

Søvikmarka

Bergen kommune, Ytrebygda gnr. 38 bnr. 15 mfl.

Detaljreguleringsplan: ENDRINGSNOTAT – ENDRINGER ETTER OFFENTLIG ETTERSYN



FORSLAGSSTILLER: Heldal eiendom AS
Adresse på prosjekt: Søvikmarka
PlanID: 65350000
Saksnummer: 2016/30396, 2022/20508

OPUS BERGEN AS
Nordre Nøstekaiaen 1
N-5011 Bergen

+47 55 21 41 50
post@opus.no
www.opus.no

Innhold

Innhold	2
1. Innledning og prosess	3
1.1 Innledning/bakgrunn	3
1.2 Prosess	3
2. Foreslåtte endringer etter offentlig ettersyn	4
2.1 Endringer knyttet til byggeområder og bebyggelse	6
2.2 Endringer knyttet til uteoppholdsareal og grønnsstruktur	7
2.3 Endringer knyttet til trafikk- og veisituasjonen	7
2.3.1 Hovedendringer – Steinsvikvegen	8
2.3.2 Hovedendringer – Søvikmarka	10
2.3.3 Hovedendringer – Steinsvikskaret	10
2.4 Parkering	11
2.4.1 Parkering bil	11
2.4.2 Parkering sykkel	11
2.5 Renovasjonsløsning	11
2.6 Bestemmelser	13

1. Innledning og prosess

1.1 Innledning/bakgrunn

Planområdet utgjør ca. 33 daa og ligger like sør for Nordåsvatnet. Tiltaksområdet utgjør et grøntområde og grenser til bebyggelse i form av eneboliger, rekkehus og terrasseblokker. Planområdet er uregulert og ligger iht. KPA 2018 i ytre fortettingssone og grøntformål.

Ved offentlig ettersyn la planforslaget til rette for en fortetting med 68 nye boenheter i form av blokkbebyggelse på 3-5 etasjer, fordelt på syv punkthus. Utnyttelsesgraden var på 65 %-BRA. Eksisterende eneboligfelt i sør (BFS) ble videreført med dagens utnyttelsesgrad på 40 %-BRA. I BFS ble det åpnet for å etablere én ny enhet med tilkomst på eiendom 38/59. Adkomst til planområdet i vest var fra fv. 179 Steinsvikvegen, med en adkomst fra den kommunale vegen Søvikmarka, og to adkomster fra den private vegen Steinsvikskaret. Planforslaget la videre til rette for en utvidelse av gang- og sykkelveg samt utbedringer av busstopp langs Steinsvikvegen.

1.2 Prosess

Oppstart av detaljregulering for Søvikmarka ble startet mens KPA 2010 var førende, og planforslag som ble lagt ut på offentlig ettersyn i 2018 var utarbeidet på bakgrunn av denne, men med henblikk til utkast til ny KPA (da kalt KPA 2016). Oppstartsmøte ble avholdt 2.12.2016 og oppstart ble varslet 23.12.2016, med merknadsfrist 29.01.2017. Etter varsling av planforslag ble arealet som inkluderte deler av Nordåsvannet tatt ut, og planområdet ble redusert fra 55 daa til ca. 33 daa ved offentlig ettersyn.

Planforslaget var til offentlig ettersyn 30. juni til 28. august 2018. I den forbindelse kom det inn 24 merknader i tillegg til to innsigelser fra hhv. Fylkesmannen i Hordaland (nå Stasforvalter i Vestland [SFVL]) og Statens vegvesen (SVV).

Fylkesmannen hadde følgende innsigelse til planen:

- «Det er i strid med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP), forslag til ny kommuneplan og gjeldende kommuneplan, rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, statlig retningslinje for støy og statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen».

Statens vegvesen hadde følgende innsigelser til planen:

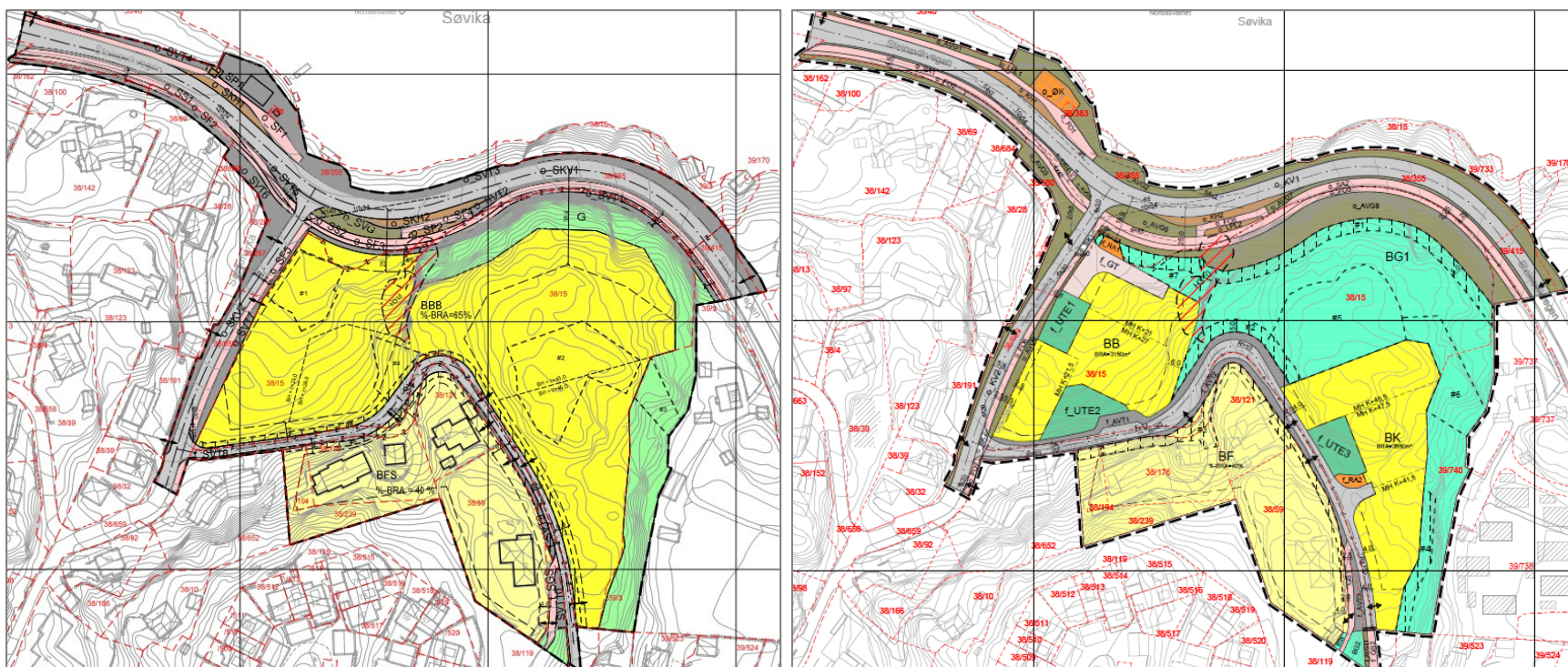
- Forholdet til overordnet vegnett – adkomst: Planforslaget åpner for vesentlig økt trafikk i et kryss som ikke har tilfredsstillende trafiksikkerhet (Steinsvikskaret/fv. Steinsvikvegen).
- Manglende areal til hovedsykkelrute. Innsnevring av planområdet langs fv. Steinsvikvegen begrenser mulighetene for fremtidig oppgradering på hovednettet for sykkel.

Siden offentlig ettersyn har det vært gjennomført flere arbeidsmøter og avklaringer med fagetaten og andre høringsinstanser for blant annet å løse innsigelser, og bli omforent om et plangrep som imøtekommer myndighetenes krav og anbefalinger. Prosjektet er nå vesentlig nedskalert og omarbeidet, både for å imøtekomme innsigelser, og for å tilpasse seg føringer i KPA 2018 for ytre fortettingssone. Blant annet er utbyggingsområdet mer enn halvert i omfang og delt i to utbyggingsfelt (BB og BK). Antall enheter er også nær halvert. Samtidig er det sikret et større areal med grønnstruktur mellom utbyggingsfeltene. I tillegg er bebyggelsens utforming omarbeidet for å tilpasse seg strøket og naboer på en bedre måte. Trafikale hensyn er også bedre ivaretatt.

2. Foreslåtte endringer etter offentlig ettersyn

I etterkant av offentlig ettersyn og prosessen som har pågått mellom offentlig ettersyn i 2018 og begrenset høring i 2025, er planforslaget som nå legges ut til begrenset høring vesentlig nedskalert. Planen inkluderer deler av veien fv. Steinsvikvegen, kv. Søvikmarka og privat veg Steinsvikskaret, et stort grøntområde (tiltaksområdet, samt tre eksisterende eneboliger i sør.

Den mest åpenbare endringen er at byggeformål er kraftig redusert og delt opp i to felt, slik at et større sammenhengende blågrøntformål kan sikres, jf. figur under. I tillegg er uteareal regulert som egne formål i gjeldende planforslag, renovasjonsløsning er justert og bebyggelsens karakter er endret fra punkthus/blokkbebyggelse til leilighetsbygg og rekkehus, med en utforming og størrelse som er bedre tilpasset omgivelsene (figur 2.1 - 2.3). Det er i det videre redegjort for planforslag til begrenset høring og de viktigste endringene som er foretatt siden offentlig ettersyn. Ettersom det i plankart og bestemmelser er foretatt store justeringer, har vi i dette notatet hatt fokus på hovedjusteringer ikke detaljendringer.



Figur 2-1: Plankart ved offentlig ettersyn 2018 t.v. og begrenset høring 2025 t.h. Her går det tydelig frem at det er gjort store endringer i planens arealbruk og utnyttelse.



Figur 2-2: Illustrasjonsplan ved offentlig ettersyn 2018 t.v. (Cubus) og ved begrenset høring 2025 t.h. (Link). I gjeldende planforslag er bebyggelsen i større grad bestående av rekkehus i tillegg til leilighetsbygg, byggehøydene er trappet og bebyggelsen er sakset for bedre tilpasning til terrenget. Skrå fremfor flate tak demper inntrykket av bebyggelsen.

2.1 Endringer knyttet til byggeområder og bebyggelse

Her gjengis de viktigste endringene knyttet til bebyggelse, utnyttelse, utforming, samt grøntformål. Bebyggelsen er kraftig redusert, tabell under oppsummerer endringene fra offentlig ettersyn i 2018 til forslaget ved begrenset høring 2025.

Tabell 1: Endringer i byggeformål, m2 BRA, antall enheter og grøntformål oppsummert.

	Planforslag til offentlig ettersyn 2018	Planforslag til begrenset høring 2025
Byggeformål (ny bebyggelse)	13 337 m2 (BBB)	5 980 m2 (BB og BK)
m2 BRA (inkl. Parkering)	Ca. 11 600 m2	6 700 m2
Antall enheter	Ca. 68 enheter	36 enheter
Grøntformål	3 627 m2 (grønnstruktur)	7 328 m2 (blå/grønnstruktur)



Figur 2-3: 3D som viser bebyggelsen i omgivelsene, fra litt ulikt perspektiv. Forslag fra offentlig ettersyn 2018 t.h. (sett mot sør) og ved begrenset høring 2025 t.h. (sett mot øst/sørøst). Nytt forslag til begrenset høring har en mer stedstilpasset bebyggelse som er stykket opp i mindre enheter, trappet og sakset med terrenget, og har skråtak som ytterligere demper bebyggelsens fremtoning.

Byggeområde og utnytting i m² er kraftig redusert. Siden byggeformålet er nærmest halvert sammenliknet med offentlig ettersyn, er det hensiktsmessig å sammenligne % BRA. Utnyttelsen i % BRA er høyere enn i 2018, det gjenspeiler ikke større utnyttelse av området, men tvert imot et mål om å redusere utstrekningen av byggeformålet for å kunne sikre mest mulig grøntareal.

Ut over endringene som går frem av tabell 1, er følgende justeringer gjort for å tilpasse byggeformål og bebyggelse bedre til omgivelsene. Se figur 2-3 over.

- Bebyggelsen er trukket tilbake fra kollen for å bevare med av grøntområdet og dempe fjernvirkning
- Bebyggelsen er endret fra blokkbebyggelse på 3-5 etasjer til en kombinasjon av rekkehus og leilighetsbygg på 2-4 etasjer
- Byggehøyder er redusert og/eller dempet med skråtak
- Bebyggelsen er mer oppdelt/mindre kompakte bygg
- Bebyggelsen har mer variasjon med både rekkehus og leilighetsbygg
- Bruk av skråtak gir en bebyggelse mer tilpasset stedets karakter, og fremtoningen blir mer dempet
- Bebyggelsen har en mer hensiktsmessig plassering for å ivareta støyskjerming av uteareal
- Bebyggelsen har en plassering som gir bedre solforhold på fellesareal

2.2 Endringer knyttet til uteoppholdsareal og grønnstruktur

Uteoppholdsareal i gjeldende forslag til begrenset høring er regulert i plankart, det sikrer plassering og ønskede kvaliteter. Andre endringer siden offentlig ettersyn er:

- Uteoppholdsareal ligger i ulike nivå. Dette gir ulike og varierte soner for møblering, i tillegg til bedre terrengtilpasning og mindre terrenginngrep
- Uteoppholdsareal trukket bort fra Steinsvikvegen, og er tettere koblet til ny bebyggelse i feltene med ulike nivåer og gangveier
- Trafikkareal og renovasjon i BB er plassert på adskilte nivåer, det sørger for en mer trafiksikker løsning uten konflikt med felles uteareal
- Uteoppholdsareal i BK er trukket bort fra grøntområdet og integrert mellom bebyggelsen
- Det er regulert for en naturlekeplass på kollen, hvor naturlig terreng i størst mulig grad skal ivaretas og benyttes som ressurs i lekearealet. Område kan få en skånsom opparbeiding med bruk av naturlige materialer.

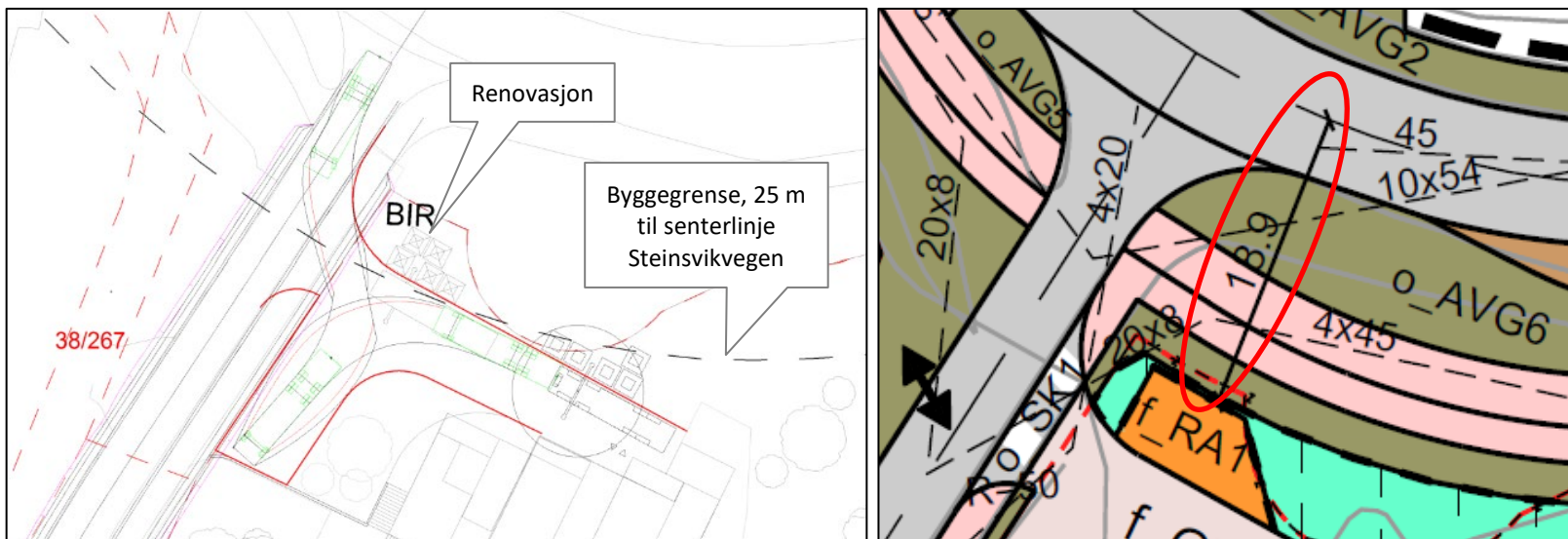
2.3 Endringer knyttet til trafikk- og veisituasjonen

Det overordnede trafikksystemet er i hovedsak regulert tilsvarende som ved offentlig ettersyn, med enkelte mindre justeringer, som oppsummeres i det følgende.

2.3.1 Hovedendringer – Steinsvikvegen

- Byggegrense mot Steinsvikvegen er noe justert.

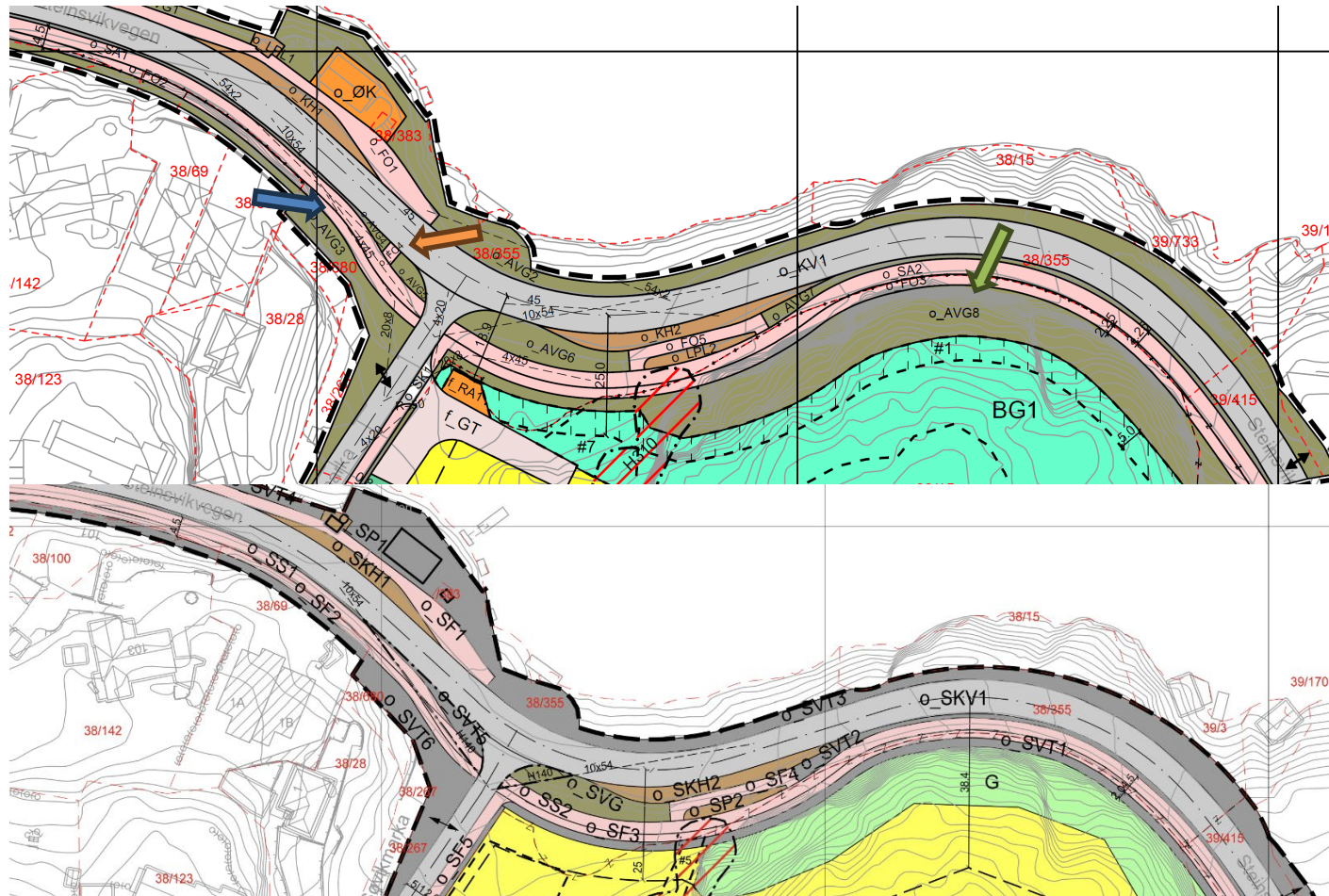
Byggegrensen er i utgangspunktet satt til 25 m. Planforslaget forholder seg i all hovedsak til denne byggegrensen, men en mindre del av renovasjonsareal denne grensen på 25 meter, slik at minste avstand til Steinsvikvegen er ca. 19 m. Denne endringen gir mulighet for en trafiksikker renovasjonsavvikling. Løsningen er foreslått for Vestland Fylkeskommune, og argumentene for denne endringen er knyttet til at planen regulerer for en oppgradert gang- og sykkelvei samt at Steinsvikvegen har fått en mer lokal funksjon.



Figur 2-4: Illustrasjon t.v. viser 25 m byggegrense mot senterlinje vei, og hvor renovasjonsareal er i konflikt. Utsnitt fra plankart t.h. viser at det er 18,9 m fra renovasjonsanlegg til senterlinje vei.

- Breddeutvidelse av sykkelvei med fortau.
Tidligere planforslag regulerte sykkelvei med fortau med 4,5 m bredde. Dette er i gjeldende planforslag utvidet til 5,5 m bredde, for å bedre ivareta trafikksikkerhet med tilstrekkelig separering mellom gående og syklende.
- Annen veggrunn er utvidet, og formål er endret fra annen veggrunn – teknisk anlegg, til annen veggrunn - grøntareal.
Tidligere o_SVT1, nå o_AVG8, utgjorde til offentlig ettersyn et belte på ca. 2 m langs sørsiden av Steinsvikvegen inn mot grøntområdet. Arealet er utvidet ganske kraftig inn i grøntområdet. En eventuell fremtidig utvidelse av sykkelvei og fortau langs Steinsvikvegen vil bety inngrep i bratt fjellvegg, og trolig tilhørende behov for f.eks. skredsikring. Areal i o_AVG8 sikrer areal til å nødvendige tiltak i fjellvegg og/eller mot høyden ved behov.

- Siktlinjer er supplert. I tillegg til tidligere viste siktlinjer, viser plankart siktlinjer fra bussholdeplasser og fra Søkvikmarka til sykkelanlegg/fortau langs Steinsvikvegen
- Krysningspunktet over Steinsvikvegen er tydeliggjort med fortausformål o_FO4 med 3 meters bredde, mot bussholdeplass o_KH1.



Figur 2-5:
Hovedendringer
Steinsvikvegen.

Øverst: Nytt
planforslag 2025.

Nederst: forslag fra
offentlig ettersyn 2018.

Forklaring endringer:

 Utvidelse av
sykkelvei og
fortau fra ca.
dette punkt og
videre sørøst

 o_FO4: Nytt
krysningspunkt

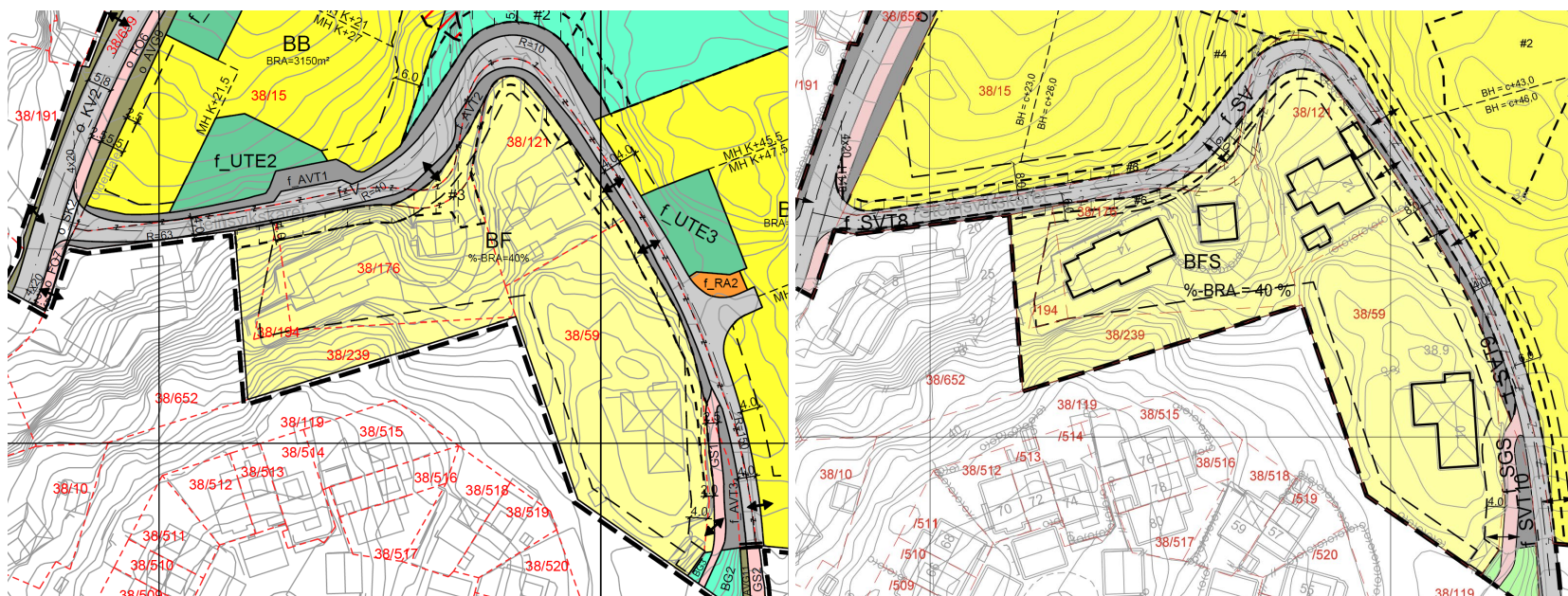
 Annen veggrunn
endret fra AVT
(- tekniske anlegg)
til AVG (- grønt-
areal) og utvidet
inn mot kollen sør
for Steinsvikvegen

2.3.2 Hovedendringer – Søvikmarka

- Det er gjort små justeringer i linjeføringen for veien, og deler av veien har fått en liten utvidelse
- Langs fortau er det regulert to felt med kombinert formål kjøreveg og fortau, o_SK1 og o_SK2. Iht. bestemmelsene skal feltene utformes som gjennomgående fortau med nedsenket kantstein. Dermed sikres fotgjengere prioritet langs Søvikmarka.

2.3.3 Hovedendringer – Steinsvikskaret

- Veien stenges fysisk mot sør, og blir enveiskjørt.
- Det er lagt inn utvidelse av vei for å sikre mulighet for oppstilling av brannbil/ møteplass
- Snuhammer for renovasjon er lagt til
- Det er sikret større arealer med annen veggrunn – tekniske anlegg, for å sikre plass til fyllinger, murer, grøfter, tekniske anlegg m.m. knyttet til veien.
- Veitrasé og kryss mot Søvikmarka er noe justert, for å gi en tryggere/mer oversiktlig situasjon.
- Innkjørsel/tilkomst til eiendom 38/59, GS1, er forlenget for å sikre god tilpassing til oppgradert vei (Steinsvikskaret)



Figur 2-6: Nytt planforslag 2025 t.v. og forslag til offentlig ettersyn 2018 t.h. Veien er oppgradert med breddeutvidelser i sving og for brannbil, og annen veggrunn sikrer nødvendige fyllinger, murer, tekniske anlegg m.m. knyttet til veg. Snuhammer for renovasjon (L) er lagt inn siden veien stenges i sør.

2.4 Parkering

Det er noen mindre endringer knyttet til parkering og parkeringsdekning etter offentlig ettersyn. I hovedsak er endringer i forutsetninger knyttet til bilparkering.

2.4.1 Parkering bil

- Parkeringsdekningen er redusert fra 0,9 plasser pr. m2 BRA, til 0,8 plasser pr. m2 BRA. Dette følger opp føringene i KPA og ligger på minimumskravet for tre fortettingssone.
- Bestemmelsene åpner ikke lenger opp for delebil i planområdet. Basert på erfaring fra andre prosjekt har private deleløsninger i lukket parkeringsanlegg vist seg vanskelig å drifte. Kommersielle aktører ønsker å etablere seg mer synlig med god tilgjengelighet for allmenheten. Delebiler i privat drift har vist seg å være utfordrende å opprettholde over tid.
- Ved offentlig ettersyn var det tre parkeringsanlegg med en nedkjøringer til hvert anlegg. Dette er redusert til to parkeringsanlegg/nedkjøringer, et i BB og ett i BK, noe som reduserer kjøring og trafikkareal rundt bebyggelsen.

2.4.2 Parkering sykkel

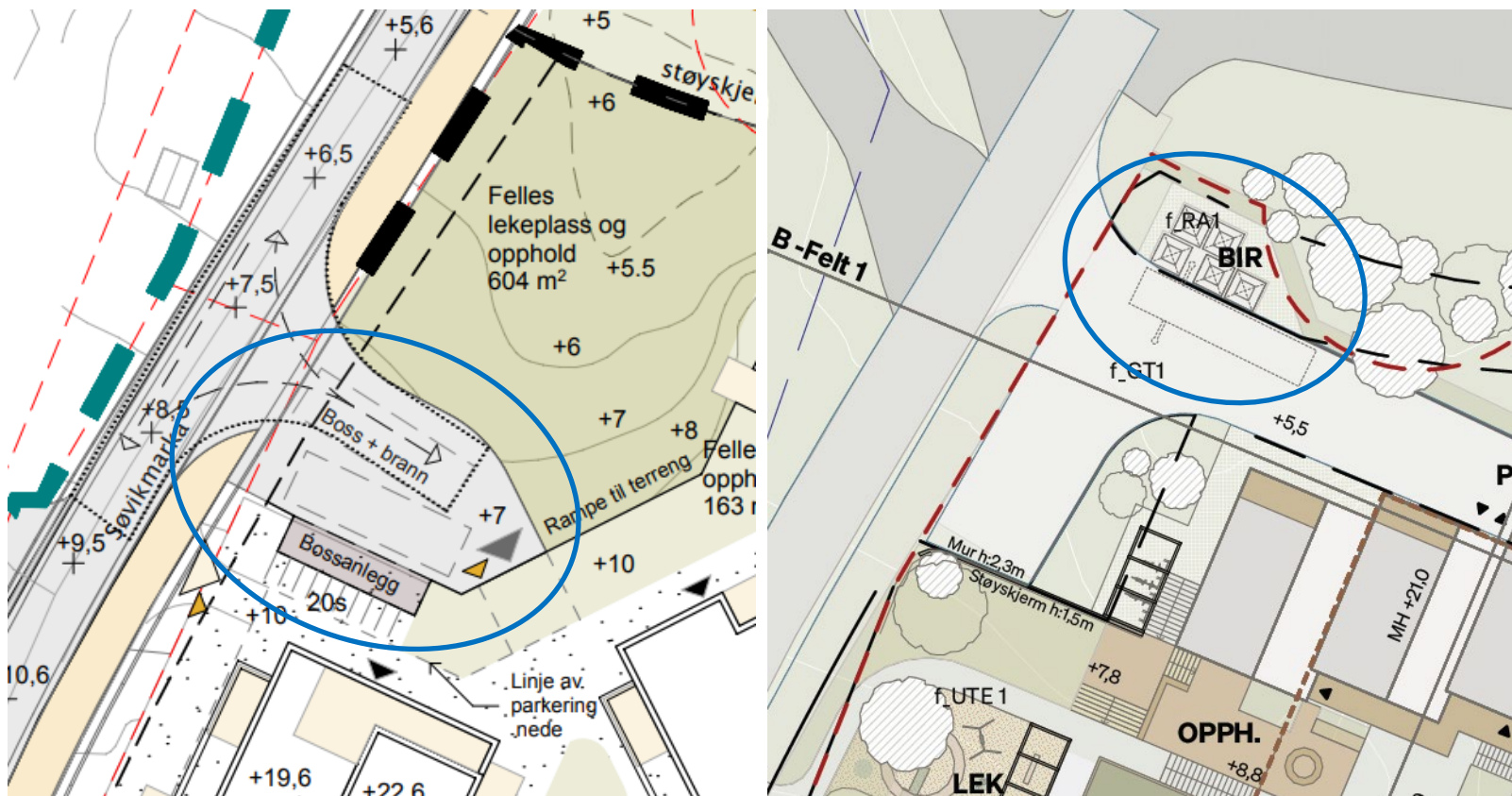
På grunn av endret plangrep, er forhold for sykkelparkering endret, men de samme funksjonene er likevel sikret – parkeringsdekning, lademuligheter, plass til lastesykkel/sykkelvogn m.m. Areal for delesykkel er utelatt, og dette begrunnes med prosjektets reduserte størrelse.

2.5 Renovasjonsløsning

Renovasjonsløsning har fått endret plassering og utforming i begge felt.

Felt BB

Renovasjonsløsningen er endret slik at renovasjonsbil kan kjøre inn og snur på privat grunn, og en unngår å måtte rygge ut i veien (Søvikmarka), slik som var tilfellet ved offentlig ettersyn. Nå foregår manøvrering på egen tomt, hvor renovasjonsbil kan snu og stille seg opp. Når bilen står ved renovasjonspunkt, er det fortsatt plass for biler som skal til/ fra parkeringsanlegg å passere. Ny plassering er også gunstig med tanke på at den ligger adskilt fra bebyggelse og uteareal, fremfor mellom bebyggelsen og leke- og uteoppholdsareal, som ved offentlig ettersyn.



Figur 2-7: Renovasjonsanlegg ved offentlig ettersyn t.v. og til begrenset høring t.h. Renovasjon er flyttet lengst mulig bort fra bebyggelse og uteareal og plassert sammen med nedkjøring til parkeringsanlegg for effektiv sambruk av areal som allerede vil ha noe trafikk. Biler har plass til å passere når renovasjonsbil står parkert.

Felt BK

Ved offentlig ettersyn beslagla renovasjon, sammen med nedkjøring til parkeringsanlegg og overflateparkering, mye plass mellom Steinsvikskaret og uteareal i felt BK. Renovasjonsbil ville da kjøre gjennom en «lomme» ved renovasjonsanlegget, og videre sørøst langs Seinsvikskaret. Denne veien stenges nå fysisk, og renovasjon er i nytt planforslag lagt til en vendehammer, slik at renovasjonsbil snur, stiller seg opp og kjører ut igjen samme vei (mot vest). Vendehammer fungerer som adkomst for gående til boligområdet, og opptar minst mulig plass. Det gir mer areal til uteoppholdsareal, noe som er viktig når byggeområdene er redusert.



Figur 2-8: Renovasjonsløsning ved offentlig ettersyn var lagt i lomme langs Steinsvikskaret, og innebar at renovasjonsbil kjørte gjennom og videre ned veien. Denne skal fysisk stenges, og en slik løsning vil ikke kunne gjennomføres. Renovasjon er nå lagt til adkomstpartiet til delt BK, det gir enkel tilgang for beboere, og tar opp mist mulig areal.

2.6 Bestemmelser

Bestemmelsene er vesentlig omarbeidet i tråd med oppdatert plankart, samt iht. nye offentlig krav og endret mal. I tillegg vil endringer i plangrepet innebære noe innholdsmessig justering. Bestemmelsene er oppdatert i tråd med ny mal for bestemmelser fra Bergen kommune (mars 2023) og med blick til eksempelsamling (juni 2024) for forenkling av bestemmelser. Blant annet skal bestemmelser som er sikret i annet regelverk fjernes. Det innebærer også at bestemmelsene virker mer fleksible, siden en del informasjon ikke lenger skal inngå.

I tillegg til endringer i plankart, er det gjort justeringer i bestemmelsene for å imøtekomme innsigelser fra Statens vegvesen og Statsforvalter.

Hovedendringene i bestemmelsene for å svare ut innsigelser:

- Før igangsettingstillatelse av tiltak i felt BK skal f_V (Steinsvikskaret) stenges fysisk for gjennomkjøring.
- Kollektivholdeplasser o_KH1 og o_KH2 skal opparbeides i tråd med plankart. For tiltak i tilknytning til fylkesvegen skal byggeplan være godkjent av Vestland Fylkeskommune
- Før det kan gis midlertidig brukstillatelse for tiltak innenfor BB skal krysningspunkt for gående være tilrettelagt med nedsenket kantstein innenfor felt o_FO4.