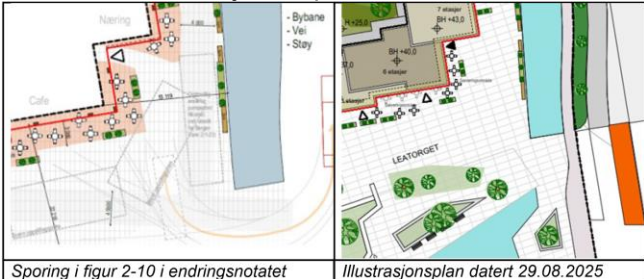


Merknadsskjema – Begrenset høring

Plannavn	Årstad, Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren
Arealplan-ID	66350000
Saksnummer	PLAN-2022/20545
Utarbeidet av	Multiconsult
Sist revidert	13.03.2026

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	<u>Private merknader:</u>	-	Det er ingen registrerte private merknader ifm. begrenset høring.			
1	Høringsinstanser: Statens vegvesen 13.11.2025 Dok.nr: 256	Statens vegvesen ser positivt på mange av de endringene som er gjort i reguleringsplanen for S14 Mindemyren, som nå er lagt frem til begrenset høring. De mener derfor at de kan stille seg bak disse endringene med tanke på innsigelsen i saken. Når det gjelder signalregulering både på Fjøsangerveien og ved Kanalveien, påpeker de imidlertid at det ikke er innhentet uttalelse fra Vegdirektoratet om disse punktene. Før planen sendes til godkjenning, må det derfor foreligge uttalelser på disse forholdene, og eventuelle positive uttalelser fra Vegdirektoratet må innarbeides i planen. Videre opplyser Statens vegvesen at de ikke har mottatt brev fra Vestland fylkeskommune vedrørende flytting av gangfelt med signalregulering i Kanalveien. Statens vegvesen kan ikke trekke innsigelsen før alle trafikale forhold er innarbeidet i planen.	Statens vegvesens positive holdning til endringene tas til orientering. Signalsøknad for krysning av Fjøsangerveien er godkjent. Signalsøknad for krysning av Kanalveien ligger til behandling hos Statens vegvesen. Forslagstiller ber om at saken ferdigbehandles parallelt med signalsøknadene.			
2	Bane NOR 04.11.2025 Dok.nr: 251	Bane NOR har ingen merknader.	Tatt til orientering.			
3	Byantikvaren 03.11.2025 Dok.nr: 249	Byantikvaren har ingen innvendinger til de foreslåtte endringene. Når det gjelder reduksjon av byggehøyder i felt KBA4 for å ivareta verneverdiene, uttrykker Byantikvaren positiv holdning til dette tiltaket. Videre ønsker Byantikvaren å delta aktivt i prosessen frem mot andre gangs høring, for å sikre at både formingsveileder og reguleringsbestemmelser ivaretar verneverdiene i området på en tilfredsstillende måte.	Tatt til orientering. PBE har hatt møte med Byantikvaren om Formingsveilederen. Det er gjort justeringer i bestemmelse 3.1.5.b for å sikre at de ivaretar verneverdiene i området.		x	
4	Bymiljøetaten 18.11.2025 Dok.nr: 260	Nummereringen av punktene samsvarer med nummerering i merknaden til bymiljøetaten (BME). <u>2.1.2 Busstopp og torgareal</u> Bymiljøetaten støtter flytting av holdeplassen, da den nye plasseringen gir bedre kobling til tverrforbindelsen over torgarealet (o_TO3 og o_TO4). Etaten har tidligere vært kritisk til utformingen av torgarealet og ønsker fortsatt dialog om dette.	<u>2.1.2 Busstopp og torgareal</u> Tatt til orientering. Forslagstiller har endret utformingen på o_TO3 i illustrasjonsplanen for å tydeliggjøre at torget er for gående ved å sikre UU forbindelse opp til bussholdeplass. Det er sikret i			X (illustrasjon splan)

		2.1.4 Justering av SF Bymiljøetaten påpeker at det er lite offentlige arealer i områdeplanen, og at torg o_TO1 bør ha samme størrelse som opprinnelig planlagt, da dette er viktig for kostnadsberegninger og anleggsbidrag. Selv om felt SF er trukket noe tilbake etter offentlig ettersyn, beslaglegger forslaget fortsatt deler av torgarealet, og arealet under utkraget bebyggelse regnes som privat byggeformål. Bymiljøetaten mener torgarealet må være tilgjengelig og attraktivt for allmennheten, og ber om at det økes i henhold til deres innspill. a) Tilkomst til pumpestasjon Bymiljøetaten påpeker at illustrasjonsplanen viser vegetasjon der teknisk tilkomst til pumpestasjonen skal være, og anbefaler at plasseringen synliggjøres i plankartet. Sporingsskurvene for inn- og utkjøring fra Kanalveien er ikke tilstrekkelig dokumentert, og dette må sikres før sluttbehandling av planen, med samsvar mellom alle illustrasjoner i plandokumentene.  b) Varelevering Frem til sluttbehandling ber vi om at det sees nærmere på vareleveringssituasjonen for SF1, og at det innarbeides tiltak for å hindre varelevering på torget. 2.1.7 Justering av vei Planforslaget viser justert veiutforming for o_KV1-2. Bymiljøetaten savner dokumentasjon som viser hvilke kjøretøy og sporingsskurver som er lagt til grunn for den nye dimensjoneringen. I plandokumentene er det ikke tilstrekkelig grunnlag til at vegmyndigheten kan vurdere den foreslåtte løsningen, og om utformingen sikrer tilstrekkelig fremkommelighet og trafiksikkerhet. Vi er kjent med at krysset mellom o_KV1 og o_KV10	bestemmelsene at ved tiltak innenfor KBA5 skal alle parkeringsplasser på o_TO3 være sanert og det er etablert minimum 8 trær innenfor torgflaten. 2.1.4 Justering av SF Forslagstiller har endret plankartet slik at utkraget del under #15 blir regulert til torg. Forslagsstiller mener ellers at justeringene som har vært gjort gir et godt resultat. Avstanden til kanalen har økt fra 1,6 meter til offentlig ettersyn til 6 meter til sluttbehandling på det smaleste i nordøstre hjørnet av SF1. a) Tilkomst til pumpestasjon Vegetasjon i illustrasjonsplanen er justert for å gi plass til teknisk tilkomst til pumpestasjonen, og område for plassering av pumpestasjonen er tatt inn i plankartet (#20). Sporingene som etterspørres er vedlagt plansaken. b) Varelevering Varelevering til SF1 er fra vareleveringslomme o_V2. Det er ikke kjøretøytilkomst til SF1 fra noen sider, ettersom den er omkranset av torgareal, hovedsykkeltur og gangareal. Det er ikke funnet andre alternativer til varelevering til felt SF i diskusjon med PBE. 2.1.7 Sporinger legges ved plansaken. Veg o_KV1-13 er sporet for vogntog, semi-trailer 22 meter og lastebil 12,0 meter.	2.1.4.a X	2.1.4.a X	X (illustrasjonsplan)
--	--	--	--	-----------	-----------	--------------------------

	måtte justeres i detaljprosjekteringen for bybanen, for å sikre fremkommelighet for store kjøretøy, og er derfor bekymret for en innsnevring av veiarealet uten tilstrekkelig grunnlag. Vi ber om at det sikres en god dialog og fremlegging av dokumentasjon i det videre planarbeidet. I planarbeidet må det gjennom dimensjonering av vegen tas stilling til hvilken kjøretøytype som skal tillates på den fremtidige kjøreveien o_KV1-13. Dersom veganlegget dimensjoneres for 12,4 meter, vil fremtidig bruksklasse på veien settes til 12.4 meter. Dette vil medføre at vogntog på 19,5 meter (og større) blir utestengt. Vi er kjent med at det er mye varelevering med vogntog i området i dag. Ettersom det i planforslaget fortsatt legges til rette for engroshandel, gjør vi oppmerksom på at en lengdebegrensning på 12,4 meter kan være vanskelig. Vi ber om at planmyndigheten tydeliggjør i plandokumentene hvilke kjøretøy vegen skal dimensjoneres for. <u>2.1.8 Renovasjonsløsninger for glass- og metall</u> Bymiljøetaten er positiv til at planforslaget setter av areal til returpunkter, men har innspill til de foreslåtte løsningene i avsnittene under: <i>Renovasjonsløsning ved o_KV1</i> Bymiljøetaten påpeker at det er foreslått to plasseringer for renovasjonskontainer ved o_KV1 – én på nordsiden og én på sørsiden av veien. De mener at plassering på nordsiden vil beslaglegge deler av torget, redusere ferdselssonen og gi negative visuelle og støyrelaterte konsekvenser. Løsningen på sørsiden er ifølge etaten dårlig illustrert, og det er usikkerhet om den er gjennomførbar. Bymiljøetaten vurderer det som svært uheldig at kontaineren kan havne i ferdselssonen (#14), og peker på manglende samsvar mellom plandokumentene. De ber om at løsningene avklares før sluttbehandling, med særlig vekt på ferdselssonen for gående. Det etterlyses illustrasjoner for kjøretøyoppstilling, nedkast og hindringsfri gangsone. Kjøremønster for renovasjonsbil bør være gjennomgående fra nord til sør i o_KV1-9, og begge	<u>2.1.8 Renovasjonsløsning ved o_KV1</u> Renovasjonsløsning ved o_KV1 er flyttet til sørsiden av vegen. Renovasjonsområdet er regulert til kombinert formål fortau/renovasjon. Illustrasjoner av oppdatert løsning følger plansaken. Løsningen er innarbeidet i plandokumentene.	2.1.8 X		
--	---	--	---------	--	--

	Det er påpekt at planbestemmelse § 3.1.1.6 kun sikrer en maksimal høyde på 2,2 meter i parkeringshuset. For å sikre universell tilgjengelighet og tilrettelegging for alle, spesielt for høye HC-biler, bes det om at deler av parkeringsanlegget utformes med en høyde på 2,6 meter. Dette er viktig fordi det ikke finnes mulighet for gateparkering i området, og derfor må tilkomst for høye HC-biler sikres i selve parkeringsanlegget. Det foreslås at kravet om ekstra høyde for noen HC-plasser innarbeides i bestemmelse § 3.1.1.4.a. <u>2.1.11 Fortausbredde langs E39</u> Bymiljøetaten er positive til økt fortausbredde langs E39. Dagens bussholdeplass skal flyttes lengre nord (endring punkt 2.1.2). Vi ber derfor om at dagens holdeplass tas inn i planområdet og omreguleres til fortau. <u>Andre trafikale merknader</u> <u>Om avkjørsler</u> Planforslaget har redusert antall avkjørselspiler sammenlignet med tidligere forslag, men det mangler stengesymboler ved avkjørsler som skal fjernes. Dette gjør det uklart hvilke avkjørsler som faktisk skal bort, noe som kan gå ut over trafiksikkerheten, særlig der det er innkjøring over fortau eller i gatetun og torg. Det stilles også spørsmål ved behovet for avkjørselspilen ved sørøstre hjørne av KBA4, da det ikke er innkjøring til parkering her, og det er foreslått en vareleveringslomme like nord for dette. Det bes om at denne avkjørselspilen fjernes. <u>Bestemmelser</u> § 3.1.1.6, om varelevering. I bestemmelsen nevnes områdene som er tenkt benyttet til varelevering. Deriblant nevnes parkeringskjeller BAA2, der deler av arealet skal ha «ekstra høyde» på minimum 2,2 meter. BME vil imidlertid bemerke at det er mange varebiler som er for store til å kunne benytte denne kjelleren. § 3.2.1.1, 4.ledd: Om utforming av samferdselsanlegg. Bestemmelsen fastsetter at samferdselsareal med avrenning til kanal og Solheimsvannet skal ha vintervedlikehold uten bruk av salt. Dette er i samsvar med hensikten i infrastrukturplanen for Mindemyren. Vi	Etter begrenset høring er det tatt inn krav i bestemmelsene, punkt 3.1.1.f, om at deler av parkeringsanlegget skal ha 2,6 meters høyde. <u>2.1.11 Fortausbredde langs E39</u> Etter dialog med PBE beholdes lommen som i dag, for å kunne fungere som en avlastningslomme. <u>Andre trafikale merknader</u> <u>Om avkjørsler</u> Det er tatt inn stengesymboler langs Kanalveien. Avkjørselspilen i sørøstre hjørne i KBA4 er flyttet fra torget, og skal erstatte dagens avkjørsler fra sør over torg o_TO2. <u>Bestemmelser</u> §3.1.1.6 (nå 3.1.1.f) Etter høring er kravet økt til 2,6 meter. Se punkt 2.1.10 3.2.1.1, 4. ledd VA-rådgiver vurderer det som svært uheldig å gå imot <i>Skal krav fra Overordnet Infrastrukturplan på et overvannssystem som allerede er etablert, se skjermbilde</i>	Stengesymbol X	§3.1.1.6 X	
--	--	---	----------------	------------	--

ber imidlertid om at bestemmelsen endres slik at avrenning fra kjøreareal skal ha lokal fordrøyning slik at avrenning ikke går direkte til kanal og Solheimsvannet. Dette for å sikre at vinterdrift kan bidra til trafikksikre veier, ettersom bruk av salt i en del tilfeller er mest effektivt.

under fra Overordnet Infrastrukturplan. Slike innvendinger burde vært løftet i en tidligere fase, før Bybanen etablerte nytt kjøreareal med tilhørende overvanns- og regnbedsystem i Kanalveien. Dagens løsning med vinterdrift uten salt er en forutsetning som vi antar ligger til grunn for det etablerte overvannssystemet langs Bybanen i Kanalveien ved S14, og som etter vårt skjønn har vært premissgivende for dimensjoneringen som allerede er utført av Bybanen.

6.5 OVERVANNSHÅNDTERING

Mindebyen skal ha en overvannshåndtering som gir bedre levevilkår, et bærekraftig og robust urbant samfunn og en frisk natur.

5.5.1 SKAL-KRAV

- Det skal utarbeides plan for overvannshåndtering.
- Overvann skal i størst mulig grad benyttes til naturbasert overvannshåndtering.
- Vann til vegeterte infiltrasjonssoner og kanal skal være fritt for salt.
- Områder som kan ha overflateavrenning til kanalen, skal ha det.
- Åpen overvannshåndtering skal prosjekteres.
- Kanalen skal ha god vannkvalitet.
- Kanalen skal utformes som biotop for laksefisk.

6.6 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Tekniske anlegg i grunnen skal dimensjoneres og utformes slik at det blir minst mulig behov for omlegging/flytting og oppgraving, spesielt i opparbeidete områder, i fremtiden.

5.6.1 BØR-KRAV

- Det bør utarbeides en teknisk situasjonsplan for all infrastruktur i grunnen.

5.6.2 ANBEFALINGER

- Det anbefales at teknisk infrastruktur følger rapport «Tekniske anlegg i grunnen».

Overvannssystemet i Kanalveien ved S14 har utløp mot Solheimsvatnet, enten direkte eller via infiltrasjonssoner som regnbed. Uavhengig av infiltrasjonsgrad vil eventuelt saltet smeltevann til slutt nå Solheimsvatnet. Dette gjelder særlig ved større nedbørshendelser da overvannet vil gå i overløp og direkte ut til Solheimsvatnet. Dersom kravet om at avrenning fra kjøreareal ikke skal gå mot Solheimsvatnet skal følges, vil dette i praksis kreve enten full infiltrasjon av overvann i vinterstid eller pumping mot kulverten i sør. Begge løsninger vil innebære betydelige ombygging.

Vi vil også presisere at det er ikke Multiconsult som har prosjektert de eksisterende regnbedene eller det opprinnelige overvannssystemet. I vårt arbeid ved S14 er løsningen basert på samme prinsipper og eksisterende system som allerede ligger i Kanalveien. Vi tilpasser kun bruken av regnbedene lokalt for vareleveringslomme og kryssing for

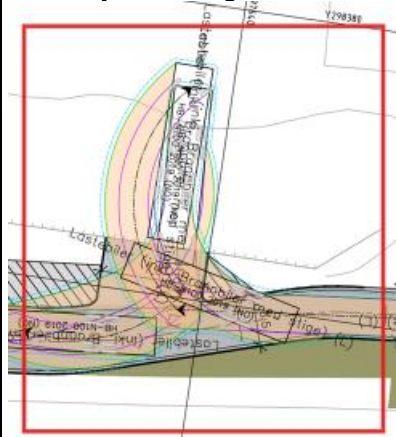
			gående, mens hovedsystemet og forutsetningene videreføres uendret. Dersom det skal åpnes for salting i Kanalveien ved S14, må det også aksepteres at avrenningen, slik systemet er utformet, vil nå Solheimsvatnet. For S-områdene lenger sør er det enklere å etablere et todelt system ettersom kulverten under åpne kanal er tilrettelagt for dette, med omdirigering av overvann vinterstid via ventiler (jf. 3. tegningshefte for normtegninger). En tilsvarende løsning er ikke mulig på strekningen ved S14 uten omfattende ombygging. Det nevnes imidlertid at det vil være mulig med todelt løsning for overvann i Torg T7 og deler av Mindeallé, men her er det mindre aktuelt med salting uansett.			
		§ 3.2.1.2, 1.ledd: Vi ber om at setningen endres til at den tekniske planen skal <i>godkjennes</i> av aktuell vegmyndighet.	3.2.1.2, 1. ledd (nå 3.2.1.b) Foreslått bestemmelse tatt inn.		3.2.1.2,1 X	
		§ 3.2.2.1: Vi ber om at bestemmelsen endres slik at hele o_KV3-o_KV13 omfattes.	3.2.2.1 (nå 3.2.2.a) Foreslått bestemmelse tatt inn.		3.2.2.1 X	
		§ 3.2.6.2, om dekke på gatetun: Vi ber om at bestemmelsen sikrer at dekke på kjøreareal skal dimensjoneres for relevante kjøretøy. Der det skal foregå varelevering og renovasjon, må dekket tåle manøvrering fra tunge kjøretøy.	3.2.6.2 (nå 3.2.6.a) Foreslått bestemmelse tatt inn.		3.2.6.2 X	
		§ 6.1.7, siste setning om teknisk plan for kommunale veganlegg: «Byggteknisk plan tilpasses det enkelte byggetrinn.» Bymiljøetaten ber om at denne setningen fjernes. For å vurdere tekniske løsninger for veganlegg, er det viktig å vurdere helheten i løsningen for en hel strekning, slik at fallforhold, drenering, belysning o.l. kan vurderes samlet. Vegmyndigheten har derfor behov for at teknisk plan for hele veganlegget o_KV1-o_KV13, inkludert fortau og annen veggrunn, sendes inn og vurderes samlet. Videre skal anlegget overtas samlet når alt er	6.1.7 (nå 6.2.7) Foreslått endring i bestemmelsene er tatt inn.		6.1.7 X	

		gjennomført. Vi har ingen merknader til at utbyggingen vil foregå i etapper, som beskrevet i § 6.1.8. § 6.1.8 om opparbeidelse av veianlegget: Bymiljøetaten ber om at det presiseres i bestemmelsen at både kjørevei, fortau og annen veggrunn skal være opparbeidet i sin helhet, i henhold til regulert løsning, før overtakelse kan skje. Det er viktig at bestemmelsen er tydelig, slik at den ikke kan tolkes som at vegmyndigheten skal overta veien med en gang den er blitt enveiskjørt, jf. § 6.1.9.	6.1.8 (nå 6.2.8) Foreslått bestemmelse tatt inn.		6.1.8 X	
5	BIR 13.11.2025 Dok.nr: 257	BIR har følgende merknader som må hensyntas i en revidert RTP: 1. Bossnettet og bunntømte containere er beskrevet i kapittel 2.1.1. Tabell viser antall containere det planlegges for til de ulike avfallstypene. I illustrasjon på side 4 vises en oversikt over nedkast i vegg. Antall containere og antall nedkastpunkt må samsvare. 2. BIR må sikres tilkomst til testing, drift, vedlikehold og eventuelle utskiftings av fellesdelen av bossnettet, herunder rør og tanker. Det må sikres at rør kan byttes ut, uten at dette fører til rivning av installasjon eller bygningsmasse. Disse hensynene må tas med i vurderingen for plassering av individuell del av bossnettet samt nedkastene. 3. RTP må vise trase for fellesdelen av bossnettet som er etablert, samt tilkoblingspunkt og trase for individuell del av bossnettet. RTP må vise informasjon om type nedkast for hver avfallstype og type tank (tekniske data). Det må legges ved tegning som viser nedkast, lagringstanker, bunkerser og plassering av luftinntak. Nedkast skal være utformet med adgangskontroll og volumbegrensning. Det må bekreftes at skissert løsning er kvalitetssikret av leverandør. 4. Viser til beregninger for næringsavfall (utført av BIR bedrift), fra side 5. Beregning av næringsavfall er avtafestet i inngått grunneieravtale, jf. 5.6.2 grunnlag for beregningen, under Grunneiers betalingsforpliktelse- Kontantbidraget. 422 m2	<i>Revidert RTP</i> 1. Illustrasjonen viser prinsipp for plassering av nedkast. Antall nedkast og plassering av containere gjøres i forbindelse med detaljprosjektering til byggesak, jf. Punkt 6.1.3 i bestemmelsene. 2. Tas til orientering. Dette tas med til detaljprosjektering og byggesak. 3. Det er tatt inn krav i bestemmelsene om at hvert bygg skal planlegge sin individuelle del av bossnettet, og krav om at nedkast skal plasseres i/ eller ved vegg i byggeformål. Det er stilt krav om at oppdatert renovasjonsteknisk plan skal være godkjent av BIR før rammetillatelse. 4. Tatt inn i revidert RTP.		3 x	

		næringsareal tilsvarer en boligekvivalent. Dimensjoneringsgrunnlag må derfor vise hvor mange boligekvivalenter planlagt næringsareal tilsvarer. 5. RTP definerer ikke hvor mange beboere som tilhører de forskjellige nedkastpunktene. For å kunne vurdere at nedkastpunktene har tilstrekkelig kapasitet og ikke må tømmes utover 2 ganger daglig, må RTP oppdateres med en tabell som viser dimensjonering pr nedkastpunkt. Bruk gjerne tabell vist på side 2 i merknaden. BIR har noen forslag til punkter for glass og metall, vist i vedlegg Tekniske tegninger for renovasjonslomme glass og metall: Alternativ nord - Alt 1 sørside vei: - Container er ikke tegnet inn på illustrasjonsplanen. - Illustrasjon må inkludere container dersom alternativet skal videreføres. - Illustrasjonen må vise kranens løftesone, se illustrasjon i BIRs Renovasjonstekniske veileder side 21. - Alle sporingskurver må være innenfor veibanen. - Anbefaler at det etableres 2 nedkast på foreslått punkt for å bedre kapasitet, da punktet også skal være felles for andre delfelt, og for å kunne gi rom/fleksibilitet til innsamling av andre avfallsfraksjoner som det kan bli krav om å samle inn i fremtiden. Alternativ nord - Alt 2 nordside vei - Bekrefte at det er tilstrekkelig høyde for at kranbil kan kjøre igjennom Kanalveien etter tømning. - Illustrasjon viser at container er plassert rett foran støttelabb. Plassering må endres. Plassering av container kan være ved siden av støttelabb, minimum 0,5 meter fra bil. Viser for øvrig til illustrasjon i RTV side 21. - Anbefaler at det etableres 2 nedkast på foreslått punkt for å bedre kapasitet, da punktet også skal være felles for andre delfelt, og for å kunne gi rom/fleksibilitet til innsamling av andre avfallsfraksjoner som det kan bli krav om å samle inn i fremtiden.	5. Forslagstiller mener det er tilstrekkelig at dette løses i oppdatert RTP til rammesøknad. Alternativ nord - Alt 1 sørside vei: Container er tatt inn i illustrasjonsplanen. Det er laget egen illustrasjon knytt til renovasjonslommen som viser sporingskurve og kranens løftesone. Illustrasjonen er vedlagt planen. Etter dialog med PBE er det beholdt en container i oppdaterte løsning. Alternativ nord - Alt 2 nordside vei Etter tilbakemeldingene i høringen og tilbakemelding fra PBE er alternativet nord for veien ikke lenger aktuelt, og er tatt ut fra planmaterialet.	x	x		
--	--	---	---	---	---	--	--

Sør ved S11

- I merknadsskjema kommer det frem at løsningen er midlertidig frem til reguleringsplanen for S11 vedtas. BIR anbefaler at punktet blir videreført i reguleringsplanen for S11.
- Det kommer ikke frem på illustrasjonen om evt. bygg som planlegges i nærheten og innenfor SF2, og BIR er avhengig av å se hva som planlegges i området rundt nedkastene og oppstillingsplass. BIR har ikke mottatt RTP for S11 og har ikke kjennskap til hva som planlegges for tilstøtende arealer til punktet for glass og metall. Revidert RTP må tydeliggjøre dette.
- Anbefales at det etableres 2 nedkast på foreslått punkt for å bedre kapasitet, da punktet også skal være felles for andre delfelt, og for å kunne gi rom/fleksibilitet til innsamling av andre avfallsfraksjoner som det kan bli krav om å samle inn i fremtiden.
- BIR stiller spørsmål til hvorfor denne snusekvensen/tilkomsten er relevant/tatt med i RTP, se utklipp under. Vennligst utdyp denne, evt. fjern den fra illustrasjonen dersom den ikke er relevant for renovasjonsløsning.

**For alle alternativene for glass og metall:**

Det må være minimum 1 m avstand fra containerne til evt. hindringer som mur, bygningsmasse, trær, stolper, lekeplass, osv. Vennligst bekreft dette i revidert RTP.

Sør ved S11

Foreslått løsning i sør er en midlertidig løsning frem til plan for S11 er vedtatt, og ev. endrer løsningen. I dag er det parkeringsareal i de tilstøtende arealene.

Snusekvensen det vises til viser løsning for atkomst til naboeiendommen, som får flyttet sin avkjørsel, og har utover det ingenting med renovasjonsarealet å gjøre.

Etter dialog med PBE er det vist en container i oppdatert løsning i illustrasjonsplanen.

For alle alternativer for glass- og metall

Avstand til containere er hensyntatt og vil bli tatt med videre i detaljprosjektering av løsningene.

		Samtlige illustrasjoner viser at støttelabb står ut i offentlig vei når blir står på oppstillingsplass/under tømmesituasjon. Dette utløser krav om arbeidsvarslingsplan. BIR avhengig av at oppstilling av renovasjonsbil og støttelabb ut i kommunal vei er avklart med riktig vegmyndighet i Bergen kommune før vi kan gi en formell uttalelse til RTP. BIR vil også uttale seg til arbeidsvarslingsplanen. Renovasjonsanlegget skal utformes og plasseres på en slik måte at vann ikke trenger inn i verken innkasttårn, innercontainer eller betongkum. Asfalt, heller, brostein o.l. skal utformes slik at vann ledes vekk fra installasjonen. Betongkum og containerplattform skal heves slik at det blir et fall på 2% - 5% bort fra renovasjonsanlegget. Betongkum skal monteres i en slik høyde at ferdig montert containerplattform får en avstand til bakkenivå på 2 cm. Det skal etableres dreneringsrist på utsiden av betongkum. Denne må monteres slik at den ikke er til hinder for universell tilkomst/utforming. En RTP skal inneholde en trafiksikkerhetsanalyse hvor følgende belyses: - Ferdelsårer for myke trafikanter i nær tilknytning til renovasjon skal synliggjøres. Det må være et særskilt fokus på krysningspunkt mellom sporingskurve og ferdelsårer - Innebærer prosjektet kranløft i nærheten av ferdelsårer må det fremkomme avbøtende tiltak som sikrer at ferdelsåren ivaretas. BIRs kommentar til bestemmelser § 3.1.1.7 Renovasjon § 3.1.1.7.a Avfall for bolig, kontor/tjenesteyting løses i felles bossnett som etableres av BIR. § 3.1.1.7.b Avfallsfraksjoner som ikke håndteres i bossnett skal løses i #6 og/eller #14. § 3.1.1.7.c Andre formål enn bolig/kontor/tjenesteyting kan ha egne system for håndtering av avfall innenfor bebyggelsen. I den grad det er mulig og hensiktsmessig bør også avfall fra disse formålene vurderes håndtert via rørbaserte avfallssystem. All renovasjon som ikke håndteres i bossnettet må løses innendørs. Kommentarer til bestemmelsen 3.1.1.7a: - BIR har ansvar for å planlegge og fellesdelen av hovednettet, mens hvert delfelt skal planlegge for sin	Løsningene har vært på høring hos BME. Tas til orientering. Detaljutforming av tas i detaljprosjektering til byggesak. Trafiksikkerhetsanalyse tas med i RTP til rammesøknad. Plassering av renovasjon i o_SK4 berører gangsoner på dette fortauet. Etter tilbakemeldingene til høring vurderes det som mindre problematisk enn den alternative plasseringen på torget i nord. BIRs kommentarer til bestemmelser 3.1.1.7a (nå 3.1.1.g) Bestemmelsen er endret.			3.1.1.7.a X
--	--	---	--	--	--	-------------

		individuelle del av bossnettet, herunder rør og bossnettnedkast. Kommentarer til bestemmelsen 3.1.1.7b: - Det vises til at det kan etableres en løsning i bestemmelsesområde #6. RTP må vise en løsning dersom dette blir et alternativ. - BIR anbefaler at det settes av areal til å etablere en løsning for avfallstyper som ikke kan håndteres i bossnettet både i nordlig del (#14) og i sørlig del (#6 eller RA1-2). Dette for å gi et bedre kildesorteringsmulighetene og kortere gangavstand for beboerne innenfor S14 og S11, og høyere kapasitet da punktene skal være felles for flere delfelt. Andre merknader: VA-rammeplan viser fellesdelen/hovednettet, men ikke undernett til bossnettet til de skisserte nedkastpunktene som er vist i illustrasjonen på side 4 i RTP. BIR anbefaler at undernettet inkluderes i en infrastrukturplan eller VA-rammeplan for å sikre at bossnettet blir koordinert med annen infrastruktur. BIR anbefaler at prosjektet vurderer nedkast for publikumsavfall ved de offentlige torgarealene som kan være knyttet til bossnettet. Dette for å unngå parallelle avfalls løsninger som er avhengig av egen driftstjeneste. BIR bidrar gjerne inn med veiledning for planlegging av undernettet, og oppfordrer til tettere dialog vedr. RTP og tilkobling av fellesdelen av bossnettet. Revidert RTP sendes på epost til rtp@bir.no. RTP skal ha mottatt en uttalelse fra BIR før endelig vedtak av reguleringsplanen.	3.1.1.7 b (nå 3.1.1.g) #6 er tatt ut av planen. Det er tatt inn areal til fraksjoner som ikke løses i bossnettet i RA1-2 og o_SK4. Andre merknader Det er tatt inn krav om at RTP til rammetillatelse skal vise forholdet til annen infrastruktur i bestemmelsene. Tatt til orientering.		3.1.1.7.b X Andre merknader X	
6	Vestland fylkeskommune 25.11.2025 Dok.nr: 261	<u>Handel</u> Vi merker oss at i dei to delområda nord, langs Fjøsangervegen KBA5 og 6, vert det opna for 4000m2 engroshandel. Det er lagt inn fleksibilitet ved at om handelskonsept vert endra til detaljhandel, vil det berre vere mogeleg å nytte 1000m2, til formålet. Det er bra.	<u>Handel</u> På bakgrunn av merkningen er det presisert i bestemmelsene at i felt KBA4 tillates inntil 3000m² detaljhandel. Handel knyttet til næring/håndverksbedrifter kommer i tillegg.		Handel X	

	I KBA4, som ligg langs Fjøsangervegen sør i planområdet, er det er opna for opp til 3000m2 handel, men det er ikkje spesifisert om det skal vere engroshandel, eller anna detaljhandel. Vi stiller spørsmål til at reguleringa er ulik for KBA4 og KBA5-6. Vi vil rå til at føresegnene stiller like krav for desse tre delområda. I føresegnene er det presisert at det ikkje er tillatt med Big-box. Det er bra at det vert spesifisert at handel med dette konseptet ikkje kan etablerast i planområdet. Vi rår til at Big-box vert endra og spesifisert med ordlyden , - store handelseiningar med eit breitt tilbod av vareslag-, som er meir eintydig. Konseptet, er retta mot kundar som kjem i privatbil, og handlar stort. Denne type aktivitet vil skape konsekvensar for trafikkavvikling for bydelen og vere negativ for lokalmiljø og bustadene. I føresegnene er det stilt krav om maks 2 plasser per 1000 m² Kontor/forretning/tjenesteyting, det vil også bidra til å regulere denne type handelskonsept. Vestland fylkeskommune vil på denne bakgrunn kunne trekke motsegna knytt til handel. <u>Infrastruktur og veg</u> <u>Vareleveringslommer</u> VLFK hadde motsegn knytt til omsynet rundt handtering av overvatn og blågrøn struktur rundt vareleveringslommene ikkje var godt nok opplyst. Etter dialog med Bergen Vann støttar vi oss på deira vurdering knytt til handtering av overvatn og at dette er tilstrekkeleg utgreidd og sikra i reguleringsplanen. Bergen Vanns vurdering er at det ikkje vert vesentleg reduksjon i regnbada langs Kanalveien og føreslått løysing har akseptabel kapasitet knytt til anlegg for overvatn ift. konsekvens av tiltak med ny gangovergang, vareleveringslomme og kryss. Vi meiner det likevel er uheldig å punktere eit nytt anlegg som handtera overvatnet bra, men vi støttar oss på kompetansen til Bergen Vann. Ein føresetnad for at vi trekk motsegn knytt til vareleveringslomme er at det vert utarbeidd føresegn som sikra at det vert avsett tilstrekkeleg areal på eigen grunn til handtering av	Bestemmelsene er endret med foreslått ordlyd. Tatt til orientering. <u>Infrastruktur og veg</u> <u>Vareleveringslommer</u> Foreslått bestemmelse er tatt inn i punkt 2.6.		Big-box X	
				Overvann X	

	overvatn ved behov for avbøtande tiltak. Tiltak på eigen grunn skal driftast og vedlikehaldas av grunneigar. Det må setjast krav til tiltak for overvatn før igangsetjingsløyve for tiltak i reguleringsplan. Vareleveringslommene er no revidert og utforma i tråd med vegnormalane. På bakgrunn av ovannemnde og med atterhald om at det vert sikra i føreseigna kan vi trekke vårt motsegn knytt til vareleveringslommer. <i>Utkraging</i> Vi kan sjå at det er lagt inn nye føresegn om utkraging der det er tillat innanfor spesifikke områder og/eller føresegn om instruks. Våre interesser er no sikra i føreseigna. På bakgrunn av dette kan vi trekke vårt motsegn knytt til utkraging. <i>Avkøyrsl</i> Tilkomst til parkeringskjellar har no fått utforming som kryss, som er i tråd med krava knytt til trafikkmengda som skal bruke den tiltenkte tilkomsten. Det er vist frisikt 4x20 frå krysset i plankartet. Dette er ikkje i tråd med vegnormalane for siktkrav og mengde trafikk. Etter dialog med kommunen har vi fått bekrefte at siktlinja skal bli oppdatert til 6x36m. På bakgrunn av endringane som er gjort ved tilkomsten frå Kanalveien kan vi trekke vårt motsegn knytt til avkøyrsla med atterhald om ovannemnde. Andre merknadar knytt til infrastruktur og veg <i>Rekkefølgekrav o_FO20 og o_SA6-7</i> Det manglar rekkefølgekrav i føreseigna til opparbeiding av o_FO20 og o_SA6-7. Vi har fått bekrefte frå Bergen kommune at forslagsstillar oppdatera føreseigna med rekkefølgekrav til det aktuelle fortauet og sykkelanlegget. Dette er ein føresetnad for trekking av motsegn. <i>Avkøyrslpil til o_FO20</i>	I 6.1.2 stilles det krav om VA-rammeplan. Det er tatt inn krav om at tiltak for overvann skal være del av VA-rammeplanen til rammetilatelset/igangsettingstillatelse. Tatt til orientering. <i>Utkraging</i> Tatt til orientering <i>Avkøyrsl</i> Foreslått siktlinje er tatt inn. Tatt til orientering. <i>Rekkefølgekrav o_FO20 og o_SA6-7</i> Foreslått rekkefølgekrav er tatt inn i punkt 6.3.4. <i>Avkøyrslpil til o_FO20</i>	Siktlinje X	Rekkefølgekrav X	
			Stengesymbol X	O_GG3 X	

	I plankartet som er sendt ved avgrensa høyring er det lagt inn avkøyrsllepil og siktlinjer frå dagens rampe Det er forbod mot køyring på fortau eller gangveg jf. Forskrift om kjørende og gående trafikk §4.1. De kan difor ikkje regulere ei avkøyrslle som går ut på at ein må køyre på fortau. Rampa kan brukast i ein mellombels fase ved utbygging av delfeltet, men denne skal stengast for trafikk ved utbygging av byggetrinnet knytt til staden. Avkøyrsllepila og siktlinjene må fjernast frå plankartet og erstattast med stengesymbol. Det må sikrast stenging av avkøyrsla i føreseigna. Vi har fått bekrefta frå Bergen kommune at forslagsstillar oppdatera plandokumenta i samsvar med dette. Dette er ein føresetnad for trekking av motsegn. <i>Vareleveringslomme o_SK4</i> I plankartet er det lagt inn ny vareleveringslomme i KV1. Denne vareleveringslomma ligg tett på krysset til fylkesvegen. Vi kan ikkje sjå at det følgjer sporingskurver med plandokumenta. Vareleveringslomma har ei uheldig plassering og det må dokumenterast at den har ei trafiksikker plassering. Dette må visast med sporingskurver for dimensjonerande køyretøy. <i>Nytt overgangsfelt</i> I plankartet er det lagt inn nytt overgangsfelt over Kanalveien. Det er gjennomført ein RAMS-analyse som Vestland fylkeskommune v/INV har deltatt i. Det er ikkje fatta signalvedtak for løysninga og dette betyr at det er ein risiko for at det kan kome krav i denne prosessen som krev endringar i planforslaget. Vi er positiv til at det vert lagt opp til ei trafiksikker løysing med ein overgang for mjuke trafikantar. Derimot er vi kritisk til manglande rabatt mellom sykkelveg og køyrefelt. Dette fører til at sykkelvegen må signalregulerast med grønt samtidig som bilvegen, dette legg avgrensingar for framkome både for sykkel og gåande og vil truleg føre til ei løysing der ein får mykje sykling på raudt lys. Vi vil sterkt anbefala at det enten etablerast ein rabatt slik at syklande og køyrande kan ha ulik regulering, eller at det særskilde sykkeltilbodet opphevast i området rundt gangfeltet	Avkøyrsllepilen og siktlinjene er erstattet med stengesymbol i plankartet. I bestemmelsene er det sikret at før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for tiltak i felt KBA4 skal rampen i o_GG3 gjøres bilfri. Frem til dette er den åpen for biler som i dag. <i>Vareleveringslomme o_SK4</i> Etter begrenset høring er plasseringa av renovasjonsarealet endre til sørsiden av o_KV1. Det er lagt ved sporingskurver med plandokumenta. ved plansaken. Formålet for o_SK er renovasjonsareal og fortau. <i>Nytt overgangsfelt</i> Sykkelfeltet er blitt opphevet i området rundt gangfeltet slik at eventuelle konflikter mellom syklende og gående kan løses uten regulering.	O_SK4 X	Opphevet sykkelfelt X	Opphevet sykkelfelt X
--	---	---	---------	-----------------------	-----------------------

		slik at eventuelle konflikter mellom syklande og gåande kan løysast utan regulering, fleksibelt på eit større areal.				

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
1. felt o_SK4 er tatt inn sør for o_KV1. Plassering av og utforming av o_KV1 er endret som følge av det. Plassering og utforming er i hovedsak i tråd med alternativ løsning som fulgte til høring, men det er gjort noen tilpasninger og justeringer. 2. O_V2 er flyttet som følge av krav om 6x36 m friskt fra o_V3. Det har konsekvenser for plassering og utforming av sykkelfelt og fortau i området. 3. Avkjørselpil og siktlinje er tatt ut og stengesymbol er tatt inn ved o_FO32. Midlertidig atkomst er sikret i bestemmelsene. 4. #20 er tatt inn som område for plassering av pumpestasjon. 5. o_AVT6 er tatt inn som areal egnet for støttelabb for brannbil. 6. Ny oppdeling av felt FO, SA og AVT i området mellom o_SK6 og o_BSV1. 7. Felt o_GT9 er endret til torgareal o_TO5. 8. O_SK7-o_SK8 er tatt inn som kombinert formål fortau/sykkelfelt og skal brukes i forbindelse med krysning av bybanefeltet. 9. #6 og #14 er tatt ut av plankartet. 10. mindre justeringer av to byggehøydelinjer i SF1. 11. Forlengelse av KBA10 mot sør, og tatt inn byggegrense i nord. 12. Område for midlertidig anleggsområde er lagt inn (#21) 13. Justering av byggehøyder i SF1 etter innmåling av området. 14. Utkraget del under #15 blir regulert til torg (o_TO4) og ikke sentrumsformål (SF1).	1. Datering, dateringer på rapporter etc. er oppdatert. 2. Oppdatert nummerering i tråd med oppdatert plankart. 3. Punkt 2.2 Tatt inn «og takterrasser». Og tatt inn krav om maks 30% av fasadelengde skal ha påhengte balkonger. 4. Punkt 2.6 Tatt inn krav om areal til overvann på egen grunn ved behov for avbøtende tiltak som følge av etablering av vareleveringslommer i Kanalveien. 5. Punkt 3.1.1.a Tatt inn spesifisering av hvilke felt som kan ha tekniske innstallasjoner, heis og trapperom inntil 3 meter over maksimal gesimshøyde. 6. Punkt 3.1.1.c Endret bestemmelse om påhengte balkonger og markterrasser. 7. Punkt 3.1.1.f Krav til 2,6m fri høyde for deler av parkeringskjeller for HC-parkering og varelevering. 8. Punkt 3.1.1.g Renovasjon. Tatt inn bestemmelse om individuelle deler av bossnettet, bossnedkast i/ ved vegg i byggeformål. Tatt ut #6 og #14 og inn nye formål. 9. Punkt 3.1.1.h Tatt inn presisering av at handel knyttet til næring/håndverksbedrifter kommer i tillegg til areal til detaljhandel i felt KBA4. Punkt 3.1.1.h Endret formulering til «handelsenheter med bredt tilbud av vareslag tillates ikke» 10. Punkt 3.1.2.b Tatt inn at takopplett tillates i tråd med formingsveilederen. 11. Punkt 3.1.5.b Tatt inn presiseringer av krav til utforming. 12. Punkt 3.1.8 Tatt inn formulering om at RA_1-2 er midlertidig fram til S11 er ferdig regulert. 13. Punkt 3.2.1.b tatt inn «godkjennes av». 14. Punkt 3.2.3.a tatt inn «og skal opparbeides i tråd med vegnormalen» 15. Punkt 3.2.4.a Tatt inn at det tillates for ferdsel med bil over o_FO32 til punkt 6.3.8i inntreffer. 16. punkt 3.2.5.a Tatt inn krav til utforming av o_TO5. 17. Punkt 3.2.6.a Tatt ut o_GT9. Tatt inn at det skal sikres offentlig gangforbindelse, at dekke på kjøreareal skal dimensjoneres for relevant kjøretøy og at beplantning og møblering skal være en del av helhetlig plan for gatetun. 18. Punkt 3.2.7.a Tatt inn at det tillates for ferdsel med bil over o_GG3 til punkt 6.3.8i inntreffer. 19. Punkt 3.2.8.a Tatt inn at det tillates for ferdsel med bil over o_SA11 til §6.3.8i inntreffer. 20. Punkt 3.2.9.a tatt inn at o_AVT6 skal opparbeides for støttelabb for brannbil. 21. Punkt 3.2.10.a Tatt inn at det tillates for ferdsel med bil over o_AVG18 til punkt 6.3.8i inntreffer.	1. Oppdatert RTP. 2. Oppdatert vegtegninger. 3. Oppdatert nummerering i tråd med oppdatert plankart og figurer i tråd med oppdatert formingsveileder og illustrasjonsplan i planbeskrivelsen. Oppdatert beskrivelsen i tråd med endringer i bestemmelser og plankart.

	22. Punkt 3.2.12.a Tatt inn at o_SK7-o_SK8 er kombinerte formål fortau og sykkelfelt, og blir brukt i forbindelse med kryssning av bybanen. 23. Punkt 5.1.6 om #6 og #4 er fjernet. 24. Punkt 5.1.16 Tatt inn #20 hvor pumpehuset er plassert. 25. Punkt 6.2.7 Tatt ut «Byggteknisk plan tilpasses det enkelte byggetrinn». 26. Punkt 6.2.8 Tatt inn «[...] i tråd med regulert løsning, inkludert kjørevei, fortau og annen veggrunn i sin helhet, [...]» 27. Punkt 6.1.2 Tatt inn at tiltak for overvatn skal være del av VA-rammeplan. 28. Punkt 6.1.3 Tatt inn krav til innhold i oppdatert RTP som skal godkjennes av BIR. 29. Punkt 6.3.3 Tatt inn o_FO31, o_SA10 og o_SK7 i krav om opparbeidelse. 30. Punkt 6.3.4 Tatt inn o_SA6-o_SA7, o_FO19 og o_AVT6 i krav om opparbeidelse. 31. Punkt 6.3.8 Tatt inn at rampen i o_GG3 skal gjøres bilfri ved midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for tiltak i KBA4. Krav til opparbeidelse av o_FO32, o_SA11 og o_AVG18. 32. Oppdatert nummerering i bestemmelser ut fra ny mal. 33. Lagt inn bestemmelse under 4.2.1 om riving av bygg.	
--	--	--

Merknadskart

Det kom inn seks merknader til den begrensede høringen, alle fra offentlige instanser.