

BILAG A

Innkomne uttalelser og merknader med fagetatens kommentarer

Oppstart planarbeid har vært på høring i to perioder:

- 15.01.2012 – 28.02.2012
- 30.09.2012 – 13.11.2012

Det har i tillegg i løpet av prosessen vært mindre justeringer/utvidelser av plangrensen. I den forbindelse ble berørte grunneiere tilskrevet direkte (dok. 161, 162, 163, 167, 168, 169, 170). Ingen hadde merknader til de foreslåtte utvidelsene).

Høringsinstansene og nærmiljøet er særlig opptatt av følgende forhold:

- Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune ønsker at de nedre delene av planområdet skal prioriteres når det gjelder utbygging, og at det skal lages et klimaregnskap for transportutslippene fra to alternative utbyggingsmønstre.
- Beboerne på Kvamme frykter at utbyggingen av Vårheia skal gi økt trafikkbelastning på Kvamsvegen. De er derfor negative til gang- og sykkelvegforbindelsene fra Vårheia til Kvamsvegen som er lagt inn i planforslaget. De tror at disse over tid vil åpne opp for bilkjøring.
- Beboerne på Mjeldheim er negative til at vegen til utbyggingsområdet legges igjennom deres nærmiljø, de ber om at det utredes alternative traseer

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

- *Vi har i løpet av planprosessen utvidet planområdet i tråd med ønskene fra Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune. De nedre delene av planområdet er imidlertid sterkt støybelastet fra E16 og området har lite sol. Terrenget er sidebratt og lite utbyggingsvennlig. På Mjeldheim er det foreslått 126 boliger. I tillegg er det foreslått et mindre boligområde lenger nord; Midtstallen. Det er usikkert om sistnevnte område vil bli bygget. Det er laget et forenklet klimaregnskap for transportutslippene, CO2, for to alternative utbyggingsscenarier. Dette er nærmere omtalt i saksutredningen.*
- *Vi har vært på befaring med grunneierne på Kvamme vedrørende denne problemstillingen, og vi har etter deres ønske fjernet en av de foreslåtte turvegforbindelsene til Kvamsvegen. De to gjenværende forbindelsene er regulert som h.h.v. turveg og gang- og sykkelveg. Den førstnevnte vil ikke være kjørbar på grunn av standard/stigning. Den sistnevnte skal heller ikke være kjørbar, i samsvar med reguleringsformål og reguleringsbestemmelser.*
- *I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Vegen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder. Det er også lite sannsynlig at vegvesenet vil akseptere et nytt kryss på Ev16. Eksisterende bro og veg vil bli utbedret og dagens rundkjøring med Ev16 vil bli utvidet, i samsvar med krav fra vegvesenet.*

1. høringsrunde - uttalelser og merknader for opprinnelig planområde

Totalt 33 uttalelser og merknader er mottatt i løpet av høringsperioden 15.01.2012-28.02.2012.

Statens vegvesen, datert 02.02.2012, dokument 61

De viser til at adkomstvegen med bro over E16 har lav standard og ikke har kapasitet til å avvike trafikk fra hele det nye planområdet. De mener derfor at det må reguleres et nytt toplanskryss nordvest for Indre Arna sentrum for å kunne gjennomføre utbygging av planområdet. Ved regulering av toplanskrysset må det tas høyde for utvidelse av E16 fra to til fire felt. De vektlegger videre følgende:

- Det må fokuseres på å finne gode og trafikksikre løsninger for det interne vegnettet innenfor planområdet.
- Det må avklares om det er aktuelt at deler av planområdet, nærmest Indre Arna, kan bygges ut uten at eksisterende adkomst utbedres.
- De forutsetter at det reguleres gode gang- og sykkelforbindelser til Indre Arna sentrum, samtidig som det også vil være viktig å knytte disse forbindelsene mot tilgrensende områder både mot sør og nord.
- De merker seg at Fylkesmannen i Hordaland har innsigelse til spørsmålet om kollektivdekning for området B47 i gjeldende kommuneplan. De påpeker at dette er et viktig spørsmål som må forsøkes avklart gjennom arbeidet med områdereguleringsplanen for Vårheia.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det har vært avholdt flere møter med Statens vegvesen for nærmere diskusjon av den første uttalelsen. Det er i etterkant utarbeidet trafikkanalyser, som gir føringer for standard og utforming av krysset med hovedvegen. Vegvesenet stiller også krav om at utbygger må bekoste kryssutbedringen, evt. vente med utbyggingen av boligområdet til vegprosjektet kan få statlige midler. Tiltakshaver tar til orde for at det kan bli aktuelt å legge Vårheia-prosjektet på is dersom grunnlagsinvesteringene blir for høye.

Fylkesmannen har trukket sin innsigelse til planområdet. Kollektivbetjening av planområdet er utredet i planprosessen.

Fylkesmannen i Hordaland, datert 23.02.2012, dokument 86

Synes det er uheldig med store framtidige byggeområder i ytterkantene av byområdet, da dette vanskeliggjør kommunens eget mål om vesentlig økt fortetting innenfor den bebygde byen.

Mener at hoveddelen av planområdet må reguleres til grønt formål og med spredt bebyggelse med lav utnyttelsesgrad, mens områdene som ligger nærmest Arna stasjon og bydelssenteret kan utbygges med høy utnyttelsesgrad, i samsvar med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Påpeker at de tidligere har gitt signaler om at et eventuelt boligfelt i planområdet må trekkes vesentlig vekk fra Spåkevatnet, grunnet områdets betydning for lokalt friluftsliv, naturkvalitetene i området og fordi man berører områder som i forslag til ny kommuneplan er vist som sammenhengende landbruksområde.

De mener derfor at det skal utredes et alternativ som baseres på det skisserte plangrepet omtalt ovenfor. For alle alternativer må det også utredes konsekvenser for all forventet transportarbeid fordelt på transportform, og hvilke tiltak som må til for å stimulere til miljøvennlig transport. De viser til at målsettingen for området er miljø og energisparing, og at energibruken ved samferdsel er et av de største miljøproblemene samfunnet står overfor.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Når det gjelder utbyggingsområder og utbyggingspotensiale baserer planarbeidet seg på føringene fra Kommuneplanens arealdel. Vi har imidlertid utvidet planområdet nedre del, i tråd med innspill fra blant annet Fylkesmannen. Bebyggelsens avgrensning mot Spåkevatnet og Stemmevatnet opprettholdes i samsvar med KPA. Men vi har lagt stor vekt på landskaps- og friluftaktiviteter i planområdet, og det foreslås blant annet at det etableres en badeplass i den søndre enden av Stemmevatnet. Bebyggelsen mot Stemmevatnet er trukket 40-50 m vekk fra vannkanten, og det skal etableres en ny turveg/sti langs vannet.

Det er i planarbeidet ikke utredet to alternative utbyggingsscenarioer, men det er laget en klimautredning for transportutslippene for to scenarier. Området er således etter vår mening tilfredsstillende vurdert i forhold til Klimaplan for Hordaland.

Hordaland fylkeskommune, datert 27.02.2012 - dokument 87

Fylkeskommunen viser til gjeldende KU-forskrift og ber om at følgende tema tas inn i planprogrammet:

- Forurensing (klimagassutslipp, forurensing av jordbunn og vann)
- Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger
- Kulturminner og kulturmiljø

De viser videre til at planarbeidet skal ta utgangspunkt i Klimaplan for Hordaland, som ble vedtatt etter at B47 ble lagt inn på kommuneplankartet.

Når det gjelder punktet om transportbehov, energiforbruk og energiløsninger må det foreslås en realistisk utbyggingsavtale for finansiering av busslinjer m/tilfredsstillende frekvens. De ønsker at tiltakshaver gir tilskudd til drift av busslinjen til den er selvfinansierende eller får midler gjennom ordinære tildelinger. Busslinjen skal være i drift fra dag én for de boligene som ikke ligger i gangavstand fra Indre Arna sentrum.

De viser til at boligområdet blir liggende isolert på grunn av stor høydeforskjell og lang avstand fra Indre Arna sentrum, med sine servicetjenester. Planprogrammet må også vurdere skoleveg og om denne må være bil- og bussbasert, og at det må sikres god gang- og sykkelveg til indre Arna sentrum.

De viser til at Vegkontoret krever et nytt toplanskryss nordvest for Indre Arna sentrum, og at planarbeidet også må vise konsekvenser av dette når det gjelder barriereeffekt og inngrep i terreng og landskap.

De anbefaler videre at det legges særlig vekt på dokumentasjon av kulturminneverdiene i planområdet, både inn- og utmarksminner. Det må varsles om kulturminneundersøkelser på nåværende tidspunkt. De ber om at planlegger/tiltakshaver tar kontakt med HFK for videre prosess, omfang og kostnader knyttet til undersøkelsene. De kjente nyere tids kulturminner og eventuelt andre må kartlegges og dokumenteres i forbindelse med områdeplanen, og det må nedfelles at kulturminneverdiene er en ressurs som bør brukes til opplevelse og informasjon

for brukerne av området. Planprogrammet må ta opp problemstillingene og legge til rette for at områdeplanen også får føringer på skjøtsel og vedlikehold av kulturminneverdiene i planområdet. Savner vurdering av hvordan automatisk fredete kulturminneverdier som er nasjonale verdier skal være del av planen.

De mener at det må vises tre alternative scenarier for utbygging, som blant annet inkluderer et 0-alternativ og et alternativ der boligene legges i gangavstand til Indre Arna sentrum, og de advarer mot å gå for langt i detaljplanleggingen før man har fått på plass et bærekraftig utbyggingsprosjekt med hensyn til overordnede perspektiver.

Hordaland fylkeskommune, datert 11.07.2014 – dokument 216

Dokumentet er et referat fra et samhandlingsmøte i Hordaland fylkeskommune vedr. privat finansiering av driften av busstilbudet de første årene.

Hordaland fylkeskommune er på prinsipielt grunnlag skeptisk til dette, se nedenfor:

Vårheia i Arna – kollektivtilbud og utbygging (vedlegg)

Spørsmål om utbygging skal gå inn med tilskot til kollektivtilbud på dette nye feltet. Dette er eit prinsipielt spørsmål. Skal dette gjerast så må dette gjelde for alle område. Prinsipielt sett så er vi skeptisk til ei slik løysing, jf også Kollektivstrategien.

Lise Adlandsvik
Rådgjevar
Samferdselsavdelinga | vegseksjon



Tlf: 55 23 91 56 | Mob: 92 62 19 73
www.hordaland.no |

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Når det gjelder utbyggingsavtale for finansiering av busslinjer er dette et viktig prinsipielt spørsmål. Vi har hatt flere møter med Hordaland fylkeskommune og Skyss om dette, og de konkluderer nå med at de er skeptiske til en slik ordning.

Fylkeskommunen er kontaktet angående kulturminnevurderinger, og de har utført en kulturminneregistrering av automatisk fredede kulturminner i området. Det er funnet en lokalitet på Mjeldheim som er i konflikt med den planlagte utbyggingen. Fylkeskonservator er imidlertid innstilt på å frigi denne lokaliteten, men må søke Riksantikvaren om dispensasjon. Vurdering av skoleveg er en naturlig del av planarbeidet. Bygging av toplanskryss med E16 ligger langt frem i tid, gjennomføring og utforming vil være avhengig av hvor den fremtidige traseen for Ringveg Øst vil gå. Det vurderes ikke som hensiktsmessig å planlegge dette krysset nå.

For øvrig viser vi til våre kommentarer til Statens vegvesen og Fylkesmannen sine uttalelser.

Jernbaneverket, datert 01.03.2012 – dokument 84

Jernbaneverket forutsetter at planarbeidet ikke kommer i konflikt med vedtatt plan for dobbeltspor gjennom Ulriken (plannr.19380000, 19140000).

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Plangrensen for Vårheia vil ikke komme i konflikt med vedtatt plan for dobbeltspor gjennom Ulriken. Reguleringsplan for dobbeltspor gjennom Ulriken er omtalt i planbeskrivelsen.

Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 30.01.2012, dokument 57

NVE viser til at deler av planområdet er definert som potensielt fareområde for snøskred og steinsprang. De påpeker at det må benyttes tilstrekkelig fagkompetanse for skredfarevurderingene, og at det må defineres faresonegrenser i samsvar med sikkerhetsnivåene i Teknisk forskrift. Evt. fareområde må innarbeides i planen, må vises som hensynssone og ha tilhørende bestemmelser som sikrer akseptabel sikkerhet før utbygging kan finne sted. Evt. areal som er utsatt for 200 års flom må vises i plankartet som hensynssone. De mener videre at det bør legges til rette for naturlig fordrøyning og at en unngår skade på de naturlige vannveiene, samt at vann og bekker i planområdet bør få ligge mest mulig urørt. Samtidig bør det legges vekt på at vassdragsnaturen utnyttes som positive miljøkvaliteter i boligområdene. De mener det bør settes av brede soner for allmenn bruk og kantvegetasjon langs vannene i området, og at turvegen langs Spåkevatnet bør legges i så god avstand fra vannet at allmenn tilgang og bruk sikres og utfylling unngås. Bredden på vegetasjonsbeltet settes i reguleringsplanen.

Kraftledningene gjennom planområdet skal vises som hensynssoner. For øvrig oppfordrer NVE om at alternativ energibruk for området blir vurdert.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det er utarbeidet en ROS-analyse for prosjektet, og snøskred og ras er utredet. Nødvendige hensynssoner er lagt inn på plankartet. Vi er enige med NVE i at det bør legges til rette for naturlig fordrøyning i utbyggingsområdene, dette er utredet i VA-rammeplanen for prosjektet og det er foreslått et fordrøyningsbasseng nede ved Ullbergparken. Turvegen langs Spåkevatnet følger eksisterende traktorveg/sti, stien vil bli utbedret men det vil ikke bli fylt ut i vannet. Det er innarbeidet soner for allmenn bruk og kantvegetasjon langs vannene innenfor planområdet. Kraftledningene vises som hensynssoner, i deler av området skal man grave ned kraftledningene.

Området er i følge BKK Varme AS egnet for utbygging av nærvarmeanlegg. Det mest gunstige vil være ett anlegg for hele utbyggingsområdet. Det innebærer at nærvarmeanlegget må bygges tidlig i anleggsfasen, og at nødvendige rørfremføringer blir gjort etter hvert som vegene i området bygges. Utbygger har gitt uttrykk for at de mener at dette blir for kostbart og ønsker foreløpig ikke å gå inn for en slik løsning. I reguleringsbestemmelsenes §1.4 står det at nærvarmeanlegg skal vurderes innenfor hvert delområde. For øvrig må man i utbyggingen forholde seg til enhver tids gjeldende Teknisk forskrift.

Byantikvaren, Bergen kommune, datert 14.03.2012 - dokument 88

Ber om at tiltakshaver, i tråd med overordnede retningslinjer, beskriver og dokumenterer planområdet med hensyn til mulige kulturminner og kulturminnemiljø. Ber om at tiltakshaver kartfester eventuelle spor etter jordbrukskulturminner, eldre veifar og bygninger. Ber om at dokumentasjonen utføres som en egen rapport som legges ved planen slik at den kan inngå i Byantikvarens database og arkiv over denne type dokumentasjon. Ber om å få rapporten digitalt, gjerne før utlegging til offentlig høring, og at den følger plansaken frem mot endelig vedtak.

Påpeker at det er tiltakshaver sin oppgave å klargjøre alle forhold som påvirker kulturminner i planen. I planutredningen må det framlegges illustrasjoner på hvordan nye tiltak vil virke inn på de beskrevne kulturminnestructurene eller kulturmiljøet.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Nyere tids kulturminner er registrert og Hordaland fylkeskommune har utarbeidet en Kulturminnerapport for automatisk fredede kulturminner. Rapportene er oversendt Byantikvaren.

Grønn etat, Bergen kommune, datert 24.02.2012, dokument 52

Grønn etat viser til at deler av planområdet ligger innenfor områder som i Kommuneplanens arealdel (KPA) er vist som LNF-områder eller hensynsone sammenhengende landbruksområde. Videre at området i dag fremstår som et uberørt naturområde, med sterke brukerinteresser for friluftsliv.

Grønn etat forutsetter at utbygging skjer innenfor arealer avsatt til boligområde i KPA. Der planområdet ligger innenfor foreslått hensynsone sammenhengende landsbruksområde, må utbygging og terrenginngrep unngås. Arealene bør enten holdes utenfor planområdet eller reguleres til formål som ivaretar landbruksinteressene.

De mener at området må utvikles etter et bærekraftsprinsipp, som i størst mulig grad ivaretar kvaliteter knyttet til natur, landbruk og friluftsliv. Det må legges opp til svært gode landskapsestetiske løsninger som demper fjernvirkningen av bebyggelsen og som på en god måte ivaretar blågrønne strukturer mellom Stemmevatnet, Spåkevatnet og Ullbergvatnet. Terrenginngrep må minimeres og eksisterende landskapsformer beholdes. Framtredende landskapselementer som koller og vassdrag bør ivaretas og mest mulig av de naturlige vassdragsselementene bør forbli urørt og utbygging i 20-metersbeltet langs vassdrag bør unngås.

De mener videre at nordre del av planområdet, som inkluderer Stemmevatnet og Spåkevatnet, bør avsettes som grønnstruktur for å beholde sin naturlige karakter. Ullberget, Ullbergvatnet og bekkedraget som renner ned mot Stemmevatnet bør også ivaretas som grønnstruktur grunnet biologisk mangfold og behov for buffer mot kulturlandskapet på Kvamme. De er ikke imot mindre tilretteleggingstiltak som utbedring av turstier og etablering av en badeplass i sørenden av Stemmevatnet, og er positive til at planavgrensningen inkluderer stien som går langs vestsiden av Spåkevatnet, og at denne stien opparbeides som en turvei mellom Vårheia og idrettsanlegget på Gaupås.

Den alternative adkomstvegen mot Kvamme må etter deres mening tas ut av planforslaget, bl.a. fordi dette vil medføre betydelige ulemper for landbruksinteressene i området og gi uønsket trafikk på Kvamsvegen. Dersom det ikke er mulig å unngå en midlertidig anleggsvei fra vest må denne ikke anlegges på dyrket jord, og det må tas særlige hensyn som minimerer terrenginngrep. En slik anleggsvei må ikke medføre omfattende anleggstrafikk gjennom Kvamme, og det må fremgå i reguleringsbestemmelsene at veien kun er midlertidig og skal tilbakeføres eller omgjøres til turvei etter avsluttet anleggsarbeid.

Utbyggingen av Vårheia må legge til rette for at de miljøkrav og målsettinger som kommunen har satt gjennom blant annet Klima- og energihandlingsplanen. Det er viktig at det tilrettelegges for gode gang- og sykkelforbindelser.

Forutsetter at det i det videre planarbeidet legges vekt på at utbyggingsområdet oppnår god kvalitet på uteområder, grønnstruktur og områder for barnelek, i tråd med bestemmelser og retningslinjer til KPA.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet er i dag i hovedsak et uberørt naturområde, og det har vært en målsetting i planarbeidet å få en god terreng- og naturtilpassing for den nye bebyggelsen. Vi har hatt et nært samarbeid med Grønn etat i planprosessen, og vi mener således at vi har greidd å oppnå det så langt det er mulig. Samtidig må vi påpeke at det er ønskelig at området utbygges med en så høy utnyttelse som mulig, for å gi tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for skole, barnehage, buss m.m.

Den planlagte forbindelsen mot Kvamsvegen er regulert som gang- og sykkelveg og vil således ikke gi mer biltrafikk på Kvamsvegen. Forbindelsen vil også gi folk som bor på Kvamme bedre og raskere gang- og sykkelvegforbindelse mot Indre Arna og til en fremtidig skole i planområdet.

Det er laget et klimaregnskap for transportutslippene for to ulike utbyggingsscenarioer, og vi mener således at prosjektet er tilfredsstillende utredet i forhold til Klima- og energihandlingsplanen for Bergen.

Samferdselsetaten/Trafikketaten, datert 30.01.2012 – dokument 58

Når det gjelder planavgrensing påpeker de at planen må tilpasses nærliggende planer og omkringliggende infrastruktur. Videre har de følgende kommentarer:

- Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Bergen kommune stiller krav til universell utforming også for veganlegg beregnet for myke trafikanter.
- Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttet omkringliggende gang- og sykkelveger. Fotgjengerfelt og krysningpunkt skal vurderes spesielt.
- Vegbelysning skal omtales. Likeledes foreslått hastighet for kjøretøy til og i planområdet. Her vises til krav om maks 30 km/t i boligområde og maks 40 km/t i områder rundt skoler og barnehager.
- Valg av vegklasse i planarbeidet skal begrunnes og oppfylle Vegnorm for Bergen kommune. Avvik fra vegnormen eller H017 skal unngås så langt som mulig. Eventuelle avvik i forhold til disse kreves omtalt spesielt og må dokumenteres og begrunnes i planarbeidet.
- Ved endringer på kommunal veg skal Samferdselsetaten ha tilsendt detaljerte tekniske planer til godkjenning før søknad om igangsettelse sendes. Detaljerte tekniske planer skal utformes i henhold til Statens vegvesens H139 – Tegningsgrunnlag Retningslinjer
- Veglysanlegg tilkobles enten nettnivå 4 eller nettnivå 5. Det er Bergen kommune og ikke BKK som velger hvilken løsning som skal benyttes. Kommunen er også ansvarlig for godkjenning av prosjektet.
- Dersom vegtilknytningen må skje via kommunal veg, Sveiarvegen/Ytre Arna-vegen, må disse tas med i planuttrekningen frem til hovedvegnettet.
- Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i planen og skal følge gjeldende krav til frisikt, svingradius og lengdeprofil iht. H017 og H263. Tallet på avkjørsler fra

offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Resultatet av vurdering av kollektivbetjening er avgjørende for utforming av området.

- Parkeringsplasser må i sin helhet ligge på privat grunn og avskilles fra den offentlige vegen. Det må så utformes avkjørsel til parkeringsplass som tilfredsstillende gjeldende krav. Samlokalisering av parkeringsareal ansees som positivt da dette avhjelper minimeringen av antallet avkjørsler.

Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet. Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Vi har i planprosessen hatt et samarbeid med trafikketaten, og vegstandard og løsninger er avklart med dem. Trafikksikkerhet er vurdert som et eget tema, og vi har i planarbeidet spesielt vektlagt gode forhold for syklistene. Terrenget er imidlertid vanskelig, og det har således ikke vært mulig alle steder å oppnå kravene om universell utforming når det gjelder stigningsforhold. Boligområdene vil fungere dårlig for myke trafikanter dersom man ikke har stor omtanke for planlegging og bygging av nødvendige snarveger. De viktigste går i retning mot Ullbergparken og mot skolen. Disse gangvegene skal være offentlige, skal ha belysning og skal vedlikeholdes hele året.

Vann- og avløpsetaten, Bergen kommune, datert 27.02.2012, dokument 68

De påpeker at VA-rammeplan skal inngå i reguleringsplanen og utarbeides parallelt med reguleringsarbeidet. Rammeplanen skal angi prinsipppløsninger for området, vise sammenheng med overordnet hovedsystem, dimensjonering, overvannshåndtering og flomveger.

Overvannsmengder før og etter skal dokumenteres.

Det må i reguleringsbestemmelsene stilles krav til at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. De har for øvrig følgende kommentarer:

- Det må i VA-rammeplanen vurderes kapasitet og trykkforhold mht. vannforsyning for planområdet og for fremføring av tilstrekkelig slukkevann.
- Det må tydelig fremgå i VA-rammeplan hvilke ledningsstrekking som er tenkt å skulle overtas til kommunal drift, og hvilke som skal være private.
- En kan påregne å måtte føre slukkevann inn i planområdet. For ny bebyggelse (hvert enkelt brannobjekt) skal maks. avstand til slukkevannsuttak være 200 m, målt langs kjørbare vei. For BRA mellom 20-39 % er det krav om at alle brannobjekter skal nås fra minst ett uttak innenfor maksimalavstanden. For BRA mellom 40-60 % er det krav om at alle brannobjekter skal nås fra minst to uttak innenfor maksimalavstanden. For BRA større enn 60 % skal planene forelegges Bergen brannvesen som kan kreve ytteligere slukkevannstiltak. Vannledning fram til slukkevannsuttak skal overtas av kommunen v/VA-etaten. Off. vannledning skal utføres i min. Ø150mm støpejern.
- Overvannet skal håndteres lokalt ved hjelp av infiltrasjon og fordrøyning. Ber om at det tas med i reguleringsbestemmelsene at overvannshåndteringen skal løses ihht. VA-norm for Bergen kommune. Ved etablering av fordrøyningsmagasin osv. er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet i reguleringsplanen. Det er viktig at man fordrøyer vannet og ikke øker flomfaren. Eksisterende vannveier bør beholdes åpne og ikke legges i rør.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det er utarbeidet en VA-rammeplan for prosjektet. Det er planlagt et fordrøyningsbasseng ved Ullbergparken.

Bergen brannvesen, datert 22.02.2012 - dokument 64

Viser til "Brannredningsarealer"-dokumentet om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann-/skadested.

Uttak til slokkevann skal være tatt med i reguleringsfasen. Krav til uttak for slokkevann skal være i henhold til VA-norm for Bergen kommune. Dersom det kan bli aktuelt at byggverket i det aktuelle området skal sprinkles, må det tas høyde for at tilstrekkelig vannforsyning til at dette blir prosjektert og etablert.

Forutsetter at byggverkene utformes slik at rednings- og slokkemannskap, med nødvendig utstyr, har brukbar tilgjengelighet til og i byggverkene.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Uttalelsen fra Bergen brannvesen gjelder hva som skal tas med i reguleringsplanen som en del av VA-rammeplanen.

BIR, datert 24.02.2012 - dokument 79

Forutsetter at det etableres fremtidsrettede helhetlige løsninger for avfallshåndtering, og at hele området sees under ett slik at det etableres felles samleløsninger for innsamling og levering/henting av avfall. Som hovedløsning skal det etableres felles nedgravd avfallsløsning. Tradisjonell avfallsløsning kan benyttes som midlertidig ordning dersom det er tilpasset en nedgravd avfallsløsning. Returpunkt og innsamling av farlig avfall/grovavfall skal være en del av planprosessen.

BIR krever en renovasjonsteknisk avfallsplan (RTP) som skal godkjennes av dem forut for byggesaken. Merknaden gir videre en kort innføring i hva som skal inkluderes i RTP. Ber søker kontakte BIR for nærmere informasjon og samarbeid om etablering av avfallsanlegg.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I reguleringsplanbestemmelsene § 1.12 slås det fast at det skal etableres nedgravde løsninger, og at renovasjonsløsningene skal oppta begrenset bakkeareal.

BKK nett, datert 27.02.2012 dokument 80

BKK nett påpeker at det går to kraftledninger gjennom planområdet som er bygget etter anleggskonsesjon, pluss andre ledninger og en nettstasjon. De to førstnevnte ledningene skal vises i reguleringsplanen som hensynssone. Hensynssonen skal gjenspeile byggeforbudsbeltet langs kraftledningen samt skogryddingsbelte. Byggeforbudsbeltet er 30 m (gjelder ikke mindre bygninger for kortere opphold; garasje m.m.). For de andre ledningene er byggeforbudsbeltet 15 m. Dette må vises i planen som arealformål trase for nærmere angitt teknisk infrastruktur.

Dersom planen forutsetter omlegging av eksisterende høyspentanlegg, må det settes av plass til nye traséer for ledninger og/eller kabler. BKK Netts vilkår for omlegging er oppsummert i merknadsbrevet. De gjør videre oppmerksom på at det som hovedregel er den som ønsker å få et høyspenningsanlegg omlagt eller flyttet, som selv må bære kostnadene med dette.

Eksisterende distribusjonsanlegg for elektrisk energi i området vil ikke være tilstrekkelig til å forsyne ny bebyggelse. Det må påregnes å måtte sette av nødvendig areal til flere nye nettstasjoner i planområdet. De ber om at BKK Nett kontaktes når detaljplan for utbygging og utnytting av området foreligger. Ønsker at plass til nettstasjoner innreguleres med passende formål for å forhindre at senere oppføring av nettstasjonene vil komme i konflikt med planens arealformål. Alternativet er at det tas inn i planbestemmelsene at nettstasjoner skal kunne etableres og innenfor hvilket reguleringsformål de kan plasseres. I siste tilfelle må det også tas inn i bestemmelsene de byggeforbudsgrenser som gjelder for nettstasjoner. Det opplyses om at avstand fra bygninger til nettstasjon må være minst 5 m fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og liknende utstikk som er direkte knyttet til huset.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Omlegging av høyspentledningen fra luftspenn til jordkabel er vurdert i planprosessen og er avklart i samarbeid med BKK nett. Nødvendige hensynssoner er lagt inn på plankartet. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å regulere inn nettstasjoner, dette vil komme i en senere detaljeringsfase. I reguleringsplanbestemmelsene §1.11 slås det fast at det ved oppstart detaljregulering skal nettstasjon avklares for det enkelte delfelt. I detaljreguleringsplanene for Mjeldheim og Litlevardhei er det påvist hvor det kan være aktuelt å etablere nettstasjoner.

FORENINGER OG LAG

Haugland skule FAU, v/Terje Klungland, datert 28.02.2012 – dokument 71

Haugland skule FAU motsetter seg at det bygges en ny kjøreveg fra Vårheia mot Kvamme. De mener at dette vil gi en tredobling av trafikken på Kvamsvegen. Dersom den nye vegen bygges forutsetter de at nødvendige trafikksikringstiltak på skolevegen for barna på Haugland skole blir ivaretatt.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Den planlagte forbindelsen mot Kvamsvegen er regulert som gang- og sykkelveg og vil således ikke gi mer biltrafikk på Kvamsvegen. Forbindelsen vil også gi folk som bor på Kvamme bedre og raskere gang- og sykkelvegføring mot Indre Arna og til en fremtidig skole i planområdet.

Bergen Bondelag, v/Arild Nydegger Øvre-Eide, Øvre-Eide 36, 5105 Eidsvåg, datert 27.02.2012 – dokument 72

Bergen bondelag går i mot utbyggingsplanene fordi de mener at dette vil medføre bygging på dyrket mark, noe som er i strid med Jordloven og Landbruksplanen for Bergen. De mener at oppstyking av landbruksområdene vil vanskeliggjøre landbruksdriften – som i ytterste konsekvens kan føre til nedleggelse av landbruket på Kvamme.

De påpeker at Kvamsvegen ikke er dimensjonert selv for dagens trafikkmengde, og således ikke kan tåle økt trafikk. Videre at anleggelse av stier på innmark er i strid med Friluftsløven. De krever at det opprettes randsoner på minst 150 meter på utbyggerens areal mot landbrukseiendommene. De fremhever dessuten at det er forkastelig å planlegge utbygging på eiendommer der man ikke har inngått avtale med grunneier, og at utbyggingsplanene strider mot den nasjonale Matmeldingen (økt matproduksjon i Norge) og Landbruksplanen for Bergen kommune.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Kvamme er i Kommuneplanens arealdel 2010 vist som sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsmål, planarbeidet for Vårheia vil ikke endre det. Den planlagte forbindelsen mot Kvamsvegen er regulert som gang- og sykkelveg og vil således ikke gi mer biltrafikk på Kvamsvegen. Forbindelsen vil også gi folk som bor på Kvamme bedre og raskere gang- og sykkelvegforbindelse mot Indre Arna og til en fremtidig skole i planområdet.

Haugland, Gaupås og Kvamme Velforening, v/Bjørn Osland og Viggo Brandsdal, datert 27.02.2012 – dokument 70

Velforeningen er på generelt grunnlag positive til satsing på boligbygging i Arna, og ønsker med bakgrunn i dette utbyggingen på Vårheia velkommen. De anslår at området kan gi Arna en befolkningsøkning på om lag 6000 nye personer, noe som vil utgjøre en økning på 50 % i bydelen i forhold til i dag. De mener derfor at det er viktig at infrastrukturen for området er tilgjengelig og utbygd før utbyggingen foretas. De ber om at følgende punkter vurderes:

- Skolestrukturen i Arna bydel
- Vegnettet inn og ut fra Arna
- Helse- og sosialtilbudet
- Kultur, fritids- og idrettstilbud
- Politikapasitet og forebyggende kriminalarbeid (vil ikke bli det nye Loddefjord eller Flaktveit)
- Andre utbyggingsplaner som må sees i sammenheng med denne planen.

De ønsker at dette blir nedfelt i rekkefølgekrav.

De reagerer på at bare ett utbyggingsalternativ er offentlig tilgjengelig, og etterlyser samtlige alternativer, slik at alle kan engasjere og involvere seg i planprosessen. De mener det bør utføres en konsekvensanalyse som tar opp påvirkningene utbyggingen har for hele Arna bydel, og at denne bør ferdigstilles i god tid før politisk behandling slik at det fortsatt er muligheter til å påvirke eller endre planene.

De ønsker ikke en ny vegforbindelse mellom Vårheia og Kvamme. De mener at dette vil gi kraftig trafikkøkning på Kvamsvegen, og at Kvamsvegen ikke er dimensjonert for dette. De støtter i stedet at det etableres en ny vegforbindelse via eksisterende undergang ved sekundærstasjonen ved Trollskaret eller at tilkomsten legges opp fra ett nytt planfritt kryss ved Festangen.

De ønsker videre å verne om de urørte naturområdene ved Stemmevatnet, Ullbergvatnet og Spåkevatnet, da disse områdene er viktige som natur- og turområde for befolkningen. De forutsetter således at prosjektet holder seg til gjeldende paragrafer i Vannressursloven og retningslinjer i kommunedelplanen når det gjelder blant annet avstand til vann og vassdrag.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

På nåværende tidspunkt vurderer tiltakshaver 3500 nye boliger som realistisk. Behovet for skole og barnehage er vurdert.. Det er utarbeidet rekkefølgebestemmelser for gjennomføring av tiltak på lokal- og hovedvegnett. Helse- og sosialtilbud, kultur- og fritidstilbud og politikapasitet er ikke tema i reguleringsplanarbeidet.

Den planlagte forbindelsen mot Kvamsvegen er regulert som gang- og sykkelveg og vil således ikke gi mer biltrafikk på Kvamsvegen. Forbindelsen vil også gi folk som bor på

Kvamme bedre og raskere gang- og sykkelvegforbindelse mot Indre Arna og til en fremtidig skole i planområdet.

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for prosjektet, som sendes på høring sammen med planforslaget. Vi har i planarbeidet lagt stor vekt på å verne de urørte naturområdene i tilknytning til vannene i området. I sørenden av Stemmevatnet vil det imidlertid gjennomføres tiltak i forbindelse med at det skal etableres en badestrand.

Private merknader

SVEIARVEGEN OG MJELDHEIM

**Bjånes, Jorunn Romslo, Lindvik, Marit Johanne og Traasdahl, Agnes
Ingeborg, Gnr. 301 / Bnr. 12, Mjeldheim, Indre Arna, datert 01.03.2012 –
dokument 83**

De er grunneiere til en eiendom som grenser mot det nye reguleringsplanområdet, og melder sin interesse for et samarbeid slik at de også evt. kan få muligheten til å bygge på sin eiendom.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet er utvidet og omfatter nå også denne eiendommen, se detaljplanforslaget for Mjeldheim. Deler av eiendommen er imidlertid for bratt til å bebygges, og deler av eiendommen ligger for nært elven.

**Bratli, Liv S. L. og Harald, Sveiarvegen 34, Gnr. 301 / Bnr. 206, datert
29.02.2012 – dokument 82**

De er grunneiere til en eiendom som grenser mot det nye reguleringsplanområdet. De lurer på hvorfor ikke hele området bort til Mjeldheimselva er inkludert i planen, og mener det ville vært hensiktsmessig siden området er sentrumsnært og således må være samfunnsøkonomisk riktig å bygge ut.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet er utvidet, se våre kommentarer til merknaden ovenfor.

**Lindvik, Bjørn Owe, Arnavågen Eiendom A/S, Sveiarveien 73, Gnr. 301 / Bnr.
22, datert 29.01.2012 – dokument 81**

Han er grunneier til en eiendom som grenser mot det nye reguleringsplanområdet, og melder sin interesse for et samarbeid slik at han også evt. kan få muligheten til å bygge på sin eiendom.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Eiendommen ligger på oppsiden av Sveiarvegen og er relativt bratt, og adkomsten til eiendommen er vanskelig. Vi har således vurdert det som lite hensiktsmessig å innlemme denne eiendommen i det planforslaget som nå legges frem.

Rørbakken, Jan, Sveiarvegen 27, 5261 Indre Arna, Gnr. 301 / Bnr. 44, datert 23.02.2012 – dokument 65

Han ber om at det utredes alternativer for ny adkomstveg til Vårheia. Videre etterlyser han opplysninger om hvilke tiltak som er planlagt for å begrense støy og luftforurensning i nærområdet. De ønsker mer informasjon fra utbygger, gjerne i et felles møte for nærmiljøet.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Vegen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder.

Støy er vurdert i planprosessen. Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planen sendes på høring.

Solberg, Åshild, Postboks 89, Indre Arna, 5888 Bergen,

Sveiarvegen 49, 5261 Indre Arna, Gnr. 301 / Bnr. 67, datert 24.02.2012 – dokument 67

Hun etterlyser status for avtaler mellom grunneiere og forslagsstiller etter at planområdet ble utvidet ned mot Indre Arna. Hun forutsetter at planforslaget ikke forringer berørte eiendommer der grunneier ikke har avtale med utbygger.

Hun mener at det bør satses på utbygging av områdene som ligger ved Arna Jernbanestasjon, Arna Bussterminal og Øyrane torg fremfor å bygge ut mer perifere områder, med tilhørende ny adkomst. Hun forutsetter videre at krav til universell utforming ivaretas, og foreslår at det vurderes ulike traséer for hhv. bilvei og G/S-vei som har ulike krav til stigningsforhold. Hun ønsker å komme med mer direkte tilbakemeldinger når planforslaget er mer konkret.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planen sendes på høring. Eventuell utbygging i Indre Arna sentrum vil bli vurdert i en egen reguleringsplanplanprosess.

Tyssen, Marta, Gnr. 301/Bnr. 8, datert 27.02.2012 – dokument 69

Tyssen har de samme merknadene som Åshild Solberg, se ovenfor.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planen sendes på høring. Eventuell utbygging i Indre Arna sentrum vil bli vurdert i en egen reguleringsplanprosess.

Mjeldheim, Aksel, Renen 38, 5099 Bergen, datert 26.02.2012 – dokument 76

Innholdet i merknaden fra Mjeldheim er det samme som i merknaden fra Åshild Solberg, se ovenfor.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planen sendes på høring. Eventuell utbygging i Indre Arna sentrum vil bli vurdert i en egen reguleringsplanprosess.

Symmenes, Yngve og Moen, Ruth, Sveiarvegen 41, 5261 Indre Arna, Gnr. 301/Bnr. 64, datert 27.02.2012 – dokument 74

De forutsetter at det vurderes flere alternative traseer for ny adkomst til det nye boligområdet i Vårheia, og nevner i den sammenheng et nytt kryss lenger nordvest for Arna sentrum. Den foreslåtte vegen vil bli liggende for nært eksisterende boliger og vil etter deres mening gi negative konsekvenser for beboerne. De poengterer at både SVV og naboer er kritiske til å bruke den eksisterende broen over riksvegen.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Vegen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder. Eksisterende bro og veg vil bli utbedret og dagens rundkjøring med Ev16 vil bli utvidet, i samsvar med krav fra vegvesenet.

Steine, Frode og Aud Chatrin, Sveiarvegen 42, 5231 Indre Arna, Gnr. 301 / Bnr. 28, datert 15.02.2012 – dokument 62

De bor i Sveiarvegen 42 og viser til at de blir sterkt berørt av den nye adkomsten til Vårheia. De mener at eksisterende bro over riksvegen som foreslås ikke innfrir de kravene som økt trafikkmengde som følge av utbyggingen vil stille. De ønsker derfor at det vurderes alternative traséer, blant annet en trase opp fra sekundærstasjonen lenger nord. De viser til at flere småbarnsfamilier bor i området, og de frykter redusert trafiksikkerhet og miljøforhold, økt støy, økte støvmengder og økte CO₂-utslipp.

De viser videre til eksisterende hjortetrakk forbi eiendommen og ber om at dette tas hensyn til. Hjortetrakkene er skissert i merknadsbrevets vedlegg.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Vegen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder. Det er også lite sannsynlig at vegvesenet vil akseptere et nytt kryss på Ev16. Eksisterende bro og veg vil bli utbedret og dagens rundkjøring med Ev16 vil bli utvidet, i samsvar med krav fra vegvesenet. Det er utarbeidet en egen støyrapport for prosjektet, der støynivåene er høyere enn gjeldende grenseverdier vil det bli gjennomført tiltak på eksisterende boliger.

Hjortebestanden i Bergen har vært økende i det siste og hjorten er derfor spredd ut over hovedtrakkene. Rådgivende Biologer har gjennomført registreringer av biologisk mangfold i området. De påpeker at det opptrer hjort i relativt tett bestand, og at det ble funnet mange trakk og sportegn over hele området. Vi har således ikke grunnlag for å fastslå at de hjortetrekkene som nevnes er av vesentlig betydning, eller at konsekvensene for hjortetrekkene og hjortebestanden vil være vesentlig

Søvde, Kristin og Vatlø, Per, Sveiarvegen 23, 5261 Indre Arna, Gnr. 301 / Bnr. 130, datert 23.01.2012 – dokument 54

De bor i Sveiarvegen, og ønsker opplysninger om hvor den planlagte adkomstvegen til det nye boligområdet skal gå. De ønsker å få oversendt kart med vegen inntegnet.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Når det foreligger et planforslag vil det bli sendt på høring, og alle berørte vil få anledning til å komme med sine merknader. Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planforslaget ligger ute til offentlig ettersyn.

Ulvund , Gro og Einaas, Arnulf, Gnr. 301 / Bnr. 96, datert 21.02.2012 - dokument 63

De er berørte grunneiere og er i utgangspunktet positive til ny bebyggelse i nærområdet. De er imidlertid skeptiske til å benytte eksisterende Sveiarveg som ny adkomst til det planlagte boligområdet.

De ønsker i den forbindelse en avklaring av trafikksikkerhetstiltak, støynivå og utkjøring fra egen tomt. De viser dessuten til at eksisterende lekeområde vil gå tapt. De stiller spørsmålsteget ved bruk av eksisterende bro, da denne virker underdimensjonert for fremtidig trafikkbelastning. De foreslår derfor en alternativ trase lenger nord, med tunnell/undergang under E16 ved sekundærstasjonen. Eventuelt en vegtrase i nordlig retning via Kvamsvegen mot Gaupås for lettere adkomst til idrettsanlegg, skole og Åsane.

De ønsker i tillegg økt parkeringskapasitet ved Arna stasjon for å få flere til å reise kollektivt. Videre gjør de oppmerksom på at det er et hjortetråkk like ved deres hus. De avslutter med å be om at det blir arrangert et åpent møte for å få svar på de spørsmålene de stiller.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Vegen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder. Det er også lite sannsynlig at vegvesenet vil akseptere et nytt kryss på Ev16. Eksisterende bro og veg vil bli utbedret og dagens rundkjøring med Ev16 vil bli utvidet, i samsvar med krav fra vegvesenet. Avkjørsler, trafikksikkerhet og støy er utredet i planprosessen. Det vil bli etablert en ny kvartalslekeplass i området.

Hjortebestanden i Bergen har vært økende i det siste og hjorten er derfor spredd ut over hovedtråkkene. Rådgivende Biologer har gjennomført registreringer av biologisk mangfold i området. De påpeker at det opptrer hjort i relativt tett bestand, og at det ble funnet mange tråkk og sportegn over hele området. Vi har således ikke grunnlag for å fastslå at de hjortetrekkene som nevnes er av vesentlig betydning, eller at konsekvensene for hjortetrekkene og hjortebestanden vil være vesentlig

Spørsmålet om økt parkeringskapasitet ved Arna stasjon må avklares i et eget planarbeid for Indre Arna.

Det vil bli arrangert en kontordag for beboerne i området når planen ligger ute til offentlig ettersyn.

Paulsen, Frank, Ytre Arna-vegen 202, 5260 Indre Arna, Gnr. 302 / Bnr. 34, datert 29.02.2012 – dokument 85

Paulsen protesterer mot den planlagte atkomstvegen til det fremtidige boligområdet på Vårheia via Sveiarvegen. Han viser til at vegen vil gå igjennom et gammelt kulturlandskaps- og landbruksområde, og at han har bodd i området siden 1940. Han mener vegen vil forringe utsikten fra boligen, eksisterende naturområder og turstier. Han hevder også at støyen fra den nye vegen vil bli et problem. Han viser videre til en eldre eksisterende mur i området og mener denne må vurderes som et evt. kulturminne. Han mener at adkomstvegen også vil ødelegge Trollskarelven som drikkevannskilde, blant annet til et lite gårdsbruk i området. Samtidig vil vegen etter hans mening ødelegge for to kjente hjortetråkk i området, og to turstier som krysser Trollskaret. Han protesterer derfor mot vegløsningen, og mener at man bør satse på en alternativ adkomst via Mjeldheimsvegen og nordover derfra.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

I henhold til Kommuneplanens arealdel har det hele tiden vært en forutsetning at planområdet skal ha sin hovedadkomst mot Indre Arna. Veggen skal samtidig ha tilfredsstillende stigningsforhold. Det er svært bratt i området, og det er således ikke mulig å komme opp med en veg fra Indre Arna andre steder. Det er også lite sannsynlig at vegvesenet vil akseptere et nytt kryss på Ev16. Eksisterende bro og veg vil bli utbedret og dagens rundkjøring med Ev16 vil bli utvidet, i samsvar med krav fra vegvesenet. Dersom Mjeldheimsvegen skal benyttes som adkomstveg vil flere eksisterende boligområder bli belastet med en vesentlig trafikkøkning. Veggen må utbedres, og det må bygges en 2 km ny vegtrase i uberørt og krevende terreng. Dette vil også gi negative konsekvenser. Avkjørsler, trafiksikkerhet og støy er utredet i planprosessen.

Trollskarelven som drikkevannskilde kan vanskelig opprettholdes, andre tiltak må gjennomføres. Stiene som krysser elven skal opprettholdes/utbedres. Det er gjennomført kulturminneregistreringer i området. Murens betydning vil bli fastlagt i dette arbeidet.

Hjortebestanden i Bergen har vært økende i det siste og hjorten er derfor spredd ut over hovedtråkkene. Rådgivende Biologer har gjennomført registreringer av biologisk mangfold i området. De påpeker at det opptrer hjort i relativt tett bestand, og at det ble funnet mange tråkk og sportegn over hele området. Vi har således ikke grunnlag for å fastslå at de hjortetrekene som nevnes er av vesentlig betydning, eller at konsekvensene for hjortetrekene og hjortebestanden vil være vesentlig

KVAMSVEGEN

Kvamme, Ole J., Gnr. 304 / Bnr. 1, Kvamme, Dagfinn, Gnr. 304 / Bnr. 2, Tysse, Eirik og Annette, Gnr. 304 / Bnr. 7, Kvamme, Erling, Gnr. 304 / Bnr. 8, Thunes, Lars, Gnr. 303 / Bnr. 1 og 3, Kvamme, Gunnar, Gnr. 303 / Bnr. 4 og Thunes, Frank, Gnr. 303 / Bnr. 5 m.fl., datert 24.02.2012 - dokument 130

Merknaden er underskrevet av i alt 7 grunneiere på Kvamme, samt 20 naboer.

De påpeker at flere av gårdene på Kvamme er inne i et generasjonsskifte, at det er optimisme i dalen og vilje til å videreføre et aktivt jordbruk, blant annet med storfeproduksjon og sau. Videre at det er flere barn i skolepliktig alder i bygden.

De går i mot at det bygges en vegforbindelse fra Vårheia til Kvamsvegen, og begrunner det med følgende:

- Vegen vil gå over dyrket mark, der jorden er i aktiv bruk
- De mener at dersom vegen først bygges, som anleggsveg eller som busstrase, vil den etter hvert bli åpnet opp for vanlig personbiltrafikk. De regner med at dette vil gi en trafikkøkning på Kvamsvegen på minst 1000 kjøretøy
- Kvamsvegen er smal og svingete og går gjennom flere gårdstun, økt trafikkbelastning vil gi økt trafikkstøy og forverre trafikksikkerheten
- Kvamsvegen benyttes allerede i dag som "gjennomkjøringsveg" i rushperiodene for trafikk mellom Ytre Arna/Gaupås og Indre Arna/Langedalen
- De anbefaler at man i stedet opprunder eksisterende veg/sti fra feltet og ned til Kvamsvegen i sør, den såkalte Militærvegen, som også gir den beste adkomsten til byfjellene.

De motsetter seg på prinsipielt grunnlag at det skjer en utbygging på deres eiendommer fordi det ikke foreligger avtaler mellom utbygger og grunneiere, og fordi dette er areal som utbygger ikke har råderett over. De hevder at plankartet viser områder der det foreligger avtaler mellom utbygger og grunneier som ikke eksisterer, og ber om at dette rettes opp umiddelbart. De mener videre at Plan- og bygningslovens §16-2 ikke gir anledning til å ekspropriere areal som i kommuneplanen er avsatt til landbruk (LNF).

De kan godta utbygging av G/S over 303/5 og 303/4 dersom dette utføres på en ordentlig måte etter grunneiernes premisser og grunneierne involveres i arbeidet. Videre krever de buffersone på minst 100 meter på utbyggers areal mot landbrukseiendommene på Kvamme. De påpeker at utbyggingsområdet er så stort at det må utarbeides en konsekvensanalyse som belyser forholdet til natur, landbruk, dyreliv, støy, kommunale tilbud, konsekvenser av økt trafikkmengde og kollektivtrafikk. En vurdering av biologisk mangfold bør etter deres mening utarbeides av et uavhengig firma, som ikke er betalt av utbygger. De er også opptatt av fjernvirkning fra byggefeltet opp mot Kvamme (sikt, naturopplevelse, estetisk inntrykk), og mener derfor at bygging i den nordligste delen av planområdet må begrenses.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Den planlagte forbindelsen mot Kvamsvegen er regulert som gang- og sykkelveg og vil således ikke gi mer biltrafikk på Kvamsvegen. Trasen har vært diskutert med berørte grunneiere. Forbindelsen vil også gi folk som bor på Kvamme bedre og raskere gang- og sykkelvegforbindelse mot Indre Arna og en fremtidig skole i planområdet.

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for prosjektet som ivaretar de temaene som grunneierne etterspør.

§16-2 gjelder ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan. I følge denne paragrafen kan ekspropriasjon ikke foretas når det gjelder grunn som i reguleringsplanen (ikke kommuneplanen) er satt av til landbruk etter §12-5 nr. 5. Dette er ikke en relevant problemstilling i planarbeidet.

Kvamme, Randi og Dagfinn, Kvamsvegen 339, Gnr. 304 / Bnr. 2, datert 05.02.2012 – dokument 60

De stiller seg undrende til at et stort areal av deres eiendom er tatt med i planene uten deres varsel og samtykke. De mener at dette "er å ta seg til rette på andres eiendom".

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Oppstart av planarbeidet må sees på som en varsling. Plan- og bygningsloven gir hjemmel for planlegging på eiendommer som tiltakshaver ikke selv eier.

Kvamme, Erling og Unni, Kvamsvegen 331, 5265 Ytre Arna, Gnr. 304 / Bnr. 8, datert 26.02.2012 – dokument 76

De reagerer på at deler av deres tomt er inkludert i planarbeidet uten forespørsel og føler seg overkjørt. De mener at alle nye veger bør gå på utbyggers egne områder. De ønsker å beholde Kvamsdalen som i dag, også for fremtidige generasjoner.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Oppstart av planarbeidet må sees på som en varsling. Plan- og bygningsloven gir hjemmel for planlegging på eiendommer som tiltakshaver ikke selv eier.

ØVRIGE

Storlid, Arne, Ytre Arna-vegen 103, 5261 Indre Arna, Gnr. 302 / Bnr. 12 på vegne av: Gnr. 302 / Bnr. 1, 12-15, 17, 18, 20, 693, datert 27.02.2012 – dokument 73

Storlid er tillitsmann for de betydeligste grunneierne i området, og uttrykker tilfredshet over at planarbeidet nå er startet opp. Han ber om at det blir planlagt og opparbeidet en gangveg som også kan benyttes som traktorveg i planområdets avgrensing mot øst mot bnr. 1, 15, 17 og delvis 18. Denne vil kunne utløse hogst av store plantefelt av gran i lien ned mot E16. Videre ber han om at traktorvegen blir knyttet sammen med planområdet sitt vegnett mot nordøst. Han viser til merknadens vedlegg med trase inntegnet.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Traktorvegen er ikke lagt inn på plankartet, men bebyggelsen er planlagt slik at den skal være mulig å bygge dersom det blir aktuelt.

Frank Båtbukt, Oslo, datert 11.01.2012 – dokument nr. 50

Båtbukt er arealplanlegger og påpeker at plasseringen av utbyggingsområdet er uheldig i forhold til tilgjengelighet til kollektivtransport - og på sikt – tilgjengelighet til Bybanen. Han savner intensjoner fra Bergen kommune om kollektivbasert byutvikling, og viser til at planprogrammet i svært liten grad legger vekt på at kollektivtrafikk skal være et sentralt tema i arbeidet med planen. Han mener at tettheten i området bør økes slik at det kan etableres et fullgodt kollektivtilbud, og viser til tilsvarende utbyggingsområde i Oslo, med buss – og banebetjening.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet har vært vist i Kommuneplanens arealdel i tre perioder. Utbyggingstetthet og kollektivbetjening er vurdert i planarbeidet.

2. høringsrunde - uttalelser og merknader for utvidet planområde

Totalt 17 uttalelser og merknader er mottatt i løpet av høringsperioden 30.09.2012-13.11.2012.

Fylkesmannen i Hordaland, datert 15.11.2012 - dokument 126

Fylkesmannen er positiv til utvidelsen av planområdet i de nedre deler på grunn av nærheten til Indre Arna bydelssenter. De mener imidlertid at resten av Vårheia i hovedsak bør reguleres som LNF-område. De begrunner dette med at området på grunn av avstand og høydeforskjell ikke er tilpasset bruk av kollektive reisemidler, og at området således blir bilbasert og i strid med statlig arealpolitikk.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet har vært vist i Kommuneplanens arealdel i tre perioder. Utbyggingstetthet og kollektivbetjening er vurdert i planarbeidet. Vi viser for øvrig til våre kommentarer til Fylkesmannens uttalelse i den første høringsrunden.

Hordaland fylkeskommune, datert 08.11.2012 – dokument 124

Fylkeskommunen viser til at det utvidete planområdet har et stort potensiale for funn av både forminner og nyere tids kulturminner. De påpeker at det er behov for arkeologiske undersøkelser, og ber om at tiltakshaver tar kontakt for å avklare kostnader og omfang ved en slik registrering.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Fylkeskommunen har gjennomført arkeologiske undersøkelser i planområdet.

Statens vegvesen Region vest, datert 17.10.2012 – dokument 107

Statens vegvesen tar til orde for at det ikke kan bygges mer enn 1450 boliger i Vårheia før krysset med hovedvegen må ombygges til et toplanskryss, og det må derfor også lages en plan for dette. Minimum byggegrense til eksisterende E16 skal settes til 50 m. De har for øvrig ingen vesentlig merknader til planprogrammet og utvidelsen av planområdet utover det de har uttalt tidligere.

Statens vegvesen Region vest, datert 22.02.2013 – dokument 131

Med bakgrunn i en ny trafikkanalyse utført januar 2013 konkluderer Statens vegvesen i dette brevet med at de kan tillate at det bygges inntil 200 nye boenheter før ny rundkjøring med E39 må bygges og kanalisering av T-krysset med Ådnavegen må gjennomføres.

Statens vegvesen Region vest, datert 27.06.2012, dokument 93

Statens vegvesen konkluderer i dette brevet med at eksisterende rundkjøring på E16 bør utvides og at gangsystemet og busslommeløsningen på vestsiden av E16 opprettholdes, og at det således ikke er behov for et toplanskryss i første omgang. De ber om at det blir gjennomført en detaljberegning av kapasiteten i krysset. Når det gjelder krysset mellom Ådnavegen og Ytre Arna-vegen konkluderer de med at det her bør bygges et kanalisert T-kryss. De aksepterer at det bygges 200 nye boliger uten at det gjennomføres tiltak på hoved-og lokalvegnettet.

Statens vegvesen Region vest, møtereferat datert 28.11.2012 - dokument 250

15.11.2012 var det et møte med Statens vegvesen om kapasiteten i krysset med E16. Med bakgrunn i reviderte kapasitetsberegninger aksepterer Statens vegvesen at det kan bygges inntil 2000 boliger før et eventuelt toplanskryss må på plass.

Statens vegvesen Region vest, datert 11.09.2014 – dokument 225

I dette brevet gir vegvesenet tillatelse til bygging av 268 boliger uten at det gjennomføres tiltak i eksisterende rundkjøring og T-kryss. Det innebærer at utbyggingsområdet Litlevardhei kan bygges.

Statens vegvesen Region vest, datert 30.04.2015 – dokument 266

I dette brevet gir vegvesenet tillatelse til bygging av 372 boenheter uten at det gjennomføres tiltak i eksisterende rundkjøring og T-kryss. Det innebærer at utbyggingsområdene Litlevardhei og Mjeldheim kan bygges. I brevet tilrår vegvesenet at det primært bør satses på utbygging av det sentrumsnære området på Mjeldheim.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det har vært avholdt flere møter med vegvesenet for å diskutere spørsmålet, og det er utført supplerende trafikkanalyser. Vegvesenet aksepterer at området kan bygges ut med 2000 boliger før toplanskrysset bygges, og 372 boliger før det er nødvendig å gjennomføre tiltak i eksisterende rundkjøring. For øvrig tas vegvesenets konklusjoner til etterretning.

Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 09.11.2012 – dokument 119

NVE har ikke nye innspill som følge av utvidelsen av planområdet.

Jernbaneverket, datert 06.11.2012 – dokument 120

Jernbaneverket viser til at det utvidete planområdet overlapper reguleringsplan P19140000 "Utvidet kryssingsspor, Arna stasjon". I denne planen er det i reguleringsbestemmelsene fastlagt en sikringssone på 30 meter avstand fra bunn, yttervegg eller topp i tunnelløpet. De forutsetter at forholdet til jernbanen blir omfattet av Konsekvensutredningen. De nevner videre at det er fremmet et forslag om ny jernbanetunnel under eller ved planområdet, som adkomst til en eventuell ny godsterminal i Indre Arna. Dette må også være en premiss for det videre planarbeidet. Jernbaneverket varsler innsigelse dersom problemstillingen ikke blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte i planarbeidet, og ber om en dialog om saken.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Reguleringsplan P19140000 er ikke i konflikt med det planforslaget som nå legges frem. Planen er omtalt i planbeskrivelsen.

Byutvikling, klima og miljø/Byantikvaren, datert 25.10.2012 – dokument 113

De viser til at det innenfor det utvidete planområdet er flere registrerte automatisk fredete kulturminner, og at planprogrammet blir oppdatert når det gjelder dette temaet. De viser også til at et eldre veifar, vist som hensynssone i Kommuneplanens arealdel 2010. For øvrig viser de til sin forrige uttalelse.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Det er utarbeidet en Kulturminnerapport for prosjektet, jfr. våre kommentarer til deres forrige uttalelse i første høringsrunde.

Sosial, bolig og områdesatsing/Grønn etat. Datert 12.11.2012 – dokument 115

Grønn etat mener at byggeforbudet i 20 metersbeltet langs bekken må ivaretas og at det bør opprettholdes en vegetasjonssone langs bekken, slik at den kan bli en viktig grønn korridor med betydning for biologisk mangfold og som et nær-naturområde i et evt. fremtidig boligområde. De forutsetter for øvrig at biologisk mangfold utredes også for det utvidete planområdet.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Byggeforbudet i 20 metersbeltet langs bekken er i hovedsak bevart, bortsett fra ved den sørligste blokken i BBB01c, der er byggegrensen 12 m. Biologisk mangfold er utredet også for det utvidete planområdet.

Byutvikling, klima og miljø/Vann- og avløpsetaten, datert 13.11.2012 – dokument 123

De har ingen merknader til utvidelsen av planområdet og viser for øvrig til sin tidligere uttalelse datert 27.02.2012.

Byutvikling, klima og miljø/Samferdselsetaten (Trafikketaten), datert 23.10.2012 – dokument 112

Samferdselsetaten er positiv til utvidelsen av planområdet. De har følgende kommentarer:

- Trafikksikkerheten må ivaretas; sammenhengende g/s-vegssystem, det må etableres fortau langs Ytre-Arnavegen og det må tas hensyn til kryssløsningene
- Det stilles krav om universell utforming for veganlegg beregnet for myke trafikanter
- Vegsystemet skal utformes i henhold til Håndbok 017
- Veibelysning skal omtales
- Det er ønskelig med få avkjørsler, og de skal utformes i henhold til Håndbok 017
- Parkeringsplasser må ligge på privat grunn, samlokalisering er gunstig
- Fartsgrensen bør være maks. 30 km i boligområder og 40 km/t ved skole og barnehage
- Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet. Det skal lages normalprofil og lengdeprofil for hver strekning, dette skal vises på plankartet eller beskrives i reguleringsplanbestemmelsene.
- De regner med å bli kontaktet i nødvendig grad i det videre planarbeidet

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Vi har i løpet av planprosessen hatt flere møter med Trafikketaten og mener således at innspillene deres er ivarettatt. Terrenget er imidlertid for bratt til at det er mulig å tilfredsstille kravene om universell utforming når det gjelder stigning; dvs. 5%.

Kjell Harald Indrehus, gnr. 301 bnr. 109, datert 12.11.2012 – dokument 122

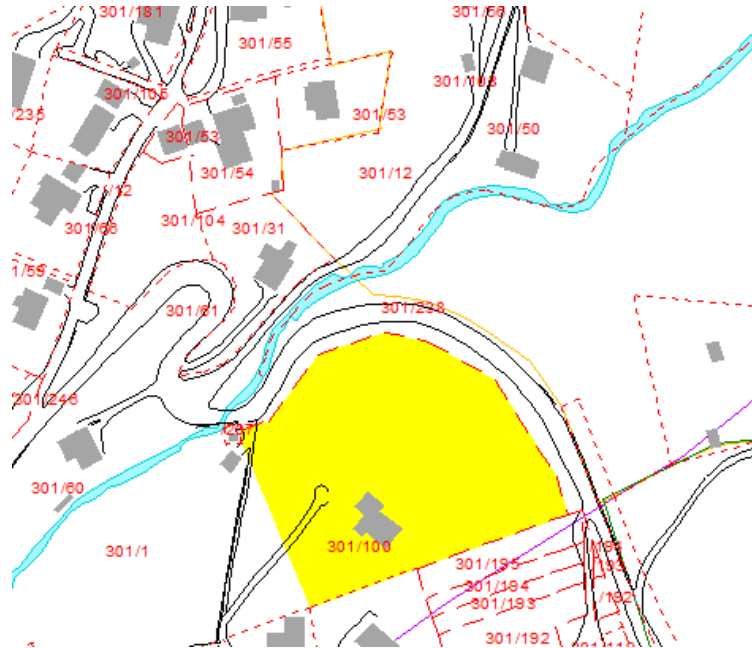
Indrehus viser til at de ønsker å utvikle eiendommen sin, og de er derfor interessert i å bli innlemmet i det reguleringsplanarbeidet som pågår.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet er utvidet og omfatter nå også denne eiendommen.

Geir Atle Mjeldheim, gnr. 301 bnr. 100, datert 01.10.2012 – dokument 105

Eiendommen eies av et søskensameie. Mjeldheim representerer familien. De ber om at eiendommen innlemmes i planområdet. De har tatt opp spørsmålet om en privat reguleringsplan med kommunen tidligere, men har fått negative tilbakemeldinger om utbygging på grunn av standarden på Mjeldheimskleiva. De mener imidlertid at vegstandarden bør være tilfredsstillende, tatt i betraktning at det kun er snakk om 4-6 nye boliger.



Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Eiendommen er ikke innlemmet i forslag til utvidet planområde. Eiendommen ligger mye høyere og vil ha en annen adkomstløsning. Dette må løses gjennom en egen planprosess.

Åshild Solberg, datert 11.11.2012 – dokument 125

Solberg viser til at planen foreløpig er lite konkret, og at hun vil komme med flere innspill i en senere planfase. Hun mener at det ikke er logisk at planområdet utvides. Hun spør om utbygger også har avtale med grunneierne innenfor det utvidete planområdet, eller om det planlegges uten at grunneierne er delaktige. Hun forutsetter således at planforslaget ikke vil forringe eiendommene der slik avtale ikke foreligger. Hun påpeker videre at dersom prinsippet om knutepunktfortetting nær bydelsseteret Indre Arna skal kunne skje, må arealene benyttes til boligutbygging og ikke båndlegges av adkomstveg til mer perifere boligområder. Hun forutsetter dessuten at man tar hensyn til de nye kravene til universell utforming og at det avsette minimalt med areal til veganlegg og gang- og sykkelveg. Hun forutsetter til slutt at hennes merknader i forrige høringsrunde fremlegges og blir tatt hensyn til i det videre arbeid.

Etat for plan og geodata sine kommentarer:

Planområdet er utvidet i tråd med innspill fra Fylkesmannen og Hordaland fylkeskommune, og etter ønske fra flere grunneiere i området. Det er ikke en forutsetning at man skal ha en avtale med alle grunneiere som blir berørt i et planområde. Det er lagt vekt på å redusere ulempene for eksisterende boligeiendommer så mye som mulig. Men det er likevel ingen tvil om at fremføring av en ny veg til utbyggingsområdene i Vårheia vil endre områdetets karakter.