

Merknadsskjema – Utvidet planområdet

Plannavn	Fana Gnr. 40 Bnr. 187 mfl. Sætervegen Reguleringsplan
Arealplan-ID	70040000
Saksnummer	201912384
Utarbeidet av	Opus Bergen AS
Sist revidert	24.08.2020 / 08.09.20/01.12.20 / 24.09.21

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	<p><u>Private merknader:</u></p> <p>Jan Skjold Skjoldstølen 52 08.08.20 Dok.nr 38</p>	<ol style="list-style-type: none"> Påpeker mye utbygging i området Skjold-Apeltun-Nøttveit Etterlyser overordnet plan for infrastruktur som tar hånd om den økte trafikkbelastning som en slik utbygging medfører. Mener konsekvensene for beboere i området er uutholdelig. Ønsker at fortettingsplanene i området skal tas opp til ny vurdering for å begrense skadevirkningene på miljø og området. Planen vil belaste et grønt område som i utgangspunktet er for lite til den eksisterende bebyggelsen. Stiller spørsmålsteget ved «farlig kryss» ved Spar butikken, og påpeker at der ikke har vært noen trafikkuhell i dette krysset. Fortau langs innkjørsel til Skjoldstølen er utbedret og veibanen snevret inn, som kan bli problematisk for store utrykningsbiler i nevnte kryss. Uttrykker bekymring for syklistene i området: Traseen for Osbanen (skjoldstølen) er den foretrukne sykkelvei i området. Forslag om at syklistene skal få fritt leide i Skjoldstølen vil kun medføre at mange uansvarlige syklistene gjør veien mye farligere for de mykeste av trafikantene. Viser til sykkelulykke der et barn ble påkjørt av syklist. Merknadsstiller mener at videre utbygging i Skjoldhagen og de foreslåtte løsninger som nå ligger til behandling er fullstendig uansvarlig og må stoppes. 	<p>1-4: Kommunen har startet opp arbeidet med overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold med bakgrunn i dagens utvikling av området. Trafikkanalysen vil kunne avklare behov for tiltak i området. Konsekvenser for naboer som følge av tiltaket er beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>5: Tatt til orientering. Utbyggingsområdet er et allerede bebyggt areal bestående av bebyggelse med tilhørende hageanlegg.</p> <p>6-7: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet.</p> <p>8: Tatt til orientering.</p>
2	<p>Grete Dyngeland Skjoldstølen 46 06.07.20 Og epost 10.07.20</p>	<ol style="list-style-type: none"> Planlagt tverrforbindelse/gangveg mot bybanestopp planlagt over merknadsstillers eiendom Skjoldstølen 46. Viser til telefonsamtale med Jørgen Madsen (Bonava) juni 2020 om kommunal veg gjennom merknadsstillers eiendom. Mener planen vil rasere bestående bomiljø i skjoldstølen. Bekymringen er bygget på menneskelig og miljømessig uheldig utvikling av området Skjoldstølen og Skjold som helhet. Skjold skole ligger i rød støysone, som ikke egner seg for støyfølsomme formål og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås. Elever på Skjold skole er registrert (2019) med høyest forekomst av luftveisplager av alle skoler i Bergen kommune. Skolen ligger 500 m fra nye E39 der det har pågått massivt anleggsarbeid siden 2015. Bekymret for økt støynivå og trafikk mot Skjold skole og det bestående bomiljø i skjoldstølen, som følge av planen og andre nærliggende planer under utbygging (Skjoldhagen 1 og 2). Grønnstruktur beliggende i Skjoldstølen er sikret i KPA2018 og har stor 	<p>1: Foreslått gangveg er belyst og begrunnet i plandokumentene, dette inkluderer konsekvenser for naboer. Snarveien vil være kjørbare, hvor avkjørsel til eksisterende eiendommer med veirett opprettholdes slik som i dag. Det vil dermed ikke bli økt biltrafikk på veggen som følge av tiltaket.</p> <p>2: Se pkt. 1. Veggen reguleres ikke til offentlig areal, og vil ikke generere økt biltrafikk. Planbeskrivelsen belyser sosiale og miljømessige forhold, herunder konsekvenser for naboer og miljø.</p> <p>3: Det er utarbeidet en støyrapport som del av plandokumentene, som blant annet vurderer refleksjonsstøy fra planlagt utbygging. Det er konkludert med at refleksjoner fra bygninger i prosjektet ikke medfører endringer av gul og rød støysone til omgivelsene. Skjold skole får ingen endring i støy som følge av prosjektet. Videre er det sikret håndtering av støy og støv i bygge- og anleggsperioden i planens bestemmelser.</p>

		<p>verdi for Skjoldtun barnehage og bestående boliger i Skjoldområdet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Boenhetene som skal bygges ligger i øvre prissjikt og vil ikke skape et boligområde som tilbys til et bredt lag av folket i Bergen kommune. 7. Tverrforbindelse med ca. 8 m kjørebredde som kommunal veg inn i skjoldstølen samt tilhørende parkering på vernet grøntområde, vil føre til massiv økning av trafikk i Skjoldstølen som i dag er blindvei og et rolig boligområde. 8. Planen vil stenge Skjoldstølen fra Osbanen med begrunnelse om å gjøre Skjoldstølen bilfri, avlaste vernet Osbanetrasé samt trygge kryss Hjortevegen/Skjoldstøl. Dette medfører omlegging av tilkomst til ca 30 boenheter i Dyrhaugen/Skjoldstølen som må omreguleres med medfølgende rasing av bestående bomiljø. 9. Skjoldstølen 46 og 42 vil miste innkjøring til husene og universell utforming bortfaller. 10. Utkjøring i Sætervegen har i dag et sterkt overbelastet trafikkbilde og en dårlig sikret skoleveg. 11. Merknadsstiller ønsker å stanse denne planen og igangsette en overordnet plan for Skjold/Apeltun. Etterlyser en ny overordnet plan for området Skjold/Apeltun som hensyntar bestående og ny bebyggelse, sikrer god infrastruktur, tar varige miljøhensyn og sikrer gode aktivitetstilbud for beboere i alle aldre og samfunnslag. 12. Merknadsstiller ønsker ikke at deres eiendom, det trygge bomiljøet i Skjoldstølen, og grøntarealet ved Skjoldtun barnehage skal raseres. 13. Fra epost 10.07.20: Merknadsstiller presiserer at hun ikke ønsker realisering av plan for Skjoldstølen og at den er ødeleggende for hennes eiendom Skjoldstølen 46. Ønsker ikke flere leiligheter eller etablering av parkering i grøntareal. 	<p>4: Se pkt. 3. Planen vil ikke generere økt trafikk i Skjoldstølen ettersom all trafikk vil gå via Sætervegen. Utbyggingsområdet ligger sentralt til på skjold, med kort og trygg avstand til Skjold skole. Det er dermed gode muligheter for gange til og fra skolen.</p> <p>5: Tatt til orientering. Grøntarealet i skjoldstølen er inkludert i planen etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde.</p> <p>7: Det er i planarbeidet utarbeidet en egen trafikkanalyse som beskriver trafikkikkerheten i området. Tverrforbindelse inn i Skjoldstølen og ny parkering til barnehagen er ikke lenger aktuelt i planen.</p> <p>8-9: Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet. Tilkomstveg er revidert og det er ikke lenger aktuelt å stenge Skjoldstølen for biler eller legge om trafikk via Dyrhaugen.</p> <p>10: Trafikk, samt hensyn til myke trafikanter er del av plansaken. Det er i planarbeidet utarbeidet trafikkanalyse som belyser trafikkisituasjonen i området.</p> <p>11: Kommunen har startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Disse vil legges til grunn for videre arbeid.</p> <p>12-13: Tatt til orientering. Tverrforbindelse inn i Skjoldstølen og ny parkering til barnehagen er ikke lenger aktuelt i planen.</p>
3	<p>Nummedal, Østevold, Smedsvik og Hansen. Dyrhaugen 4, 8B, 8C, 8D 12.08.20 Dok.nr. 36</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bor i den delen av planområdet som blir sterkt negativt berørt av omlegging av trafikk i området 2. Mener planen om å flytte biltrafikk vekk fra veien Skjoldstølen er uforsvarlig ut fra et trafikkikkerhets hensyn. Skjoldstølen ligger på en bred oversiktig flate, mens Dyrhaugen er et kupert og tett boligområde. En flytting av trafikk hit vil gi mer trafikkfarlig ferdsel for myke trafikanter. Dette var hovedårsaken til at bom ved Dyrhaugen 8B ble satt opp i 1988, et tiltak som fungerer helt fint og som gir trafikkikker vei for gående og syklende i området. 3. Det virker svært urimelig at vårt boområde Dyrhaugen 4, 8B, 8C og 8D skal være med i et planområde som gjelder en utbygging som ligger langt unna i fysisk avstand, dvs. i Fanavegen 44-46. I dag er det ingen naturlig veiforbindelse mellom disse to ulike områdene og vi finner det derfor urimelig å påføre vårt boområde fysiske ulemper pga utbygging «et helt annet sted». Ønsker at vårt boområde trekkes ut av denne utvidelsen av planområdet. 4. Påpeker trykkfeil i varselbrev om utvidet plangrense der det står «Avkjørsel ved skjoldstølen 90 er vurdert stengt». Merknadsstiller antar at det skulle stå Skjoldstølen 9 D, og legger det til grunn for videre merknader. Henstiller forslagstiller til å sende ut nytt brev med riktig 	<p>1-11: Det er utarbeidet en trafikkanalyse som belyser trafikkisituasjonen i området, herunder trafikkikkerhet. Videre utarbeider kommunen overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold. Tilkomstveg er revidert og det er ikke lenger aktuelt å stenge Skjoldstølen for biler eller legge om trafikk via Dyrhaugen.</p> <p>4: Stenging av Dyrhaugen ved 9D er ikke lenger aktuelt, den aktuelle grunneier blir ikke berørt av tiltaket og vi vurderer derfor at nytt varsel ikke er nødvendig.</p>

		<p>tekst.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Tolker forslaget om at boliger som i dag har avkjørsel ved Skjoldstølen 9D skal få veiutløsning via Dyrhaugen. Det eksistere en bom på veien mellom Skjoldstølen 9C og Dyrhaugen 8B og det er ikke fysisk mulig med biltrafikk på denne delen av veien i dag. Denne delen av veien brukes kun som gangvei. Bommen ble godkjent i 1988 (vedlegg 2) og var et tiltak for å bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter. 6. Veien mellom Dyrhaugen 8B til krysset ved Dyrhaugen 10 er privat. Alle private vannledninger og avløpsrør går i denne veien. Veibredde varierer mellom 2,9 og 3 m. Den tåler ikke tungtransport pga. dårlig fundament. Veien er i dårlig forfatning, og det er ikke ønskelig med mer veigrus pga utsatt hage. 7. Veien er en svært populær gangvei for elever ved Skjold skole, turgåere, gående til Skjold bybanestopp, SPAR Skjold, Skjold kirke, Skjoldtun Barnehage, fotballbanene ved Skjoldtun Barnehage, og som populær akebakke om vinteren. Sårbare grupper som bruker veien er skoleelever, barnehagebarn og funksjonshemmede beboere i kommunale leiligheter i Mårdalen 12. 8. Nevnte vei er en «grønn oase» med store hekker, busker, gressvekster, trær og blomster som henger ut i veien, med mange ulike fuglearter langs veien. Dersom veien endres til å få større gjennomfartstrafikk, asfalteres og fjerning av vegetasjon, vil dagens organiske preg forsvinne. 9. Nevnte vei er en bevaringsverdig parsell. Veien har vært uendret siden den ble bygget på 1940-tallet, med blant annet et gammelt gatevannsluk med huller i veien i stedet for dagens standard. Langs veien v. Dyrhaugen 8B går det en gammel steinmur fra rundt 1950. 10. Krysset ved Dyrhaugen 10 inneholder en svært trafikkfarlig sving. I forbindelse med utbygging Dyrhaugen 12-14 foreslo Norconsult (vedlegg 1) at «Siktforholdene i svingen ved Dyrhaugen 10-14 er i strid med kravene til møtesikt i Statens vegvesens håndbok N100, og foreslo en rekke tiltak. Ingen av tiltakene som ville bedret trafikksikkerheten i dette krysset er utført. 11. Etterlyser et langsiktig perspektiv. Når fortetting «i all fremtid» gjelder burde det være relevant at grunneiere som pr. i dag har en enebolig i dette området, skal kunne selge den til en utbygger som så bygger en liten flermannsbolig på tomten. Viser til Dyrhaugen 12-14 og mener lignende kan skje i dette nabolaget. I lys av dette vil det være urimelig å endre trafikkmønsteret til at en del husstander og boligtomter i Dyrhaugen får en mye lengre og mer trafikkfarlig veiutløsning. I stedet burde området langs Osbanelinjen (bilveien Skjoldstølen) utvikles og gjøres bredere og mer trafikksikker, slik at den kan takle mer trafikk etter hvert som fortetting fortsetter. 	
4	Edle Ørvig og Jon Pettersen Hjortevegen 11 07.08.20 Dok.nr. 37	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merknadsstiller lurer på hvor ytterligere konsentrert boligbebyggelse skal oppføres. 2. Gjør oppmerksom på at det er 4 planlagte blokkprosjekter innenfor en radius på noen få hundre meter fra planområdet, uten at det foreligger en overordnet plan eller en samlet konsekvensutredning mht. trafikk, støy og 	<p>1: Ny bebyggelse skal oppføres innenfor eiendommene gnr. 40 bnr. 485, 187 og 974, og delvis innenfor gnr. 40 bnr. 401.</p> <p>2: Det er utarbeidet en trafikkanalyse som belyser trafikksituasjonen i området, herunder trafikksikkerhet. Det er også utarbeidet støyrapport og</p>

		<p>klimautslipp ved at eksisterende boliger rives.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Viser til endringer i kjøremønstre for å bedre trafikksikkerhet og sier at det er svært godt tilrettelagt for syklistene på Skjold med Osbanen og Fanavegen. 4. Biltrafikken ut fra Skjoldstølen mot Hjortevegen er så begrenset, selv i rushtiden, at på de 15 årene vi har bodd på Skjold kan telle på to hender de gangene vi har måtte vike for trafikk ut herfra. 5. Den største risikoen for gående i Skjoldstølen er ikke biltrafikken, men farten til syklistene og når de krysser Hjortevegen inn og ut fra Skjoldstølen 6. Argumentet om at trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende styrkes ved å stenge avkjørselen fra Skjoldstølen 22B syntes vikarierende, da argumentet ikke samsvarer med virkeligheten. 7. Ved å stenge avkjørsel fra Skjoldstølen medfører det at deler av ett av to lekeområder på strekning krysset Sætervegen/Apeltunvegen ofres. Skal området utvikles med familieboliger trengs det flere lekeplasser i området, ikke at man fjerner eksisterende til fordel for bilveg. 8. I grøntområdet som omfattes av planforslaget og som grenser til barnehage, har bruken tiltatt betraktelig. Særlig etter at lekeplass ble inngjerdet, det kom fotballmål og volleyballstativ. Det brukes av større barn og foreldre med småbarn, samt unge voksne som spiller fotball. 9. Krysset fra Dyrhaugen (Hjortevegen mot Spar) er svært uoversiktlig. Et forslag som bidrar til økt trafikk fra Dyrhaugen vil svekke trafikksikkerheten for myke trafikanter og for kjørende. 	<p>klimagassberegninger for prosjektet. Videre utarbeider kommunen overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold.</p> <p>3-7: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet.</p> <p>8: Tatt til følge. Grøntarealet reguleres for å bevare grønnstruktur i et fortettingsområde, etter ønske fra kommunen.</p> <p>9: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet, og det er ikke lenger aktuelt med omlegging av vei og stengning av avkjørsler i området.</p>
5	<p>Camilla Nøttveit u.adresse 30.06.20 Dok.nr.24</p>	<p>(kom inn før varsel om utvidet planområde, dokument ikke datert)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skjoldstølen er eneste grønne lunge på Skjold som i stadig større grad preges av utbygging og fjerning av grøntareal. Barn tilbringer fritid her og det er skolevei for mange barn i området. 2. Interessesetning mellom behovet for fri ferdsel for syklistene over Skjoldstølen, gode levekår og trafikksikkerhet for barna: <ol style="list-style-type: none"> a. Fotballbanen og lekeplassen til barnehagen er flittig brukt b. For mange barn er Skjoldstølen det eneste stedet de kan ferdes trygt til fots og sykkel. c. Stadig flere av gatene i området bygges ut og endres til tofelts bilvei d. Dette forslaget innebærer også utbygging av tofelts bilvei på deler av Skjoldstølen hvor det i dag er trygge småveier 3. Har vært en rekke ulykker i sammenstøt mellom syklistene og barn 4. Gående til og fra barnehagen på Skjoldstølen opplever ofte farlige situasjoner når syklistene raser gjennom området, uten å ta hensyn til barna som de deler veibanen med 5. Biltrafikk i Skjoldstølen i dag er kun kjøring til/fra eiendommene og barnehagen. Bilistene er klar over at der ferdes mange barn og viser hensyn. Syklistene må dempe farten. 6. Frykter mer fart og hensynsløs adferd fra syklistene 7. Foreldre er redde for sikkerheten til barna i møte med syklistene i ekspressfart over Skjoldstølen. 	<p>1: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet</p> <p>2: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet. Grøntarealet reguleres for å bevare grønnstruktur i et fortettingsområde, etter ønske fra kommunen.</p> <p>3-9: Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet. Trafikksikkerhet er belyst i utarbeidet trafikkanalyse, hvor det ikke blir identifisert behov for konkrete trafikksikringstiltak. Det utarbeides imidlertid en overordnet trafikkanalyse i regi av kommunen, som vil kunne avklare behov for tiltak i området.</p>

		<p>8. Mener at forslaget prioriterer syklisters behov fremfor barnas sikkerhet. Viser til sykkelstrategi Bergen kommune 2019 «en forutsetning for alle tiltak som skal gjennomføres er at sikkerheten til trafikantene ivaretas» og på «skolevei må fotgjengertilrettelegging være tungt prioritert».</p> <p>9. Ber om at det gjøres en vurdering av bilfritt Skjoldstølen til å bedre sikkerheten til barna</p>	
6	<p>Øivind Hauge Støle og Linn Beate Hauge Støle Dyrhaugen 2C 12.08.20 Dok.nr.39</p>	<p>Prosessuelle innvendinger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det er ikke tilfredsstillende at noen enkelteiendommer i Dyrhaugen får varsel om en utvidelse av plangrense der mulig ny tilkomst fra Dyrhaugen til eiendommer i Skjoldstølen lanseres. Dersom en slik løsning på noe tidspunkt skulle bli aktuelt, er dette noe som vil ha direkte påvirkning for langt flere eiendommer i Dyrhaugen enn de som direkte grenser til planområdet. 2. Etablering av ny tilkomst fra Dyrhaugen for å sanere avkjørsler i Skjoldstølen vil være et vesentlig inngrep som har marginal sammenheng med prosjektets hovedformål som er å regulere for ny boligbebyggelse langs Fanavegen. En slik løsning kan ikke begrunnes i bedre tilbud for myke trafikanter. Det kan skape bedre forhold i Skjoldstølen, men flytte utfordringene til Dyrhaugen. Så lenge konsekvensene av dette ikke fanges opp av reguleringsarbeidet, bør slike løsninger ikke tas med videre. 3. Dersom det er et viktig formål med planarbeidet å skape bedre tilbud for myke trafikanter i nærområdet, må det helt andre trafikkanalyser til for å vurdere gode løsninger for området. Det pågår arbeid i regi av Plan- og bygningsetaten som skal identifisere trafikale utfordringer i et områdeperspektiv. 4. Reagerer på at utvidelse av planområdet skjedde i fellesferien med merknadsfrist før skolestart. Dette bidrar ikke til godt samarbeid med nærmiljøet og skaper høy risiko for at viktige innspill ikke kommer inn og blir vurdert. 5. Påpeker feil i varsel: Det står Skjoldstølen 90, men skulle stått Skjoldstølen 9D. Er av betydning for hvordan merknadsstiller blir berørt av planarbeidet <p>Innholdsmessige innvendinger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Trafikksikkerhet: I Dyrhaugen nedre del er det i senere tid blitt etablert fortau som rekkefølgekrav i forbindelse med realisering av leilighetsbygg på gnr 40, bnr 411 m.fl. Dette har bidratt til bedre forhold for gående, men har samtidig skapt nye utfordringer på grunn av innsnevring i kjørebane, fjerning av fartsdumper m.m. Stedet der dette planarbeidet nå lanserer mulighet for ny tilkomst til Skjoldstølen 9D er midt i en krapp sving med svært dårlig sikt, smal veg og tidvis høy fart. Det er også et 	<p>1: Tatt til følge. Omlegging av vei og tilkomst er ikke lenger aktuelt.</p> <p>2: Tatt til følge. Stenging av Dyrhaugen ved 9D er ikke lenger aktuelt. Tilkomst til utbyggingsområdet er regulert fra Sætervegen.</p> <p>3: Trafikk, barn og unge, samt hensyn til myke trafikanter er belyst som del av plandokumentene. Det er utarbeidet trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerhet i området. Videre utarbeider kommunen en overordnet trafikkanalyse for Skjold, som vil kunne avklare behov for tiltak i området.</p> <p>4: På grunn av sommerferie ble fristen utvidet, det ble også gitt ytterligere utvidet frist ved behov.</p> <p>5: Ikke tatt til følge. Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt, den aktuelle grunneier blir ikke berørt av tiltaket og vi vurderer derfor at nytt varsel ikke er nødvendig.</p> <p>6: Stenging av Dyrhaugen ved 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>7: Tatt til følge. Skjoldstølen er tatt ut av planområdet.</p> <p>8: Grøntarealet er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde. Det skal ikke etableres parkeringsplasser innenfor arealet som følge av planforslaget, men reguleres til dagens bruk.</p> <p>9: Tas til følge. Det utarbeides overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold i regi av kommunen.</p> <p>10: Se pkt. 9. Planforslaget utarbeides i dialog med aktuelle vegmyndigheter.</p> <p>11: Tatt til følge. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet, og stenging av Dyrhaugen ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>12: Tatt til orientering.</p>

		<p>punkt med stor potensiell konflikt med myke trafikanter, både på grunn av dagens gående/syklende mellom Skjoldstølen og Dyrhaugen og tilsvarende mellom Mårdalen og Dyrhaugen. Etablering av avkjørsel til Skoldstølen og mulighet for gjennomkjøring med bil her vil trafikalt ha en rekke negative effekter som langt overstiger nytten av å sanere avkjørselen til en enkelteiendom i Skjoldstølen.</p> <p>7. Ivaretagelse av grønnstruktur, snarveier, etc. Dagens gangvei mellom Skjoldstølen og Dyrhaugen er dels en smal sti i en stripe mellom en rekke eiendommer på begge sider av veien. Alle disse vil bli sterkt berørt av en eventuell tilrettelegging for bilkjøring, og flere vil måtte avgi eiendom til slik løsning. Spesielt sørsiden av stien mot blant annet vår eiendom, har i dag et utpreget grønt preg, med frodige hekker og trær, herunder en flott blodbøk (på vår eiendom). En eventuell realisering av bilvei her vil utvilsomt innebære forringelse og sannsynligvis behov for å fjerne store deler av denne grønne oasen i nabolaget.</p> <p>8. Vi har blitt gjort kjent med at det er til vurdering å etablere parkeringsplasser innenfor 40/1049 (barnehage og grønnstruktur). Vi tar som en selvfølge at dette vil bli avvist av kommunen, dette er et svært viktig grøntområde for hele lokalsamfunnet, ikke minst for barn og unge. Det er også angitt fra Plan- og bygningsetaten fra starten av planarbeidet at formålet med å ta dette området med i planavgrensningen, er å regulere området til dagens bruk.</p> <p>9. Etterlyser en mer overordnet tilnærming til fortetting på Skjold, heller enn en fragmentert og flekkvis tilnærming der utbyggingsprosjekt sees isolert, uten forståelse for virkningene for området. Dette har skapt stor konflikt og betydelige negative konsekvenser.</p> <p>10. Viser til at SVV fraråder godkjenning av nye reguleringsplaner før det er funnet bedre trafikale løsninger, og at plan og bygningsetaten har foreslått byggeforbud inntil det er gjort helhetsvurdering av hva området tåler og hvilke forutsetninger som skal ligge til grunn for nye prosjekt.</p> <p>11. Viser til KPA 2018 der «Kvalitet går foran tetthet» og uttalelse fra Byråd for klima, miljø og byutvikling «utbyggere skal sikre at planforslagene viser god tilpasning til eksisterende boligområder og grønnstruktur, at det er tilfredsstillende infrastruktur og at utbyggingen bidrar til å skape gode bomiljø» Ny tilkomst til Skjoldstølen 9D fra Dyrhaugen vil ikke tilfredsstille kravene i KPA eller føringene fra Byråden. En slik løsning vil forverre trafikksituasjonen i Dyrhaugen, som allerede har fått betydelig økt belastning på grunn av fortetting med tilhørende økt personbiltrafikk.</p> <p>12. Merknadsstiller oppfordrer på det sterkeste til at det ikke går videre med denne typen løsninger i det videre planarbeidet.</p>	
--	--	---	--

7	Gunn Sekse og Rasmus Kjellevold Dyrhaugen 2A	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dårlig forklart hvilke enheter som vil ha hvilket kjøremønster 2. Hvor mange boenheter vil ha vei ut i Dyrhaugen? 3. Dyrhaugen er en smal vei der det mange steder ikke er passering for to biler etter at siste utbygger gjorde endringer i vei/fortau 4. Veien som planlegges vil komme opp i et kryss som er uoversiktelig og der det ferdes mange myke trafikanter, også gjennom stikkvei fra Mårdalen 5. Merknadsstiller ønsker ikke at veinettet i Dyrhaugen blir belastet videre av sikkerhetsmessige årsaker 	<p>1: Omlegging av tilkomstvei for barnehage og bolig er ikke lenger aktuelt.</p> <p>2-5: Tatt til følge. Skjoldstølen og Dyrhaugen er ikke lenger del av planområdet.</p>
8	Tov Steensen Skjoldstølen 9D 13.08.20	<p>Merknad til stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9A, B, C, D:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Veien fra Skjoldstølen 9D mot bommen (ved Dyrhaugen 8B) er i svært dårlig forfatning, spesielt ved innkjørsel til 9C. Veien har setningskader og holder på å skli ut. Den vil ikke tåle noe vesentlig mer trafikk enn fra utkjørselen fra Skjoldstølen 9C 2. Fra Skjoldstølen 9C mot eksisterende bom er veien gjengrodd og kan ikke karakteriseres som vei. Skal veien opprustes til kjørbær stand vil kreve store inngrep og høye kostnader (kostnader må da dekkes av utbygger/kommunen) 3. Med hensyn til trafiksikkerhet er det også merkelig at man vil føre fire nye eiendommer ut i en meget farlig utkjørsel i svingen ved Dyrhaugen 10. Her er siktforholdene ikke etter forskriftene til Statens vegvesen. 4. Skjoldstølen har i alle år fungert som vei til eiendommene i tillegg til sykkelvei/gangvei uten ulykker eller konflikter mellom syklist/bilist. Området må betegnes p.d.d som meget sykkelvennlig. 5. Ser ikke behov for en stor omlegging av trafikkmønsteret som vil få store konsekvenser for eiendommene langs Skjoldstølen. 	<p>1-5: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt. Det er utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerhet i området Videre utarbeider kommunen overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold, som vil legges til grunn for videre arbeid.</p> <p>4: Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet, og stenging av avkjørsler er ikke lenger aktuelt.</p>
9	Gamst Hårvik Dyrhaugen 2B (40/298) 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ny tilkomst til Skjoldstølen 9D fra Dyrhaug, kan vanskelig beskrives som noe annet enn flytting av et problem som ikke finnes, samt muligens lage et nytt. Utvidelsen av planområdet kan ikke aksepteres med fornuften i behold. 2. Fremtidig tilkomst fra Dyrhaugen for eiendommer i Skjoldstølen vil medføre endring for langt flere husstander enn de som har blitt varslet om utvidelse av planområdet. Vanskelig å se at varslingsplikt er overholdt. 3. Vanskelig å se hvordan ny tilkomst har sammenheng med regulering av boligbebyggelse langs Fanavegen. 4. Må gjennomføres en grundig konsekvensanalyse om flytting og etablering av et problem som vil komme til å dominere Dyrhaugen og omkringliggende gater i fremtiden. 5. Provoserende og uryddig at melding av denne substansielle art sendes ut i fellesferien med merknadsfrist før skolestart, som kan medføre at noen stemmer ikke blir hørt. Samtidig bedrer det ikke det anstrengte samarbeidet mellom kommune, utbyggere og bomiljøene i gatene 	<p>1-4: Tatt til følge. Det er utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerheten i området. Videre utarbeider kommunen en trafikkanalyse og en stedsanalyse for Skjold. Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet, og stenging av avkjørsler er ikke lenger aktuelt.</p> <p>5-7: Tatt til orientering. På grunn av sommerferie ble fristen utvidet, det ble også gitt ytterligere utvidet frist ved behov. Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er imidlertid ikke lenger aktuelt.</p> <p>8-11: Det er utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerheten i området. Videre utarbeider kommunen overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold.</p> <p>12-13: Grøntarealet er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde. Det skal ikke etableres parkeringsplasser innenfor dette arealet som følge av planforslaget.</p>

		<p>Dyrhaugen og Skjoldstølen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Det har vært en uryddig prosess i dette arbeidet, preget av faktafeil og feil vurdering av varslingsmasse. Påpeker faktafeil i teksten: <i>Avkjørsel til Skjoldstølen 90 vurderes stengt</i>- skulle vært Skjoldstølen 9D. Feilinformasjon kan ha ført til at noen husstander er mer berørt enn de har tolket og dermed ikke kommentert. 7. Merknaden burde trekkes da det på ingen måte fremstår som en demokratisk prosess i henhold til gjeldende retningslinjer. 8. Dagens gangvei mellom Skjoldstølen og Dyrhaugen er en smal sti med flotte grøntarealer og tomter med bebyggelse rundt. 9. Vil fremstå som maktmisbruk av kommunen å fjerne disse grøntarealer samt gjøre verdiforringende inngrep i våre naboers tomter, for å fikse et problem som ikke finnes og som ingen i nærområdet/brukere vil ha. 10. Trafikksikkerheten vil forverres i Dyrhaugen, der passering av 2 biler er tilnærmet umulig flere steder i dag. Ved høyere trafikk vil dette føre til uoversiktlige situasjoner til fare for myke trafikanter. Særlig med tanke på at det er skolevei. 11. Trafikkbildet slik det er i dag er utfordrende nok. Innkjørsel som foreslås er i en lite oversiktig og trang sving, hvor det kommer mange barn syklende samt beboere i trygdeboligene i Mårdalen. 12. Utbygging av parkeringsplass i grøntareal vil fjerne svært viktige grøntareal i nærområdet, og forventes at blir avfeid av kommunen. 13. Grøntareal er en møteplass for hele nærsamfunnet og barnehagen har sin godkjenning basert på bruken av dette. 14. Savner helhetlig planlegging av utbygginger på Skjold. 15. Fremstår som slett arbeid som mangler helhetlig konstruktiv tankegang og de risikovurderinger som burde foreligge og feilvurderinger rundt framtidig bruk av området. 16. Plan og bygningsetaten har foreslått byggeforbud i området, merknadsstiller er negativ til nytt forslag som fremstår lite helhetlig 	<p>14-16: I en plansak skal man se ut over egen tomt. Typologi, støy og trafikk, samt hensyn til myke trafikanter er del av plansaken. Kommunen utarbeider overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold. Disse vil legges til grunn for videre arbeid.</p>
10	Britt Buen Sivertsen Skjoldstølen 9B 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker en helhetlig vurdering av utbygging på Skjold av kommunen 2. Utbyggingsplanene må sees i sammenheng med infrastrukturen i området som allerede er svært belastet, som Hjorteveien som er gjennomgangsvei fra Apeltun og Smørås. 3. Grøntareal og friområder blir del av utbyggernes planområde og friareal. Hvorfor stilles det ikke krav til at utbyggerne må etablere egne grøntareal og friområder? 4. Kritisk til at varsel ble sendt ut i fellesferien, og lurer på om det er en bevisst handling for å minimere merknader. 5. Stiller seg uforstående til at utbygging i Fanaveien skal ødelegge og forringe bomiljø i Skjoldstølen og Dyrhaugen. 6. Skjoldstølen er i dag et rolig boligområde med lite biltrafikk kun til eiendommene. Bilistene er kjent i området og kjører forsiktig. Er derfor underlig at forslagsstiller vil gi et bedre tilbud til myke trafikanter. 7. Syklister som tar lite hensyn til myke trafikanter, er et problem. Håper gjennomfartssyklister vil bruke ny sykkelvei langs Fanaveien når denne blir ferdigstilt. 	<p>1-21: Se svar over. Det er ikke lenger aktuelt å stenge avkjørsler i Skjoldstølen, da Skjoldstølen er tatt ut av planområdet.</p>

8. Barnehagen vil miste lekeområder og grøntareal, da deler av dette arealet ønskes omgjort til parkeringsplasser.
9. Er etablering av ny parkeringsplass i barnehagens grøntområde og lekeplass, grønn miljøpolitikk? Er det ikke myke trafikanter forslagstiller vil beskytte?
10. Friområdet i Skjoldstølen med barnehage har kun gjerde mot Osbanen/Skjoldstølen, resten er skjermet grøntareal. Området er unikt og blir brukt av barnehagebarn og barn i nærområde. Barna benytter friområde og barnehage uten fare for påkjørsel av biler eller syklende. Barnehagen har en unik neliggenhet, barna er skjermet og har lite utsyn til bilvei da bilveien ligger bak barnehagens bygning og grøntareal.
11. Adressen Skjoldstølen 90 finnes ikke og det er en grov feil som har ført til at eiendommene dette gjelder ikke har forstått at de blir berørt.
12. Stikkvei/gangvei som forbinder Dyrhaugen med Skjoldstølen er privat vei på kommunal tomt, med bom på midten. Beboerne i veien har ansvar for vedlikehold. Det er kun innkjøring til eiendommene og trygt for myke trafikanter. Ganveien er mye brukt til lek for barn i tilstøtende eiendommer.
13. Hvis husene i Skjoldstølen 9A, B, C og D skal ha utkjørsel i Dyrhaugen, må veien utvides og de tilstøtende eiendommene blir forringet og grøntareal må fjernes.
14. Stengning av Skjoldstølen ved 9D vil føre til at gangveien mellom Dyrhaugen og Skjoldstølen ikke vil være trygg for myke trafikanter og lek. Eiendommer og grøntareal vil forringes og trafikksituasjonen i Dyrhaugen forverres
15. Utkjørsel i Dyrhaugen er allerede en belastet trafikksone. Veien er snevret inn for fortau som har ført til at det ikke er to kjørebane, som har ført til trafikale utfordringer og økt biltrafikk.
16. Stenging av Skjoldstølen ved 22B vil føre til økt biltrafikk og parkering i Skjoldstølen, da det samtidig åpnes opp innkjøring fra Sæterveien og vil gi mulighet for parkering for Fanaveien 44-46. eiendommer og grøntareal vil bli ødelagt og forringet.
17. Hva er hensikten med å åpne opp for gjennomkjøring fra Sæterveien? Er hensikten at beboerne i leilighetskomplekset skal få økt tilgang til å parkere i Skjoldstølen? Er det derfor det skal bygges parkeringsplass i barnehagens grøntareal? Hva med eiendommene som ligger langs denne traseen? Fra skjoldstølen 42 og 46 er det i dag gangvei med tilkomst til få hus. For at det skal bli utkjørsel fra Skjoldstølen vil dette bli bilvei og eiendommer bli ødelagt og rasert.
18. Stiller seg undrende til målsetning om å styrke trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående og myke trafikanter langs Skjoldstølen
19. Dette er ikke et problem og ønsker ikke endring av dagens kjøremønster.
20. Forslaget vil være med på å ødelegge et trygt bomiljø i Skjoldstølen og forringe gangveier, grøntareal og eiendommer i Skjoldstølen og Dyrhaugen.
21. Vanskelig å forstå hensikten med forslaget. Det kommer ikke beboerne i området til nytte.

11	Hanne Lien Larsen og Eirik Engum Dyrhaugen 11 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støy: Elever og barn på Skjold skole og barnehager i nærheten har blitt påført mye støy og støv ifm. utbygging av Skjoldhagen. Støynivået har vært problematisk for skolehverdagen og ingen korrigerende tiltak har blitt gjort under byggeperioden. Vi ønsker og forventer at Bergen kommune hensyntar de yngste innbyggerne i kommunen. 2. Trafikk: Denne utbyggingen er en av mange utbygginger på Skjold. Ønsker at alle planene sees i sammenheng for å se på totalbelastning på området og menneskene som bor her. 3. Dyhaugen er en gjennomkjøringsvei, alle eventuelle planer for området må ta for seg trafikkbildet i hele Dyrhaugen og begge utkjørslene til Hjorteveien. 4. Skolevei: Som beboere i Dyrhaugen med barn på Skjold skole, ser vi på foreslåtte løsning som mindre trafiksikker enn dagens løsning. Osbanetraseen er i dag dominert av sykkeltrafikk i veldig høy hastighet som gjør den lite egnet som skoleveg. Som beboere i området har vi aldri opplevd problemer eller ulykker med biltrafikken det. 	<p>1: Reguleringsbestemmelsene sikrer at gjeldende regelverk er ivaretatt. Krav til plan for hvordan støy og støv skal håndteres i bygge og anleggsfasen er også sikret. Utarbeidet støyrapport angir tiltak for håndtering av støy i prosjektet. Refleksjonsstøy mot skole er vurdert, og det er konkludert med at tiltaket ikke forverrer støysituasjon for skolen.</p> <p>2: Det er utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerheten i området. Kommunen utarbeider overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold, som vil ligge til grunn for videre arbeid i planen.</p> <p>3: Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt</p> <p>4: Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. Stengning av avkjørsler i Skjoldstølen utgår.</p>
12	Marianne Nygaard Årdal Skjoldstølen 40B 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kritisk til at merknadsperioden er lagt til fellesferien. Dette medfører at ikke alle får sendt inn merknader til saken. 2. Etterlyser begrunnelse for hvorfor merknadsstillers hus Skjoldstølen 40B, ikke lenger er en del av planområdet slik foreslått fra plan- og bygningsetaten på oppstartsmøte 12.09.19? Et nytt prosjekt vil sees på som en sammenhengende byggeperiode da det utføres av samme byggherre. Har hatt støy og støv rett utenfor huset i nesten to år når første prosjekt ferdigstilles. Nytt prosjekt vil gjøre at vi får fire år med bygging rett inntil eiendommen vår. 3. Hvorfor er ikke Skjold skole med i plangrensen da det er vist at bygningsmassen reflekterer støy til skoleplass og klasserom? Hvordan ivaretas dette mtp barnas helse? 4. Ber om at man forholder seg til KPA 2018 §3.5 I S1 og i byfortettingssonene kan det stilles krav til felles detaljreguleringsplan for flere eiendommer dersom dette er nødvendig for å oppnå god måloppnåelse i henhold til §1. <ol style="list-style-type: none"> a. §1: §1 Formål kommuneplanens arealdel skal bidra til å oppnå målene som er stilt i kommuneplanens samfunnsdel. Det pekes spesielt på at vi må: b. sørge for en grønn, bærekraftig og klimanøytral byutvikling c. fremme inkludering, likeverd og utjevne levekårsforskjeller d. fremme folkehelse og forebygge sykdom e. sikre gode oppvekstmiljø for barn og unge f. ivareta byens natur- og kulturlandskap, sammenhengende blågrønn struktur, naturmangfold og områder med ulike byplangrep, arkitektur og kulturminner m.fl. <p>Planforslaget strider mot KPA 2018 på overnevnte punkter.</p>	<p>1: I tråd med vanlig praksis ble merknadsfrist utvidet pga. sommerferie.</p> <p>2: Skjoldstølen 40B er del av planområdet etter utvidelse av plangrense jf. merknadskart sendt ut med varsel 08.07.20. Avbøtende tiltak for støv og støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser.</p> <p>3: Støy er utredet i egen støyrapport, hvor blant annet er refleksjonsstøy omtalt. Avbøtende tiltak for støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser.</p> <p>4: Det er sendt ut varsel om oppstart. Forslag til reguleringsplan med vedlegg er under utarbeiding. Ved offentlig ettersyn vil materialet mangfoldiggjøres og i planforslaget vil man svare ut bestemmelser og retningslinjer i KPA2018.</p> <p>5-8: Det er utarbeidet trafikkanalyse som vurderer trafiksituasjonen i området. Ny tilkomstvei som løser ut deler av Skjoldstølen og barnehage, utgår. Skjoldstølen er tatt ut av planområdet.</p> <p>9: Grøntarealet er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde. Kommunen har planer om å ruste opp arealet i tråd med dagens bruk.</p> <p>10: Tiltaket regulerer en snarvei mellom Skjoldstølen i øst og gang- og sykkelveg langs Fanavegen i vest.</p> <p>11: Merknadsskjema er et levende dokument som besvares i flere omganger etter hvert som planarbeidet skrider frem.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 5. En samlet utkjøring for ca 200 boenheter, næringsvirksomhet og barnehage vil skape store problemer rett ved krysset ved bybanen. Dette er også skolevei hvor det vil bli fotgjengerfelt et sted hvor bilister vil være opptatt av å «rekke» over veien mtp grønt lys og stor pågang med biler. 6. Reguleringsplan for Nøttveit ble såvidt godkjent ifht Sæterveien og krysset ved Skjold bybanestopp. Hvordan kan det nå godkjennes med enda flere biler? 7. Vi reagerer på at det er forslagsstiller som foreslår ny bilvei inn i Skjoldstølen som i dag er en fredelig gate. De ble bedt om å lage en sti fra plan- og bygningsetaten, men kommer selv med forslag om bilvei 8. Vil minne om den vedtatte sykkelveien som går noen hundre meter fra Skjoldstølen (Fanavegen). Det oppleves ikke problematisk for oss som bor her at det er noen biler som kjører i gaten. Syklistene får nå en ny og egen sykkelsti som de kan benytte seg av. 9. Området som er avsatt til grøntareal i KPA 2018, skal asfalteres. Det vil da gå tapt masse natur, i tillegg til det som er allerede er tatt fra området hvor Skjoldhagen nå bygges. Hva med trærne, fuglene og uglene som er her? 10. Hva får vi som naboer igjen for denne utbyggingen? Utbygger uttaler at det blir «et løft for nabolaget» hvilket vi som bor her ser oss helt uenige i. Vi har i dag en sti til bybanestoppet og ser ikke behov for en snarvei hvor vi vil spare noen hundre meter til fots. 11. Ber om at samtlige spørsmål blir besvart med utfyllende svar. 	
13	Andreas Skaale Sælen Dyrhaugen 9	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merknadsstiller er sterkt kritisk til at det skal tas av grøntareal i tilknytning til barnehagen. Barnehagen bruker dette arealet aktivt i det daglige. 2. Å gjøre Skjoldstølen bilfri er unødvendig kompliserende for tilkomsten til barnehagen og for samtlige eiendommer innenfor Skjoldstølen 9. Det er ikke biltrafikken, men sykkeltrafikken som er sjenerende. Det er ingen gjennomkjøring langs denne veien, kun kjøring til og fra eiendom og barnehage. 3. Å stenge denne veien vil ikke oppnå noen som helst gevinst for lokalmiljøet og fremstår for oss som fullstendig meningsløs. 4. Stengingen vil føre til økt trafikk gjennom Dyrhaugen, som allerede er overbelastet. 	<p>1: Det er ikke lenger aktuelt med en omlegging av tilkomst for Skjoldstølen, og parkering for barnehage og grøntareal vil ikke påvirkes av tiltaket.</p> <p>2-3: Det er ikke lenger aktuelt å stenge Skjoldstølen for biltrafikk</p> <p>4: Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt</p>
14	Lawrence Spreeman Skjoldstølen 46 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skjoldstølen har i dag offentlig friluftareal som er flittig brukt av barnehagen og områdes barn og voksne. Det er i dag svært begrenset adgang til dette området med bil og ca. 30 boenheter har plass til en privat bil og området er ellers sperret for gjennomkjøring med kraftige fartsdumper. 2. Hva er logikken i å bryte med alle tidligere pålegg og grønne visjoner for Skjoldstølen med å åpne en ca. 8 meter bil og gangveg direkte til over 200+ boenheter, og dermed asfaltere dagens tiltrengte grøntareal med en veg og en parkeringsplass som Skjoldtun barnehage ikke trenger eller ønsker? 3. Ved å asfaltere store deler av Skjoldstølen, er alle forutsetninger for å 	<p>1-4: Skjoldstølen er ikke lenger del av planområdet. Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt</p>

		<p>4. bygge boliger som vil bevare den grønne visjonen, underslått Hverken vi, eller de kommende generasjoner som skal bo på Skjold, ønsker dette.</p>	
15	Harald Linga Skjoldstølen 60 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dersom foreslåtte omlegging av Skjoldstølen vert realisert, vil det for det 150 meter lange strekket frå Fana Blikk- brua til Spar-butikken v/krysset Sætervegen-Hjortevegen gå 3 parallelle, separate sykkelvegar på Skjold, med maks avstand i luftlinje på \pm 60 meter mellom desse. Vi ber difor om at kommunen tar ein heilskapleg vurdering av sykkelvegnettet i Fana, er det behov for 3 parallelle sykkelvegar på dette strekket? 2. etterlyser telling og analyse som underlag for endring av trafikken i Skjoldstølen. Hva vil stenging av avkjørsler i Skjoldstølen bety når Osbanetraseen (etter passering av Spar-butikken) kommer ut i den mer trafikkerte Bjørnevegen som har over dobbelt antall boenheter og avkjørsler? 3. Å legge inn så mange parallelle sykkelveger på samme område virker svært underlig og provoserende for andre bydeler som knapt har en eneste sykkelveg. 4. Skjoldstølen er i dag en rolig og oversiktlig blindgate med rett strekk, uten gjennomkjøring av biler, med fartsdumper. Det er flerbruksveg for gående, syklende, joggere, rulleskigåere og barn i aktivitet. Bilister tar det derfor rolig. 5. Sikkerhetsutfordringen er syklistar som holder høy fart på dette rette strekket. Syklist har stått for eneste kjente trafikkulykken i gaten. 6. Er redd for at dersom gata blir forbeholdt syklistar under transport for gjennomgangstrafikk, vil dette forverra sikkerheten for gåande. 7. Grunnet stor utbygging i området, bør det være krav om at det må utføres en samlet trafikkanalyse der alle plansaker blir sett i sammenheng, også Apeltun- og Nøttveitområdet. Det er også viktig å se på konsekvensene av den nye situasjonen med utkjøring fra de 80 enhetene i Skjoldhagen mot Sætervegen før en kommer med forslag om å øke antallet på enheter knyttet til avkjøringen. 8. Skjold skole ligger inntil Fanavegen i rød støysonen. Boligblokk under ferdigstilling har forverret støyforholdene på grunn av harde flater med minimal demping, slik at flatene reflekterer støy fra veien mot skoleplassen. Videre utbygging av boligblokker med samme modell vil forverre situasjonen ytterligere. Støyanalyse samt utprøving og gjennomføring av støyreducerende tiltak for boligblokken som er under ferdigstilling må gjennomføres slik at en kan vurdere om det er tilrådelig med mer utbygging utover de 80 boenheter som nå er under oppføring. 	<p>1-7: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikkikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Bilfri Skjoldstølen utgår, da skjoldstølen ikke lenger er del av planområdet.</p> <p>8: Det er utarbeidet en støyrapport for tiltaket. Avbøtende tiltak for støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser.</p>
16	Jørn Sandø Skjoldstølen 9C 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kritisk til at varsel ble sendt ut i fellesferien, og utilgjengelig kontaktnummer. 2. Påpeker skrivefeil Skjoldstølen 90 3. Det finnes allerede en sykkeltrasé mellom Lagunen og forbi Fanavegen 44-46. Planen var vel å ferdigstille den delen av sykkelstien forbi prosjektet, slik at en har sykkelsti på begge sider av Fanaveien ved prosjektet? Traseen langs Fanaveien er dedikert til syklistar og gående og er i hovedsak bilfri. Da har en allerede en god alternativ løsning som 	<p>1: I tråd med vanlig praksis ble høringsfristen utvidet som følge av fellesferie.</p> <p>2: Tatt til orientering.</p> <p>3-5: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikkikkerhet i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse på Skjold. Stengning av avkjørsler i Skjoldstølen utgår.</p>

<p>møter målsetting å styrke trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Foreslåtte endring som omfatter Skjoldstølen: Hvorfor gjøre endringer på en trasé som fungerer som tilkjørselvei for en rekke boliger? En endring vil medføre mange ulemper for de berørte oppsitterne i området. 5. Etterlyser en helhetlig plan. Veien som går fra Lagunen via Bjørneveien og Skjoldstølen til Nesttun fungerer som en kombinert tilkomstvei til eiendommer og sykkelvei. På hele dette veistykket (5 km +) er det kjøring til og fra eiendommene. Veistykket som er innbefattet av forslaget utgjør et par hundre meter av denne traseen. Her er det ingen helhetlig reguleringsplan for sykkeltraseen, det er også vanskelig å få til strekningen som en bilfri trasé. Syklister som velger denne traseen, må leve med at veien fungerer som bil- og adkomstvei. 6. Etterspør om noen har vært på befarings på veistykket Skjoldstølen-Dyrhaugen. 7. Merknadsstillers eiendom Skjoldstølen 9C berøres sammen med andre eiendommer svært negativt av forslaget om å stenge utkjørsel i Skjoldstølen. Veien er i dag sperret med bom ved Skjoldstølen 9C. Veien er antatt anlagt før 1950, delvis på myr. Den viser tegn til setningsskader og utglidning nedenfor bom. Dette partiet er smalt og grunnet bakken bortimot uframkommelig for biler. Omlegging av sperring vil være til betydelig ulempe for samtlige eiendommer langs dette stykket: <ol style="list-style-type: none"> a. Bommen reduseres trafikk i form av kjøring til og fra eiendommene b. Endring fører til at øvre del av veistrekket blir betydelig mer belastet av trafikk c. Veien er smal og uoversiktlig, utgang fra eiendommene er direkte ut i veien d. Konsekvens 1: Trafikksikkerheten i øvre del reduseres e. Konsekvens 2: Fremkommeligheten for eiendommene i den nedre del reduseres betydelig. Dette gjelder også for Brann og redningsetater med større biler. 8. Dagens brukere (bilister) av nevnte vei er klar over at stykket benyttes som sykkelvei og er vant til å ta hensyn. Stiller seg spørrende til hva man vinner på den slik endring? 9. Merknadsstiller lurer på om det kan fremlegges stistikk over skader i fra utkjørsel Skjoldstølen? Skjoldstølen har fartsdumper og stykket er rett og oversiktig i av og påkjøringspunkt. Det har ikke vært et ulykkesutsatt punkt. 10. Merknadsstiller mener at ulempene av de foreslåtte endringene overstiger eventuelle fordeler og forslaget kan neppe ha vært konsekvensutredet. 11. Merknadsstiller er svært kritisk til de økonomiske motivene til utbygger i denne saken. 12. Merknadsstiller truer med rettsak mot Bonava og Opus, dersom forslaget til endring går videre, for å få belyst alle sider knyttet til forslaget inklusive motiver og konsekvenser. 	<p>6: Tatt til følge. Det er gjennomført befarings i området for å se på trafikale forhold, herunder Skjoldstølen-Dyrhaugen. Skjoldstølen-Dyrhaugen er ikke lenger del av planområdet.</p> <p>7-8: Stenging av Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>9: Viser til trafikkanalyse 01.09.20 som omtaler trafikksikkerhet.</p> <p>10: Det er ikke krav om konsekvensutredning, men trafikktiltak er begrunnet og utredet om del av plansaken.</p> <p>11-12: Tatt til orientering</p>
---	--

17	Sidsel Sande og Eirik Graue Skjoldstølen 66 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forslag om å stenge Skjoldstølen for bilkjøring og utkjøring ved Spar skjoldtun, begrunnes med at veien er problematisk og at en ønsker å bedre trafikkforholdene. Merknadstiller mener at beboerne ikke oppfatter dette som et problem, og mener det ikke blir bedre med det nye forslaget. 2. Det nye forslaget innebærer at eksisterende beboere i Skjoldstølen, og den nye blokken ved bybanestoppet i tillegg til en ny prosjektert blokk med ca 80 enheter skal ha utkjøring i den nyetablerte veien med utkjøring 50-60m opp forbi lyskrysset på Skjold. Dette er en svært dårlig løsning fordi alle vi som har bodd i området noen år kjenner til rush-tids trafikken og køene her. Med stadig flere utbygginger i Skjoldområdet, på Smøråsen/Apeltun samt hyppigere avganger av bybanen med påfølgende kortere trafikklys-intervaller vil det her bli store trafikale problemer. Køen kan i dag stå langt opp i bakken forbi Spar-butikken. 3. Grøntområdet på Skjold er under press og blir «gjenbrukt» av utbyggere. Merknadstiller mener at dette ikke må tillates. Det må tenkes oppvekst og miljø. 4. Forslaget innebærer at barnehagen får mer biltrafikk nært innpå. 	<p>1-2: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som vurderer tiltak og eventuelle trafikksikringstiltak i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Forslag om å stenge avkjørsler i Skjoldstølen utgår.</p> <p>3-4: Ettersom det ikke er aktuelt å legge om adkomst for barnehage og deler av Skjoldstølen vil parkering barnehage/grøntareal ikke påvirkes av tiltaket. Uteareal for prosjektet løses på egen tomt i tråd med overordnede planer.</p>
18	Steinar Ådland Skjoldstølen 13B 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til feil omtale i varsel om avkjørsel ved Skjoldstølen 90, og påpeker at det bør sendes ut nytt varsel med korrekt informasjon, som entydig beskriver hvilke avkjørsler som en vurderer stengt. 2. Dersom avkjørsel 22B blir stengt, og barnhagen får tilkomst annen vei som beskrevet, reduserer dette trafikkbildet i Skjoldstølen signifikant. Øvrig tilkomst til boliger i Skjoldstølen kan derfor gå via krysset ved Spar (som i dag). Dette vil også redusere miljøavtrykk i prosjektet, samt reduserte kostnader knyttet til veiutbedring via Dyrhaugen. 	<p>1: Tatt til orientering. Tiltaket knyttet til denne avkjørselen er ikke lenger aktuelt, og nytt varsel ansees derfor ikke som aktuelt.</p> <p>2: Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt</p>
19	Ane Lisabet Michelsen Skjoldstølen 7 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Plangrensen bør utvides for å sikre en totalvurdering av trafikkbildet ved å se et mye større område under ett inkl. Hjorteveien, Apeltunveien og opp til Nøttveit. Som det står i pkt 3.2.4 i møtereferat: «Plan og bygningsetaten ser behov for en mer helhetlig planlegging av området, og kan derfor ikke anbefale planavgrensningen som er vist i forkant av oppstartsmøtet. For å unngå flere frimerkeplaner uten gode fellesløsninger har vi besluttet at planarbeidet må ta med seg hele område som skissert i figur under. Det må tas en vurdering på hvilke av disse områdene som er naturlige fortettingsområder, og hvilke som må bevares som i dag. Barnehagen og grønnstrukturen må reguleres til dagens bruk.» Merknadstiller mener utvidelsen av planområdet slik det er gjort ikke er stort nok til å gjøre en god vurdering av trafikk situasjonen på Skjold. Merknadstiller lurer på hvordan det reguleres for støy og forurensning og hva som gjøres for å unngå frimerkeplaner og hvilke krav som stilles for et større område for å unngå dette? 2. Merknadstiller lurer på hvem som skal utarbeide trafikkanalyse og hvem som kvalitetssikrer denne, hva frist for fremleggelse er og om den blir en del av beslutningsgrunnlaget? 3. Har Kommunen oversikt over hvor mange som har påberopt seg det samme grøntareal (40/1049/fotballbanen) i sine prosjekter? Hvor går grensen for når man kan påberope seg dette kommunale grøntområdet og når et prosjekt må stå for grøntareal selv? 	<p>1-2: Plangrensen er satt i samarbeid med Bergen kommune. Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikk sikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse på Skjold, som vil legges til grunn for videre arbeid.</p> <p>3: Grøntareal ved barnehagen inngår ikke i utearealkvoten. Området er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et fortettingsområde. Kommunen har planer om å ruste opp arealet.</p> <p>4-7: Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 4. Mener det ikke er behov for utbedring av tilbud til myke trafikanter, å gjøre Skjoldstølen bilfri, stenge avkjørsler og omlegge dagens kjøremønster. Pga forlengelse av gang-/sykkelvei fra bybanestoppet ved Fanaveien forbi prosjektområdet til Fana Blikk 5. Ber om en tydeliggjørelse av hvordan det skal kobles en vei inn til grøntområdet/Skjoldstølen. Planlegges det kjørevei inn mellom 40/401 og 40/115? Kan man anta at dette ikke blir nødvendig dersom Skjoldstølen ikke skal være bilfri annet enn kjøring til og fra eiendommer i Skjoldstølen? 6. er bekymret for at kjøremønsteret endres i motsatt retning; at det blir kjøreveg inn til Skjoldstølen og ut igjen forbi barnehagen og SPAR for endelig utkjøring ut i Hjorteveien. 7. Ønsker ikke mer trafikk en i dag. Dersom det skulle lekke trafikk fra prosjektet; både 40/189 m.fl + 40/187 m.fl - vil dette være veldig uheldig for de myke trafikanter, spesielt de gående og vanlige mosjonister som bruker denne strekningen flittig 	
20	Anne Marie Haga og Snorri Palmason Dyrhaugen 15 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Omlegging av avkjørsel for Skjoldstølen 9A, B, C og D vil innebære ny trafikk fra ca. 6 boenheter ut i den svært uoversiktlige svingen ved gangvei til Mårdalen. Gitt at samme adresser ligger i forfettingsområde kan man anta at antall boenheter som vil få tilkomst via dette svært uoversiktlig krysset kan øke ytterligere fremover. Dette vil være uheldig for trafikkikkerheten. 2. Kanalisering av biltrafikk inn i Dyrhaugen /ved. Nr 4) vil forverre et allerede utfordrende trafikkbilde. I krysset ved Dyrhaugen 4 møtes myke trafikanter fra Mårdalen, gangtrafikk til barnehage og fotballbanen, samt biltrafikk, i en svært uoversiktlig 90 graders sving. 3. Dagens trafikk er i dag begrenset til 3 eiendommer. Merknadsstiller vil protestere mot og sterkt fraråde en løsning der tilkomst for eiendommer som i dag har adresse Skjoldstølen skal skje via Dyrhaugen og dermed gi mer trafikk inn i et allerede trafikkfarlig krysset. 4. Tilkost for Skjoldstølen 9A, B, C og D via Dyrhaugen vil medføre at en delvis bilfri gangvei må åpnes for biltrafikk. 5. Det er sterkt ønskelig å beholde den delvis bilfrie og trygge snarveien til barnehagen, grøntområder og fotballbane. Den har stor verdi i et område preget av fortetting der barns muligheter til å ferdes fritt er begrensede. 6. Merknadsstiller vil sterkt advare og protestere mot omdisponering av grøntområde ved barnehage til parkering. Dette er svært viktig og mye benyttet av barnehagen og barn i hele området. Det er svært viktig at hele området (gnr.40 bnr 1049) bevares som grønt friområde grunnet press på slike områder som følge av fortetting. 	1-6: Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt.
21	Bernt Dahlsveen Skjoldstølen 56 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til tidligere innsendt merknad 28.01.20. Disse merknader kommer i tillegg 2. Som eiere av Skjoldstølen 56 vil vi bli særlig berørt dersom det skulle bli aktuelt å stenge Skjoldstølen ved nr 22b og anlegge ny tilkomst over 40/189. Et slik forslag vil være ille ved at det vil bryte opp og ødelegge eksisterende og velfungerende gatetun innerst i en blindvei, med en rolig og lite trafikkert gate. Merknadsstiller er bekymret for økning i biltrafikk ved sin eiendom ettersom alle til og fra barnehagen må kjøre forbi. 	<p>1-4: Skjoldstølen er tatt ut av planområdet. Stenging av Skjoldstølen ved 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>5: Grøntarealet ved barnehagen er inkludert etter ønske fra kommunen, som ønsker å sikre grøntarealet i et forfettingsområde.</p> <p>6: Det er ikke lenger aktuelt å gjøre Skjoldstølen bilfri da Skjoldstølen er tatt ut av planområdet.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 3. Er bekymret for hvordan en slik omlegging vil forandre nabolagets karakter 4. Uttrykker bekymring for at tilkomstvei vil frata hage og gårdsplassareal på tilstøtende eiendommer 5. Merknadsstiller understreker at grøntareal foran barnehage er mye brukt og viktig rekreasjonsområde/samlingssted for barnehagen, barn i nabolaget og voksne. 6. Merknadsstiller stusser over omfattende inngrep for å oppnå bilfri Skjoldstøl, når det ikke har vært uttrykket ønske om det fra beboernes side. 7. Mener løsningen ikke er omlegging av tilkomst og trafikkmønster, men å forhindre økt trafikkbelastning. Ønsker ikke ytterligere utbygging av Skjoldhagen-blokkene. 8. Skolevei har allerede vært preget av bygge- og anleggsvirksomhet i lang tid, med mye støy, støv og tungtrafikk. 	<p>7: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerhet i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse på Skjold.</p> <p>8: Tatt til følge. Avbøtende tiltak for støv og støy i byggeprosess er sikret i planens bestemmelser. Forslagstiller vil evaluere foregående byggeprosess frem mot ny byggestart. Videre er det sikret trygg forbindelse for myke trafikanter gjennom hele anleggsperioden.</p>
22	Karina J.B. Schillerpoort Dyrhaugen 2D 15.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forslag til ny plangrense som ble sendt ut 08.07.20 viser en situasjon som for oss er helt uakseptabelt. 2. Påpeker skrivefeil Skjoldstølen 90 3. Er kritisk til at varsel sendes ut i ferietid 4. Fra kartet framkommer det at vår tomt 40/1216 ikke blir berørt. I virkelighet fører denne utvidelsen av planområdet til at vi i det minste mister vår hekk og noen rododendron. Det er de frodige hagene i nabolaget som skaper et trivelig bomiljø og som utgjør de nødvendige grønne lungene. 5. syklistene er godt ivaretatt ved sykkelvei langs Fanaveien og Osbanetraseen. Det er syklistene som skaper problemer. Ytterligere tilrettelegging for ekspress sykkelsti på Osbanetraseen er uønsket 6. Det er klanderlig at enebolig Skjoldstølen 9D har blitt innlemmet i utvidet planområde, uten at huseier har blitt kontaktet. 7. Fra «Områdeanalyse» datert 16.10.2019, kommer det på side 3 frem at: «ved en eventuell fremtidig utbygging i Åsbakken (det er vel formelt Skjoldstølen og Dyrhaugen) kan stenging (mot Skjoldstølen) vurderes». Her vises det for øvrig til at Dyrhaugen er en to-felts vei med fortau, noe som i virkelighet kun gjelder fra Spar-butikken opp mot innkjørsel til nr. 2B. 8. Stenging for utkjøring til Skjoldstølen for hushold fra Skjoldstølen 9A, 9B, 9C og 9D (tidligere Dyrhaugen 9A, 9B, 9C og 9D) har liten effekt på den totale biltrafikken i Skjoldstølen. Merknadsstiller er bekymret for at dette vil rasere nabolaget ytterligere ved blokkbygging opp mot egen eiendom med da allerede etablert vei mot Dyrhaugen. Det er i denne sammenhengen påfallende at boligen på tomt 40/1840 ikke er gjengitt i kartet. Denne boligen ligger veldig tett opp mot veien, og vil bli sterkt berørt av endring av kjøremønster. 9. Det er ikke mulig med biltrafikk på privatvei som nå innlemmes i planområdet. Veien er sperret med bom og brukes mye av gående, til sykkelopplæring og lek. Kvaliteten på veien er ikke bra, som betyr at veien må utvides og forsterkes for å tåle økt belastning, som vil berøre våre hager. 	<p>1: Plangrensen er satt i samråd med kommunen. Skjoldstølen er tatt ut av planområdet.</p> <p>2: Tatt til orientering.</p> <p>3: På grunn av sommerferie ble fristen utvidet. Det ble også gitt ytterligere utvidet frist ved behov.</p> <p>4: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>5: Det er ikke lenger aktuelt å gjøre Skjoldstølen bilfri.</p> <p>6: Viser til varselbrev om utvidet plangrense datert 08.07.20</p> <p>7-9: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>10: Ettersom det ikke lenger er aktuelt å legge om adkomst for barnehage og deler av Skjoldstølen vil parkering barnehage/grøntareal ikke påvirkes av tiltaket. For prosjektet løses uteareal på egen tomt i tråd med overordnede planer.</p> <p>11: Tatt til orientering.</p> <p>12: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Planen må tilpasse seg denne.</p> <p>13: Tatt til orientering. Naboer skal høres i tråd med lovverk.</p> <p>14: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som vurderer tiltak og eventuelle trafikksikringstiltak i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Planen vil tilpasse seg denne.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 10. Motstridig at kommunen jobber for grønne lunger mens det her tas av grøntområder 11. Vi som beboere ønsker ikke å løse et parkerings- og trafikkproblem som forslagstiller selv har skapt eller være medvirkende til ytterlige utbygging og rasing av nabolaget. 12. I utbyggingsaken av Dyrhaugen 12-14 ble veien ned til Sparbutikken innsnevret og det skulle etableres passeringslomme, samt lade/lastelomme ved butikken. Dette er ikke realisert. Passeringslommen sies å skal legges i samme sving som der nå foreslås ny utkjørsel. Mangel på lade-/lastelomme ved butikken er noe som er til bry for nabolaget daglig. 13. Erfaringen fra tidligere saker tilsier at vi ikke kan ha tillitt til at forslagstiller skal håndtere saken med respekt for våre interesser (viser til krangel med Bymiljøetaten om etablering av fortau langs eiendomsgrense). 14. Bekymret for økning i trafikk og køproblematikk, hva som blir gjort i form av nye avstengninger, midlertidige veisperringer osv. Bekymret for at den totale trafikkbelastningen blir for stor for nabolaget. 15. Merknadsstiller mener prosjektet ikke tilfører nabolaget verdi og at leilighetens målgruppe vil svekke rekruttering til skolene i nabolaget. Den er bekymret for estetikken i forhold til strøkets karakter. 16. Ønsker ikke mer utbygging på skjold, og etterlyser en helhetlig vurdering på en hensiktsmessig og estetisk sammenhengende foretting. 17. Viser til at Skjold er sterkt påvirket og utsatt for foretting og setter spørsmålstegn til private aktørers handlingsrom. 18. Merknadsstiller påpeker manglende informasjon, manglende hensyn til nabolagets sammensetning og bomiljø, og manglende respekt for nåværende beboere. 	<p>15-18: I en plansak skal man se ut over egen tomt. Typologi, tilpasning til strøkets karakter, arkitektur, og miljø er belyst som del av planbeskrivelsen.</p>
23	Nils-Erik Sunde Skjoldstølen 6 15.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merknadsstiller mener det mangler helhetlig planlegging i området, gjelder første og dette byggetrinn. 2. Fanavegen har for korte avkjøringsfelt i krysset mot Sæterveien i forhold til trafikkmengde som går inn Sæterveien. Trafikk som skal videre langs Fanavegen blir ofte sperret av kø mot Sæterveien. Dette vil fortsette selv etter at E39 Svegatjøn-Rådal åpner. Situasjonen vil ikke bli bedre av økt trafikk i vårt nabolag. 3. Betydelig gjennomgangstrafikk gjennom Sæterveien/Hjorteveien fra bla Apeltun, gjør at denne veien ikke bør strupes hele strekningen i Sæterveien 4. Mulighet til å ligge to biler side om side i kryss Sæterveien/Fanavegen bør videreføres for effektivitet. 5. Til tider lang kø i Sæterveien frem til kryss ved Bybanen. Alternativt bør Hjortevegen stenges for gjennomkjøring til Apeltunvegen. 6. Merknadsstiller håper det blir høyere kvalitet på kantstein og andre overflater enn det tidligere har vært i Sætervegen og Skjoldstølen, og at luftspenn kan legges som jordkabler eller trekkerør legges klare for dette. 	<p>1-5: Se svar over</p> <p>6-7: Tatt til orientering. Innspill til belysning mv. tas med videre i planarbeidet.</p> <p>8-12: Se svar over.</p> <p>13: Se svar over ang. trafikkanalyser. Kabelnett reguleres ikke i plan.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 7. Gatebelysning er ikke spesielt god i området generelt og bør bli bedre. 8. Merknadsstiller kan ikke se hvilke positive endringer utviding av reguleringsplan tilfører nabolaget. Mener planområdet bør utvides for å kunne gjøre investeringer (forbedringer?) i området rundt planområdet. 9. Dersom Skjoldstølen skal gjøres bilfri, kan den med fordel gjøres mer tiltalende. Feks. Sykkel- og gangsti kan skilles med kantstein som ved broen ved Fana Blikk. 10. Merknadsstiller går ut fra at de fortsatt kan kjøre bil til sin eiendom i nr. 6 11. Vegkrysset ved Spar Skjoldstølen/Hjortevegen fungerer dårlig i dagens situasjon med mange biler og myke trafikanter fra mange retninger. Bør utformes annerledes. 12. Mener informasjon i varsel for utvidet plangrense var begrenset og vanskelig å ta stilling til. 13. Det bør sees større på infrastrukturen i området mtp vegtrafikk og kabelnett. Er kabelnett inkludert i planene? 	
24	<p>Elisabeth Eliassen Skjoldstølen 9A 14.08.20</p>	<p>Merknader til stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9, ny tilkomstvei Dyrhaugen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Merknadsstiller ble pålagt å skifte adresse fra Dyrhaugen 6B til Skjoldstølen 9A pga nytt hus i 9B for å få logisk rekkefølge, pga avkjørsel til Skjoldstølen, og for at uttrykingskjøretøy skal finne frem (viser til vedlegg fra Bergen kommune). Endring i tilførselsvei til Dyrhaugen kan gjøre det vanskelig for uttrykingskjøretøy å finne frem. 2. Stenging av Skjoldstølen vil ikke gi et bedre tilbud for myke trafikanter. Svært mange barn, familier, turgående, joggere osv. som bruker gjennomgangen fra Skjoldstølen til Dyrhaugen. 3. Stenging av vei kan føre til farlige situasjoner for barn, eldre, hunder mm. når biler skal frem. Sikker vei her må være oversiktlig med fortau. 4. Store biler som brannbiler, flyttebiler ol. vil få problemer med å snu da bilene må rygge hele veien tilbake til Dyrhaugen. Veien er uoversiktig og med en sving. 5. Det har aldri oppstått en uheldig situasjon i Skjoldstølen, og forhold bil/myke trafikanter er ikke et problem. Det er 2-4 biler som kjører ut om morgningen og 2-3 biler tilbake om ettermiddagen. 6. Syklister i stor fart som ikke tar hensyn, er et problem. 7. Merknadsstiller viser til all tid og omsorg som har gått med til å etablere hager med hekker og gjerder og ønsker ikke at disse skal graves opp eller rives ned. 8. Merknadsstiller mener at stenging av Skjoldstølen 9 vil ikke være heldig for noen, spesielt ikke myke trafikanter. 	<p>1: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>2-6: Det er ikke lenger aktuelt å stenge Skjoldstølen for biltrafikk</p> <p>7: Tatt til orientering</p> <p>8: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt</p>
25	<p>Snorri Palmason Dyrhaugen 15 22.07.20</p> <p>(Se også merknad 21)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merknadsstiller har problem med å forstå sammenhengen mellom kart og brev og formålet med tiltakene på bakgrunn av informasjonen som er vedlagt. I brevet vises til adresser, men ikke i kartet. Ønsker oppklaring. Lurer på hvor Skjoldstølen 22B og 90 er på kartet? 2. Er planen å bygge flere blokker rundt barnehagen? I så fall hvor mange? 3. Skal fotballbanen legges under boliger? 4. Skal stien mellom Skjoldstølen og Dyrhaugen bli bilvei? I så fall, hvordan skal trafikken løses mot Dyrhaugen i en trang og uoversiktig 	<p>1: Tatt til orientering. Det er en feil i brev Skjoldstølen 9D er oppgitt som 90. Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>2: Tiltaksområdet er gnr. 40 bnr. 187 m.fl. langs Fanavegen. Barnehagen tilgrensede eiendommer vil ikke bygges ut som følge av tiltaket.</p> <p>3: Fotballbanen, eller grønnstrukturen denne inngår i, er inkludert i planområdet etter ønske fra kommunen. Arealet er inkludert for å sikre grøntområde i et</p>

		<p>sving? Hvor mange biler vil bruke denne veien?</p> <p>5. Vil det bygges ny gangsti for barn og andre som vil gå til fotballbanen?</p> <p>6. Hvordan vil tungtransport under byggeperioden blir gjennomført?</p>	<p>fortettingsområde.</p> <p>4-5: Stenging av avkjørsel ved Skjoldstølen 9D er ikke lenger aktuelt.</p> <p>6: Aktuelle tiltak i bygge- og anleggsprosessen er sikret i bestemmelsene.</p>
26	<p>Wenche Hag Skjoldstølen 13 19.08.20 (utsatt frist)</p>	<p>1. Hvis tilkomsten til barnehagen blir flyttet hvor skal da dennes parkering flyttes?</p> <p>2. Hvordan blir tilkomsten til nr 90 med flere løst via Dyrhaugen?</p> <p>3. Hvordan vil vi i nr. 13 (40/241) bli berørt?</p> <p>4. Grønn lunge i Skjoldstølen med barnehage og fotballbane og områdene rundt, blir flittig brukt som samlingspunkt for familier.</p>	<p>1: Ettersom det ikke er aktuelt å legge om adkomst for barnehage og deler av Skjoldstølen vil parkering barnehage/grøntareal ikke påvirkes av tiltaket</p> <p>2-3: Bilfri skjoldstølen og stenging av avkjørsler er ikke lenger aktuelt.</p> <p>4: Tatt til følge. Grønnstruktur påvirkes ikke av tiltaket.</p>
27	<p>Rune Heine Klubnes Ekornvegen 15.08.20</p>	<p>1. <u>Areal og tilkomst til barnehage:</u> Vi som småbarnsforeldre vil få en vesentlig forverret og mer tidkrevende levering/henting ved at dagens vei (skjoldstølen) inn til barnehagen stenges.</p> <p>2. Vi finner det uforståelig at en privat utbygger som disponerer noen mål tomt langs bybanen skal kunne være i posisjon til å snu opp ned på et større nabolag gjennom å endre veinett, legge beslag på både privat og offentlig eiendom, og frata lekeareal til en barnehage som i dag ligger flott integrert i et offentlig grøntområde. De foreslåtte endringene skaper stor frustrasjon blant styre, foreldre og ansatte i barnehagen og utbyggers planer anses på ingen måte å komme barna til gode.</p> <p>3. <u>Trafikksituasjonen på Skjold:</u> Utkjørsel fra Sæterveien til Fanavegen er sterkt belastet og tidvis kaotisk. Bekymret for belastning på veinettet når Skjoldhagen trinn 1 og Nøttveit er ferdig innflyttet. Mest belastet er det ned mot lyskrysset i Fanavegen. Ønsker at det sees på trafikale konsekvenser av byggetrinn 1, før videre utbygging av byggetrinn 2.</p> <p>4. <u>Ny sykkelvei:</u> Vil minne om all utredning og arbeid som allerede er lagt i sykkelveier på Skjold. En eventuell hovedtrase gjennom et bilstengt Skjoldstølen vil ikke korrespondere/treffe den nylig ferdigstilte sykkeltraseen som går fra krysset Sætervegen/Fanavegen til Lagunen. Syklister gjennom Skjoldstølen sykler videre Bjørnevegen og på baksiden av Apeltunvannet som skaper farlige situasjoner i Bjørnevegen.</p> <p>5. Bjørnevegen er uoversiktlig og syklistene kommer i stor fart som skaper farlige situasjoner for barn.</p> <p>6. Merknadstiller mener det er gjengs oppfatning blant foreldre i Skjoldstølen barnehage at man foretrekker dagens vei i Skjoldstølen med blanding av gående, noe syklistene og noen biler, framfor en ren gang- og sykkelvei. Pga raske syklistene er de som skaper farlige situasjoner. Fravær av biler fryktes å skape større fart på syklistene.</p> <p>7. Barn påkjørt av syklist utenfor barnehagen i fjor (to beinbrudd)</p> <p>8. <u>Fremtidens Skjold/ny KPA:</u> KPA ble altså vedtatt under forutsetning og forventning om at egnethet for utbygging, veispørsmål m.m. skulle behandles med grundighet i den enkelte byggesak. Etter KPA ble vedtatt er inntrykket at</p>	<p>1: Det er ikke lenger aktuelt å endre tilkomstvei for barnehagen. Bilfri Skjoldstølen utgår.</p> <p>2: Tatt til følge. Stenging av avkjørsler utgår, og parkering barnehage/grøntareal vil ikke påvirkes av tiltaket. Grøntareal ble tatt med i planområdet etter ønske fra Bergen kommune.</p> <p>3: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med overordnet trafikkanalyse og stedsanalyse for Skjold.</p> <p>4-7: Bilfri skjoldstølen utgår</p> <p>8-11: I en plansak skal man se ut over egen tomt og tilrettelegge for alle aldersgrupper og beboersammensetninger jf. KPA2018. Typologi, tilpasning til strøkets karakter, arkitektur, og miljø er belyst i planbeskrivelsen. Minimum 20 % av leilighetene vil ha bruksareal over 80 kvm i tråd med kommuneplanen.</p>

		<p>byggesaksbehandler i realiteten har liten myndighet til å avslå byggesaker som harmonerer med KPA 2018. Det oppleves som et demokratisk problem når innbyggernes argumenter og bekymringer verken hensyntas i utredning av KPA eller utredning av byggesak i etterkant.</p> <p>9. Etterspør familieboliger, mener det bygges for mye leiligheter markedsført mot eldre. Stiller spørsmål ved hvor sannsynlig det er at barnefamilier vil flytte inn i prosjektet. Lurer på hvilken kjøpergruppe som utgjorde majoriteten i byggetrinn 1?</p> <p>10. Merknadsstiller ønsker et levende Skjold med fornyelse og fortetting som skjer i kontrollerte former, med miks av boligtyper inkludert rekkehus og småhusbebyggelse. Der det stilles krav til boligmangfold, arkitektur og bidrag i lokalmiljøet.</p> <p>11. Peker på økonomiske motiv til å bygge mindre enheter.</p>	
	<u>Høringsinstanser:</u>		
1	VA etaten 10.07.20	VA-etaten har ingen merknader til dette utover vår opprinnelige uttalelse vedrørende oppstart ang. privat planarbeid av 11.02.20	1: Tatt til orientering
2	Statens Vegvesen 04.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Byråd for klima, miljø og byutvikling har besluttet å ikke iverksette sak om midlertidig byggeforbud. Plan- og bygningsetaten er av Byråden bedt om å prioritere utarbeidelse av en samlet stedsanalyse, inkludert vurdering av den trafikale situasjonen i området 2. SVV mener det er fortsatt behov for en samlet trafikkanalyse for et større område, og at forholdene for myke trafikanter må sikres. 3. Arbeidet med Fanavegen 44-46 må samordnes/sees i sammenheng med kommunens arbeid med stedsanalyse og vurdering av den trafikale situasjonen 4. SVV har ingen vesentlige merknader til utvidelsen av planområdet 	<p>1: Tatt til orientering</p> <p>2-3: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikkikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse for Skjold. Videre arbeid med mobilitet og trafikk vil gjøres i samarbeid med aktuelle etater inkl. SVV</p> <p>4: Tatt til orientering.</p>
3	Skjoldtun Barnehage v/ Berit Skeie 05.08.20	<p>Krav om ny befaring</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til befaring 24.06.20, merknadsstiller er meget skuffet over at Bymiljøetaten ikke stilte opp på denne befaring og krever ny befaring der representant fra Bymiljøetaten må være til stede. 2. Er sjokkert over at Opus sa at ny befaring måtte skje i august, og at saken så er sendt ut på høring i løpet av sommeren. 3. For Skjoldtun barnehage er det meningsløst å endre på beliggenheten til parkeringsplass. <ol style="list-style-type: none"> a. Å ta grøntareal og lekeplass til barna til parkeringsplass, er ikke akseptabelt. Vi har i dag en parkeringsplass som er velfungerende, og godt planlagt ift. trafikkikkerhet b. En ny parkeringsplass må beslaglegge et stort areal. I tillegg til biler til personalet (15-20) og foreldre (54 barn, men ca 45 familier), må den være tilgjengelig for Tine-lastebil, BIR-lastebil og lastebiler m/ f.eks sand til sandkasser. c. OPUS kommenterte dette på befaringen, og mente at store biler kunne slippes inn Skjoldstølen. Det blir ikke aktuelt. Skjoldtun 	<p>1: Bymiljøetaten var på befaring i området, men på et senere tidspunkt</p> <p>2: I tråd med vanlig praksis ble merknadsfrist utvidet som følge av sommerferie.</p> <p>3: Tatt til følge. Bilfri Skjoldstølen utgår, det er derfor ikke lenger aktuelt å gjøre inngrep i grøntområde/parkeringsplass v. barnehagen</p>

		kan ikke drive vintervedlikehold på 2 parkeringsplasser!!	
4	Skjoldtun Barnehage v/ Berit Skeie 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skjoldtun barnehage reagerer negativt på planene som vil omfatte store endringer for tilkomsten til barnehagen og forringelse av utelekeområdet til barna. 2. Eier, foreldre og personalet viser dette v/ 4 underskriftslistor som har hengt i garderobene til de fire avdelingene i barnehagen. (Lister vedlagt merknad) 	1-2: se svar over
5	Skjoldstølen velforening v/Sidsel Sande 04.08.20 Dok.nr. 34	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har foretatt spørreundersøkelse ang. omregulering av veinettet i Skjoldstølen, 28 av 32 husstander som bruker veien, mener det ikke er behov for omlegging av veinettet. 2. Biltrafikk langs Skjoldstølen er ikke problematisk, syklistene som sykler i alt for stor fart er en fare. 3. Utkjøring i Sæterveien via Skjoldhagen blir et problem fordi: <ol style="list-style-type: none"> a. allerede i dag står det kø fra lyskrysset og langt oppover Sæterveien, som vil bli forsterket når alle som bor Skjoldstølen pluss alle i blokkene skal ut i den utkjørselen. b. utfordring med dagens situasjon at bybane og fotgjengerfelt har grønt lys når vi skal svinge til høyre c. Ved lang kø blir bilene stående i bybanesporet 4. Mye utbygging på Nøttveit, der beboere benytter seg av raskeste veg til Lagunen som er via Hjørteveien/Sæterveien som forsterker de trafikale problemene i Skjoldkrysset. 5. Det er behov for ny områdeplan for Skjoldområdet pga. stor utbygging. 	<p>1-2: Bilfri Skjoldstølen og stenging/endret kjøremønster i nærområdet utgår.</p> <p>3-4: Tatt til orientering. Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse for Skjold.</p> <p>5: Tatt til følge. Kommunen har startet opp arbeidet med en stedsanalyse for Skjoldområdet.</p>
6	Skjoldstølen velforening 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planforslaget fører ikke til at Skjoldstølen blir bilfri, da forslaget viser at flere av boligeiendommer på Skjoldstølen fortsatt vil benytte veien, slik de gjør i dag. 2. Planforslaget fører ikke til at avkjørsel fra Sætervegen og inn på Skjoldstølen blir fjernet, da ovenfornevnte eiendommer vil benytte denne avkjørselen, slik de gjør i dag. 3. Skjoldstølen velforening finner det uforståelig at det foreslås tiltak bilfri Skjoldstølen, uten å gå i dialog med beboere i området. 4. Stiller seg kritisk til at varsel sendes ut i fellesferien. Oppfatter det som strategi for å unngå merknader, i strid med forutsetninger om god dialog ved utbygging i KPA2018. 5. Våre undersøkelser viser at beboere i området ikke oppfatter biltrafikken på Skjoldstølen som problematisk. Viser her til spørreundersøkelse blant husstandene som er sendt inn til saken 04.08.20 ved Sidsel Sande (se merknad 5). 6. Beboerne på Skjoldstølen kan heller ikke se et behov for ytterligere tilrettelegging for sykkeltrafikk, da det er vedtatt hovedsykkelvei langs Fanaveien. 7. Dersom utbyggers argument, som går på at veien skal gjøres bilfri av hensyn til syklistene skal kunne stå seg, så må tiltak bilfri vei også gjøres gjeldene for videre trasé langs Bjørneveien. Vi kan ikke se at utbygger foretar seg noe for å tilrettelegge for syklistene på denne strekningen. 8. Kan ikke se at ÅDT er gjennomført iht. Veivesenets veileder for 	<p>1-3: Bilfri Skjoldstølen og stenging/endret kjøremønster i nærområdet utgår.</p> <p>4: I tråd med vanlig praksis ble merknadsfrist utvidet som følge av sommerferie.</p> <p>5-7: Bilfri Skjoldstølen og stenging/endret kjøremønster i nærområdet utgår.</p> <p>8: Viser til trafikkanalyse datert 01.09.20 der ÅDT oppgis.</p> <p>9: Bilfri Skjoldstølen utgår.</p> <p>10-11: Tatt til orientering. Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse for Skjold.</p> <p>12: Det er ikke lenger aktuelt å stenge avkjørsel ved Skjoldstølen 9D.</p> <p>13: Tatt til følge. Parkering barnehage/grøntareal vil ikke påvirkes av tiltaket.</p> <p>14: Ikke tatt til følge. Planen er vurdert etter forskrift for konsekvensutredning, og det er avklart med kommunen at planen ikke krever behandling etter forskriften. Konsekvenser som følge av tiltaket skal imidlertid alltid utredes gjennom planarbeidet.</p>

		<p>trafikkanalyse. Ber om at det oversendes ÅDT målinger som er gjort i området, og en redegjørelse for fremgangsmåten som er benyttet. Vår oppfatning er at ÅDT gir et feilaktig, og bevisst oppkonstruert bilde av trafikksituasjonen i området, som ikke har rot i virkeligheten.</p> <p>9. Merknadsstiller stiller seg spørrende til utbyggers motiv for «bilfri Skjoldstølen» og viser til sitat ved utbygger i medier og møtereferat. De ber om en redegjørelse for hvorfor det er tatt initiativ til forslag om bilfri Skjoldstølen.</p> <p>10. Skjoldstølen velforening vil videre påpeke at tiltaket medfører en rekke negative konsekvenser som ikke er hensyntatt.</p> <ol style="list-style-type: none"> Farlige situasjoner som følge av økt belastning i avkjørsel ved Skjoldhagen, som krysser skolevei, og hoved nedfartsåre til bybanen for gående og syklene på vei mot bybanestoppet på Skjold. Farlige situasjoner for biltrafikk som blir stående i kø i bybanesporet, da biler som skal kjøre inn ved avkjørsel Skjoldhagen, blir stående i Sætervegen, og vente på mulighet til å krysse motgående trafikk. <p>11. Sætervegen burde være del av planområdet da dette forslaget vil føre til store konsekvenser for biltrafikk, gående og syklende i og langs Sætervegen.</p> <p>12. Forslaget innebærer omfattende endringer på veinettet i området, da det som i dag er «småveier» i villastrøk blir omgjort til 7,5 meters brede veier. Det betyr også at en rekke beboere må avstå hage-areal, og en fullstendig endring av hele strøkets karakterer.</p> <p>13. Forslaget innebærer massiv ødeleggelse av uerstattelig grøntareal på Skjoldstølen, og vil føre trafikkstøy inn på en stille lunge, i et meget støyutsatt område. Et område som er avsatt til grøntareal i gjeldene KPA.</p> <p>14. Skjoldstølen velforening mener at de omfattende og negative konsekvensene som dette tiltaket innebærer utløser krav til konsekvensutredning, og ber derfor om en begrunnelse for hvorfor det menes at slik utredning ikke er nødvendig.</p> <p>15. Skjoldstølen velforening vil være svært tydelig på at vi motsetter oss dette forslaget. Vi vil benytte oss av samtlige kontroll, og ankeinstanser dersom planforslaget godkjennes.</p>	<p>15: Forslagstiller ønsker god dialog med interessenter, og medvirkning iht. loven inngår i planprosessen.</p>
7	<p>Skjoldtun kvinne- og familielag v/ Tone Aspevik. 02.07.20 Dok.nr. 27</p>	<ol style="list-style-type: none"> Skjoldtun kvinne- og familielag, eier av Skjoldtun barnehage, kan ikke akseptere at det plasseres en parkeringsplass og ny tilkomstvei på barnehagens uteareal. Dette arealet er en viktig del av barnehagens uteområde, og kan ikke på noen måte erstattes med noe tilsvarende. Træene på det aktuelle området fungerer som skjerming for sol og trafikkstøy fra Fanaveien. Forslag om å erstatte deler av barnehagens uteområde med areal på barnehagens bakside, vil medføre betydelige utfordringer knyttet til drift av barnehagen. Barnehagen er utformet slik at personalet på de ulike avdelingene samordner tilsynet med barna på utearealet som er lokalisert på en og samme side. Barnehagen har ikke nok bemanning til å føre tilsyn med barn på uteareal som er plassert på ulike sider av bygget. 	<p>1-5: Tiltak i barnehagens uteareal/parkeringsplass utgår, da det ikke lenger er aktuelt å stenge Skjoldstølen for biltrafikk.</p> <p>6: Støysikring inngår som del av plansaken og skal ikke overstige gjeldende forskrifter. Det er sikret bestemmelser knyttet til støy i planen.</p> <p>7: Bilfri Skjoldstølen utgår.</p>

		<p>4. Bygget er tilrettelagt for at syklende kan plassere sykler og sykkelvogner langs byggets bakside (der hvor nytt uteområde foreslås) og ta seg tørrskodd inn til de ulike avdelingene. Dette vil en ikke kunne legge til rette for dersom en plasserer parkeringsplass og ny tilkomst på det foreslåtte området, da dette ikke ligger i direkte forbindelse med barnehagen.</p> <p>5. Merknadsstiller ser store utfordringer knyttet til avfallshåndtering, matlevering, leveranse av sand, utskifting av lekeapparat o.l. som er nødvendig for en hensiktsmessig barnehagedrift.</p> <p>6. Er bekymret for helsemessige konsekvenser en slik utbygging vil ha for barna i barnehagen, da små barn er særlig sensitive for støy.</p> <p>7. Merknadsstiller er ikke kjent med at det eksisterer utfordringer knyttet til mye biltrafikk på Skjoldstølen. Flertallet av foreldre henter barna til fots eller på sykkel. Tilbakemelding fra foreldregruppen er at sykkeltrafikken oppleves som utfordrende, og det er meldt om flere ulykker med sammenstøt syklistere og barn.</p>	
8	FAU Skjold skole v/Line Skorpa Nygaard 05.08.20 Dok.nr.35	<p>(Merknadsstiller har rettet spørsmålene til Helsevernetaten, men er lagt inn som merknad hos BK)</p> <p>1. Urolig for den helsemessige belastningen den kontinuerlige utbyggingen i Skjoldområdet påfører barna.</p> <p>2. Ønsker svar (fra kommunen) på oversikt over økt luftforurensing i form av svevestøv fra utbygging og økt biltrafikk i Skjold området</p> <p>3. Ønsker svar på hva Helsevernetaten gjør for å sikre at svevestøv fra utbygging på Skjold ikke fører til en forverring av folkehelseutfordringene som er pekt på i Folkehelseundersøkelsen 2019 (s.43). Skjold øverst på statistikk over barn med vedvarende luftveisplager. Det er en dramatisk økning siden undersøkelsen i 2016 og må sees i sammenheng med svevestøv fra utbygging og luftforurensning fra økt biltrafikk.</p> <p>4. Viser til Helsevernetatens merknad datert 28.04.20 tema knyttet til støv- og støyproblematikk, og stiller spørsmål ved hvordan disse blir fulgt opp. <ol style="list-style-type: none"> Vurdering av støyreducerende tiltak i de ulike fasene av bygge- og anleggsarbeidet Plan for hvordan det skal følges opp at underleverandører følger støykrav Dokumentering av støygrensene i tabell 4-6 i T-1442 overholdes når bygg og anleggsprosjekter berører samme nabolag eller er like etter hverandre i tid skal behandles som en sammenhengende periode Vurdering av om støyen kan reduseres slik at elevene på skole og barnehage kan benytte sine uteområder i bygge- og anleggsperioden </p> <p>5. Gjør oppmerksom på at Skjold skole og Akasia barnehage ikke er tatt med i planområdet, i strid med Helsevernetatens krav. Kan ikke se at utbygger har foretatt seg noe for å kartlegge de utfordringer som Helsevernetaten påpeker i sine merknader.</p> <p>6. Ber om at det gjennomføres en helsekonsekvensutredning jf.</p>	<p>1-3: Tatt til orientering.</p> <p>4: Viser til merknadsskjema for planoppstart. Planens reguleringsbestemmelser sikrer at gjeldende regelverk for støy blir ivaretatt.</p> <p>5: Planavgrensningen er satt i samråd med kommunen. Planens reguleringsbestemmelser sikrer at gjeldende regelverk for støy blir ivaretatt.</p> <p>6: Planen utløser ikke krav om helsekonsekvensutredning jf. Folkehelseloven § 11 Planen er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger, og det er avklart med kommunen at planen ikke krever behandling etter forskriften. Konsekvenser som følge av tiltaket er utredet gjennom planarbeidet.</p> <p>7-9: Støy- og støvsikring i bygge- og anleggsprosessen er sikret som del av planens bestemmelser og skal følge gjeldende regelverk.</p>

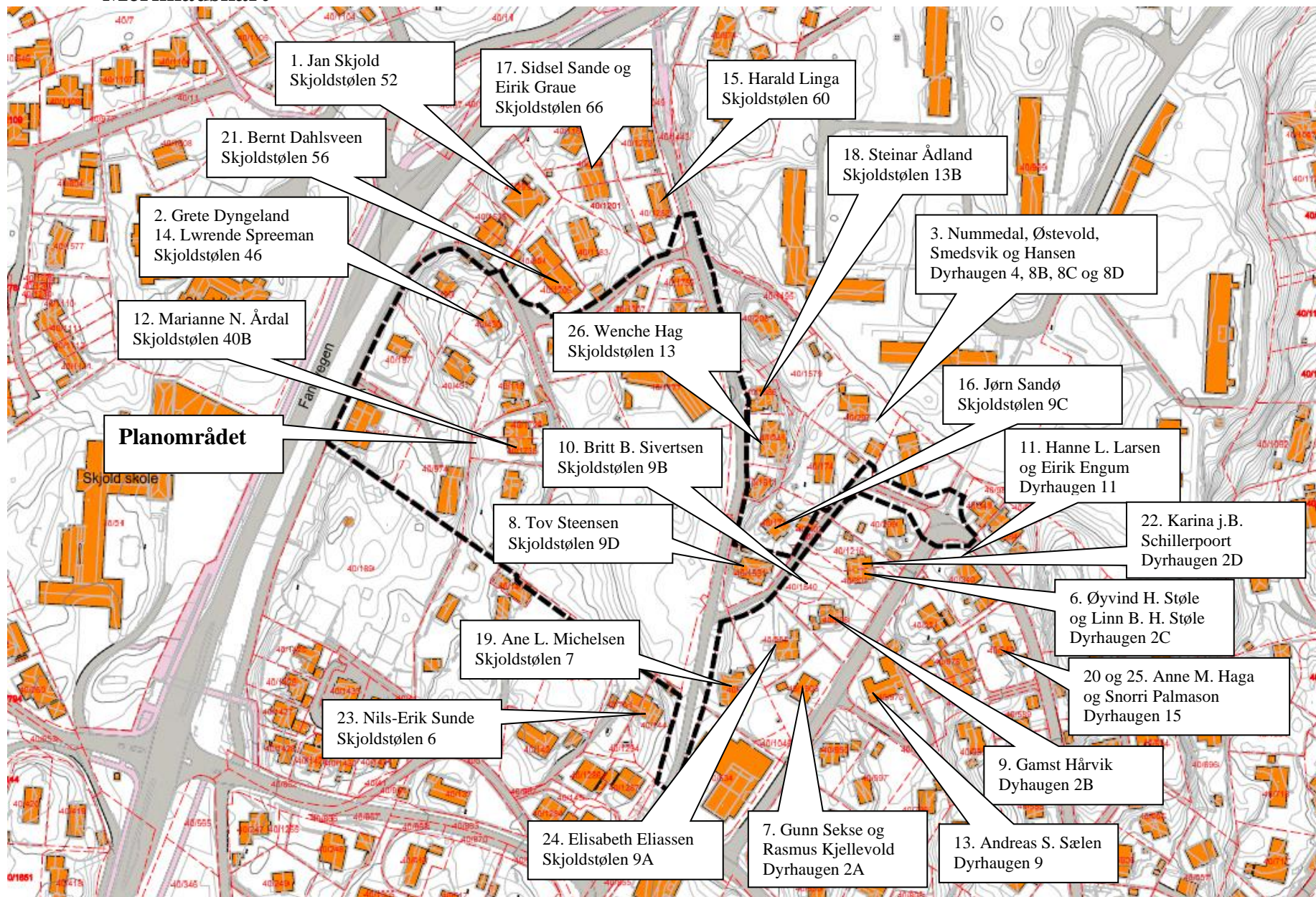
		<p>Folkehelseloven § 11</p> <p>7. Skjold skole ligger i rød støysone og tiltaket vil forsterke støy på skoleplassen.</p> <p>8. Utbyggingen vil påføre barna (på skolen) ekstra belastning i form av støy og støv, som vil bli langvarige da dette byggeprosjektet avløser et annet byggeprosjekt (Skjoldhagen).</p> <p>9. Helsemessige hensyn til barna ved Skjold skole, Akasia barnehage og Skjoldtun barnehage må utredes.</p>	
9	SAU Skjoldtun Barnehage v/Synnøve Loftheim Dok.nr.31 16.07.20	<p>1. Samarbeidsutvalget i Skjoldtun barnehage er kontaktet av en rekke foreldre som er bekymret for barnas helse i forbindelse med massiv utbygging på Skjold, også i forbindelse med denne plan.</p> <p>2. Ønsker svar på hva som gjøres for å motvirke de utfordringer som er avdekket i Folkehelseundersøkelsen 2019, hvor barn på skjold ligger øverst i stistikken over barn med vedvarende luftveisinfeksjoner ved skolestart.</p> <p>3. Etablering av parkeringsplass på barnehagens uteområde vil medføre barna store belastninger i form av svevestøv og støy. Tiltaket vil påvirke mange barn, som utgjør en særlig sårbar gruppe, store helsemessige belastninger over lang tid, og forverre en allerede avdekket helseutfordring i området.</p> <p>4. Merknadsstiller mener det er behov for å gjennomføre en Helsekonsekvensutredning jf. Folkehelseloven § 11.</p>	<p>1-2: se svar over</p> <p>3: Tatt til følge. Tiltak i barnehagens uteareal/parkeringsplass utgår, da det ikke lenger er aktuelt å legge om biltrafikk i Skjoldstølen.</p> <p>4: Planen utløser ikke krav om helsekonsekvensutredning jf. Folkehelseloven § 11 Planen er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger, og det er avklart med kommunen at planen ikke krever behandling etter forskriften. Konsekvenser som følge av tiltaket er utredet gjennom planarbeidet.</p>
10	Bymiljøetaten v/Anne M. Maardalen 10.08.20	<p>Grøntfaglige forhold:</p> <p>1. Viser til tidligere merknad i saken, datert 20.01.20, 2019/101642-5, der vi presiserer at det forutsettes at grønnsstrukturen opprettholdes som grøntareal og reguleres til dagens bruk.</p> <p>2. Bymiljøetaten er svært skeptisk til forslaget om å legge parkeringsplass i areal for grønnsstruktur (KPA2018).</p> <p>3. Grønnsstruktur har stor verdi som leke- og friluftsområde, bla. i tilknytning til barnehagen.</p> <p>4. Mesteparten av det området som er foreslått som parkeringsplass på vestsiden av barnehagen, blir i dag ikke brukt til lek, men den sørøstre delen blir imidlertid brukt til lek.</p> <p>5. Den delen som blir brukt til lek utgjør ca 50 kvm, og Bymiljøetaten vil gi en klar anbefaling om at området som i dag blir brukt til lek, beholdes som grønnsstruktur, og dermed som lekeareal.</p> <p>6. Selv om mesteparten av arealet som er foreslått til parkeringsplass har karakter av å være grønt «restareal», vil det å opparbeide en parkeringsplass også påvirke omgivelsene til dagens lekeområde negativt. Ved at det som i dag er grønt blir gjort om til asfalt. Følgelig bør hele arealet bevares som grønnsstruktur.</p> <p>7. Viser til KPS: <i>Sammenhengende blågrønne strukturer skal prege nye og fornyede byggeområder, sikre byens befolkning variert friluftsliv, styrke det biologiske mangfoldet, og være naturlige vannveier og reservoarer for vann. Å ivareta og opparbeide sammenhengende blågrønne strukturer har stor betydning for å sikre kvalitet i byfortettingsområdene.</i></p>	<p>1: Tatt til følge. Grønnsstruktur opprettholdes som grøntareal og reguleres til dagens bruk.</p> <p>2-8: Utgår, det er ikke lenger aktuelt å gjøre tiltak på barnehagens grøntareal/parkeringsplass</p> <p>9: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafikkikkerheten i området. Videre har kommunen startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold. Når disse er ferdigstilt, vil de legges til grunn for videre arbeid med planen.</p> <p>10: Bilfri Skjoldstølen samt stenging/omlegging av kjøremønster Dyrhaugen utgår.</p> <p>11: Se punkt 9. Mobilitet og trafikkikkerhet er del av plansaken. Trafikkanalysen (01.09.20) ser på planområdet i en større sammenheng med omkringliggende vegnett.</p> <p>12: Det er utarbeidet en RTP med positiv uttalelse fra BIR som legger fremtidsrettet renovasjonsløsning til grunn for prosjektet. Felles renovasjonsanlegg for et større område er ikke del av denne.</p>

		<p>8. For at Bymiljøetaten i det hele tatt skal vurdere å anlegge parkeringsplass i grønnstruktur, må følgende være overbevisende utredet:</p> <ol style="list-style-type: none"> Trafikkomlegging må ha <u>stor</u> positiv betydning for <u>området som helhet</u> Det må dokumenteres at det ikke finnes andre steder p-plassen kan ligge Grøntarealet må erstattes med minimum tilsvarende størrelse og kvalitet. Dette arealet må ligge tilstøtende eksisterende grønnstruktur, slik at ikke det sammenhengende arealet med grønnstruktur reduseres. Barnehagen bør tilrettelegges for at barn kan bringes/hentes til fot og med sykkel (tørr og trygg barnevogn-parkering, sykkel- og sykkelvogn-parkering). Det må sørges for gangvei (fortrinnsvis universelt utformet) fra p-plass til barnehage. <p>Mobilitet og trafikk:</p> <p>9. Bymiljøetaten kan ikke se at de omtalte tiltakene innenfor den omsøkte utvidelsen av planområdet, vil utbedre trafiksikkerheten.</p> <p>10. Kan ikke anbefale omlegging av kjøremønster. Ved økning av trafikk i Dyrhaugen må det stilles krav til oppgradering av avkjørsel og selve den kommunale vegen ved Spar-butikken. Arealer for slik oppgradering skal inngå i planavgrensningen. Er i tvil om varslede endringer av kjøremønsteret vil medføre fordeler, kanskje heller ulemper.</p> <p>11. Viser til tidligere merknader vedrørende trafikale utfordringer i området datert 28.01.20, 2019/101642-5. Vegmyndighetene kan ikke anbefale planarbeid for 80 nye boenheter uten oppgradering av øvrig kommunalt vegnett for et større område, med fokus på etablering av sammenhengende tilbud for myke trafikanter</p> <p>Renovasjon:</p> <p>12. Bymiljøetaten anbefaler at de mange utbyggerne i området samarbeider om felles renovasjonsanlegg. Løsningen må i minst mulig grad beslaglegge verdifullt areal og medføre risiko for mennesker</p>	
11	Björgvin Bispedømme v/ Tore Skjæveland 13.08.20	<ol style="list-style-type: none"> Kirken vil kunne bli berørt av tiltaket som nærmeste nabo til planområdet. Björgvin bispedømmeråd og Bergen Kirkelige Fellestråd har ingen merknader til utvidelse av planområdet Minner om § 21 i kirkelova, Biskopen skal godkjenne all bygging nærmere kirken enn 60 m. Gjelder bygging i vid forstand, også endring av veger, parkeringsplasser og lignende. 	1-3: Tatt til orientering. Ny bebyggelse ligger ikke nærmere enn 60 m fra kirken.
12	Brannvesenet 13.08.20	<ol style="list-style-type: none"> Brannvesenet viser til tidligere uttalelse datert 27.01.20 	1: Tatt til følge.

13	Barn og unges representant v/ Endre Buanes 14.08.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Barn og unges representant ser behovet for en helhetlig vurdering av nye prosjekter og å vurdere hvilke kvaliteter og funksjoner ny utbygging kan tilføre et område 2. Det er svært viktig at utbygging i fortettingssoner ivaretar barn og unges behov for trafikksikre tilkomster til og fra viktige målpunkt, og at utearealer er tilpasset ulike formål og aldersgrupper. 3. Positivt at planområdet utvides med formål å utrede muligheter for å bedre tilbud til myke trafikanter. En trafikkanalyse er positivt. 4. Bør gjøres nærmere utredninger for å kartlegge hvilke virkninger en ytterligere fortetting kan medføre for beboere i området, herunder for barn og unge. Helsepåvirkninger i form av støy og svevestøv, både i anleggsfase og etter en eventuell utbygging bør kartlegges. Både med tanke på beboere og nærhet til barnehage og skole. 5. Barn og unges representant er bekymret for hvilke konsekvenser en slik utbygging som planen skisserer kan ha på kort og lang sikt for barn og unges interesser i området. Nedbygging og påvirkning av områder som kan ha betydning for barn og unges utfoldelse i nåtid eller fremtid må gjøres med varsomhet, og utbygging må ses i sammenheng med allerede gjennomførte utbygginger. 6. Dersom utbygging i henhold til planen realiseres, må denne ivareta behovet for gode byrom og møteplasser, samt sikre tilgang til grøntstruktur og gode uteoppholdsarealer i og ved planområdet. Kvalitetskrav i forhold til støy, solforhold, trafikksikkerhet og folkehelse må ivaretas. Dersom utbyggingen blir for omfattende til å ivareta slike hensyn, anbefales en nedskalering av planen eller at utbygging frarådes. 7. Viser til punkt 2.3.4 Plangrense i referat fra oppstartsmøte, 02.10.19, om behovet for en vurdering av hvilke områder som er naturlige fortettingsområder og hvilke som må bevares som i dag. Viser også til samme punkt, som omtaler mål i kommunens samfunnsdel. Herunder sikre gode oppvekstmiljø for barn og unge. Både enkeltpersoner og instanser i bydelen har uttalt en økt bekymring for konsekvensene av fortetting, blant annet mangler i tilbud og møteplasser til barn og unge, og en øktende bekymring knyttet til barne- og ungdomskriminaliteten. Dette gir grunn til å se aktuell utbygging i sammenheng med øvrig bebyggelse og infrastruktur for å sikre at beboere i området opplever gode og trygge boforhold og oppvekstmiljø. 	<p>1: Kommunen har startet opp arbeidet med en trafikkanalyse og en stedsanalyse på Skjold.</p> <p>2: Mobilitet og trafikksikkerhet er en del av planarbeidet. Uteareal løses på egen tomt og opparbeides for å tilpasses ulike formål og aldersgrupper.</p> <p>3: Det er i planarbeidet utarbeidet en egen trafikkanalyse som beskriver trafikksikkerheten i området.</p> <p>4: Støy- og støvsikring inngår som del av plansaken og skal ikke overstige gjeldende forskrifter. Dette er sikret i planens bestemmelser.</p> <p>5: Tatt til orientering. Det er utført stedsanalyse i forbindelse med plansaken og planområdet sees i relasjon til eksisterende miljø og planlagte utbygginger. Se også punkt 1.</p> <p>6: Byrom, møteplasser, grøntstruktur, uteoppholdsareal, støy, solforhold, trafikksikkerhet og folkehelse er utredet gjennom plansaken, og forholder seg til overordnet plan samt gjeldende lovverk.</p> <p>7: Tatt til etterretning, planen er sett i sammenheng med øvrig bebyggelse og infrastruktur.</p>
13	Den norske kirke 27.07.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viser til mottatt varsel 09.07.20. Vi kan ikke se å ha noen merknader til planforslaget. 	<p>1: Tatt til orientering</p>
14	Skjoldstølen velforening, Hjortevegen velforening, Sæterbo hueierforening v/ Martin P. A. Mæle 30.06.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etterlyser en helhetlig plan for utbygging i området for at ting skal bli gjort forsvarlig med stedstilpasning og med tanke på godt bomiljø for eksisterende og kommende beboere på skjold. Viser til kommunalt initiativ til byggestans. 2. Skjold behøver en områdeplan for å få en god sammenheng mellom gammel og ny bebyggelse, trafikk/veinett, grøntområder, ivareta barnas helse etc. 3. Viser til tilpasning og stedsanalyse fra KPA, mener stedsanalysene for byggeprosjekt på Skjold har vesentlige mangler og inneholder feil. 	<p>1-4: I en plansak skal man se ut over egen tomt. Typologi, tilpasning til strøkets karakter, arkitektur, miljø, mobilitet og trafikksikkerhet er belyst i planbeskrivelsen. I tillegg har kommunen startet opp arbeidet med trafikkanalyse og stedsanalyse på Skjold.</p> <p>5: Bilfri Skjoldstølen utgår, det er derfor ikke lenger aktuelt å gjøre tiltak på barnehagens grøntareal/parkeringsplass.</p> <p>6: Tatt til orientering. Det er utført stedsanalyse i forbindelse med plansaken og</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 4. Merknadsstiller er bekymret for at ny bebyggelse ikke vil hensynta eller tilpasses eksisterende bebyggelse, men føles «tung» 5. Merknadsstiller er bekymret for beslaglegging av grønne lunger og naturoppholdsområder fra barn og unge i nabolaget, for å bygge parkeringsplasser 6. Bekymret for at tilbud til ungdom ikke følger med den raske utbyggingen og dermed vil forverres over tid. Viser til at plan- og bygningsetaten, politiet, vegvesenet, bymiljøetaten, naboer, skoler, barnehage m.fl. er bekymret for en videre utbygging i samme tempo, og at ungdomsmiljøet sviktes. 7. Peker på utfordringer med veikapasitet i området, som allerede er overbelastet. Krysset ut i Sæterveien like før lyskrysset på Skjold vil ikke tåle økt belastning, heller ikke om det flyttes noen meter. Det vil bli konflikt mellom bil og bybane, som vil skape farlige situasjoner i begge retninger, forurensing og forringelse av området. 8. Utbygging på Smørås/Nøttveit benytter seg av Hjortevegen/Sætervegen. 9. Bekymret for utrygg skoleveg for barna i byggeprosess med tungtransport, sprenging og bygging, endring av skolevei, og økt trafikk. 10. Bekymret for støv og støy plager for barna som vokser opp i området, i barnhage og skole. Skjold skole ligger i rød støvsone med klasserom vendt mot veien. Støynivåene har økt ytterligere etter første trinn i Skjoldhagen. Lyden reflekteres av bygningen mot skolen. 11. Knytter dårlig luftkvalitet på Skjold til svevestøv etter sprenging, anleggsarbeid og økt trafikk. 23% av barn ved skjold skole har luftveisplager (folkehelseoversikten 2019) der utendørs luftforurensing er en av faktorene. 	<p>planområdet er sett i relasjon til eksisterende miljø og planlagte utbygginger</p> <p>7-8: Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som beskriver trafiksikkerheten i området. Dette sammen med overordnet trafikkanalyse for Skjold, vil danne grunnlag for videre arbeid.</p> <p>9: Trafiksikkerhet skal ivaretas også i en anleggsfase. Det er sikret trygg forbindelse for myke trafikanter gjennom hele anleggsprosessen i bestemmelsene.</p> <p>10-11: Støy- og støvsikring inngår som del av plansaken og skal ikke overstige gjeldende forskrifter. Dette er sikret i planens bestemmelser.</p>
15	Byantikvaren v/ Endre Leivestad 27.08.20	Byantikvaren viser til tidligere uttalelse av saken og har ingen ytterligere merknader i forbindelse med varsel om utvidet planområdet.	1: Tatt til orientering

Merknadskart



Private merknader med avsender utenfor kartutsnittet noteres med adresse under:

- 4. Edle Ørvig og Jon Pettersen, Hjortevegen 11
- 5. Camilla Nøttveit, ikke oppgitt adresse
- 27. Rune Heine Klubnes, Ekornvegen