

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Ytrebygda, gnr. 107 bnr. 26 mfl., Smalhusaugen næringsområde
Arealplan-ID	65780000
Saksnummer	201718968 og 202220536
Utarbeidet av	A/STAB
Sist revidert	29.04.2024

NB! Etter offentlig ettersyn har det kommet nye koder for formålene. Disse endres ikke her da dette dokumentet gjengir innkomne merknader, men det gjøres oppmerksom på at det ikke vil samsvare med koder i plankartet. Gammel kode = ny kode: BKB = I/L, GV = VS, SKV = KV, SV = V, SGG = GG, SVT = AVT, SVG = AVG

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
<u>Private merknader:</u>						
1	Helga Flesche, Espedalen 37, 20.01.2020, 55	<ol style="list-style-type: none"> Ber om at vegetasjonsskjerm i 6 meters bredde videreføres mot felles eiendomsgrense mellom 107/87 og 107/26. Ønsker at eldre grantrær langs felles eiendomsgrense skal bevares. Ber om at tidligere deponerte masser på 107/26 fjernes. Ber om at eiendommens tilknytning til kommunal VA-nett ikke blir berørt av anleggsarbeidet. Bekymret for støy i anleggsfasen. 	<ol style="list-style-type: none"> Ingen endring. Vegetasjonsskjermen mellom eiendommene har bredde på 11,0 meter. Tatt til følge. I den grad det er eldre graner i grenseområdet, planlegges de bevart. Det legges inn en bestemmelse om at eldre grantrær på eiendom 107/87 skal bevares, og ikke må komme til skade under anleggsfasen. Ikke tatt til følge. Masser fra BKB3 ønskes delvis deponert i GV2 for å få en estetisk bedre overgang mellom landbruksområdet i sør og BKB3. Over massene skal jordsmonn tilbakeføres og vegeteres med stedlige eng- og beitevekster, se punkt 3.3.1.1.b. Ingen endring. Naboeiendommers VA-nett vil ikke bli berørt. Tatt til følge. Det er gjennomført støyfaglige vurderinger for planområdet som viser at støy vil bli problematisk i anleggsfasen. Det må gjøres ytterligere støyvurderinger knyttet til boring og masseutskifting, og iverksettes tiltak som tett byggeplassgjerde og gode varslingsrutiner for å avbøte ulempene ovenfor nærliggende boliger. 	1. Tegnet inn målelinje for GV2 i vest	2. 2.2.2	
2	Trond Bjørkbom, Espedalen 47, 28.01.2020, 58	<ol style="list-style-type: none"> Skjerming i GV1 må utbedres for å skjerme mot støy eller lys fra dagens næringsaktivitet. Bekymret for økt andel nattarbeid. 	<ol style="list-style-type: none"> Delvis tatt til følge. Det gjøres ingen endringer innenfor BKB1. Bruk og opparbeiding av området forblir som i dag. Det legges til et rekkefølgekrav for utbedring av skjerming i GV1 som vil utløses dersom nye tiltak omsøkes innenfor BKB1. Ikke tatt til følge. Det vil normalt ikke foregå nattarbeid. Støyfaglige vurderinger for planområdet slår fast at nattarbeid ikke bør foregå. Delvis tatt til følge. 		1. 6.2.1	
					3.	

		<p>3. Ønsker sikring av skjæring langs GV1 og GV2 før anleggsarbeid påbegynnes.</p> <p>4. Bevaring av natur må hensyntas langs felles eiendomsgrense.</p>	<p>GV1 er en videreføring av grøntstruktur fra eksisterende reguleringsplan og utbygd næringsområde. Sikring er lagt inn i rekkefølgekravet omtalt i første punkt og vil bli gjennomført dersom nye tiltak omsøkes innenfor BKB1.</p> <p>4. Tatt til følge. Bestemmelse om bevaring av eldre graner er lagt til. For GV2 skal jordsmonn graves av og tilbakeføres over tilførte masser, slik at området skal kunne vokse til med natur av samme type som i dag. Det er gitt bestemmelser om at området skal beplantes med eng- og beitevekster og at det skal utarbeides egen planteplan ved søknad om tiltak. Se punkt 3.3.1.1.b, punkt 3.3.1.2.a, punkt 3.3.1.2.c og punkt 3.1.1.4.a om planteplan.</p>		<p>6.2.1</p> <p>4.</p> <p>2.2.2</p>	
Høringsinstanser:						
1	Miljøorganisasjonen Grønn Fremtid, 27.12.2019, 50	Ber om en presisering av hvorvidt retningslinje T-1442 skal legges til grunn for støyfaglig utredning.	Tatt til følge. Det er gjennomført støyfaglige vurderinger for planområdet. Støynivå er blitt vurdert etter krav i KPA 2018 [1], støyretningslinjen T-1442 [2] og Forurensningsforskriften [3]. Se for øvrig vedlegg 16.			
2	Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 30.12.2019, 51	Ber om at det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen det planlegges for benytter.	Delvis tatt til følge. Planen hensyntar store kjøretøy i hele sin utforming. I illustrasjonsplanen er det vist snuløkke dimensjonert for lastebil (L), men det er gitt egen bestemmelse om at vogntog (VT) skal ha snumuligheter inne på BKB3.		3.1.2.1.c	
3	NVE, 06.01.2020, 52	NVE har ingen konkrete merknader, men informerer om tilgjengelige veiledere, retningslinjer og kartportal.	Ingen endring.			
4	Avinor, 08.01.2020, 53	Innsigelse fra Avinor. Ber om at bestemmelser om høyderestriksjoner, radiotekniske vurderinger, turbulensforhold og farlig- eller villedende belysning tas inn i planbestemmelsene. Dersom bestemmelsene innarbeides frafalles innsigelsen.	Tatt til følge. Bestemmelsene innarbeides som foreslått. Se punkt 2.9 der samtlige av de foreslåtte bestemmelsene er lagt til.		§2.9 med underpunkter.	
5	Bergens brannvesen, 15.01.2020, 54	Ber om at planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får tilgjengelighet til nye byggverk, samt tilstrekkelig slokkevann.	Tatt til følge. Det er god tilgjengelighet til alle bygg i planområdet. Byggegrensen for BKB3 er justert i henhold til deres veileder slik at brannvesenets kjøretøy er sikret 3,5 m bredde i øst. Tilstrekkelig slokkevannskapasitet er hensyntatt i VA-rammeplan.	Justert byggegrense for BKB3 til 3,5 m i øst og sør		
6	Bymiljøetaten, 27.01.2020, 59	<p>1. Arealet som er avsatt som LNF-område i KDP BLÅE må ikke reduseres ytterligere (dvs. med de omsøkte 0,8 da). Gjennomføring av tiltaket må løses innenfor avsatt næringsareal.</p> <p>2. Overskuddsmasser skal ikke deponeres i skog som er avsatt til LNF i KDP BLÅE.</p> <p>3. Trafikkfaglig vurdering: – Bymiljøetaten kan ikke se at det er hensiktsmessig at o_SV1 reguleres som</p>	<p>1. Ikke tatt til følge. Noe LNF-areal foreslås omregulert for å unngå stor massetransport. Dette arealet er i hovedsak gitt arealfrom vegetasjonsskjerm (GV). Når masser er deponert og arealet tilgrodd vil arealet fungere i sammenheng med omliggende LNF-areal.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Dette er en del av konseptet som har fulgt planen fra start, så en ønsker en grundig diskusjon rundt temaet i merknadsmøtet før det konkluderes.</p> <p>3. Delvis tatt til følge. – o_SV1, o_SF og o_SVT5 er endret til f_SV1, f_SF og f_SVT4.</p>	f_SV1	<p>1. 5.2.2</p> <p>2. 8.15</p>	

		<p>offentlig. Denne må vises med privat prefiks. Det samme gjelder fortau og annen veggrunn som blir liggende langs felles/privat veg.</p> <ul style="list-style-type: none"> - o_SGS1-3 er i planforslaget vist som fortau langs offentlig veg. Dersom intensjonen er at dette skal være en gs-veg, må det legges inn formål for fysisk skille mot kommunal veg. Det må reguleres for annen veggrunn også i ytterkant av o_SGS. - Det må videre vurderes tilbaketrukket løsning iht. gjeldende håndbøker for myke trafikanter som skal krysse hhv o_SV1 og SV2. - Avslutningsvis er o_SV3 snuhammer i enden av kommunal veg og bør vises som del av o_SKV1, ikke som o_SV3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Det er lagt inn formål for fysisk skille (o_SVT2, 6 og 8) med 1,5 meter bredde mellom offentlig kjøreveg o_SKV1 og offentlig gang- og sykkelveg o_SGS1-3. For privat kjøreveg f_SKV2 vil trafikken være lavere, og det anbefales her redusert fartsgrense til 40 km/t, framfor fysisk skille. Ved nedsatt hastighet til 40 km/t vil en slik løsning være i tråd med veinormalene. - Krysningspunkt trekkes 5,0 meter inn fra avkjørslenes kant for o_SKF1 Trafikk i avkjørsel SV2 vil være så lav at det vil være tilstrekkelig at krysningspunktet trekkes 1,5 meter inn i avkjørselen (o_SKF2). - Grenselinje mellom o_SV3 og o_SKV1 fjernes slik at o_SV3 inngår som en del av o_SKV1. 	<p>o_SVT 2, 6 og 8</p> <p>o_SKF 1-2</p> <p>o_SV3 fjernes</p>		<p>- 8.10.1 - 8.10.3</p>
7	Byantikvaren, 27.01.2020, 60	<ol style="list-style-type: none"> 1. Byantikvaren anbefaler at gjeldende LNF-område avsatt i KDP BLÅE ikke bør reduseres. 2. Det må framgå av §5.1.1 at eksisterende vegetasjon skal bevares i et 2 meter bredt belte på grunn av sikring av et historisk steingjerde. 3. Byggetiltak og tilhørende infrastruktur bør i størst mulig grad innordne seg landskapet. Planering, skjæringer og høye forstøtningsmurer er skjemmende. 4. Byantikvaren støtter fagnotatets konklusjon om at det må utformes en visualisering av to ulike planeringsnivåer. 5. Det bør gjøres bedre rede for skjerming mot eksisterende boligbebyggelse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Noe LNF-areal foreslås omregulert for å unngå stor massetransport. Dette arealet er i hovedsak gitt arealfrom vegetasjonsskjerm (GV). Når masser fra planering av BKB3 er deponert her og arealet igjen tilgrodd, vil arealet fungere i sammenheng med omliggende LNF-areal. 2. Tatt til følge. punkt 5.1.1 endret slik at det framgår av eksisterende vegetasjon skal bevares i et 2,0 meter bredt belte på grunn av sikring av et historisk steingjerde. 3. Ikke tatt til følge. Det er ønskelig å utvikle felt BKB3 i sammenheng med BKB1 som er opparbeidet tidligere. Det er derfor nødvendig å planere BKB3, og dette vil medføre noen skjæringer i sør og vest. 4. Delvis tatt til følge. BKB3 er nå delt opp i to planeringsnivå (kote + 41 og + 38), det blir derfor ikke utarbeidet ytterligere visualisering. 5. Tatt til følge. Planbeskrivelsen oppdateres til å bedre gjøre rede for skjerming mot eksisterende boligbebyggelse. 		<ol style="list-style-type: none"> 2. 5.1.1 	<p>5. 8.18</p>
8	Statens vegvesen, 28.01.2020, 62	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslaget med bakgrunn i mangelfull utredning av konsekvensene et vedtak av planen kan få for framkomst på rv. 580 Flyplassvegen. 2. Statens vegvesen anbefaler at krysningspunktet for myke trafikanter trekkes 5 meter inn i avkjørslene. En slik utforming gir bedre siktforhold mellom innkjørende biler 	<p>Tatt til følge.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rekkefølgekrav fremmet i brev fra Plan- og bygningsetaten av 20.12.2021 er innarbeidet i planforslaget punkt 6.1.2 : <i>Før det kan gis igangsettingstillatelse for nye tiltak innenfor planområdet, skal utvidelsen av Flyplassvegen med tilhørende to-planskryss være opparbeidet eller sikret opparbeidet i tråd med detaljreguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 111 bnr. 173 mfl. Rv. 580 Flyplassvegen, strekningen Birkelandsskiftet - Bergen lufthavn Flesland, plan-ID 70620000.</i> 2. Delvis tatt til følge. Krysningspunkt trekkes 5,0 meter inn fra avkjørslenes kant for o_SKF1. Trafikk i avkjørsel SV2 vil være så lav at det vil være tilstrekkelig at krysningspunktet trekkes 1,5 meter inn i avkjørselen. 	<p>2. o_SKF 1</p>		

		og kryssende gang- og sykkeltrafikk, og bidrar slik til å øke trafikksikkerheten.				
9	Helsevernenheten, 28.01.2020, 63	Ingen merknader til planen.	Ingen endring.			
10	Rådet for byforming og arkitektur, 29.01.2020, 65	<p>1. Det er viktig at overgangen mellom næringsområdet og boligområdet blir ivare tatt på en god måte, og RBA understreker kravet til reetablering av vegetasjonen. Videre etterlyses visualiseringer av fjernvirkningen fra sjøsiden. Næringsområdet bærer deles opp i to nivå, slik at det oppnås en bedre terrengtilpasning og mindre skjæringer, dette vil også redusere terrenginngrepene og fjernvirkningen sett fra sjøsiden.</p> <p>2. Etablering av næringsområdet bør ikke vanskeliggjøre eller ligge i veien for eksisterende eller planlagte gangforbindelser i området. Det er viktig at det ikke forringer mulighetene for en sammenhengende gang- og sykkelveiforbindelse via Mynteviken til Hjeltestad.</p> <p>3. Foreslår at det tas inn egen bestemmelse om plan for massehåndtering som beskriver hvordan dette er planlagt utført.</p>	<p>1. Tatt til følge. Visualisering av fjernvirkning fra sjøen utarbeides. Se vedlegg 9-2 for visualisering av fjernvirkning sett fra sjøsiden. BKB3 er nå delt opp i to planeringsnivå (kote + 41 og + 38), det blir derfor ikke utarbeidet ytterligere visualisering av planeringsnivå.</p> <p>2. Tatt til følge. Planforslaget vanskeliggjør ikke eksisterende eller planlagte gang- eller sykkelveiforbindelser i området. Det er innarbeidet en trapp i planforslaget (f_SGG) som vil etablere en ny gangforbindelse mellom Espelandsvegen og Espedalen via planområdet.</p> <p>3. Tatt til følge. Det legges til bestemmelse om utarbeiding av massehåndteringsplan.</p>	2. Tegnet inn areal for trapp f_SGG	3. 3.1.1.4.a	
11	Statens vegvesen, 17.12.2019, 66	<p>Kopi av brev med tittel «Vedrørende planarbeid i Ytrebygda og behov for å etablere Rv. 580 Flyplassvegen Birkelandskrysset-Flyplassen med nytt planskilt kryss ved Kokstad/Liland i henhold til KDP BLÅE - Bergen kommune».</p> <p>Innhold i brevet med konsekvenser for planforslaget er gjengitt i innsigelse fra Statens vegvesen.</p>	Ingen endring. Se merknad fra Statens vegvesen.			
12	Vann- og avløpsetaten, 13.02.2020, 67	Ber om at VA-etatens uttalelse til VA-rammeplan også legges til i bestemmelse om oppfølging av VA-rammeplan i detaljprosjektering.	Tatt til følge. Bestemmelsen endres som foreslått til «Godkjent VA-rammeplan med tilhørende uttalelse fra VA-etaten skal ligge til grunn for videre detaljprosjektering.»		2.4.1	
13	Vestland fylkeskommune, 03.03.2020, 73	<p>1. Vestland fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på grunnlag av mangelfull utredning av konsekvensene et vedtak av planen kan få for framkomst på fylkesveg i området, spesielt i kryss på Kokstadvegen og Ytrebygdsvegen. Dette gjelder framkomst for trafikken generelt og kollektivtrafikken spesielt.</p> <p>2. Vi legger til grunn at før det blir åpnet for mer trafikkskapende tiltak i området innenfor KDP BLÅE og Kokstadområdet må det være satt</p>	1. – 2. Tatt til følge Se merknad fra Statens vegvesen, nr. 1.			

		krav til hvordan etablering av det nye trafikksystemet skal realiseres. Innsigelsen er knyttet til dette punktet.				
14	Plan- og bygningsetaten, 27.11.2019, 36	<p>1. Det må utarbeides egen støyvurdering for planområdet og eventuelle tiltak må innarbeides i planmaterialet.</p> <p>2. Det må vurderes om det skal legges noen begrensninger på kjente aktiviteter/virksomheter som medfører lukt- og støyplager.</p> <p>3. Det må utformes en visualisering av et alternativ med to ulike planeringsnivåer på BKB3 for å få frem fordeler og ulemper med en slik utforming.</p> <p>4. Det må tydeliggjøres i bestemmelsene til reguleringsplanen hvordan det er planlagt å sikre at en får en rask tilbakeføring av vegetasjon spesielt mot boligbebyggelsen i vest. Gamle graner som står mot bebyggelsen i vest og større trær må søkes bevart. Det må vurderes å dele opp GV2 for å ivareta ulike behov i utforming av grøntstrukturen.</p> <p>5. Det må utarbeides en visualisering av høyere nivå på voll mot vest for å vurdere om skjerming av naboer mot vest er tilstrekkelig. Det må utarbeides bestemmelse om egen plan for massehåndtering som beskriver hvordan dette er planlagt utført.</p> <p>6. Gangforbindelse mot Espelandsvegen må sikres i plankart i samsvar med tidligere innlevert materiale. Rekkefølgekrav for etablering av trapp må sikres i bestemmelsene.</p> <p>7. Endringer ved planfremstilling:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Det må sikres i bestemmelsene at det blir satt av tilstrekkelig med areal til å etablere snuplass for vogntog innenfor BKB3. – Det må settes rekkefølgekrav for opparbeiding av o_SKV1 og f_SKV2, da etablering av gang- og sykkelveg påvirker eksisterende veglinjer. – Parkeringskrav for BKB-områdene må vise til enhver tids gjeldende KPA for ulike typer virksomhet som skal etableres. – Det må presiseres i bestemmelsene at utnyttingsgraden innenfor de enkelte områdene (BKB1 og BKB3) gjelder for hver eiendom. 	<p>1. Tatt til følge. Det er gjennomført støyfaglige vurderinger for planområdet. Funnene fra støyvurderingene er innarbeidet i punkt 2.6.2. Det må gjøres ytterligere vurderinger i tilknytning til masseutskiftning.</p> <p>2. Tatt til følge. Det er gjennomført vurderinger av luftkvalitet, støv og lukt. Vurderingene tilsier at dette ikke vil bli et problem for aktiviteter som ikke har spesielle luktutslipp. Det må gjennomføres tiltak for dempe støvproduksjon ved knuseverk.</p> <p>3. Delvis tatt til følge. BKB3 er nå delt opp i to planeringsnivå (kote + 41 og + 38), det blir derfor ikke utarbeidet ytterligere visualisering.</p> <p>4. Tatt til følge. Bestemmelse om bevaring av gamle graner legges til. Det legges inn en bestemmelse om at eldre grantrær på eiendom 107/87 skal bevares, og ikke må komme til skade under anleggsfasen. Det stilles videre krav om utarbeiding av planteplan. Det er lagt inn et bestemmelsesområde (#2) i GV2 der trekke som gir visuell skjerming kan etableres. Øvrige deler av GV2 skal revegeteres med eng- og beitevekster.</p> <p>5. Delvis tatt til følge. Se vedlegg 9-3 der et alternativ med 1,5 m høyere voll mot vest er vist. Det legges til en bestemmelse om utarbeidelse av massehåndteringsplan som dokumentasjon ved søknad om tiltak.</p> <p>6. Tatt til følge. Gangforbindelse mot Espelandsvegen (f_SGG) inntegnes i plankart. Etablering av trapp sikres med rekkefølgekrav i bestemmelsene.</p> <p>7. Delvis tatt til følge.</p> <ul style="list-style-type: none"> – I illustrasjonsplanen er det vist snuløkke dimensjonert for lastebil (L), men det er gitt egen bestemmelse om at vogntog (VT) skal ha snumuligheter inne på BKB3. – Lagt til rekkefølgekrav som foreslått. <p>– Lagt inn ny bestemmelse som viser til parkeringskrav i enhver tids gjeldende KPA.</p> <p>– Lagt inn bestemmelse som slår fast at oppgitt utnyttelsesgrad gjelder tilsvarende for hver eiendom.</p> <p>– Lagt til bestemmelse om at GV2 skal opparbeides med eng- og beitevekster og ha funksjon som beiteområde. Lagt til punkt om at</p>	<p>4. Tegnet inn #2 i GV2</p>	<p>1. 2.6.2</p> <p>2. 2.6.3</p> <p>4. 2.2.2 3.1.1.4.a 3.3.1.1.a-b 3.3.1.2.a og c 5.1.2</p> <p>5. 3.1.1.4.a</p> <p>6. 6.5.7</p> <p>7. 3.1.2.1.c</p> <p>6.2</p> <p>3.1.1.2.a</p> <p>3.1.2.2.d</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> – Det må sikres i bestemmelsene at GV2 blir opparbeidet med eng- og beitevekster. Bestemmelse om planteplan for opparbeiding av grøntstruktur skal utarbeides. – Det må legges inn likelydende rekkefølgekrav som bestemmelse §3.2.2 i reguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 107. bnr. 141, 537 m.fl. Espehaugen 	<p>planteplan skal innsendes som del av dokumentasjon ved søknad om tiltak. Lagt til bestemmelse om at planteplan skal utarbeides før beplantning i GV2 påbegynnes. Det skal utarbeides en planteplan for opparbeiding av grøntstruktur påbegynnes.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Etter utvidelser av vegarealet i forbindelse med merknad fra Bymiljøetaten forsvinner det arealet av grøntstruktur o_G10 fra naboplanen som tidligere lå i frisktsonen for dette planforslaget. Dette arealet har nå formål annen veggrunn, og det vil ikke være naturlig å knytte rekkefølgekrav til opparbeidelse av grøntstruktur som ikke ligger innenfor planområdet. 		<p>§3.1.1.4.a §3.3.1.1.b §6.1.2</p>	5.2.1
--	---	--	--	---	-------

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<p>Krysningspunkt i avkjørsel er trukket 5,0 meter inn fra vegkant (o_SKF1) for f_SV1, for SV2 er krysningspunkt trukket 1,5 meter inn fra vegkant (o_SKF2).</p> <p>Det er lagt til annet vegareal (o_SVT2, 6 og 8) mellom gang- og sykkelveg (o_SGS1-3) og offentlig kjøreveg (o_SKV1) for å gi plass til fysisk skille.</p> <p>Det er lagt til annet vegareal (o_SVT3, 5 og 7) i ytterkant av offentlig gang- og sykkelveg (o_SGS1-3).</p> <p>Offentlig snuhammer (o_SV3) i enden av offentlig kjøreveg (o_SKV1) er innlemmet i arealet for offentlig kjøreveg (o_SKV1).</p> <p>o_SV1, o_SF og o_SVT5-6 endres fra offentlig til felles eierform. Det gis bestemmelse om at eierforhold er delt mellom omliggende eiendommer.</p> <p>Lagt inn bestemmelsesområde #2 innenfor GV2 der planting som gir visuell skjerming mot næringsområdet er tillatt. GV2 skal for øvrig ha eng- og beitevekster.</p> <p>Lagt inn areal f_SGG for trapp og gangforbindelse mellom Espehaugen og Espelandsvegen.</p> <p>Marginal justering av byggegrense i øst og sør av BKB3 for å sikre 3,5 m bredde iht. Brannvesenets veileder.</p>	<p>2.2.2 Eldre grantrær på naboeiendom g/ bnr. 107/87 skal bevares. Det må unngås at trærne kommer til skade under anleggsfasen.</p> <p>2.4.1 <i>Lagt til:</i> VA-rammeplan med tilhørende uttalelse fra VA-etaten skal ligge til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling.</p> <p>2.6.2 Støy</p> <p>2.6.2.1 Støyfaglig vurdering for planområdet datert 30.04.2020 skal legges til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen.</p> <p>2.6.2.2 Det må vurderes ytterligere støyfaglig vurdering før masseutskiftning påbegynnes.</p> <p>2.6.2.3 Krav til støy fra knuseverk iht. Forurensingsforskriften må tilfredsstilles dersom dette skal etableres.</p> <p>2.6.2.4 Ved etablering av støysvak industri uten aktivitet på natt er det ikke behov for ytterligere støyfaglig vurdering. Ved etablering av mer støyende industri må støy utredes nærmere, herunder krav til driftstid, plassering og skjermingstiltak.</p> <p>2.6.2.5 Prosjektering av bygg må ta høyde for til dels høye støynivå fra fly slik at krav til innendørs støy er tilfredsstilt iht. TEK17.</p> <p>2.6.3 Støv-, lukt og luftkvalitet</p> <p>2.6.3.1 Luftkvalitetsvurdering for planområdet datert 04.05.2020 skal legges til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen.</p> <p>2.6.3.2 Støvdempende tiltak som må vurderes er tildekking eller vanning av massene ved masseuttak, transport og mellomlagring. Tildekking av knuseverk må også vurderes.</p> <p>2.6.3.3 Skal det etableres bedrifter med luktutslipp må det søkes om utslippstillatelse.</p> <p>2.9 Restriksjonskrav for Bergen lufthavn</p> <p>2.9.2 Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn</p> <p>2.9.2.1 Det er ikke tillatt med bruk av tårnkran av hensyn til flysikkerheten.</p>	<p>Planbeskrivelsen er endret for å gjøre bedre rede for skjerming mot naboeiendommer og eksisterende bebyggelse.</p> <p>Planbeskrivelsen er endret til å gjøre bedre rede for valgt veiløsning, fysisk skille og inntrukket krysningspunkt.</p> <p>Planbeskrivelsen er endret for å gjøre bedre rede for omregulering av LNF-areal og deponering av masser.</p> <p>Lagt inn igjen tidligere kapittel om massehåndtering.</p> <p>Endret kapitler som omhandler støy jf. støyfaglige vurderinger.</p> <p>Lagt til informasjon om bestemmelser fra Avinor, oppdatert kapittel om planprosess med informasjon om offentlig ettersyn.</p> <p>Utfyllende informasjon om GV2, vegetasjon og massepåfylling.</p> <p>Lagt til informasjon som klargjør at rekkefølgekrav knyttet til grøntareal «o_G10» i naboplan ikke vil være naturlig å ta inn i planforslaget.</p> <p>Presiseringer og mindre rettinger. Oppdatering av figurer iht. endringer i plankart og illustrasjonsplan.</p>

<p>Justeringer av løpenummer for arealformål SV og midlertidig areal for rigg og anlegg.</p> <p>Lagt til målelinje i vest av GV2.</p> <p>Justert plassering av tekst flere steder.</p> <p>f_SVG1 er utvidet noe for å få med hele fyllingsfoten.</p> <p>Plangrense er utvidet noe som følge av vegutvidelser langs offentlig veg Espehaugen, areal for trappeforbindelse og fyllingsfot i f_SVG1.</p>	<p>2.9.2.2 Dersom det skal benyttes mobilkran som gjennomtrenger hinderflatene (sideflaten), må tiltakshaver på forhånd søke Bergen lufthavn om godkjenning av kranbruken. Det stilles krav om at mobilkranen er utstyrt med fast rødt hinderlys på bomspissen og at den må kunne senkes i forbindelse med flyginger til/fra Bergen lufthavn. Tiltakshaver skal før mobilkranen kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Bergen lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en eventuell risikoanalyse i samråd med Bergen lufthavn for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten.</p> <p>2.9.3 Krav til radiotekniske vurderinger</p> <p>2.9.3.1 Dersom det skal etableres nytt bygg/påbygg/anlegg over kote 49 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.</p> <p>2.9.3.2 Det aksepteres bruk av mobilkran med kranarm opp til 35 meter over terreng uten krav til radioteknisk vurdering.</p> <p>2.9.3.3 Dersom det skal brukes tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger BRA-krav på kote 49 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranen. Tilsvarende må det sendes søknad om radioteknisk vurdering og godkjenning for bruk av mobilkran med kranarm over 35 meter over terreng. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bygg/påbygg/anlegg og bruk av kraner.</p> <p>2.9.4 Turbulensforhold ved Bergen lufthavn</p> <p>2.9.4.1 Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy.</p> <p>2.9.4.2 Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør.</p> <p>2.9.4.3 Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar.</p> <p>2.9.5 Farlig eller villedende belysning</p> <p>2.9.5.1 Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Bergen lufthavn skal det utarbeides en belyningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.</p> <p>3.1.1.2.a Parkeringskrav i enhver tids gjeldende KPA går foran parkeringsbestemmelser gitt i denne reguleringsplan. Parkeringskrav i KPA</p>	
---	---	--

for ulike typer virksomheter gjelder tilsvarende for virksomheter som ønskes etablert innenfor BKB1-3.

3.1.1.4.a *Lagt til to nye punkter:*

- Massehåndteringsplan
- Planteplan

3.1.2.1.c Innenfor BKB3 skal det etableres snumuligheter dimensjonert for vogntog.

3.1.2.2.d Oppgitt utnyttingsgrad er for hele feltets areal, og gjelder tilsvarende for hver enkelt eiendom innenfor feltet.

3.3.1.1.b *Lagt til:* opparbeides iht. planteplan, med funksjon som beiteområde.

5.1.1 *Lagt til:* 2,0 meter bredt belte for å sikre et historisk steingjerde innenfor bestemmelsesområdet.

5.1.2 Innenfor bestemmelsesområde #2 skal det utarbeides en planteplan før opparbeiding av grønnstruktur påbegynnes.

6.1.1 Det skal utarbeides en planteplan før beplantning i GV2 påbegynnes.

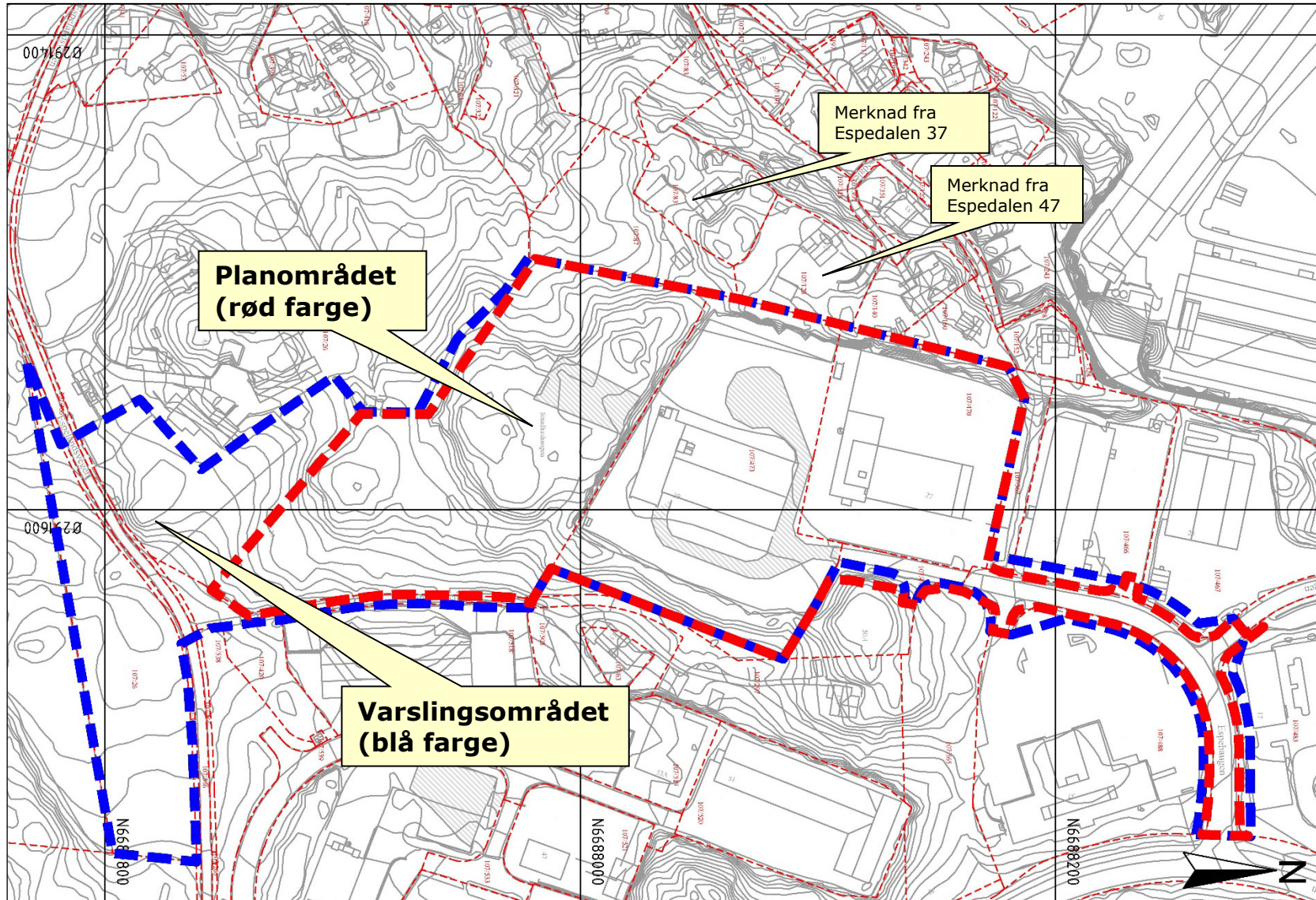
6.2.1 Skjerming innenfor GV1 skal utbedres og sikres før nye tiltak innenfor BKB1 kan tas i bruk.

6.3.2 Kjøreveg o_SKV1 og f_SKV2 skal være ferdig opparbeidet.

6.3.7 Trapp mellom f_SGS6 og Espelandsvegen skal være ferdig opparbeidet.

I tillegg kommer renummereringer som følge av endringene listet opp over.

Merknadskart



- Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS), Prinsensgate 1c, 0152 Oslo
- Miljøorganisasjonen Grønn Fremtid, Kolstadgata 1, 0652 Oslo