

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Fana gnr 41 bnr 636 m.fl. Troidhaugvegen – Bergen kommune
Arealplan-ID	65570000
Saksnummer	2022/20585
Utarbeidet av	Ard arealplan as
Sist revidert	20.03.2023

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Private					
1	Private: Sameiet Hop Alle', 10.01.22	<ol style="list-style-type: none"> Viktig at mønehøgden blir som det er vist på tegninger. Vær obs på stor fare for utrasing, det er løs og porøs grunn rundt Kloppedalsvegen 5C. 	<ol style="list-style-type: none"> Plankartet og planbestemmelsen vil sikre at maks byggehøyde blir på k+ 28,5. Det er satt inn bestemmelser som skal sikre variasjon i byggehøyde. Skal tas hensyn til ved realisering og det er skrevet inn i planbeskrivelsen pkt. 3.16. Sikret i bestemmelsene at det skal foreligge kartlegging før igangsettelsestillatelse. Tatt til følge. 	(1)	(1)	(1)
	Høringsinstanser					
1	Rådet for byforming og arkitektur (RBA), 14.12.21	<ol style="list-style-type: none"> Positiv til foreslått og illustrert bebyggelse i plan. Fargebruken på fasaden kan variere i flere valører som kan gi variasjon og identitet, noe som kan sikre planens bestemmelser. Positiv til at bygningskroppen er innbyrdes sakset, gir liv til bygningsmassen. Kunne ha lagt flere nivåer i terrenget som kan forbedre tomtens topografi. Støtter bygningskroppen, men vil være en fordel å trekke den noe mot vest. Vil da få mer effektiv løsning på parkerings siden mot øst. 	<ol style="list-style-type: none"> Fargebruken i fasaden blir nemt i bestemmelsene § 3.1.1.5.a om at fargebruken skal være harmonisk og i tråd med omkringliggende omgivelser. Tatt til følge. Dette har blitt diskutert, men en slik løsning vil bli vanskelig grunnet liten mengde areal. Flere nivåer vil gjøre det mindre universelt. Det sikres at byggehøyden skal variere. Delvis tatt til følge. Det er her snakk om hva man ønsker å prioritere. Ved flytte denne lengre vest får man mindre areal som tilfredsstillende kravene til sol. Man kommer også nærmere gangstien. Det er prioritert en privat og solfylt hage foran huset. Valgte parkeringsløsninger er etter krav og ønsker fra planavdelingen. Parkeringsløsning er minimumsløsning iht håndbok100. Ikke tatt til følge. 		(3)	(2)
					(1)	

		4. Førnøyd med god utomhusplan.	4. Tatt til følge.			
2	NVE, 23.12.21	1. NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt hensyn til flom- og skredfare, overvatn, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggeløyve og dispensasjoner. Ta kontakt om det er behov for hjelp.	1. Tatt til følge.			
4	Barn og unges representant, 10.01.22	<p>1. Det må dokumenteres at det er mulig å ivareta størrelses- og kvalitetskrav på uteoppholdsareal. Illustrasjonsplanen viser at det kan være utfordrende å etablere uteareal.</p> <p>2. Trafikksikre forbindelser er viktig, det er positivt om det etableres sti/snarvei til nærliggende gang- og sykkelvei. Trygg ferdsel må også sikres for andre forbindelseslinjer.</p> <p>3. Oppdater dokumentasjon på barnehage- og skolekapasitet, oppfordres til å sjå kapasitet i nærområdet.</p>	<p>1. Planbeskrivelsen ivaretar krav til størrelse på uteoppholdsareal. Gode kvalitetskrav er vanskeligere å opprettholde da planområdet er lite. Etter merknadsmøte med kommunen 18.03.2022 ble det sendt inn 4 alternative løsninger for plassering av bygg og uteareal. Kommunen kom med tilbakemelding om at valgt løsning er det foretrukne valget. Dersom det skal bli større uteareal må antall boliger reduseres, noe som ikke er ønsket da man trenger å utnytte området best mulig. Det har nå blitt dokumentert. Tatt til følge.</p> <p>2. Uteareal skal skjermes mot trafikkfare, jf. §3.1.1.8.b. Planområdet fører til minimal trafikkøkning, og det er ikke vurdert som nødvendig å utføre ytterligere trafiksikringstiltak. Delvis tatt til følge.</p> <p>3. Det er forklart pkt. 3.9 og informasjon er oppdatert. Tatt til følge.</p>		(3)	(3)
5	Byantikvaren, 11.01.22	<p>1. Har ingen vesentlige merknader til formålet i planen.</p> <p>2. I planbeskrivelsen punkt 3.4 lagt ved foto fra 2019 og originaltegninger, det er ikke tilstrekkelig dokumentasjon i saken da det ikke er utarbeidet kulturminnedokumentasjon. Det må dermed utarbeides en egen rivedokumentasjon etter Byantikvarens mal «<i>Veileder for dokumentasjon før rivning av bygninger</i>». Ber om en enkel beskrivelse om kulturmiljøet i og rundt planområdet i rivedokumentasjonen. Viser også til at alle saker der bygning skal rives skal det utarbeides rivesøknad.</p>	<p>1. Tatt til følge.</p> <p>2. Planskildringen har endret pkt. 3.4 til 3.5 og lagt inn mer informasjon. Det er satt inn en bestemmelse om at det må foreligge godkjent rivedokumentasjon før igangsettelse. Rapport er utarbeidet og datert 09.sept 2022. Tatt til følge.</p>		(5)	(5)

6	Byarkitekten, 12.01.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arkitekturstrategien skal legges til grunn for videre bearbeiding frem til 2. gangs behandling. 2. Støtter fagetatens vurderinger og anbefalinger for bearbeiding av planforslag til 2. gangs behandling. 3. Begrenset kapasitet og derfor uttaler seg ikke, men viser også til uttalelsen til Råd for byforming og arkitektur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arkitekturstrategien er til grunn i utarbeidelsen av planforslaget. Tatt til følge. 2. Se merknad 12: Fagnotatet til kommunen. 3. Se svar nr. 1 til Råd for byforming sin uttalelse. 			
7	Helsevernenheten, 13.01.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Enig med fagetaten ved at det må gjøres rede for ulikhetene i støyrapporten fra 2017 og 2019. Må avklares hvilken støyrapport som kan legges til grunn videre i planarbeidet. 2. Trafikkstøy på utearealet som vil ha sol hadde godt hørbart støy rundt kl.12, og støyen vil være høyere i rush tiden. Støyskjermingstiltaket vil høyne kvaliteten på utearealet selv om rapporten i 2019 har støy under grenseverdien for gul sone stemmer. Behovet for skjermingstiltak på fasade/uteareal må tas hensyn til ved endring av plassering av bygg og tilkomstvei. 3. Reguleringsbestemmelser mangler bestemmelser knyttet til trafikkikkerhet og støv fra anleggsarbeid. Tilkomst vei er for smal i planområdet, som kan føre til konflikt i trafikkikkerhet og anleggsarbeid føre til mye støv i nabolaget. Anbefaler at reguleringsbestemmelsene tar inn krav til trafikkikkerhet og støvreduserende tiltak i anleggsperioden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Plandokumentene vil bearbeides som ønsket. Støyrapporten som skal legges til grunn er 2021, og dette blir omtalt tydeligere i planbeskrivelsen. Forskjellene mellom støyrapportene blir omtalt under kap. 6 Planprosess og medvirkning. Tatt til følge. 2. Rapporten fra 2021 viser til at det ikke er behov støyskjermingstiltak, og dette beskrives i planskildringen under pkt. 5.13, kap. 6 og 8.3. Planbestemmelser om støy vil bli oppdatert. Tatt til følge. 3. Dette blir nevnt også i andre merknader. Bestemmelser knyttet til trafikkikkerhet og støv fra anleggsarbeid tilføyes i bestemmelser, § 2.5.4 Tatt til følge. 		(6)	(6)
8	Bymiljøetaten, 17.01.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. I planbeskrivelsen er det beskrevet at det langs planområdets østlige og sørlige grense står ulike typer store løvtrær. Store løvtrær er viktige for det biologiske mangfoldet, landskapsbildet og yter en rekke regulerende tjenester. I tidligere i uttalelse til varsel om oppstart påpekte Bymiljøetaten at løvtrærne innen planforslagets influensområde bør beskrives. Det må belyses om det er store, bevaringsverdige løvtrær innenfor planområdet og konsekvensen for disse. Da må naturmangfoldsrapporten oppdateres. 2. Fra illustrasjonsplanen fremstår det som planen medfører mye veg- og parkeringsareal med begrenset grønt uteoppholdsareal. Planområdet ligger i et svært utbygd område med få små gjenstående grønne arealer. Det er derfor viktig å sikre tilstrekkelig grøntareal på eiendommen, både med tanke på bokvaliteten, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dette stemmer. Det har blitt lagt inn mer informasjon i planbeskrivelse. Informasjon ble funnet på nett på «Store trær sin verdi for biologisk mangfold». (https://www.miljofyrta.no/miljotips_kategori/naturmangfold/). Tatt til følge. 2. Valgte løsning tilfredsstillende KPA sine krav til grønne uteoppholdsarealer. Valgte løsning er i stor grad basert på planavdelingen sine ønsker, og viser en funksjonsdeling med private og solfylte uteoppholdsarealer i vest og parkeringsarealer i 		(7)	(7)

		<p>biologiske mangfoldet og overvannshåndtering. Det er positivt at det skal sees videre på bedre løsninger for plassering av de ulike funksjonene på tomten i byggesaken. Likevel må det vurderes om enebolig-tomten er stor nok til oppføring av 4 boenheter med god kvalitet.</p> <p>3. Overvannet planlegges håndtert med infiltrasjonssandfang. Anbefaler at det kan vurderes å legge til rette for åpne blågrønne løsninger.</p> <p>4. Innenfor planområdet er det avsatt grønnstruktur hvor det tillates etablering av stiforbindelse fram til gang- og sykkelvegen langs Troidhaugveien/Vossbanetraséen. Slike snarveger er en viktig for gående. Støtter fagetaten i at snarvegen må sikres gjennomført gjennom rekkefølgekrav. Planarbeidet bør også belyse hvilke inngrep som vil bli nødvendig ved opparbeidelse av stien, gitt nivåforskjellen mellom gang- og sykkelvegen og grønnstrukturen.</p> <p>5. Bymiljøetaten har tidligere anbefalt en gangforbindelse/snarveg fra planområdet og vestover til Kloppedalsveien. Dette er ikke tatt til følge. I fagnotatet begrunnes dette med en alternativ gangforbindelse sør for planområdet, der det ikke vurderes som hensiktsmessig å regulere en ny forbindelse med tanke på det nedskalerte planforslaget. En ny gangforbindelse vil gi en kortere veg til Hop oppvekststun. Samtidig er det store terrengforskjeller mellom planområdet og Kloppedalsveien, og at traséen derfor ikke vil bli ansett som et bedre alternativ. Planarbeidet bør belyse hvilke inngrep som vil bli nødvendig ved opparbeidelse av snarvegen til gang- og sykkelvegen langs Vossebanen.</p> <p>6. Planområdet har sin adkomst via privat vei «Troidhaugveien». I reguleringsplan er veien regulert med offentlig status, men vegen er ikke overtatt av Bymiljøetaten. Viser til våre uttalelser til planoppstart i 2017 og 2019, ba om at reguleringsplanen avklarer fremtidig status på adkomstvegen. Planarbeidet må avklare fremtidig status på adkomstvegen.</p> <p>7. Planforslaget omfatter 4 boenheter som legger opp til tradisjonell renovasjon med bosspann. Illustrasjonsplanen viser oppstilling av bosspann i snarvegen som skal føre til gang/sykkelvegen i Vossebanetraséen. Plasseringen er uheldig og må endres.</p>	<p>arealer med mer skygge i bakkant av bygget i øst. Ikke tatt til følge.</p> <p>3. Det stemmer, og dette er forklart i VA-rammeplan. Vi følger VA-rammeplanens løsninger. Ikke tatt til følge.</p> <p>4. Snarvegen er sikret i bestemmelsene og planskildring skal belyse hvilket inngrep som vil bli nødvendig. Byplan sine vurderinger etter dialogmøte med Statens vegvesen 25.05.2022 er tatt til følge. Det har resultert i at snarvegen blir liggende som en mulighet for fremtiden. Delvis tatt til følge.</p> <p>5. Se svar 4 over. Det er en eksisterende snarveg sørøst fra planområdet til Kloppedalsveien, og denne er beskrevet i planbeskrivelsen pkt. 3.11 Trafikksikkerhet. Ikke tatt til følge.</p> <p>6. Vegen reguleres til privat. Tatt til følge.</p> <p>7. Illustrasjonsplan er endret slik at renovasjonsløsningen ikke kommer i konflikt med fremtidig snarveg. Arealet er satt som grøntareal, og har en bredde på 1 meter. Oppstillingsarealet for søppelspann plasseres ved siden av snarvegen slik at renovasjonsbilen har mulighet for å snu.</p>	(2)	(8)	(8)
				(3)		(9)

9	Statens Vegvesen, 20.01.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innsigelse er tilknyttet mangelfull hensyntagen til Statens vegvesen planer for sykkelstamveg E39 Nesttun – Fjøsanger. Viser til Statens vegvesens arbeid med planlegging av sykkelstamveg E39 delstrekning Nesttun – Fjøsanger, med planforslag innsendt Plan- og bygningssetaten høsten 2020 for kommunens førstegangsbehandling. Planene for sykkelstamvegen medfører behov for areal på østsiden av dagens gang-/sykkelveg for bedret linjeføring samt kobling til bru over fylkesveg 582 Troldhaugveien, og det må være plass til breddeutvidelse, grøfter, skjæringer, rekkverk, murer og anleggsbelte. 2. I uttalelse deres til planoppstart 20.11.2019, var de positive til at det arbeides for en snarveg mot sykkelstamvegen så lenge planene for sykkelstamvegen ble ivaretatt. De forutsatte videre at plan for Troldhaugveien 46 skulle få rekkefølgekrav som sier at snarvegens kryss med sykkelstamvegen må tilfredsstillende gjeldende siktkrav, og at snarvegen ikke kan opparbeides før sykkelstamvegen er etablert. Det er fortsatt usikkert hvilken av de to planene som kommer til vedtak først, foreløpig ligger Troldhaugveien 46 først i løypa. 3. Støtter Plan- og bygningsetatens vurdering av at gangforbindelse gjennom GF må sikres med rekkefølgekrav, og at nærmere avklaring av reguleringsløsning må gjøres i samarbeid med Statens vegvesen. 4. Statens vegvesen fremmer innsigelse til foreliggende planforslag for Troldhaugveien 46 da planen ikke ivaretar arealbehovene i etatens planforslag for sykkelstamvegen. Planforslaget er i strid med viktige nasjonale interesser knyttet til fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter, og vil vanskeliggjøre og fordyre utbygging av riksveganlegget. 5. Det er også uavklart hvordan aktuelle rekkefølgebestemmelse vil utformes. Viser til at planforslaget for Troldhaugveien 46 legger friområde over foreslått vegareal (annen veggrunn og del av fortau) og midlertidige bygge og anleggsområde i plan for sykkelstamvegen, jf. avmerket område i kartsammenstilling. Dette vil vanskeliggjøre og fordyre 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det har vært dialog med mellom planavdelingen og Statens vegvesen. Det ble enighet om at planavgrensingen trekkes tilbake, men at den kan overlappes med deler av sykkelvegen. Arealet som overlapper reguleres som bestemmelsesområdet med tilhørende bestemmelse. For å ikke komme i konflikt med Statens Vegvesen sin plan, sikrer planforslaget at en eventuell gangsti reguleres etter sykkelstamvegen er ferdig. Tatt til følge. 2. Plangrensen er justert. Se svaret ovenfor. Tatt til følge. 3. Det er satt inn som bestemmelsesområde gjort i samarbeid med vegmyndigheten (SVV/fylkeskommunen). I referat fra dialogmøte datert 01.06.2022 ble det vurdert at det ikke sikres opparbeiding av gangvegen, men at den kan ligge som en mulighet for fremtiden. At nærmere avklaring gjøres i samarbeid med Statens vegvesen er tatt til følge. 4. Tilbakemeldingene etter dialogmøte har blitt tatt til følge. Planavgrensningen er innskrenket og arealet som overlapper med statens vegvesen sin plan er regulert som bestemmelsesområde. Tatt til følge. 5. Se merknadssvar over. Tatt til følge. 	(2)	(8)	
				(2)	(8)	
				(3)	(8)	
				(2,3)	(8)	

		<p>videre planlegging/gjennomføring av ønsket sykkelstamveg.</p> <p>6. Merknad tilknyttet støy E39 er hovedstøykilde i det aktuelle området. Statens vegvesen arbeider for å redusere og forebygge støyplager knyttet til vegtrafikk, og understreker at nye boliger må ivareta støykrav da støy fra vegtrafikk kan påvirke både helse og trivsel negativt. Støtter Plan- og bygningsetatens vurdering av at det er behov for at det redegjøres nærmere for støyforholdene i saken, basert på divergerende resultat i ulike versjoner av støyrapporten for tiltaket. Det må være dokumentert i saken at støykrav i kommuneplanen og Miljøverndepartementets retningslinje for støy i arealplanlegging T- 1442 ivaretas, og ved behov sikres med avbøtende tiltak.</p> <p>7. Videre saksgang. I tråd med ordningen om samordning av statlige innsigelser, sender vi dette brevet til Statsforvalteren i Vestland. Statens vegvesen ønsker å samarbeide for å finne en løsning som ivaretar behovene for begge planene, og deltar gjerne på et dialog-/drøftingsmøte med kommunen om saken.</p>	<p>6. Tatt til følge. Se svar til merknad 7 pkt. 2 og 3.</p> <p>7. Det var dialogmøte mellom Statens Vegvesen og byplan 25.05.2022 hvor man har kommet frem til løsninger. Løsningene er tatt til følge som vist i svarene over.</p>	(6)	(6)
10	Statsforvalteren, 20.01.22	<p>1. Vurderte innsigelsen fra SVV. Det er fremmet innsigelse til planen fra Statens vegvesen. Innsigelsen er ikke avskåret av Statsforvalteren. Innsigelsen innebærer at detaljplanen ikke kan vedtas av Bergen kommune, slik den nå foreligger. Det forutsettes at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndigheten nå vil arbeide videre med planen med sikte på å komme frem til et planforslag partene kan enes om. Dersom kommunen ikke finner å kunne endre planen slik at grunnlaget for innsigelsen faller bort, kan kommunen be om mekling, jf. Plan- og bygningsloven § 5-6.</p> <p>2. Vil også vise til Statsforvalterens eget ansvar for at nasjonale hensyn innen arealforvaltning blir ivaretatt i planer etter plan- og bygningsloven. Ifølge kommunen er det knyttet usikkerhet til veitrafikkstøysituasjonen i planområdet. Vi legger til grunn at dette blir avklart i den videre planprosessen i kommunen og at eventuelle tiltak mot støy blir nedfelt i plankart og/eller bestemmelser.</p>	<p>1. Det var avholdt et møte med kommune og SVV 25.05.2022. Se svar på merknaden til SVV over. Tatt til følge.</p> <p>2. Tiltak mot støy er sikret i bestemmelsene, og støyforhold er beskrevet i planbeskrivelsen. Tatt til følge.</p>	(8)	(6)

11	Vestland fylkeskommune, 31.01.22	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har ikke vesentlige merknader til etablering av rekkehus med 4 boenheter isolert sett. Legger til grunn at Arkitekturstrategien til kommunen er førende for kvalitet til bygg og omgivelsene. 2. Har ikke kulturminnefaglige merknader til saken. 3. Eiendommen har kjøretillkomst til Fv. 582 Trolldhaugveien fra kommunal veg Trolldhaugvegen. Fv. 582 Trolldhaugvegen har en trafikkmengde (ÅDT 2018/2019) på 8500. Dette svarer til trafikk i dimensjonerende time på 1020 kjøretøy, (dvs. 12 % av ÅDT). Trafikkmengde i den kommunale delen av Trolldhaugvegen er 3000 (ÅDT 2015). Dagens trafikkmengder utløser krav om etablering av venstresvingefelt i krysset mellom de to veiene. Det aktuelle krysset og området er regulert til samferdselsformål i reguleringsplan for Fana - Søndre innfartsåre, Rv. 580 Hop – Midtun (plan-id 5120001). Etter deres vurdering tar ikke reguleringsplanframlegget tilstrekkelig høyde for de trafikale tilhøva i tilkomstvegen sitt kryss med Fv. 582 Trolldhaugvegen. De fraråder at planframlegget blir vedtatt slik det er foreslått nå. Ber om at planframlegget blir supplert med framlegg til hvordan den trafikale situasjonen i krysset kan løses. Framlegget må omfatte vegtekniske tegninger. De ber også om å få tilsendt dette materialet i god tid før 2. gongs handsaming. Rekkfølgekrav knytt til utredning av krysset vil være aktuelt. 4. I samband med ei byggesak på gnr. 41 bnr. 1128 (kommunen sin sak 202027695) blei det stilt krav om utarbeiding av trafikkanalyse for krysset mellom Fv. 582 Trolldhaugveien og kommunal veg Trolldhaugvegen. Analysen datert 20.04.2020 (vedlegg lagt med merknaden). Analysen viser at krav om venstresvingefelt allerede gjeld med dagens trafikk, og drøfter kort muligheter for å gjennomføre tiltak. Tiltakshaver kan ta utgangspunkt i denne analysen. 5. I tråd med målet om nullvekst for personbiltrafikken, støtter Vestland fylkeskommune fagetaten sitt framlegg om å heimle lav parkeringsdekkingsgrad for bil i bestemmelsene. 6. Gitt nærleiken til hovedsykkelnettet er en god grunn for at kravet til sykkelparkeringsdekning som bør settest høyere enn KPA2018 sitt minimumskrav. Vil oppmode om at boliger blir tilrettelagt med attraktive 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. 3. Framlegg til trafikale situasjonen i krysset og vegtegninger blir for omfattende for dette prosjektet. Det vurderes ikke som rimelig at planforslaget skal stå for utarbeidelse av venstresvingfelt i krysset. Ikke tatt til følge. 4. Se svar 3 over. Ikke tatt til følge. 5. Planforslaget holder en lav parkeringsdekning, og dette er sikret i bestemmelsene. Det skal også etableres sykkelparkeringer. Tatt til følge. 6. Sykkelparkering blir omtalt i planskildringen pkt. 5.8, og sikres i planbestemmelsene under § 3.1.1.8. Tatt til følge. 			
----	-------------------------------------	---	--	--	--	--

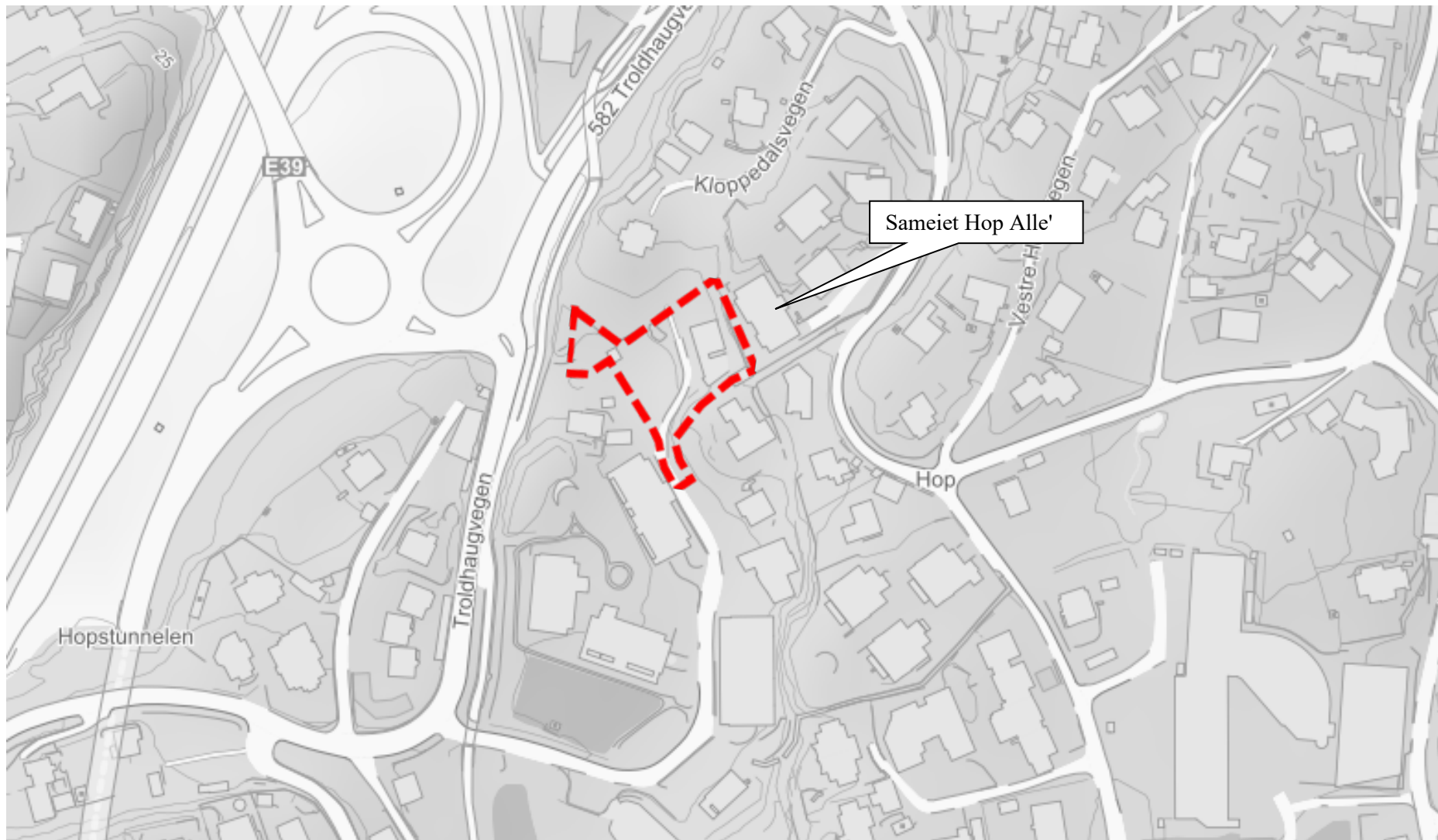
		sykkelfasiliteter med god kapasitet og avgrensa bilparkering. Dette bør heimlast i bestemmelser. De oppmoder òg om at det vert sett eksplisitte kvalitetskrav til sykkelparkering, jf. KPA2018 og viser til Statens vegvesen sin veileder for sykkelparkering for mer informasjon om temaet.			
12	Fagnotat, Bergen kommune, 14.11.21	<p>1. Har ingen merknader til planprosessen så langt og vurderer mottatt planmateriale til å ha tilfredsstillende kvalitet til å sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. De slutter seg til hovedformålet i planforslaget. Boligformål er i samsvar med KPA 2018 og vi slutter oss i utgangspunktet til hovedformålet konsentrert småhusbebyggelse, i form av rekkehus. Disponeringen må bearbeides frem mot 2.gangs behandling, vi etterspør blant annet bedre løsninger for uteoppholdsareal, parkering og plassering av bygg. Det må videre påregnes revideringer og presiseringer i planmaterialet før saken kan fremmes videre til 2. gangs behandling.</p> <p>En forutsetning for det videre planarbeidet legges følgende til grunn:</p> <p>2. Disponeringen internt i planområdet må bearbeides, herunder plassering av bebyggelse, uteoppholdsareal, parkering og kjøreareal, for å sikre uteoppholdsareal med tilfredsstillende kvaliteter.</p> <p>3. Det må vurderes om det er plass til 4 boenheter samtidig som man sikrer tilstrekkelig uteareal med god kvalitet.</p> <p>4. Det må gjøres rede for ulikhetene i støyrapportene fra 2017 og 2021, og avklares hvilken som kan legges til</p>	<p>1. Tatt til følge. Det har blitt sendt inn alternative løsninger til byplan. Og det ble konkludert med at valgt forslag er den beste løsningen.</p> <p>2. Det er snakk om hva man ønsker å prioritere. Ved flytte bebyggelsen lengre vest får man mindre areal som tilfredsstillende kravene til sol. Man kommer også nærmere gangstien. Det er prioritert private og solfylt hager foran huset. Valgte parkeringsløsninger er etter krav fra N100 og ønsker fra planavdelingen. Å tilknytte parkeringen til hver boenhet vil heller ikke redusere vegareal. Dette alternativet har blitt vist planavdelingen tidligere. I møte med kommunen (18.03.2022) ble vi enig om å utarbeide flere forslaget av plassering til bebyggelsen. Alternativene ble sendt inn, og kommunen konkluderte med at plasseringen av bebyggelsen som ble sendt inn 1. behandling er ok, men at antall boenheter enda utfordrer tomtens tåleevne. Planforslaget velger å beholde antall boenheter. Tatt til følge.</p> <p>3. Se svaret over. Kvaliteten til utearealet er i tråd med KPA 2018 sine krav. Dette sikres også i bestemmelsene. Delvis tatt til følge.</p> <p>4. (I fagnotatet står det feil årstall på rapporten. Det skal stå i 2019 og 2021). Brekke & Strand som</p>		(11)
				(10)	(11)
					(12)
					(13)

		<p>grunn for videre planarbeid. Eventuelle avbøtende tiltak må sikres i planforslaget.</p> <p>5. Det må gjøres en kartlegging av skredfare for skrenten øst i tomten, og eventuelle avbøtende tiltak må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>6. Endringene listet opp under «Planfremstilling» må innarbeides i planforslaget.</p> <p>Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til endelig behandling (2. gangs behandling).</p>	<p>utarbeidet støyrapportene har blitt kontaktet, og bekreftet at rapporten fra 2021 er den som gjelder. Denne rapporten tar utgangspunkt i illustrasjonsplanen som tilhører planforslaget nå. Tatt til følge.</p> <p>5. Skredfare øst for tomten og evt. avbøtende tiltak er beskrevet i planskildringen pkt. 3.16. I rekkefølgekravene sikres det at det skal gjennomføres kartleggingen før det gis rammetillatelse. Delvis tatt til følge.</p> <p>6. Tatt til følge.</p> <p>a. Snitt og illustrasjoner ligger vedlagt.</p> <p>b. Krav til uteoppholdsareal stemmer overens med KPA.</p> <p>c. Parkering inngår i maksimal utnyttelse. Sikret i § 3.1.1.1.a. HC-parkering er sikret i 3.1.1.8.b.</p> <p>d. Plassering av renovasjon er vurdert. Snuhammer er sikret i kart.</p> <p>e. Mulighet for snarveg er sikret i plankart. Bestemmelsene sikrer at den ikke skal komme i konflikt med Statens Vegvesen sin plan.</p> <p>f. Reguleringsbestemmelse om avbøtende tiltak knyttet til støy må fjernes om det ikke er behov.</p> <p>g. Bestemmelse §2.1.1 sikrer at prinsippet om universell utforming skal legges til grunn. §3.1.18.b. sikrer også at HC-parkeringsplasser.</p> <p>h. § 5.2.1. sikrer at skole- og barnehagekapasitet skal være dokumentert.</p>		(11)	(14)
					(12)	(15)

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<p>Her oppsummeres samtlige endringer som er foretatt i plankartet etter offentlig ettersyn. Grupper etter om endringene er gjort med bakgrunn i merknad/uttalelse</p> <p>Merknad/uttale</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plankartet sikrer maksimal byggehøyde. 2. Plankartet er endret og oppdatert. Planavgrensningen er justert etter tilbakemelding fra SVV. SV har blitt større for å tilrettelegge snuareal til renovasjonsbil. 3. Snarveg og renovasjonsløsning sikres som bestemmelsesområder. 	<p>Her oppsummeres samtlige endringer som er gjort i reguleringsbestemmelsene etter offentlig ettersyn. Grupper etter om endringene er gjort med bakgrunn i merknad/uttalelse</p> <p>Merknad uttale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bestemmelse under § 3.1.1.2 sikrer maksimal byggehøyde. §3.1.1.6.a sikrer at byggene oppføres med varierte byggehøyder. 2. § 5.1.7 sikrer at det skal foreligge kartlegging av skred og eventuelle sikringstiltak før igangsettelse. 3. Bestemmelse § 3.1.1.5.a sikrer fargebruk. 4. Justering i §3.1.1.7.b sikrer at uteareal skal skjermes mot trafikkfare. 5. § 5.2.2 sikrer at det skal foreligge godkjent rivedokumentasjon før igangsettelsestillatelse kan gis. 6. Satt inn bestemmelser om støy og støv i anleggsperiode, støy utredning og krav i §2.5.4. §§ 3.1.1.7.b sikrer at uteareal skal skjermes mot støy. 7. Satt inn § 2.5.3 bestemmelsene at store løvtrær i planområdet i størst mulig grad skal bevares. 8. Satt bestemmelser knyttet til gangsti i §§ 3.3.1.1.a, 4.2.1, og 5.4.1. 9. Parkeringsdekning sikres i bestemmelsene under § 3.1.1.8. <p>Fagnotat</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. § 3.1.1.7 sikrer kvalitetskrav på uteoppholdsareal. 11. § 5.1.7 sikrer at det skal foreligge kartlegging av skred og eventuelle sikringstiltak før igangsettelse. 12. c. Parkering inngår i maksimal utnyttelse. Sikret § 3.1.1.1.a. HC-parkering er sikret i 3.1.1.8.b. 12. e. Satt bestemmelser knyttet til gangsti i §§ 3.3.1.1.a, 4.2.1, og 5.4.1. f. Bestemmelse om skjermingstiltak for tilfredsstillende støynivå er fjernet. g. §2.1.1 sikrer at prinsippet om universell utforming skal legges til grunn. §3.1.1.8. sikrer også at det etableres HC-parkeringsplasser. h. § 5.2.1. sikrer at skole- og barnehagekapasitet skal være dokumentert. 	<p>Her oppsummeres samtlige endringer som er gjort i planbeskrivelsen etter offentlig ettersyn. Grupper etter om endringene er gjort med bakgrunn i merknad/uttalelse.</p> <p>Henvis til nummer på kapittel, ev. sidetall.</p> <p>Merknad/uttale</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Satt inn informasjon om løs og porøs grunn som kom inn ved merknad under kap. 3.16. 2. Satt inn mer beskrivelse av fargebruken pkt.5.3. 3. Det er endra på tekst om uteoppholdsareal i pkt. 5.5. og pkt. 8.4. Også omtalt i kap. 6. 4. Oppdatert informasjon om skolekapasiteten i nærområde pkt.3.9. 5. Planskildringen har endret pkt. 3.4 til 3.5. Det er utarbeider kulturminnedokumentasjon. 6. Forskjellen mellom støyrapportene er omtalt i kap. 6 Planprosess og medvirkning. Det tydeliggjøres i resten av planbeskrivelsen at det er støyrapporten fra 2021 som legges til grunn. 7. Satt inn info om store trær pkt.3.7, pkt. 5.7 og pkt. 8.6. 8. Satt in mer info i pkt. 5.8 og pkt. 8.10 om fremtidig snarveg gjennom GF og koblingen til Sykkelstamvegen E39. 9. Satt inn oppdatert illustrasjonsplan pkt.5.5. 10. Sykkelparkering omtales i planbeskrivelsen under kap. 5.8. <p>Fagnotat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Det har blitt utarbeidet alternative løsninger for plassering av bygg. Byplan ble tilsendt alternativene, og den opprinnelige løsningen ble vurdert som ok. Omtalt i planbeskrivelsen under kap. 6. 12. Det er endra på tekst om uteoppholdsareal i pkt. 5.5. og pkt. 8.4. Også omtalt i kap. 6. 13. Forskjellen mellom støyrapportene er omtalt i kap. 6 Planprosess og medvirkning. Det tydeliggjøres i resten av planbeskrivelsen at det er støyrapporten fra 2021 som legges til grunn. 14. Satt inn informasjon om løs og porøs grunn som kom inn ved merknad under kap. 3.16. 15. b. Uteoppholdsarealet er omtalt i pkt. 5.5. og pkt. 8.4.

Merknadskart



Figur 1: Oversikt over private merknader som kom inn. Planområdet er markert med rød stiplet linje.