

Merknadsskjema – Offentlig ettersyn

Plannavn	Bergenhuis, Gnr. 168, Bnr. 377 m.fl., Sandviksbodene
Arealplan-ID	64780000
Saksnummer	201901131
Utarbeidet av	Opus Bergen AS
Sist revidert	26.08.19/28.10.20/12.05.22

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Private Merknader:					
1	Bjarte Guterud, Sandviksveien 211, 5035 Bergen, 05.06.19, 68	<ol style="list-style-type: none"> 1. Foreslått planforslag virker for omfattende med for mye bygningsmasse trykket inn på en liten tomt. Høyden som er angitt vil gjøre at byggene blir altfor ruvende og må reduseres til maks 15 meter, 4 etasjer. 2. Avstand til Elsesro prosjektet bør økes slik at det blir et større tun mellom byggene som kan brukes til fellesområde for både Lerøytomten og Elsesro. 3. Elsesro prosjektet er for høyt og dominerende og burde aldri blitt godkjent, dette kan ikke brukes som mal for Lerøytomten. 4. Parkering og trafikk er allerede kaos på veien inn hit, det må stilles et krav om at et eventuelt parkeringshus må stå helt ferdig før man kan starte på Lerøytomten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. For å møte Elsesro sine byggehøyder på 6 etasjer på en god måte er det i dette prosjektet satt byggehøyde på 5 etasjer for bygg 1. Byggehøyder vil bli vurdert i samarbeid med fagetaten videre mot 2.gangs behandling. 2. Ikke tatt til følge. Kommunen eier eiendommen mellom Elsesro og Sandviksboder, og denne reguleres i planen til offentlig gatetun, slik gjeldende reguleringsplan for «Lerøytomten» også viser. Byggene i området er plassert slik de er gjort basert på en helhetlig vurdering av siktlinjer, uterom og bokvaliteter. 3. Ikke tatt til følge. Det vises her KPA 2018 som ble vedtatt 19.06.19, hvor bestemmelsen om maks byggehøyde på 4 etasjer ble revidert til følgende (§26.3.8.a): «Byggehøyden skal tilpasses stedets særpreg, tilliggende byrom og viktige siktlinjer. Det skal tathensyn til lokalklimatiske forhold og fjernvirkning, og behov for variasjon i byggehøyder skal vektlegges». I vurderingen av områdets strøkskarakter er det ikke bare kulturhistoriske bygg som skal speiles, det er også viktig å se til bygg av nyere tid, herunder Elsesro. For å møte Elsesro sine byggehøyder på 6 etasjer på en god måte er det i dette prosjektet satt byggehøyde på 5 etasjer for bygg 1. Byggehøyder langs stranden har historisk bestått av høyere bygninger, bygninger som har lagt tett i tett. I vurderingen av stedstilpassing er dette også forhold som tatt i betraktning. 4. Tatt delvis til følge. Det etableres en midlertidig parkering for Sandviksboder på Saltimporttomten. Parkering vil ferdigstilles samtidig med ny bebyggelse (§ 3.1.1.5.a (iii) og §6.3.2.1b) 		X (4)	X (4)

2	Torill Borgen, Sandviksveien 211 5035 Bergen 27.05.19, 64	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi bor i blokk E som vil komme bak byggmassen. Vi mener bygg 1 kommer for tett inntil blokk B. Lysåpningen mener vi da blir for liten. 2. Vi mener og høyden på de høyeste husene må reduseres. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Byggene i området er plassert slik de er gjort basert på en helhetlig vurdering av siktlinjier, uterom og bokvaliteter. 2. Det har vært gjennomført eget nabomøte med sameiet Elsesro Brygge og et fellesmøte. Etter møtet er prosjektet justert iht. innspill fra sameiet og fra fagetaten. Bygg mot Elsesro er vridd og flyttet mot syd for bedre å ivareta sikt fra bakenforliggende bebyggelse. Husrekken langs postveien og mot Elsesro er redusert i byggehøyde. 	X (2)		X (2)
3	John Martin Magnussen Sandviksveien 211 5035 Bergen 13.06.19, 72	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi slutter oss til kommunens forslag til KPA 2018 samt vedtatt KDP for Sandviken- fjellsiden Nord. Begge peker på maks 4 etg byggehøyde mot sjøen og ikke høyere enn 15 meter i forhold planert terreng. 2. Byggehøyder på mer enn 4 etg, bygg 1 og 2, vil sterkt påvirke negativt for lys og sikt. Fagetaten peker på nedskalering av planen og dette må følges etter vår mening. 3. Vi er enig med fagetaten at utnyttelsen er alt for høy, når vårt prosjekt ble solgt så ble det uttalt at kommunens tomt langs kanalen vil bli fredet og at det derfor vil bli mye luft mellom byggene Sandviksveien 162,164, 211 og nye bygg i denne reguleringsplan, som i front bare har en 20 meter bred siktlinje i fronten mot sjø og for vår leilighet i Sandviksveien 211, blir dette et dramatisk bortfall av utsikt og forringelse av bo kvalitet. 4. Selger av vårt prosjekt spesifiserte også at fremtidig prosjekt, måtte forholde seg til vanlige lover og regler, når det gjaldt avstander til eiendomsgrenser, i dette tilfelle mot Kommunens tomt, og Elsesro Brygge sin tomt, som er definert som grønt areal. 5. Med henblikk på nedskalering av planen så tenker vi at denne siktlinjen må økes og lages som en rett parallell linje med kanalen slik at lysåpningen/utsyn økes 10-12 m i front (<i>se vedlagte skisse</i>). 6. Stiller spørsmål ved at utbygger tar med eiendom som de ikke eier, en tomteparsell på mellom 150 – 200 m2 blitt tatt med i planen (fra kanalen og mot bygg 1) samme gjelder kommunal tomt langs, slik vi ser det er disse tatt med i beregninger av fri/uteareal for å dekke opp kravene i byggesaken. 7. På vedlagte illustrasjon (<i>se vedlegg til merknaden</i>) er nytt bossanlegg lagt i front av bygg 1, vender mot vårt område som er definert som grønt areal, dette er selvfølgelig helt uakseptabelt. Vi vil at det finnes andre løsninger på dette. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3 i merknad nr 1, Private merknader. 2. Tatt delvis til følge, viser til merknad 2, punkt 2. Byggehøyder er justert etter offentlig ettersyn. I hovedsak er bebyggelsen regulert med 4 etasjer og en inntrukket 5. etasje. 3. Tatt til orientering. Kommunens tomt langs hopen er foreslått regulert til offentlig gatetun (§ 3.2.2.1.a og 3.2.2.3.a). 4. Det er regulert offentlig gatetun o _SGT1 med en bredde på minimum 9 m, mellom Elsero brygge/hop og planlagte boliger, Minimum avstand mellom bebyggelsen på Elsero Brygge og ny bebyggelse er 19,5 m. 5. Ikke tatt til følge. Det er gjort grundige vurderinger av bebyggelsens plassering se planbeskrivelse kap 8.3. 6. Ikke tatt til følge. Planforslaget følger plangrensen til gjeldende plan fra 2011. Dette er i tråd med føringer fra plan- og bygningsetaten i Bergen kommune. Plan- og bygningsetaten har selv ønsket at deres eiendom skulle reguleres til offentlig gatetun. Tomtegrenser og eierforhold er vanligvis underordnet behovet for helhetlige løsninger i styringen av bebyggelsesstrukturen. En forutsetning for reguleringsplanen fra 2011 er nettopp opparbeidelse av fri/grønt områder – og at dette i tillegg til offentlig torg tilrettelegges i planforslaget. 7. Ikke tatt til følge. I renovasjonsteknisk plan er plasseringen opprettholdt og utvidet noe for å gi plass til alle nedkastene. Planen er godkjent av BIR. 	X (2)		X (2)

4	Marit Helene og Leif Johan Larsen, Sandviksveien 211 5035 Bergen, 05.06.19, 67	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi er imot at det bygges bro over hopen mellom Lerøytomten og Elsesro Brygge. 2. Slik vi forstår det er både deler av Sameiet Elsesro Brygge's eiendom og Kommunens eiendom med i arealberegningen slik at tettheten reduseres. Dette kan da ikke være lovlig? 3. Avstanden til første hus bør være minst 4 meter fra tomtegrensen mot Kommunens eiendom ellers tatt mesteparten av utsikten fra Elsesro E-blokk bort samt at de blir for mye skygge og innsyn mot Elsesro Brygge blokk A og B. 4. Vi synes at husene skal trappes ned mot sjøen. På Elsesro Brygge trappes det opp og det er helt uforståelig at kommunen kan tillate noe slikt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Broen er skissert i planmaterialet til Elsesro-planen (Planid 63500000), men det ble ikke stilt krav om opparbeidelse av denne. Hopen er videreført i dette planforslaget etter ønsker fra Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune, og nå også fra andre offentlige myndigheter. 2. Tatt til orientering. Planforslaget følger plangrensen til gjeldende plan fra 2011. Dette er i tråd med føringer fra plan- og bygningsetaten i Bergen kommune. Plan- og bygningsetaten har selv ønsket at deres eiendom skulle reguleres til offentlig gatetun. Planforslaget forholder seg til gjeldende regler i KPA18 og til reguleringsplan fra 2011 hva gjelder utnyttelse. Det er i fortetningsområder vanlig praksis at tilliggende offentlige uteoppholdsarealer kan medtas i arealberegningen. 3. Ikke tatt til følge. Viser til merknad 2, punkt 2, planforslaget er justert iht. merknader mottatt i møte med sameiet. 4. Ikke tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er prosjektet revidert, byggehøyde og gesimshøyde er noen steder redusert. Bebyggelsen er trappet i flere retninger, takflater er forskjøvet for å skape arkitektonisk nedtrapping. 			
5	Mats Ormehaug, Sandviksveien 193 5035 Bergen, 18.06.19, 82	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi reagerer sterkt på at det i plantegninger refereres til byggehøyder på 5 etasjer med oppgitte høyder opp til 22,6m, samtidig som nærmeste bygg på Elsesro brygge er tegnet på 23,7m og er på 7 etasjer. 1,1m tilsvarer ikke 2 etasjer lavere byggehøyde. 2. Det vises flere steder til tidligere ønskede byggeplaner fra reguleringsplan, selv om disse burde være irrelevant i vurdering av dagens planforslag. 3. Flere av blokkene er trukket ut i sjølinjen utenfor dagens kaikant. Spesielt gjelder dette "Bygg 4". For oss vil det være svært forringende på verdien av vår bolig om så store deler av sjølinjen og vår sjøutsikt fylles av høye blokker (<i>det vises til vedlagte skisser over siktlinjer</i>). 4. Vi er positivt innstilt til boligbygging på tomten, men det må harmonere med eksisterende byggemiljø som preges av en lav trehusbebyggelse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Oppgitte maksimale byggehøyder er kotehøyder fra kote 0, middel vannstand. 2. Ikke tatt til følge. Gjeldende plan er fremdeles gjeldende, og det er derfor naturlig å sammenligne med denne. 3. Ikke tatt til følge. Flere bygg går ut over dagens kaikant. Det er kun deler av bygg 1 som står ut over regulert kaikant. 4. Tatt delvis til følge. Historiske bygninger i området er fabrikkbygg, store/høye boder, store flermannsboliger og lav trehusbebyggelse. Ny bebyggelse, Elsesro er på 6 etasjer. Planforslaget er utformet med bakgrunn nettopp i historisk funksjon – størrelser og plassering. Farge- og materialbruk er konkretisert i planbestemmelsene. Bebyggelsen skal ha fasade i teglpanner, samt noe trekledning tilpasset eksisterende bygningsmiljø. Maks tillatt byggehøyde er noen steder redusert. Bebyggelsen er trappet i flere retninger, takflater er forskjøvet. 	X (4)		X (4)

6	Nina Carson, Sandviksveien 164 5035 Bergen, 14.06.19, 73	<ol style="list-style-type: none"> 1. For å sikre et best mulig bomiljø i denne «nye bydelen» mener vi det er nødvendig med en viss nedskalering og sikring av tilstrekkelig åpenhet i bebyggelsesstrukturen. 90 leiligheter er svært mye dersom det også skal legges til rette for allmenn tilgang til området og sjøen. For beboerne vil det også være viktig med god avstand mellom byggene og sikring av aktuelle siktlinjer. 2. Blokk 1 er foreslått lagt svært tett opp til to av blokkene i Elsesro Brygge (Sandviksveien 162 og 164). Dersom dette ikke endres, vil det innebære sterk reduksjon i lys og sikt for et stort antall av leilighetene i disse to blokkene. 3. Den planlagte høyden for blokk 1 vil føre til en dramatisk reduksjon i lys- og siktforholdet til mange av leilighetene i Elsesro Brygge (Sandviksveien 211, 262 og 264). Etter vår vurdering bør dette tilsi en reduksjon i byggehøyden. 4. Vi viser også til fagnotat fra Bergen Kommune, sitat: «I gjeldende kommunedelplan, KDP Sandviken – Fjellsiden nord, fremkommer det at byggehøyden nede for Strandens grend ikke bør overstige fire etasjer.» 5. Lysåpningen/siktlinjen mellom Elsesro Brygge og det nye området bør derfor utvides. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følge. Det er i planforslaget forsøkt lagt opp til gode gangforbindelser og siktlinjer for offentligheten, opparbeidelse av felles lek/grønne uteområder, etablering av nye siktlinjer, offentlig tilkomst til sjø rundt hele bebyggelsen fra det offentlige området. Antall leiligheter reduseres til ca. 75. Etter offentlig ettersyn er prosjektet revidert, maks tillatt byggehøyde er noen steder redusert. Bebyggelsen er trappet i flere retninger, takflater er forskjøvet. 2. Ikke tatt til følge. Viser til merknad 2, punkt 2. 3. Ikke tatt til følge. Bygget er gitt en høyde på 4 etasjer, med en inntrukket 5. etasje, for å skape en nedtrapping fra Elsesro sine 6 etasjer. 4. Ikke tatt til følge. Viser til svar på punkt 3 i merknad 1, private merknader. 5. Ikke tatt til følge. Viser til svar på punkt 2 over. 	X (1)		X (1)
7	Rune Helljesen, Sandviksveien 211 5035 Bergen, 17.06.19, 77	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jeg slutter meg til Kommunens forslag til KPA 2018 samt vedtatt KDP for Sandviken - fjellsiden nord. Begge peker på maks 4 etg. byggehøyde mot sjøen og ikke høyere enn 15 meter i forhold til planert terreng. Utnyttelsesgraden av tomten er for høy og hvor man ikke hensyntatt nabotomten i særlig grad. 2. Renovasjonsanlegg: tilsendt forslag må endres. 3. Kan ikke skjønne annet enn at mottatt plan inkluderer en parsell på rundt 200m2 som er eiet av Sameiet Elsesro Brygge. Dette kan da ikke være riktig framgangsmåte. 3. Området er allerede svært belastet av biler som står ulovlig parkert grunnet manglende P - plasser i området. Tror man virkelig at nye boenheter vil gå opp til "den nye Parkeringshallen"? 4. Fri areal lekeplass: Slik jeg forstår tegningene skal det etableres et sådant areal på andre siden av veien. Hvorledes vurderer man trafikksikkerheten i denne sammenhengen? 5. Siktlinjer: Vi som kjøpte boenheter i Elsesro Brygge, ble lovet at kommunens tomt langs kanalen ville bli fredet og at det derfor vil bli lyst og luftig mellom byggene 162, 164 og de nye byggene i denne reguleringsplanen. Jeg kan ikke se at dette er ivare tatt i den nye reguleringsplanen. Dette vil bli en dramatisk endring for et stort antall boenheter med hensikt til lys, utsikt og bokvalitet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3 i merknad nr. 1, Private merknader. Når det gjelder KDP for Sandviken – fjellsiden nord ligger det ikke begrensning på 4 etasjer i det området denne planen ligger i. 2. Ikke tatt til følge. Se svar på merknad 3, pkt. 7. 6. Ikke tatt til følge. Planforslaget følger plangrensen til gjeldende plan fra 2011. Dette er i tråd med føringer fra plan- og bygningsetaten i Bergen kommune. Plan- og bygningsetaten har selv ønsket at deres eiendom skulle reguleres til offentlig gatetun. 4. Tatt til orientering. For Sandviksboder-planen foreslås et midlertidig parkeringsanlegg på Saltimporttomten etter krav fra plan- og bygningsetaten. 5. Tatt til følge. Det er regulert et slikt område i gjeldende plan. I ny plan for Sandviksboder berøres ikke dette området.. Ved at parkering flyttes til et midlertidig p-anlegg reduseres trafikken i postveien, og trafikksikkerheten bedres. Det vil også bli etablert nærlekeplass for de minste barna i byrommet mellom husene. 6. Tatt til orientering. Kommunens tomt langs kanalen er foreslått regulert til offentlig gatetun, som i gjeldende plan. 			

8	Christineborg borettslag, 18.06.19, 80	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ved anvendelse av kravene fra KPA 2018 så bryter utbyggingsforslaget for Sandviksbodene med kravet om maks 4 etasjer og byggehøyde 15 meter. Det gjelder bygget som grenser mot Ellesro, hvor høyden er 5 etasjer. Vi er forøvrig enig med fagetaten i de eksemplene som framkommer på sidene 3 og 4 om hvordan nedskalering kan oppnås. 2. Vi viser til uttalelsen fra Trygve Conradi om at inntak av luft vil skje ved sjakt B, og utkast skal være gjennom innkjøringstunellen. Med de fremherskende vindretningene fra sydvest og vest, vil luften fra fjellhallen bli blåst opp og inn mot framsiden av vår eiendom, hvor hagen vår ligger, og hvor alle de 45 altanene er plassert. Vi insisterer på at det blir gjort undersøkelser av den luften som slippes ut, og at vi får garantier for at denne luften ikke vil medføre ubehagelig lukt eller helseisiko. 3. Fagetaten påpeker at det er mange uavklarte spørsmål knyttet til fjellhallen. Det er åpenbart at parkeringsprosjektet må gjennom en grundig saksbehandling før det fattes vedtak i saken. 4. Vår konklusjon angående fjellhallen er at prosjektet er svært dårlig utredet. Vi mener at utbyggere og kommunen snarest må komme til enighet om hvilke brukere anlegget skal betjene, og hvem som skal ha ansvar for gjennomføring av prosjektet. 5. Det må også komme en avklaring når det gjelder utgiftfordeling i selve anlegget, og fordeling av driftsutgifter senere. Mange av brukerne vil ha dette anlegget som eneste alternativ. Det er derfor viktig å få et anslag over hva en parkeringsplass vil koste den enkelte bruker. 6. Masseuttaket fra fjellhallen vil skape støy og stor trafikkbelastning i hele området. Vi insisterer derfor på at det lages en tidsplan for gjennomføring av fjellhallen og de tre byggeprosjektene Sandviksboder 78 A/S, Lehmkuhlboden og Ditlefsengen som den er ment å betjene. 7. Vi mener at fjellhallen må være ferdig før innflytting i Sandviksboder 78 A/S. 8. Når det gjelder mulige uhell i forbindelse med sprengningsarbeidet, er det helt nødvendig at det i samarbeid med alle grunneierne som kan bli berørt av sprengning under sine tomter, blir foretatt konkrete vurderinger med bildedokumentasjon før og etter at sprengningsarbeidet er utført. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på punkt 3 i merknad nr 1, Private merknader. 2. Ikke aktuelt: Forslaget om et fjellanlegg er tatt ut planen. 3. Ikke aktuelt: Forslaget om et fjellanlegg er tatt ut planen. 4. Se svar på punkt 3. 5. Se svar på punkt 3. 6. Se svar på punkt 3. 7. Se svar på punkt 3. 8. Se svar på punkt 3. 	X (2)	X (2)	X (2)
---	--	---	--	-------	-------	-------

9	Sameiet Elsesro, Sandviksveien 162, 164, 166, 168, 209, 211, 5035 Bergen, 16.06.19, 76	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi slutter oss til kommunens forslag til KPA 2018 samt vedtatt KDP for Sandviken fjellsiden Nord. Begge peker på maks 4 etg byggehøyde mot sjøen og ikke høyere enn 15 meter i forhold planert terreng. 2. Som beboere av Elsesro Brygge er vi fullt klar over at vårt sameie har 1 bygg på 6 etg. Byggehøyder på mer enn 4 etg., bygg 1 og 2, vil sterkt påvirke negativt lys, sol og siktforhold for til sammen 44 seksjonseiere i Sameiet Elsesro Brygge pluss andre naboeiendommer langs Sandviksveien. Det er viktig for vårt sameie at høyder settes til maks 4 etg/15 meter for hele planen. 3. Når vårt prosjekt ble solgt ble det uttalt at kommunens tomt langs kanalen vil bli fredet og at det derfor vil bli mye luft mellom byggene Sandviksveien 162,164 og nye bygg i denne reguleringsplanen. I den nye reguleringsplanen er det imidlertid bare 20 meter bred siktlinje i fronten mot sjø og for våre 44 seksjoner vil dette si et dramatisk bortfall av utsikt, lys og forringelse av bokvalitet. 4. Med henblikk på litt nedskalering av planen bør siktlinjen bli bredere. Vi foreslår at dette gjøres ved at de nye byggene bygges parallelt med eksisterende bebyggelse på Elsesro Brygge og kanalen slik at lysåpningen /utsyn økes 10-12 m i front (<i>se vedlagte skisse</i>). 5. Uten at sameiet vårt er kontaktet er en tomteparsell på mellom 150 – 200 m2 tatt med i planen (fra kanalen og mot bygg 1). Det samme gjelder for kommunal tomt langs kanalen. Vi understreker at dette er ikke vårt ønske og vi forventer at forslagstiller vil avklare dette med oss. 6. Vi har ingen merknader til at det lages en bro over kanalen som binder eiendommene sammen. Men det må gjøres nødvendige avtaler rundt eiendoms rettigheter/økonomi mellom partene. 7. Samtidig er vi i fremtiden helt avhengige av å benytte kaifronten mot Sandviksveien 162 og 164 til vedlikehold etc og må da benytte lift ol. Dette må det tilrettelegges for. 8. På vedlagte illustrasjon er nytt bossanlegg lagt i front av bygg 1 vendene mot vårt område. Vi vil at det skal finnes andre løsninger på dette, ref fagetatens syn på saken. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Det vises til svar på merknad 1, punkt 3, Private merknader. 2. Ikke tatt til følge. Det er vurdert at byggehøyde på, 4 etasjer med inntrukket 5. etasje mot Elsesro brygge gir en riktig overgang mellom de to byggene samt en nedtrapping mot Holmefjordboden. For øvrig vises til gjeldende plan av 2011, byggehøyder og byggelinjer. 3. Tatt til orientering. Kommunens tomt langs kanalen er foreslått regulert til offentlig gatetun, som i gjeldende plan. 4. Ikke tatt til følge. Se for øvrig svar på privat merknad 2.2. 5. Tatt til orientering. Dette arealet er regulert til gatetun i gjeldende reguleringsplan og foreslås regulert til samme formål i ny plan. 6. Tatt til følge. 7. Tatt til følge. Dette vil det bli tilrettelagt for. 8. Ikke tatt til følge. Det vises til svar i merknad 3 pkt. 7. 			
---	--	---	--	--	--	--

10	Strandens Grend Velforening, 17.06.19 (78 og 79) og 19.02.19 (75)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Strandens Grend understreker betydningen av å se alle planene i området under ett. 2. Den eneste veien ned til planområdet er gjennom Den Trondhjemske Postvei forbi Strandens Grend. Under arbeidet med Elsesro Brygge ble det ikke tatt hensyn til dette kulturminnet noe som har medført at underbyggingen til veggen er skadet og forstøtningsmuren til veggen har seget ut som følge av den store påkjenningen med tungtransport under anleggsvirksomheten. I planforslaget ledes all trafikk bort fra Postveien ved at det opprettes parkeringsanlegg under bakken som har innkjøring fra Måseskjærveien. Dette er veldig gode løsninger som Strandens grend velforening applauderer. 3. Det må være en forutsetning for utbyggingen at parkeringsanlegget under bakken er ferdigstilt før byggearbeider starter. 4. Biltrafikk til Elsesro er allerede et stort problem. Det samme er parkering for leilighetene på Elsesro Brygge da her ikke er parkeringsplasser til alle. Det er heller ikke satt av plass til en eneste gjesteparkering, det er uholdbart og burde være et krav i enhver bebyggelsesplan. 5. Det må settes av plasser til gjesteparkering i parkeringshus i nærheten av oppgang til Lerøy-tomten. 6. Postveien kan ikke bli brukt som anleggsvei til det kommende byggeprosjektet og ei heller for utkjøring av sprengstein fra en fremtidig tunnel. Før igangsettelse må en ha avklart hva som skal skje med overskuddsmassene. Vi krever at all transport til og fra området skjer via tunnel eller sjø. 7. Planområdet er omkranset av kulturminner og dette krever at byggehøyder og volum holdes på et lavt nivå. I KPA 2018 fremgår det at maksimal byggehøyde ikke må overstige 4 etasjer. Totalt sett må det betydelig mer luft og åpenhet til for å hindre barriere virkning mot sjø fra postveien samt riktig material- og fargebruk. 8. Planforslaget legger opp til omtrent dobbelt så høy utnyttelse av området enn Elsesro, det betyr lite luft mellom byggene og små uteareal. Det betyr også at store deler av bygningsmassen kommer på fylling i sjø – på en tomt som egentlig ikke eksisterer. 9. Fasade tegningene av byggene viser at de er tenkt i samme stil som Elsesro Brygge og tilpasses de gamle sjøbodene ved å ha hvit fasade på det siste huset i rekken mot Tørrfisk-lageret. Hvorfor er ikke byggene i tre? Det er det som er tradisjonen i Sandviken, ikke tegl. 10. Hvorfor ikke tenke nytt på konseptet å bo? Større forskjell på boenhetene vil stimulere til en mer sammensatt kjøpergruppe og bedre sosiologisk spredning med barnefamilier, enslige, par, unge og gamle. Delingsøkonomien bør også bli en del av konseptet. 11. Hele bebyggelsesplanen må ses på nytt og tilpasses stedet og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det er utarbeidet felles byromsanbefaling mellom Sandviksboder, Lehmkuhlboden og Ditlefsengen. Fagetaten koordinerer de ulike planarbeidene og setter krav til samhandling. 2. Tatt til orientering. Det ble tatt hensyn til postveien under anleggsarbeidet blant annet ved begrensninger i akseltrykk for anleggskjøretøy. Det vises til brev fra Bymiljøeten til Strandens Grend, datert 13.02.17 (dok.nr. 63), hvor det blant annet står følgende: «Som veiholder overvåker Bymiljøetaten Sandviksveien. Med bakgrunn i slitasje, er det nå i februar 2017 fortatt forsterkning av bærelag og reasfaltering for deler av veistrekningen. Dersom det viser seg å være behov for ytterligere tiltak under anleggsperioden for byggetiltakene ved Elsesro Brygge, ved Sandviksveien nr. 209, vil Bymiljøetaten forta slike. Når nevnte anleggsperiode er over, vil Bymiljøetaten - som nevnt ved tidligere korrespondanse - invitere til befaringsfor å se på eventuelle skader veilegget måtte være påført. Påvises det skader på veilegget eller tilhørende konstruksjoner vil Bymiljøetaten, i dialog med Byantikvaren, foreta nødvendige opprettinger av veien. Med unntak av forhold som er nevnt ovenfor, anser Bymiljøetaten med dette sin saksbehandling vedrørende Sandviksveien for avsluttet». Entreprenøren har ikke fått tilbakemeldinger om skader som følge av anleggsarbeidet. 3. Det skal etableres midlertidig p-anlegg på Saltimport-tomten etter krav fra fagetaten. Det avklares når denne skal tas i bruk med fagetaten, men den vil senest kunne tas i bruk når det er gitt midlertidig brukstillatelse for leiligheten i planen. 4. Tatt til følge. Det vil bli satt av plasser til gjesteparkering i det permanente parkeringsanlegget. 5. Ikke tatt til følge. Det skal kun etableres et midlertidig p-anlegg i Sandviksboder-planen. Fjellanlegget med oppgang til Lerøytomten er ikke lenger del av reguleringsplanen. 6. Ikke tatt til følge. Sandviksveien vil bli brukt til anleggstransport under byggearbeidet. Det er ikke aktuelt med sprengmasser av betydning siden det ikke vil bli regulert p-anlegg i fjell. Det vises ellers til punkt 2. 7. Tatt delvis til følge. En har gjennom arbeidet med planforslaget forsøkt å minimere konsekvensene for naboene ved å bryte opp bygningsmassen for å skape siktilinjer, oppholdsrom og tilkomst til sjø, til gode for både beboere og naboer. Det vises til merknad 1, punkt 3. 8. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen for Elsesro legger opp til en utnyttelse på 13000 m2 BRA, inklusiv parkering. Planforslag for Sandviksboder legger opp til 	X (3,15,20-25)	X (3,20-25)	X (3,15,20-25)
----	---	--	---	----------------	-------------	----------------

	<p>lokal byggeskikk i tre.</p> <ol style="list-style-type: none"> 12. Bygget lengst mot syd-øst må ligge lavere enn Holmefjordboden (Tørrfisklageret), men også byggene som ligger nærmest Postveien må senkes med minst en etasje for å åpne opp mot Postveien og den gamle trehusbebyggelsen i Strandens grend. 13. At utbygger bruker den altfor store byggehøyden på Elsesro som argument for å bygge hus 1 nesten like stort, er uhørt. 14. Flere steder i beskrivelsen av prosjektet sammenlignes planlagt bebyggelse med Lerøy sitt foreslåtte kontorbygg, dette er irrelevant. Tomten må ses slik den ligger i dag og gi de beste betingelser for de fremtidige boligkjøperne og for bebyggelsen omkring. <ul style="list-style-type: none"> - Bygg 1 må senkes til 4. etasjer. - Bygg 2 erstattes av oppdelt hus 3. - Bygg 3 trappes ned i nordvest og deles opp i to med god avstand mellom byggene slik at man minsker barriere virkningen fra postveien og sikrer siktlinje mot sjø. - Bygg 4 trappes ned mot sørvest og gangadkomst for allmenheten foran hus må sikres hele veien. Eventuelt må det lages «reketrapp» ned i sjøen, slik at allmenhetens bruk av dette området bedres og økes. - Bygg 5 endres fra fem til tre etasjer. 15. Når det gjelder sjøtilkomsten og tilgjengeligheten for allmenheten til sjøen, samt å motvirke privatisering av strandlinjen, må denne styrkes ytterligere. 16. Det bør være mulig å kunne å gå sammenhengende rundt bygget på fremsiden av husene i front, dette gjelder bygg 4 og 5. 17. En løsning kan være at man lager trapper ned i sjøen i front av husene slik at dette på en bedre måte gjør området foran husene attraktive og tilgjengelige for allmenheten og på denne måten sikrer offentlig bruk av området foran husene mot sjøen. 18. Gangbro over hopen mellom Elsesro Brygge og det nye prosjektet er en god løsning og knytter ny og gammel bebyggelse sammen. Gangbroen bør få en vakker utførelse tilpasset omgivelsene og at denne selvfølgelig blir offentlig tilgjengelig. 19. 400 parkeringsplasser virker svært overdimensjonert. Det bør være et mål når man lager et slikt anlegg at man sørger for at nåværende gateparkering blir fjernet og flyttet i ny tunnel. 20. En parkeringskjeller bør være dimensjonert for en fremtid der ikke alle har egen bil. En bør heller legge opp til delebil i det nye boligprosjektet for å nå dette målet. 21. Når det gjelder gang-/heistilkomstene, både antall og plasseringer virker disse fornuftige, men bør vurderes nærmere i et detaljprosjekt. 22. Kan anlegget kobles på en fremtidig utvikling av Glass Knag-eiendommen (168/94)? 23. Er det teknisk og praktisk mulig å koble anlegget til Elsesro brygge sitt eksisterende parkeringsanlegg (60 plasser) og således gjøre postveien bilfri? 	<p>8250 m2 BRA, eksklusiv parkering. I planforslaget legges det opp til gode siktlinjer, uterom og luft mellom byggene. En mindre del av bygningsmassen kommer på utfylling i sjø.</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Tatt delvis til følge. Arkitekten har med forslag til materialvalg søkt å speile nyere tid, fortetningsarkitektur i by, industri og trehusbebyggelse. Viktig for materialvalg vil også være varighet i dette værutsatte miljøet. Teglpanner er derfor foreslått som hovedfasademateriale, men med innslag av tre. På avstand kan fasaden fremstå som en tradisjonell trekledning, men materialet er mer bestandig mot vær og sjø. 10. Tatt delvis til følge. Utbyggingen følger bestemmelsene i KPA 2018, som legger opp til varierte boenheter tilpasset ulike aldersgrupper. I bestemmelser er det sikret plasser for bildeling og felles sykkelverksted. 11. Tatt delvis til følge. Den nye bebyggelsen vil få fasader i tegl og teglpanner med innslag av trekledning. Denne løsningen gir en værbestandig fasade. Teglpanner vil på avstand kunne fremstå som en trefasade. I bestemmelsene er det sikret at fargeskala skal vise tilpassing og tilhørighet til omkringliggende bebyggelse. 12. Tatt delvis til følge. Byggene i området er plassert/utformet slik de er gjort basert på en helhetlig vurdering av siktlinjer, kulturmiljø, uterom og bokvaliteter. Deler er bebyggelsen blant annet mot Postveien er redusert i gesimshøyde. 13. Ikke tatt til følge. Det minnes om at Elsesro Brygge var en av seks nominerte i Bergen kommune sin Arkitektur- og byformingspris for 2018, og fikk hederlig omtale for arkitektur og tilpasning til strøkskarakter. Å ikke se til Elsesro i utforming av Sandviksboder vil være svært uheldig for den helhetlige utbyggingen av området. 14. Tatt delvis til følge. Byggehøyder er bearbeidet etter off. ettersyn. <ul style="list-style-type: none"> - Bygg 1: nordlig del er nedjustert med en etasje. - Bygg 2: mønehøyde senket - Bygg 3: vestlig del av bygg 3 er nedjustert med en etasje, bygget er delt opp i fire takvinkler i stedet for tre, dette for å skape variasjon langs postveien. - Bygg 4 trukket vekk fra Kattahopen og kortet ned og det er sikret offentlig tilgang langs hele sjølinjen foran bebyggelsen - Bygg 5: Bygget er dreiet 90 grader og kortet noe ned. 15. Tatt til følge: Offentlighetens tilgang til strandsonen er styrket, det er regulert en promenade foran bebyggelsen langs hele sjølinjen. 16. Tatt til følge. se svar punkt 15. 17. Tatt til følge. Se kommentar til punkt 15. 			
--	--	--	--	--	--

24. Det er viktig at heis og trappesjaktene får en utforming som er tilpasset bygningsmiljøet i nærområdet og at bygget i seg selv kan være en arkitektonisk perle som løfter omgivelsene.
25. Området der utgang fra parkeringskjeller i nord er vist på planen er i dag en parkeringsplass sprengt inn i fjellet og godt egnet til formålet. Området på oppsiden av parkeringsplassen er barnas lekeområde. Dette området er også viktig for det landlige preget i Strandens grend og må bevares slik som i dag.
26. Det står lek & felles grønt og utsikten på planen, vi går ut fra at det betyr at området bevares intakt. Om det er tenkt opparbeidet til lekeplass / sitteplass må det skje i samarbeid med velforeningen. Ventilasjonstårn fra parkeringstunnelen må plasseres slik at hverken lyd eller lukt kommer i konflikt med eksisterende bebyggelse.
27. Situasjonen rundt Gjensidigekrysset er i dag uholdbar, og det er uakseptabelt at man utsetter utbedringen av dette til bare å føre det inn som et rekkefølgekrav. Utbedringen må selvsagt på plass før man får lov å gå i gang med bygging.
28. Elsesro Brygge består nesten utelukkende av seniorer og par uten barn. Strandens Grend mener at forholdet til barn og unge bedres ved å legge til rette for familieleiligheter samt øke oppholds kvaliteter i gårdsrommet, mer sol, lys og bedre sjøtilkomst.
29. Gjensidigekrysset må ferdig utbedres før man starter anleggsvirksomhet og bygging av garasjeanlegget.
30. Garasjeanlegget må bygges ferdig før man starter med byggearbeidene på Lerøytomten.
31. Gangbro over til Elsesro Brygge skal bygges før man gir brukstillatelse.

(Merknaden fra februar 2019 er oppsummert og kommentert i merknadsskjema vedr. utvidelse av plangrense, 2019, datert 27.02.19/rev. 06.03.19)

18. Tatt til orientering.
19. Tatt til følge. Det reguleres for et begrenset antall parkeringsplasser med midlertidig plassering på Saltimporttomten.
20. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell, det er i stedet regulert for begrenset parkeringsdekning i et midlertidig fellesanlegg.
21. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
22. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
23. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
24. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
25. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
26. Arealet beholder dagens reguleringsformål. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell.
27. Ikke tatt til følge. Statens vegvesen skal utbedre Gjensidigekrysset i henhold til inngått utbyggingsavtale. I planbestemmelser er rekkefølgekrav utformet slik at bebyggelsen ikke kan tas i bruk før krysset er opparbeidet.
28. Tatt til følge. Utbyggingen følger bestemmelsene i KPA 2018, som legger opp til varierte boenheter tilpasset ulike aldersgrupper.
29. Ikke tatt til følge se punkt 27.
30. Ikke tatt til følge. Planen åpner ikke for bygging av P-anlegg i fjell fordi tilkomst til et fjellanlegg vil bli blokkert av arbeidet med bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel.
31. Tatt til følge.

11	Fortidsminneforeningen avd. Hordaland, 18.06.19, 83	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sjøbodene i Sandviken utgjorde i sin tid en sammenhengende struktur av imponerende omfang og med essensiell betydning for Bergens historie. De sjøbodene som er bevart, utgjør bare spredte fragmenter av denne bebyggelsesstrukturen. Det er viktig at nye tiltak i sjøfronten både tar hensyn til disse, og bidrar til å gjenskape og videreutvikle den bergenske sjøfrontens særlige kvaliteter. Vi mener det er et riktig grep at planforslaget legger opp til en bebyggelse som tar opp og viderefører trekk ved omgivelsene og sjøbodbebyggelsen. Den overordnede volumdisponeringen i planen er mest vellykket med langstrakte bygningskropper som ligger både på langs og på tvers av strandlinjen. 2. Innenfor hvert enkelt bygg er «hulter til bulter»-preget muligens noe overdrevet med de mange sprangene i takvinkler og mønehøyde. Dette er ikke helt i samsvar med noen av sjøbodenes karakteristika nemlig relativt store volumer med rene og regelmessige hovedformer. 3. For å få en mykere overgang mot Holmefjordboden, bør i det minste den fremste delen av bygg 4 (nærmest sjøen) reduseres til tre etasjer. Det vil også gi en bedre tilpasning dersom taket her får samme helling som på eldre sjøboder (dvs. ca. 45-50 grader). 4. Det bør gis tydeligere føringer for fasadematerialer, og vi oppfordrer til utstrakt bruk av trekledning med hensyn til omgivelsene og den lokale byggeskikken. Ulike farger på kledningen kan brukes for å gi variasjon innenfor et helhetlig hovedpreg. 5. Vi slutter oss til målet om å fjerne mest mulig trafikk fra postveien, men er skeptiske til størrelsen på parkeringsanlegget. Det bør være et mål å gjøre også Sandviksveien mellom Mesterhuset og Måseskjæret mest mulig bilfri. Derfor må alternativ utkjørsel fra parkeringsanlegget utredes. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. Formspråket er videreutviklet for å gi en funksjonell, arkitektonisk skalering og egenidentitet for ny bebyggelse. 3. Ikke tatt til følge. Det er gjort justeringer av høyder i hovedsak mot Postveien. Takflatene er vist som en moderne versjon av saltak. 4. Tatt til følge. Arkitekten har med forslag til materialvalg søkt å speile nyere tid, fortetningsarkitektur i by, industri og trehusbebyggelse. Viktig for materialvalg vil også være varighet i dette værutsatte miljøet. Teglpanner er derfor foreslått som fasademateriale, men med innslag av trekledning. På avstand kan fasaden fremstå som en tradisjonell trekledning, men materialet er mer bestandig mot vær og sjø. Det er sikret at ny bebyggelse skal ha fasade i tegl og at fargeskala skal tilpasses omkringliggende bebyggelse. § 3.1.2. 5. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell. 	X (4)	X (4)
----	---	---	---	-------	-------

12	Gamle Bergen, 15.06.19, 81	<ol style="list-style-type: none"> 1. Siden den nye rekken av boliger i det store og hele blir liggende ytterst mot sjøen, er det viktig at den ikke bryter med historien, men blir tilpasset den tidligere sjøbodarkitekturen. Vi forventer ingen kopiering, men en bevisst tilpasning i materialbruk, former, størrelser og farger. Noen steder er dette forsøkt tilpasset, men oppfatter likevel mesteparten av det som allerede er bygget som fremmedelementer. 2. Som følge av dette mener vi at byggehøyden ikke bør overstige 4 etasjer. 3. Vi foreslår at det allerede nå gis bestemmelser om følgende: Takform, taktekkning, fasademateriale, utvendig fargeholdning. 4. Selv om det er avsatt visse friarealer innen planområdet, tilsier all erfaring at Gamle Bergen vil bli det mest benyttede friareal i nabolaget. Det har vi ingen ting imot, men vi synes det er rimelig at utbygger også erkjenner dette ved å støtte driften og vedlikeholdet av museumsområdet. Hvordan det rent praktisk kan skje, vil vi gjerne ta opp med utbygger direkte. Vi går ut fra at kommunen ikke setter hindringer i veien for en slik avtale. 5. Den gjennomgående postveien, med forlengelsen gjennom museumsområdet, må holdes åpen og tilgjengelig, også i byggefasen. Dette bør formodentlig inn som et krav i prosjektet. 6. Avslutningsvis vil vi presisere at vi på ingen måte setter oss imot utbyggingen i det aktuelle planområdet (heller ikke den som kommer videre sørover), men at den må skje på områdets historiske premisser og særegne kultur. Vi ser oss på mange måter som en kunnskapsbank for disse. Skulle det være behov for ytterligere opplysninger eller nærmere dialog, er vi selvfølgelig rede. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følge. Materialbruk, er sikret i bestemmelser. Sjøbodene det refereres til har en historisk funksjon og byggeskikk. Ny arkitektur søker å ivareta nye funksjoner og fortetting av bebyggelse på tilgjengelig areal – dog med kvaliteten de historiske bygningene har tilført lokalmiljøet. 2. Ikke tatt til følge. Bygg 1 vil fremdeles ha en byggehøyde på 4 etasjer med en tilbaketrukket 5 etasje. 3. Tatt delvis til følge. Bestemmelsene er konkretisert ytterligere når det gjelder fasadematerialer. 4. Tatt til orientering. . 5. Tatt til følge. 6. Tatt til orientering. 	X (1,5)	X (1,5)
	<u>Offentlige høringsinstanser:</u>				

13	Fylkesmannen i Vestland, 13.06.19, 74	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fylkesmannen har vurdert innsigelsen fra SVV. Vi finner at den er fremmet innen avtalt utsatt frist for å gi uttalelse. For øvrig har vi ingen merknader til grunngivningen eller til forankringen i nasjonale hensyn. Innsigelsen blir ikke avskåret. 2. I forbindelse med ny kommuneplans areal er det fastsatt en minste byggegrense mot sjø på 10m. En smal offentlig tilgjengelig passasje på vestsiden av planområdet er positivt, men langt fra tilstrekkelig til å sikre offentlige hensyn i strandsonen, slik det går frem av KPA og pbl. § 1-8. Hele fronten av bebyggelsen i BBB1 og BBB4 må da etter Fylkesmannen sitt syn trekkes tilbake fra sjøkanten. Rommet foran bebyggelsen må være av en slik størrelse og ha en slik utforming at det innbyr til opphold og ferdsel for allmennheten. Vi vil her minne om at 10m er et minimum. 3. I tillegg bør bebyggelsen trappes ned mot sjøfronten for slik å skape et mer inviterende byrom i front mot sjøen. 4. Vi minner ellers om kommunens arbeid med strategi for sjøfronten i sentrale deler av byen, hvor hovedmålet er å åpne opp for og sikre allmennheten tilgang til og ferdsel/opphold langs sjøen. (...) Et mål som Fylkesmannen deler fullt ut og som er nedfelt som prinsipp også i Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø. 5. Vi har merket oss at det i plankartet er foreslått regulert inn en bro over til nabotomten for slik å åpne for en sammenheng mot nordvest, men broen er svakt forankret i forslag til reguleringsbestemmelse (jf. pkt. 3.2). 6. Detaljplanen må endres betydelig både når det gjelder bebyggelse, utforming og plassering og privatisering. Det fremmes innsigelse til detaljplanen slik den nå foreligger grunnet klar strid med statlige planretningslinjer og forslag til kommuneplan KPA2018. 7. I utgangspunktet er det positivt at det planlegges et felles parkeringsareal for området lagt i fjell. Dette legger isolert sett til rette for redusert biltrafikk innad i boligområdet. Vi stiller oss imidlertid kritisk til omfang på parkering planen åpner for i fjellanlegget. Det må klart fremgå av planen hvilke parkeringsplasser i nærområdet som skal erstattes med plasser i fjellanlegget. 8. Samtidig vil vi vise til byvekstavtale og mål om 0 vekst i privatbilbruk som tilsier at det generelt må tattskritt for å redusere bilbruken i et område som Sandviken, som har og vil få særlig godt kollektivtransporttilbud samtidig som det er kort avstand til sentrum. Detaljplanen må endres på dette punkt. 9. Vi vil ellers minne om at parkeringsanlegg kan utløse krav om konsekvensutredning da det kan komme i konflikt med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. 10. Som kommunen er vi noe kritisk til mangelfull sikring av tilfredsstillende kvaliteter på uteoppholdsareal mht. lekeareal for 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til følge: Det er offentlig tilgang foran hele bebyggelsen mot sjø. 3. Ikke tatt til følge, men bebyggelsen mot sjø er endret ved at bygg 5 er dreiet 90 grader slik at kortsiden vender mot sjøen. Dette bidrar til å dempe inntrykket av byggehøyder. Maksimal tillatt byggehøyde er også noen steder redusert. Bebyggelsen er trappet i flere retninger, takflater er forskjøvet. 4. Tatt til følge. Planforslaget var i tråd med føringer gitt i utkast til sjøfrontstrategi, datert 10.04.19. Det vises eksempelvis til s. 60: «<i>Sandviksboder-Lehmkuhlstranden</i>: (...) Av hensyn til kulturminner og bystrukturens historiefortellende verdi, anbefales det ikke å legge forbindelse på utsiden av bebyggelsen her. (...)». Og videre, på s. 61: «<i>Tverrforbindelser</i>: Som et resultat av bystruktur og landskap går promenaden mellom Nyhavn og Lehmkuhlstranden i hovedsak bak bebyggelsen, med punktviss sjøkontakt. Dette gjør at større deler av baklandet inkluderes i selve promenaden og reduserer behovet for ytterligere tverrforbindelser». Planforslaget er etter offentlig ettersyn med bakgrunn i statsforvalterens innsigelse bearbeidet. Det er blant annet sikret en offentlig strandpromenade rundt hele bebyggelsen, 5. Tatt til følge. Opparbeidelse av broen er forankret som et rekkefølgekrav i bestemmelsene. 6. Tatt til følge: Det er gjort betydelige endringer i plankartet i tråd med Statsforvalterens merknader. Dette gjelder tomteutnyttelse, endret plassering av bygninger og tilgang til sjø via sjøfrontpromenade rundt hele bebyggelsen. 7. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell 8. Tatt til følge. Parkeringsdekningen ligger under minimumsnivået i p-bestemmelsene i KPA18. Det er sikret at 5% av parkeringsplasser skal sikres settes av for bildeling. Videre er det sikret gode kvaliteter for sykkel, med sykkelverksted, areal avsatt for transportsykler osv. 9. Ikke aktuelt. Det blir ikke regulert p-anlegg i fjell. 10. Tatt til følge. Bestemmelser er oppdatert. BGP felles gårdsplass skal møbleres både for lek og rekreasjon (jf. § 3.1.3) 11. Tatt til orientering. Dialogmøte med Statsforvalter og Statens vegvesen er avholdt før 2.gangs behandling. 12. Tatt til følge. Det er avholdt dialogmøter og partene har enes om planforslaget som fremlegges til 2.gangs behandling. 	X (2,4,6)	X (5,8,10,	X (2,4,5,6,8, 10)
----	---------------------------------------	---	--	-----------	------------	-------------------

barn. Vi har her merket oss at det ikke er knyttet spesifikke bestemmelser til areal merket BUT som vel er mest egnet til lekeareal.

11. I tråd med rutinene som er trukket opp av KMD for samordning av statlige innsigelser skal fylkesmannen normalt tilby et dialogmøte med planmyndigheten i forkant av at innsigelsene eventuelt oversendes. Det foreligger innsigelse fra SVV og Fylkesmannen. I denne saken legger vi til grunn, som tidligere, at Bergen kommune ikke vurderer det som hensiktsmessig med et dialogmøte. Dersom kommunen likevel ønsker et møte, vil vi kunne legge til rette for det.
12. 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 SVV og Fylkesmannens innsigelser faller bort, kan kommunen be om mekling, jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

14	Statens vegvesen, 13.06.19, 70	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statens vegvesen fremmer innsigelse til planforslaget. Innsigelsen er knyttet til manglende ivaretagelse av hensynet til trafikksikkerhet og framkommelighet i Gjensidigekrysset, mangelfulle utredninger knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter i og til/fra planområdet, samt manglende dokumentasjon på at skissert utbygging kan skje uten å komme i konflikt med det statlige vegminnet Den Trondhjemske Postvei. Innsigelsen er knyttet til vår rolle som fagmyndighet for vegtransport og som sektormyndighet med ansvar for statlige vegminner. 2. Av hensyn til trafikksikkerheten er det behov for utbedring av Gjensidigekrysset før det kan skje ytterligere utbygging basert på tilkomst via krysset. 3. I planforslaget er det foreslått at rekkefølgekrav om utbedring av Gjensidigekrysset kan oppfylles ved inngåelse av utbyggingsavtale. En inngåelse av utbyggingsavtale er ikke tilstrekkelig for å ivareta trafikksikkerheten. Krysset må være utbedret før det kan tillates at det belastes med trafikk fra ny utbygging. Rekkefølgekravet må endres til at krysset må være ferdig utbedret i henhold til byggeplan godkjent av Statens vegvesen før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak innenfor planområdet. 4. I planforslaget er rekkefølgekravet bare knyttet til tiltak i områdene for boligbebyggelse-blokkbebyggelse. Rekkefølgekravet må også omfatte parkeringsanlegget. Det er knyttet innsigelse til dette punktet. 5. Trafikknotatet, som følger planforslaget, omhandler i hovedsak trafikkavviklingen i Gjensidigekrysset. Statens vegvesen kan ikke se at forholdene for myke trafikanter er tilstrekkelig vurdert i planarbeidet. I stedsanalysen er det vist ganglinjer, men kvaliteten på tilbudet for gående er ikke omtalt. Tilrettelegging for sykkeltrafikk er ikke omtalt i stedsanalysen. I planbeskrivelsen er det kort nevnt at det går bydelrute for sykkel gjennom planområdet. 6. I planbeskrivelsen opplyses det om at tidligere regulert fortau langs Sandviksveien foreslås regulert bort til fordel for en løsning basert på sambruk av gående, syklende og kjørende. Denne endringen begrunnes ikke. 7. Statens vegvesen etterlyser vurderinger av tilbudet for gående og syklende til/fra og gjennom planområdet. Når det planlegges et nytt boligområde, er det særlig viktig at det planlegges for gode gang- og sykkeløsninger til viktige målpunkt. 8. Trafikksikkerhet i områder med renovasjon/varelevering er en problemstilling som bør avklares i reguleringsplanfasen, og renovasjonsteknisk plan bør derfor utarbeides som en del av grunnlaget for reguleringsplanen. 9. Trafikksikkerhet for myke trafikanter i anleggsfasen er en egen problemstilling, særlig i et område der det planlegges mye massetransport. Det er knyttet innsigelse til dette punktet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Planbestemmelser, planbeskrivelse og rapporter er oppdatert, se svar under. 2. Ikke tatt til følge. Utbedring av Gjensidigekrysset er sikret opparbeidet/gjennomført før bebyggelse tas i bruk innenfor planområdet (jf. § 6.3.2.1.b). 3. Delvis tatt til følge. Forslagstiller er enig i at inngåelse av utbyggingsavtale ikke er et tilstrekkelig rekkefølgekrav, men foreslår at rekkefølgekravet om opparbeidelse av krysset skal knyttes til midlertidig brukstillatelse. Dette er også i samsvar med tidligere inngåtte utbyggingsavtaler og gjennomføringsavtaler for krysset. Det sikrer at det ikke kommer en permanent trafikkøkning på dette vegkrysset før krysset er ferdig opparbeidet. Se § 6.3.2.1. 4. Parkeringsanlegg skal ikke opparbeides. For planområdet opparbeides midlertidig parkeringsløsning. Dette er avklart med kommunen og godkjent av Statens vegvesen etter dialogmøte mellom fagetaten og SVV. Statens vegvesen har varslet at de vil trekke innsigelsen etter at det er gjennomført endringer i planen. 5. Tatt til følge. Etter offentlig ettersyn er det utarbeidet «Mobilitetsplan». Denne beskriver blant annet gang- og sykkeløsninger gjennom planområdet og til viktige målpunkt som barnehager, skoler, dagligvarebutikker, idrettsplass, grøntområder og kollektivholdeplasser. Det blir vist til denne i planbeskrivelsen. I tillegg er punktet om trafikksikkerhet utvidet og utdypet i «Forslag beskrivelse av trafikksituasjonen». 6. Planbeskrivelsen er oppdatert. Fortauet er fjernet etter ønske fra Plan- og bygningsetaten. Årsaken er at planforslaget legger opp til en betydelig reduksjon i biltrafikk langs postveien, sammenliknet med vedtatt plan, noe som gjør veien tryggere for gående og syklist. Fortau langs utbyggingsområdet er vurdert å ikke være hensiktsmessig. 7. Tatt til følge. Det er gjort vurderinger av dette i det videre arbeidet med planforslaget. Se svar under punkt 6. 8. Tatt til følge. Det er utarbeidet en renovasjonsteknisk plan. 9. Tatt til følge. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er ivarettatt gjennom en anleggsplan som skal ferdigstilles før igangsettingstillatelse jf. § 6.2.1.3. 10. Tatt til orientering. Felles parkeringsanlegg i fjell er tatt ut. Planforslaget åpner for midlertidig parkering utelukkende for nye boliger i planen. 11. Se svar punkt 10. 12. Ut over ny bebyggelse som er plassert på nedlagt industritomt er det ikke planlagt tiltak nær postveien. 	X (4,10,11)	X (3,9,14)	X (3,5,6,8,9, 10,11,13,14)
----	--------------------------------	--	---	-------------	------------	----------------------------

10. Planforslaget legger til rette for et parkeringsanlegg med ca. 400 plasser. I planbeskrivelsen skisseres det hvordan parkeringsplassene kan fordeles mellom forskjellige nye utbygginger og eksisterende bebyggelse i området. Planforslaget inneholder ikke bestemmelser som sikrer at denne intensjonen blir fulgt opp. Statens vegvesen stiller spørsmål ved hvordan man skal sikre at parkeringsplassene i det skisserte parkeringsanlegget ikke kommer i tillegg til andre parkeringsplasser, noe som kan få konsekvenser for trafikkavviklingen i et utbedret Gjensidigekryss.
11. Dersom reguleringsplanen for Sandviksbodene skal regulere parkeringsplasser for andre deler av nærområdet, må det skje på en måte som juridisk sikrer at det ikke blir etablert dobbelt opp med parkeringsplasser for noen områder. Det er knyttet innsigelse til dette punktet.
12. Planen åpner for tiltak tett på vegen, og bestemmelsen om hensynssonen åpner for bruk av vegen for anleggstrafikk. Det er videre uklart om tiltakene som er planlagt tett på postvegen vil kunne påvirke den negativt. Dette er forhold som må avklares på reguleringsplannivå. Konsekvensene den skisserte utbyggingen vil kunne få for postvegen må framgå av planforslaget.
13. Det må ikke åpnes for tiltak/trafikk som kan forringe postvegen som kulturminne.
14. Bestemmelsene må suppleres med et punkt om at før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak i/langs postvegen skal byggeplan for tiltaket være godkjent av Statens vegvesen som sektormyndighet for statlige vegminne. En slik godkjennelse vil komme i tillegg til den godkjennelsen som trengs fra kommunen som vegmyndighet.
Det er knyttet innsigelse til dette punktet.
15. Statens vegvesen støtter fagetatens vurdering om at reguleringsplanen for Sandviksbodene bør samordnes bedre med andre pågående planarbeid i nærområdet.

- Heishus for fjellhall faller bort ettersom parkering i fjell er tatt ut av planforslaget. Forslagsstiller er ikke kjent med skader på Postveien, etter byggeprosessen på Elsero. Dette er skildret i planbeskrivelsen.
13. Tatt delvis til følge. Det er åpnet for to HC parkering på bakkeplan i planområdet. Både midlertidig og permanent parkering er planlagt plassert et stykke gangvei unna bebyggelsen. Det vil i seg selv kunne redusere bilbruken. På grunn av planlagt anleggsarbeid for bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel på Saltimporttomten vil tilkomst til det midlertidige p-anlegget måtte skje via øvre del av postveien.
 14. Tatt til følge. Se § 6.2.1.3.
 15. Tatt til følge. Planforslag sees i sammenheng med utbygging av planid 64290000 *Lehmkuhlboden* og planid 19320000 *Ditlefsengen* i form av felles byromsanalyse.

15	Hordaland Fylkeskommune, 26.06.19, 85	<ol style="list-style-type: none"> 1. I tidligere fråsegn har Hordaland fylkeskommune etterlyst eit heilskapleg grep på utviklinga i området gjennom ei områdeplan. Det er difor positivt at Bergen kommune i sitt fagnotat ved høyring legg stor vekt på samordning av dei pågåande planane i området. 2. Føremål i planforslaget er i hovudsak samsvar med regionale og statelege føringar om samordna areal- og transportplanlegging, kor ein byggjer ut/transformerer areal nært kollektivtrasear. 3. Sykkel- og gange er ikkje omtalt i trafikkanalysen i som eit reisealternativ det skal satsast på, og dette meiner fylkeskommunen er mangelfullt. Satsing på sykkel- og gange kunne og vore tydelegare i planomtalen. 4. Eit parkeringsanlegg med plass til 400 biler synes å vere høgt. Det er positivt at 5 % av desse skal settast av til bildelebilir, og det bør vurderast å auke dette talet. 5. I tillegg til ein trafikkanalyse basert på vekst i talet på køyretoy rår vi til å utarbeide ein mobilitetsplan som syner bredda i dei ulike reisealternativ, og korleis det kan leggest til rette for busette som ikkje har eigen bil. 6. Det er positivt at det vert tatt sikte på å kunne innlemma soneparkering i parkeringsanlegget for bebuarar i området. 7. Den store kapasiteten på fjellanlegget vil ha negative verknader på kultur- og bumiljøet på Sandviksveien og Måseskjærveien på vei inn og ut av parkeringsanlegget. Vi rår til at planframlegget i mindre grad legger opp til bilbaserte transportløyningar, og fasiliterer gange- og sykkel som eit viktig transportmiddel. 8. Parkeringsanlegget må reduseres i størrelse, og kommunen må sjå regulering av heile området med omsyn til P-anlegget, gateparkering, og trafikk med vekt på mjuke trafikantar. 9. Samferdselavdelinga deler Statens vegvesen sin bekymring for trafikktilhøva i område og behovet for å sikre trafiktryggleiken, særleg for mjuke trafikantar, både i Gjensidigekrysset og i Sandviksveien. 10. Det er signalisert at forslagsstillarane ønsker å vurdere nærare moglegheita for innkøyring frå Amalie Skrams vei. Dette krev at planprosessen vidare i stor grad vært samordna med pågåande planer i området. Dette gjeld særskilt samordning med planprosessen for etablering av Bybane mot Åsane. 11. Minst mulig privatisering av sjøfronten er et overordna mål i forslag til sjøfrontstrategi. I planforslaget er bygningane lagt som ein karrestruktur der bygg mot sjøen møter sjøkanten. Bebyggelsestrukturen gjer det ikkje mogeleg for publikum å passere gjennom området langs sjøen, men gjennom det semiprivat gardsrommet eller langs Sandviksveien som ligg i same trase som Den Trondhjemske postveg. 12. Den Trondhjemske postveg bør løftast tydelegare fram. Det er difor ønskeleg at trafikk vert redusert til eit minimum, og vegen primært vert nytte til gange og sykkel. 13. Korleis massar frå parkeringsanlegget skal verte transportert og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det er utarbeidet en felles stedsanalyse for flere pågående planarbeid i området. 2. Tatt til orientering 3. Tatt til følge. Dette er ytterligere redegjort for sykkel og gange i planbeskrivelsen og i mobilitetsplan. 4. Tatt til følge. Parkeringsanlegg i fjell er tatt ut av planen. Det skal utelukkende etableres parkering for ny bebyggelse. Det er regulert for en beskjedne parkeringsdekning på 0,5 per 100m2 bolig. 5. Tatt til følge. Det er utarbeidet en mobilitetsplan, med fokus på gående, syklende Og kollektivreiser 6. Parkeringsanlegg er i fjell skal ikke etableres. Boligsoneparkering i fjellanlegg er derfor ikke lenger aktuelt. 7. se svar 4 og 5. 8. se svar 4 og 5. 9. Tatt til etterretning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er utredet i mobilitetsplan. Opparbeiding av Gjensidigekrysset er sikret i rekkefølgekrav. 10. Ikke aktuelt. Det er avhold møter og korrespondanse med bybanekontoret for avklaringer og videre fremdrift i nærliggende prosjekter. Løsningen vil ikke kunne la seg realisere og var i sin tid koblet til etableringen av et stort felles p-anlegg i fjell. Dette anlegget er ikke lenger aktuelt. 11. Tatt til følge. Planforslaget er endret slik at offentligheten sikres tilgang til hele sjøfronten. Dette gir økt tilgjengelighet sammenliknet med tidligere forslag til reguleringsplan. 12. Tatt til følge. Planforslaget legger opp til midlertidig parkering som innebærer at Postveien bare i begrenset grad belastes med økt trafikk, og sammenliknet med gjeldende plan vil trafikken reduseres. Dette vil være positivt for trafikksikkerheten samt bokvalitetene langs veien. 13. Parkeringsanlegg i fjell er tatt ut. 14. Tatt delvis til følge. Byggehøyder er bearbeidet etter off. ettersyn. <ul style="list-style-type: none"> - Bygg 1: nordlig del er nedjustert med en etasje. - Bygg 2: mønehøyde senket - Bygg 3: vestlig del av bygg 3 er nedjustert med en etasje, bygget er delt opp i fire takvinkler i stedet for tre, dette for å skape variasjon langs postveien. - Bygg 4 trukket vekk fra Kattahopen og kortet ned og det er sikret offentlig tilgang langs hele sjølinjen foran bebyggelsen 15. Tatt til følge. Jf. § 3.1.2.2 a Arkitekten har med forslag til materialvalg søkt å speile nyere tid, fortetningsarkitektur i by, industri og trehusbebyggelse. Viktig for materialvalg 	X (4,11,14, 16,22,23, 25)	X (4,9,15, 16,20,21, 23,25)	X (1,3,4,5,9, 11,12,14,15, 16,20,21,22, 23,25)
----	---------------------------------------	--	---	---------------------------	-----------------------------	--

		<p>kor dei skal verte deponert må utgreiast nærmare, sett i forhold til eventuelle ulemper for nær- og kulturmiljø.</p> <p>14. Byggehøgdena reduserer kvalitetene det viktige uteoppholdsarealet kunne hatt, og vi støtter fagetaten i vurderinga om at byggehøgdena mot sjøen bør reduseres. Illustrasjonsplanen viser gode arkitektoniske løysingar, men det vert svekka av skala på bygga som avviker vesentleg frå sjøboden og det verneverdige bygningsmiljøet i bakkant. Høgda har negativ verknad for lokalklima på uteareal. Skisserte bygg bør difor reduserast i høgde, med utgangspunkt å skulle tilpasse seg høgda til Holmefjordboden aust for planområdet.</p> <p>15. Takflata er ei viktig «femte fasade», og vi ber om at utforming og materialbruk på tak vert omtala i føresegnene. Til dømes at det i føresegn 5.1.4.3 vert presisert at takflata skal verte utført med varige material med høy handverksmessig standard. Takform, gesimshøgde, siktlinjer og materialbruk må sikrast gjennom reguleringsplanen i kart og føresegn.</p> <p>16. Forslag til føresegn i planen gir for stort spelerom til endringar og er for fleksibel til at vi kan vere sikre på det at det vert teke godt nok omsyn til kulturminneverdiane i området. Dette gjeld særskilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - §1.1.1 <i>Mindre justeringer av juridiske linjer, inntil 2,0 m, kan behandles gjennom søknad om tillatelse til tiltak dersom hovedtrekkene i planen ikke endres og endringene ikke har nevneverdig betydning for andre berørte parter eller interesser.</i> - §5.1.3.1 <i>Bebyggelsen skal plasseres innenfor regulert grense der disse er angitt på plankartet. Det er tillatt med 2 m forskyvning.</i> - §5.1.3.2 <i>Trapper, murer, takutstikk, terrasser og balkonger kan tillates oppført utenfor byggegrensene.</i> - §5.1.3.3 <i>Utkraving over offentlig vegareal kan tillates inntil 1 m med fri høyde på 5 m.</i> - §6.5.2 <i>Dimensjonering, plassering og annen teknisk struktur løses i prosjekteringsfasen. Eksisterende bygninger over bakken samt kulturminner/kulturmiljø skal ivareta og sikres under anleggsfasen.</i> - §8.2.1 <i>Innenfor formålet tillates etablert hop.</i> - §9.2.1 <i>Det tillates ikke tiltak som kan medføre forringelse av postveien, veglegemet og kantarealer.</i> <p><i>Ovennevnte skal ikke være til hinder for vanlig vedlikehold. Det tillates anleggstrafikk over arealet ved utbygging av parkeringsanlegg og bebyggelse.</i></p> <p>17. Vi kan sjå at det er naudsynt med noko fleksibelt i planen for å kunne utvikle prosjektet. Det som no ligg i forslag til føresegn vil gje for stort rom til justeringar til at vi er sikre på at det vert tatt tilstrekkelige omsyn til kulturminneinteressene. Føresegn må vere tydligare, meir presise og i samsvar med hovudtrekka i</p>	<p>vil også vere varighet i dette værutsatte miljøet. Tegl og teglpanner er derfor foreslått som fasademateriale i tillegg til trekledning. På avstand kan fasaden (teglpanner) fremstå som en tradisjonell tre kledning, men materialet er mer bestandig mot vær og sjø. Det er sikret at ny bebyggelse skal ha fasade i tegl og at fargeskala skal tilpasses omkringliggende bebyggelse. Saltak og variasjon i møneretning og møneforskyvning er sikret i bestemmelser § 3.1.2.1 a. Plankart er utformet slik at en sikrer viktige siktlinjer fra Postvegen og bebyggelsen bak.</p> <p>16. Tatt til følge. Bestemmelser og plankart er strammet opp</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 1.1.1 er fjernet • § 5.1.3.1 er omarbeidet, denne er erstattet med § 3.1.1.2 a Byggegrense er vist i plankartet. Der byggegrense ikke er vist i plankartet, går byggegrensen i formåls grensen. Mindre avvik fra bygge- og formåls grensen på inntil 0,5 meter mot BGF kan tillates i forbindelse med byggesøknad. • § 5.1.3.2. Denne bestemmelsen er justert til å favne om trapper og murer, slike tiltak er viktig for å sikre god overgang til uteareal. Jf. § 3.1.1.2b. Utkraving av balkonger og takutstikk etc er sikret i § 3.1.1.2.c • § 5.1.3.3. Denne bestemmelsen er ikke endret i faktisk innhold men erstattet av § 3.1.1.2 c. Det er utarbeidet prinsippssnitt som gir føringer for overgang mellom privat og offentlig sone. • § 6.5.2 er fjernet • § 8.2.1 er omarbeidet, og erstattet av § 3.3.2.1.a og 3.3.2.1.b Innenfor formålet skal det etableres hop. Kulturminnemyndighet skal godkjenne tiltak knyttet til detaljutforming av hop og trapper for å sikre verdiene til fredet kulturminne Holmefjordboden. • § 9.2.1 er omarbeidet, og erstattet av § 4.1.2.1 Det tillates ikke tiltak som kan medføre forringelse av postveien, veglegemet og kantarealer. Ovennevnte skal ikke være til hinder for vanlig vedlikehold. Og § 4.1.2.2: Det tillates anleggstrafikk over arealet ved utbygging av ny bebyggelse i tråd med bygge- og anleggsplan jf. § 3.1.1.7. Etter byggefasen skal postveien tilbakeføres til den stand den er i dag i samråd med Statens vegvesen og bymiljøetaten. <p>17. Se svar 16.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

- illustrasjonsplanen. Om dette ikkje vert sikra i planprosessen, ber vi om at det blir lagt inn føresegn i planen om at byggesaker skal sendast regional kulturminnemynde for fråsegn/godkjenning.
18. Parkeringsanlegget som skal ligge under Strandens grend skal ha fleire oppgangar, men berre BAS1 er til dels illustrert. BAS2 og BAS3 er ikkje illustrert og kan få store negative konsekvensar for kulturmiljøet i Sandviken og særskilt transformatorstasjonen, teikna av Einar Oscar Schau, som ligg innanfor BAS3.
19. Alle tiltak knytt til parkering i fjell må greiast ut i planarbeidet for å sikre kulturminneinteressene i området. Det er enno ikkje i tilstrekkeleg grad skildra kva slags bygningsmessige tiltak, som til dømes ventilasjon, rømming, o.l., som er naudsynt for å etablere eit stort parkeringsanlegg. Om dette ikkje vert sikra i planprosessen, ber vi om at det blir lagt inn føresegn i planen om at byggesaker skal sendast regional kulturminnemynde for fråsegn/godkjenning.
20. Vi er positive til å opne opp Kattahopen, men tiltaket kan få negative konsekvensar for den freda Holmefjordboden som grenser til hopen/planområdet. Detaljutforminga skal difor godkjennast av kulturminnemynde. Føresegn må difor endrast. Døme kan være:
8.2.1 Innenfor formålet tillates etablert hop.
Kulturminnemyndighet skal godkjenne tiltak knytt til detaljutforminga av hop og trapper for å sikre verdiene til det freda kulturminne Holmefjordboden.»
21. Vi er samd med Statens vegvesen, som i sitt motsegn som mellom anna skriv: «...Det er vidare uklart om tiltakene som er planlagt tett på postvegen vil kunne påvirke den negativt. Dette er forhold som må avklares på reguleringsplannivå (...). Bestemmelsene må suppleres med et punkt om at før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak i/langs postvegen skal byggeplan for tiltaket være godkjent av Statens vegvesen som sektormyndighet for statlige vegminne...»
22. Hordaland fylkeskommune vurderer at hovudgrepet i planforslaget skaper ein god tilpassing til området. Bebyggelsesstrukturen kan bidra til gode leve- og oppvekstvilkår ved at en stor del av bustadane vil få gode utsikts- og solforhold, samt tilgang til ein halvprivat sone i gardsrommet som er ulik fellesområdet på kaien ved hopen som dei deler med publikum. Lokalklimatisk er grepet gunstig med omsyn til skjerming for vind, men stor høgde på bygningane skaper ugunstig skygge og svekkjar slik rommet sine kvalitetar som eit godt uteareal.
23. Planforslaget har for høg utnytting i eit sårbart historisk miljø. Bygga må generelt reduserast i høgde, primært mot Holmefjordboden. Takform, gesimshøgde, siktlinjer og materialbruk må sikrast gjennom reguleringsplanen i kart og føresegn.
24. Parkeringsanlegget bør reduserast i størrelse, og kommunen må sjå regulering av heile området med omsyn til P-anlegget,
18. Parkering i fjellhall er tatt ut av planene. Disse heishusene er ikke lenger aktuelle.
19. Parkering i fjellhall er ikke lenger aktuelt.
20. Tatt til følge. Se § 3.3.2.1. b og c
21. Tatt til følge. Bestemmelsen er tatt inn, som rekkefølgekrav og planbeskrivelsen er oppdatert på dette punktet. Jf, § 6.2.1.3.
22. Tatt delvis til følge. Maks tillatte byggehøyder er noen steder redusert. Bebyggelsen er trappet i flere retninger, takflater er forskjøvet. Hovedgrepet for møblering av tomten er delvis endret ved at bygg 4 er trukket vekk fra sjøfronten og kortet ned og bygg 5 er dreiet 90 grader. Solforholdene i områdene som er regnet som uteareal, både felles og offentlig, er varierende men jevnt over gode i løpet av en dag. Enkelte områder har mye morgensol, andre områder har ettermiddagssol, denne variasjonen sikrer at en alltid har uteoppholdsareal som er solbelyste.
23. Tatt delvis tatt til følge. Plankart er strammet opp og sikrer siktlinjer mellom postvegen og sjø. Bestemmelser gir stramme føringer for variasjon i møteretning, møneforskyvning og mønehøyde jf. 3.1.2.1.a. Materialbruk er ivarettatt i bestemmelser. 3.1.2.2 a og b.
24. Parkeringsanlegg i fjell er tatt ut. Det skal i stedet etableres et midlertidig anlegg utenfor planområdet. Reguleringsplanen åpner for en beskjeden parkeringsdekning på 0,5 plasser per 100 m2 bolig.
25. Tatt til følge. Plankart og bestemmelser er revidert etter offentlig ettersyn. Hovedendringer i plankart:
- det er sikret en offentlig kaifront/promenade langs sjø rundt hele bebyggelsen.
- Det er regulerte passasjer som sikrer viktig siktlinjer mot sjø.
Bestemmelser er revidert slik at tiltakets kvaliteter og tilpassing til den historiske bebyggelsen i området er ivarettatt. Bestemmelser er styrket mht til estetikk og kulturmiljø. Dette er sikret på følgende måte:
Bestemmelsene er utdypet med konkretisering av fasader/estetikk. Dette er sikret i fellesbestemmelser § 2.2. og under 3.1.2.2 a. Byggene får en fasade som er lett å vedlikeholde, uttrykker et moderne formspråk men som også kommuniserer visuelt med de gamle sjøhusene som har trekledning.
Postveien ble brukt som anleggsvei for Elsesro brygge med begrensninger knyttet til totalvekt og akseltrykk for lastebiler. Det er i ettertid ikke rapportert om skader som følge av anleggsarbeidet.
Kulturminnemyndighet skal godkjenne tiltak knyttet til opparbeiding av hop, jf. 3.3.2.1c.

gateparkering, og trafikk med vekt på mjuke trafikantar. Det er vesentleg at det vert sikra i føresegnene løysing for parkering for midlertidig brukstillatelse vert gitt.

25. Det må gjerast endringar i plankart og føresegn til 2.gangs handsaming for å sikre at planen betre tek omsyn til kulturminna av nasjonal, regional og lokal verdi, som Holmefjordboden, Postvegen og kulturmiljøet i Strandens grend.

16	Byantikvaren, 18.06.19, 84	<ol style="list-style-type: none"> 1. I tillegg til dette planarbeidet er det pågående planarbeid på Lehmkuhlboden (PlanID 64290000) og Ditlefsengen (PlanID 19320000). Fagetaten ser disse planene i sammenheng med planen for Sandviksbodene. Det er svært positivt spesielt med bakgrunn i de mange kulturminnene i området. 2. Hovedkonseptet for planforslaget er en moderne variant av «hulter til bulter», Byantikvaren ser dette som et godt konsept. Det er positivt at Kattahopen blir etablert og at bebyggelsen er variert. 3. Da planområdet ligger i et av Bergens viktigste kulturmiljø kreves det at bestemmelsene som sikrer de gode kvalitetene blir mer konkrete som vi har påpekt, i tillegg må det gjøres en grundig vurdering av parkeringsanleggets påvirkning på kulturmiljøet. Byantikvaren ber om at endringer i bestemmelsene oversendes oss før planen skal på 2.gangs høring. 4. Vedlagte sol/skygge viser at det er lite sol i byrommet/fellesarealet stort sett hele året, plan og bygningsetaten har påpekt dette og anbefaler reduksjoner i bygningsmassen som kan bedre kvaliteten hva angår dette. Byantikvaren slutter seg til det, men ber i tillegg at det vurderes å splitte opp, eller avkorte bygg 5 for å gi bygg 3 langs postveien bedre kvaliteter. 5. Parkeringsanlegget med portal og innkjøring ligger nærmere Gjensidigekrysset og utforming og påvirkningen dette får på kulturminnene må vises bedre til 2.gangs høring. 6. Ifølge notat fra oppstartsmøte i 2016 ble det vurdert at det ikke var nødvendig å utarbeide ny kulturminnedokumentasjon i forbindelse med ny oppstart av planen. I ettertid ser vi at det kanskje ikke var en god beslutning. Et eksempel er trafokiosken som er tegnet av Einar O. Schou som i planbeskrivelsen blir vurdert til liten kulturhistorisk verdi, trafokiosken har høy verneverdi. Holmefjordboden som i planforslaget blir omtalt som vernet er vedtaksfredet. 7. Postveiens bæreevne må vurderes. Selv om planforslaget legger opp til områdeparkering i felles parkeringsanlegg vil det bli ekstra belastning i rigg/anleggs-perioden. Sjøveien som alternativ til anleggstrafikk over postveien må vurderes. 8. Det er i planforslaget planlagt etablert to sjakter/adkomstbygg og en inngangsportale til parkeringsanlegget i fjell. Den ene like i nærheten av trafokiosken nedenfor Strandens grend og en ved postvegen ved planlagt ny bebyggelse. Videre skal det være en inngangsportale ved Marine Harvest og innkjøring fra Gjensidigekrysset, via Sandviksveien og Måseskjærsveien. Det må redegjøres grundig for hvilke konsekvenser dette vil ha for kulturmiljøet. 9. Det blir satt strenge krav til utforming, materialbruk og farger i tillegg til at ny bebyggelse ikke skal forringe kvalitetene til eksisterende bebyggelse selv om det er utenfor planområdet. Bestemmelsene er ikke konkrete hva angår materialkvaliteter og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. 3. Tatt til følge. Parkeringsanlegg er tatt ut. Bestemmelsene som sikrer kvalitet er ytterligere konkretisert jf. Viser her til svar på marknad fra fylkeskommunen pkt. 16, 20, 21, 22 23, 24 og 25. Arkitekten har med forslag til materialvalg søkt å speile nyere tid, fortetningsarkitektur i by, industri og trehusbebyggelse. Viktig for materialvalg vil også være varighet i dette værutsatte miljøet. Tegl og teglpanner er derfor foreslått som fasademateriale. På avstand kan fasaden fremstå som en tradisjonell tre kledning, men materialet er mer bestandig mot vær og sjø. Det er sikret at ny bebyggelse skal ha fasade i tegl og at fargeskala skal tilpasses omkringliggende bebyggelse. 4. Gesims og kotehøyder er nedskalert etter offentlig ettersyn. Plankart er strammet opp og utformet slik at en sikrer viktige siktlinjier fra Postvegen og trehusbebyggelsen bak. Byggehøyder er noen steder redusert, og bygg 5 er dreiet 90 grader noe som gir leilighetene i bygg 3 sjøgløtt. 5. Parkeringsanlegg i fjell er ikke lenger aktuelt. 6. Tatt til orientering. Planbeskrivelsen er rettet opp for tema kulturminne, og planområdet er redusert. Videre er fjellhall ikke lenger aktuelt som tiltak, dette reduserer inngrep tett på postveien. 7. Etablering av felles parkering i fjellhall er tatt ut av planen. Planforslaget legger opp til midlertidig parkering som innebærer at Postveien bare i begrenset grad belastes med økt trafikk, og sammenliknet med gjeldende plan vil trafikken reduseres. Dette vil være positivt for trafikksikkerheten samt bokvalitetene langs veien. Forslagsstiller har nylig stått for gjennomføring av utbygging på Elsesro brygge, og en er ikke kjent med skader på veien etter dette. Det ble tatt hensyn til postveien under anleggsarbeidet blant annet ved begrensninger i akseltrykk for anleggskjøretøy. Det vises til brev fra Bymiljøeten til Strandens Grend, datert 13.02.17 (dok.nr. 63), hvor det blant annet står følgende: «Som veivholder overvåker Bymiljøetaten Sandviksveien. Med bakgrunn i slitasje, er det nå i februar 2017 fortatt forsterkning av bærelag og reasfaltering for deler av veistrekningen. Dersom det viser seg å være behov for ytterligere tiltak under anleggsperioden for byggetiltakene ved Elsesro Brygge, ved Sandviksveien nr. 209, vil Bymiljøetaten forta slike. Når nevnte anleggsperiode er over, vil Bymiljøetaten - som nevnt ved tidligere korrespondanse - invitere til befaringsfor å se på eventuelle skader veilegemet måtte være påført. Påvises det skader på veilegemet eller tilhørende konstruksjoner 	X (3,9,12, 13)	X (3,9,12,13)
----	----------------------------	---	---	----------------	---------------

		<p>fargebruk. Materialbruk/farger på bygg, rekkverk, altaner/balkonger, dekke, portal, takteking, vindusomramming og porter skal nedfelles i bestemmelsene.</p> <p>10. Det skal også være hensynssone H570 på trafokiosken.</p> <p>11. I bestemmelsen om byggegrenser §5.1.3.2 står det at Trapper, murer etc kan tillates oppført utenfor byggegrensen. Plan- og bygningsetaten må vurdere om det skal legges inn en størrelsesbegrensning som f.eks maks 1 meter utover byggegrensen, slik den står nå oppleves denne bestemmelsen som altfor fleksibel.</p> <p>12. Det har i møter vært påpekt at balkonger skal trekkes inn i fasadelivet, innsendt materiale viser utenpåhengte balkonger, noe Byantikvaren ikke anbefaler. Utenpåhengte balkonger mot sjøsiden tillates ikke, de skal være innfelt i fasaden.</p> <p>13. Bestemmelsene § 9.2.1 bør også utvides med at «dersom anleggstrafikk medfører forringelse av postveien skal den tilbakeføres til den stand den er i dag i samråd med Statens vegvesen og bymiljøetaten».</p>	<p><i>vil Bymiljøetaten, i dialog med Byantikvaren, foreta nødvendige opprettinger av veien. Med unntak av forhold som er nevnt ovenfor, anser Bymiljøetaten med dette sin saksbehandling vedrørende Sandviksveien for avsluttet».</i></p> <p>Entreprenøren har ikke fått tilbakemeldinger om skader som følge av anleggsarbeidet. Anleggstrafikken hadde den gang begrensninger knyttet til størrelse på lastebiler og akseltrykk, denne løsningen vil videreføres ved utbygging av Sandviksboder 78 og tilsier at transport sjøveien ikke er nødvendig for unngå skader på postveien..</p> <p>8. Parkeringsanlegg i fjell er ikke lenger aktuelt, da faller også heishus langs postveien bort.</p> <p>9. Tatt delvis til følge. Bestemmelsene er utdypet med konkretisering av fasader/estetikk. Se ellers pkt. 3.</p> <p>10. Planområdet er snevret inn og trafokiosk er ikke lenger inntatt i planområdet.</p> <p>11. Ikke tatt til følge. Trapper og murer er essensielt for utformingen av området langs sjø og torgareal. Dette ved tilkomst, oppholdsareal, kontakt ved vann og lignende.</p> <p>12. Tatt delvis til følge. Konsept for balkonger er diskutert i planprosess. Det er foreslått utkraging av balkonger i § 3.1.2.3.a på maksimalt 1,8 meter.</p> <p>13. Tatt til følge sikret i §6.2.1.3.</p>			
--	--	---	--	--	--	--

17	BIR, 13.06.19, 71	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fremtidsrettet avfallsløsning er en kritisk teknisk infrastruktur som bør planlegges på tvers av utbyggingsområder. Forslaget om et felles avfallssug med rørstruktur gjennom fjellhallen er etter BIRs syn et riktig grep for området. Dette bør derfor utredes nærmere i den videre planprosessen. 2. Når det gjelder det konkrete forslaget i dette planarbeidet om nedgravde bunntømte containere innenfor et gatetun er BIR skeptisk til dette, da det vil medføre tilkomst og kranløft i område som kan komme i konflikt med myke trafikanter. 3. Ett alternativ som kan la seg kombinere med et fremtidig avfallssug for området er å etablere mobilt avfallssug for restavfall både for Sandviksbodene og Elsesro og samtidig endre og utvide eksisterende avfallsanlegg for Elsesro til kildesorterte avfallstyper (papp/papir, plast, glass og metall) for begge boligområdene. 4. Det forventes også framtidig krav til utsortering av matavfall fra husholdningene og som det derfor må tathensyn til i det videre planarbeidet. En slik løsning vil også redusere behovet for kranløft i boligområdet, da restavfallet hentes ved hjelp av sugebil. Dette må utredes nærmere da det vil medføre endring og utvidelse av det eksisterende renovasjonsanlegget. 5. BIR ber om at det i planbestemmelsene settes krav til at en renovasjonsteknisk plan (RTP) skal sendes BIR for uttale. Hvorvidt dette skal gjøres før 2. gangs planbehandling eller ved søknad om tiltak ber vi om blir nærmere avklart av planmyndigheten. 6. Vi ber også om at det stilles rekkefølgekrav til at avfallsanlegget skal ferdigstilles i henhold til BIRs uttale før det gis midlertidige brukstillatelse/ferdigattest. 7. I planarbeidet må også tilstrekkelig areal for trafikkikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved henting av avfallet sikres. 8. For å sikre etablering av en fremtidsrettet avfallsløsning bør avspeiles i planbestemmelsene. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ikke tatt til følge. Fjellhall skal ikke etableres. Det er utredet en renovasjonsteknisk avfallsplan som BIR har godkjent. 2. I planprosessen har en vurdert alterantive plasseringer for renovasjon, blant annet sambruk med Elsero. Denne løsningen ble forkastet på grunn av arealknapphet. Renovasjonspunkt er plassert langs bebyggelsen i utkanten av offentlig gatetun, her er det romslige og gode areal slik at myke trafikanter kan bevege seg fritt under tømning. 3. Se kommentarer i pkt. 2. 4. Tatt til følge, konteiner for matavfall er sikrer jf. RTP. 5. Tatt til følge, RTP er godkjent av BIR. 6. Tatt til følge. 7. Tatt til følge. 8. Tatt til følge, jf. §3.1.1.6a. 	X (1)	X (1,6,8)	X (1,6,8)
18	Barn og unges representant, 10.06.19, 69	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uteoppholdsarealene må ta hensyn til barn og unges lek og rekreasjon, tilpasset ulike aldersgrupper. Herunder må universell tilkomst og utforming ivaretas. 2. Grøntområder nord for planområdet må opparbeides for å sikre lekeplass og gode friområder. 2. Det skal iht KPA § 9 legges spesiell vekt på tilrettelegging for familieboliger med tanke på antall og størrelse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det skal opparbeides et felles gårdsrom som skal ivareta både lek og rekreasjon. Det blir også uteoppholdsareal mellom bygg 4 og Kattahopen som egner seg for lek. Universell tilkomst er ivaretatt. 2. ikke tatt til følge. Etter at antall byggevolum og antall leiligheter er redusert er det ikke behov for dette grøntområde som del av planens uteoppholdsareal. 3. Tatt til følge. Bestemmelsene i KPA2018 er lagt til grunn for planarbeidet. <i>Minimum 10 % av boenhetene skal ha minst 80 m2 bruksareal og direkte tilgang til uteareal på bakken</i> Jf. §3.1.2.4.a. 		X (1,2,3)	X (1,2,3)

19	Helsevernenheten, 22.05.19, 61	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erfaringsmessig vil støy og vibrasjoner kunne bli en belastning for naboene i bygge- og anleggsperioden. Vi ber derfor om at reguleringsbestemmelsene setter krav til støyutredning av bygge- og anleggsfasen. Utredningen må gjennomføres av et firma med akustisk kompetanse, og den må omtale eventuelle avbøtende tiltak dersom den viser at støygrensene i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2016) kapittel 4.2 vil bli overskredet. 2. Støv fra bygge- og anleggsarbeidet vil erfaringsmessig også bli en belastning for beboere nær planområdet. Vi ber derfor om at reguleringsbestemmelsene anfører at det skal gjøres støvreduserende tiltak på anleggsområdet og i forbindelse med transport av masser. 3. Slik vi ser det er planforslaget lite ambisiøst med tanke på å gi offentligheten tilgang til sjø, og vi anbefaler at arealet som er tilgjengelig for offentligheten utvides. 4. Det er viktig at man tilrettelegger med trygge og attraktive gang- og sykkelveier fra nye boligområder til skoler, barnehager og aktivitetstilbud. Det bør derfor legges til rette for sykkel i tillegg til gange i planområdet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følge. Det er satt slikt krav i bestemmelsene, jf. § 2.11.2. 2. Tatt til følge. Det er satt slikt krav i bestemmelsene, jf. § 2.11.3 3. Tatt til følge. Det er regulert offentlig strandpromenade langs sjø rundt hele bebyggelsen. 4. Tatt til følge. Planforslaget legger opp til en betydelig reduksjon i biltrafikk langs postveien. Planforslaget legger opp til midlertidig parkering som innebærer at Postveien bare i begrenset grad belastes med økt trafikk, og sammenliknet med gjeldende plan vil trafikken reduseres. Dette vil være positivt for trafikksikkerheten samt bokvalitetene langs veien, og innebærer at veien kan benyttes til blandet formål. 	X (3)	X (1,2,3)	X(1,2,3)
20	Vann- og avløpsetaten, 16.05.19	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uttalelse av 14.januar 2019 (snr. 2018/61697) i forbindelse med utarbeidet VA-rammeplan opprettholdes. 2. Det oppgis i avsnitt 3.2.1 i reguleringsbestemmelsene datert 19.03.2019 at VA-etaten har gitt uttalelse til VA-rammeplan den 17.12.2018. Ønsker å presisere at vår uttalelse er datert 14.01.2019, (se vedlegg). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. Dato er fjernet fra bestemmelser. 		X (2)	

21	Rådet for byforming og arkitektur (RBA), 27.05.19	<ol style="list-style-type: none"> 1. RBA understreker betydningen av at planforslaget legger best mulig til rette for offentlig tilgang til sjø, og berømmer grepet med å regulere inn en offentlig allmenning til sjøen. 2. Grepet med å etablere et større felles parkeringsanlegg som kan kobles på Elsesro brygge og de andre tilliggende prosjektene og avlaste disse, er positivt. Rådet foreslår også at en del av anlegget blir offentlig. 3. Planforslaget bør videre sees i sammenheng med Lehmkuhl-tomten og Ditlef-tomten. 4. Rådet støtter fagetatens råd om at den midtre langsgående blokken (bygg 5) blir redusert med en etasje for å bedre sol- og lysforholdene i uterommet bak. Dette vil også få bygget til å harmonere bedre proporsjonsmessig med sine omgivelser. 5. Når det gjelder høyden på bygg 4 mot sør, ønsker imidlertid Rådet å beholde høyden på dette, for å oppnå en viss slankhet og enhetlig preg på bygningsvolumet uten nedtrapping i front. 6. Rådet oppfordrer til en noe større variasjon i fasadene, og en oppfordrer til en større integrering av balkongene i bygningskroppene. Balkongene kan med fordel også gjøres noe mindre, da dette vil lette integreringen i fasadene. Slik vil man kunne tydeliggjøre bygningsvolumene, og sikre gode oppholds-kvaliteter på balkongene, som da vil bli bedre skjermet for vind og vær. 7. Materialbruk og detaljer blir viktig, og materialbruk i takfasadene er av stor betydning. 8. Det er positivt med sonedelingen vist på bakkeplan mellom privat, halvprivat og offentlige arealer som er skilte med lavere vegetasjonsbelter. De tre allmenningene er alle viktige, og den største som er foreslått regulert til offentlig formål, bør beplantes med en trekke som kan gi en fin romlig sammenheng ned til sjøen 9. Det er viktig at inngangen til det felles parkeringshuset blir godt utformet, slik at den kan fungere som en felles møteplass for de som ferdes i nærområdet, og at parkeringshuset også får en offentlig del, som kan bli en ressurs for å unngå fremmedparkering i området. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Offentlighetens tilkomst til strandsonene er ytterligere styrket i planforslaget. 2. Ikke aktuelt. Det reguleres ikke felles p-anlegg. 3. Tatt delvis til følge. Det er utarbeidet en felles stedsanalyse for flere plansaker i området. 4. Bygg 5 er justert etter offentlig ettersyn, og bygget er dreiet 90 grader slik at kortsiden vender mot sjøen. 5. Høyder i bygg 4 er videreført, men bygget er trukket vekk fra Kattahopen for å imøtekomme innsigelse fra Statsforvalteren. 6. Variasjon i fasaden er ivarettatt gjennom krav til fasadematerialer (§§ 2.2 og 3.1.2.2 a), utforming av balkonger (§ 3.1.2.3 a og b). 7. Tatt til etterretning. Bestemmelsene er utdypet med en konkretisering av fasader/estetikk. Bestemmelsene som sikrer kvalitet er ytterligere konkretisert jf. § 2.2. og §§3.1.2.2.a og b og 3.1.2.3.a . Hovedmateriale for fasader skal være tegl og teglpanner. Teglpanner er en flat teglstein som på avstand kan forveksles med liggende trekledning. Byggene får en fasade som er lett å vedlikehold, uttrykker et moderne formspråk men som også kommuniserer visuelt med de gamle sjøhusene som har trekledning. 8. Tatt til følge. Det er utarbeidet prinsippnitt som viser gode overgangssoner mellom offentlig og privat areal. 9. Ikke aktuelt. Det reguleres ikke felles p-anlegg. 	X (1,4,5)	X (6,7)	X (1,3,4,5,6,7,8)
----	---	---	---	-----------	---------	-------------------

22	Bymiljøetaten, 19.06.19	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi støtter PBEs vurdering vedr. nedskalering av prosjektet for å sikre kulturverdiene i området og skape gode tilgjengelige byrom og tilgang til sjøfronten. Byggehøyden må reduseres for å ivareta viktige siktlinjer mot bakenforliggende bebyggelse, stedets særegenhet og redusere fjernvirkning. Forslagsstiller må se til sjøfrontstrategien som er under utarbeidelse. 2. Allmennhetens tilgang til gangarealene gjennom bebyggelsen, som et alternativ for gående langs postveien og for brukere av gatetun, må sikres. 3. Det bør vurderes om arealet mellom vannet og postveien ved Kattahopen skal reguleres til friområde og hvorvidt arealet skal reguleres som et offentlig eller privat område. 4. Bymiljøetaten mener at plassering av heishus innen BAS1 fremstår som god ut fra gangakser og øvrig planlagt bebyggelse. Men da arealet er regulert til friområde og satt av til grønnstruktur i KPA bør alternativ plassering vurderes. 5. Bymiljøetaten mener at plassering av f BRE er uheldig. Vi ber om at det vurderes mobilt bossug via fjellhallen som senere kan knyttes til fremtidig sentralt bossnett. Det bør også vurderes å legge til rette for fellesløsninger med Elsesro brygge. 6. Forslag til reguleringsbestemmelse pkt. 3.3.1 nr. 3 må strykes og erstattes av foreslått bestemmelse på pkt. 3.2.1 For igangsettingstillatelse. Se trafikkfarlige forhold for forslag til ny bestemmelse. 7. Etablering av parkeringsanlegg må sikres i reguleringsbestemmelsene. Bymiljøetaten mener videre at det må utredes mulighet for å koble anlegget sammen med eksisterende p-anlegg ved Elsesro, for å slik fjerne mesteparten av trafikken som i dag går via postvegen. 8. Det må utredes nærmere hvordan kulturminnet Postvegen skal sikres mot skader under anleggsperioden, herunder utrede alternative transportmåter. 9. Planområdet er omfattet av en utbyggingsavtale inngått mellom Bergen kommune og blant andre Sandviksboder 78 AS. Avtalen legger til grunn at rekkefølgekrav tilsvarende de som er stilt i plan 60390000, vil bli lagt til grunn i reguleringsplanene for utbyggerne sine eiendommer og partene har forpliktet seg til å fremme planforslag i tråd med dette. 10. Forslag til reguleringsbestemmelser pkt. 3.1.1 må ha en mer omfattende ordlyd som tar opp i seg at det ikke er tilstrekkelig å bare inngå utbyggingsavtale med Bergen kommune. Forslag til ny bestemmelse: «Rekkefølgekrav der tiltaket alternativt kan være "sikret opparbeidet", anses oppfylt dersom tiltakshaver/grunneier har inngått utbyggingsavtale med Bergen kommune og oppfylt sine forpliktelser til gjennomføring av rekkefølgetiltaket i henhold til avtalen.». 11. De to siste setningene i forslag til reguleringsbestemmelse 3.2.1 må utgå. Det er opp til utbygger å erverve nødvendig areal jf. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følge. Det er foretatt en justering av byggehøyder i hovedsak for bedre tilpassing til postveien. Følgende endringer er fortatt; <ul style="list-style-type: none"> • Nordlig del av bygg 1 er nedjustert med 1 etasje. Takvinklene er endret. • Mønehøyde senket på bygg 2. • Vestlig del av bygg 3 er nedjustert med 1 etasje. Bygg 3 er delt opp i 4 takvinkler i stedet for 3, for å skape mer variasjon langs postvegen. • Bygg 4 er flyttet vekk fra Kattahopen og kortet ned i lengden. • Bygg 5 er kortet inn og dreiet 90 grader. • Mønehøyder, gesimshøyder og takvinkler er endret på alle bygg for å skape mer variasjon. • Maks tillatt byggehøyde er noen steder redusert. 2. Tatt til følge: Det er regulert en offentlig sjøfrontpromenade foran hele bebyggelsen. 3. Arealet mot postveien er regulert som offentlig gatetun. Arealet her er tenkt trappet ned fra veien på kote + 6 via en sittetrapp til kote + 3. Arealet er foreslått regulert som offentlig. 4. Heishus i BAS1 er tatt ut av planen ettersom fjellhall for parkering er tatt ut. 5. Felles parkeringsanlegg i fjell er fjernet fra planforslaget. Det er utredet sambruksløsning for renovasjon med Elsesro, men dette har en ikke gått videre med på grunn av arealknapphet. Det er utarbeidet en RTP som er godkjent av BIR. 6. Tatt til følge. Se § 6.3.2.1. 7. Ikke tatt til følge. Felles parkeringsanlegg i fjell er fjernet fra planforslaget. 8. Postveien har vært nyttet som anleggsvei ved bygging av Elsero, uten dokumenterte skader. I bestemmelser er det sikret at evt skader skal rettes opp (§ 4.1.2.2). Videre er det i rekkefølgebestemmelser § 6.2.1.3 satt krav om en bygge og anleggsplan som skal være godkjent av Statens vegvesen som sektormyndighet for statlige vegminne og Bergen kommune. Planen skal innbefatte eventuelle tiltak som hindrer forringelse av postvegen og planlagt ivaretaking av trafiksikkerheten til myke trafikanter i anleggsperioden. 9. Tatt til orientering 10. Tatt til følge. jf. § 6.3.2.1.a i bestemmelser 	X (1,2,3,4,5)	X (6,8,10,11)	X (1,2,3,4,5,6,8,10,11)
----	----------------------------	--	--	---------------	---------------	-------------------------

		gjeldende praksis. Gangbroen er en viktig forbindelse som må etableres før brukstillatelse	11. Tatt til følge. De to setningene er tatt ut av bestemmelsen, jf. § 3.2.2.1.b. Rekkefølgebestemmelse § 6.3.1.1.a sikrer opparbeidelse/gjennomføring av gangbro o_SGT2 før bebyggelse tas i bruk			
--	--	--	---	--	--	--

23	Plan- og bygningssetaten, fagnotat, 02.04.19, 49	<ol style="list-style-type: none"> 1. For å kunne ivareta de viktige kulturminneverdiene i området vurderer fagetaten det som viktig med høy kvalitet på stedsutvikling og arkitektur, samt at byggehøyder og volum holdes på et forholdsvis lavt nivå. Det er også viktig at trafikkbelastningen i området ikke blir for stor. Videre vil etablering av offentlige uterom, siktakser, bedre tilrettelegging av gang- og sykkeltrafikken samt offentlig tilgang til sjøfronten være gode tiltak for å ivareta og synliggjøre kulturhistorien i Sandviken 2. Etter fagetatens vurdering viser foreliggende planforslag en bedre løsning enn tidligere versjoner. Konseptet «hulter til bulter» kan fungere og inneholder flere gode elementer som må tas med videre, blant annet bebyggelsesstrukturen, arkitekturen med varierte fasader og møneforskyvninger, forhagene, forbindelseslinjene og hopene. 3. Prosjektet må bearbeides videre og viktige detaljer må sikres i plankartet og bestemmelsene. Etter fagetatens vurdering tilsier dette noe nedskalering, sikring av tilstrekkelig åpenhet i bebyggelsesstrukturen samt riktig material- og fargebruk. Dette kan for eksempel oppnås gjennom følgende endringer: <ul style="list-style-type: none"> • Bygg 3 trappes ned i nordvest • Bygg 4 trappes ned mot sørvest • Bygg 5 endres fra fire til tre etasjer • Avstandene mellom byggene og aktuelle siktlinjer sikres • Alle byggene, unntatt byggene som henvender som mot Elsesro brygge, utføres med trekledning • Fargebruken avstemmes mot Holmefjordboden og Strandens grend 4. Fagetaten er i utgangspunktet positiv til forslaget om parkering i fjell, men her er flere forhold som krever nærmere avklaringer. Hva er den riktige dimensjoneringen av et slikt anlegget? 400 parkeringsplasser totalt virker mye. Fagetaten stiller også spørsmål om behovet for 100 plasser for Marin Harvest sin eksisterende virksomhet. 5. Selv om trafikkanalysen viser at et ombygd Gjensidigekryss har tilstrekkelig kapasitet, og at trafikken ikke vil belaste postveien, må konsekvensene for kulturmiljøet knyttet til Reperbanekvartalet, sjøbodene og Lysthuset Måseskjæret vurderes nærmere. 6. Hvorvidt kjøreadkomsten og gang-/heistillkomstene er riktig plassert, er et annet spørsmål. Plasseringen av kjøreadkomsten må blant annet sees i sammenheng med de pågående planarbeidene for Lehmkuhlboden og Ditlefsengen. Når det gjelder gang-/heistillkomstene, må både antall og plasseringer vurderes nærmere. 7. Kan anlegget kobles på en fremtidig utvikling av Glass Knag-eiendommen (168/94)? 8. Er det teknisk og praktisk mulig å koble anlegget til Elsesro brygge sitt eksisterende parkeringsanlegg (60 plasser) og således 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering. 3. Det er foretatt justeringer av prosjektet etter offentlig ettersyn. Følgende endringer er fortatt; <ul style="list-style-type: none"> • Nordlig del av bygg 1 er nedjustert med 1 etasje. Takvinklene er endret. • Mønehøyde senket på bygg 2. • Vestlig del av bygg 3 er nedjustert med 1 etasje. Bygg 3 er delt opp i 4 takvinkler i stedet for 3, for å skape mer variasjon langs postvegen. • Bygg 5 er kortet ned i lengderetningen og dreiet 90 grader. • Bygg 4 er kortet i lengderetningen og flyttet vekk fra Kattahopen.. • Mønehøyder, gesimshøyder og takvinkler er endret på alle bygg for å skape mer variasjon. <p>Plankartet er revidert slik at offentlighetens tilkomst til strandsonen er styrket. Det er anlagt en sjøpromenade rundt hele bebyggelsen. Kattahopen er gjort offentlig (§ 3.2.3.3.a), og vil fungere som et utkikkspunkt fra Postveien. Fasaden skal utføres med teglpanner/teglkledning og noe trekledning. Det er sikret at en i fargevalg skal tilpasse til omkringliggende bebyggelse. Teglpannene imiterer trekledning og sikrer en tilpasset fasade (§ 3.1.2.2.a og b).</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Tatt til følge. Fagetaten har bedt om at fjellanlegget tatt ut av planen og erstattes av et midlertidig parkeringsanlegg. 5. Ettersom parkeringsanlegg er tatt ut, medfører tiltaket kun en beskjeden trafikkøkning på ca. 150 ÅDT. Det er foreslått en parkeringsdekning under minstenivået i KPA og ingen heishus som påvirker postveien eller kantsonen. Planbeskrivelsen er oppdatert slik at konsekvenser for kulturmiljø blir belyst. 6. – 11. P- anlegg er fjell er tatt ut av planforslaget. 12. Tatt til følge. Det planlegges for en sammenhengende sjøfrontpromenade foran bebyggelsen i planområdet 13. Tatt delvis til følge, se punkt 3. Konseptet tilstreber gjennomførte og gode bo-, lys- og oppholds kvaliteter. Dersom man fjerner en etasje, vil lysforhold bedres i gårdsrommet, men ikke vesentlig. 14. Tatt til følge. Det er utarbeidet prinsippssnitt som viser overgang mellom offentlig og privat areal. Dette er tenkt løst med nivåforskjeller og beplantning. I bestemmelser 2.2.2 er det sikret at prinsippssnitt skal være skal være retningsgivende for å løse forbindelsen mellom privat og offentlig areal. 	X (3,4,12, 22)	X (3,4,15, 17,18,19, 20,22)	X (3,4,5,12, 15,17,18,19, 20,22)
----	--	---	---	----------------	-----------------------------	----------------------------------

- gjøre postvegen «bilfri»?
9. Er det mulig eller interesse for å integrere et beboeranlegg for Strandens grend i anlegget?
 10. Kan eller bør anlegget også betjene Gamle Bergen museum?
 11. En løsning med adkomst til parkeringsanlegget fra Amalie Skrams vei vil kunne føre til redusert trafikk og stenging av Gjensidigekrysset. Alternativet bør vurderes nærmere. Det må da blant annet dokumenteres at foreliggende planforslag ikke er til hinder eller vil vanskeliggjøre en eventuell slik løsning.
 12. Deler av sjøfronten langs den planlagte bebyggelsen vil bli privatisert. Minst mulig privatisering av sjøfronten er et overordnet mål. Dette tilsier imidlertid ikke en sammenhengende offentlig strandpromenade langs sjøfronten og da særlig ikke i Sandviken der det historisk har stått bygg ut i sjøen.
 13. Selv om planforslaget oppfyller krav til uteoppholdsareal i KPA 2018, vurderer fagetaten det slik at en senkning av byggehøyden mot sjøen (bygg 5), jf. kommentarer gitt ovenfor, vil gi bedre oppholdskvaliteter i gårdsrommet (sol og lys) og bedre forholdene for husrekken langs postveien. Dette er viktig med tanke på å legge til rette for barnefamilier, herunder gode forhager.
 14. Skjerming av 1. etasjene er også en viktig detalj som må sikres.
 15. I KPA 2018 er det satt krav til varierte boligstørrelser, herunder spesiell vekt på tilrettelegging for familieboliger. Det er et overordnet mål å legge til rette for sammensatte bomiljø med varierte boligstørrelser. Ovennevnte må følges opp i planforslaget.
 16. I planforslaget er det foreslått en konkret løsning med bunntømte containere (betjenes med kranbil) plassert på gatetunet. Fagetaten er negativ til en slik løsning som både vil beslaglegge arealer på gatetunet og være til ulempe for den nærmeste bebyggelsen. Her må det vurderes fellesløsninger med Elsesro brygge, for eksempel mobilt bossug.
 17. Det er foreslått følgende bestemmelse i § 3.2.1: *Gangbro o_ SGT2 skal bygges før det gis brukstillatelse for tiltak innenfor feltene BBB1-BBB4. Kravet gjelder under forutsetning av kommunen erverver nødvendig areal til formålet innen 2 år etter at denne planen er vedtatt. Krav til bygging av gangbro bortfaller dersom nødvendig areal ikke er ervervet innen 2 år.*
- Fagetaten kan ikke støtte en bestemmelse med et slikt vilkår. Gangbroen er en viktig forbindelse som må etableres for brukstillatelse.
18. Hvordan massene fra fjellhallen skal transporteres og hvor de skal deponeres må utredes nærmere, sett i forhold til eventuelle ulemper for nærmiljøet og kulturmiljøet.
 19. Når det gjelder selve boligutbyggingen, legger forslagsstiller til grunn at bygge- og anleggstrafikken skal nytte postveien. Det må utredes nærmere hvordan kulturminnet skal sikres mot skader,

15. Tatt til følge. Jm § 3.1.2.4.a som sier at minimum 10 prosent av leilighetene skal ha minst 80 m2 bruksareal og ha direkte tilgang til uteareal på bakken.
16. Ikke tatt til følge: Det er utarbeidet en renovasjonsteknisk plan. I dette arbeidet ble det vurdert felles renovasjonspunkt med Elsero Brygge. Dette sameiet har et renovasjonspunkt lokalisert tvers over veien fra f_BRE. Det ble konkludert med at det ikke er tilstrekkelig areal for en utvidelse her.
17. Tatt til følge. Gangbroen er forankret i bestemmelsene, og vilkåret vil bli fjernet. Rekkefølgebestemmelse § 6.3.1.1.a sikrer opparbeidelse/gjennomføring av gangbro o_ SGT2 for bebyggelse tas i bruk.
18. -19. Tiltakets konsekvenser for kulturminner er utvidet i planbeskrivelsen. Men ettersom fjellhall ikke lenger er aktuelt vil trafikkøkningen gjennom Gjensidigekrysset være 150 ÅDT, langt mindre enn for vedtatt plan. . Fjellhall er ikke lenger aktuelt. Det er fortsatt aktuelt å benytte postveien som tilkomstvei ved bygging av boligbebyggelsen. Forslagstiller har nylig gjennomført utbygging av Elsesro Brygge. Erfaringene her tilsier at dette er løsbart, og at man ikke kjenner til skader på veien som følge av byggeprosessen. I rekkefølgebestemmelser er det sikret at bygge- og anleggsplan langs postveien skal være godkjent av Statens vegvesen og Bergen kommune, jf. § 6.2.1.3.
20. Tatt delvis til følge. Det er foretatt en del justeringer av justeringer av byggehøyder se punkt 3 for oversikt. Videre er kvaliteter i felles gårdsplass sikret i bestemmelser. § 3.1.3. Familieleiligheter er sikret i § 3.1.2.4a
21. Tatt til orientering.
22. Tatt til følge. Plankart og bestemmelser har gjennomgått en omfattende revidering som er redegjort for i flere av punktene i merknaden fra fagetaten.

- herunder utrede alternative transportmåter
20. Etter fagetatens vurdering kan forholdet til barn og unge bedres ved å legge til rette for familieleiligheter samt øke oppholdskvaliteten i gårdsrommet, mer sol og lys.
 21. Fagetaten legger til grunn at behovet for barnehagetomt sikres i planarbeidet for Lehmkuhlboden.
 22. For å kunne legge til rette for høy kvalitet i det fremtidige byggeprosjektet, er det etter fagetatens vurdering nødvendig å detaljere plankartet ytterligere samt bearbeide bestemmelsene. Dette må gjøres før videre planbehandling.

Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
<p>Endringer som følge av merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Byggeformål (BBB-områder) er redusert i omfang 2. BBB4 er delt i to, BBB4 og BBB5 3. Bygg i BBB4 og BBB5 er redusert i lengde og BRA 4. Bygg i BBB4 er rotert 90 grader 5. Bygg i BBB4 er flyttet mot nord 6. f BUT er endret til f_BGP og økt i areal 7. Det er lagt offentlig gangveg på utsiden av bebyggelsen (o_SGG1, o_SGG2 og o_SGT1 i nytt forslag) 8. Bygg mot Elsesro (BBB1) er vridd og flyttet mot sør <p>Endringer som følge av fagnotat/tilbakemeldinger fra fagetat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. BAS1, BAS2, BAS3, o_BE, o_SV2, o_SVT, o_SGG2, o_GF1 og o_GF2 (formål i planforslag til offentlig ettersyn) er tatt ut av plankartet. 2. BRA på plankartet viste ved offentlig ettersyn ikke BRA under bakken. BRA på plankartet er endret til å også vise BRA under bakken. 3. Det er lagt til felles gatetun mellom bebyggelsen og Postveien (f_SGT3) 	<p>Siden offentlig ettersyn er det fra kommunens side laget ny mal for reguleringsbestemmelser. Dette innebærer at strukturen i bestemmelsene er endret, og nesten samtlige bestemmelser har fått ny paragraf og endret formulering. Alle disse endringene er ikke oppsummert.</p> <p>Dersom ikke annet er oppgitt viser paragrafene i listene under til bestemmelser i nytt planforslag.</p> <p>Endringer som følge av merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bestemmelser om estetisk utforming (§ 2.2) og § 3.1.2.1 – 3.1.2.3.b om utforming av boligbebyggelse er oppdatert med strengere bestemmelser om utforming, materialbruk mm. 2. Bestemmelse 4.1.2.2. knyttet til den trondhjemske postvei er lagt til 3. I rekkefølgebestemmelse § 6.3.1.1.a om bro (o_SGT2) er forbehold om kommunalt oppkjøp fjernet. 4. Parkeringsdekning er redusert fra 0,8 til 0,4-0,6 parkeringsplasser per 100 m2 bolig (§ 5.1.5.1) 5. Felles uteareal (BGP) skal møbleres for både lek og rekreasjon (§ 3.1.3) 6. Rekkefølgekrav om opparbeidelse av Gjensidigekrysset inkluderer ikke lenger opsjon om at det kan være sikret opparbeidet (§ 6.3.2.1.b) 7. Ny bestemmelse om at det skal utarbeides anleggsplan bl.a. for trafiksikkerhet (§ 6.2.1.3) 8. § 1.1.1 (bestemmelser til offentlig ettersyn) er fjernet 9. § 5.1.3.1 (bestemmelser til offentlig ettersyn) er omarbeidet, denne er erstattet med § 3.1.1.2 a: <i>Byggegrense er vist i plankartet. Der byggegrense ikke er vist i plankartet, går byggegrensen i formåls grensen. Mindre avvik fra bygge- og formåls grensen på inntil 0,5 meter mot BGF kan tillates i forbindelse med byggesøknad.</i> 10. § 5.1.3.2 (bestemmelser til offentlig ettersyn). Denne bestemmelsen er justert til å favne om trapper og murer, slike tiltak er viktig for å sikre god overgang til uteareal. Jf. § 3.1.1.2b. Utkraging av balkonger og takutstikk etc er sikret i § 3.1.1.2.c 11. § 5.1.3.3 (bestemmelser til offentlig ettersyn). Denne bestemmelsen er ikke endret i faktisk innhold men erstattet av § 3.1.1.2 c. Det er utarbeidet prinsippsnitt som gir føringer for overgang mellom privat og offentlig sone. 12. § 6.5.2 (bestemmelser til offentlig ettersyn) er fjernet 13. § 8.2.1 (bestemmelser til offentlig ettersyn) er omarbeidet, og erstattet av § 3.3.2.1.a og 3.3.2.1.b: <i>Innenfor formålet skal det etableres hop. Kulturminnemyndighet skal godkjenne tiltak knyttet til detaljutforming av hop og trapper for å sikre verdiene til fredet kulturminne Holmefjordboden.</i> 14. Bestemmelse om utforming av balkonger er strammet opp (§ 3.1.2.3.a). 15. Rekkefølgekrav om at avfallsanlegg skal være ferdig opparbeidet § 6.3.1.1.a er lagt til 	<p>Endringer som følge av merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det er utarbeidet mobilitetsplan. Resultatene fra denne er tatt inn i kapittel 8.6. 2. Det er utarbeidet RTP og resultatene fra denne er omtalt i kapittel 8.8. 3. Det er laget en stedsanalyse for Elsesro og Sandviksboder og områdene rundt som er omtalt i kapittel 8.1. 4. Planbeskrivelsens kapittel 9.6 er oppdatert og omtaler nå kulturminner også utenfor planområdet 5. Det er utarbeidet prinsippsnitt for private uteoppholdsareal og overgang til postveien m.m. Disse er omtalt i kapittel 8.3.

	<p>16. § 3.1.1.6.a om fremtidsrettet avfallsløsning er tatt inn</p> <p>17. Bestemmelse om leilighetsstørrelser og tilgang til uteareal på bakkeplan fra KPA er tatt inn i bestemmelsene (§ 3.1.2.4.a)</p> <p>18. § 2.11.2 og § 2.11.3 om støv og støy i anleggsperioden er tatt inn</p> <p>Endringer som følge av fagnotat:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kattahopen er gjort offentlig (§ 3.2.3.3.a)2. P-anlegg er tatt ut av planforslaget. Bestemmelser om parkering på annen tomt er lagt til (§ 3.1.1.5.a)	
--	--	--

Merknadskart

