

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn 22.06.19 – 03.08.19

Plannavn	Ytrebygda, gnr.111 bnr.3 mfl., Lilandsjordet Nord
Arealplan-ID	1201_65730000
Saksnummer	201738231
Utarbeidet av	Opus Bergen As
Sist revidert	13.11.20

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>					
1	Sweco v/Irene Våge, på vegne av reguleringsplan for gnr 114 bnr 260 m.fl Kokstadflaten, 05.07.19, 123	1. På hvilken side er Flyplassvegen utvidet?	1. Primært på sørsiden av vegen, men med noe utvidelse av halser i inn- og utkjøringen ved rundkøringen med Kokstadvegen, noe som medfører inngrep inn mot sykkelveg/fortau i nord.			
		2. Har det i denne prosessen blitt tatt hensyn til sidearealene i forslag til reguleringsplan for Kokstadflaten?	2. Tatt delvis til følge. I en tidlig planfase tok vi hensyn til reguleringsplan for Kokstadflaten, da det ble presisert at vi ikke skulle gjøre inngrep i arealet nord for rundkøringen. I senere tid har Statens vegvesen vært opptatt av at vi åpner opp halsene i rundkøringen for å bedre trafikkflyten i området. Dette har nok medført at det ser litt anderledes ut i dag enn i starten. Det er Statens vegvesen som setter premissene for hva som skal reguleres i Flyplassvegen.			
		3. Har det blitt tatt hensyn til fortau, sykkeveg/felt og busslomme på nordsiden av flyplassvegen som er foreslått i reguleringsplan for Kokstadflaten?	3. Tatt delvis til følge. Busslomme er hensyntatt, og eks fortau er prosjektert som i dag. Det er ikke planlagt sykkelfelt/sykkelveg jf reguleringsplanen til Kokstadflaten.	X		
		4. Kan vi få oversendt gjeldende vegtegninger for Flyplassvegen?	4. Endelige vegtegninger vil være offentlig tilgjengelige i Bergen kommunes system for saksinnsyn når disse har blitt godkjent av SVV og sendt inn til fagetaten.			
2	Forum for natur og friluftsliv, 05.08.19, 122	1. Forum for natur og friluftsliv oppfordrer byens politikere til å revurdere bruken av arealet på Liland. Liland bør avsettes i sin helhet til LNF. Området kan videreutvikles med kolonihager og dermed inngå som et sentralt tiltak for å lykkes med målsetningene om økt urbant landbruk og skjerming av matjord som ble vedtatt i forbindelse med grønn strategi klima- og energihandlingsplan for kommunen i 2016.	1. Ikke tatt til følge. Planforslaget følger føringer gitt i KDP BLÅE, vedtatt høsten 2017, samt føringer gitt i Strategisk planprogram for Liland I/L6, vedtatt 19.06.19.			
		2. Det er også et vesentlig poeng at området må sees på i en større sammenheng for å vurdere hvilke bidrag planområdet har som funksjonsområde for arter i samspill med	2. Tatt til følge, dette er allerede gjort i KU naturmangfold innsendt til offentlig høring. KU naturmangfold vurderer verdier/konsekvenser innenfor planområdet samt et definert influensområde.			

		områdene rundt. Dette med utgangspunkt i temakartet for blågrønne strukturer som er et vedlegg til nylig vedtatt arealdel for kommunen.			
		3. Et av hovedformålene til nylig vedtatt arealdel er å «ivareta byens natur- og kulturlandskap, sammenhengende blågrønn struktur, naturmangfold og områder med ulike byplangrep, arkitektur og kulturminner». På Liland har kommunen muligheten til å bidra til alle målsetningen som oppsummeres i den setningen.	3. Tatt delvis til følge i det innsendte planmaterialet til 1.gangs behandling. En har blant annet ved etablering av en blågrønn korridor sikret videreføring av Storaveita og tilhørende grøntområder. Kulturlandskapet er vanskelig å ivareta ettersom en skal bygge ut området med kvartalstruktur og formålet er industri og lager.		
		4. Vi savner en vurdering av samlet last på området i tråd med § 10 i naturmangfoldloven.	4. Delvis tatt til følge i KU naturmangfold innsendt til offentlig høring. Det ble stilt krav fra kommunen om å utarbeide KU naturmangfold for den nordlige delen av Liland, som dette planforslaget omhandler. I KU-en er det sett på verdier/konsekvenser av naturmangfold innenfor planområdet samt et definert influensområde som dekker store deler av Liland I/L6.		
		5. Politikerne må avvise reguleringsplanen som foreligger og gjennomføre de nødvendige grepene for å gjenopprette Liland som LNF formål.	5. Ikke tatt til følge. Utbygging på Liland er ønsket utvikling blant flertallet av byens politikere. Dette fikk man bekreftet da Strategisk planprogram for Liland I/L6 ble vedtatt 19.06.19, som jo åpner opp for utbygging innenfor den nordlige og vestlige delen av Liland.		
		6. Det er skadereduserende hvis store deler av Storaveita i vest, og enkelte fjellknauser mot Flyplassvegen i nord, kan bevares i planforslaget.	6. Delvis tatt til følge. Bekkeløpet til Storaveita videreføres i en bred, blågrønn korridor med byggegrense på 20 m fra hver side av bekkeløpet. Kollene i nord er fra 1.gangs behandling til 2. gangs behandling fjernet, blant annet grunnet følgende: - Det naturlige terrenget mellom utbyggingsområdet og Flyplassvegen vil uansett bli fjernet når fremtidig firefelts Flyplassveg blir bygget. - Fjellet er ikke noe pent for det er gamle skjæringer og det er også støpt et fastmerke fra Bybane-byggingen oppå - SVV har på et tidlig stadium i planprosessen uttrykt ønske om at kollene/landskapstrekkene blir fjernet pga. dette fører til at gangvegen før «kunstige» svinger og trafiksikkerheten reduseres. - Kollene har ikke registrerte verdier ift. naturmangfold, og begrenset verdi ift. jordvern (matjord vil uansett bli flyttet, jf. rekkefølgebestemmelser).		
		7. Bestemmelse §2.5.2 må være klarere for å ha verdi. «Vannveier skal søkes å holde åpne så langt det lar seg gjøre.» Dette foreslås omskrevet til «Vannveier skal holdes åpne, i særskilte tilfeller vil man kunne legge om deler av et bekkeløp dersom tilpassing av utbygging vil medføre vesentlige merkostnader.»	7. Ikke tatt til følge. Storaveita skal være åpen vannvei. Når det gjelder øvrige vannveier i planområdet vil det være en vesentlig høydeforskjell mellom opprinnelig terreng og ferdig planert terreng. Terrenget må heves bla.av hensyn til flomfare. Av estetiske, praktiske og sikkerhetsmessige hensyn vil det derfor ikke være tilrådelig å holde vannveiene åpne. Deler av overvannshåndteringen skal imidlertid skje på bakkeplan, og vann blir dermed et element i utformingen av utomhusanlegget i planområdet.		
		8. §2.5.2 fortsetter med vage, men velmente føringer: «Bekker som i dag går i rør under dyrket mark bør, der det er gjennomførbart, vurderes gjenåpnet.» Dette er svakere	8. Ikke tatt til følge. Det vil ikke være mulig å gjenåpne bekker med de planeringshøydene og flomnivåene området har. Se for øvrig pkt 7.		

		bestemmelser enn det som foreligger i ny arealplan for kommunen, §10.6 «Tiltak som berører lukkede og sterkt påvirkede vassdrag skal utrede om vassdraget kan gjenåpnes og restaureres.»			
		9. Det fremkommer fra grunneiere at det er sidebekken mot øst som har de best kvalitetene med gyteområder for ørret. Ikke hovedløpet som er tiltenkt som en del av en tversgående nord-sør blå grønnstruktur. Detaljreguleringen bør ikke tillate at man legger eksisterende bekkeløp i rør.	9. Ikke tatt til følge. Elven Storaveita videreføres. Når det gjelder øvrige vannveier i planområdet vil det være en vesentlig høydeforskjell mellom opprinnelig terreng og ferdig planert terreng. Terreng må heves bl.a. av hensyn til flomfare. Av estetiske, praktiske og sikkerhetsmessige hensyn vil det derfor ikke være tilrådelig å holde vannveiene åpne. Deler av overvannshåndteringen skal imidlertid skje på bakkeplan, og vann blir dermed et element i utformingen av utomhusanlegget i planområdet.		
		10. En blågrønn struktur er bra, men et hjorttrekk vil møte betydelig hindringer på andre siden av Fleslandsvegen og man savner som nevnt tidligere vurderinger av området i et større perspektiv. Naturmangfoldrapporten konkluderer med at trekket vil være forringet, men etter befarings vil et trekk over planområdet kun være mulig, gitt den utbyggingen som har skjedd på nordsiden av flyplassvegen, dersom viltet flytter seg et godt stykke langs veibanen, noe som øker sjansene for påkjørsel.	10. Delvis tatt til følge, allerede innarbeidet i planforslaget. Utbygging av Lilandsjordet Nord vil ha negativ virkning på registrert hjorttrekk som krysser planområdet i retning sør-sørvest-nord-nordøst. Et paralleltgående trekk krysser Flyplassvegen noen få hundre meter lenger mot vest. Sikring/opparbeiding av en blågrønn korridor langs Storaveita vil sannsynligvis redusere ulempene, slik at hjorttrekket – helt eller delvis – vil kunne opprettholdes gjennom planområdet. Et vilttrekk vil alltid berøre store arealer langs mer eller mindre fastlagte traséer i Lilandsjordet Nord er ikke eneste utbygging som er planlagt, eller allerede gjennomført, i området Flesland – Liland – Kokstad i Ytrebygda. Fragmentering av leveområder og helt eller delvis blokkering, eller forskyvning, av vilttrekk blir resultatet. Dette forventes også å skje ved utbygging av Lilandsjordet Nord, selv om blågrønn korridor langs Storaveita vil kunne ha avbøtende virkning. Hjort er en forholdsvis tilpasningsdyktig art i forhold til utbygginger, men vil fremdeles være utsatt for kollisjoner med kjøretøy og bybane langs Flyplassvegen.		
		11. På befaring i området fredag 2.8.2019 overrumplet jeg en riksefugl, mest sannsynlig en vannrikse (VU), der Storaveita krysser under Flyplassvegen. Det understreker behovet for å vurdere hvordan de ulike vassdrag, bekkedar, våtmarksområdene (myr) både internt i planområdet men også i en større sammenheng fungerer sammen som funksjonsområder for arter og da spesielt akvatisk knyttet fugl.	11. Tatt til følge, dette er vurdert i KU naturmangfold. De ulike våtmarksområdene knyttet til Lilandsjordet Nord står i forbindelse med hverandre i form av bekkeløp. Mot øst-nordøst er deler av bekkeløp lagt i rør under dyrket mark. Alle bekkeløp i planområdet er sterkt påvirket av menneskelig inngrep – spesielt gjennom utstrakt kanalisering (rette, forbygge bekkeløp). I øst er nordlige del av Såtemyra sterkt påvirket av inngrep og forsøpling. Siden disse våtmarksområdene samlet er leveområder for både planter og dyr, herunder fugler og til dels fisk, vil nettverket av våtmarker utgjøre leveområder for en rekke arter. Rør/kulvert vil stedvis representere markerte barrierer. Hovedtilførselsgrenen til Storaveita kommer fra Kokstadmarka i nord, men går stedvis i rør/kulvert under næringsområder, bybane og Flyplassvegen, og til sist i rør under dyrka mark på østre del av Lilandsjordet. Nedstrøms planområdet fortsetter Storaveita på ny under Flyplassvegen og bybane i retning nordvest mot Langavatnet, og med forbindelse nordover mot Træsvatnet. Gjennom planforslaget vil arealene langs Storaveita bli holdt åpne. Samtidig blir grøntbeltet omkring vannstrengen flere steder utvidet sammenlignet med dagens smale vegtasjonsbelte som går over i dyrket		

			mark. Tilgjengelig vannareal/kantsoneareal vil øke gjennom at det blir etablert svinger i bekkeløpet.			
		12. Det anbefales en buffersone på 50 m til Såtamyrene for å bidra til at en utbygging ikke skal drenere myren. Det fremkommer en usikkerhet i Hydrologirapporten om tilsig til myren som tilsier at man bør operere med en sikkerhetsmargin som er betydelig for å være sikker på at man ikke påvirker tilsig eller øker drenering og dermed skader en A lokalitet i et område som i stor grad er påvirket.	12. Delvis tatt til følge. Buffersonen rundt Såtamyra er basert på anbefalinger i hydrogeologisk rapport. Bestemmelsene er endret slik at det stilles krav til overvåkningsplan og at det skal utføres uavhengig kontroll av denne (§6.2.5).		X	
		13. Det savnes også i Naturmangfoldrapporten en vurdering av hvordan de ulike vassdrag, bekkefar, våtmarksområdene (myr) både internt i planområdet men også i en større sammenheng fungerer sammen som funksjonsområder for arter.	13. Tatt til følge, dette er vurdert i KU naturmangfold. Det vises ellers til svar på punkt 10.			
		14. Nedbygde overflater fordrøyer vann dårligere, bidrar negativt til flomsituasjoner og vil kunne «samle» forurensning på en mer effektiv måte gjennom avrenning fra større områder til overvannshåndtering enn naturlige løsninger (dette løser man ved infiltreringsløsninger, men dette er noe naturen «ordner» vanligvis). Det er derfor viktig å se på løsninger som motvirker de negative sidene av en utbygging. Vi tenker da på naturbaserte løsninger, med tilstrekkelig areal avsatt til grønne formål, grønne tak, gå bort fra forutsetningen om åpne parkeringsflate samt sikre åpne løsninger (bekker) som ryggraden i overvannshåndteringen i så stor grad som mulig. Ved å redusere utbyggingsareal kan man redusere fordrøyningsbehovet og det kan da vurderes om det er mulig å løse overvannshåndtering med åpne naturbaserte løsninger.	14. Tatt delvis til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring. Det er anlagt en bred, blågrønn korridor gjennom planområdet, hver tomt har krav om at minst 15% av tomtearealet skal benyttes til fordrøynings tiltak/grøntareal, det legges opp til etablering av grønne tak, det planlegges beplantingssoner langs hovedgate/tverrgater mm. Planforslaget følger videre krav i VA-rammeplan for overvannshåndtering. Det legges opp til mye blågrønne løsninger i VA-rammeplan. Utbyggingsarealet vil ikke bli redusert. Det minnes her om at store deler av Liland sør er vedtatt avsatt til LNF-område, og at kun en mindre del av I/L6 nå planlegges utbygget.			
		15. Matjord er verdifull og vel verdt å flytte hvis man må bygge ned landbruksområder. Et viktig parameter for beregning av kostnad er mellomagring og økt transportbehov. Vet kommunen eller Opus hvor man skal gjøre av matjorden?	15. Tatt til følge. Matjord fra første byggetrinn på Liland er flyttet til Stend.			
		16. Kokstadflaten som ligger i umiddelbar nærhet vil når BKK flytter til Solheimsviken fremstå som et området nesten utelukkende bestående av	16. Ikke tatt til følge. Det vises til nylig vedtatt Kommuneplanens arealdel, som viser kommunens arealpolitikk. Bystyret har gjennom denne planen vedtatt hva som er tillatt arealbruk og hvilke restriksjoner som gjelder med arealformål, hensynssoner og planbestemmelser. Liland			

		bilforretninger. Vi savner en drøftelse av alternativ, som fortetting og påbygg av eksisterende forretninger (noen aktørene har jo filialer i dag både på Kokstad og Minde), til nedbygging av viktig matjord, total omlegging av kulturlandskap og forringelse av vassdrag og myrområder på Liland.	ligger inne i et av de syv definerte næringsområdene i Bergen ref. forslag til Kommuneplanens arealdel 2018. Planene til kommunen skal basere seg på oppdatert kunnskap om arealverdier og fortetningspotensial.			
3	Bergen elveforum, 03.08.19, 124	1. Planarbeidet berører nedslagsfeltet til Flesandsvassdraget som her er delt i en rekke bekkesystemer kanaler mm i planområdet. Disse strukturene er viktig for det biologiske mangfold. Tiltak i området vil påvirke de biologiske systemer både direkte fysisk og indirekte knyttet til vannføringsmønster og avrenningskoeffisienten noe som kan endre avrenningen til Langavatn og Fleslandselven.	1. Tatt til følge, det er utarbeidet flomvurdering i forbindelse med planforslaget hvor aktuelt nedslagsfelt for Lilandsjorden er kartlagt og vurdert.			
		2. Lilandsjorden utgjør en viktig del av fordrøyings kapasiteten til Fleslandsvassdraget. En endring av arealbruken i området som bidrar til redusert fordrøyning vil kunne være sikkerhetskritisk både for driften av Bergen Lufthavn, vannstanden i Langavatn og Fleslandsvassdraget nedstrøms. Dette vil utgjør en stor fare for forurensning både i Fleslandsvassdraget, men og i Raunefjorden nedstrøms. Lilandsjorden er slik arealbruken har utviklet seg og et viktig bindeledd mellom deler av Ytrebygda, Storrinden og Grimstad for det biologiske livet i området.	2. Tatt til følge, det vises til svar på punkt 1 i denne merknaden, samt punkt 10 i merknad fra Forum for natur og friluftsliv.			
		3. Vi ser det og svært viktig at en nå legger opp til å planlegge bygging av en viltkorridor i området for å sikre ferdsel av ulike dyrearter mm i området	3. Tatt til følge, dette er allerede innarbeidet i planforslaget ved at det er satt av en blågrønn korridor som også skal fungere som viltkorridor.			
		4. BEF forventer at alle kommuneplanens føringer for forvaltning av blågrønn infrastruktur legges til grunn for planarbeidet, også føringer fra forslag til ny kommuneplan der lukking av bekker ikke tillates.	4. Tatt til følge, planforslaget forholder seg til overordnede føringer i KDP BLÅE og KPA 2018. Elven Storaveita videreføres. Når det gjelder øvrige vannveier i planområdet vil det være en vesentlig høydeforskjell mellom opprinnelig terreng og ferdig planert terreng. Terrenget må heves bla.av hensyn til flomfare. Av estetiske, praktiske og sikkerhetsmessige hensyn vil det derfor ikke være tilrådelig å holde vannveiene åpne. Deler av overvanns-håndteringen skal imidlertid skje på bakkeplan, og vann blir dermed et element i utformingen av utomhusanlegget i planområdet.			
		5. Vi forventer at det nå blir lagt til rette for at BEF kan medvirke aktivt i arbeidet med	5. Det er satt igang arbeid med en overordnet plan for flom og overvann for området.			

		utforming av et konkret og helhetlig områdeplan for hele nedslagsfeltet, der overvann, flomreduserende tiltak og hensyn til vilt og biologiske nangfold blir satt i fokus.				
		6. Vi vil også presisere aktuelle lover som en plan for Lilandsjordet må forholde seg til og tilfredsstille kravene i Naturmangfoldloven.	6. Tatt til følge, Naturmangfoldloven er allerede hensyntatt i KU naturmangfold. Utredningen tar utgangspunkt i forvaltningsmålene nedfestet i naturmangfoldloven. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert til godt, slik at «føre-var-prinsippet» ikke kommer til anvendelse.			
		7. Skal vi kunne nå våre mål for byens vannmiljø må byen nå bruk enhver mulighet til kvalitativ forbedring hver gang en plan eller byggesak møter vannet, som i denne saken om nedbygging av Lilandsjordet, øverste del av Fleslandsvassdraget med sine bekker og våtmarker.	7. Tatt til følge, dette er allerede forsøkt ivarettatt så langt det lar seg gjøre. Det vises til svar på de andre punktene i merknaden.			
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	Fylkesmannen i Vestland, 08.08.19. 135	1. Fylkesmannen har vurdert innsigelsene fra AVINOR, NVE og SVV. Vi finner at de er fremmet innen avtalt utsatt frist for å gi uttalelse. For øvrig har vi ingen merknader til grunnigvningen eller til forankringen i nasjonale hensyn. Innsigelsene blir således ikke avskåret.	1. Tatt til orientering.			
		2. En vesentlig merknad er at reguleringsbestemmelsen knyttet til handel handel er i strid med Regional planbestemmelse. Fylkesmannen legger til grunn at bestemmelsen blir rettet i samsvar med de tilbakemeldinger vi har gitt kommunen tidligere og den tilbakemelding kommunen har gitt oss per e-post 26.07.2019. På dette vilkår fremmer vi ikke innsigelse til dette punkt til detaljreguleringen.	2. Tatt til følge. Bestemmelse om handel er endret i tråd med føringer i Regional plan for attraktive senter, og lyder nå slik: <i>Innenfor formålet tillates oppført bygg for industri, lager og detaljhandel, hvor vareutvalget i hovedsak er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesenter og større planteskoler.</i>		X	
		3. Vi forutsetter at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndighetene 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 innsigelsene faller bort, kan kommunen be Fylkesmannen om mekling.	3. tas til orientering			
2	Hordaland Fylkeskommune, 03.07.19, 113	1. KDP BLÅE legg opp til %-BRA = 100%. Det er uheldig at planforslaget legg opp til ein høgare utnyttingsgrad samstundes som naturverdiar vert sett under press.	1. Ikke tatt til følge. I det strategiske planprogrammet for Liland er utbyggingen på Liland konsentrert til delområde 1 og delområde 2. Dette muliggjør at sørlig del av området (delområde 3) kan tilbakeføres til LNF- formål i tråd med grunneierne sine ønsker. Ved å redusere det			X

		Hordaland fylkeskommune rår i frå at det vert opna for høgare utnytting enn 100% i reguleringsplan for Lilandsjordet Nord.	totale utbyggingsarealet på Liland er det nødvendig å øke utnyttelsesgraden for de gjenværende utbyggingsområdene, herunder dette planområdet, slik at en sikrer nødvendig næringsareal som muliggjør flytting fra Mindemyren til Liland. Argumentasjon for økt utnyttelse er ytterligere begrunnet i planbeskrivelsen.			
		2. Ny formulering av føresegn § 3.1.1.1.a, jamfør e-post 27.06.2019 frå Bergen kommune, er i samsvar med Regionale føresegn for handel og KPA 2018. Hordaland fylkeskommune legg til grunn at planforslaget er med dette retta opp i samsvar med ny versjon,	2. Tatt til følge. Bestemmelsen er endret i tråd med føringer i <i>Regional plan for attraktive senter</i>, og lyder nå slik: <i>Innenfor formålet tillates oppført bygg for industri, lager og detaljhandel, hvor vareutvalget i hovedsak er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesenter og større planteskoler.</i>		X	X
		3. Etablering av gang og sykkelvegnett må sikrast gjennomføring i reguleringsplanen.	3. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring. G/S fra Telenor og inn i planområdet er sikret ferdigstilt ved rekkefølgebestemmelse, fortau og sykkelfelt langs den interne hovedgaten er sikret opparbeidet i, gangveg i nord er sikret ferdigstilt, mens gang- og sykkelveg i den blågrønne korridoren er sikret opparbeidet.			
		4. Vi vurderer at foreslått parkeringskrav er i overkant høgt. Planforslaget skal legge til rette for eit næringsområde kor untaksvarar, primært bilutsal skal vere ei stor del av forretningsverksemda. Dette er arealkrevjande handelskonsept med låg intensitet for personreiser. Vi rår til at det vert lagt til grunn parkeringsnorm på nærmare 5 p-plassar per 1.000 m2.	4. Delvis tatt til følge. I dialog med Bergen kommune og SVV er det bestemt at parkeringsdekningen bør være uendret, og slik i tråd med KDP BLÅE. Det imidlertid lagt inn en endring i parkeringsbestemmelsen som begrenser antall parkeringsplasser til 10 p-plasser per 1000m2 BRA for alle formål, innenfor hver delfelt.		X	
		5. Vi rår til at størrelsen på foreslått utbygging vert redusert av omsyn til vern av landbruksjord, og for å unngå fare for drenering, av Såtemyrane jfr. omsynsone i KDP BLÅE.	5. Ikke tatt til følge. Den totale utbyggingen på Liland er allerede redusert som følge av bystyrets vedtak av Strategisk planprogram på Liland. Det vises ellers til svar på punkt 1. Basert på den hydrogeologiske rapporten vil en buffersone på 50 m m/tilhørende bestemmelser være tilfredsstillende for å unngå drenering av Såtemyrane. Dette er allerede innarbeidet i plankart og bestemmelser. Når det gjelder jordvern blir matjorden fra Liland flyttet til Stend jordbruksskole.			
		6. Vi vurderer at den grønne korridoren gjennom planområdet vil vere alt for smal til å kunne ivareta nokon god funksjon som trekkveg for hjort, samt at trekket vil vere blokkert av Flyplassvegen, bybanen og anna utbygging vidare mot nord. Eitt alternativ kan vere å utvide den grønne korridoren gjennom planområdet mot vest, ved å ta vekk planlagde bygningar vest for korridoren. Eit anna alternativ kan vere å etablere ein grøn nord-sør korridor vest for	6. Tatt delvis til følge. Den grønne korridoren gjennom planområdet har byggegrense på 20 m fra hver side av elven Storaveita, i tråd med føringer fra KPA 2010. Denne vil ikke bli ytterligere utvidet, da det vil føre til reduksjon i byggeområder. Det vil bli etablert en blågrønn korridor vest for dette aktuelle utbyggingsområdet. Dette er en oppfølging av vedtak av Strategisk planprogram for Liland I/L6 i Bergen bystyre 19.06.19 sak 214/19 punkt 4a): «Vassdraget Vetlaveita sikres som blågrønn korridor med 20m byggegrenser på begge sider av vassdrag, iht KPA. Strategiske kart og anbefalinger i dokumentet oppdateres iht dette».			

		planområdet, det vil seie i området for byggetrinn 2, jf. «Strategisk planprogram for Liland, I/L6» .			
3	NVE, 04.07.19, 104	1. NVE har motsegn (jf. PBL §5-4) til planen. Grunnlaget for motsegna er at flaumfare i planlagde byggeområde ikkje er tilstrekkeleg utgreidd. Dersom Bergen kommune syter for å få utgreidd flaumfaren, og innarbeider konklusjonane i planen, fell grunnlaget for motsegna bort.	1. Tatt til følge. Sweco har utarbeidet en flomrapport sist revidert 25.02.20, etter offentlig høring. Rapporten utreder situasjonen både før og etter utbygging, og tar høyde for tilstopping i ulike grader for nå -situasjonen Flomsonekart etter utbygging viser at flomnivå for 200-årsflom innefor planområdet er godt under kote +44. Planeringshøyder er justert og det er tatt høyde for en sikkerhetsmargin på min 0,5m. Flomsonekart etter planlagt utbygging viser at bebyggelse ikke vil være utsatt for skader under en 200-års-flom. Flomsone er oppdatert i plankartet.	X	
		2. Drenering ut av området går mot nord gjennom kulvertar under Flyplassvegen. I VA rammeplanen er det berekna at desse har kapasitet til 200-årsflaumhending både før og etter utbygginga. Gitt at vatnet ikkje vert stuva opp nedstraums kulvertane, slik at kapasiteten i dei kan utnyttast, så vil høgda på kulvertane vere bestemmande for vassnivået/flaumnivået i planområdet. Vi har ikkje funne i planmaterialet at det er konstatert kva høgde kulvertane ligg på. Denne høgda er ein viktig premiss for flaumnivået.	2. Sweco har revidert flomrapporten med flomsonekart og flomberegning for situasjon både før og etter utbygging. VA-rammeplan er revidert for å samsvare med flomrapporten.		
		3. Vi meiner og at det bør gjerast ei vurdering av kapasiteten i vassvegen nedstraums Flyplassvegen, mellom anna av kulvertane/røyra der Storaveita går inn under flyplassen. Nedstraums Flyplassvegen er det svært lite fall. Dersom vatn vert stuva opp der i ein flaumsituasjon vil ikkje kulvertane under veggen ha avlaup. Flaumvatn/overvatn vil i så fall stige høgare i planområdet enn kulvertane.	3. Deler av systemet nedstrøms er vurdert. Flomberegning fra SWECO stopper ved stikkrenne under Forsvaresvegen. Nedstrøms økes vannstanden med ca 20 cm pga. Redusert flomslette(buffervolum) Økningen har ingen praktisk betydning for arealene nedstrøms, siden ingen bøyninger eller infrastruktur er berørt av denne økningen. Flaskehalsen er fortsatt Forsvarsveien.		
		4. Ei omsynssone H320 Flaumfare er markert på plankartet. Vi er samde med fagetaten i at denne verkar å samanfalle med aktsemdkart for flaum, og at den ikkje er i samsvar med ei detaljert flaumfarevurdering. Det er ein føresetnad for ei slik vurdering av reell flaumfare at ein nyttar kunnskap om høgda på kulverten og utlaupstilhøve for vatn nedstraums. Eit moment som og må vere med i vurderinga	4. Utstrekningen av flomfare er fullstendig utredet i revidert flomrapport. Her vises simulert flomnivå for 200-årsflom både før og etter utbygging.		

		er fare for tilstopping av kulvertar på grunn av rusk og rask, og av snø/is. Vår konklusjon er at reell flaumfare ikkje er utgreidd.				
		5. NVE meiner at det ikkje er tilstrekkeleg kunnskap om reell flaumfare til å sikre flaumsikker utbygging. Reell fare skal kartleggast på siste plannivå.	5. Se pkt 1.			
		6. Vi meiner at lova sitt krav til ROS analyse i denne saka ikkje er oppfylt. NVE fremjar difor motsegn til detaljreguleringsplan for Lilandsjordet nord.	6. Tatt til følge. ROS-analyse, flomrapport og VA-rammeplan er revidert.			
		7. Til omsynssone H320 Flaumfare er det gjeve føresegner. Desse har ikkje verdi så lenge ein ikkje kjenner kva areal som er flaumutsett, og kva høgde 200-årsflaum med klimapåslag kan nå. Når flaumhøgder er kartlagt må desse føresegnene vere konkrete i høve til krav om planeringshøgder med meir.	7. Tatt til følge. Bestemmelsene er konkretisert og oppdateret i tråd med revidert flomrapport.		x	
		8. For at grunnlaget for vår motsegn skal falle bort må de syte for at reell flaumfare vert kartlagt, og at konklusjonar frå denne vert innarbeidd i plankart og føresegner.	8. Se pkt 1.			
		9. Det må gjerast greie for om oppfylling i planområdet kan få konsekvensar for Stemmebekken, dvs om utbygginga kan stuve opp bekken sitt laup.	9. Planområdet prosjekteres og utredes med tilstrekkelig fordrøyning og avrenning slik at utbyggingen ikke vil øke vannmengdene.			
		10. I tillegg til merknadane over har vi to spørsmål til VA – rammeplanen. Den skildrar 2 kulvertar under Flyplassvegen som er vurdert å ha ein samla kapasitet som er berekna å vere tilstrekkeleg til å drenere ut 200-årsflaum. Slik vi les kartet er det berre ein av desse kulvertane som drenerer planområdet, og dette er den som drenerer desidert største delen av nedslagsfeltet. Våre spørsmål er: - A) Er det riktig at berre ein av kulvertane drenerer planområdet og at den kulverten som ikkje drenerer planområdet er teke med i kapasitetsberekningane? - B) Er nedslagsfeltet til Stemmebekken teke med i nedslagsfeltet til vatn som drenerer gjennom planområdet og gjennom kulvert ut av planområdet (jf. vedlegg 2 og 3)?	10. A) Cowi opplyser om at begge kulverter drenerer og er tatt med i beregningene i VA-rammeplan. Flomrapporten omtaler også dette godt, og VA-rammeplan er revidert etter flomrapporten. B) Nei, ikke i den opprinnelige versjonen til VA-rammeplanen (versjon 1.1). I versjon 1.2, etter innsigelser fra NVE blir Stemmebekken ivaretatt av en drengroft. NB! På tidspunktet revisjon ble utført er det ikke bestemt om Stemmebekken skal kobles fra Lilandsjordet. Planområdet "Kokstad Vest" ser på muligheter for å føre Stemmebekken til Storaveita nord for Flyplassvegen og Bybanen.			

		11. Bergen kommune bør vurdere uavhengig kontroll av VA rammeplanen, den hydrogeologiske rapporten og flaumfarekartlegging for planområdet.	11. Asplan Viak har kontrollert Sweco sin hydrogeologiske rapport og flomrapporten. VA-etaten har godkjent VA-rammeplan..			
4	AVINOR, 11.07.19, 109	1. Planområdet er berørt av høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for fremtidig østre rullebane ved Bergen lufthavn. Delområdene BKB9 og BKB10 kan bryte innflygingsflaten dersom de utbygges maksimalt. Det foreslås følgende endringer på plankartet: • Maks BH (byggehøyde) innenfor delområde BKB9 reduseres med 2 meter fra kote 65 moh til kote 63 moh. • Maks BH (byggehøyde) innenfor delområde BKB10 reduseres med 1 meter fra kote 63 moh til kote 62 moh.	1. Tatt til følge. Maks byggehøyde innenfor de nevnte feltene er endret i plankartet.	X		
		2. Det er lagt inn samferdselsformål o_S1 i nordvestre del av planområdet. Dette vil komme i konflikt med sikkerhetsområdet for fremtidig østre rullebane. Fremføring av Flyplassvegen utenom sikkerhetsområdet for rullebane 2 må behandles mer grundig når plansaken for delområde 2 av Lilandsjordet starter opp. Avinor foreslår at o_S1 tas ut av denne detaljreguleringsplanen.	2. Ikke tatt til følge. Det vises til merknad fra AVINOR datert 30.07.19.			
		3. BRA-restriksjoner og bruk av kraner innarbeidet som hensynssoner på plankartet. De tilhørende bestemmelsene er uriktig gjengitt i forslag til reguleringsbestemmelser, og det bes om at nevnte bestemmelser benyttes for bestemmelsene til hensynssonene (<i>det vises til merknad</i>).	3. Tatt til følge. Bestemmelsene er redigert i tråd med angitt ordlyd i merknad.		X	
		4. Bestemmelse om turbulensvurdering er innarbeidet i § 2.8.1 i forslag til reguleringsbestemmelser.	4. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring.			
		5. Bestemmelse om belyningsplan er innarbeidet i § 2.8.2 i forslag til reguleringsbestemmelser.	5. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring.			
		6. Dersom punktene 1-3 nevnt over ikke innarbeides/hensyntas i reguleringsplanen, må dette brev forstås som en innsigelse til planen fra Avinor, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4	6. Delvis tatt til følge. Punktene 1 og 3 er tatt til følge. Vedrørende punkt 2 vises det til merknad fra AVINOR datert 30.07.19.			

5	AVINOR, 30.07.19, 115	1. Avinor har ingen problemer med at planen i denne omgang tar inn nevnte areal o-S1 med hensikt å sikre areal til et fortau for å koble seg på eksisterende fortau ved bussholdeplass, men det er naturlig i overgangen til o_S1 å regulere iht. eksisterende vegtrasé.	1. Tatt til følge. Eksisterende vegtrase blir fulgt.	X		
		2. På dette grunnlaget kan vi trekke innsigelse i punkt 2.	2. Tatt til orientering.			
6	AVINOR, 08.08.19, 133	1. En av hovedforutsetningene i SWECO's flomberegning er: Alt vann føres til kulverten under rullebanen på Flesland og det er forutsatt at kapasitet til kulverten under rullebanen på Flesland er tilstrekkelig. Flomberegningen viser videre en mulig avrenning på 14 m3/s fra planområdet slik planen er tenkt utformet, dersom en ikke setter inn nye tiltak som fordrøingsmagasiner, store regnbed, grønne tak på alle bygg, renseparker, åpne bekker mm. Kapasiteten til Bergen lufthavn er på maksimalt 7 m3/s. Det presiseres at denne beregningen er gjort før de store utbyggingene i området tok til og en del forhold kan være endret i negativ retning. Det samme er økning i nedbørintensitet og avrenningskoeffisient.	1. Tas til orientering. Det føres ikke nytt vann til kulverten under rullebanen. Det er forutsatt minst like stor fordrøyning i fremtidig situasjon som i dag, slik at prosjektet ikke har negative konsekvenser for kapasiteten på denne kulverten. Oppdatert flomberegning tar hensyn til opplysninger om kapasitet. Det gjøres ingenting med kapasitet til stikkrenne gjennom Forsvarsvegen. Det er denne som styrer vannmengden inn til Flesland.			
		2. Overvann i denne delen av nedslagsfeltet til Bergen lufthavn drenerer ut via tunnel og fisketrapp i Langavatn. I forbindelse med våre utbyggingsprosjekter i 2011-2012 gjorde vi her en beregning av kapasitet ved ulike flomscenarier og framskrivninger. Kapasiteten ble beregnet til ca. 7 m3/s,	2. Se pkt. 1			
		3. Utløpet under rullebanen er utformet i Langavatn med en betongterskel og en fisketrapp. Maksimal kapasitet på røret nedstrøms den åpne delen a v fisketrappen vil være på ca. 3,5 m3/s. Denne kapasiteten nås når vi har en oppstuvning i Langavatn på ca. 0,4 m over terskelhøyde. Ved full utnyttelse av utløpet ut fra Langavatn, vil vi kunne få en avrenning på ca. 7 m3/s. Dersom det inntreffer en 200 års flomsituasjon, vil vi få en oppstuvning i Langavatn på inntil 1 m, dvs ca. k ote 40,55	3. Se pkt. 1			

		moh. Vi har ingen muligheter til å øke denne kapasiteten da tunnelen under rullebanen mot sjø også setter begrensinger.			
		4. Kapasiteten her er presset da fordrøyings kapasiteten alt er redusert og avrenningsfaktoren allerede er endret ved etablering av nye nærings - og trafikkareal innenfor nedslagsfeltet oppstrøms. Bergen lufthavn opplever i visse situasjoner flom på parkerings arealer ved driftsbygg og med økt avrenning vil flomvann true flere av lufthavns tekniske anlegg, som deicing – anlegg og tankanlegg/ flybunkring.	4. Flomsonekartleggingen stopper ved stikkrennen gjennom Forsvarsveien. Denne stikkrennen er flaskehalsen ut av nedbørsfeltet og inn til Avinor. Denne skaper flomsonen i planområdet og fungerer som fordrøyning.		
		5. Foreløpig er det P9 og P8 (se kartskisse i merknad) ved driftsbygg som er mest utsatt ved store nedbørsmengder, men marginene i forhold til andre områder med tekniske anlegg er også kritiske.	5. Tas til orientering		
		6. Et annet forhold er at Avinor ønsker å redusere faren for avrenning av jord, sedimenter, næringssalter samt forurensing fra eksisterende næringsarealer og nye utbyggingsområder i nedslagsfeltet til Langavatn og Fleslandsvassdraget. Det er således svært viktig at det ikke startes opp utbygging i området før det bygges renseparker og tilstrekkelig fordrøyingsmagasin for å hindre økt avrenning.	6. Tas til følge. Det bygges sedimenteringsbasseng før utbyggingen starter og det er krav om fordrøyning minst tilsvarende dagens situasjon. Dette sikres i bestemmelsene		
		7. Avinor støtter det faglige grunnlaget for NVE's innsigelse og mener at en rekke forhold må avklares og nødvendige rekkefølgebestemmelser innarbeides før en innsigelse til detaljreguleringsplanen kan trekkes: - Det må gjøres en ny beregning av kapasiteten til kulverten under rullebanen på Bergen lufthavn basert på oppdaterte data. - Før det startes opp noen form for ny utbygging i området må det bygges renseparker og tilstrekkelig fordrøyingsmagasin for å hindre økt avrenning, redusere faren for avrenning av jord, sedimenter, næringssalter samt forurensing både fra eksisterende næringsarealer og nye	7. Tas til orientering/følge. Lilandsjordet nord har et ansvar for å ikke øke vannavrenning ut av området og å etablere et planområde som er sikret mot flom. Eksisterende kapasitetsproblemer på kulverter nedstrøms planområdet er ikke et ansvar som tilligger Lilandsjordet nord. Bergen kommune har startet opp arbeid med kartlegging av/plan for bl.a. overvann i området.		

		utbyggingsområder i nedslagsfeltet til Langavatn og Fleslandsvassdraget. - Det må utarbeides en ny overvanns ROS-analyse som omfatter konsekvenser av økt avrenning og flom for driften ved Bergen lufthavn. - Det må utarbeides en totalplan for fordrøyning, våtmarksfiltre, rensedammar mm i hele nedslagsfeltet til Langavatn som forhindrer at kapasiteten i Langavatn blir overskredet. - Det må lages en plan med kostnadsoverslag for en avlastningstunnel fra Kokstad/Liland dersom en ikke klarer å redusere vannmengder og avrenningskoeffisient fra områder oppstrøms Bergen lufthavn.				
7	Statens vegvesen, 08.08.19, 134	1. Vi legger til grunn at kommunen innarbeider våre merknader/foretar de nødvendige justeringer av planens juridisk bindende deler innen sluttbehandling, slik at det tas høyde for den ennå ikke godkjente vegløsningen (tekniske tegninger). Hvis ikke må dette oppfattes som en innsigelse til planforslaget.	1. Tas til følge. Endelige tekniske tegninger foreligger og er innarbeidet i planforslaget At det tidligere ikke var samsvar mellom plankartet og tekniske tegninger, samt godkjenning av tekniske tegninger, skyldes at det har pågått en parallell prosess med tekniske tegninger/ prosjekteringer. Dette har vært kjent for SVV			
		2. Vi kan ikke akseptere tiltakshavers ønske om at areal under bakken (unntatt parkering) ikke skal telle med i % BRA. Vi oppfatter at tiltakshaver ikke har fått gjennomslag på dette punktet. For å unngå framtidige misforståelser, bør plandokumentene oppdateres der de er i motstrid til plankart og bestemmelser ved sluttbehandling.	2. Tatt til følge. Endring gjort i bestemmelsene.		x	
		3. Vi anser, på vilkåret beskrevet i punktet under, innholdet i de nye bestemmelsenes § 6.4.1 å imøtekomme behovet for å regulere arealbruk ut over 50.000m ² BRA (Jf. kommunens brev den 07.08.2019). Vi anbefaler at innholdet i ny § 6.4.1 flyttes til nytt underpunkt i rekkefølgekravets § 6.1 Før rammetillatelse (jf. vårt brev den 05.07.2019), da dokumentasjonskravet er knyttet til rammetillatelse.	3. Tatt til følge. Endringer gjennomført i bestemmelsene		x	

		4. Parkeringsbestemmelsenes § 3.1.2.1. setter bl.a. p-normen for Forretningsformålet til maksimalt 13 biler pr 1000m² BRA. Men bestemmelsene unnlater å regulere fordelingen mellom de ulike arealbruksformålene. Dette gjør at planforslaget i realiteten åpner for 50000x0,013=650 parkeringsplasser, eller en trafikk som tilsvarer utbygging av 65.000m² BRA. Slik vi kjenner planprosessen antar vi at dette ikke er intensjonen, men med mindre bestemmelsene justeres slik at grensen på 50.000m² BRA ivaretas, er dette å betrakte som en innsigelse til planforslaget. Justeringen kan f.eks. gjøres ved å legge inn en fordeling mellom de ulike arealbruksformålene, og legge til krav i §3.1.2.1.a om at det samlet sett ikke kan åpnes for mer enn 10-p-plasser pr 1000m² innenfor hvert enkelt av de 10 delområdene.	4. Tatt til følge. Bestemmelsene er endret slik at det samlet sett ikke åpnes for mer enn 10 p-plasser pr 1000m² innenfor hvert delområde.		x	
		5. I hht kommunens brev den 07.08.2019 er det satt en grense på 50.000 m² i bestemmelsenes nye § 6.1.3. Vi legger til grunn at det er 50.000 m² BRA som er ment. Dette må rettes opp.	5. Tatt til følge. Bestemmelsene rettet.		X	
		6. Statens vegvesen anbefaler primært at de byggeområdene som er omtalt i ny § 6.4.1 tas ut av planforslaget og heller reguleres på et senere tidspunkt, evt. ses i sammenheng med øvrig utbygging av IL6.	6. Ikke tatt til følge. Plangrensen er satt i dialog med kommunen.			
		7. Vi vil påpeke at når planforslaget kun opererer med utnyttingsgrad i form av % BRA, blir planforslaget svært vanskelig å relatere til kapasitetsberegningen, som beregner trafikk ut fra antall m² bebygd areal ihht. parkeringsnormen til KDP BLÅE/Kommuneplanens arealdel. Vi forutsetter at det innarbeides en arealoppgave i bestemmelsene som fastslår maksimalt antall m² BRA som kan tillates innenfor hvert enkelt byggeområde.	7. Tatt til følge. Arealoppgave som etterspurt av SVV, er innarbeidet bestemmelsene og % BRA tas ut av plankartet.		X	
		8. Det er ikke knyttet rekkefølgekrav til etableringen av gang- og sykkelbrua o_SGS4. Vi anbefaler at det knyttes rekkefølgekrav til o_SGS4. Som minimum bør det stilles krav om at planområdet bidrar med en andel til at gang- og	8. Tatt til følge. Det er knyttet rekkefølgekrav til GS-bro. I tråd med overenskomst mellom Bergen kommune og SVV i møte 02.10.19, settes også et alternativt rekkefølgekrav, dersom kravet om GS-bro fravikes : Før brukstillatelse/ferdigattest, kan det opparbeides en enkel gangforbindelse mellom fremtidig gangbro og bussholdeplassen ca 300 m mot vest, ved eksisterende bensinstasjon.Hvilket av		X	

		sykkelbrua skal være «sikret opparbeidet».	alternativene man faller ned på blir vurdert ved rammesøknad. GS-bro blir uansett regulert og det blir sikret areal til GS-bro i kartet på bakgrunn av beregninger gjort i forprosjekt.			
		9. Plankartet regulerer framtidig 4-feltsveg med langsgående arealer til Annen veggrunn - grøntareal (AVG) som samsvarer med 25 m byggegrense for framtidig 4-feltsveg. Vi gjør oppmerksom på at lengst i vest må AVG-areale trekkes noe sørover i samsvar med dette. Det samme gjelder lengre øst, der BKB4, BKB6 og BKB7 må trekkes sør for byggegrensen langs Flyplassvegen og erstattes med AVG. Dette er avgjørende bl.a. for å kunne realisere en gang- og sykkelakse langs Flyplassvegen, jf. tekniske vegtegninger (datert 14.02.2019) vedlagt offentlig ettersyn. Plankartet må også påføres midlertidig anleggsbelte langs gang- og sykkelaksene i planen.	9. Plankartet er endret og viser ikke framtidig 4-feltsveg. Denne er i stedet sikret gjennom en utvidelse av SVG-formål.	X		
		10. Vi har vært innforstått med at det ikke ville følge endelige tekniske vegtegninger med planforslaget. Det er likevel overraskende at våre signaler gitt i arbeidet med disse tegningene ikke er blitt lagt til grunn for planforslaget. Vi hadde også ventet at planforslaget inneholdt informasjon om hvorvidt de tekniske tegningene samsvarer med arealbruksformålene eller ikke, jf. møtereferatet 10.05.2019	10. Se pkt. 1			
		11. Av nylig mottatt foreløpig tegningsmaterieell merket Førebels 07.08.2019, ser vi at det vil måtte gjøres inngrep utenfor planavgrensningen i forbindelse med vegutbedringene som utløses av etableringen av ny rundkjøring på Flyplassvegen, jf. bestemmelsenes § 6.3.1.1. På grunn av at tekniske tegninger ikke er godkjent, kan omfanget av dette bli mer omfattende enn det som går fram av mottatt tegningsmaterieell	11. Planen sendes ut på en begrenset høring, vedrørende mindre endringer i plangrense og formål.			
		12. Vi ser også at den påkrevde utvidelsen av Kokstad-rundkjøringen medfører at bredden på gang- og sykkeltilbudet nordvest for rundkjøringen blir redusert med ca 1/3. Dette er både hovedsykkelt rute og viktig gangakse til kollektivholdeplassene nord og vest for	12. Tas til orientering. Tatt til følge. Se punkt 1. Bredden på gang- og sykkelvei skal ikke reduseres. Gang- og sykkelvei skal forskyves mot vest pga utvidelse av rundkjøringen.			

		rundkjøringen. Vi kan ikke se at de trafiksikkerhetsmessige konsekvensene av vegutbedringene er utredet, eller at det er lagt opp til avbøtende tiltak. Dette er en vesentlig mangel ved ROSanalysen/ planforslaget.			
		13. Vi legger til grunn at bredden på gang- og sykkeltilbudet på nordsiden av Kokstadrundkjøringen skal opprettholdes (inntil det etableres et separert gang- og sykkeltilbud, jf. igangsatt planarbeid plan-ID 65650000). Bredden vil måtte opprettholdes ved tiltak utenfor avgrenset planområde.	13. Tatt til følge/orientering.		
		14. Tekniske tegninger for gang og sykkelbrua over Flyplassvegen er vesentlig endret i forhold til høringsutkastet, bla omfatter dette stigningsforhold og kurvatur. Det må sikres i planen at tekniske tegninger for brua med ramper og skråningsutslag og ligger innenfor samferdselsformål i kartet. Det må også sikres tilstrekkelig areal til midlertidig anleggsområde for dette. Brua inklusive ramper vil kreve godkjenning av Vegdirektoratet. Vi anbefaler at § 3.2.3.2. Gang og sykkelveg o_SGS4 suppleres med denne informasjonen.	14. Tatt til følge. Brua er planlagt med stigsforhold på 5%. Radius på brua er endra både i horisontalplanet og vertikalplanet. Det er utarbeidet plan og profiltegninger som viser skråningsutslag. Det er utarbeidet tekniske brotegninger for godkjenning av Vegdirektoratet.	x	x
		15. I plankartet er det ikke mulig å se forskjell på formålsgrenser og eiendomsgrenser. Dette gjør det uklart hvilken utstrekning byggeområdene har. Dette bør rettes opp.	15. Ikke tatt til følge. Standard linjetykkelse benyttes.		
		16. Vi ser at f_SKV2 og f_SKV8 med tilhørende gang- og sykkelinfrastruktur er foreslått som private formål. Vi mener at disse aksene må være offentlige og at de må reguleres som dét. Disse aksene er ikke tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Vi ber kommunen sikre at forbindelsene ivaretas i planens kart og bestemmelser. Spesielt må det tas stilling til gang- og sykkeltilbudet innenfor o_SVG3, som ennå ikke er regulert i plankartet. Arbeidet med å ivareta dette rekkefølgekravet bør også ses i sammenheng med det pågående planarbeidet for Kokstad byarena.	16. Ikke tatt til følge. Kommunal vei- og planmyndighet har ikke kommet med innspill til annen eierform for de aktuelle infrastrukturformålene.		
		17. Gang- og sykkelløsningen langs f_SKV2 og f_SKV3 er ikke i samsvar med vegnormalene. Vi ber kommunen ta stilling til dette.	17. Ikke tatt til følge. Forslagsstiller har valgt en løsning der det fysiske skillet går mellom kjøreveg og sykkelfelt, i stedet for mellom sykkelfelt og fortau. Dette er samme løsning som er valgt for bl.a. Mindemyren (PlanID 64860000)		

		18. Bestemmelsene trenger å kvalitetssikres, bla har ulike bestemmelser identiske numre. Dette gjelder bl.a. §§ 3.1.2.1, 3.1.2.2 og 3.1.2.3.	18. Tatt til følge. Endring gjennomført.			
8	Helsevernetaten, 11.07.19,	1. Av det innsendte planforslaget kan vi ikke se at tiltakshaver har fulgt opp vår uttalelse fra 06.02.18 om å få gjort støyfaglige vurderinger i tilstrekkelig grad. Det foreligger ingen støyrapport og prognoser for støy utarbeidet av støyfaglig kompetanse/støykonsulent.	1. Ikke tatt til følge. Det er ikke utarbeidet en egen støyrapport ettersom det ikke planlegges for støyfølsom bebyggelsen innenfor planområdet. Det er i tillegg begrenset bebyggelse nær planområdet. Støy er omtalt i ROS-analysen.			
		2. Det vises til § 3.1.1.1.b « <i>Støyende og forurensende industri tillates ikke etablert innenfor formålet</i> ». Dette er en svært rund formulering, og etter vår erfaring er ikke slike formuleringer nødvendigvis til hinder for at både støyende og forurensende industri likevel kan komme til å bli etablert. Akseptkriterier bør settes for hva som regnes som støyende og forurensende industri.	2. Tatt til følge. Bestemmelse §3.1.1.1.b lyder nå som følger: <i>Støyende og forurensende industri tillates ikke etablert innenfor formålet. Tradisjonell tungindustri tillates ikke. Industrivirksomheter skal forholde seg til støyretningslinjer i T-1442/2016 tabell 3.</i>		X	
		3. Det er svært viktig at utbyggingsprosjekter har sterkt fokus på støy.	3. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring og er forankret i bestemmelsene, §2.7.1: <i>Støy i anleggsperioden skal holdes innenfor krav i de til enhver tid gjeldende lovverk, jf. Miljødirektoratets retningslinjer T-1442.</i> I tillegg er det tatt inn en ny bestemmelse, §2.7.2: <i>Grenseverdier for støy i anleggs- og driftsfase jf. T-1442 skal overholdes.</i>		X	
		4. I kapittel 4.2.6 i ROS-analysen omtales STØV FRA INDUSTRI/NÆRING, og man konkluderer blant annet med at «Støv vurderes ikke som aktuelt for videre risikoanalyse». Denne konklusjonen kan vi for så vidt si oss enige i, men svevestøv i forbindelse med bygg- og anleggsfasen er ikke vurdert i ROS-analysen. Det forventes at prosjektet beskriver avbøtende tiltak mot potensiell spredning av svevestøv.	4. Tatt til følge. Svevestøv i bygg- og anleggsfasen er nå omtalt i ROS-analysen. Ettersom det er svært sparsom bebyggelse i nærheten av Lilandsjordet, samt begrenset med trafikk på gang- og sykkelvegen langs Flyplassvegen langs området, er ikke en slik forurensning ansett å utgjøre et helseproblem, selv om det til tider vil kunne oppleves ubehagelig for enkeltindivider. Risikoen vurderes dermed som svært lav.		X	
		5. De ovennevnte merknadene må tas inn i de videre vurderingene og dekke alle faser av byggearbeidene og for ferdig utbygd prosjekt. Det må også formuleres tydelige krav gjennom planbestemmelsene.	5. Tatt til følge. Planbestemmelsene er tydeliggjort på dette punktet. For svevestøv er følgende punkter tatt inn: § 2.7.3. <i>Grenseverdier for svevestøv i anleggs- og driftsfase, slik de er fastsatt av forurensningsmyndigheten, skal overholdes.</i> § 2.7.4. <i>I anleggs- og driftsfase plikter utførende entreprenør og virksomheter mv., å til enhver tid gjøre det som er nødvendig for å hindre spredning av svevestøv. Trafikkarealer, masser m.m. skal fuktes med vann etter behov.</i> For støy vises det til pkt. 3.		X	

		6. Det må fremgå tydelig i konkurransegrunnlaget/oppdragsgivers spesifikasjoner at leverandører og underleverandører skal beskrive hvordan de vil ivareta krav til støy og lokal luftkvalitet i prosjektet (spesielt for bygg- og anleggsfasen).	6. Ikke tatt til følge. Leverandører og underleverandører er likevel forpliktet til å forholde seg både til planbestemmelsene og til gjeldende forskrifter og retningslinjer for støy og luftkvalitet.			
		7. Ved større arbeider med lang varighet bør både T-1520 (2012) og T-1442 (2016) sees i sammenheng da støy og forurensning i form av støv og gass kan samvirke og forsterke de negative helsemessige effektene.	7. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring. Gjeldende lover og forskrifter blir fulgt opp.		X	
9	Bymiljøetaten, 12.07.19, 110	1. I en framtidig situasjon er det viktig at grønnsstrukturen (o_G1 til o_G9) får gode kvaliteter som ferdselskorridor for mennesker og som en spredningskorridor for f.eks. insekter og fugler. Dette kan oppnås ved å legge opp til en variert vegetasjon (trær, busker, blomsterenger etc.) og riktig skjøtsel. Bymiljøetaten kan anbefale at det arbeides videre med en gang-/sykkelvei innenfor byggegrensen for blågrønn korridor, når premissene ovenfor legges til grunn.	1. Tatt til følge. Det vises her til bestemmelse §3.3.1.1.a som er blitt ytterligere konkretisert siden offentlig høring (endringer merket med kursiv): «Ubebygde arealer skal ha en terrengbehandling som gir en estetisk tiltalende form. Fremmede arter skal ikke tilføres. Stedegen vegetasjon, engvegetasjon og <i>helårsgrønn vegetasjon som bartrær</i> skal etableres». Endringen følger også oppdaterte avbøtende tiltak i KU naturmangfold.		X	
		2. Det må vises detaljert løsning for hvordan felles veg f_SKV3 skal krysse den blågrønne korridoren, med illustrerende snitt.	2. Tatt til følge. Det er utarbeidet prinsippsnitt for hvordan hovedgaten vil krysse den blågrønne korridoren.			X
		3. Nordlig del av Liland videreføres som I/L, mens sørlig del, vist som delområde 3 i strategisk planprogram, tilbakeføres til LNF. De blågrønne strukturene innenfor det området som skal tilbakeføres til LNF vil, som påpekt ovenfor i forhold til o_SGS 2 og 3, kunne gi gode rammer for videreføring av «myke» ferdselslinjer fram mot Liland skole. Bymiljøetaten anbefaler at dette forholdet følges opp i videre planprogrammering og i koordinering mellom det foreliggende planforslaget og det offentlige planarbeidet som skal igangsettes.	3. Ikke tatt til følge. I dette planforslaget reguleres ferdselslinjer innenfor gitte plangrenser. En videreføring av ferdselslinjer inn på LNF-område og videre til Liland skole må være en del av arbeidet til kommunen når det nå igangsettes offentlig planarbeid med en mindre endring av KDP-BLÅE for å tilbakeføre sørlig del av Liland til LNF-område.			
		4. For hensynssone i BKB2 må bestemmelsen sikre at det ikke skal tillates ny bebyggelse nærmere enn det en kan tilrå for å unngå ytterligere drenering av myrområdet som hensynssonen er ment å ivareta. Konstruksjon av veianlegg må også	4. Delvis tatt til følge. Bestemmelsene er basert på avbøtende tiltak nevnt i hydrogeologisk rapport. Det er ikke gitt noen føringer på avstand mellom nybygg/veianlegg og Såtemyrane. Bestemmelsene er likevel endret noe slik at prosjekteringen av av veianlegg oa. innenfor buffersonen skal undergis uavhengig kontroll.		X	

		vurderes opp mot dette.			
		5. Det er viktig å ivareta landskapskvalitetene innenfor hensynssonen, slik at grenseområdene mellom ny bebyggelse og naturområder/ myr får en god landskapskvalitet.	5. Tatt til følge, dette ble innarbeidet i planforslaget før offentlig høring, sikret i bestemmelsene.		
		6. Bymiljøetaten mener at KU naturmangfold må rettes og beskrive før-situasjonen uten noen negativ virkning av planen (Håndbok 17, Statens Vegvesen) for å reflektere korrekt og beslutningsrelevant informasjon til 2. gangs behandling.	6. Tatt til følge. Alternativ 0 er nå satt til referansealternativ. Samlet verdi er hevet fra <i>noe</i> til <i>middels</i> for å imøtekomme tilbakemeldinger fra kommunen. Påvirkningsgraden for hjortetrekk er også økt noe. Ingen av disse endringer er likevel nok til å endre hovedkonklusjonen med hensyn til konsekvenser. Konsekvensviften i KB V712 er laget slik at hvis ikke de registrerte verdiene er høye, så vil heller ikke konsekvensene av tiltak bli veldig alvorlige, uansett hvor mye et område ødelegges. Ifølge tilbakemeldingene fra kommunen så ønsker en at verdi/omfang/konsekvens skal økes når 0-alterativet tones ned. Det er mer enn hva fagansvarlig for KU naturmangfold kan få til innenfor veilederens rammer og selvstendige vurderinger.		X
		7. Forslag til reguleringsbestemmelse § 2.3.6 bør endres til å bli mer forpliktende for å avbøte overvannsproblematikk og tap av økologisk funksjonelle arealer i planområdet. Takflater som ikke er tiltenkt solcelleanlegg, solfangere el. l. må planlegges og bygges med grønne tak.	7. Delvis tatt til følge. Bestemmelsen er endret slik at kravet om grønne tak blir mer forpliktende. «Bygninger skal ha grønne tak med organisk dekke. Unntak kan gjøres ved dokumentert begrunnelse basert på konstruksjonsmessige forhold, eller at minst én fasade har organisk overflate på minst 50 % av arealet. Grønne tak teller som del av 15 %-regelen, jf. § 2.5.3». Ikke alle, enkle lagerbygg (eksempelvis en rubbhall) tåler lasten av et grønt tak, eller kan ha grønne vegger. Dette er det derfor tatt høyde for i bestemmelsen.	X	
		8. Bymiljøetaten ser det som svært viktig at det blir etablert et sammenhengende system for myke trafikanter fra bybanestoppet i nord til Liland skole i sør. Slik planforslaget foreligger nå, viser det utilfredsstillende sammenheng i gang- og sykkelforbindelsene, med uheldig blanding av offentlige og felles forvaltningsoppgaver. I forslag til plankart stopper offentlig gang-/sykkelveg o_SGS3 ved felles veg f_SKV3 og videreføres sørover som o_SGS2. Bymiljøetaten peker dessuten på at o_SGS2 ikke tilknyttes offentlig veg i den sørlige enden, men ender i privat veg. Bymiljøetaten anbefaler at gang-/sykkelveien vises gjennomgående, og at krysningspunktet ved felles veg f_SKV3 utredes nærmere.	8. Delvis tatt til følge. Det er ønskelig at hovedgaten m/tilhørende fortau og sykkelfelt skal ha felles eierform. Det anses ikke som problematisk å krysse hovedgaten ved vedlikehold av o_SGS2/o_SGS3. Det er tegnet inn en snuhammer sør i o_SGS2.	X	

		9. Den mest effektive forbindelsen for myke trafikanter mellom bybaneholdplassen og Liland skole synes å ligge mellom o_G3 og o_G8. Bymiljøetaten anbefaler at det arbeides videre med grep for en sammenhengende offentlig gang- og sykkelvei gjennom området, gjerne med forslag til hvordan den kan føres videre gjennom området som skal tilbakeføres til LNF-område – for videre oppfølging i det planarbeidet.	9. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3.																										
		10. Bymiljøetaten er av den oppfatning at gangforbindelsen mellom Flyplassvegen og Liland skole må reguleres (og bygges) som en gang/sykkelvei og ikke som en turvei.	10. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3.																										
		11. For en mellomfase må det foreliggende planforslaget vise løsninger for felles gang- og sykkelforbindelser mellom bybaneholdeplass med tilknytning til felles veier i planavgrensning i sør.	11. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3.																										
		12. Bymiljøetaten anser det som meget uheldig at det tilrettelegges for trafikk via f_SKV8 og sørover i retning Liland skole. Her anbefales at kjørevei avsluttes med snusløyfe. Slik er det kun felles gang- og sykkelvei som føres videre mot Liland.	12. Ikke tatt til følge. Det er ikke stilt rekkefølgekrav til opparbeidelse av vei f_SKV8, den er kun regulert i plankartet. Vegen er regulert inn for å koble utbyggingsområdet og toplanskrysset sammen når dette en gang blir bygget.																										
		13. Det bør vurderes om det kan etableres en snarvei videre til skolen.	13. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3.																										
		14. Som del av KDP BLÅE møter planforslaget også rekkefølgekrav knyttet til realisering av kommunedelplanens infrastruktur. Under er et utdrag fra tiltak som kreves regulert og sikret opparbeidet før det kan utstedes igangsettingstillatelse. Bymiljøetaten anbefaler at det startes forhandlinger om en utbyggingsavtale på bakgrunn av dette. <table><tr><th>Tiltak type/sted</th><th>Strekning</th><th>Formål</th></tr><tr><td colspan="3">Vegarealer</td></tr><tr><td>2 Fylkesveg</td><td>Vegkryss III - V</td><td>I/L 1 – I/L 6, K1, I/K/L 1</td></tr><tr><td colspan="3">Anlegg for gående og syklende</td></tr><tr><td>15 Traseer langs og gjennom næringsbebyggelse I/L 6*</td><td>Fra T1 til bybanestopp ved Kokstadflaten</td><td>I/L 6, I2 Fra kryss VI til bybanestopp, også: I/L 1, 1, I/L 5</td></tr><tr><td colspan="3">Turveg / Grønnstruktur</td></tr><tr><td>16 Turveg</td><td>Fra F5 via B4 til Hjeltestadvegen</td><td>I/L 1 - I/L 6, S1 - S3</td></tr><tr><td>17 Turveg</td><td>Fra B4 til vegkryss II, langs Adlandsbakkon, Adlandsvatnet og Vestrøtjern</td><td>I/L 1 - I/L 6, S1 - S3</td></tr></table> *Hvilken type gang- og sykkel anlegg som skal etableres avgjøres i reguleringsplan.	Tiltak type/sted	Strekning	Formål	Vegarealer			2 Fylkesveg	Vegkryss III - V	I/L 1 – I/L 6, K1, I/K/L 1	Anlegg for gående og syklende			15 Traseer langs og gjennom næringsbebyggelse I/L 6*	Fra T1 til bybanestopp ved Kokstadflaten	I/L 6, I2 Fra kryss VI til bybanestopp, også: I/L 1, 1, I/L 5	Turveg / Grønnstruktur			16 Turveg	Fra F5 via B4 til Hjeltestadvegen	I/L 1 - I/L 6, S1 - S3	17 Turveg	Fra B4 til vegkryss II, langs Adlandsbakkon, Adlandsvatnet og Vestrøtjern	I/L 1 - I/L 6, S1 - S3	14. Tatt til følge. Rekkefølgekravene innarbeides i planforslaget og anses sikret ved signert utbyggingsavtale med kommunen. Fagetaten har i etterkant av offentlig ettersyn gjort en helhetsvurdering av forholdsmessigheten knyttet til hvilke rekkefølgekrav som skal stilles. Av tiltak i KDP BLÅE er det konkludert med at kravet om regulering og utbedring av fylkesvegene mellom kryss III og V bortfaller. Dette med hensyn til den samlede økonomiske belastningsgraden som følge av de resterende rekkefølgekravene. Rekkefølgekravet tilknyttes i stedet et fremtidig planforslag i den vestlige delen av I/L6, såkalt byggetrinn 2: Rekkefølgekrav som sikrer etablering av gangbro over Flyplassvegen er innarbeidet innarbeides i planforslaget, men med et alternativt rekkefølgekrav som knytter seg til opparbeiding av gangvei i o_S1., i tråd med overenskomst mellom Bergen kommune og SVV i møte 02.10.19 Det settes krav om at tiltaket skal sikres opparbeidet før begyggelsen kan tas i bruk. Dette for å imøtekomme deler av kravet gitt i KDP BLÅE om en gangforbindelse fra bybanestoppet ved Kokstadflaten til Liland skole (felt T1) samt kravet fra Statens vegvesen, jf. uttalelse til offentlig ettersyn. Fagetaten har gitt aksept for	X	
Tiltak type/sted	Strekning	Formål																											
Vegarealer																													
2 Fylkesveg	Vegkryss III - V	I/L 1 – I/L 6, K1, I/K/L 1																											
Anlegg for gående og syklende																													
15 Traseer langs og gjennom næringsbebyggelse I/L 6*	Fra T1 til bybanestopp ved Kokstadflaten	I/L 6, I2 Fra kryss VI til bybanestopp, også: I/L 1, 1, I/L 5																											
Turveg / Grønnstruktur																													
16 Turveg	Fra F5 via B4 til Hjeltestadvegen	I/L 1 - I/L 6, S1 - S3																											
17 Turveg	Fra B4 til vegkryss II, langs Adlandsbakkon, Adlandsvatnet og Vestrøtjern	I/L 1 - I/L 6, S1 - S3																											

			at gangtraseen stopper i plangrensen i sør. Resterende forbindelse mot skolen sikres gjennom offentlige planer. Rekkefølgekravene som gjelder turveger er frafalt gjennom planprosessen.			
		15. Kommunedelplanens rekkefølgekrav om regulering og sikret opparbeidelse av anlegg for gående og syklende gjennom næringsbebyggelsen I/L 6 fra T1 til bybanestopp Kokstadflaten (tiltak 15 i oversikten over) er ivaretatt innenfor planområdet til detaljreguleringsplanen. Bymiljøetatens vurdering er at dette offentlige planarbeidet må avklare hvordan gang- og sykkeltrasé skal føres gjennom eller langs LNF-området fram mot T1. Delansvar for gjennomføring av tiltaket kan inngå i gruppen tiltak som «sikres gjennomført».	15. Tas til orientering. I dialog med fagetaten aksepteres at gangtraseen stopper i plangrensen i sør. Resterende forbindelse mot skolen sikres gjennom offentlige planer.-			
10	Bergen brannvesen, 08.07.19, 107	1. Det presiseres at i byggverk hvor vindu eller balkong utgjør en av rømningsveiene, må det være tilrettelagt for brannvesenets høydemateriell i samsvar med ytelser angitt i VTEK § 11-13.	1. Tatt til følge. Dette vil bli fulgt opp gjennom prosjekteringen av byggverkene			
		2. Vi forutsetter at planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til de ulike bygningene, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet.	2. Tatt til følge.			
11	Byantikvaren, 26.07.19, 119	1. Byantikvaren uttalte seg til planoppstart (2017/12990-2) og påpekte da at planområdet ligger i et veldig rikt kulturlandskap. Byantikvaren var svært skeptisk til formålet med planen da arealkrevende virksomhet vil virke negativt inn på kulturlandskapet og de eksisterende tunene.	1. Ikke tatt til følge. Formålet er uendret siden planoppstart. Formålet er gitt i KDP BLÅE.			
		2. Byantikvaren ønsker ikke en nedbygging av kulturlandskapet på Liland. Dersom planlagt tiltak medfører at det ikke blir grunnlag for gårdsdrift for tunene som ligger utenfor planområdet, vil det kunne gi uønskede konsekvenser for disse kulturminneverdiene i kulturlandskapet.	2. Ikke tatt til følge. Området er avsatt til industri og lager i KDP BLÅE, og vil følgelig bli endret fra slik det er i dag. I bystyrets vedtak av Strategisk planprogram for Liland, vedtatt 20.06.19, står det at det startes offentlig planarbeid for å tilbakeføre sørlige del av Liland til LNF-område. Med dette grepet sikrer en at store deler av Liland blir bevart, inkludert viktige deler av det registrerte kulturlandskapet. Blant annet inkluderer dette gårdstunet på Liland, som er det viktigste kulturminnet i området.			
		3. Parallelt med planprosessen har det pågått en byggesaksprosess der det er søkt dispensasjon for plankrav og gitt rammetillatelse for vesentlige	3. Tas til orientering. Bergen kommune ved plan- og bygningsetaten har vedtakskompetanse, og har i dette tilfellet gitt dispensasjon fra plankrav og deretter rammetillatelse. Vedtakene, inkludert dispensasjoner, er ikke påklaget. Det er stilt en rekke vilkår både for å			

		terrenginngrep som forberedelse for gjennomføring av innsendt plan. Vi ser det som svært uheldig at dette skjer før planen har vært på høring.	få rammetillatelsen og for at man skal kunne søke om igangsetting av tiltak.			
		4. En planering og masseutskifting på et areal 50000 m2, med fyllinger og skjæringer, samt en kvartalsstruktur som er fremmed i området og vil være ødeleggende for kulturlandskapet til det som trolig har vært en av de eldste vikingtidsgårdene i Ytrebygda.	4. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 2 over.			
		5. I fagnotatet til saken er det argumentert for at utviklingen av Liland må ses i sammenheng med overordnede mål om fortetting og kompakt byutvikling. Dette bør likevel ikke være til hinder for en mer stedstilpasset og fremtidsrettet løsning der natur- og kulturlandskap gir utgangspunkt for utforming.	5. Tatt delvis til følge. En har gjennom planforslaget forsøkt å legge til rette for en utbygging som ivaretar naturverdiene i området. En utbygging av et industri- og lagerområdet medfører naturlig nok at eksisterende lokalveger og enkelte hus må fjernes. Med bakgrunn i dette er det vanskelig å bevare kulturminner/kulturlandskapet innenfor planområdet.			
		6. Vurdering av konsekvenser for fortsatt landbruksdrift for tunene utenfor planområdet bør utredes nærmere da det også vil ha stor påvirkning på kulturminnene. Det må vises hvordan kulturminnene, herunder også gårdsveier, murer etc er tenkt inkorporert i hele I/L 6 dersom prinsippet om kvartalsstruktur gjennomføres og videreføres i byggetrinn 2 (delfelt 2).	6. Ikke tatt til følge. Gårdsveier og murer vil ikke bli ivaretatt i sin eksisterende form. Det er tatt inn en bestemmelse om gjenbruk av steinmurer registret i konsekvensutredningsrapporten for kulturminner: § 2.3.9 <i>Murer skal bygges i eller forblendes med naturstein. Stein fra steinmurer fra registrerte kulturminner i området (K15, K17 og K28, jf. KU kulturminner 29.11.18) skal gjenbrukes i konstruksjoner i planområdet.</i>			
		7. Vi ser ikke helt at kvartalsstrukturen er noe vi forbinder med Lilands identitet. Det er uheldig med en slik fastlåst struktur da det da ikke gir rom for å bevare identitetsskapende kulturminneverdier som kommer i konflikt med denne kvartalsstrukturen.	7. Ikke tatt til følge. Etablering av kvartalsstruktur er et ønske fra Bergen kommune.			
		8. Tilpassing til eksisterende terreng er svært viktig ved eventuell nybygging, ikke tilpassing av terrenget til tiltaket i ettertid. Dette vil også gi en variasjon i et stort område med næringsbygg.	8. Tatt delvis til følge i planmaterialet som lå ute til offentlig høring. Det er forsøkt å ta hensyn til eksisterende terreng så langt det lar seg gjøre, men ettersom området ligger innenfor hensynssone flom har det vært nødvendig å heve planeringsflatene i utbyggingsområdet noe ift. omkringliggende terreng. Fjernvirkningen av dette er forsøkt løst i bestemmelsene.			
		9. Ferdselsveiene er viktige historiefortellende element, det er mange mindre gårdsveier internt i hele kulturmiljøområdet. Også bekker og terrengformasjoner med vegetasjon bør tas vare på som identitetsbærende elementer i området. Dette må hensyntas ved kotehøyder i	9. Delvis tatt til følge. Internveger blir ikke tatt vare på ettersom utbyggingsområdet skal utformes med kvartalsstruktur. Elven Storaveita ivaretas i et bredt grøntdrag. Planeringshøydene må ta høyde for flomfare og må derfor legges høyere enn eksisterende terreng.			

		planområdet.				
		10. Vi ber om at den steinsatte kanalen (K17 i KU kulturmiljø) og gårdsveien som delvis er bygd opp/støttet med naturstein (K18 i KU kulturmiljø) blir regulert til hensynssone bevaring.	10. Ikke tatt til følge. For begrunnelse vises det til svar på punkt 5.			
		11. I tillegg til disse ber vi om at gårdsveiene som fører inn til delområde 1 blir regulert med hensynssone, dette for å sikre sammenhengen til delområde 2 som er neste byggetrinn.	11. Ikke tatt til følge. For begrunnelse vises det til svar på punkt 5.			
		12. Byantikvaren ser heller ikke at bestemmelsene er konkrete på hvilke kvaliteter, herunder materialbruk, utforming og terrengtilpassing området skal ha.	12. Delvis tatt til følge. Det er gjort endringer i bestemmelsene når det gjelder grønne tak, materialbruk og beplantning. Det vises også til svar på punkt 6.			
		13. Fagnotatet åpner for høyder opp mot 5 etasjer, med areal både over og under bakken. Byantikvaren mener at dette i stor grad vil avhenge av utformingen av området, men bør generelt reduseres.	13. Delvis tatt til følge. Byggehøyder i planområdet er nå differensiert. Det legges opp til maks BH på fem etasjer nærmest Flyplassvegen, deretter avtar byggehøydene mot sør ned til to og tre etasjer. Slik skapes det variasjon innad i utbyggingsområdet, samtidig som at utbyggingsområdet trappes ned mot eksisterende bebyggelse og grøntareal.	X	X	
		14. Det må vises hvordan eventuelle nybygg forholder seg til designprogrammet, hvordan bebyggelsen tar hensyn til kulturlandskapet og hvilke tiltak som gjøres for å bevare de identitetsskapende strukturene i området. For at eventuell nybebyggelse skal tilpasses til det resterende kulturmiljøområde blir det derfor viktig å dokumentere hvilke kvaliteter dette møtet mellom IL og deler av et jordbrukslandskap skal bli.	14. Delvis tatt til følge, dette er allerede gjort i Strategisk planprogram for Liland. I planprogrammet ble det illustrert hvordan en ny bebyggelse vil kunne se ut innenfor det definerte planområdet samt hele utbyggingsområdet på Liland. Kulturlandskapet er ivarettatt ved at det gamle gårdstunet samt noen tilhørende internveger er sikret innenfor LNF-formål. Utbyggingsområdene er vedtatt bygget med kvartalstruktur, noe som vanskeliggjør ivarettelse av det resterende kulturlandskapet.			
		15. Vi ber om å få saken til 2.gangs høring.	15. Ikke tatt til følge. Ettersom flere virksomheter som driver arealkrevende næringer på Mindemyren må flytte innen kort tid på grunn av bygging av Bybanen mellom sentrum og Fyllingsdalen, vil det ikke være tid for en ny høringsrunde for dette planforslaget.			
12	VA-etaten, 08.07.19, 106	1. VA-etaten har ikke ytterligere kommentarer utover uttalelsen til VA-rammeplan datert 05.12.18 saksnummer 2018/32830.	1. Tatt til følge. VA-rammeplan har i dialog med VA-etaten blitt revidert i etterkant av dette, og VA-etaten har godkjent den.			
13	Byarkitekten, 20.08.19	1. Overordnet plangrep: Byarkitekten etterlyser en formulering av ambisjonene for utformingen av et verdiskapende og forbilledlig område, og oppfordrer forslagsstiller til å lage et tydelig helhetlig konsept som svarer på disse ambisjonene.	1. Det legges i planforslaget opp til en byform som har langt høyere estetiske kvaliteter enn tradisjonelle industri- og lagerområder. Et av de viktigste grepene er etablering av kvartalstruktur, som binder området og de enkelte tomtene sammen, og bidrar til et helhetlig, ryddig og stramt uttrykk. Bestemmelser om at utforming av uteområder på den ene tomtene skal ta hensyn til utforming på nabotomten og en overordnet landskapsplan bidrar også til å styrke målet om å få til et felles uttrykk for utbyggingsområdet og sammenhengende byrom. Det			

			stilles videre krav til at fasader eller trerekker/vegetasjonsbelter skal vende mot hovedgate, byggehøyder skal trappes ned mot hovedgate, det skal etableres grønne tak, fortau og sykkelfelt skal skilles med fargebruk eller oppmerking, det skal etableres gangveger på kryss og tvers i området for å gjøre det attraktivt for gående og syklister, fyllinger og skjæringer skal beplantes, snarveger skal opprettes mellom tomter mm. Alle de ovennevnte tiltakene bidrar til at utbyggingen på Lilandsjordet får attraktive, sammenhengende fellesområder. Ved at fellesområdene danner et helhetlig uttrykk kan hvert enkelt, fremtidige bygg få dyrke sin arkitektoniske særegenhet uten at det går på bekostning av den helhetlige opplevelsen av området. Slik følger planforslaget opp føringer i designprogrammet i Strategisk planprogram			
		2. Utnyttelsesgrad og byggehøyder: Byarkitekten etterlyser et tydelig prinsipp bak fastsetting av byggehøyder og omfang av variasjon i byggehøyder innenfor hvert felt. Dette skal tas med inn i planbestemmelsene, og det skal utarbeides illustrasjonsmateriale som er i tråd med disse.	2. ikke tatt til følge. Det er tatt inn makshøyde i plankartet og en bestemmelse vedrørende nedtrapping av høyder mot hovedgate og mot eksisterende gårdsbruk.			
		3. Arkitektonisk utforming og estetikk: Vi etterlyser bestemmelser som svarer på arkitekturstrategien iht. de 8 prinsippene for utforming. Vi viser spesielt til: 1. Pkt. 02 «Skap rom som stimulerer, inspirerer og beriker våre sanselige og romlige opplevelser» 2. Pkt. 03 «Styrk kobling mellom bygg og landskap, og bruk vegetasjon og vann som ressurs» 3. Pkt. 04 «Bygg videre på stedets unike kvaliteter og kulturminneverdier, og utform identitetsskapende bygg og byrom» 4. Pkt. 05 «Utform bebyggelse slik at den stimulerer til aktiv bruk av gater og byrom, og øker opplevelseskvalitet for de gående o underpunkt 4 «Utvis omsorg for utforming av byggets første etasje» o underpunkt 3 «Prioritere variasjon og kvalitet i fasader» 5. Pkt. 07 «Velg innovative og helhetlige energi- og klimaløsninger som gir høye arkitektonisk og miljømessig kvalitet» 6. Pkt. 08: «Planlegg for et klima og samfunn i endring ved å prioritere fleksible	3. Formålene for bebyggelse innehar forskjellig størrelse og tillatt byggehøyde, dette vil sikre variasjon for bygningsvolumene med variabel høyde. En slik organisering er med bakgrunn fra det eksisterende landskapet inneholdende forskjellige nivåer og et kupert landskap. Det er satt i bestemmelse at beplantning med tre rekker skal gjennomføres hvor bygning ikke er satt i byggegrense/formålsgrense, dette sammen med det lineær kjørevei systemet gir en avklart situasjon. Fortau organisert langs disse gir fotgjengere en trygg ferdsel «på vei» til sitt mål i området. Fortauene leder også til snarveier og gangveier som er lokalisert i grøntområder i sammenheng med andre målpunkter utenfor planområdet. Bestemmelsene gir føringer mht. overvann og hvordan dette kan nyttes aktivt som et lokalt positivt virkemiddel. Aktuell bebyggelse må inneha et spesifisert funksjonsnivå for brukerne, det finnes ikke pr. dd aktuelle brukere av området. Det vil dermed være svært usikkert om det er å anse som positivt å legge ytterligere føringer for den fremtidige bebyggelsen, enn det som allerede er satt bestemmelsene. Vi viser til planlagt struktur og eventuelle virkemidler som trerekker langs fortau som vil være et avklarende plangrep sammen med tverrgående snarveier, gangveier og grønt- bekkedrag igjennom området. Vi anser dette som positive virkemidler for å lede mennesker inn og igjennom planområdet.			

		løsninger og optimalisere arealbruk»				
		4. Planmateriale: I det foreliggende planmaterialet er det enkelte avvik mellom plankart, illustrasjonsplaner og snitt. Byarkitekten støtter fagetatens tilbakemelding om at illustrasjoner og perspektiver skal oppdateres og vise hva planforslaget faktisk åpner for og tillater. I tillegg ber vi om at det utarbeides 3-D illustrasjoner og fotomontasjer som viser prinsipper for arkitektonisk uttrykk og bymiljøets kvalitet. Med dette menes konkret illustrasjoner sett fra gateplan som viser området sett fra Flyplassveien, og fra hovedgaten der det antydes et prinsipp for bebyggelsen og byrommenes arkitektoniske utforming. Illustrasjonene skal reflektere bestemmelsene som omhandler arkitektur og estetikk.	4. Illustrasjonsplan, illustrasjoner og snitt er revidert.			
14	Rådet for byforming og arkitektur (RBA), 21.08.19	1. RBA støtter fagetatens tilbakemelding om at illustrasjoner og perspektiver skal oppdateres, og vise hva planforslaget faktisk åpner for og tillater.	1. Tas til orientering			
		2. Det bes om at det utarbeides 3-D illustrasjoner og fotomontasjer som viser prinsipper for arkitektonisk uttrykk og bymiljøets kvalitet. Med dette menes konkret illustrasjoner sett fra gateplan som viser området sett fra Flyplassveien, og fra hovedgaten der det antydes et prinsipp for bebyggelsen og byrommenes arkitektoniske utforming. Illustrasjonene skal reflektere bestemmelsene som omhandler arkitektur og estetikk.	2. Illustrasjonsplan, illustrasjoner og snitt er revidert.			
		3. Hovedgaten bør ha en slik bredde at det er plass til en allè.	3. Tatt til følge. Det er en egen bestemmelse om trekker I planbeskrivelsen kap 8 er det vist en prinsippsskisse for utforming av hovedgaten, beplantningssone, sykkelfelt og fortau.			
		4. Utformingen av den fremtidige randbebyggelsen i området mot Lilandstunet er viktig, og overgangen mot de omkringliggende områdene bør utformes på en slik måte at kvalitetene i det omkringliggende kulturlandskapet blir	4. Bebyggelsen skal trappes ned mot eksisterende gårdstun. Gang- og sykkelveg mot bybanestoppet vil få en «grønn buffer» mot veg og belysning.			

		utnyttet. - Det må settes høye krav til utformingen av gangveien mot bybanestoppet - Bebyggelsen må trappe seg ned i sør og heller gå opp i høyde mot den sentrale gjennomføringsgaten.			
		5. § 2.3 om estetisk gjennomføring er for generell og gir ikke tilstrekkelige føringer for utformingen.	5. Bestemmelsen vedrørende estetikk følger opp designprogrammet i Strategisk planprogram som er politisk vedtatt og som skal være førende for planleggingen.		
		6. Designprogrammet må i større grad konkretiseres i forhold til hvordan inngangspartier utformes, hvordan byggene møter himmelen, materialbruk, typologi osv. Etterlyser et samlet plangrep for strukturen i området. Dette bør også gjøres juridisk bindende i bestemmelsene. Dette kan etablere et hierarki og si noe om hvor man kan gå i høyden i forhold til den profilen man vil oppnå med området arkitektonisk og typologisk.	6. Designprogrammet er politisk vedtatt. Plangrepet er en kvartalsstruktur og trapping av bebyggelse.		
		7. Den grønne aksene gjennom området fra bybanestoppet langs den blågrønne korridoren bør forsterkes	7. Det er gjort endringer i utformingen av den grønne korridoren, samt laget et konsept for utforming.		
15	Fagnotat, Plan- og bygningsetaten, 19.06.19, 93	<i>Utvidelse av Bergen lufthavn Flesland</i> 1. Plankart og illustrasjonsplan viser en endring av retningen på Fleslandsvegen mot nordvest, etter innspill fra Statens Vegvesen om at det må tilrettelegges for fremtidig veisituasjon og etablering av rullebane 2. Dette avviker fra dagens situasjon, og pga. usikkerhet rundt fremtidig etablering av rullebane 2 vil fagetaten konkludere etter offentlig ettersyn på hvilken veitrasé som skal reguleres på plankartet.	1. Tatt til følge. I dialog med Bergen kommune og Statens vegvesen er det avklart at plankartet endres slik: • Flyplassvegen reguleres med eksisterende 2-felts bredde og trasé, dvs uten avbøyning. • Annen veggrunn tilpasses slik at den har tilstrekkelig bredde, både 25m fra senterlinje i fremtidig 4-feltsveg og areal mellom dagens 2-felts og fremtidig 4-felt.	X	
		<i>Konsekvensutredninger</i> 2. Fagetaten gjør oppmerksom på at plankonsulentene har en metodebruk som avviker noe fra HB V712, ved at det er utredet konsekvenser av alternativ 0. Konsekvenser knyttes til et tiltak eller prosjekt i utbyggingsalternativet/Alt.1, og fremkommer som et resultat av endringer fra dagens situasjon slik det er beskrevet i alt.0.	2. Tatt til følge. Rapportene har blitt revidert underveis, men vi tar til etterretning at fagetaten ønsker en mer omfattende revisjon av KU-rapportene. Det er vurdert at det kun var nødvendig å revidere KU naturmangfold og KU jordvern, og dette er nå gjort.		X

		3. I KU Naturmangfold hevdes det at alt.0 medfører liten negativ konsekvens (-) med noe miljøskade for både kategoriene Viktige naturtyper og Økologiske funksjonsområder for arter. Til sammenligning blir alt.1 vurdert til å kun medføre en grad mer negativ konsekvens (--) for de samme kategoriene. Konsulenten sin metodebruk kan innebære at negative konsekvenser ved alt.1/utbyggingsalternativet fremstår mer positive enn det er grunnlag for.	3. Tatt til følge. Alternativ 0 er nå satt til referansealternativ. Samlet verdi er hevet fra <i>noe</i> til <i>middels</i> for å imøtekomme tilbakemeldinger fra kommunen. Påvirkningsgraden for hjortetrekk er også økt noe. Ingen av disse endringer er likevel nok til å endre hovedkonklusjonen med hensyn til konsekvenser. Konsekvensviften i KB V712 er laget slik at hvis ikke de registrerte verdiene er høye, så vil heller ikke konsekvensene av tiltak bli veldig alvorlige, uansett hvor mye et område ødelegges. Ifølge tilbakemeldingene fra kommunen så ønsker en at verdi/omfang/konsekvens skal økes når 0-alterativet tones ned. Det er mer enn hva fagansvarlig for KU naturmangfold kan få til innenfor veilederens rammer og selvstendige vurderinger.			X
		4. Fagetaten vurderer ellers at utredningsrapporter i hovedsak er utarbeidet iht. forslag til planprogram, men at rapporter må oppdateres til 2.gangsbehandling etter endelig vedtak av planprogram i bystyret, og ved oppfølging av relevante innspill etter offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.	4. Tatt til følge. KU naturmangfold og KU jordvern er oppdaterte iht. fagetatens innspill og HB V712.			X
		5. Til 2.gangsbehandling vil planforslagets konsekvenser for miljø og samfunn bli videre drøftet sammen med innkomne høringsuttalelser og merknader, jfr. Forskrift om konsekvensutredning § 29. F.eks. kan det være aktuelt at størrelsen på foreslått utbygging innenfor felt BKB2 må reduseres for å ivareta hensynet til Såtemyrane og unngå drenering, jfr. hensynssonen i KDP BLÅE.	5. Tatt til følge. Til orientering er byggehøydene innenfor redusert fra tre til to etasjer.	X		
		6. Det er i alle KU-ene vurdert tiltak for å redusere negative konsekvenser av foreslått utbygging i alternativ 1. Til 2.gangsbehandling må det foreligge samlet oversikt med begrunnelse over hvilke tiltak som er fulgt opp og ikke fulgt opp i planforslaget.	6. Tatt til følge. Det er laget oversikt i planbeskrivelsen over avbøtende tiltak og hvordan disse er fulgt opp (hhv. kap. 8.10, 9.6 og 9.7).			X
		7. Til 2.gangsbehandling må rapportene også oppdateres slik at de viser konsekvensgrad ved gjennomføring av kompenserende, skadereduserende og avbøtende tiltak, slik at det synliggjøres om en implementering av slike tiltak medfører reduserte negative konsekvenser.	7. Tatt til følge. KU naturmangfold og KU jordvern er oppdaterte til 2.gangs behandling. Det er vurdert at det ikke er behov for en tilsvarende oppdatering av KU kulturminner.			X
		<i>Hydrogeologisk vurdering av Såtemyrane</i> 8. Vi er usikker på om den foreslåtte buffersonen på 50 meter er tilstrekkelig stor og om anbefalt masseutskifting med tett	8. Tas til følge. Rapporten er oppdatert.			

		sand/sprengstein vil være tilstrekkelig for å ivareta myra. Rapporten må konkludere tydeligere på hvilket tiltak som tillates og ikke tillates innenfor buffersonen.			
		9. Den nye hevede planeringshøyden er kun vist i snitt og i illustrasjonsplan, og vi mener at for å sikre et reelt juridisk hensyn så må buffersonen med fastsatte planeringshøyder reguleres på plankartet, og reguleringsbestemmelser må ha nødvendige restriksjoner knyttet til f.eks. grunnarbeider og parkeringskjeller.	9. Delvis tatt til følge. Planeringshøyder er sikret i bestemmelsene ved at illustrasjonsplan er veiledende for planeringshøyder. Det er tilknyttet bestemmelser til buffersonen basert på anbefalinger i hydrogeologisk rapport.		X
		10. Vi støtter krav om overvåkingsplan, men det bør presises krav til automatisk vannstandsmålinger i myra, og krav/avtaler om fremtidige tiltak som tetting dersom det oppstår lekkasjer og drenering av myra, både under anleggsfasen og fremtidig bruksfase.	10. Tatt delvis til følge. Bestemmelsen er revidert (endring i kursiv): Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for utbygging av felt BKB2 og f_SKV2 før det er fremlagt en overvåkingsplan for Såtemyrane. Planen må utarbeides av fagperson med hydrogeologisk kompetanse. <i>Det skal utføres uavhengig kontroll av overvåkingsplanen.</i>		X
		11. Vi stiller spørsmål ved om det innenfor buffersonen kan tillates etablering av foreslått ny bebyggelse med 3 etasjer, slik det er vist på snitt gjennom området, eller om det innenfor buffersonen kun bør tillates etablering av vei og bebyggelse.	11. Ikke tatt til følge. Hydrogeologisk rapport har ikke konkludert med at det ikke kan tillates bebyggelse innenfor buffersonen. Byggehøyden innenfor buffersonen er uavhengig av dette redusert fra 3 til 2 etasjer.		X
		12. Rapporten om Såtemyrane vurderer ikke hensyn og konflikter knyttet til eventuell fremtidig utbygging av toplanskryss, slik kryssløsningen er skissert i KDP BLÅE og Strategisk planprogram (Figur 24). Det ser ut som at skisserte arealer til toplanskryss, delvis vil være i konflikt med forslaget om 50 meters buffersone mot Såtemyrane.	12. Ikke tatt til følge. Rapporten tar kun for seg utbygging av Liland og hvordan denne kan påvirke drenering av Såtemyrane. Når det i fremtiden blir aktuelt å bygge toplanskryss bør det gjøres nye, hydrogeologiske vurderinger med mål om å gjøre minst mulig inngripen i Såtemyrane.		
		<i>Risiko og sårbarhet</i> 13. Fagetaten vurderer at ROS-analysen som nå legges ut på offentlig ettersyn og høring stort sett er tilfredsstillende, men vi stiller spørsmål ved at følgende forhold ikke er vurdert eller om det er vurdert godt nok (utdypet under egne avsnitt i fagnotatet): - Risiko knyttet til drenering av Såtemyrane med mulig tap av evnen til karbonlagring, ref. hensynssonen i KDP BLÅE. - Flomvurderinger, jfr anbefalinger i	13. Tatt til følge. - Risiko knyttet til drenering av Såtemyrane er tatt inn som et eget vurderingstema i ROS-analysen - ROS er oppdatert etter siste justeringer i flomrapport - Risiko for forurensning grunn er oppdatert etter ny kunnskap og usikkerhet om forurensning.		X

		Hydrogeologisk rapport om Såtemyrane. Risiko for eksisterende forurenset grunn.			
		<i>Forurenset grunn</i> 14. Fagetaten stiller spørsmålstegn ved hvorfor ikke hele planområdet er kartlagt for forurensning, og at det kun er tatt stikkprøver der det har vært funnet synlige spor etter avfall. Det kan derfor antas at større områder kan ha forurensede masser enn hva som fremkommer i rapporten, både innenfor området som allerede er undersøkt og resten av planområdet.	14. Tatt til følge. Det er kun gjort kartlegging av første byggetrinn av utbyggingsområdet (de første 50.000 m2). Kartleggingen er gjort som del av arbeidet med håndtering av masser og flytting av matjord som blir behandlet parallelt hos byggesak, og blir fulgt opp i forbindelse med dispensasjonssaken og fremtidige søknader. Krav om undersøkelser av grunn, herunder undersøkelser av forurensning, er tatt inn i bestemmelsene.		X
		15. ROS analysen har også antatt at planområdet ikke er forurenset, og denne må derfor revideres basert på både kunnskapen og usikkerheten som nå foreligger.	15. Tatt til følge. ROS-analysen er oppdatert basert på denne kunnskapen.		X
		16. Plankartet har ikke markert forurenset grunn med faresone H390, men siden håndtering av masser og flytting av matjord blir behandlet parallelt hos byggesak, forventer vi at problemstillingen følges opp i forbindelse med dispensasjonssaken og fremtidige søknader. Fagetaten forventer at plankart får hensynssoner med markering av de forurensede områdene, og at reguleringsbestemmelser får krav om at forurensede masser håndteres etter forurensingsforskriften, samt krav om tiltaksplan og sluttrapport.	16. Tatt til følge. Problemstillingen blir håndtert i dispensasjonssaken og fremtidige søknader. Hensynssoner vil ikke bli markert på plankartet etter dialog med Bergen kommune. Bestemmelsene er oppdatert slik: <i>Forurensede masser skal håndteres i tråd med forurensningsforskriften. Det skal utarbeides tiltaksplan og sluttrapport. Tiltaksplanen skal godkjennes av Bergen kommune.</i>		X
		<i>VA-rammeplan og flomfare</i> 17. På foreliggende plankart er det lagt inn hensynssone H320 Flomfare, og det er knyttet bestemmelser til denne. Fagetaten ser at hensynssonen på plankartet i stor grad sammenfaller med NVE sitt aktsomhetskart, og stiller spørsmål ved om det er gjennomført en detaljert flomfarevurdering.	17. Tatt til følge. En detaljert flomvurdering er utarbeidet.		
		18. Det er foreslått relativt vage bestemmelser til hensynssonen H320 hvor det ilegges forbud mot å plassere byggverk i områder hvor konsekvensen av en flom er særlig stor. Hensynssonen bør være mer tydelig og differensiere mellom områder med særlig stor flomfare med konkrete krav til flomsikring, planeringshøyde og plassering	18. Tatt til følge. Bestemmelsene er gjennomgått med VA-konsulent og er nå konkretiserte.		X

		av bygg, samt dokumentasjonskrav på at flomhensyn blir ivaretatt til byggesak.			
		19. Bestemmelser hadde tidligere tatt inn anbefalte risiko- og sårbarhetstiltak fra ROS-analysen, men bestemmelsen er nå fjernet og erstattet med en annen ordlyd i § 2.5, selv om den fremdeles står som et avbøtende tiltak i ROS-analysen og som forslag til avbøtende tiltak i VA-rammeplanen.	19. Tatt til følge. Avbøtende tiltak i ROS-analysen og VA-rammeplanen er sikret i bestemmelsene.		X
		20. At planområdet skal masseutskiftes og fylles opp med sprengsteinsmasser til koter mellom +47,0 og +53 legges til grunn i både VA-rammeplanen og i ROS-analysen. Dette er imidlertid ikke sikret på plankart eller i bestemmelsene annet enn at VA-rammeplanen skal være retningsgivende for videre detaljprosjektering.	20. Tatt delvis til følge. Planeringshøyder er sikret i bestemmelsene ved at illustrasjonsplan er veiledende for planeringshøyder. En ønsker ikke å spikre planeringshøyder på plankart/bestemmelser ettersom dette vil redusere nødvendig fleksibilitet man må ha i byggesak til å justere planeringshøyde på internveger/tomter. Fleksibiliteten skal brukes til å sikre de enkelte byggetiltakene for mest mulig sømløs overgang for byggeområdene og tilpasning til vei/adkomst. I tillegg til at illustrasjonsplan er veiledende hva angår planeringshøyder, er følgende bestemmelse tatt inn for å ivareta intensjonen i ROS-analysen, VA-rammeplan og fagnotatet: <i>Hovedfallsretning på hver fremtidige, utskilte eiendom skal være mot vest, eventuelt mot hovedgate f. SKV2 og f. SKV3.</i>		X
		21. ROS-analysen og VA-rammeplanen er ikke oppdatert på revidert planeringshøyde, etter at planforslaget har fulgt opp anbefalinger i rapporten om hydrogeologiske vurderinger av Såtemyrane. Dette må følges opp til 2.gangsbehandling.	21. Tatt til følge, både ROS-analysen og VA-rammeplanen er oppdaterte med nye planeringshøyder.		
		22. I forbindelse med revidering av ROS-analyse og VA-rammeplan bør det også vurderes om hele eller deler av sidearmen til vassdraget Storaveita kan videreføres og tilpasses som åpen løsning for overvannshåndtering gjennom området i øst-vestlig retning langs hovedveien.	22. Ikke tatt til følge. Når det gjelder øvrige vannveier i planområdet vil det være en vesentlig høydeforskjell mellom opprinnelig terreng og ferdig planert terreng. Terrenget må heves bla. av hensyn til flomfare. Av estetiske, praktiske og sikkerhetsmessige hensyn vil det derfor ikke være tilrådelig å holde vannveiene åpne. Deler av overvannshåndteringen skal imidlertid skje på bakkeplan, og vann blir dermed et element i utformingen av utomhusanlegget i planområdet.		
		<i>Formål</i> 23. De foreslåtte formålene i planforslaget er i tråd med overordnede planer, men foreslåtte bestemmelser må suppleres med nærmere presiseringer av formålet for retning, slik at planforslaget er i samsvar med KDP BLÅE og bestemmelser i Regional plan for attraktive senter i Hordaland.	23. Tatt til følge. Bestemmelsen er endret i tråd med føringer i <i>Regional plan for attraktive senter</i> , og lyder nå slik: <i>Innenfor formålet tillates oppført bygg for industri, lager og detaljhandel, hvor vareutvalget i hovedsak er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesenter og større planteskoler.</i>		X

		<i>Utnyttelsesgrad, byggehøyder og estetikk</i> 24. Fagetaten stiller spørsmål ved at ikke alle prinsipper og føringer i designprogrammet er fulgt opp i planforslaget, slik at noen temaer om utforming, kvalitetskrav og arealprioriteringer blir overlatt til utvikling av det enkelte felt og søknad om tillatelse til Byggesak.	24. Tatt til følge. Alle prinsipper er fulgt (og var det til offentlig høring). Flere føringer er tatt inn i planforslaget. Det vises til kap. 9.1 for oppdatert liste.			X
		25. Siden behovet for fleksibilitet i stor grad knyttes til de enkelte bygninger og næringsaktører, bør det derfor stilles høye krav til kvalitet og ambisjoner for utforming og arkitektur for fellesområder, hovedveier, fortau, grønne korridorer, elveparker være ekstra viktige og ha høye ambisjoner.	25. Tatt til følge. Det er blitt lagt til flere bestemmelser/bestemmelser er endret og konkretisert som skal sikre at området får et helhetlig, sammenhengende preg. Disse bestemmelsene er blant andre: Utsnitt fra dokumentasjonskrav utomhusplan (endring markert med kursiv): Sammen med søknad om rammetillatelse skal det innsendes en utomhusplan for hvert byggeområde. Planen skal vise materialbruk, høydekoter, beplantning/fordrøyning, overvannshåndtering, beplantning langs hovedveg/hovedatkomst langs tomtegrensen, adkomster og innganger, <i>belysning</i>, tekniske installasjoner og bruk av ubebygde arealer. <i>Utomhusplan skal inkludere eventuelt opparbeidet tilgrensende uteareal på nabotomt og vise sammenhengen mellom disse.</i> «Det skal etableres trerekke, vegetasjonsbelte eller annen form for beplantning langs sidevegene f_SKV4-8». «Murer skal bygges i eller forblendes med naturstein. Stein fra steinmurer fra registrerte kulturminner i området (K15, K17 og K28, jf. KU kulturminner 29.11.18) skal gjenbrukes i konstruksjoner i planområdet». «Ubebygde arealer skal ha en terrengbehandling som gir en estetisk tiltalende form. Fremmede arter skal ikke tilføres. Stedegen vegetasjon, engvegetasjon og helårsgrønn vegetasjon som bartrær skal etableres».		X	
		26. Fagetaten mener det er uheldig at det vises ulike etasjer og byggehøyder i forskjellige deler av planmaterialet. Planbeskrivelsen illustrerer f.eks at området bygges ut med 2-3 etasjer (Figur 32), selv om planforslaget hovedsakelig åpner for 5 etasjer. Til 2.gangsbehandling må illustrasjoner og perspektiver være oppdatert og vise hva planforslaget faktisk åpner for og tillater.	26. Tatt til følge. Dette er rettet opp i til 2.gangs behandling.			X
		27. Ulike byggehøyder innenfor området bør illustreres og inngå i konseptuelle drøftinger, som konkretiseringer av Designprogrammet og som underlag for anbefalte løsninger i endelig planforslag til 2.gangsbehandling.	27. Tatt til følge. Ulike byggehøyder er illustrerte i snitt, og er redegjort for og drøftet i planbeskrivelsen.			X

		28. Det er lagt inn krav i bestemmelser om variasjon i byggehøyde innenfor hvert bygg- og anleggsformål. Omfanget av variasjonen er imidlertid ikke fastsatt i bestemmelsene.	28. Tatt til følge. Denne ordlyden er fjernet til fordel for at variasjon i byggehøyder fastsettes på plankart og vises i illustrasjonsplan.	X	X	
		29. Fagetaten vurderer det som uheldig at hovedveien i stor grad ligger i skygge, og anbefaler en vurdering av variasjon og nedtrapping av byggehøyder inklusive inntrukke øverste etasjer, særlig på sørsiden av veien. Dette er en videreføring av tidligere tilbakemeldinger på byggehøyden fra fagetaten til plankonsulent.	29. Tatt til følge. Nedtrapping av høyder mot hovedgate er forankret i bestemmelsene: <i>«Bygg innenfor BKB1-BKB14 skal trappes ned mot hovedgate f_SKV2-f_SKV3».</i>		X	
		30. Til 2.gangsbehandling må det gjøres vurderinger av hvordan byggehøyden skal varieres og tilpasses til omkringliggende områder, samt sikres gjennom reguleringsplanen.	30. Tatt til følge, det vises til svar på punkt 28 og 30.	X	X	X
		31. Det er foreslått bestemmelser med krav om at fasader mot hovedgate o_SKV1, og f_SKV2-f_SKV3 skal stå i formålsgrensen. Samtidig tillates det at fasader kan delvis erstattes med trerekker. Det bør vurderes tilsvarende bestemmelser for sideveiene f_SKV4-8, slik at kvartalsstrukturen ikke oppløses på sidene. Dette må følges opp i bestemmelser.	31. Tatt delvis til følge. For å sikre kvartalsstruktur skal bygg legges i formålsgrensen mot felt o_SKV1, f_SKV2-f_SKV3. Der byggene ikke tilstrekkelig sikrer kvartalsstruktur skal blant annet trerekker benyttes. Dette er sikret i bestemmelsene: <i>«Det skal etableres trerekke, vegetasjonsbelte eller annen form for beplantning langs sidevegene f_SKV4-8».</i>		X	
		32. Fagetaten stiller spørsmål ved hvorfor det er behov for at bestemmelser skal åpne for avvik på opptil 1 meter for både bygge- og formålsgrensene. Planområdet omfatter store arealer som planeres ut, og vi vurderer at det innenfor hvert felt er god plass og fleksibilitet til å plassere bygg innenfor grensene på plankartet. Foreslått bestemmelse anbefales tatt ut av reguleringsbestemmelsene.	32. Ikke tatt til følge. Gjennom hele planprosessen har størrelsen på tomter/byggeformål blitt redusert/økt etter hvert som nye aktører har meldt sin interesse for å etablere seg i området, og med det har kommet med krav til tomtens størrelse. Et avvik på 1 meter for bygge- og formålsgrenser er minimalt og vil ikke føre til at formålet med kvartalsstruktur blir forringet. For å forhindre at endring av bygge- og formålsgrense fører til redusert blågrønn korridor er det i bestemmelsen sikret at det ikke kan gjøres avvik i formålsgrensene mellom BKB-formål og elveparken			
		33. Fagetaten støtter forslaget om at næringsbyggene skal ha åpne, transparente og inviterende fasader mot hovedgater og mot Flyplassvegen for å skape levende gater, men er skeptisk til at det i liten grad stilles konkrete arkitektoniske krav til bygg innenfor området. Planforslaget argumenterer for en stedegen arkitektonisk kvalitet. Vi stiller spørsmålstegn ved i hvilken grad tre og naturstein representerer Lilands unike identitet, siden dette i like stor	33. Tatt til følge, det er i revidert planmateriale fokusert mer på å skape gode, helhetlige fellesområder heller enn å stille arkitektoniske krav til bygg. Det vises her til svar på punkt 36. Vi er for øvrig enige i fagetatens vurdering. Samtidig vurderer vi at det blir for snevert å kun se til Lilands identitet i utforming av bebyggelse. Planområdet er nabo til Bergen Lufthavn i vest, nord for Flyplassvegen er det i dag arealkrevende handel/arbeidsplasser samt at det er regulert sentrumsformål med byggehøyder opp mot 7 etasjer, mens det øst for planområdet er regulert til sentrumsformål.		X	X

		grad knyttes til større identiteter som Vestlandet, Norge og Norden, eller i like stor grad det rurale på et globalt nivå.			
		34. For å imøtekomme fagetaten på ønsket om grønne tak er det foreslått bestemmelser med krav om dokumentasjon dersom bygninger ikke skal ha grønne tak med organiske dekke, jfr. § 2.3.6. Intensjonen er her at grønne tak skal være utgangspunktet, og at avvik fra dette må begrunnes, men fagetaten stiller allikevel spørsmål ved hvilke kriterier eller hensyn byggesak skal legge til grunn for å akseptere bygninger uten grønne tak.	34. Tatt til følge. Bestemmelsen er nå konkretisert, og lyder slik: <i>Bygninger skal ha grønne tak med organisk dekke. Unntak kan gjøres ved dokumentert begrunnelse basert på konstruksjonsmessige forhold, eller at minst én fasade har organisk overflate på minst 50 % av arealet. Grønne tak teller som del av 15 %-regelen.</i>		X
		35. Oppsummert er fagetaten bekymret for at næringsområdet ved Lilandsjordet utvikles med en generisk og identitetsløs arkitektur som kunne vært plassert hvor som helst. Dette skyldes at dagens landskap blir planert bort, området bygges med en kvartalsstruktur uten lokal tilpasning, det etableres forretninger med ferdigutformet arkitektur, og hovedveien og fellesområder får en utforming og materialbruk uten tydelig arkitektonisk konsepter eller ambisjoner. Vi forventer at Bergen kommune sitt forslag til Arkitekturstrategi «Arkitektur +» blir lagt til grunn for videre utvikling av planforslaget, og at det til 2.gangsbehandling foreligger et planforslag med høyere arkitektfaglige ambisjoner, tydeligere arkitektoniske konsepter og mer overbevisende argumenter.	35. Tatt til følge. Det legges i planforslaget opp til en byform som har langt høyere estetiske kvaliteter enn tradisjonelle industri- og lagerområder. Et av de viktigste grepene er etablering av kvartalstruktur, som binder området og de enkelte tomtene sammen, og bidrar til et helhetlig, ryddig og stramt uttrykk. Bestemmelser om at utforming av uteområder på den ene tomten skal ta hensyn til utforming på nabotomten bidrar også til å styrke målet om å få til et felles uttrykk for utbyggingsområdet og sammenhengende byrom. Det stilles videre krav til at fasader eller trekker/vegetasjonsbelter skal vende mot hovedgate, byggehøyder skal trappes ned mot hovedgate, det skal etableres grønne tak, fortau og sykkelfelt skal skilles med fargebruk eller oppmerking, det skal etableres gangveger på kryss og tvers i området for å gjøre det attraktivt for gående og syklist, fyllinger og skjøringer skal beplantes, snarveger skal opprettes mellom tomter mm. I tillegg skal eleven Storaveita ivaretas i en stor, blågrønn korridor som vil skape samhørighet med Lilands identitet og omkringliggende terreng. Deler av Lilands kulturhistorie ivaretas ved at det stilles krav om gjenbruk av stein fra gårdsbebyggelsen i utbyggingsområdet. Alle de ovennevnte tiltakene bidrar til at utbyggingen på Lilandsjordet får attraktive, sammenhengende fellesområder. Ved at fellesområdene danner et helhetlig uttrykk kan hvert enkelt, fremtidige bygg få dyrke sin arkitektoniske særegenhet uten at det går på bekostning av den helhetlige opplevelsen av området.	X	X
		<i>Hensyn til naboer og tilgrensende arealer</i> 36. Maksimal byggehøyde for felt BKB2, som grenser til gnr. 111 bnr. 47 er satt til kote + 64, noe som vil utgjøre et bygg på fire etasjer mot fem etasjer for resten av utbyggingsområdet.	36. Tatt til følge. Rettelse: dette gir en byggehøyde på 3 etasjer. Dette er til 2.gangs behandling nedjustert til 2 etasjer.		
		37. Bestemmelsen om støyhensyn oppheves dersom gnr. 111 bnr 47 får bruksendring til ikke-støyfølsom bebyggelse. Det må presises hvem hensyn som er mindre aktuelle og hvem som er mer relevante ved	37. Tatt til følge. Bestemmelsen er nå konkretisert med at opphevingen gjelder dersom formålet blir endret til et «ikke støyfølsomt formål».	X	

		endring av bruksformål. Fagetaten vurderer ellers at hensynet til nabobebyggelsen gnr. 111 bnr. 47 er tilstrekkelig redegjort for og ivaretatt.			
		<u>Trafikkforhold</u> 38. Etter vår oppfatning må en realisering av toplanskrysset vurderes i en større trafikksituasjon, pga. usikkerhet knyttet til andre planer og tiltak i området innenfor en lengre tidshorisont. Følgelig anbefales en løsning med dokumentasjonskrav knyttet til kapasitet på veinettet med tilhørende rekkefølgekrav knyttet til eventuelle nye vegtiltak og løsninger. Forslagsstiller har utarbeidet et forslag til reguleringsbestemmelser som ivaretar dokumentasjonskravet, jf. punkt § 6.4.1 Det er ikke innarbeidet eventuelle rekkefølgekrav ut over dette.	38. Tatt til følge. Bestemmelsene er nå revidert.		X
		<u>Internveger og annet:</u> 39. I planforslaget fravikes kravet i håndboken N100 om at «sykkelfelt skal anlegges på samme nivå som øvrige kjørefelt». I stedet foreslås det å løfte sykkelfeltet opp til samme høyde som fortauet og adskille feltene med kant eller oppmerking (Figur 39). Fagetaten har i utgangspunktet ingen innvendinger mot dette, da en slik løsning kan være positivt for syklende mtp trafikksikkerhet.	39. Tatt til følge. Til orientering er det også foreslått ytterligere en presisering i bestemmelsene som sikrer at sykkelfelt får en fargebruk eller oppmerking som skiller dem fra fortau.		X
		40. I KPA 2010 åpnes det for naturvennlig tilrettelegging som forutsetter kryssing av, eller adkomst til vassdrag innenfor byggegrensen. Fagetaten har påpekt at naturvennlig tilrettelegging må sikres i bestemmelser, gjennom punkt om at etablering av gang- og sykkelvegen må ha god tilpasning til vassdrag, terreng og grøntstruktur. Illustrasjonsplan må vise fyllingsutslag og da det er ikke angitt annen veggrunn rundt gang- og sykkelvegene vil det medføre inngrep i grøntstrukturen. Det må derfor tas høyde for nødvendig areal til anleggelse av gang- og sykkelveg gjennom plankart og/eller bestemmelser. Dette må innarbeides i planforslaget før 2. gangs behandling.	40. Tatt til følge. Fyllingsutslag er vist på vegtegninger, og tatt inn i bestemmelsene som veiledende.		X

		41. Fagetaten anbefaler at bestemmelsene vedrørende parkeringsplasser til bevegelseshemmede og tilrettelegging for lading endres til å samsvare med ordlyden i forslag til ny KPA 2018.	41. Tatt til følge. Begge bestemmelsene er endret.		X	
		<i>Rekkefølgekrav</i> 42. Det er aktuelt med flere rekkefølgekrav for å følge opp krav og anbefalinger fra ROS-analysen, rapporter med konsekvensutredninger, trafikkanalysen og den hydrogeologiske vurderingen av Såtemyrane. Endelig omfang av rekkefølgekrav blir avklart til 2.gangsbehandling.	42. Tas til orientering.		X	
		<i>Universell utforming</i> 43. Det er lagt inn føring om at prinsippet om universell utforming skal legges til grunn i hele planområdet (§2.2.1). Stigningsforhold på gang- og sykkelveier, kjøreveger o.l. er derimot ikke oppgitt i illustrasjonsplan, slik at fagetaten har ikke tatt stilling til om dette lar seg gjennomføre.	43. Tatt til følge. Stigningsforhold er vist på vegtegnninger som ligger vedlagt planforslaget. Til orientering er bestemmelsen om universell utforming endret til at prinsippet om universell utforming gjelder for bebyggelse og utendørsarealer. Kjøreveier, gang- og sykkelveier o.l. skal utformes i tråd med håndbok N100/vegnormal.		X	
		44. Videre i bestemmelsene er det oppgitt unntak fra universell utforming. Vi er åpne for å vurdere unntak fra kravene om universell utforming hvis det kan vises til alternative universelt tilgjengelige forbindelser. Planmaterialet må suppleres med ytterligere informasjon om bl.a. stigningsforhold før vi kan ta endelig stilling til unntak.	44. Tatt til følge. Viser til svar på punktet over.			
		Konklusjon 45. Før fagetaten kan ferdigbehandle planforslaget til 2.gangsbehandling må særskilt følgende tema være avklart: • Trafikk; herunder godkjenning av vegtegnninger, rekkefølgekrav knyttet til kapasitet, og svar på avvikssøknad mht. rundkjøring i Flyplassvegen. • Flomfare, og hvorvidt dette er tilstrekkelig utredet og ivaretatt i planforslaget • Hensynet til Såtamyrene, herunder hvorvidt hydrogeologisk rapport og foreslåtte avbøtende tiltak vurderes som dekkende for problemstillingen.	45. Tatt til følge. – avvikssøknaden vedr. midlertidig rundkjøring er godkjent og rekkefølgekrav knyttet til kapasitet er tatt inn i bestemmelsene - flomfare er tilstrekkelig utredet. Det er utarbeidet flomkart for nå-situasjon og situasjon etter utbygging, samt at både flomrapporten og VA-rammeplan er oppdatert - Hydrogeologisk rapport er oppdatert			

		46. I tillegg må følgende utføres, som en oppfølging av våre kommentarer i fagnotatet: • Oppdatere rapporter med konsekvensutredning, ROS-analyse, VA-rammeplan m.m. • Supplering og presisering av reguleringsbestemmelser, iht dette fagnotatet. • Avklare nødvendig areal til anleggelse av gang- og sykkelveg gjennom plankart og/eller bestemmelser. • Oppdatere illustrasjonsplaner, perspektiver, snitt og sol- og skyggeillustrasjoner i samsvar med juridisk plankart og bestemmelser. • Avklare rekkefølgekrav i KDP BLÅE.	46. Tatt til følge. – KU og ROS er oppdaterte – reguleringsbestemmelser er reviderte - Areal til GS-veg er avklart - Illustrasjonsplaner mv. er revidert. - Rekkefølgekravene er revidert, og forhandlinger om utbyggingsavtale pågår.	X	X	X
--	--	---	---	---	---	---

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
Merknad/uttalelse 1. BKB13 og BKB14 har fått reduserte byggehøyder som følge av merknad fra AVINOR vedr. høyderestriksjonsflater. 2. Hensynssone H320 <i>Flomsone</i> er endret. 3. Endret o_SKV1: • Flyplassvegen reguleres med eksisterende 2-felts bredde og trasé, dvs uten avbøyning. • Annen veggrunn tilpasses slik at den har tilstrekkelig bredde, både 25m fra senterlinje i fremtidig 4-feltsveg og areal mellom dagens 2-felts og fremtidig 4-felt. 4. o_S2 er tatt ut av kartet. Dette medfører at flere	Merknad/uttalelse (<i>endringer i bestemmelser er merket med kursiv, fjernet tekst er merket med gjennomstreking</i>) En lang rekke bestemmelser har fått ny nummerering ved revisjon av bestemmelsene. 1. Endret § 3.1.1.1.a: Innenfor formålet tillates oppført bygg for industri, lager og <i>detaljhandel, hvor vareutvalget i hovedsak er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesenter og større planteskoler.</i> 2. § 3.1.1.1.b er endret til: <i>Støvende tungindustri tillates ikke etablert innenfor formålet. Grenseverdiene gitt i tabell 3 i Klima- og</i>	Fagnotat/merknader: 1. Kap. 6.17 <i>Risiko og sårbarhet</i>, er oppdatert som følge av rev. ROS-analyse. 2. Kap.7.3, 7.4 og 7.5 er oppdaterte ihht. oppdaterte KU-er. Alle har fått underkapittel om <i>kompeniserende tiltak</i>. 3. Nytt kapittel 7.6 <i>Sammenstilling av konsekvensutredningene</i> er tatt inn. 4. Kap. 8.3 <i>Byggeformål</i>: Hele kapittelet er omstrukturert og endret ved oppdaterte bestemmelser, illustrasjoner og utdypende vurderinger 5. Kap. 8.5 <i>Parkering/garasje(r)</i> er oppdatert med nye bestemmelser § 3.1.2.1.d og §3.1.2.1.e.

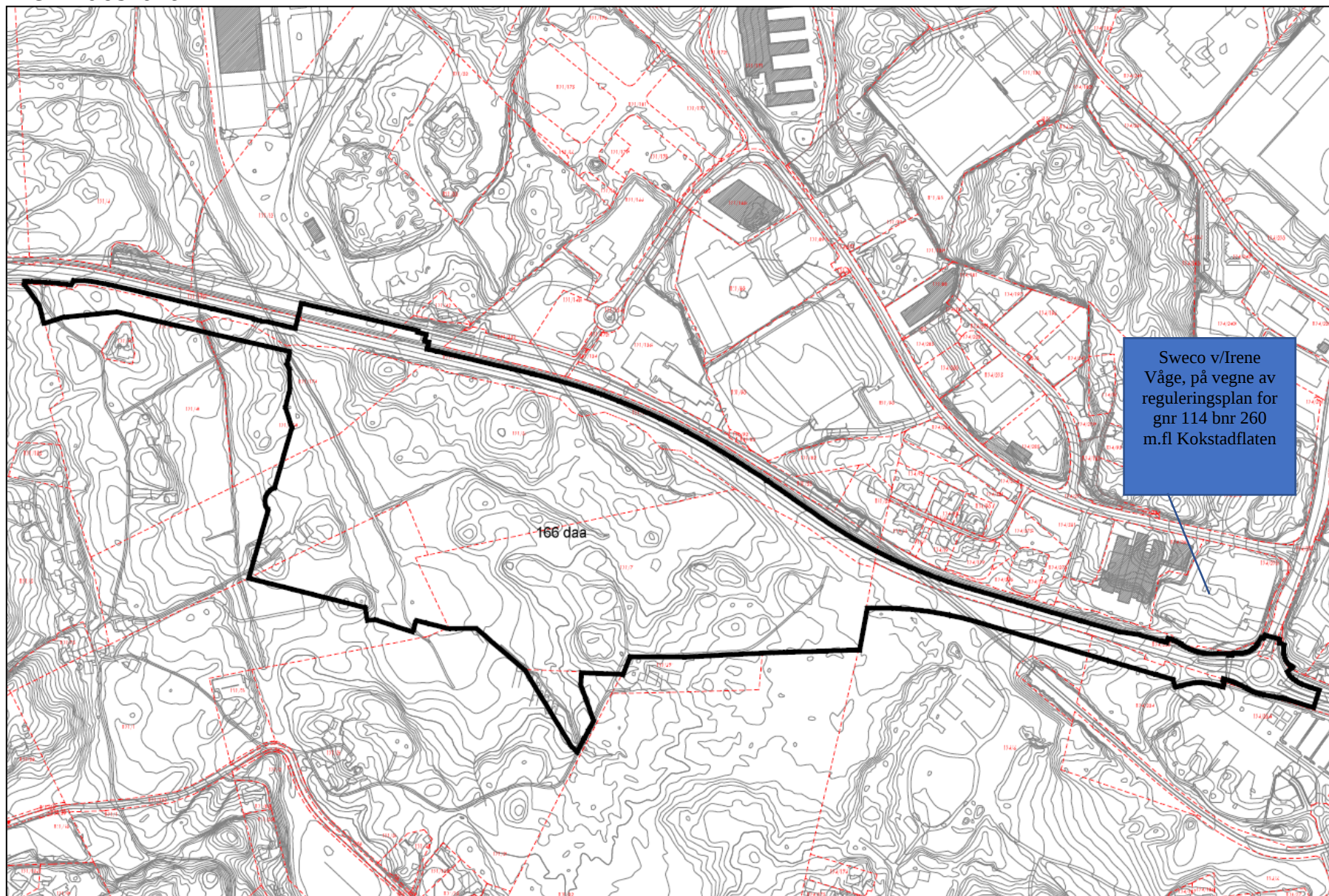
5. samferdselsformål er endre og nummerering endres. Nåværende o_SGS1 er kommet inn i kart og sikrer et tilbud for gående og syklende nord for BKB-formål. 6. Som følge av utvidelse av plangrensen sør for samferdselsformål, mellom kokstadrundkjøringen og utbyggingsområdet er det kommet inn nye formål: næringsformål, landbruksformål og annen banegrunn. 7. Ved kokstadrundkjøringen er planområdet utvidet for å få inn GS-veg o_SGS5 samt annen veggrunn. Andre årsaker: 1. Koller innenfor o_SVG3 er fjernet, gangvegen innenfor formålet har fått rettete trasé samt at byggeformål BKB4 og BKB6 har blitt justerte. 2. Bestemmelsesområde 2 er delt i to, og blitt til 2 og 3, i tråd med hydrogeologisk rapport. 3. Trase for o_SGS2 og o_SGS3 er endret. GS-vegen går nå under broen. 4. Trase for bekk o_V1-3 er endret 5. Opprinnelig o_SKV7 med tilhørende fortau er fjernet som følge av omstrukturering av BKB-formål. 6. Nummerering av BKB-formål og de fleste samferdselsformål er endret. 7. Gangbro ligger ikke lenger i eget vertikalnivå. Fagnotat 1. Byggehøyder innenfor BKB1-BKB14 er reduserte fra maks 5 etasjer til 2-5 etasjer.	<i>miljødepartementets retningslinje T-1442/2016 gjøres gjeldende for planen.</i> 3. §3.3.1.1.a er endret til: «Ubebygde arealer skal ha en terrengbehandling som gir en estetisk tiltalende form. Fremmede arter skal ikke tilføres. Stedegen vegetasjon, engvegetasjon og helårsgroen vegetasjon som bartrær skal etableres». 4. NY § 3.3.1.1b I grønnstruktur tillates det skjæringer og fyllinger i tilknytning til gang- og sykkelveg og justering av bekkeløp. Terrengbehandling ved etablering av gang- og sykkelveg skal søkes holdt på et minimum. Det tillates mindre justeringer av regulert gang- og sykkelveg ved søknad om tillatelse til tiltak. 5. §4.1.2.1 Hensynssone H190_1 Andre sikringssoner og §.4.1.2.2 H190_2 Andre sikringssoner er endret. 6. Endret § 3.1.1.2.d: Maksimal byggehøyde er angitt på plankartet. Tekniske installasjoner skal integreres i bygningskroppen. 7. §4.1.3 Hensynssone H320 er endret. Ny ordlyd i bestemmelsen 8. Dokumentasjonskrav flyttet til kap 2.10 9. Endret tidligere § 2.3.6, nå §2.3.12: Bygninger skal ha grønne tak med organisk dekke. Unntak kan gjøres ved dokumentert begrunnelse basert på konstruksjonsmessige forhold, eller at minst én fasade har organisk overflate på minst 50 % av arealet. Grønne tak teller som del av 15 %-regelen 10. NY §2.7.1 Støy i anleggsfasen skal holdes innefor grenseverdier gitt i T-1442 kapittel 4. Ved overskridelser skal det varsles og gjennomføres tiltak. I driftsfasen skal støynivået holdes innenfor grenseverdiene gitt i tabell 3 i retningslinje T-1442. 11. NY §2.7.2: Grenseverdier for svevestøv i anleggs- og driftsfase slik de er fastsatt av forurensningsmyndigheten, skal overholdes. Utførende entreprenør og virksomheter mv., å til enhver tid gjøre det som er nødvendig for å hindre spredning av svevestøv. Trafikkarealer, masser m.m. skal fuktes med vann etter behov. 12. NY § 2.3.14: Murer skal bygges i eller forblendes med naturstein. Stein fra steinmurer fra registrerte kulturminner i området (K15 og K28, jf. KU kulturminner 29.11.18) skal gjenbrukes i konstruksjoner i planområdet. 13. Endret § 6.3.4: Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for utbygging av felt BKB2 og f_SKV2 før det er fremlagt en overvåkningsplan for Såtamyrane. Planen må utarbeides av fagperson med hydrogeologisk kompetanse. <i>Det skal utføres uavhengig kontroll av overvåkningsplanen.</i> 14. Endring i 3.1.3.1a som følge av merknad fra SVV. Antall p-plasser begrenses til maks 10 p-plasser per 1000m2 BRA innfor hvert delområde(BKB). 17. PÅ bakgrunn av merknad fra SVV er innholdet i § 6.4.1. flyttet opp som nytt underpunkt i § 6.1, rekkefølgekrav før rammetillatelse. 18. Lagt til rekkefølgekrav for o_SGS4 i § 6.2 på bakgrunn av merknad fra SVV. 19. §3.1.1.2 lagt til tabell som viser utnyttingsgrad per BKB-formål på bakgrunn av merknad fra SVV. Utnyttingsgrad tatt ut av kartet. 20. NY § 3.1.1.2e Det er ikke tillatt med takoppbygg over maksimal byggehøyde i BKB 13 og BKB14. I øvrige felt kan piper og nødvendige heisoppbygg rage opptil 1.5 m over taket. Dersom slike anlegg blir	6. Kap. 8.9 Risiko og sårbarhet er oppdatert som følge av rev. ROS-analyse. 7. Kap. 8.10.2 Flytting av matjord, er oppdatert med kompenserende tiltak fra KU jordvern. 8. Kap. 8.10.3 Hydrogeologisk vurdering, er oppdatert ihht. oppdatert hydrogeologisk undersøkelse. 9. Kap 8.10.4 er oppdatert med nytt underavsnitt <i>Flomvurdering</i>. 10. Kap. 9.1 Overordnede planer er oppdatert som følge av reviderte bestemmelser 11. Kap. 9.3 Estetikk er oppdatert som følge av oppdaterte bestemmelser om estetikk 12. Kap. 9.6. Kulturminner er oppdatert med kompenserende tiltak 13. Kap. 9.9 Risiko og sårbarhet, er oppdatert som følge av rev. ROS-analyse. Andre årsaker: 1. <i>Sammendrag:</i> Oppdatert ihht oppdateringer i plangrepet 2. Kap. 1: Oppdatert ihht. oppdateringer i plangrepet 3. Kap. 5.2 Fylkes(del)plan er oppdatert med regional plan for handel 4. Kap. 5.3.2 Kommuneplanens arealdel er oppdatert etter vedtak av KPA 2018 5. Kap. 5.3.4: Oppdatert ihht. vedtak 19.06.19. 6. Kap. 5.5 Temaplaner er oppdatert med A+ 7. Kap. 8.2. Reguleringsformål, plankart oppdatert, arealtabell oppdatert og forenklet 8. Kap. 8.5 Parkering/garasje er endret grunnet endrede bestemmelser. 9. Kap. 8.6.1 Trafikkareal, underavsnitt <i>Beregning av 50.000 m2</i>, er endret som følge av endret bestemmelse §6.1.3/6.4.1. 10. Kap. 8.6.3 Byggegrense, er oppdatert etter endringer i plankart/bestemmelse vedr. o_SKV1. 11. Kap. 8.7 Støytiltak er endret grunnet nye/endrede bestemmelser. 12. Kap. 8.8 Avfallshåndtering er endret grunnet valgt renovasjonsløsning. 13. Kap 8.10.1 Overvannshåndtering, er oppdatert som følge av revidert VA-rammeplan datert 11.07.19. 14. Kap. 9.4 Konsekvenser for naboene er oppdatert med konsekvenser for nabo gnr/bnr 111/47, beskrivelse og illustrasjoner. 15. Kap. 9.7.1 Såtamyrane Oppdatert ihht. oppdatert hydrogeologisk undersøkelse. 16. Kap 9.7.3 Annet: Fjernet grunnet fjerning av koller i o_SVG3 17. Tidligere kap. 9.7.4, nå kap. 9.7.3, er oppdatert og beskriver hvilke avbøtende tiltak i KU naturmangfold som er tatt/ikke
--	---	---

	høyere enn byggerestriksjonskrav på kote 64,5 meter over havet, skal det sendes søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. 21. NY § 3.1.1.2.f Planeringshøyder er angitt på illustrasjonsplan. Endring av planeringshøyde inntil 1 m av hensyn til terrengtilpasning, universell utforming og fallretning på overvannshåndtering tillates. 22. Endret § 3.1.3.1.b Oppstillingsplasser for biler som er en del av salgs- eller verkstedsvirksomhet regnes ikke som parkeringsplasser, dette gjelder ikke ansatt- og kundeparkering. 23. NY § 3.1.3.g Det skal etableres garderobetilbud i tilknytning til sykkelparkeringen, i nye bygg med mer enn 20 ansatte Andre årsaker: 1. § 3.2.8.1.a er endret: Det kan etableres gangatkomst innenfor o_SVG03. Det vises til illustrasjonsplan datert 07.08.19 for plassering av gangatkomsten. Markerte koller og andre landskapstrekk skal bevares innenfor o_SVG03. Vegtegnning, B01b, datert 14.02.19, veglenkenummer 72300, er veiledende for fyllingsutslag tilknyttet gangveg o_SGS2 og o_SGS3. 2. NY § 3.1.1.2.c: Parkeringsareal under terreng, i kjeller og underetasje inngår ikke i beregning av utnyttelsesgrad. 3. NY § 2.5.3: Parkeringsflater skal ha en avrenningsfaktor på 0,6 eller mindre. 4. Endret § 2.5.2: Minimum 15% av hver fremtidige, utskilte eiendom skal brukes til fordøyning av overvann i form av beplantning, vannbed, drenerende industristeinsdekke, porøse/permeable asfaltløsninger m.m., med en avrenningsfaktor på 0,4 eller mindre. 5. Endret § 2.4.1: Skjæringer og fyllinger er tillatt i alle arealformål. 6. Endret §2.2.2: Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn for utforming av bebyggelse og uteareal jfr. pbl. §29-3. Arealene skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig, og det skal tilrettelegges for en oversiktlig, trafiksikker og lett orienterbar fremkommelighet for gående. 7. Endret §3.1.3.1.b: Oppstillingsplasser for biler som er en del av salgs- eller verkstedsvirksomhet regnes ikke som parkeringsplasser, dette gjelder ikke ansatt- og kundeparkering. 8. NY § 3.2.4.2.d: Sykkelfelt skal ha en fargebruk eller oppmerking som skiller dem fra fortau. 9. NY §6.1.3: Det kan gis rammetillatelse for tiltak i felt BKB1, BKB3, BKB5, BKB6, BKB8 og BKB9 forutsatt at samlet utbyggingsareal ikke overstiger 50.000 m2. 10. Endret/NY §6.4.1: Det kan ikke gis rammetillatelse til tiltak i felt BKB2, BKB3, BKB5, BKB7, BKB8, BKB9 og BKB10 før toplanskryss til Flyplassvegen i KDP BLÅE arealplan-ID: 61020000 er ferdig opparbeidet. Alternativt kan det gis tillatelse til tiltak innenfor ovennevnte felt dersom det kan dokumenteres at eksisterende vegsystem har tilfredsstillende trafiksikkerhet og framkommelighet. Slik dokumentasjon skal godkjennes av Statens vegvesen. 11. Endret § 6.2.3: Plan for massehåndtering og flytting av matjord må ha	tatt til følge. 18. Kap. 9.10.2 VA, er oppdatert som følge av revidert VA-rammeplan. 19. Kap. 11: Oppdatert
--	--	--

	fått positiv uttalelse fra kommunal landbruksmyndighet og vært sendt til regional landbruksmyndighet for uttale. Plan for massehåndtering og flytting av matjord skal utarbeides av foretak/konsulent jordfaglig kompetanse. 12. Endret § 6.3.1.1: Før bebyggelse tas i bruk må (1) ny rundkjøring etableres, (2) rundkjøringen på Kokstad være oppgradert, (3) gang- og sykkelveg fra Telenor og inn til planområdet (felt o_SGS1) må være etablert. I tillegg skal enten gangbro (o_SGS1) over Flyplassvegen være opparbeidet eller sikret opparbeidet, eller det skal opparbeides en enkel gangforbindelse mellom fremtidig gangbro og bussholdeplassen ca 300 m mot vest, ved eksisterende bensinstasjon innenfor bestemmelsesområde #1. Det vises til tekniske vegtegninger for gjennomføring av 1, 2, og 3 ovenfor. 13. Endret § 3.1.2.3: <i>Innenfor feltet skal fordrøyningstiltak legges i sør som en grønn buffer mot naboeiendom gnr/bnr 111/47</i> 14. Endret § 3.2.1.1.a: <i>Innenfor formålet skal det utarbeides detaljerte tekniske planer for utbedring/opparbeiding av kjøreveg og rundkjøring. Disse skal være godkjent av rette vegmyndighet.</i> 15. Endret § 3.2.2.3: Det skal så langt som mulig etableres trerekker på begge sider av f_SKV2 – f_SKV3. Endret § 3.2.2.3: Det skal så langt som mulig etableres trerekker på begge Fagnotat: 1. NY § 3.2.4.2.c: Sykkelfelt skal ha en fargebruk som skiller dem fra fortau f_SF02 – f_SF10. 2. NY § 3.2.4.2.d: Sykkelfelt skal skilles fra fortau f_SF02 – f_SF10 med ikke-avvisende kant eller oppmerking. 3. Endret § 3.1.2.4 Bestemmelse §3.1.2.2 blir opphevet dersom det skjer en bruksendring innenfor gnr/bnr 111/47 til <i>ikke støyfølsomt formål</i>. 4. NY § 2.5.6: Hovedfallsretning på hver fremtidige, utskilte eiendom skal være mot vest, eventuelt mot hovedgate f_SKV2 og f_SKV3. 5. Endret § 3.1.3.1.d: Alle bilparkeringsplasser i parkeringshus, kjeller eller større innendørs anlegg skal utformes med tilrettelegging for lading. Nye utendørs parkeringsplasser til næringsbebyggelse skal tilrettelegges med lading. 6. Endret § 3.1.3.1.e: Minimum 10 % av parkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand og gunstig trasé til hovedatkomst. 7. NY § 2.3.5: Det skal etableres trerekke, vegetasjonsbelte eller annen form for beplantning langs sidevegene f_SKV4-7. 8. NY § 2.3.6: Bygg innenfor BKB1-BKB14 skal trappes ned mot hovedgate f_SKV2-f_SKV3. 9. NY § 3.1.3.3.a: Sammen med søknad om rammetillatelse skal det innsendes en utomhusplan for hvert byggeområde. Planen skal vise materialbruk, høydekoter, beplantning/fordrøyning, overvannshåndtering, beplantning langs hovedveg/hovedatkomst langs tomtegrensen, adkomster og innganger, <i>belysning</i>, tekniske installasjoner og bruk av ubebygde arealer. <i>Utomhusplan skal inkludere eventuelt opparbeidet tilgrensende uteareal på nabotomt og vise sammenhengen</i>	
--	---	--

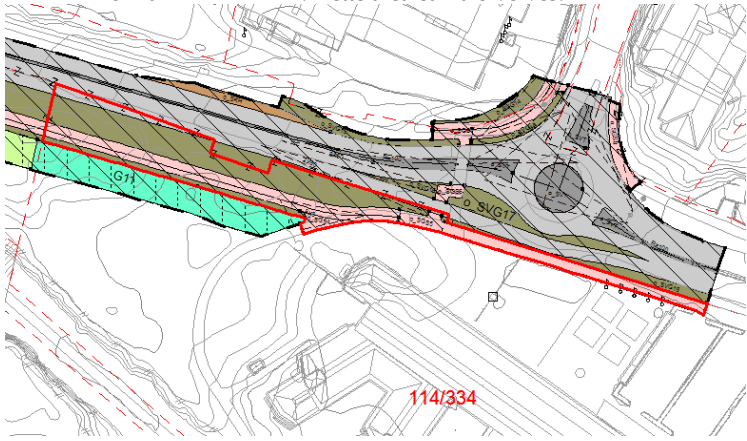
	<i> mellom disse. For felt BKB2 skal det i tillegg redegjøres for hvordan man hensyntar nabo i gnr/bnr 111/47, jf. § 3.1.2. Utomhusplanen skal være godkjent av bygningsmyndigheten før tillatelse til tiltak etter pbl § 20-1 gis.</i> 10. Endret <i>Dokumentasjonskrav som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene:</i> Vegtegnning B01b, datert 14.02.19, veglenkenummer 72300 er veiledende for fyllingsutslag tilhørende o_SGS2 og o_SGS3 11. Nye formål BN, SBT og LL følger bestemmelser i KDP BLÅE	
--	--	--

Merknadskart



Merknadsskjema – Begrenset høring

Plannavn	Ytrebygda. Gnr. 111 bnr 3 mfl., Lilandsjordet nord
Arealplan-ID	65730000
Saksnummer	201738231
Utarbeidet av	Opus
Sist revidert	28.02.23

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	<u>Private merknader:</u> Harris på vegne av Ytrebygdsvegen 215 AS. 114/334 11.12.2020 Dok.nr.: 237	- Det avvises å avgi ytterligere areal og plangrensen bes derfor korrigeret. - Ser ingen midlertidighet med felt BN – Næringsbebyggelse og grått felt – SVG – annen veggrunn grøntareal. Ser ingen grunnlag for at areal b) (areal som SVV ønsker å sikre rett til for å benytte område i anleggsfasen) erverves. Felt BN kan enkelt forskyves vestover til der LL2 er i dag. Funksjon som SVG synes å skulle ivareta, vil bli ivaretatt på bnr 334. - Potensialet for å smykke Fleslandsvegen med et nytt bygg med «Telenor-bygget» sine kvaliteter er til stede. Men da må inngrepet på bnr 334 i den nye planen begrenses til det helt nødvendige tiltak for de myke trafikanter. Et eventuelt grunnnerv for det offentlige av område b) vil bli meget kostbart, og ikke stå i forhold til de funksjoner som planforslaget ønsker å ivareta for dette areal.	- Ikke tatt til følge: SVV ber i sin merknad til begrenset høring om minimum fem meter anleggsbelte utenfor formålsgrensen til veiareal. Vi må etterkomme dette. Arealet er et midlertidig anleggsbelte for å utføre regulerte tiltak på veianleggene. Arealene må ikke avgis. - Delvis tatt til følge. Felt BN er tatt vekk og erstattet med grønnstruktur. Arealet skal ikke erverves, men er tatt med for å sikre opparbeiding av veianleggene. - Delvis tatt til følge: Inngrep på eiendom 114/334 vil kun være av de nødvendige for å sikre opparbeiding av gang- og sykkelvei, nødvendig sideareal som fastsatt i KDP BLÅE. Inngrepene holder seg i all hovedsak innenfor de arealene som er avsatt til offentlige formål i KDP BLÅE. Dette arealet må erverves: 	X(2)		
1	<u>Høringsinstanser:</u> Avinor 02.12.2020 Dok.nr.: 220	I nytt plankart, revidert 03.11.20, er de maksimale tillatte byggehøydene vest i planområdet senket til følgende kotehøyder: BKB13 (tidligere BKB10) er redusert med 1 meter til kote 62 meter over havet (moh) og BKB14 (tidligere BKB9) er redusert med 7	- Tatt til følge - Tatt til følge - Tatt til følge - Tatt til følge - Tatt til følge - Tatt til følge			

		meter til kote 58 moh. En del av delområdene (i sør) har fått redusert den maksimale tillatte byggehøyden. Videre har delområdene fått litt annen arrondering enn tidligere planforslag. Oppsummert vil de maksimale tillatte byggehøydene i det nye planforslaget ikke komme i konflikt med hinderflatene (høyderestriksjonsflatene) i restriksjonsplanen for en fremtidig østre rullebane ved Bergen lufthavn, som ligger inne i gjeldende masterplan for lufthavnen. 2. Korrekte hensynssoner for BRA-krav og vilkår for bruk av kraner er innarbeidet i forslag til reguleringsbestemmelser (sist revidert 13.11.2020) §§ 4.1.2.1 (H190_1 Andre sikringssoner) og 4.1.2.2 (H190_2 Ander sikringssoner) og i det reviderte plankartet. 3. Bestemmelsene om turbulensanalyse er innarbeidet i § 2.8.1 i forslag til reviderte reguleringsbestemmelser. 4. Bestemmelse om belyningsplan er innarbeidet i § 2.8.2 i forslag til reviderte reguleringsbestemmelser. 5. Overvannshåndtering har en begrenset omtale i detaljreguleringsplanen/planbestemmelserne, men viser bla. a. til kommunens VA-rammeplan og at det skal utarbeides utomhusplan for hvert byggeområde som bl. a. behandler dette samt beplantning/fordrøyning. Vi antar at temaet i henhold til slik saksbehandling blir tilstrekkelig ivaretatt. Avinor har tidligere bekreftet i vedlagt e-post av 31.01.2020 til kommunen at revidert flomrapport datert 20.12.2019 utarbeidet av Sweco var tilstrekkelig for denne planen. Den overordnede planen er at Bergen kommune tar tak i overvanns- og flomproblematikken for å se overirdnet på hele området med vassdrag og flomhåndtering, jf. Overnevnte e-post. Videre er Avinor koordinert med NVE og kommunen, slik at vi vil motta en				
--	--	--	--	--	--	--

		formell anmodning fra kommunen om trekking av innsigelse når endelig planforslag er levert inn til 2. gangs behandling og ekstern kontroll av flomrapporten som kommunen har bedt om foreligger. 6. Avinor har ingen merknader til utvidelse av plangrensen.				
2	Bymiljøetaten 15.12.2020 Dok.nr.: 221	1. Endringsforslaget for bekkeløpet som tidligere var planlagt lagt om, som nå foreslås bevart i opprinnelig løp, er positivt. 2. Vi minner om at alle inngrep i kantsonen til bekken må søkes om til Fylkesmannen i Vestland. 3. o_SGS1: Ved innsending av tekniske tegninger til den vegmyndigheten som skal overta arealet, skal det foreligge dokumentasjon på stigningsforhold på broen for sikring av universell utforming. 4. GS i elvepark: Det foreligger ikke tilstrekkelig dokumentasjon på endring av tiltaket. Det må sikres god frihøyde slik at en sikrer maskinell drift av GS-vegen og universell utforming av SGS2. Det må dokumenteres før planvedtak. Videre ber vi om at det innarbeides en rekkefølgebestemmelse om at tekniske tegninger for SGS2 skal være godkjent av rette vegmyndighet før veganlegget SKV3, SF02 og SF03 igangsettes vest for kryss med SKV6. Det skal da foreligge dokumentasjon på stigningsforhold som sikrer krav til universell utforming og høyde for å sikre klaring til maskinell drift. 5. § 6.1.1 foreslås omformulert som følger: «Rekkefølgekrav der tiltaket skal være sikret opparbeidet anses oppfylt for angjeldende byggeområde dersom tiltakshaver/grunneier har inngått utbyggingsavtale med Bergen kommune og eventuelt Statens vegvesen og/eller Vestland fylkeskommune, samt oppfylt sine plikter etter avtalen».	1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering: Inngrep i kantsonen til bekken vil søkes om til Fylkesmannen i Vestland. 3. Tatt til følge: Tekniske tegninger er forelagt vegmyndigheten med stigningsforhold på broen for sikring av universell utforming. 4. Tatt til følge: Tegninger som viser at fri høyde er sikret i GS-veg gjennom elvepark for maskinell drift er levert vegmyndigheten. Rekkefølgebestemmelse om at tekniske tegninger for SGS2 skal være godkjent er lagt inn i bestemmelsene. 5. Tatt til følge: Rekkefølgekrav endret til foreslått ordlyd.		X (3)	
3	Statens Vegvesen 16.12.2020 Dok.nr.: 222	1. I uttale fra SVV 09.08.2019 var forutsetningen at planen måtte tilpasses tekniske tegninger og det er videre	1. Tatt til følge: Tekniske tegninger er oversendt SVV. 2. Tatt til følge. 3. Tatt til etterretning.			

		opplyst i varsel om begrenset høring at disse er utarbeidet. SVV kan ikke se å ha mottatt disse og de er heller ikke tilgjengelige på konsulentens nettside. 2. Statens vegvesen har ikke hatt mulighet til å sikre at deres forutsetning om at planen må tilpasses tekniske tegninger er oppfylt da oppdaterte tegninger ikke ligger ved. De ber om mulighet til å uttale seg på nytt når tekniske tegninger foreligger. Inntil videre må deres uttale datert 09.08.2019 anses som en innsigelse. 3. Etter mottatt oppdaterte tegninger vil SVV kunne delta i dialog rundt planforslaget. Før ny uttale bes det om faglig vurdering fra kommunen om nytt planforslag imøtekommer de forutsetningene vi har satt i tidligere uttale.				
4	Vestland Fylkeskommune 17.12.2020 223	1. Det er umulig å ta stilling til planforslaget når tekniske tegninger ikke foreligger 2. Plankartet til Kokstadflaten – PlanID 65650000 og Lilandsjordet-plankartet bør samsvare. Vi mener refuger og trafikkøyer må vises i begge plankartene. 3. Vi ber om at bestemmelsen §6.3.1.1 blir endret til: «Før bebyggelse tas i bruk må (1) ny rundkjøring etableres, (2) rundkjøringen på Kokstad være oppgradert, (3) gang- og sykkelveg fra Telenor og inn til planområdet (felt o_SGS1) må være etablert. I tillegg skal enten gangbro (o_SGS1) over Flyplassvegen være opparbeidet eller sikret opparbeidet, eller det skal opparbeides en enkel gangforbindelse mellom fremtidig gangbro og bussholdeplassen ca. 300 m mot vest, ved eksisterende bensinstasjon innenfor bestemmelsesområde #1. Det vises til tekniske vegtegninger for gjennomføring av 1, 2, og 3 ovenfor» Formuleringer om justeringer av samferdselsformålene er uheldige og bør tas ut.	1. Tatt til etterretning. 2. Tatt til følge. Refuger og trafikkøyer tegnet inn likt som for PlanID 65650000. 3. Delvis tatt til følge. Bestemmelsen er endret til det følgende: § 6.4.1.1 Før bebyggelse tas i bruk må (1) ny, midlertidig rundkjøring etableres (o_SKV1), (2) rundkjøringen på Kokstad må være oppgradert (o_SKV1), (3) gang- og sykkelveg, sykkelveg og fortau fra Telenor og inn til utbyggingsområdet (o_SGS 3 - o_SGS7, o_SS12 [tidligere o_SS10] og o_SF20 [tidligere o_SF18]) må være etablert, (4) enten skaI gangbro (o_SGS1) over Flyplassvegen være opparbeidet eller sikret opparbeidet, eller det skal opparbeides en enkel gangforbindelse mellom fremtidig gangbro og bussholdeplassen ca. 300 m mot vest, ved eksisterende bensinstasjon innenfor bestemmelsesområde #1..	X (2)	X	

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
Merknad/uttalelse: - Felt BN og deler av o_SVG11 er erstattet med G8 (blå/grønnstruktur). - Refuger og trafikkøyer er tegnet inn i plankartet. - 20 meters byggegrense lagt inn fra Vetlaveita. - Nordvest for rundkjøringen mot Kokstadveien er sideareal til vei justert til å samsvare med reguleringsplan for Kokstadflaten, med unntak av o_SF22 (se plankart). - Gangveg regulert inn øst for BKB14 og sikret med bestemmelsesområde sørvest for BKB12. Dette sikrer passasje dersom o_SGS2 flommer over ved 200-års flom. Andre årsaker - Bro over elveparken er nå regulert med formål i vertikalnivå 3 og med juridiske linjer for bro i vertikalnivå 2. Elveparken under broen er regulert i vertikalnivå 2. - Brokar som fundamenterer bro over elveparken er sikret i plankart med o_SVG32-35. - Bestemmelsesområde 3 er fjernet fra G1-G6. - Bestemmelsesområde 3 sikrer nå en buffersone på 15 meter utenfor bestemmelsesområde 2 (hovedsonen).	Merknad/uttalelse - Bestemmelse § 6.4.1.1. er endret til slik Vestland Fylkeskommune ba om. - Etter merknad fra Bymiljøetaten er § 6.1.1 endret til følgende ordlyd: «Rekkefølgekrav der tiltaket skal være sikret opparbeidet anses oppfylt for angjeldende byggeområde dersom tiltakshaver/grunneier har inngått forpliktende utbyggingsavtale med Bergen kommune og eventuelt Statens Vegvesen og/eller Vestland fylkeskommune, samt oppfylt sine plikter etter avtalen. - Etter merknad fra Bymiljøetaten er det innarbeidet en bestemmelse § 6.3.6 som sier at «Tekniske tegninger for o_SGS2 skal være godkjent av rette vegmyndighet før veganlegget f_SKV3 og f_SKV4, f_SF02-f_SF05 og f_SS02-f_SS05 igangsettes vest for kryss ved f_SKV7. Andre årsaker - Bestemmelser som omhandler overvannshåndtering og hansynssone for flomfare er blitt redigert og presisert etter tilbakemeldinger fra saksbehandler. - Bestemmelsesområde 2 og 3 (buffersone mot Såtemyrane) har fått skjerpet ordlyd som knytter seg direkte til anbefalingene i den hydrogeologiske rapporten. - Etter tilbakemeldinger fra saksbehandler har bestemmelsene gjennomgått strukturelle og innholdsmessige endringer, særlig under § 2.9; dokumentasjonskrav.	

