

Straumsåsen



Fyllingsdalen Gnr 21 Bnr 4 mfl. Straumsåsen.
Saksnr. 201911282

se arkitektur

Begrenset høring – endringer i plan 28.08.24

Bakgrunn for begrenset høring

Som følge av at Bymiljøetaten ikke kan akseptere avvik i avkjørsel som følger planforslaget er det utarbeidet et revidert forslag.

Forslaget vil tilsi at man ikke lenger har et overbygget vareleveringsanlegg, med boligparkering i overliggende nivå.

Det etableres da en større avkjørsel med parkering på terreng for boliger og butikk.

Kort oppsummering endringer

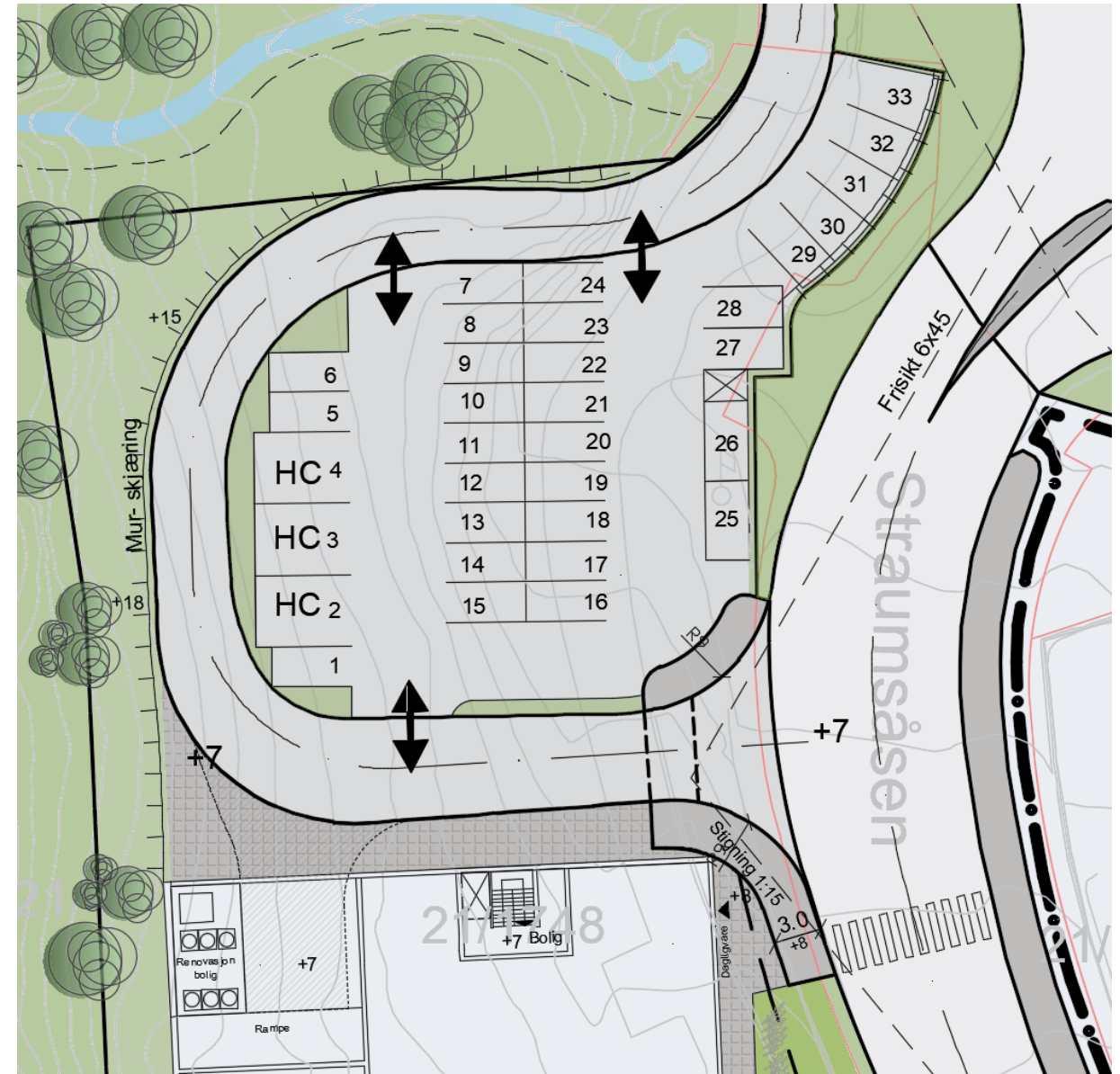
- Veiløsning
- Illustrasjonsplan
- Plankart
- Parkering
- Renovasjon
- Grad av utnytting
- Rampe UU – enkel skisse
- Parkeringsdekning barnehage
- Støy



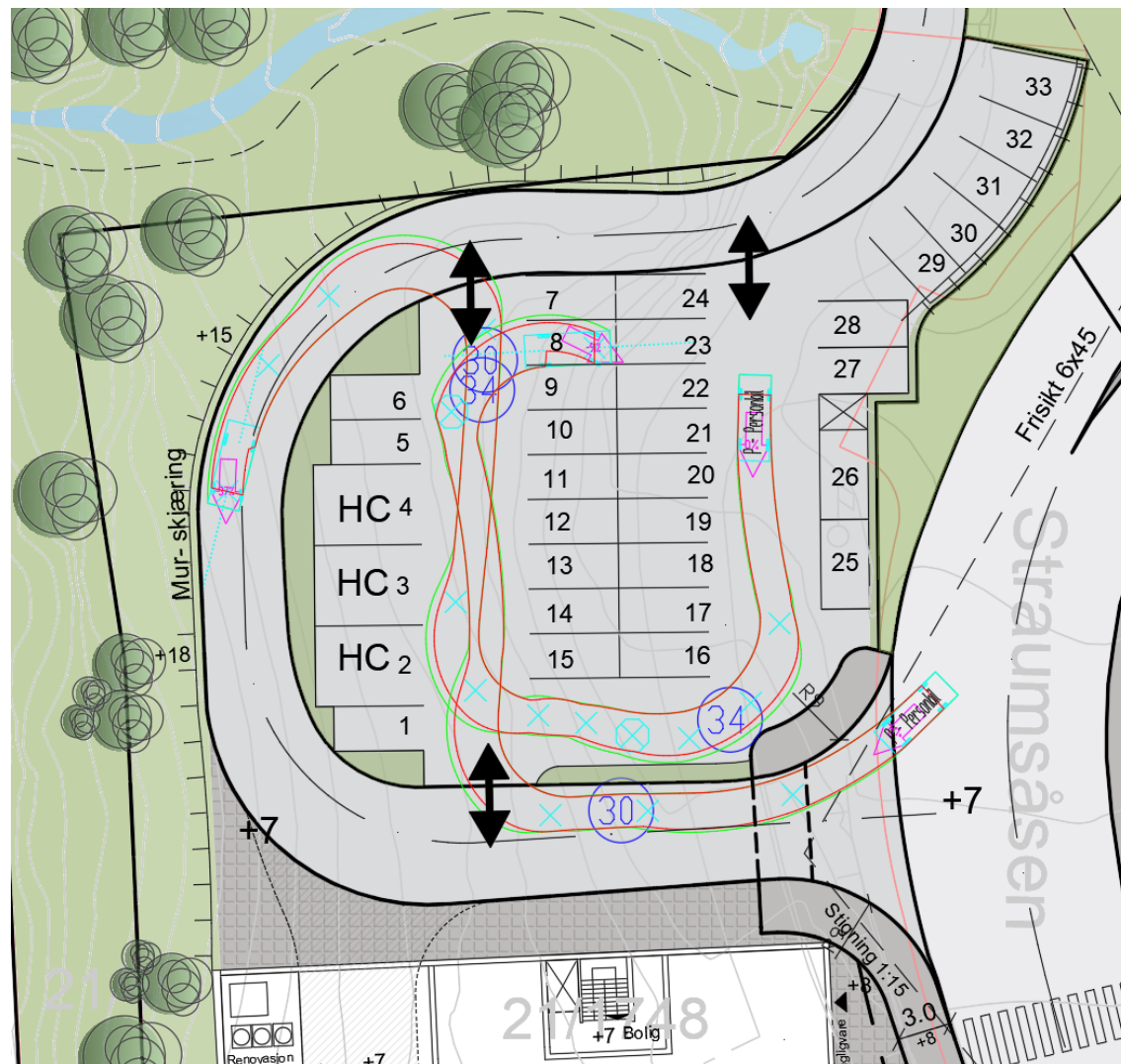


Veiløsning

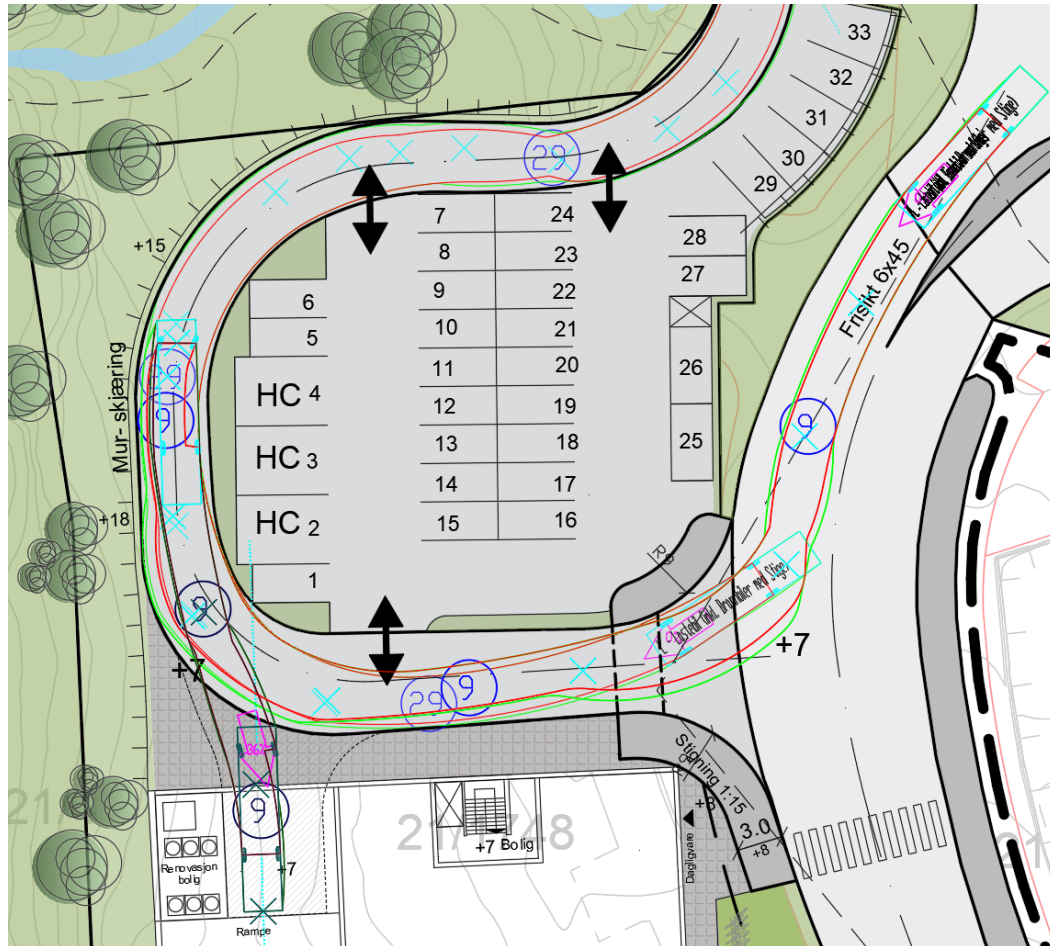
- Avkjørsel er endret til å imøtekomme veinormal
- Overbygget varelevering utgår
- Parkering på terreng for bolig og dagligvare
- Det er lite trafikk til to boligseksjoner på eiendom i nord



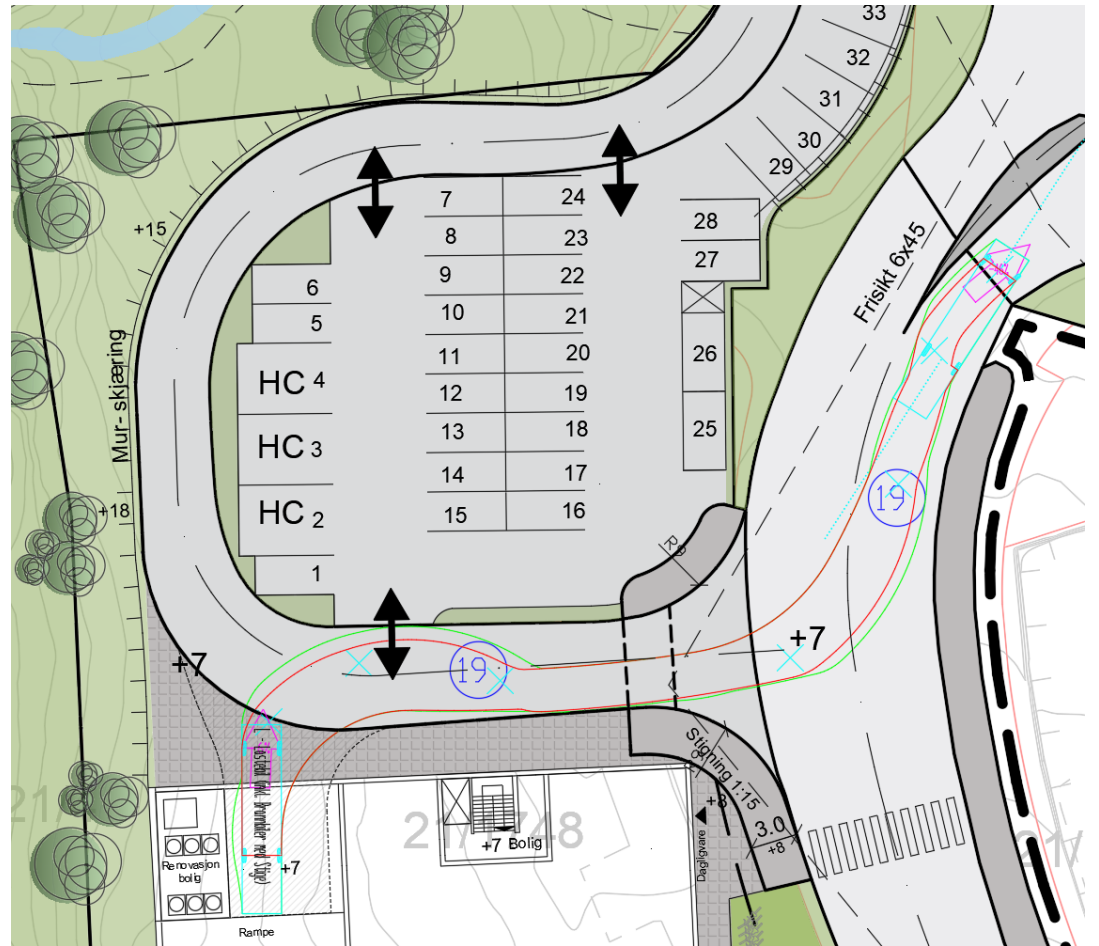
Kjøremønster personbil



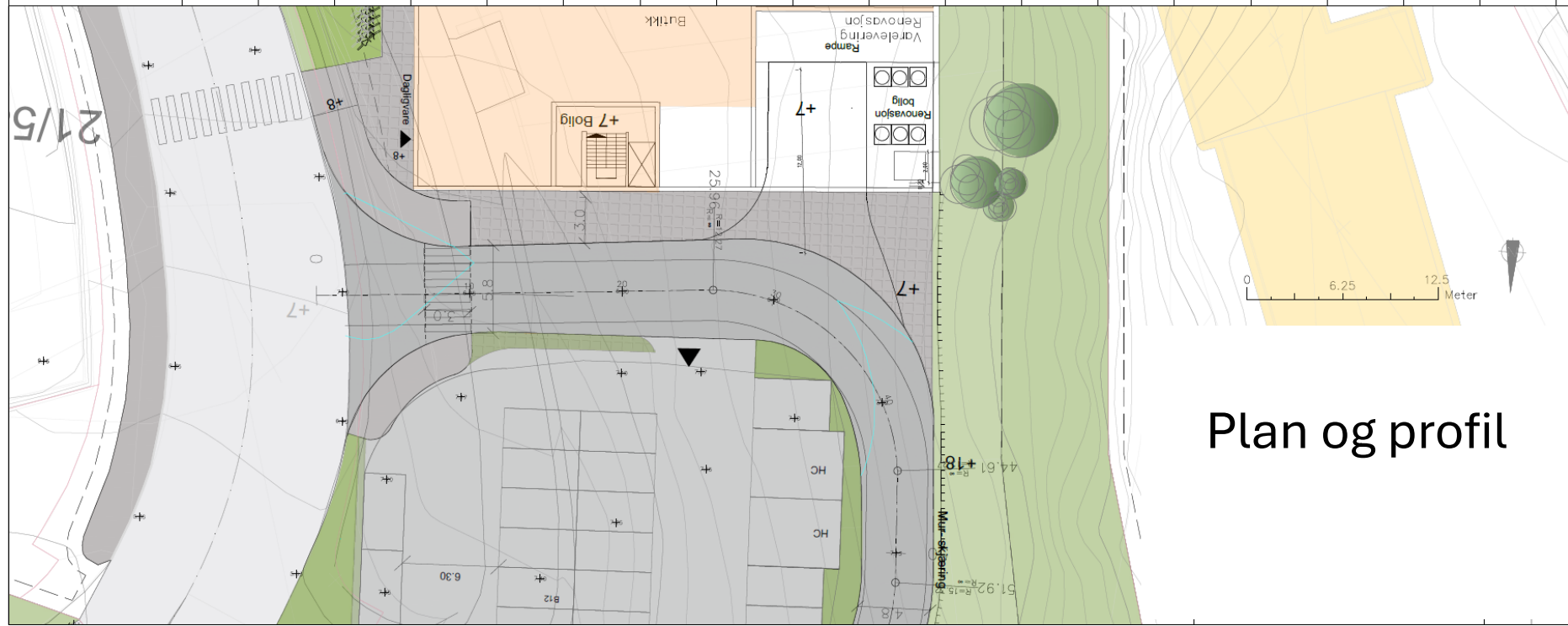
Kjøremønster varelevering



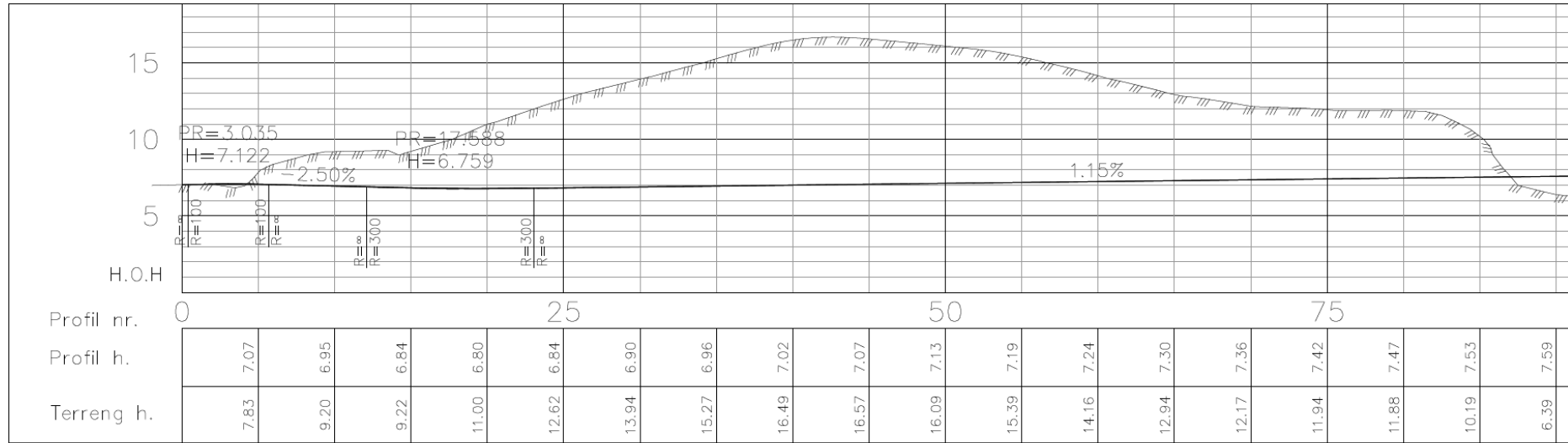
Lastebil inn



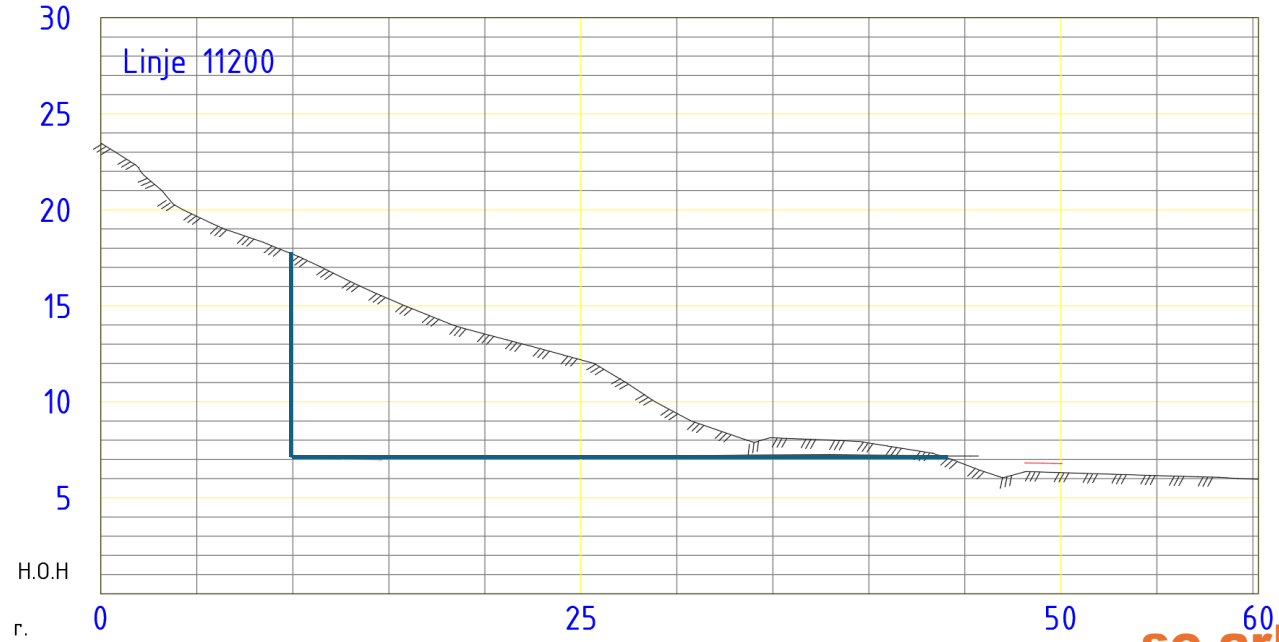
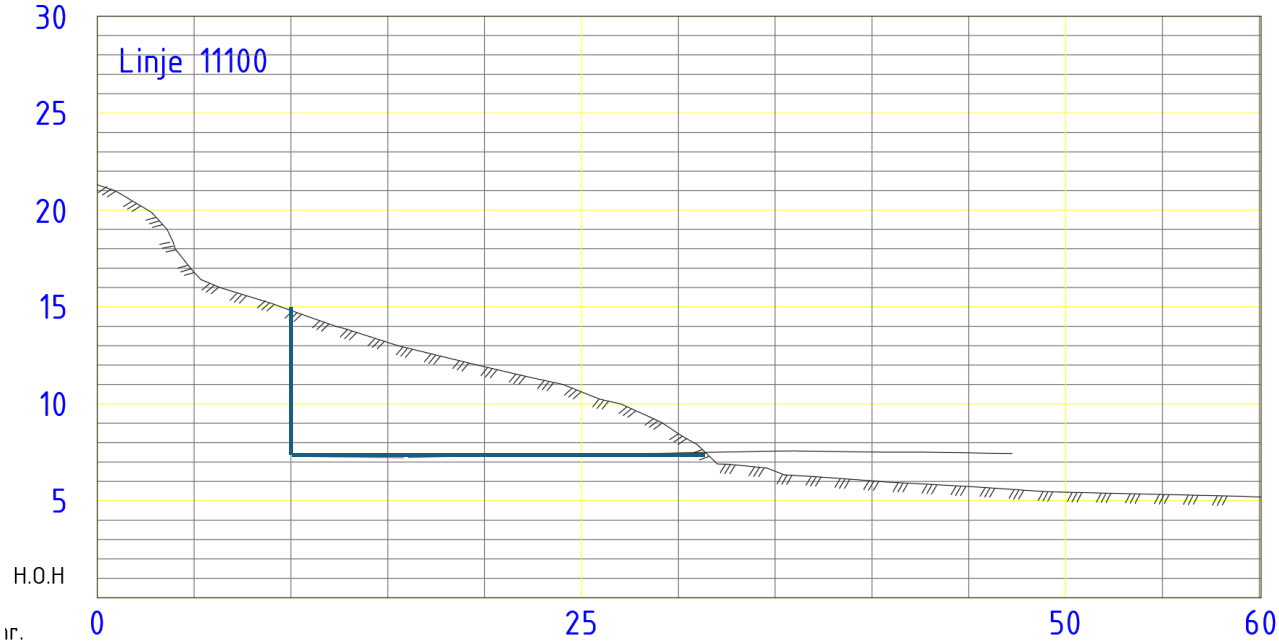
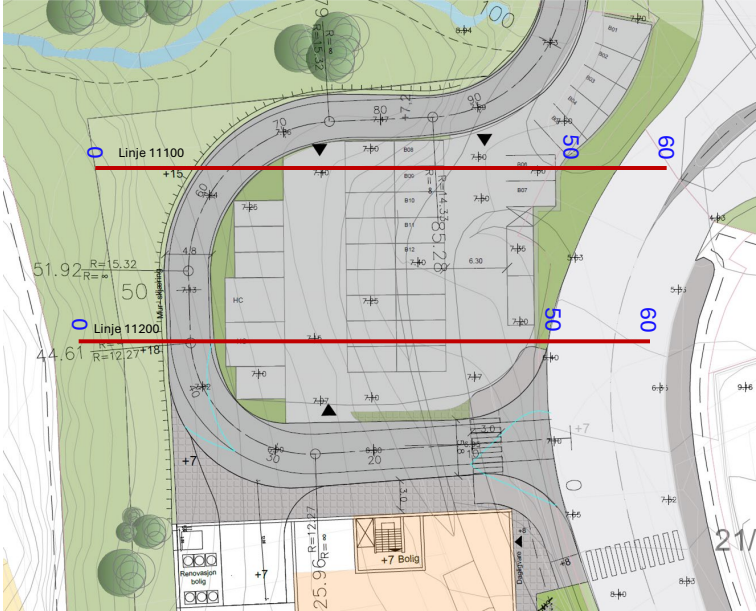
Lastebil ut



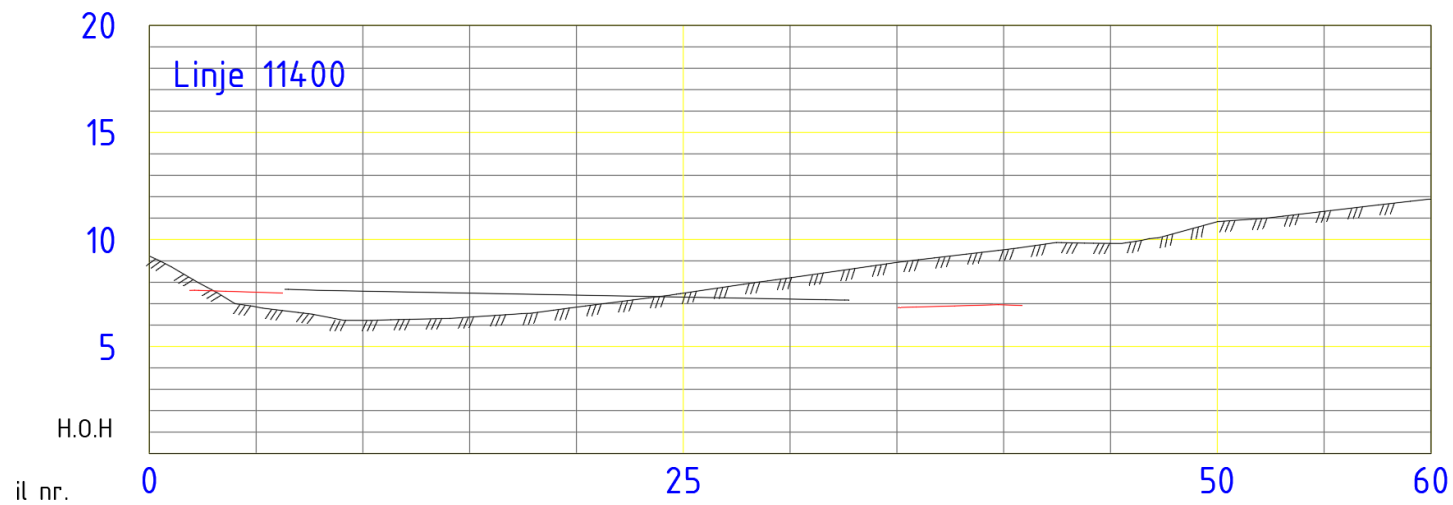
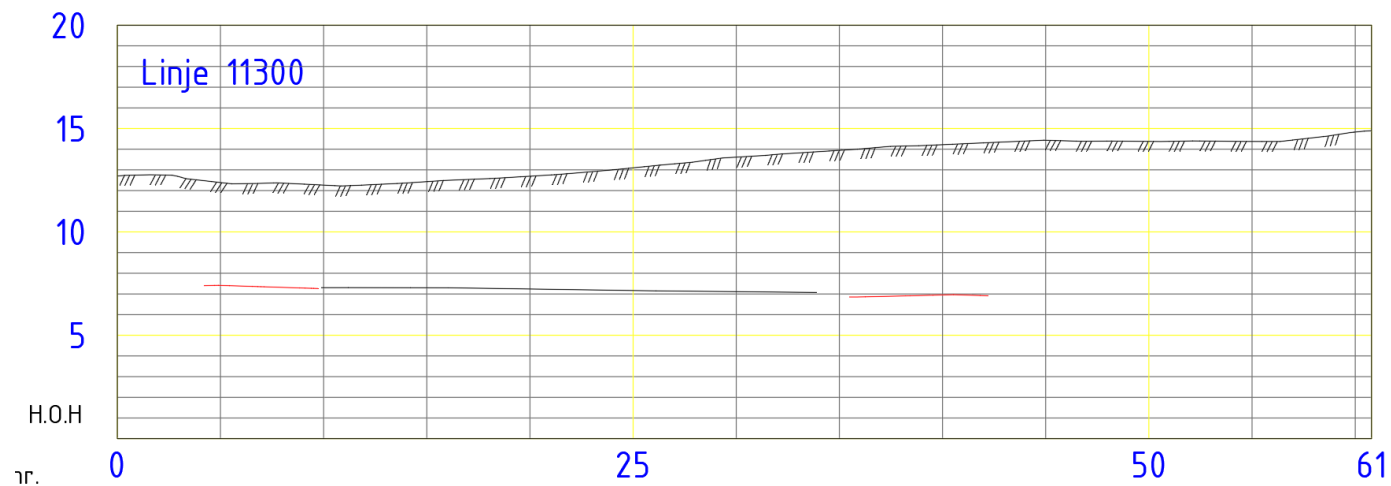
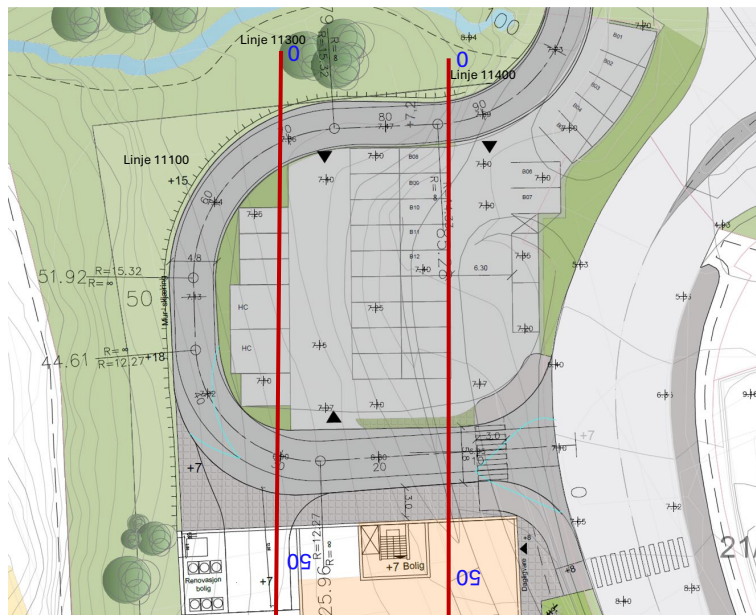
Plan og profil



Terrengsnitt vei



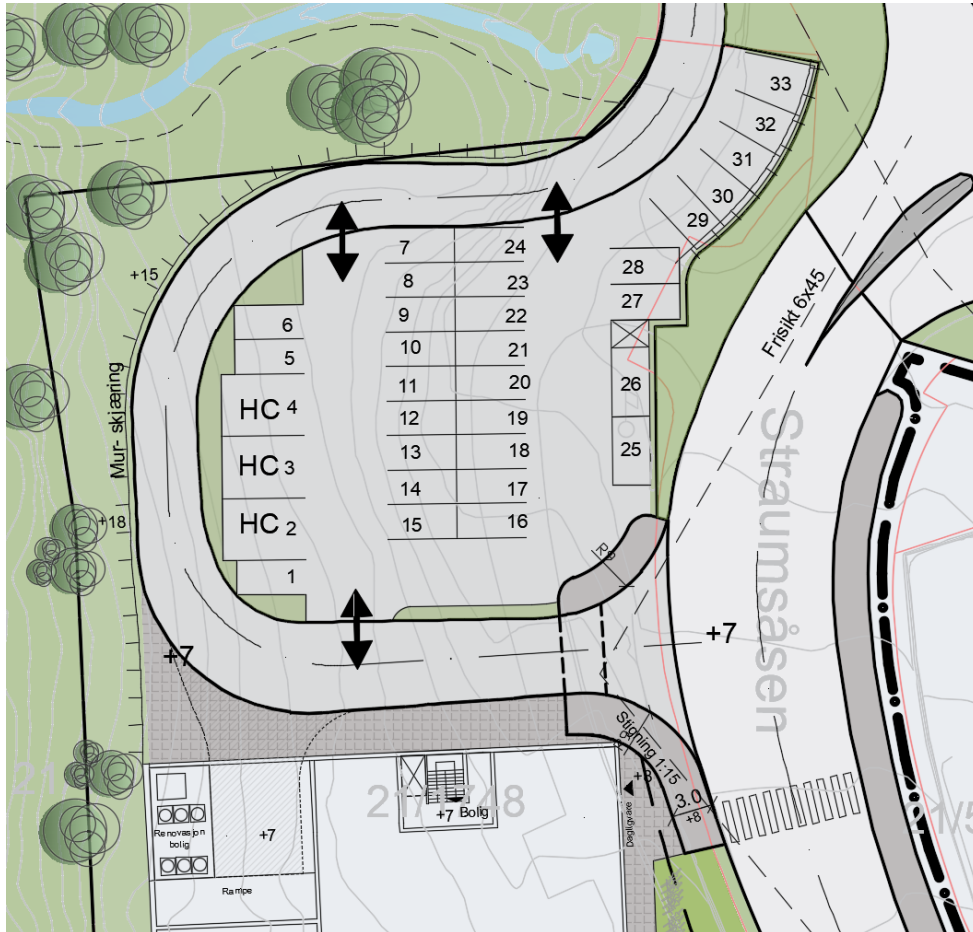
Terrengsnitt vei





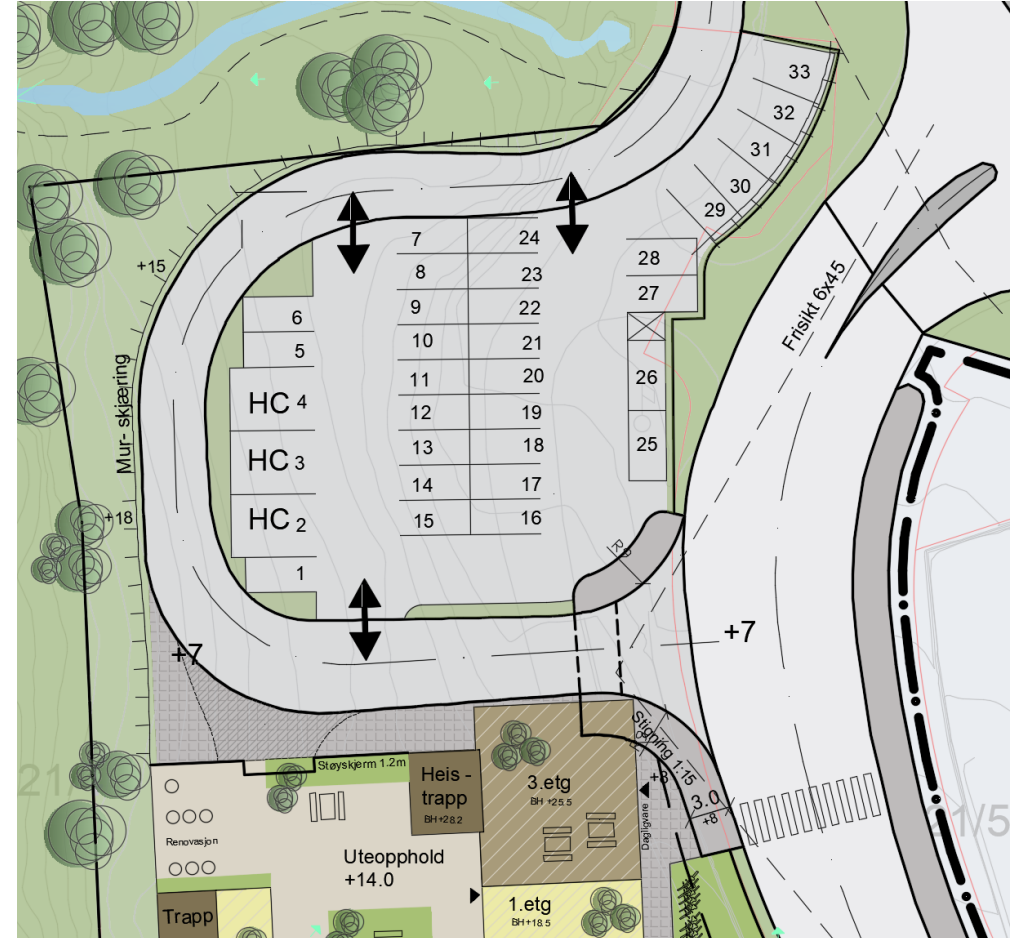


Illustrasjonsplan



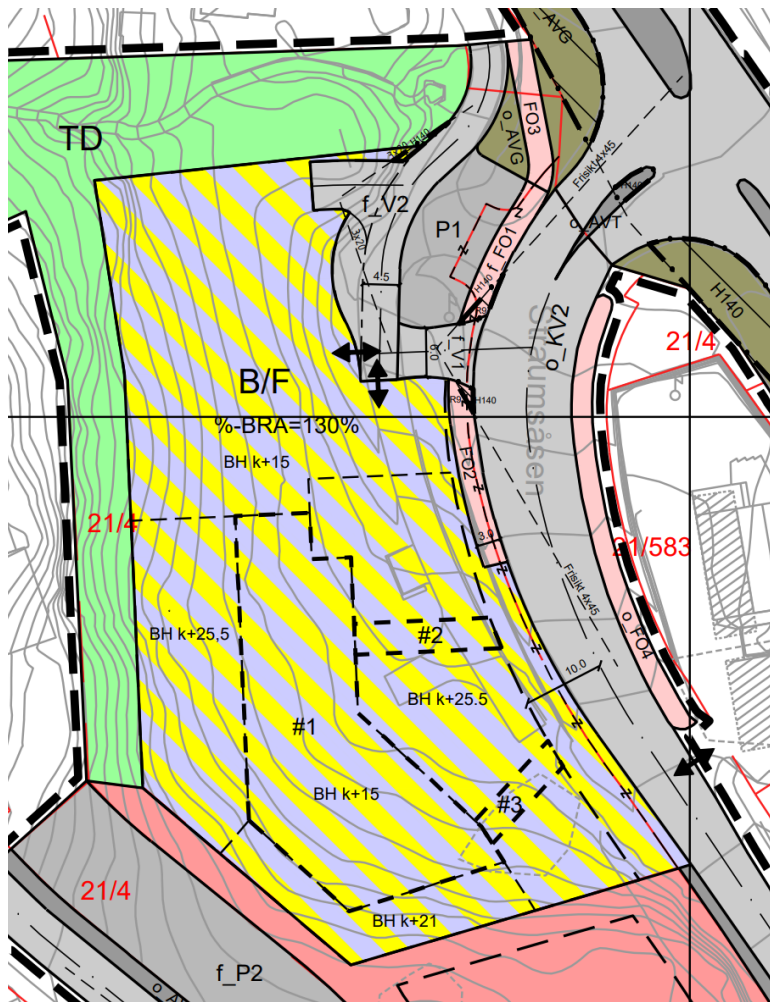
Nivå 1

Endringer: Plassering av avkjørsel, tilkomstvei og parkering, tilpasset varelevering/renovasjon og inngang. Boliger nås fra parkering via heis. Frigjort solfylt areal på uteopphold.

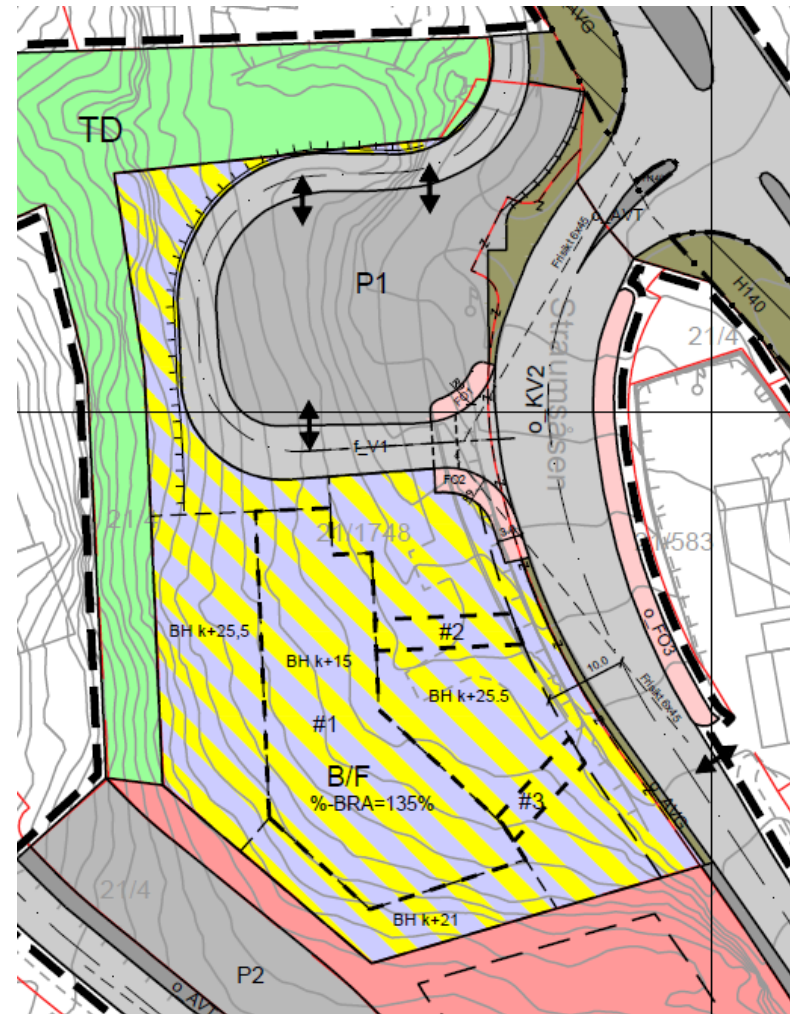


Nivå 2

Plankart

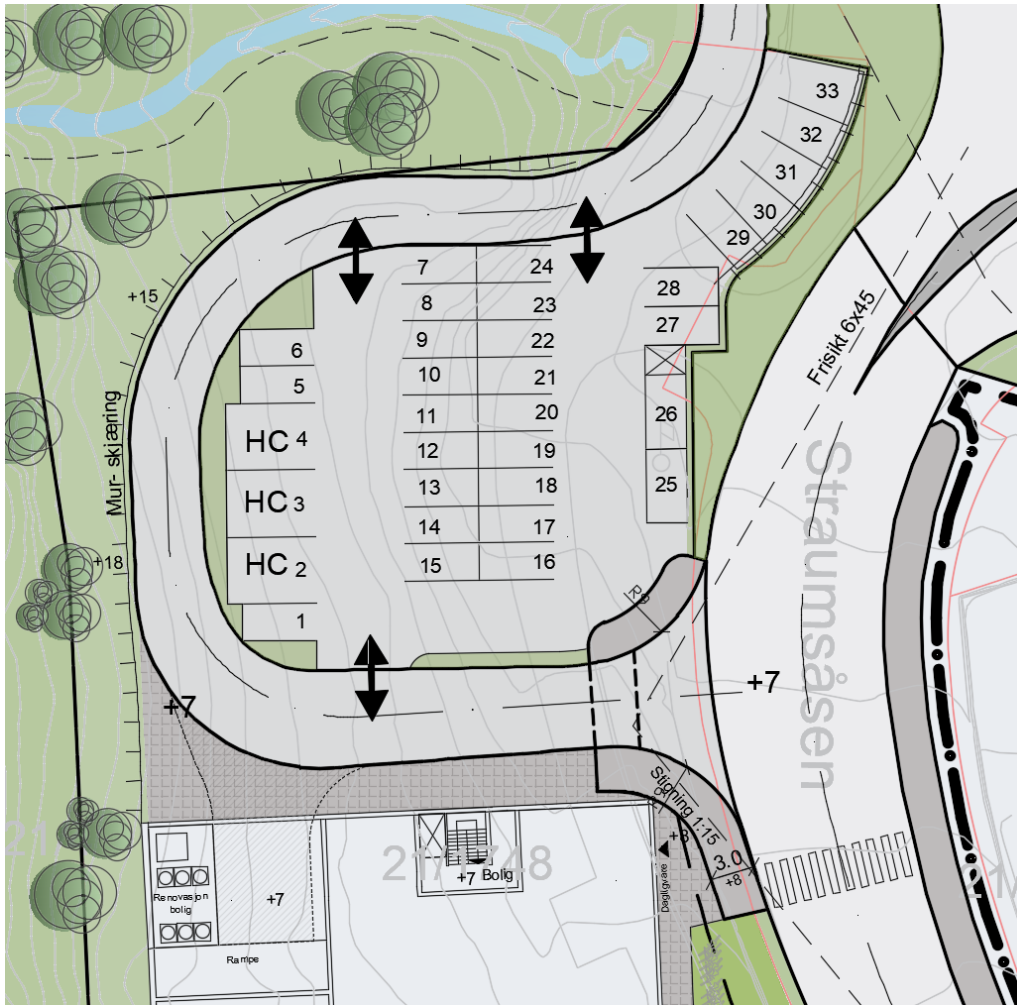


1. gangs høring



Begrenset høring

Parkering bil



Det er adkomst til parkeringsområdet med muligheter for gjennomkjøring.

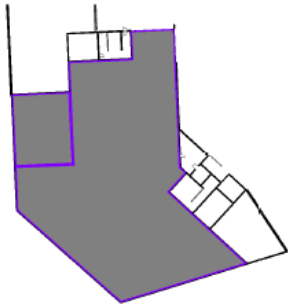
P-dekning for butikk er redusert sammenlignet med KPA til 14 stk per 1000 m². For bolig er p-dekning 0.8 m² per 100 m².

Det er skissert 21 p-plasser til butikk og 12 p-plasser til bolig. Lengste avstand mellom heis og parkering er ca. 55 meter.

Det er minimalt med trafikk til eiendom i nord. Det ansees som tilstrekkelig trafikksikkert at myke trafikanter kan benytte vei eller parkingsområde for å komme seg til eiendommen.

Parkering bil - parkeringsgrunnlag

■ Parkeringsgrunnlag forretning/butikk

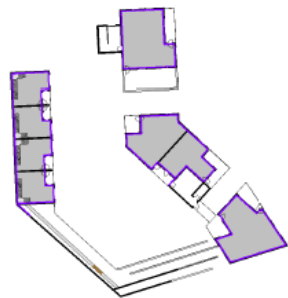


1. etg butikk
1 : 1000

■ Parkeringsgrunnlag bolig



2. etg (bolignivå 1)
1 : 1000



3. etg (bolignivå 2)
1 : 1000



4. etg (bolignivå 3)
1 : 1000

Parkeringsdekning og beregning av antall plasser har tatt utgangspunkt i utkast til *Veileder om parkering* til KPA.

Parkeringsgrunnlag til bolig ble beregnet i forbindelse med 1. gangs høring, og parkeringsgrunnlag for bolig er 1501 m². Her er areal som forutsettes benyttet til parkering, utvendig frittstående bod, samt heis, svalganger og trapperom ekskludert (ref. utkast til parkeringsveileder til KPA 2018). Med denne beregningen blir antall plasser for bolig følgende:

1501m² / 100m² * 0.8 per m² = 12 p-plasser til bolig. Dette gir totalt antall p-plasser:

21 (butikk) + 12 (bolig) = 33 p-plasser.

Parkering og forhold til generell byggegrense mot fylkesveg

Vestland fylke har bedt om avklaring knyttet til at deler av ny parkeringsplass kommer innenfor generell byggegrense langs kryss i fylkesvei, jf. Vegloven § 29 5. ledd.

I prosjektet er deler av parkeringsplassen planlagt innenfor byggegrensene. Bakgrunnen for krav til byggegrense er omtalt i § 29 første ledd for å sikre følgende:

Krav som man må ha til veisystemet:

- Etablering av p-plass vil ikke være i konflikt med siktkrav mellom de to offentlige veiene eller siktkravet fra ny avkjørsel.
- Det er satt av mellom 4-7 meter areal mellom dagens offentlige vei og parkeringsplassen. Dette er etter vår mening tilstrekkelig til at man kan drifte offentlig vei på en forsvarlig og god måte.

Krav som man må ha til trafikken på veisystemet:

- P-plassen reduserer ikke kapasiteten eller trafikksikkerheten på det offentlige veinettet

Parkering og forhold til generell byggegrense mot fylkesveg

Krav som man må ha til miljøet på eiendom som grenser opp til veien:

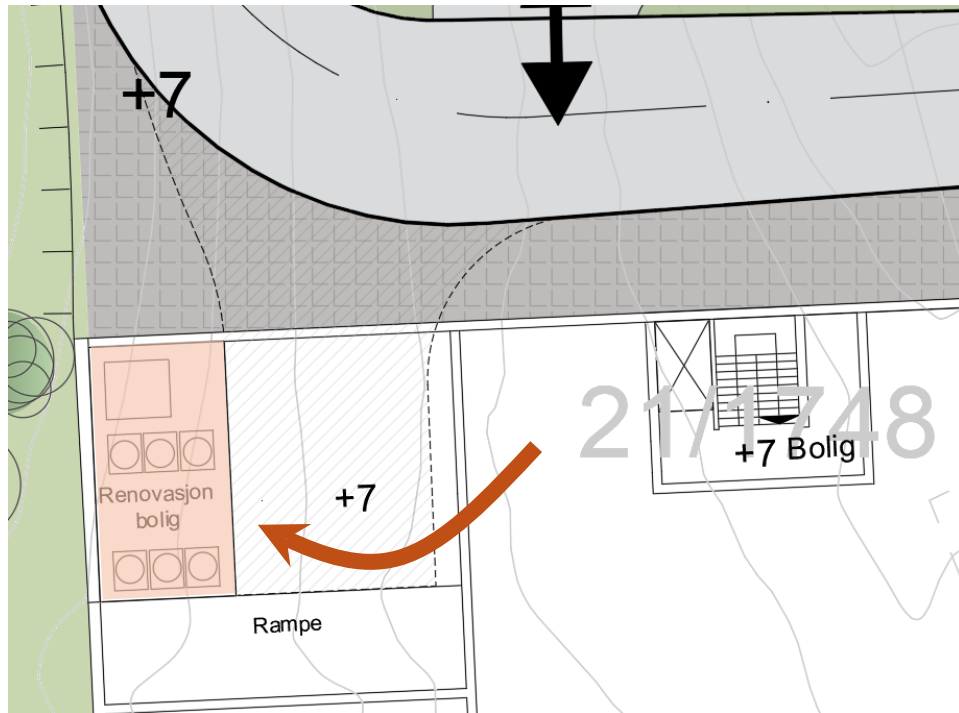
- Deler av p-plassen kommer innenfor rød støyone langs fylkesveien. Dette får ikke konsekvenser for tiltaket da p-plassen ikke er å regne som uteopphold som skal ha tilfredsstillende støyforhold.

Bidra til å ta vare på miljøhensyn og andre samfunnshensyn:

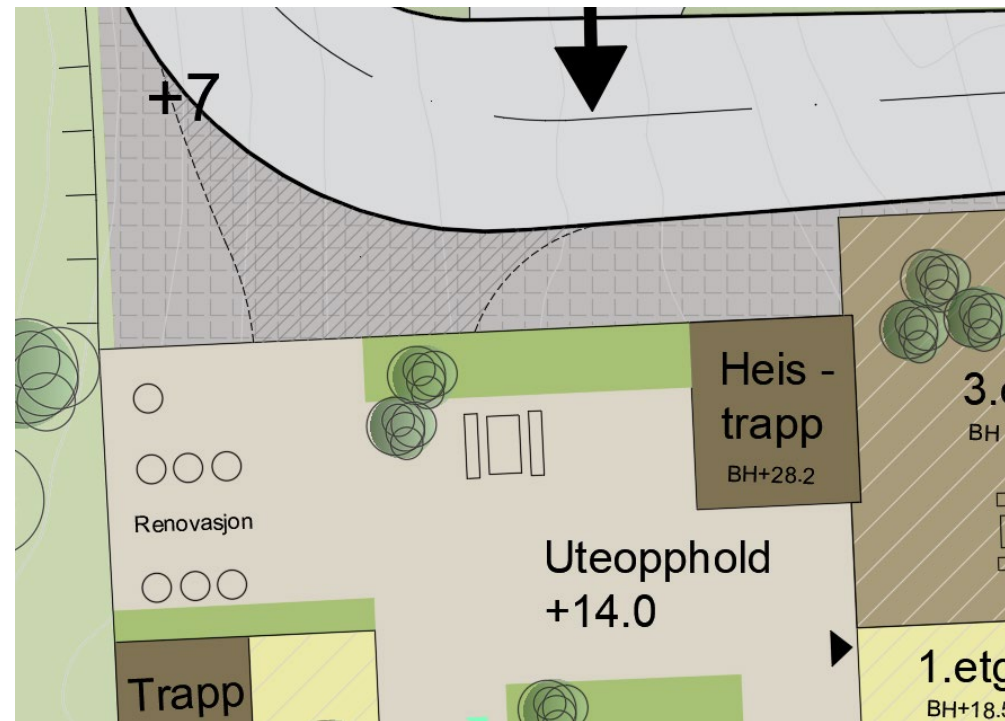
- Deler av p-plassen kommer innenfor for rød støysone, men dette får ikke konsekvenser for tiltaket siden p-plasser ikke regnes som uteopphold eller lignende med krav om tilfredsstillende støyforhold.
- Krysset er relativt nytt. Trafikkanalyse utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen viser at områdene langs kommunal vei nå for det meste er utbygd og det er ikke forventet større økning av trafikk i krysset. Det er derfor ikke nødvendig å sikre mye areal rundt krysset for å ta høyde for en mulig fremtidig ombygging av krysset.

Renovasjon

Konseptet er det samme. Plassering av renovasjonspunktet i nivå 1 er flyttet noe mot vest i ny veiløsning. Dette vil frigjøre solfylte arealer til uteopphold i nivå 2.



Nivå 1



Nivå 2



Skjæringen foreslås delt opp for å gi et med dempet inntrykk.

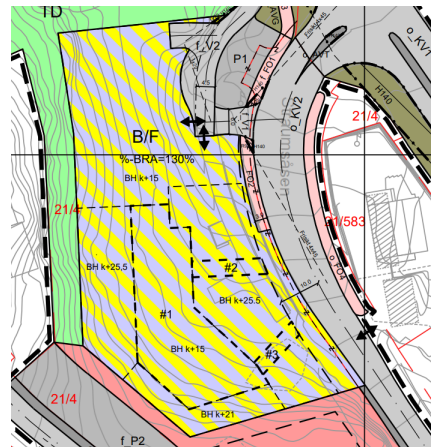
Grad av utnyttning innenfor B/F

Type areal	BRA 1. gangs høring	BRA begrenset høring
Bolig	2500 m ²	2500 m ²
Dagligvare	1500 m ²	1500 m ²
Parkering på terreng	450 m ²	
Garasje varelevering	700 m ²	

Formålsflate B/F
% BRA (avrundet)

4002 m²
%BRA=130%

3012 m²
% BRA=135%

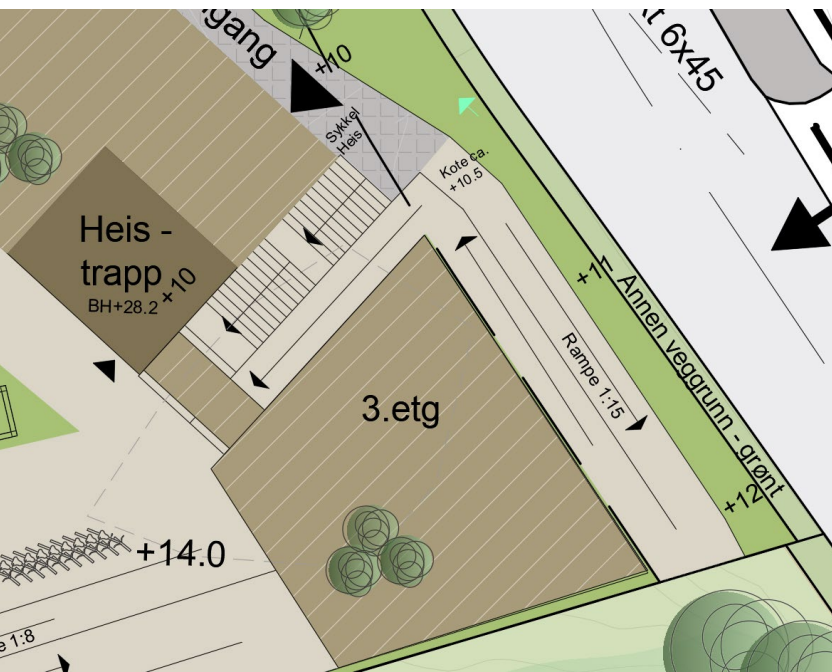


Endring av kjøremønster gir en mindre formålsflate for B/F. Videre gir fjerning av parkeringsdekket en reduksjon i antall kvm BRA. Til sammen gjør dette at grad av utnyttning innenfor B/F justeres til %BRA=135%.



Rampe for myke trafikanter til boligområdet - UU

Det er i planprosessen kommet forespørsel om en enkel skisse som viser hvordan en eventuell UU-rampe til boligområdet vil se ut. Illustrasjonen viser at det er muligheter for å etablere en universelt utformet rampe for myke trafikanter fra fortau opp til boligområdet.



I prosjektet er det UU via heis både i nord og øst. Opprinnelig løsning med trappeadkomst fra fortau til gårdsrom med trillesone (ikke UU) for sykkel/barnevogn ønskes videreført. En UU rampe vil medføre en større og mindre tiltalende konstruksjon.

Slik vi ser det vil kravene til universell utforming være tilstrekkelig ivaretatt ved heisadkomst til gårdsrommet. Det er ikke ønskelig med regulerte krav til utvendig rampe.

Parkeringsdekning barnehage

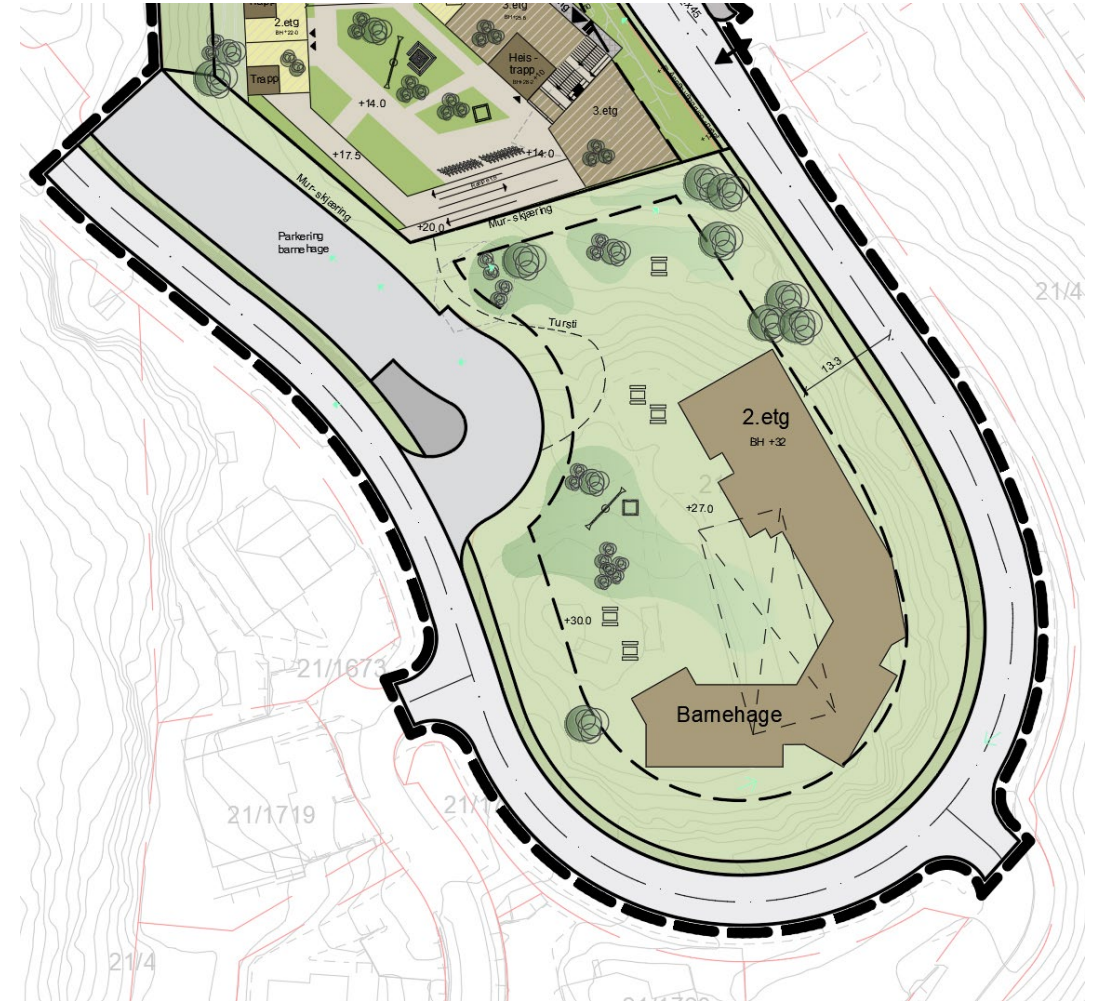
Parkeringsdekningen må tallfestes i bestemmelsene. Det foreslåes reduksjon i parkeringsdekning for barnehagetomten.

P-dekning foreslåes til 2.5 – 5 plasser per 10 barn.

Barnehagen er helt sentral for området, som har en rekke familieboliger. Videre utvikling legger opp til ytterligere familiebebyggelse. Redusert parkeringsdekning er i følge Kidsa en forutsetning for at barnehagen blir bygget. En høyere p-dekning utløser behov for toetasjes parkeringsanlegg, som vil ha store konsekvenser for kalkyle og gjennomførbarhet til prosjektet.

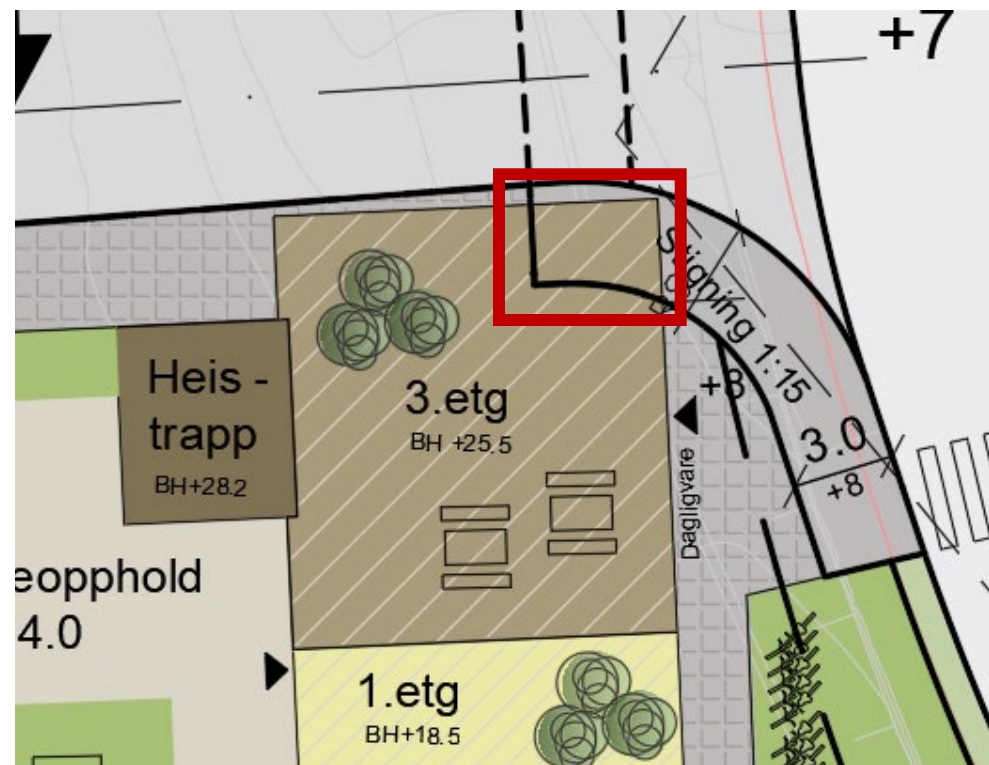
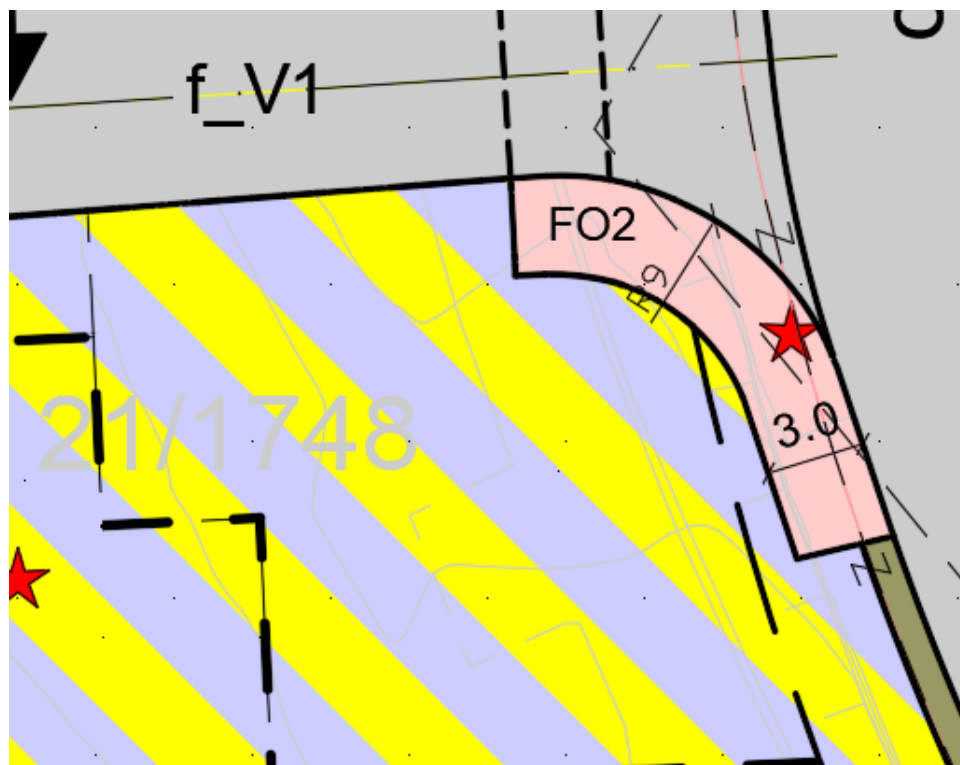
Endring av parkeringskravet er ikke avgjørende for B13. Opprinnelig sambruk mellom barnehage og B13 forutsatte en høyere utnyttelse på B13. Realisering av B13 ligger langt frem i tid, og vil nedskaleres vesentlig iht. begrensningene i ny KPA. Parkering kan da løses internt på B13.

Redusert parkering er i samsvar med overordnede føringer om redusert bilbruk. Mobilitetsanalyser viser at redusert parkeringsdekning for barnehagen ikke vil skape utfordringer.



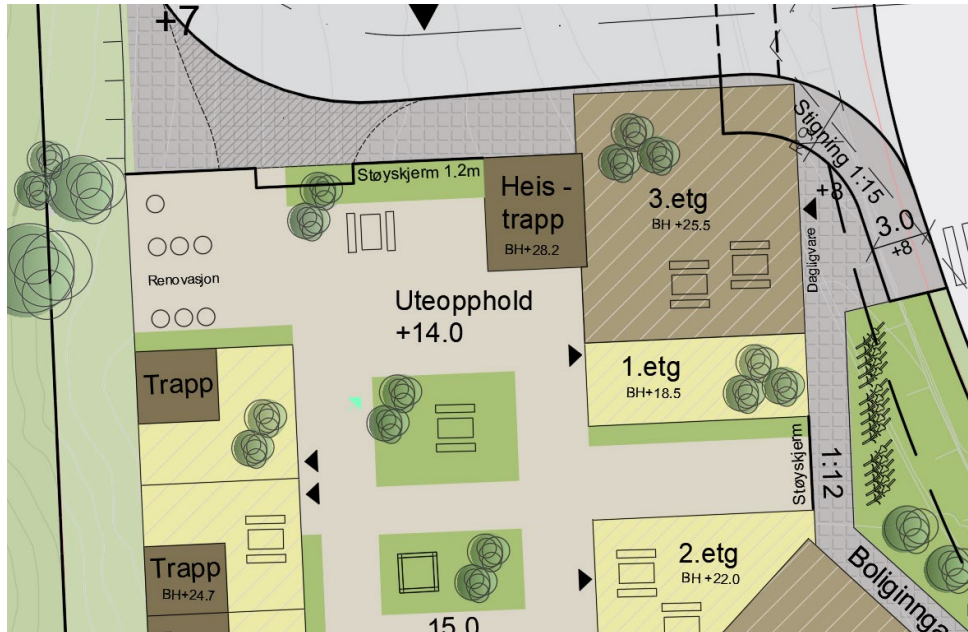
Bestemmelser

Det er tillatt utkraging over fortau FO2 under forutsetning av en fri høyde på minst 3 meter.



Støysituasjon uteopphold

Oppdaterte beregninger av ny situasjon viser at det med støyskjerm på 1.2 m mot parkeringsområdet vil være tilfredsstillende støyforhold på uteopphold. En justering av renovasjonspunktet mot vest vil frigjøre solfylte arealer i gårdsrommet.



Figur 3: Støynivå L_{den} på uteoppholdsareal beregnet i 1,5 m høyde for boliger nord i planområdet. Fargekoder iht. Bergen kommunes KPA.