skal trekkes fra i totalen (toppen av kurven vil da stemme overens med startpunktene for 'dagens praksis' og 'dagens beste praksis').

Figur 2: Figur fra FutureBuilt som viser dagens praksis opp mot beste praksis.

3. Med utslippene fra beregningene i dette prosjektet bør man være ekstra oppmerksom på å velge løsninger som kan redusere utslippene fra transport i drift.
4. At forslagsstiller ønsker å sertifisere prosjektet med Svanemerkeordningen er positivt.
5. Vegetasjonen i friområde bør i så liten grad som mulig påvirkes av mennesker, og med mål om å utvikle/opprettholde naturlige økosystem.
6. Uteoppholdsareal bør beplantes med naturlig forekommende arter og tilstrebe å benytte arter/vegetasjon som sikrer karbonlagring og -opptak. Uteoppholdsarealet bør i tillegg innrettes på en slik måte at det kan bidra til å håndtere overvann.

plantesorter.

5	Byarkitekten 01.07.22 Dok.nr. 67  67 Uttale_OK_Byarkitek	BBB1: <ol style="list-style-type: none"> 1. Plassering av nedkjøringen til garasjelegget medfører en høy skjæring bak planlagt bebyggelse. Dette ser vi på som uheldig, og i strid med innholdet i KPA § 8.2.9 «Nye byggetiltak skal ha god terrengtilpassning med minst mulig bruk av store skjæringer, fyllinger og murer». Vi oppfordrer derfor til å finne en bedre løsning for situasjonen bak bebyggelsen. Dette kan for eksempel være å legge et lokk over nedkjørselen, slik at man får etablert en inngangssituasjon for boligene fra østsiden, og evt. en gangforbindelse nord-sør opp til nivå +55. Ved utarbeiding av ny adkomstløsning bak bebyggelsen bør man se på nytt på plassering av heis og revurdere plassering av sykkelkur. 2. Byggene i BBB1 er vist plassert svært tett sammen, dvs. 2.65 meter på det smaleste. Vi anbefaler å øke avstanden mellom byggene til minimum 4 meter, å revurdere bebyggelses fotavtrykk og retningen på bebyggelses
---	--	--

<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det er siden offentlig ettersyn jobbet videre med skisseprosjektet, og gjort flere grep for å minimere eksponert skjæring bak bebyggelsen i BBB1. Bakside/åpen løsning mellom skjæring og bygg er tatt bort ved at nytt bygg er trukket lenger bak mot skjæringen. Bakenfylling eiendommer fylles ut med ny mur og utfylling mot skjæringen for å sikre god overgang. Byggehøyder er redusert for å tilpasses bakenforliggende tomter. Bygget følger terrenghøyden med nedtrapping mot nord. Tidligere var det to bygg i BBB1 med åpning mellom, det er nå en sammenhengende 	2, 3	3	1, 5
---	------	---	------

plassering. Bebyggelsen kan med fordel rettes opp og parallellforskyves noe for å oppnå en bedre tilpassing til terrengsituasjonen, og oppnå en mer variert linjeføring.

3. Byggehøyde på bygningene i BBB1 bør revurderes. Med tanke på bakenforliggende bebyggelse/ kulturminne anbefaler vi at etasjeantallet i den sydligste bygningen reduseres til 3 etasjer.
4. Som det fremgår av snitt gjennom bebyggelsen i BBB1, bør etasjehøyden være på 2,7 meter 1 etasje og ikke i 3. etasje som vist. Dette vil gi de beste lys- og romforhold i forhold til situasjonen mot øst.

BKB1-BKB2:

5. Det er foreslått inntrukne balkonger og tilbaketrukket toppetasje slik at det dannes en vertikal inndeling av bygningsvolumene. Dette kan være en god måte å skape rytme og dybde i fasader i urbane situasjoner. Vi mener imidlertid at utformingen av boligblokkene i større grad bør videreføre hovedgrepet ved den arkitektoniske utformingen av bygget i sør, slik at stedet som helhet får et særegent og helhetlig uttrykk.
6. Bebyggelsen i BKB1 møter terrenget i nord på en uavklart måte, og byggelinjen er lagt på skrå for å følge minst avstanden fra eiendomsgrensen. Man bør se på nytt på hvordan bebyggelsen møter terrenget, og på utformingen av bebyggelsens toppetasjer med en eventuell nedtrapping.
7. Det er foreslått svalganger mot felles uteoppholdsarealer. Det oppfordres til å utforme svalgangene slik at de kan gi noen tilleggs kvaliteter til beboere, for eksempel ved å gi plass til opphold og uteplasser med morgensol. Dette vil være et fint supplement til felles uteoppholdsareal, og kompensere noe for at de private balkongene ligger mot vegen.




Eksempel på svalganger med plass til opphold. Ørsted garden apartments.


Illustrasjonsplan – felles uteoppholdsarealer:


8. Linjeføring for gangveger gjennom felles uteoppholdsarealer virker unødvendig komplisert, og danner uoversiktlige adkomstsituasjoner og noe




bygningkropp med helhetlig fasade mot felles uteareal. Se planbeskrivelsen kapittel 8.18 *konsekvenser for naboer* for illustrasjoner.


2. Tatt til følge. Se også svar punkt 1.
3. Se svar punkt 1. Høyeste del av terrasseblokken i BBB går opp til kote +64. Høyeste punkt på bakenforliggende kolle er kote +60. Høyden på blokkbebyggelsen vil derfor oppleves som en en-etasjes bolig fra naboer på kollen. Det er lagt inn høydelinje i plankart i BBB for å begrense maks byggehøyde foran eksisterende nabobebyggelse til k + 60,5. Snitt og illustrasjoner viser hvordan ny bebyggelse vil forholde seg til omkringliggende naboer.
4. Se svar punkt 1.
5. Delvis tatt til følge. Prosjektet skal danne bindeleddet mellom blokkbebyggelse i sør og småhusbebyggelsen i nord og øst. Dette gjøres blant annet ved bruk av ulike typologier med svalgangsblokker, terrasseblokk og rekkehus. Nye bygg i BKB møter eksisterende blokkbebyggelse i sør med høyder og spiller videre på formspråket med takform, volum og fasader, men med innslag av tre og en mer vertikal inndeling i fasaden. Flate tak videreføres, i tillegg vil nye bygg få grønne tak med vegetasjon.
6. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er bebyggelsen i BKB1 nedskalert med trapping fra 3 til 4 etasjer. I nord legges terrenget inntil bygget i BKB1.
7. Tatt til følge. Svalganger henvender seg mot gårdsrom og utformes med større bredde enn minimumskravet, som gir rom for møblering og opphold.
8. Tatt til følge. Det er siden offentlig ettersyn jobbet videre med skisseprosjektet. Uteoppholdsareal (BUT) er utvidet til å inkludere tidligere BFS2. Renovasjon er flyttet vekk fra uteoppholdsareal og plassert

		<p>fragmenterte uteoppholdsarealer. Renovasjon er plassert på den sørlige del av fellesarealet, og fremstår som lite integrert med resten av arealet.</p> <p>9. Det oppfordres til å revidere landskapsplanen, med en enklere geometri og disposisjon med rause enkle vegetasjonsvolum mellom private uteoppholdsarealer og gangarealer. Illustrasjonsplanen bør vise hvordan renovasjonsarealet kan integreres som del av en multifunksjonell oppholdsplass.</p>	<p>langs veien. Bebyggelsens plassering og utforming er justert, det samme er gangveger og snarveger. Viser til illustrasjoner som følger planen.</p> <p>9. Tatt til følge. Se svar punkt 8. Landskapsplan er revidert i henhold til dette.</p>			
6	<p>Barn og unges representant 27.06.22 Dok nr. 21</p>  <p>21 Merknad_OK_Barn o</p>	<p>1. Bekymret for at fortetting i området kan gå på bekostning av barn og unges behov og interesser. Det må ses til Rikspolitiske retningslinjer om barn og planlegging. Planleggingen må gi tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om barn og unges interesser kan komme i konflikt med andre hensyn. Viser til punkt 5 i retningslinjen, om krav til fysisk utforming.</p> <p>2. Viser til fagnotat datert 05.04.22 side 16 om etablering av renovasjonspunkt og ivaretagelse av trafikksikkerhet som mulige motstridende hensyn, som må løses på best mulig måte for å ivareta barn og unges interesser.</p> <p>3. Overordnet stedsanalyse for Skjold anbefaler å sette av flere områder til parker og grøntareal, i tillegg til private og halvprivate grøntområder. Viktig at uteoppholdsarealer har tilstrekkelig størrelse og kvaliteter i henhold til KPA2018 og TEK-forskrifter. Arealene må tilpasses ulike aldersgrupper og behov.</p> <p>4. Minimum ett av lekeapparatene skal være universelt utformet, noe som bør vurderes inn i reguleringsbestemmelsene. Det bør også vurderes om forslagsstiller skal bidra til å øke kvaliteten og bruksverdien til nærliggende rekreasjons- og friområder.</p> <p>5. Trafikksikre G/S-forbindelser til viktige målpunkt for barn og unge må etableres. Det bør legges vekt på opplevd trygghet med tanke på at mindre barn har færre forutsetninger for å lese og tolke trafikkbildet.</p> <p>6. Støy i en byggefase må ivaretas med avbøtende tiltak for nærliggende omgivelser.</p> <p>7. Kapasitet for skole og barnehage bør dokumenteres for et mer begrenset og nærliggende område enn for bydelen som helhet. Dette begrunnes i stor fortetting i området som kan gi økt press på lokal kapasitet, med en mulig konsekvens at barn og unge ikke får plass i sitt nærmiljø.</p> <p>8. I videre plan- og byggesaksprosessen må det ses til lovens krav om involvering av barn og unge. Da med formål å vurdere om denne gruppen aktivt skal gis tilbud om å bidra med konstruktive innspill om behov og ønsker som ivaretar deres interesser på best mulig måte.</p>	<p>1. Tatt til følge. Rikspolitiske retningslinjer for barn i planlegging legges til grunn i reguleringsplanen. Det er lagt inn trafikksikringstiltak spesielt i tilknytting til skoleveg og anleggsfase. Barn og unges interesser ivaretas blant annet med opparbeidelse av nye og varierte ute- og lekeareal.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er siden offentlig ettersyn jobbet videre med renovasjonsløsning, særlig med tanke på trafikksikkerhet. Renovasjon er nå flyttet vekk fra uteoppholdsareal og plassert langs veien.</p> <p>3. Tatt til følge. Planen regulerer friområdet i Skjoldstølen for å sikre et grøntområde i fortettingssone. Grøntområdet er nylig oppgradert i regi av Bergen kommune med ny lekeplass. Etter offentlig ettersyn er også enebolig i BFS2 besluttet revet, og areal reguleres til uteoppholdsareal (BUT). Dette sikrer store uteareal med gode kvaliteter i direkte og kort avstand til ny bebyggelse.</p> <p>For prosjektet reguleres det for private og felles uteoppholdsarealer i tråd med areal- og kvalitetskrav i KPA 2018. Grønne lunger videreføres med beplantning i planlagt felles uteareal. Deler av gårdsplassen skal ha jorddybde for å plante trær, busker, blomster m.m.</p> <p>4. Tatt til følge. Se punkt 3. Det er lagt inn bestemmelse om universelt utformet lekeapparat.</p> <p>5. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er det lagt inn trafikksikringstiltak, renovasjon er flyttet vekk fra felles uteoppholdsareal, ny bestemmelse som sikrer gjerde mellom</p>	2	4, 7	

			<p>gangveg og anleggsplass i anleggsperioden.</p> <p>6. Tatt til følge. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er skjerpet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstillende krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak.</p> <p>7. Tatt til følge. Det er lagt inn bestemmelse om at barnehage- og skoledekning skal dokumenteres før igangsettingstillatelse kan gis.</p> <p>8. Tatt til følge. Det ble tidlig i planprosessen (24.06.20) gjennomført befarings med Skjoldtun barnehage og velforeningen. Planen regulerer grønnstruktur ved barnehagen som sikrer at grøntområde med rekreasjons- og lekearealer opprettholdes i fortettingsområde. Det har etter offentlig ettersyn vært gjennomført befarings og møte med naboer, der de har kunnet komme med innspill til planen.</p>			
7	<p>LUKS 20.06.22 Dok.nr. 15</p>  <p>15 Merknad_OK_ Luks 20.06.22.pdf</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det må ikke legges opp til rygging i forbindelse med vareleverings biloppstillingsplass da dette gir unødig risiko for ulykker. 2. Det må settes av arealer for leveranse til boliger fra netthandel. Biloppstillingsplass for dette må legges på egen grunn og ikke være i konflikt med myke trafikanter. Det er ikke tillatt å stoppe for varetransport på fortau, i sykkelfelt, bussholdeplass, kollektivfelt osv. 3. Det skal legges til rette for den type kjøretøy som bransjen benytter. Varebiler må ha vegbredde ved tovegstrafikk på minimum 7 m. 4. Frihøyde må være minimum 4,5 m 5. Minner om at 20 meter ble satt som avstandsgrense i Arbeidstilsynets transportkampanje. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Prosjektet ligger i ende av en blindveg. Det er regulert inn snuhammer. 2. Tatt til følge. Se svar punkt 1. 3. Delvis tatt til følge. Snuhammer er dimensjonert for lastebil på 12 m. Tilkomstveg Sætervegen er nylig opparbeidet i forbindelse med fullført naboprojekt Sætervegen 4, og vegbredden her er ca. 5,8 m. 4. Tatt til følge. Veggen er ikke overbygget. 5. Tatt til etterretning. Varelevering vil skje via felles tilkomstvei f SKV1, med snumulighet 			

		6. Transportveger må være fri for snø og is.	og oppstilling lik renovasjonskjøretøy i snuhammer (f_SV3). Herfra fraktes varer via gangveg til inngang på baksiden av bygget. Avstand fra snuhammer til inngang for næring i BKB er ca. 25 meter ved bruk av trapp, og ca. 40 meter ved bruk av ramper.			
			6. Tatt til etterretning.			
8	Helsevernenheten 22.06.22 Dok.nr. 20  20 Merknad_OK_Helsev	<p>1. Planområdet er omkranset av støyfølsom bebyggelse. Naboer i området har gitt uttrykk for plagsom støy og støv i forbindelse med byggearbeid, og Miljørettet helsevern har mottatt en god del klager på bygge- og anleggsstøy i dette området.</p> <p>2. Anbefaler at reguleringsbestemmelsene knyttet til støy blir enda mer tydelige (viser til §2.9 og § 3.1.1.7), og anbefaler at konkrete tidspunkt for støyende virksomhet blir angitt i reguleringsbestemmelsene. Vi mener også at det allerede på dette tidspunkt, planforslag til offentlig ettersyn, burde foreligge støyprognose for bygge- og anleggsfasen, samt plan for rutiner og varsling, slik at vi kunne ha uttalt oss til disse. Det er flere interessekonflikter knyttet til planområdet, med både skole, barnehager og boliger som blir berørt av bygge- og anleggsstøy.</p> <p>Støyrapport for bygge- og anleggsfasen må vurdere:</p> <ul style="list-style-type: none"> – støyreducerende tiltak for de ulike fasene av bygge- og anleggsarbeidet – om støyen kan reduseres tilstrekkelig til at elever og barnehagebarn kan benytte sine inne- og uteareal i bygge- og anleggsperioden, eller om det må tilbys alternative lokaler – om beboerne i planområdet kan skjermes tilstrekkelig, eller om støynivået vil bli slik at det kan være nødvendig å tilby alternativt bosted til naboer. <p>Det må også lages en plan for:</p> <ul style="list-style-type: none"> – hvordan det skal følges opp at underleverandører følger støykrav – dokumentering av at støygrensene i kapittel 6 i T-1442 overholdes så langt som praktisk mulig – kommunikasjon med naboer. <p>(inkluderer skole/barnehager) er svært viktig at det drives med oppsøkende informasjon, og at oppdatert informasjon gis fortløpende.</p> <p>3. Anleggsområdet er i et tettbebygde område med skoleveg for elever. Det er derfor svært viktig at det legges til rette for trygg passering av anleggsområdet. Gjerder som settes opp bør være tette for å hindre eksponering for støv fra arbeidet og for å minimere risikoen for å bli truffet av flyvende gjenstander. Dette kravet er basert på erfaringer fra anleggsarbeid nær andre skoler/skoleveger.</p>	<p>1. Tatt til etterretning. Bestemmelsene knyttet til støy og støv er bearbeidet, og sikrer at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av støv og støy i bygge og anleggsfasen. Tiltaksplanen skal inneholde støyprognoser for byggefasen, rutiner for varsling av støyende virksomhet i byggefasen, støvhåndtering, vurdering av konsekvenser for nærliggende skole, barnehage og naboer, samt avbøtende tiltak. I alle faser av prosjektet skal det i utgangspunktet tilfredsstilles krav i gjeldende støyretningslinje. Ved overskridelse av grenseverdier i byggefasen skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Dette er sikret i bestemmelsene.</p> <p>2. Tatt til følge. Hovedpunktene er fulgt opp i planen. Se punkt 1.</p> <p>3. Tatt til følge. Forhold knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfase er skjerpet. Det er sikret i bestemmelser at det utarbeides en tiltaksplan for sikring av området i bygge- og anleggsfasen. Det skal opprettholdes en trygg forbindelse for gående og syklende langs fortau i hele byggefasen. Gangforbindelsen skal være minimum 2 m bred og skilles med gjerde fra anleggsområdet. Den skal være åpen gjennom hele anleggsperioden.</p>		1, 3	
9	Avinor 24.05.22	1. Planområdet er ikke berørt av følgende: a) høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplan for Bergen.	1. Tatt til følge.			

	Dok.nr. 7  7 Merknad_OK_Avinor 24.05.22.pdf	b) byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. c) gjeldende flystøysoner for bergen lufthavn.			
10	Statsforvalteren i Vestland 17.06.22 Dok.nr. 13	1. Statsforvalteren har ingen merknader til planforslaget.	1. Tatt til følge.		
11	Bane Nor 14.06.22 Dok.nr. 11	1. Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.	1. Tatt til følge.		
12	NVE 17.06.22 Dok.nr.14  14 Merknad_OK_NVE 1'	1. Anbefaler at flomveger og regnbed, samt andre viktige deler av overvannshåndteringen blir innarbeidet i plankartet. Viser til vegleder <u>4/2022 Handtering av overvann i arealplaner</u>	1. Ikke tatt til følge. Regnbed er sikret med plassering og dimensjoner i bestemmelsene § 2.4.2. VA-rammeplan er sikret som retningsgivende dokument gjennom bestemmelsene. Det anses derfor ikke som nødvendig at overvannshåndtering sikres ytterligere i plankart.		
13	Bergen vann 10.06.22 Dok.nr. 16	1. Dersom det blir VA-faglige endringer, ønskes revidert VA-rammeplan oversendt for uttale.	1. Tatt til følge. VA-rammeplan er revidert og oversendt til Bergen Vann for uttale.		
14	Direktorat for mineralforvaltning 29.06.22 Dok.nr.24	1. Ingen merknader.	1. Tatt til etterretning.		
15	Byantikvaren 27.07.22 Dok.nr. 70  Uttale_OK_Byantikvaren 27.07.22.pdf	1. Felt BBB1 må vurderes nærmere når det gjelder volum og høyde sammenlignet med naboer i øst, og med tanke på kulturminnet på gnr. 40, bnr. 188. 2. Skjæringer og endringer av landskapet bak BBB1 opp mot tunet og hagen på 40/188 får store negative konsekvenser for kulturmiljøet. Anlegget inneholder en fredet røykestue med svært høye verneverdier. Det må derfor gjøres avbøtende tiltak og vesentlige endringer slik at området bak BBB1 ikke framstår med en høy skjæring og som en tydelig bakside med nedkjørsel til parkeringskjeller og den bakenforliggende bebyggelsen. 3. Enig i fagnotatet sine forutsetninger for videre planarbeid.	1. Tiltaket vil ikke ha direkte konsekvenser for kulturmiljøet, men vil føre til visuelle virkninger når det gjelder inn- og utsyn fra kulturmiljøet, mot nord og nordvest. Utsyn etter tiltak vises i planbeskrivelsens kapittel 8.18 <i>Konsekvenser for naboer</i> . Kulturmiljøet er forsøkt hensyntatt ved at skala på nytt bygg i BBB er tilpasset omgivelsene. Byggehøyder er nedskalert og bygg trappes ned mot nord. Nytt bygg i BBB får maks kotehøyde opp til +64,0. Rygg i øst med nabobygg og Heienbergtunet går opp til ca. kote +60. Dette tilsvarer at nytt bygg vil på det høyeste være ca. 4 m over terreng. Etter offentlig ettersyn i 2022 er planen utvidet til å også omfatte nye rekkehus i BKS		

			<p>på gbnr. 40/1883 og 70. Disse vil ligge med minimum avstand på 5 meter fra eiendomsgrensen, og vil få en maksimal byggehøyde på k +70,0.</p> <p>Snitt og illustrasjoner viser hvordan ny bebyggelse vil forholde seg til omkringliggende.</p> <p>2. Se svar punkt. 1. Bygget i BBB er lagt helt inn til terrenget, slik at det blir minst mulig eksponert skjæring. Byggets form og høyder er utformet med hensyn til bakenforliggende terreng og naboer. Bygget er høyest i sør og trapper ned mot nord. Høyeste del i sør er på 5 etasjer og maks regulert kote +64. I sør terraseres bygget ned til 2 etasjer. Nedtrapping av høyder er sikret med maks regulert byggehøyder i to nivå i plankart. I bestemmelser sikres ytterligere nedtrapping av bygg mot nord.</p> <p>Realisering av reguleringsplanen vil utgjøre en mindre endring hva gjelder sikt fra dagens situasjon for kulturminnet. Skjæring bak bygg i BBB blir skjult av bygningene som plasseres like foran, det vil derfor være begrenset synlighet av skjæring fra aktuelle synspunkt. Det vises til perspektiver vedlagt planforslaget, som blant annet viser utsikt fra gbnr. 40/188. Skjæringen vil ikke være synlig fra kulturminnet, og kulturminner vil ikke være synlig fra planområdet.</p> <p>3. Tatt til etterretning.</p>			
16	<p>Bymiljøetaten 01.07.22 Dok.nr. 69</p>  <p>69 Uttale_OK_Bymiljøet</p>	<p>Natur og friluftsliv:</p> <p>1. Det forekommer flere rødlistede arter innenfor planområdet nå enn det som ble lagt til grunn da konsekvensene ble vurdert i 2020. Planforslaget ble i 2020 vurdert til å gi moderat samlet belastning for det biologiske mangfoldet, og vi vurderer at den samlede belastningen har økt noe gitt den nye rødlistevurderingen. Det er nå derfor enda viktigere at det tas hensyn til de eksisterende kvalitetene av biologisk mangfold for å sikre livsmiljø for disse artene i planområdet.</p> <p>I 2021 ble det lansert en ny rødliste for arter med oppdatert vurdering av status for artene. Ifølge denne er flere av artene som er observert innenfor planområdet nå blitt rødlistet eller fått en høyere rødlistekategori. Ask, som forekommer spredt i hele planområdet, ble vurdert som sårbar på rødlisten</p>	<p>1. Tatt til følge. Naturmangfoldrapporten er revidert iht. oppdatert rødliste. Det er sikret i bestemmelsene at asketrær så langt som mulig skal bevares, ev. erstattes. Videre er det sikret at oppstart av sprengningsaktivitet ikke tillates i hekkeperioden.</p> <p>2. Delvis tatt til følge. Eksisterende vegetasjon består hovedsakelig av hager med noe innslag av trær. Hager inneholder ofte svartlistede arter som det ikke er ønskelig å beholde, disse skal transporteres bort og</p>	12, 15	1, 2, 5, 16	

(2015). Arten er nå vurdert som sterkt truet, fordi akseskuddsyken har ført til mye høyere dødelighet enn tidligere forventet.

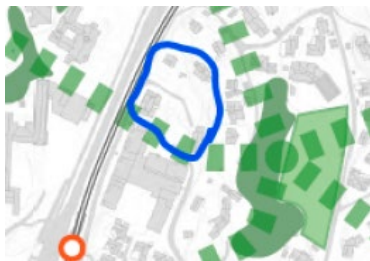
Det følger også av naturmangfoldrapporten at det ble observert flere fuglearter i området som tidligere ble regnet som alminnelig forekommende, men som nå er rødlistet. Dette gjelder tårnseiler og gråspurv som begge er nær truet, samt grønnfink som er sårbar. Det ble også observert fiskemåke som den gang var nær truet, men som nå er sårbar. I naturmangfoldrapporten ble det vurdert som sannsynlig at disse artene vil kunne hekke innenfor planområdet.

2. I Stedsanalysen for Skjold fremkommer det at resterende treklynger bør bevares. Fjerning av eksisterende trær innenfor utbyggingsområdet i vest er uheldig for biologisk mangfold.
3. Det følger av planbeskrivelsen at 5-6 asketrær må fjernes innen BKB2 og BFS. Det bør vurderes om noen av de foreslått fjernede asketrærne kan bevares, bl.a. med tanke på artens status som sterkt truet. Det bør stilles krav til at forekomst av ask kan sikres i området etter utbygging, ref. planbeskrivelsens omtale om at tresorten kan reetableres som del av et grønt gårdsrom. Bymiljøetaten mener arborist bør vurdere om det er hensiktsmessig å flytte eksisterende asketrær som må fjernes som følge av planlagt utbygging eller om det er mer hensiktsmessig å plante ut et tilsvarende antall nye asketrær. Plassering av trærne ved reetablering/nyplanting må avklares med fagkyndig med hensyn til vekstforhold. Dersom asketrær med høyde på over 3 m må fjernes, ber vi om at det plantes asketrær med en stammediameter på 18 cm eller mer. Det bør sikres i bestemmelsene at samme antall asketrær som fjernes i forbindelse med utbyggingen, må plantes i utbyggingsområdet etterpå.
4. Deler av felles uteoppholdsområde f BUT blir liggende oppå parkeringsanlegg f SPH1 og f SPH2. Det må i bestemmelsene sikres at det etableres tilstrekkelig jorddybde over parkeringshus/-anlegg, slik at vegetasjon og trær får gode vekstvilkår.
5. Det følger av naturmangfoldrapporten at anleggsarbeid og andre særlig forstyrrende aktiviteter bør hensynta hekkende fugl i området i yngleperioden april-juni. Ber derfor om at det sikres i bestemmelsene at sprengningsarbeid ikke skal foregå i april-juni av hensyn til hekkende fugl.
6. Stedsanalysen viser at det bør være en grøntkorridor av trær og busker gjennom utbyggingsområdet i øst-vestlig retning for å styrke områdets grønne preg og biologisk mangfold. Dersom denne korridoren skal kunne etableres, må muligheten for det sikres i dette planforslaget. Naboeiendommen i sør er allerede utbygd og fungerer som en barriere. Mener planforslaget skaper ytterligere barrierer som hindrer sammenheng mellom de større grøntområdene og ber derfor om at det tilstrebes å etablere en grøntkorridor av busker og trær gjennom planområdet i øst-vestlig retning, ved å tilpasse bebyggelsens volum og utforming i tråd med stedsanalysen for Skjold.

deponeres på en forsvarlig måte. Det sikres imidlertid at asketrær så lang som mulig skal bevares, eller ev. gjenplantes eller erstattes. Asketrær med høyde over 3 meter som må erstattes, skal erstattet av asketrær med stammediameter på 18 cm eller mer. Planen har som mål å beholde eksisterende blodbøk på gbnr. 40/70, 1883.

3. Tatt til følge. Se punkt 2.
4. Bilparkeringsanlegget skal ikke lenger etableres under uteoppholdsarealet f BUT, men vil i sin helhet ligge innenfor BBB. Det er sikret variasjon i vegetasjonssjikt for uteoppholdsarealet.
5. Tatt til følge. Det er sikret i bestemmelsene at oppstart av sprengningsarbeid ikke tillates i hekkeperioden april-juni.
6. Tatt til følge. Grøntkorridor videreføres gjennom planområdet med beplantning i uteoppholdsområde. Det skal legges vekt på variasjon i dekke, samt variasjon i vegetasjonssjikt og årstidsvariasjon i beplantning. Pollinerende vegetasjon, trær, busker, frukttrær og andre nyttevekster skal være del av plantemeny.
7. Tatt til følge. Renovasjonsarealet er flyttet slik at det ikke lenger opptar attraktive arealer. Grøntkorridoren er styrket ved at andel uteoppholdsareal i prosjektet totalt sett har økt. Se også punkt 6.
8. Ikke tatt til følge. Det er ikke besluttet å planlegge en områdeplan for Skjoldområdet. Det er derimot nylig utarbeidet en Overordnet Stedsanalyse for Skjold (2022) som blant annet legger føringer for blågrønne strukturer i og rundt planområdet.
9. Ikke tatt til følge. Se punkt 8. Det er imidlertid utarbeidet en Overordnet trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) som belyser trafikale utfordringer i Skjoldområdet, med særlig fokus på

7. For å styrke denne korridoren er det også viktig å sikre grønne kvaliteter i uteoppholdsarealet. Det fremgår av illustrasjoner som følger planforslaget, at mye av uteoppholdsarealet vil utgjøres av oppstykkeete restarealer. Vurderer det som uheldig at renovasjon og oppstillingsplass for renovasjonsbil opptar uteareal som heller bør gis grønne kvaliteter, både med hensyn til biologisk mangfold, åpen overvannshåndtering og trivsel. Utklipp fra stedsanalyse for Skjold:



8. Bymiljøetaten har i tidligere uttalelse kommentert at planarbeidet bør avvente områdeplan for Skjoldområdet, slik at overordnede blågrønne strukturer kan hensyntas før nye tiltak gjennomføres innenfor planområdet. En områdeplan ville kunne vise sammenheng i den blågrønne strukturen, med sikte på å kunne ivareta biologisk mangfold, overvann og friluftsområder (28.01.20).

Mobilitet og trafikk:


9. Bymiljøetaten har i uttale til planoppstart uttrykt at planarbeidet bør avvente en områdeplan for Skjoldområdet for å ivareta transportnettet. Videre har Bymiljøetaten tidligere også frarådet dette planarbeidet, dersom ikke planen også tar for seg oppgradering av det kommunale vegnettet innenfor et større område, jf. sak 2019/101642-5 datert 28.01.20.


Strekningen Sætervegen og Hjortevegen mellom Fanavegen og Apeltunvegen er spesielt trukket frem som del av det større området, og behovet for en god sammenhengende løsning for myke trafikanter langs strekningen er vektlagt. Det konstateres at tidligere innspill fra Bymiljøetaten om å inkludere overnevnte strekning i planområdet ikke er tatt til følge. Planområdet på høring er likevel utvidet mot nord til å inkludere vegareal i Skjoldstølen, samt mot sør til å inkludere deler av vegareal i Sætervegen.

10. Det er viktig at reguleringsplanene følger opp anbefalingene i steds- og trafikkanalysen for Skjoldområdet. Dette innebærer at en må regulere en sammenhengende løsning for gang og sykkelveg langs nordsiden av Sætervegen/Hjortevegen mellom Fanavegen i vest og Apeltunvegen i øst.
11. Arealformål o_SF1 og o_SF6 i plan 62800000 Fanavegen kobler sammen løsninger for gange og sykkel mellom Hjortevegen i øst og Fanavegen i vest, herunder gang- og sykkelvegen o_SGS2. Arealformålene er bygget i

trafikksikkerhet for myke trafikanter. Det foreslås tiltak på vegnettet øst for planområdet som ikke har direkte tilknytning til planområdet, eller blir direkte påvirket av planen.

10. Ikke tatt til følge. Strekningen mellom Fanavegen i vest og Hjortevegen i øst er ikke lenger del av planområdet, etter dialog med planetaten. Det er nærliggende at Hjortevegen reguleres i andre pågående planprosesser.
11. Se punkt 10.
12. Tatt til følge. Byggegrense er lagt innenfor o_GF, med en avstand på 4,0 m fra formålsgrensen mot Skjoldstølen.
13. Eiendommen er en kommunal eiendom, men vi ser at den er registrert som privat veg i kommunens databaser. Veggen er regulert som felles tilkomstveg i eldre reguleringsplan (planID 4760000). I tillegg er gangveg/sykkelveg rett nord angitt som felles i plan for sykkelstamveg (planID 62870000). Vi vurderer at det kan være hensiktsmessig å videreføre felles eierform for veggen.
14. Ikke tatt til følge. Planområdet omfatter kun en mindre del av o_SV1 (tidl. o_SV2 ved offentlig ettersyn i 2022). Denne planen vil ikke påvirke trafikk eller fremkommelighet i Skjoldstølen. All parkering til og fra prosjektet skal skje gjennom Sætervegen. Det er derfor ikke riktig at dette prosjektet skal sette begrensninger for hva som bør/ikke bør gjøres i Skjoldstølen i forbindelse med eventuelle endringer der. Slike avveininger bør gjøres i forbindelse med reguleringer i Skjoldstølen og som direkte påvirker den trafikale situasjonen der.
15. Tatt til følge. Plasseringen av renovasjonsanlegget er endret. Anlegget f_BRE1 og snuhammer f_SV3 har en sentral beliggenhet i planområdet. For å skape en trygg og trafikksikker snusituasjon er

		<p>form av gang- og sykkelveg adskilt fra kjørebane med rekkverk. Nevnte arealformål er delvis overlappet av arealformål o_SF5 og o_SF6 i denne planen. O_SF1 og o_SF6 i plan 62800000 bør omreguleres til arealformål gang- og sykkelveg o_SGS for å samstemme med den gjennomførte løsningen på strekningen. En omregulering må videreføres i dette planarbeidet, som innebærer at o_SF5 og o_SF6 også får betegnelse for gang- og sykkelveg o_SGS.</p> <p>12. Langs kommunal veg Skjoldstølen (ved o_GF) må det reguleres byggegrense 4,0 m fra dagens asfaltkant på den kommunale vegen. En byggegrense på 4 m fra dagens asfaltkant sikrer rom og fleksibilitet for å ommøblere og gjøre endringer i friluftsanlegget Skjoldstølen i fremtiden. Arealet mellom kommunal veg og byggegrense må reserveres for eventuelle utvidelsesbehov for den kommunale vegen i fremtiden, f.eks til etablering av fortau.</p> <p>13. Vegareal på kommunal eiendom 40/1049 kan ikke reguleres med felles status som f_SV4. Det må reguleres med offentlig status som del av o_SV2.</p> <p>14. Ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv ber vi også om en bestemmelse som hindrer nye tiltak på eiendommer som har sin adkomst fra o_SV2 som vil øke biltrafikken på Skjoldstølen/o_SV2. Forslag til ny bestemmelse: «§x Tiltak på eiendommer som har sin adkomst fra o_SV2 og som vil medføre økt biltrafikk tillates ikke.»</p> <p>15. Selv om varelevering og løsning for renovasjon/snuplass tilknyttet felles veg f_SKV1 ikke vil berøre kommunale vegområder, så kan vi ikke se at trafiksikkerhet for myke trafikanter, og spesielt skolebarn, blir ivaretatt i planforslaget. Renovasjonsarealer er uheldig plassert og organisert sett opp mot sikring av grønne kvaliteter og trivsel i uteoppholdsrom, samt trafiksikkerhet.</p> <p>16. Det er behov for å sikre fleksibilitet for fremtiden for bruk og aktivitet i friluftsanlegget Skjoldstølen. Foreslår følgende endringer i bestemmelser: §3.3.1.1.b «Det tillates etablering av lekeplass med installasjoner og gangveger.» Erstattes av: «Det tillates etablert installasjoner for lek, aktivitet og opphold, samt gangveger».</p>	<p>snuhammer plassert i tilknytning tilkomstveg SKV1. Felles uteoppholdsareal (BUT) blir liggende på et lavere nivå. Disse løsningene vil gi en stor grad av trygghet for beboerne og brukerne av området.</p> <p>16. Tatt til følge. Bestemmelsen er oppdatert med justering av ordlyden.</p>		
17	<p>Bergen brannvesen 04.07.22 Dok.nr. 70</p>  <p>Uttale_OK_Bergen brannvesen 04.07.22</p>	<p>1. Viser til uttalelser datert 27.01.20 og 13.08.20.</p> <p>2. Presiserer at tilkomst for brannvesenet ikke må forringes til eksisterende bebyggelse i og rundt planområdet.</p> <p>3. Veger og oppstillingsplasser for brannvesenet over betongdekker/parkeringsgarasje o.l., må merkes tydelig og maks belastning må fremkomme.</p> <p>4. Viser til veglederen «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».</p>	<p>1. Tatt til etterretning.</p> <p>2. Tatt til følge.</p> <p>3. Tatt til etterretning.</p> <p>4. Tatt til etterretning.</p>		

<p>Fagnotat 05.04.2022</p>  <p>2. dl_Fagnotat_OK_pla</p>	<p>1. Som forutsetning for videre planarbeid legges følgende til grunn (Oppsummert):</p> <ol style="list-style-type: none"> I felt BKB2 må byggehøyden reduseres til maks 4 etasjer. Felt BBB1 må vurderes nærmere når det gjelder volum og høyde sammenlignet med naboer i øst, og med tanke på kulturminnet på gnr/bnr 40/188. Det må sikres en større andel av familieboliger spesielt i BBB1, enn det som er vist i planforslaget. Det må redegjøres bedre for hvordan planforslaget løser trafikksikkerheten rundt renovasjonsløsning i BRE og oppstillingsplass SV3, i forhold til nærliggende oppholdssoner som er foreslått som dyrkningsplass og multifunksjonell oppholdsplass. Det må sikres en nærmere fysisk avgrensning mellom renovasjonspunkt og oppholdssone i form av terrengpleie som voll/kantsone ol. Det må stilles krav i bestemmelser til kvalitet og utforming. Det må settes krav i bestemmelsene til at skole- og barnehagedekning skal dokumenteres ved byggesøknad. Parkeringsdekning for bil må vurderes nærmere. I tillegg må det redegjøres for hvordan gjesteparkering løses for å unngå fremmedparkering i nærliggende områder langs SKV1. Det må sikres nærmere i bestemmelsene at det reguleres for næring med lite plasskrevende varehandel i første etasje i felt BKB1 og BKB2. Det må framkomme av planforslaget hvordan tilgang til bygg i BKB skal løses for varelevering. Det må utredes flere alternativer for plassering av renovasjon. <p>2. Viser til overordnet <u>Stedsanalyse for Skjold</u> (10.02.2022) saksnr. 202025387, som viser anbefalinger og premisser for videre utvikling på Skjold. Stedsanalyse:</p> <ol style="list-style-type: none"> Planområdet ligger i sone B: middels tetthet og maks 3-4 etasjer. Videre anbefales lavblokker som en overgang mellom tette boligkvarter (sone A) og småhusbebyggelsen. Boligene bør i hovedsak bestå av leiligheter, townhouses og byvillare, men kan ha innslag av rekkehus og flermannsboliger, og bør omringes av grønne fellesområder og hager. Anbefaler tverrforbindelse sør for planområdet mellom Fanavegen og Skjoldstølen Viser grønnkorridor sør og nord for planområdet <p><u>Bebyggelse og utforming:</u></p> <p>3. Anser bebyggelsen til å være noe stort både i omfang og høyde i forhold til anbefalinger i ny stedsanalyse for Skjold.</p> <p>4. Sluttes seg til formålet under forutsetning at det sikres tilfredsstillende kvaliteter, gode uteoppholdsareal og at foreslått bebyggelse tilpasses overordnet føring, strøkskarakter og omkringliggende bebyggelse.</p> <p>5. Viser til referanseprosjekt innenfor sone B (stedsanalysen):</p>	<p>1. Det vil ses nærmere på utforming av bebyggelsen. Høyder og volum ses i sammenheng med føringer i KPA og nye føringer som er kommet i overordnet stedsanalyse for Skjold (2022).</p> <ol style="list-style-type: none"> Delvis tatt til følge. Planområdet ligger i byfortettingssone, nært kollektivknutepunkt, som tilsier høyere utnyttelse. Høyder og volum ses i sammenheng med føringer i KPA og nye føringer som er kommet i overordnet stedsanalyse for Skjold (2021). <p>Variasjon i byggehøyder er sikret i plankart og bestemmelser. Herunder er det sikret at minimum 60% av bebygd areal i BKB2 skal ha en maksimal kotehøyde til +60.5 (fire etasjer). Dette er en reduksjon sammenlignet med planforslaget som lå til offentlig ettersyn i 2022, der hele feltet kunne ha en kotehøyde til +63,5 (fem etasjer).</p> <ol style="list-style-type: none"> Tatt til følge. Høyeste del av terrasseblokken i BBB går opp til kote +64. Høyeste punkt på bakenforliggende kolle er kote +60. Høyden på blokkbebyggelsen oppleves derfor som en en-etasjes bolig fra naboer på kollen. Det er lagt inn høydelinje i plankart i BBB for å begrense maks byggehøyde foran eksisterende nabobebyggelse til k + 60,5. <p>Rekkehusene er utformet med 2 etasjer + loft med sakset beliggenhet, saltak og trefasader, for å passe inn i nabolagsetetikken.</p> <ol style="list-style-type: none"> Planen følger krav i KPA om familieboliger. Bestemmelsene sikrer 10% familieleiligheter over 80m2 med direkte tilgang til uteareal, og min. 20% BRA over 80m2. Planområdet er også utvidet til å inkludere Skjoldstølen 40, der det reguleres rekkehusbebyggelse. Tatt til følge. Plasseringen av renovasjonsanlegget er endret. Anlegget 	1a, b, i	1a, b, e, g	1d, f, h
---	---	--	----------	-------------	----------

Referanseprosjekter sone B:



Snargangen, Oslo
Foto: A-Lab



Vallastølen, Bergen
Illustrasjon: En Til En Arkitekter

6. Bygg BKB2:
Bygget i BKB2 må reduseres i høyde til maks 4 etasjer og nedtrappes mot 3 etasjer i nord med inntrukket volum/toppetasje, men med aktiv fasade mot bybanen som foreslått i planforslaget. Vil skape større variasjon i høyder mot Fanavegen og gi mer luft til uteoppholdsareal mellom byggene. Vil også være i tråd med Stedsanalysen.
7. Bygg BBB1:
Høyde, volum og fotavtrykk på hus C i BBB1 er fortsatt noe stort og dominerende i landskapsbildet i forhold til dagens situasjon. Spesielt sett i fra naboer i Skjoldstølen nr. 40/40B og med hensyn til kulturminnet på 40/188. **Anbefaler at bebyggelsen i BBB1 bearbeides i forhold til skala og utforming, og at det ses til anbefalinger og referanseprosjekter fra stedsanalysen.**
8. Anbefaler at det sikres en større andel av familieboliger innenfor prosjektet.

Renovasjon:

9. Anser det som uheldig å etablere renovasjonspunkt innenfor et solfylt areal med gode kvaliteter, men har forståelse for at det har vært vanskelig å løse renovasjon innenfor andre områder i prosjektet. Ønskelig at man til 2. gangs behandling vurderer dette nærmere. Det må også redegjøres for hvordan trafikksikkerheten ivaretas. I tillegg må det sikres en nærmere fysisk avgrensning mellom renovasjonspunkt og oppholdssonene i form av terrengpleie som voll, kantsone o.l. der det stilles krav i bestemmelsene til kvalitet og utforming. Det må synliggjøres bedre i planforslaget hvordan sikkerheten skal ivaretas og at det vises til flere alternativer for plassering av renovasjon som har vært vurdert

Samferdsel:

10. Bymiljøetaten (BME), Vestland fylkeskommune (VLFK) og plan og bygningsetaten (PLB) har på bakgrunn av flere pågående planforslag savnet en nærmere oversikt over samlet trafikkbelastning på vegnettet, blant annet for krysset ut i Fanavegen. I tillegg har VLFK og BME vært kritisk til en større utbygging i området før utbedringer og trafikksikringstiltak er vurdert.

f_BRE1 og snuhammer f_SV3 har en sentral beliggenhet i planområdet. For å skape en trygg og trafikksikker snusituasjon er snuhammer plassert i tilknytning tilkomstveg SKV1. Felles uteoppholdsareal (BUT) blir liggende på et lavere nivå. Disse løsningene vil gi en stor grad av trygghet for beboerne og brukerne av området. Dette er omtalt i planbeskrivelsen.

- e. Tatt til følge. Bestemmelse er lagt inn.
- f. Tatt til følge. I prosjektet legges det opp til lav parkeringsdekning (0,65 per 100 m² bolig og 15 per 1000 m² næring). Dette er i tråd med overordnede krav til parkering. Det tilrettelegges samtidig for gode arealer for sykkelparkering, i tillegg til at planområdet ligger like ved Skjold bybancholdeplass og sykkelstamveger. Mulighet for korttidsparkering, «pickup-point» for mathenting, hjemmesykepleien m.m., er en problemstilling i området for eksisterende næringsaktører i nabobygg Sætervegen. Det er derfor tenkt at dette kan løses enten ved sambruk av snuhammer, i enden av internveg ved SKV2, og/eller på oppstillingsplass foran trafo i BBB.
- g. Tatt til følge. Bestemmelsene sikrer lite plasskrevende varehandel i BKB1 og BKB2.
- h. Tatt til følge. Prinsipp for hvordan varelevering til BKB løses er vist i planbeskrivelsen kapittel 5.8.2. Varelevering vil skje via felles tilkomstvei f_SKV1, med snumulighet og oppstilling lik renovasjonsskjøretøy i snuhammer (f_SV3). Herfra fraktes varer via gangveg til inngang på baksiden av bygget.
- i. Tatt til følge. Se punkt 1.d.
2. Tatt til etterretning.
a. Se punkt 1.a.

11. Overordnet trafikkanalyse for Skjold (02.07.2021): Analysen viser at det er forbedringspotensialer knyttet til siktforhold og kvaliteten for gående og syklende. Det største avviket fra vegnormalene i området er kryssområdet Hjortevegen-Skjoldstølen. Eventuelle fortettingsprosjekt knyttet til Skjoldstølen som adkomstveg bør ikke gjennomføres med mindre en finner en annen og bedre løsning for dette kryssområdet. Ellers i området er det ingen dokumentasjon som tilsier at fortetting i tråd med KPA ikke skal fortsette. Opplevelsene av utrygghet handler mye om å rydde i siktforholdene og øvrige foreslåtte tiltak som trafikkanalysen foreslår.

12. VLFK har fremmet innsigelse til planforslag i Hjortevegen (planID 6610000) knyttet til infrastruktur og veg. Det vises i denne sammenheng til utarbeidet trafikkanalyse for Skjoldområdet tabell 1 med oppsummering av anbefaling av tiltaksforslag på det kommunale vegnettet.

Tabell 1 viser tiltaksforslag på det kommunale vegnettet i Skjoldområdet:

Vegnavn	Strekning/punkt	Kategori mål	Beskrivelse tiltak	Grovt kostnadestimat *
Alle vegene	Alle	TS	Tegne siktlinjer i kryss og avkjørsler, kreve opprydding i siktsonen	-
Hjortevegen	Kv 4577, m45-650	Konseptvalg	Definere vegens rolle ift om det skal være kollektivlinje og sykkeltilrettelegging (alt.1), eller om det skal strammes opp til overordnet boliggate med tosidig fortau 2,5m (alt.2).	1,5 million eks.mva. (alternativ 2)
Bjørnevegen	Kv 4336, m0-410	TS	Anlegge ensidig fortau 2,5m	12,5 million eks.mva.
Sætervegen	Kv 5075, m370	TS	Stengt for biltrafikk med påkjørbar bom ved bakketopp/sving	100 000,- eks.mva.
Harevegen	Kv 4543, m195	TS	Stramme opp kryss for bedre sikt, og fartsdempere i armene av krysset	120 000,- eks.mva.
Dyrhaugen	Kv4398, m465	TS	Stramme opp kryss, hindre barrierer i siktsonen, fartsdempere	220 000,- eks.mva.
Ekornvegen	Kv 4413, m0-5	TS	Stramme opp kryss	30 000,- eks.mva.
Sætervegen	Kv 5075, m20	TS	Gjøre midlertidig stenging permanent	100 000,- eks.mva.

13. Det er foreløpig ikke gjort en helhetlig vurdering av hvilke anbefalinger og tiltaksforslag en eventuelt vil kreve gjennomført i plan som en konsekvens av foreslått utbygging i området. VLFK har gjort aktuelle vurderinger knyttet til et forprosjekt over trafikksikringstiltak i Apeltunvegen i forbindelse med trafikkanalysen. Fokus har vært på gangfelt og barns bevegelser langs Apeltunvegen. Hastighetsnivå og hastighetsreducerende tiltak er kontrollert i tillegg til gjennomgang gangfelt og belysning. Det ble avdekket høy hastighet på flere strekk.

Parkering:

14. Parkeringsdekning bør vurderes nærmere, samt at det redegjøres for hvordan gjesteparkering er tenkt løst for å unngå fremmedparkering i området og langs SKV1.

Varelevering og adkomst for store kjøretøy/brannbil:

15. Det må sikres nærmere i bestemmelsene at det reguleres for næring med lite plasskrevende varehandel i første etasje av BKB1 og BKB2.

16. Etterlyser nærmere redegjørelse av hvordan tilgang til bygg i BKB blir ivaretatt for å gjøre vareleveringen effektiv og sikker. Må gjøres til 2.gangs.

17. Stiller spørsmål ved om foreslåtte løsning for varelevering, renovasjon, uttrykning (SKV3) er vurdert til å være trafikksikkert og har tilstrekkelig plass og rom for snumuligheter dersom flere kjøretøy oppholder seg der samtidig. I tillegg må det redegjøres bedre for hvordan trafikksikkerheten skal ivaretas for nærliggende felles oppholdsarealer.

- b. Tatt til følge. Snarvegene kobles på Skjoldstølen i nord og sør, og skaper nye gangforbindelser mellom Fanavegen, planområdet og grøntområdet i Skjoldstølen. Dette vil også minske gangavstand fra eksisterende bebyggelse i Skjoldstølen til bybanestoppet på Skjold. På grunn av stigningsforhold vil gangveger utformes med trapper på deler av strekkene.
- c. Tatt til følge. Grønkorridor videreføres gjennom planområdet med beplantning i uteoppholdsområde. Deler av gårdsplassen skal ha jorddybde for å plante trær, busker, blomster mm.

3. Se punkt 1.a. Bebyggelsens volum, høyder og plassering er bearbeidet med utgangspunkt i merknader, KPA og Overordnet stedsanalyse for Skjold.

4. Tatt til følge. Kvalitets- og arealkrav til boenheter og uteoppholdsareal sikres iht. KPA 2018. Bebyggelsen bygger videre på den større skalaen som byggene i sør har, samtidig som de er tilpasset omkringliggende småhusbebyggelse, både i høyde, takform og materialitet. Uteoppholdsareal ligger skjermet til fra vegstøy og har godt med lys. Arealet skal opparbeides for variert lek og opphold og beplantes med variert vegetasjon.

5. Tatt til etterretning

6. Se punkt 1.a.

7. Se punkt 1.b. Det er vår vurdering at kulturmiljøet er ivaretatt ved at skala på nye bygg er tilpasset omgivelsene. På kollen er byggegrensen trukket inn i sør for å gi visuell buffer mot kulturminnet, nye bygg skal utføres med saltak, tre som hovedmateriale og med forskjøvet plassering ift hverandre.

8. Se punkt 1.c.

9. Se punkt 1.d.

10. Tatt til etterretning. Trafikkanalyse (Hopen, 2024) ser på konsekvenser som følge av

18. Savner en nærmere redegjørelse for hvordan tilkomst for utrykningskjøretøy langs Fanavegen blir løst. (viser til planbesk. Kap 8 der det er oppgitt at planforslaget ikke påvirker fremkommelighet for utrykningskjøretøy).

Gangtraseer og snarveg:

19. Er positive til å etablere snarveg gjennom området som vil passere gjennom eiendom 40/401.

Støy:

20. Vurderer at planforslaget løser støyutfordringer tilfredsstillende, og har sikret gode kvaliteter for å kunne forsvare bruk av unntaksbestemmelsene for rød støysone i henhold til beliggenhet i et prioritert fortettingsområde nært bybanestopp.

Skole og barnehage:

21. Det må settes krav i bestemmelser til at skole- og barnehagedekning i bydelen skal dokumenteres ved byggesøknad.

Klima og energi:

22. Det oppfordres til å aktivt arbeide med å redusere klimagassutslipp i videre prosjektering og byggefase, herunder mer klimavennlige materialer og om det vil være mulig å gjenbruke deler av bygningsmaterialer o.l i forbindelse med planlagt rivning av tre bygg innenfor planområdet.

23. Planmaterialet må for noen tema redegjøres nærmere for før vi kan ta endelig stilling til plangrep, trafikale løsninger og trafiksikkerhet, og det må påregnes oppdateringer og kvalitetssikring for 2.gangs.

tiltaket på et større område inkl. Fanavegen, Apeltunvegen og Hjortevegen. I tillegg belyser overordnet trafikkanalyse for Skjold (Asplan Viak, 2021) trafikale utfordringer i Skjoldområdet, med særlig fokus på trafiksikkerhet for myke trafikanter. Det foreslås tiltak på vegnettet øst for planområdet som ikke har direkte tilknytning til planområdet, eller blir direkte påvirket av planen. Det er nærliggende å tro at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.

11. Tatt til etterretning. Planområdet omfatter ikke krysset Hjortevegen x Skjoldstølen. Prosjektet har adkomstveg fra Sætervegen, og vil ikke ha kjøretilkost via Skjoldstølen.

Overordnet trafikkanalyse (Asplan Viak, 2021) foreslår en rekke trafiksikkerhetstiltak på Skjold. Ingen av disse berører planområdet for Sætervegen. Det er nærliggende at trafikale forhold i Hjortevegen og Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene. Herunder er krysset Hjortevegen x Skjoldstølen del av planområdet for pågående reguleringsplan for Hjortevegen (planID 70090000).

12. Tatt til etterretning. Det foreslås tiltak på vegnettet utenfor planområdet og som ikke har direkte tilknytning til planområdet, eller blir direkte påvirket av planen. Det er nærliggende at trafikale forhold i Hjortevegen, Apeltunvegen mfl. blir tilknyttet planer som belaster disse vegene.

Aktuelle rekkefølgekrav er avklart i dialog med kommunen.

13. Tatt til etterretning.

14. Se punkt 1.f.

15. Tatt til følge.

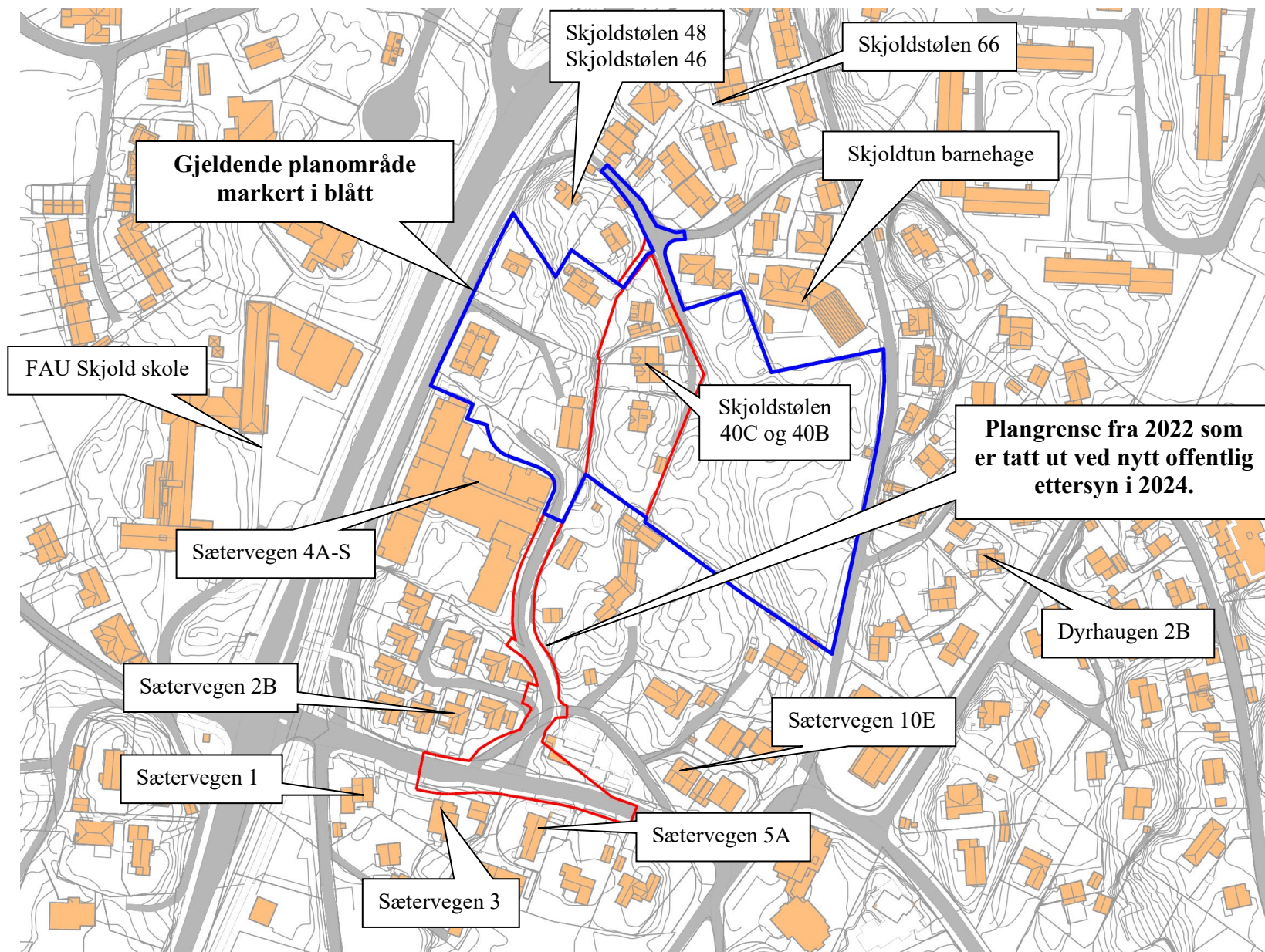
16. Tatt til følge. Se punkt 1.h.

			<p>17. Løsning for renovasjon, varelevering og uttrykning, samt forhold knyttet til trafikksikkerhet, er beskrevet i planbeskrivelsen under kap. 5.8 og 8.11. Se også punkt 1.d.</p> <p>18. Tatt til følge. Planbeskrivelsen er supplert med løsning for uttrykning. Se kap. 5.8.2.</p> <p>19. Ikke tatt til følge. Det er vurdert at gangvegen skal tas ut av planforslaget ettersom flere merknadsstillere opplever forbindelsen som unødvendig og lite trafikksikker, samtidig som det allerede er en eksisterende forbindelse like ved. Prosjektet tilrettelegger også for en trappeforbindelse mellom BBB og BKS i sør.</p> <p>20. Tatt til følge.</p> <p>21. Tatt til følge. Bestemmelsene er oppdatert med krav til skole- og barnehagedekning.</p> <p>22. Tatt til følge. Tiltak for å redusere klimagassutslipp er omtalt i planbeskrivelsen kap. 5.12. Det skal tilrettelegges for bebyggelse med lavt energiforbruk og miljømessig gode energiløsninger. Lavenergi- eller passivhusløsninger skal vurderes. Utslippsreducerende tiltak i materialbruk er sikret i bestemmelser med tre som hovedmateriale for rekkehus, og lavkarbonbetong klasse A i blokker.</p> <p>23. Tatt til følge. Tema er redegjort nærmere for og planforslaget er revidert iht. tilbakemeldinger.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<p>Følgende hovedendringer i plankartet er utført etter offentlig ettersyn i 2022.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planområdet er justert. Store deler av tilkomstvegen Sætervegen er tatt ut av planområdet. Eiendommene gbnr. 40/70, 1883, 1735, 1728 og 115 er inkludert i planområdet. Disse er nå omfattet av formål for BFS2 eller BKS. 2. Formålslinjer og byggegrenser til BKB og BBB er justert i tråd med revidert prosjekt. 3. Byggehøyden og utnyttelse i samtlige felt er justert i tråd med revidert prosjekt. 4. Eiendommen gbnr. 40/401 reguleres nå til uteoppholdsareal. 5. Renovasjonsanlegget f_BRE1 har fått ny plassering. 6. Gangpassasjen mellom BKB1 og BKB2 er utvidet til 4 meter. 7. Snarvegen fra prosjektet til Skjoldstølen er fjernet. 8. Det er lagt til bestemmelsesområder for 9. Avkjørselspiler er revidert. 	<p>Følgende hovedendringer i planbestemmelsene er utført etter offentlig ettersyn i 2022.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 2.2 er supplert med bestemmelser om variasjon i fasader, avtrapping, materialbruk og formingsveileder. 2. Hensyn til asketrær er sikret i § 2.5 og 3.1.1.7.b. 3. § 2.5 er supplert med bestemmelser om sprengningsaktivitet i hekkeperioden. 4. §§ 2.8.1 og 3.1.1.7.b om fremkommelighet for gående og syklende i anleggsperioden er bearbeidet. 5. Det er lagt til bestemmelse om støy i §§ 2.9 og 3.1.1.4.b. 6. Det er lagt til bestemmelse om MUA-areal brattere enn 1:3 i § 3.1.1.4.b. 7. § 3.1.1.5 angir maksimalt antall parkeringsplasser. 8. Dokumentasjonskrav til skole- og barnehagedekning er lagt inn i § 3.1.1.7.a. 9. Dokumentasjonskrav til støy og støv er skjerpet i § 3.1.1.7.b. 10. Bestemmelse om utforming av tak i BKB og BBB i §§ 3.1.1.8/9/11. 11. Nye bestemmelser til utforming av BBB i § 3.1.2. 12. Nye bestemmelser til utforming av BKB1 og BKB2 i § 3.1.3. 13. Nytt formål for BKS er lagt inn under § 3.1.4. 14. Nye bestemmelser til utforming av BFS i § 3.1.5. 15. Bestemmelsene sikrer hvem formål skal være felles for. 16. § 3.3 - bestemmelse til formål o_GF er justert etter merknad fra BME. 17. Det er nye bestemmelser for bestemmelsesområde #2, 3, 4 og 5. 18. § 6 er oppdatert med rekkefølgebestemmelser til renovasjonsteknisk plan, trapp i bestemmelsesområde #4 og universell tilkomst til BKS. 	<p>Med utgangspunkt i innkomne merknader og fagnotat til offentlig ettersyn 2022 ble skisseprosjektet vesentlig omarbeidet, med hovedfokus på terrengtilpassing, renovasjon og byggehøyder. Prosjektet er utvidet og omfatter nå også gbnr. 40/70,1883 som reguleres til konsentrert småhusbebyggelse.</p> <p>Planbeskrivelsen er i sin helhet justert i tråd med revidert prosjekt etter tilbakemeldinger fra offentlig ettersyn.</p>

Merknadskart



Andre private merknader/private merknader utenfor kartutsnittet:

- Skjoldstølen velforening
- Benedicte Remme, Skjoldlia 33
- Steinar Mathisen, Sætervegen 76
- Christine Stansberg, Bevervegen 21
- Bjørg Svendheim, Bjørnevegen 15A
- Linn Sjurset, Sleipners veg 10
- Inger Lise Sleen, Hjortevegen 24A
- Hilde Støle Pettersen, Apeltunvegen 118
- Ingrid Hjelle, Nedre Skjoldvegen 8
- Per ove Steinsland, [u.adresse](#)
- Daniel Aase, Apeltunvegen 2C
- Åse Opheim, Dyrhaugen 40
- Britt Darlington, Sætervegen 19B
- Hilde Sperre-Klausen, Skjoldhøgda 195
- Ingrid Skogseth, Sætervegen 30C
- Saskia Berle-Østraat, Mårdalen 19
- Sigrid Rørvik Nienhuis, Sørhaugen 9B
- Hilde Pedersen, Apeltunvegen 116
- Tonje og Kenneth Mjanger Øvretvedt, Ekornvegen 11A
- Line Skorpa Nygaard, [u.adresse](#)
- Edle Ørvig og Jon Pettersen, Hjortevegen 11
- Karoline Blindheim Heldal og Andreas Skaale Sælen, [u.adresse](#)