

Planforslag til 2. gangsbehandling, mai 2024

Dette notatet er utarbeidet i en tidligere fase av planarbeidet. Vær oppmerksom på at veganlegget i gjeldende planforslag avviker fra skissene i dette notatet.

ARKITEKTUR & PLAN

NOTAT

Dato 20.11.2019

Oppdragsnavn **Sykkelveg Wergeland**

Prosjekt nr. **1350028333**

Kunde **Statens vegvesen**

Notat **Diskusjons- og beslutningsgrunnlag –
konsekvenser for planlagt bebyggelse i områdeplan Wergeland**

Versjon **4**

Til **Frode Aarland**

Fra **Rambøll**

Kopi **Bjarte Stavenes**

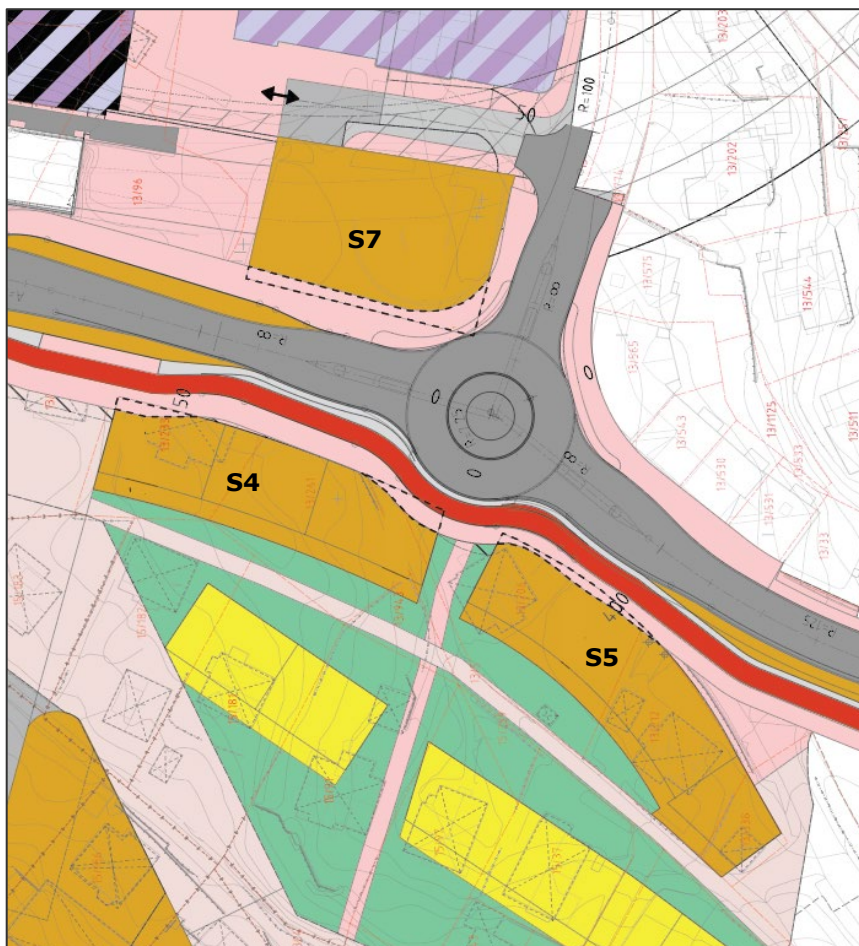
Utført av **Bente Karlsen**

Kontrollert av **Maria Instanes Jebran**

Rambøll
Folke Bernadottes vei 50
PB 3705 Fyllingsdalen
5845 Bergen

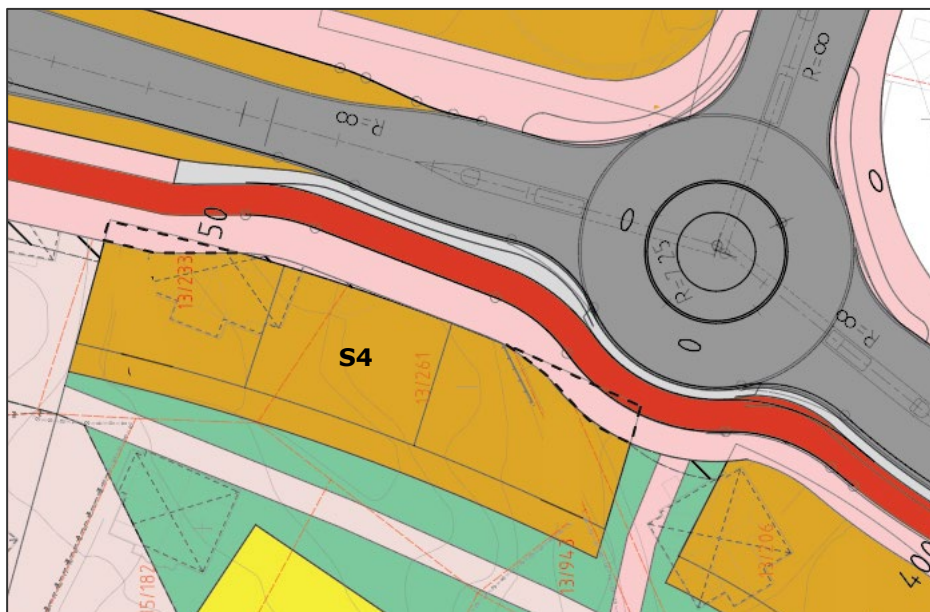
T +47 55 17 58 00
F +47 55 17 58 10
<https://no.ramboll.com>

Notat konsekvenser av sykkelanlegg for byggeområdene S4, S5 og S7 i områdeplan for Wergeland.



Illustrasjoner over viser forslag til gang- og sykkelanlegg og ny utforming av rundkjøring Storetveitvegen x Fageråsveien lagt over områdeplanen for Wergeland. Vegtiltakene griper inn i arealet til planlagte bygg. I dette notatet ser vi på hvilke muligheter det er for å kompensere for tapt areal.

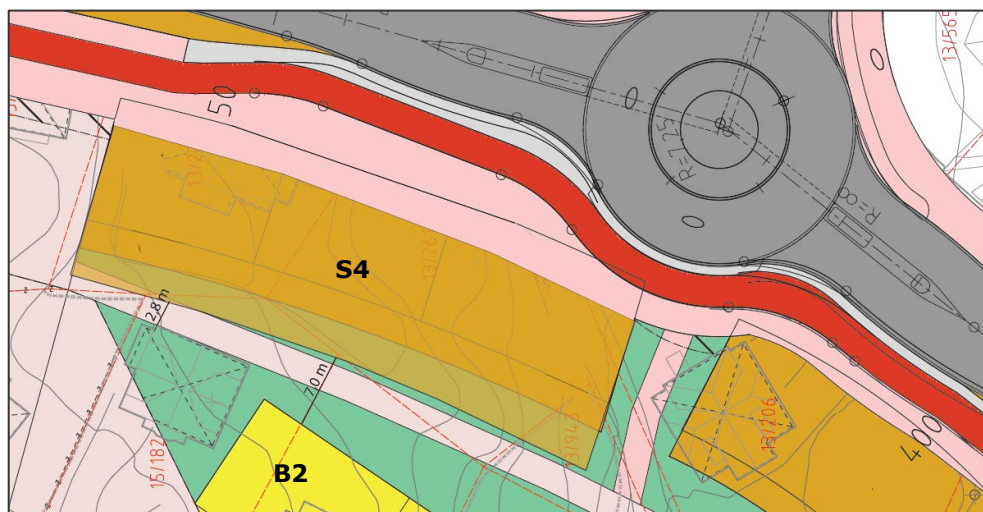
S4 - konsekvenser og muligheter



Berørt areal

Illustrasjoner over viser forslag til gang- og sykkelanlegg og rundkjøring lagt over byggeområdet i S4. To hjørner blir kuttet, og det går vekk totalt 55 m². Over 5 etasjer vil dette utgjøre 275 m², noe som tilsvarer 3–4 boenheter.

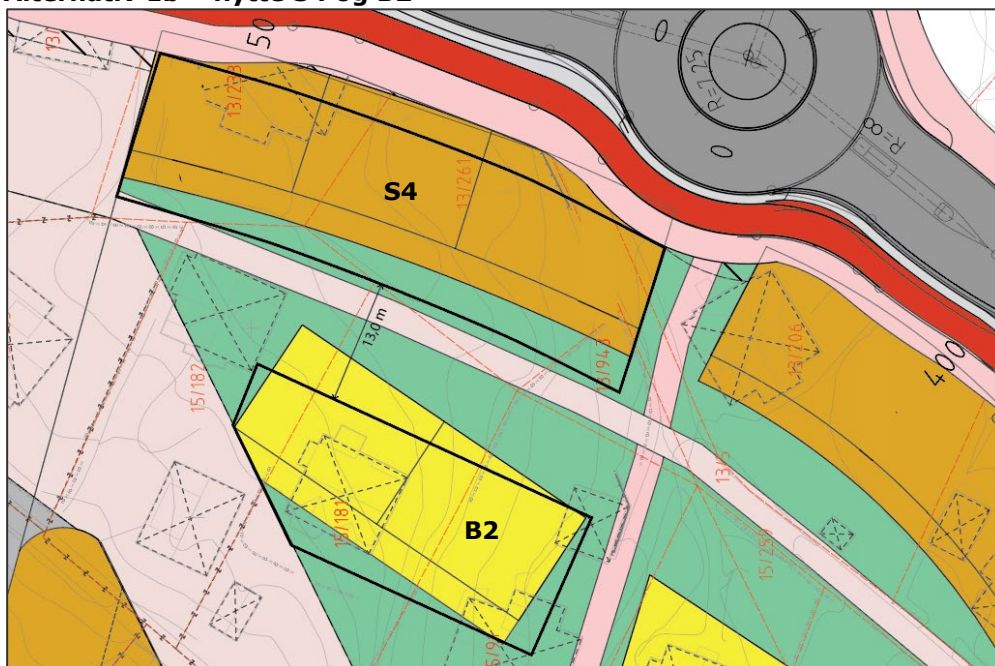
Alternativ 1a – flytte S4



S4 flyttet mot sør.

Illustrasjonen viser konsekvenser av å flytte hele S4 mot vest. Grøntarealet foran S4 går vekk. Den mest kritiske konsekvensen er at avstanden mellom S4 og B2 blir redusert. Avstanden varierer fra 13 m og helt ned til 7 m på det smaleste. Dette er for trangt når byggehøyden er rundt 16 m. Anbefales ikke.

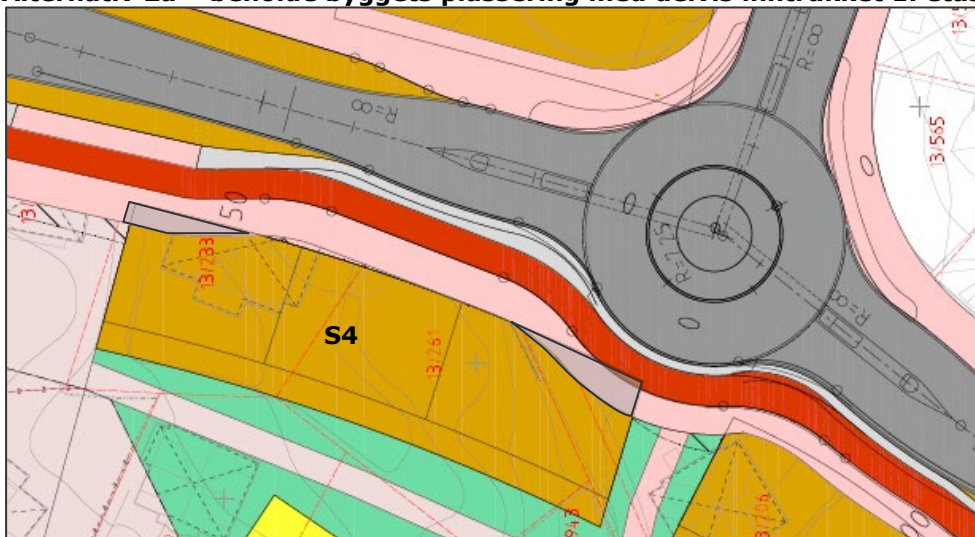
Alternativ 1b – flytte S4 og B2



S4 flyttet mot sør og B2 vridd.

Det er også en mulighet å flytte S4 og B2, slik at avstanden mellom dem blir god nok. Dette berører i så fall areal som pr i dag ligger utenfor plangrensen til sykkelanlegget. Dette er en mulighet som anbefales undersøkt nærmere.

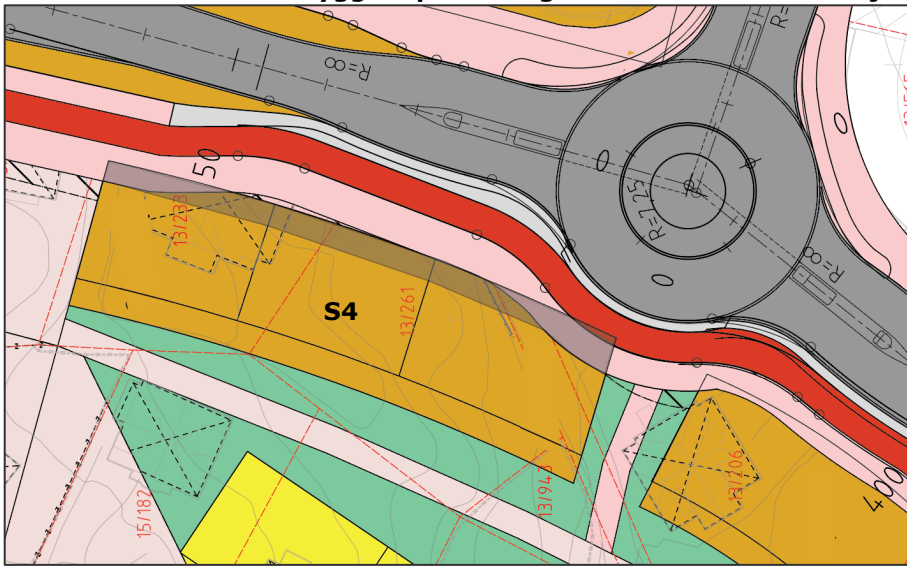
Alternativ 2a – beholde byggets plassering med delvis inntrukket 1. etasje.



S4 med delvis inntrukket areal på gateplan mot fortau.

En mulighet er å beholde byggets plassering, men fjerne det berørte arealet i første etasje. Fra 2-5. etasje krages bygget ut over fortau. Arealtapet blir da 55 m². 1. etasje er regulert med en minimumshøyde på 4 m, noe som gir tilstrekkelig høyde under utkragingen. Det gir ikke god byform å la to hjørner av et bygg stikke ut over fortau og delvis sykkelveg. Anbefales ikke.

Alternativ 2b beholde byggets plassering med inntrukket 1. etasje

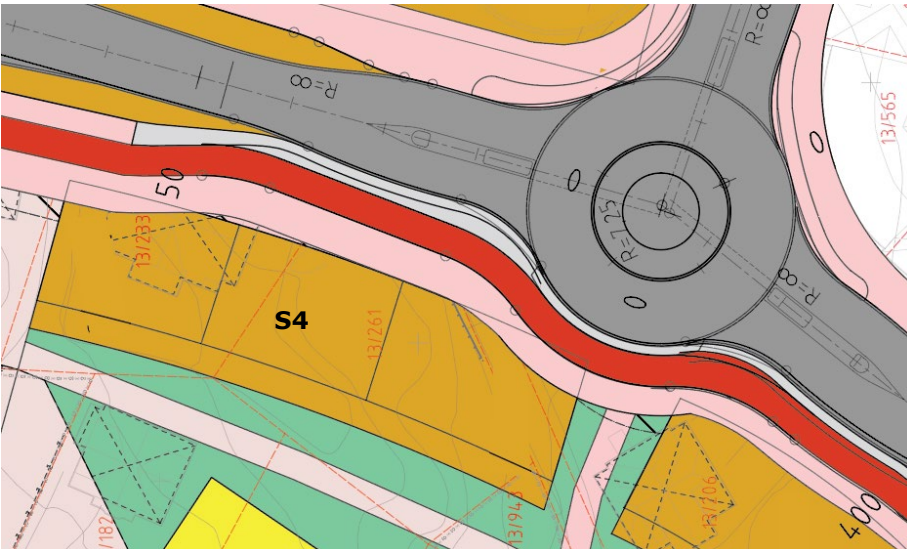


S4 med inntrukket areal langs hele byggets fasade på gateplan mot fortau.

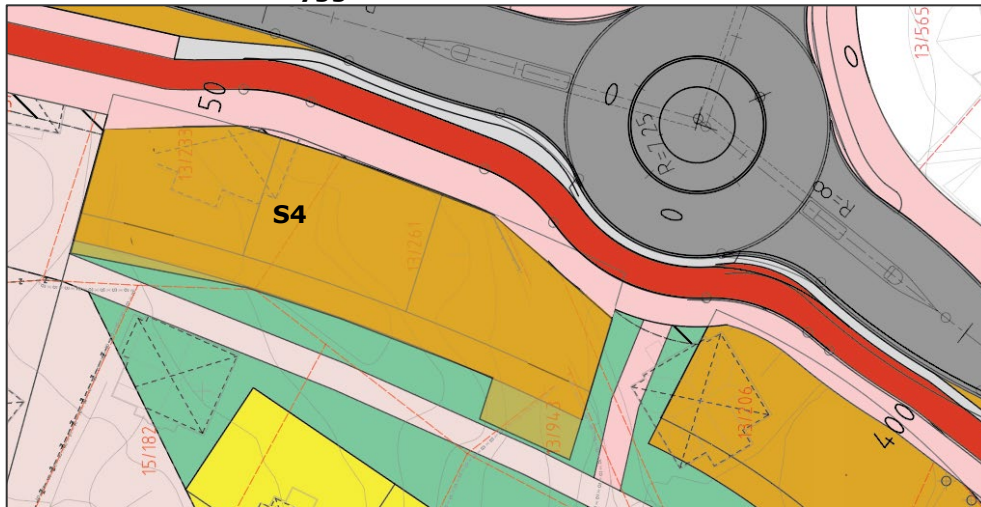
En løsning med inntrukket 1. etasje bør omfatte hele fasaden langs fortauet, slik at det ble et sammenhengende overbygd areal. Det vil gi et arealtap på 160 m². Dette er et alternativ som kan undersøkkes nærmere.

Alternativ 2c – redusere byggets grunnareal

En mulighet er å beholde byggets plassering, men redusere arealet ved å fjerne det berørte arealet i alle etasjene. Arealtepet blir da 275 m². Kan undersøkkes nærmere.



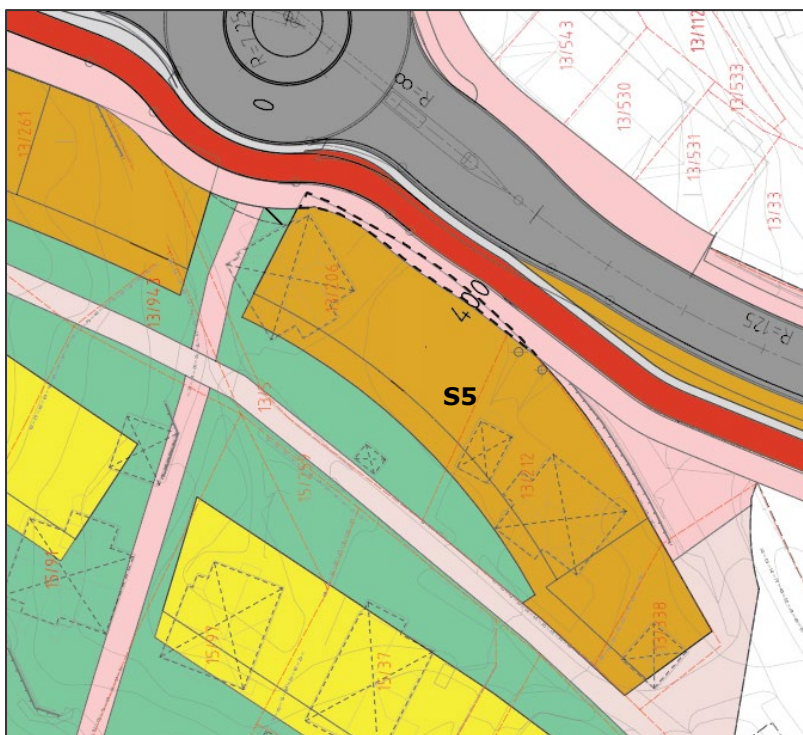
Alternativ 3 – endre byggets form



S4 med endret form

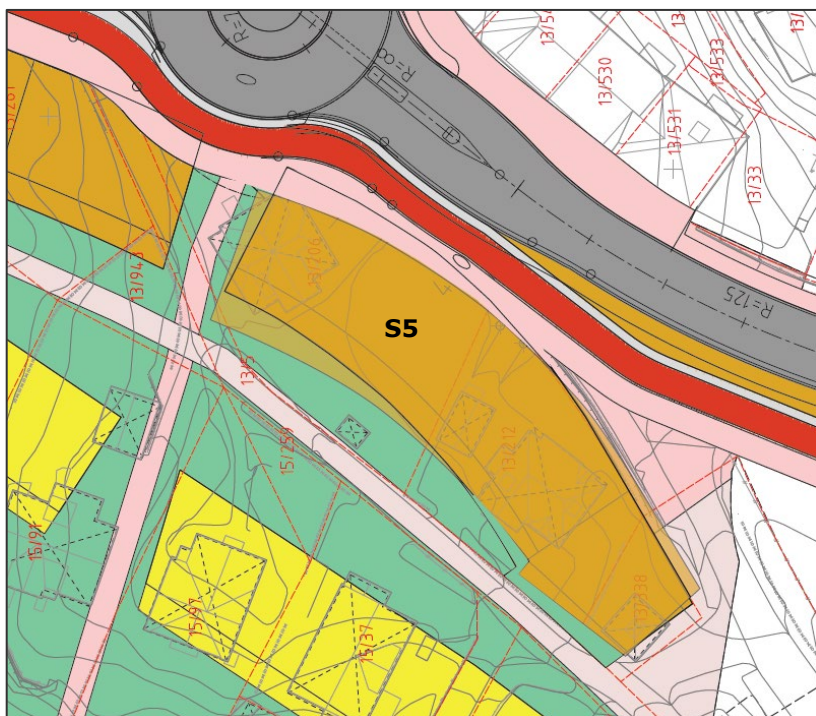
Illustrasjonen over viser et alternativ der byggets form er endret, mens samlet areal beholdes. Formen bærer preg av å være styrt av utenforliggende forhold, ikke etter hva som er mest funksjonelt og hensiktsmessig for bygget selv, hverken med tanke på bruk eller byform. Anbefales ikke.

S5 - konsekvenser og muligheter



Illustrasjonen ved siden av viser forslag til gang- og sykkelanlegg og rundkjøring lagt over byggeområdet i S5. Det går vekk en smal stripe langs nytt fortau, totalt 31 m². Over 5 etasjer vil dette utgjøre 155 m².

Berørt areal

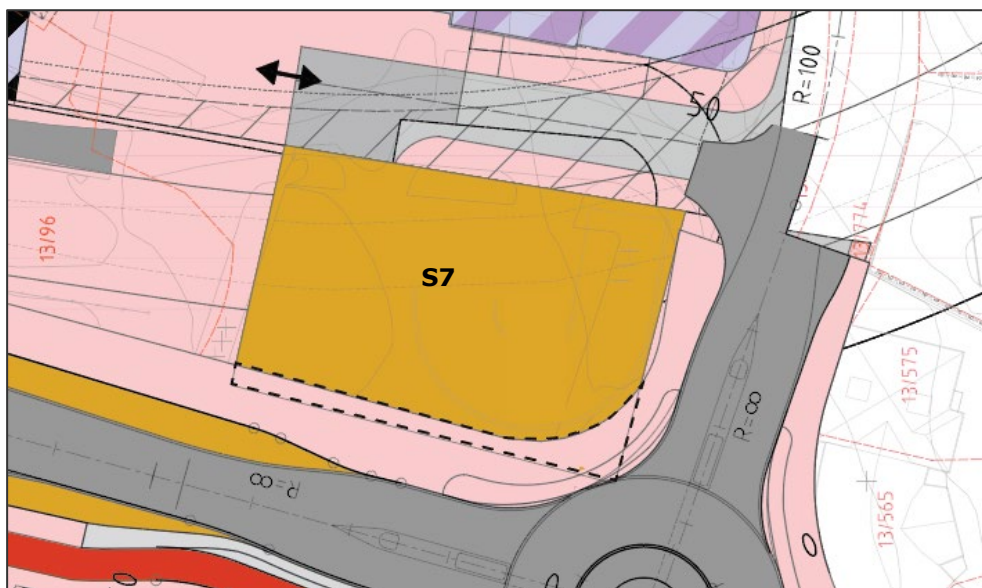


Det er mulig å justere plasseringen av S5 slik at den tilpasses gang/sykkelvegen. Ved justert plassering berøres felles grøntareal, gatetun og torgareal i områdeplanen, men uten at det får konsekvenser av betydning. Fortauet mot rundkjøringen kan utvides.

Justert plassering av S5

Alternativet viser at man med små justeringer kan beholde opprinnelig form og areal for S5. Vi ser derfor ikke behov for å undersøke andre løsninger/alternativ. Anbefales.

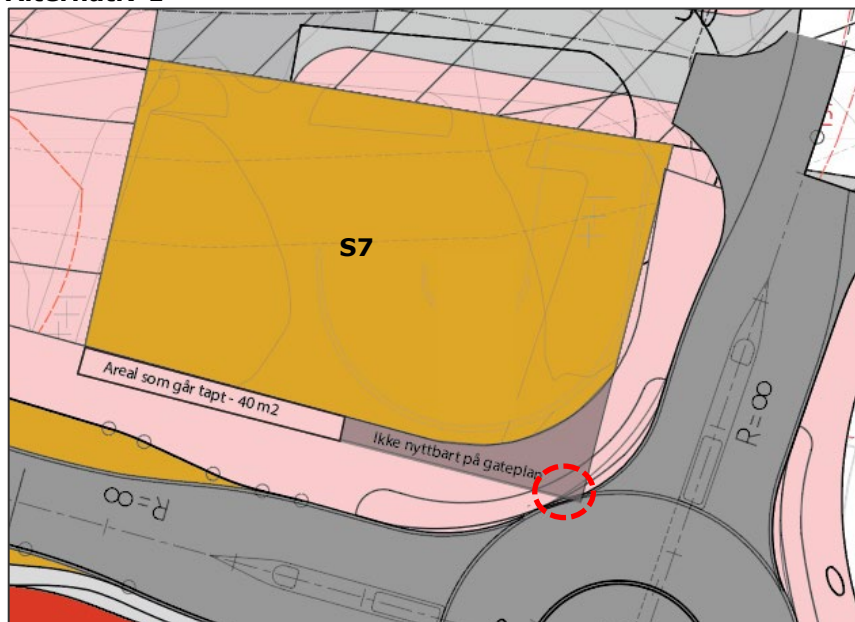
S7 - konsekvenser og muligheter



Berørt areal

Illustrasjonen over viser forslag til gang/sykkelanlegg og rundkjøring lagt over byggeområdet i S7. Det går vekk totalt 96 m². Over 4 etasjer vil dette utgjøre 384 m².

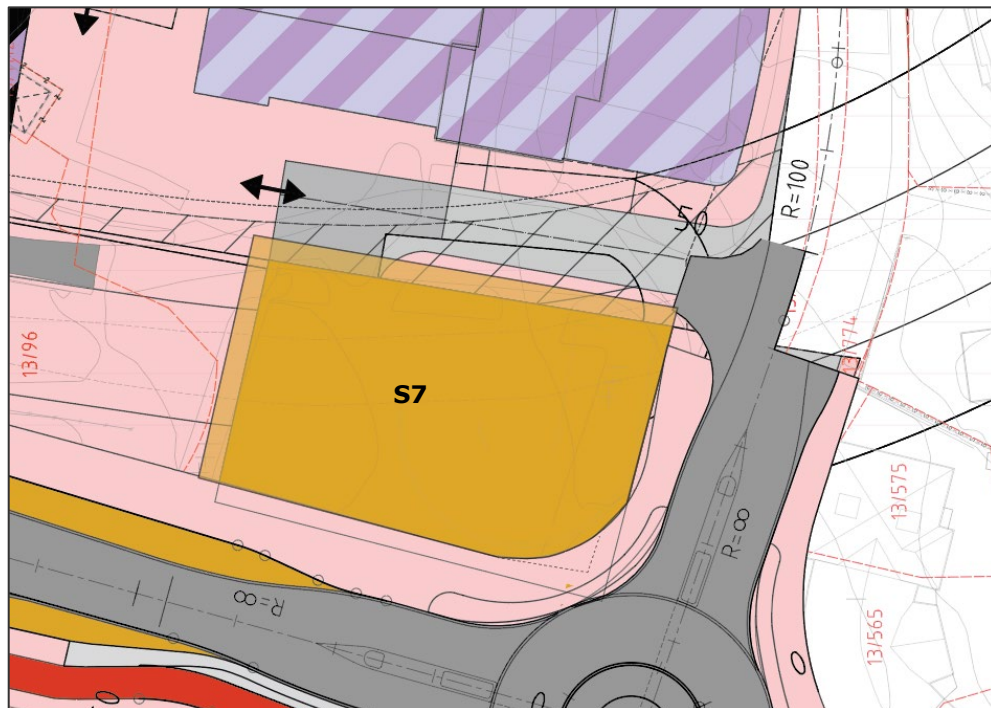
Alternativ 1



En mulighet er å beholde byggets plassering, men fjerne det berørte arealet i første etasje. Fra 2-4. etasje krages bygget ut over fortauet. 1. etasje er regulert med en minimumshøyde på 4 m, noe som gir tilstrekkelig høyde under utkragingen. I praksis taper man da kun et areal på ca. 40 m², fordi arealet i hjørnet ut mot rundkjøringen på gateplan er lite nyttbart på grunn av eksisterende nedkjøringsrampe.

Byggets sørvestre hjørne kommer kritisk nært rundkjøringen. Anbefales ikke.

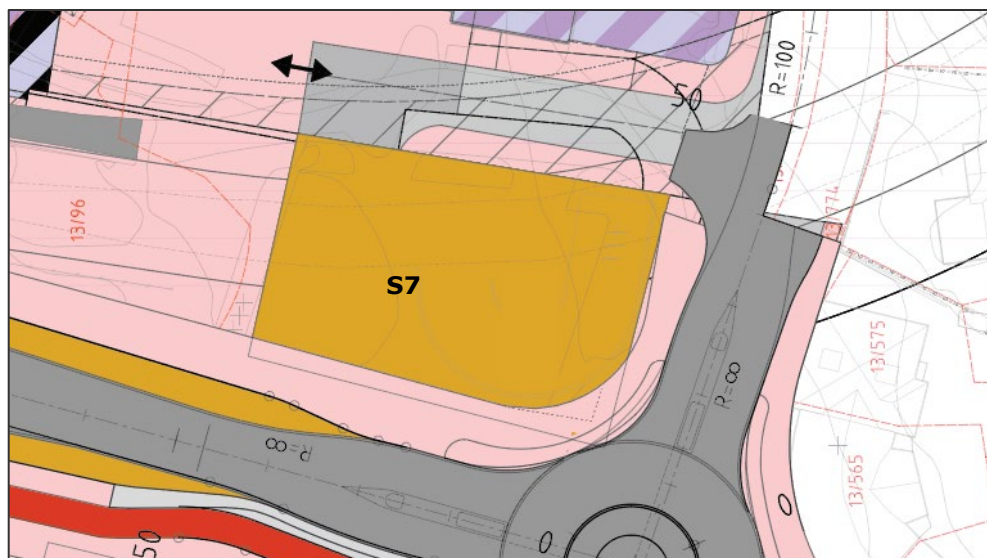
Alternativ 2 – flytte S7 og kutte sørvestre hjørne



En mulighet er å flytte S7 2 m mot nordøst. Alternativet får følgekonskvensert for arealdisponering utenfor plangrensen til sykkelanlegget. Fortau langs byggets østre langside blir for smalt. Avstanden mellom S7 og forretningsbygget mot øst er 12 m, og det er mulig å justere bredder på kjørebane og fortau. Med 3 m fortau får vi en kjørebanebredde på 5,5 m + kantstein (avvik fra krav i Håndboken).

Om en flytting av S7 kan få konsekvenser for underliggende funksjoner som parkering og bybane er en usikkerhetsfaktor. Anbefales ikke.

Alternativ 3 – redusere byggets grunnareal



Forslag redusert grunnareal



Regulert grunnareal

Illustrasjonen er hentet fra planbeskrivelsen til områdeplanen.

Dette alternativet anbefales med følgende begrunnelse:

- Den buede formen spiller godt opp mot det verneverdige bygget på andre siden av krysset, og dette bygget blir mer synlig når man kommer oppover langs Storetveitvegen.
- Funksjonaliteten beholdes selv om grunnarealet reduseres
- Breder fortau i et område med kryssingsområde og mye fotgjengere
- Større avstand mellom byggene og mer rom i et område med mye trafikk, jf. også anbefalt løsning for S4 (eget notat).

NOTAT

Dato 05.11 2018

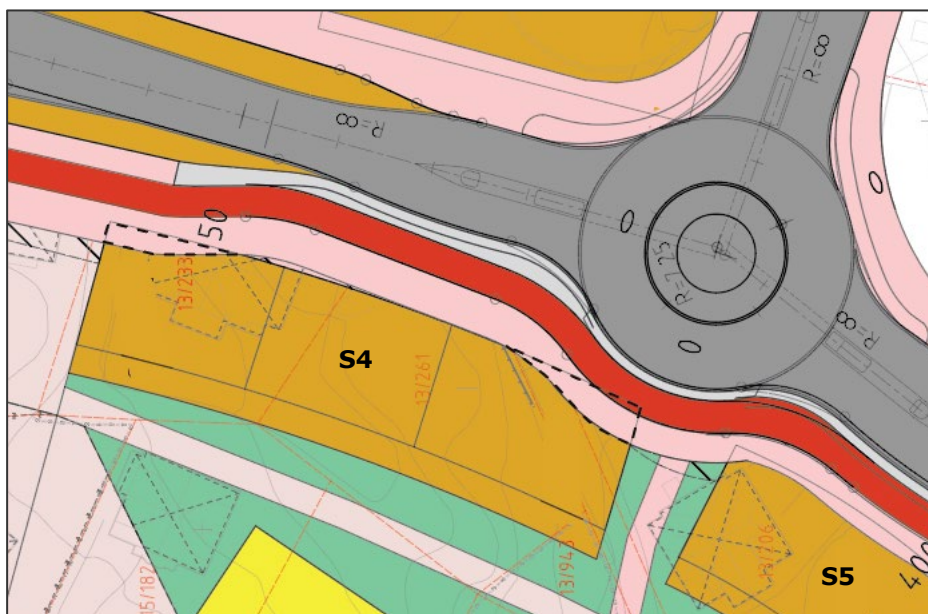
Oppdragsnavn **Sykkelveg Wergeland**
 Prosjekt nr. **1263**
 Kunde **Statens vegvesen**
 Notat **Diskusjons- og beslutningsgrunnlag – S4**
 Versjon **1**
 Til **Frode Aarland**
 Fra **Rambøll**
 Kopi **Bjarte Stavenes**

Utført av **Bente Karlsen**
 Kontrollert av **Maria Instanes Jebran**

Rambøll
 Folke Bernadottes vei 50
 PB 3705 Fyllingsdalen
 5845 Bergen

T +47 55 17 58 00
 F +47 55 17 58 10
<https://no.ramboll.com>

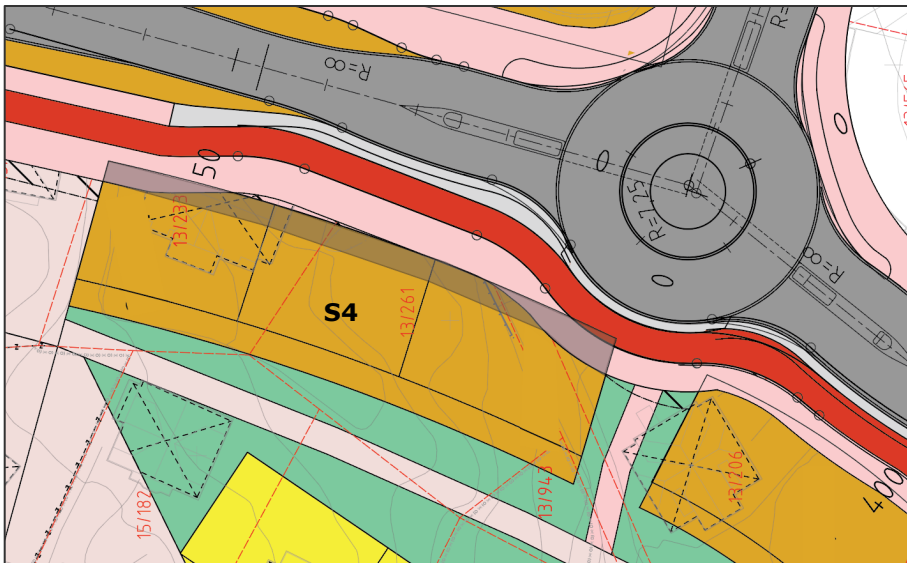
Notat S4 - konsekvenser og muligheter



Illustrasjoner over viser forslag til gang- og sykkelanlegg og rundkjøring lagt over byggeområdet i S4. Stiplet område viser hvor sykkelanlegget griper inn i S4. Hvordan kan man unngå at arealet i S4 blir redusert? Vi har sett på to måter å løse dette på:

- Beholde byggets plassering med inntrukket 1. etasje.
- Flytte S4 med den konsekvens at B2 også må flyttes

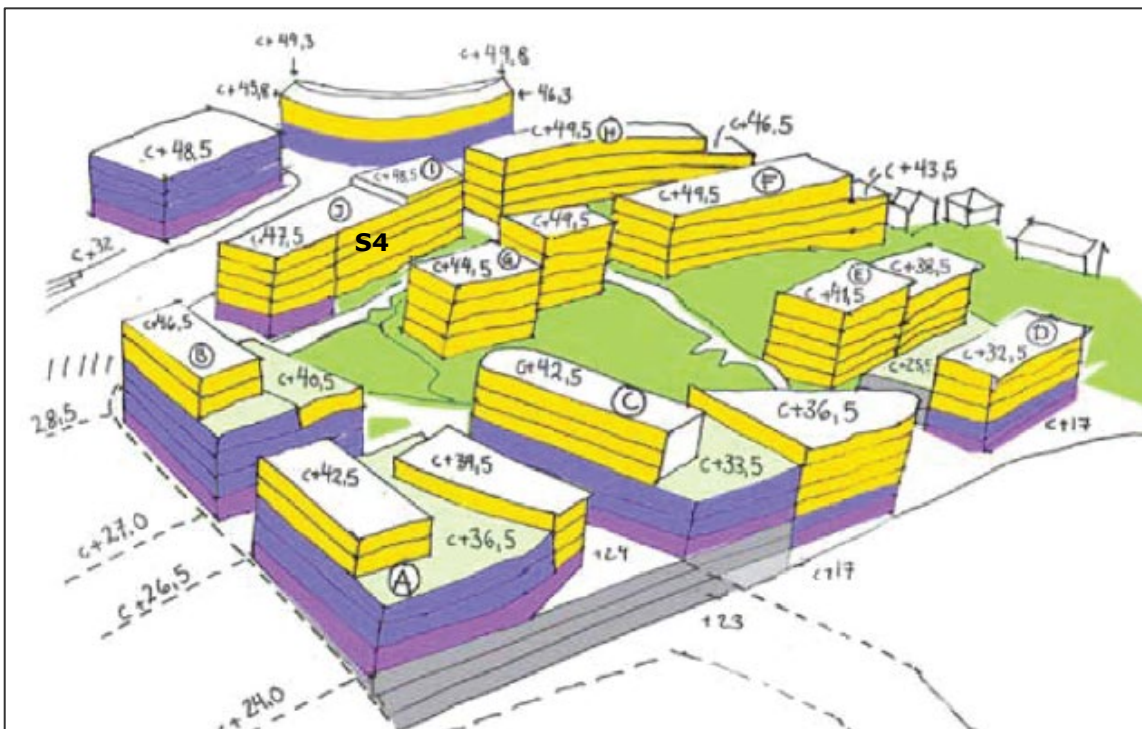
Alternativ A - beholde byggets plassering med inntrukket 1. etasje



S4 med inntrukket areal langs hele byggets fasade på gateplan mot fortau.

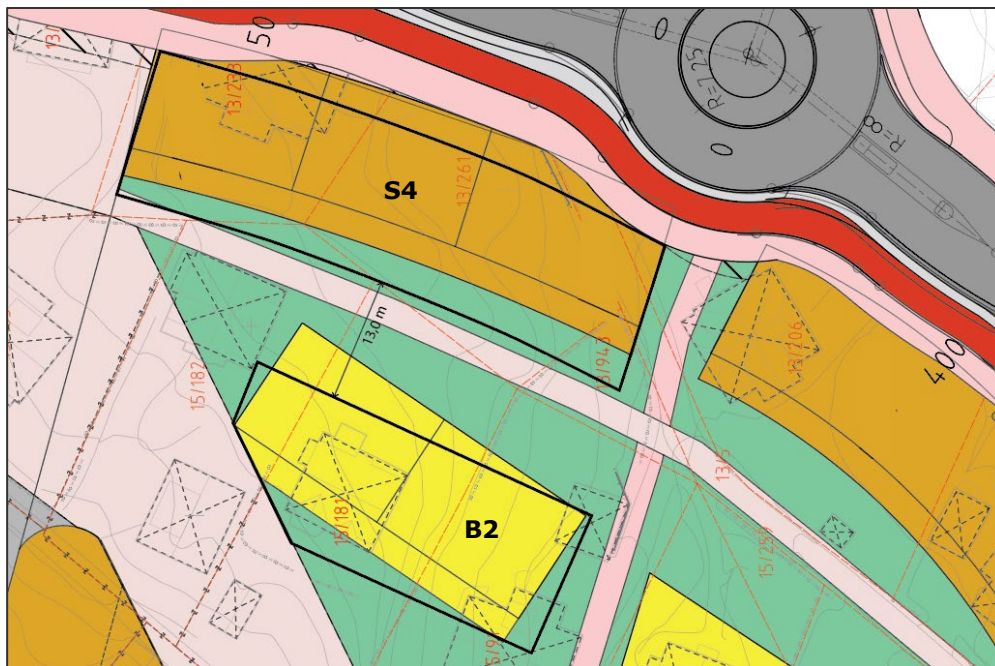
En løsning med inntrukket 1. etasje bør omfatte hele fasaden langs fortauet, slik at det blir et sammenhengende overbygd areal. Det vil gi et arealtap på 160 m². Vi har sett på hvordan dette arealtapet kan kompenseres.

S4 er regulert med to høyder – hhv. c. +47,5 og c. +48,5. Det er litt uklart hvordan etasjene er tenkt her, men det ser ut som den høyeste delen ikke utgjør en full etasje.



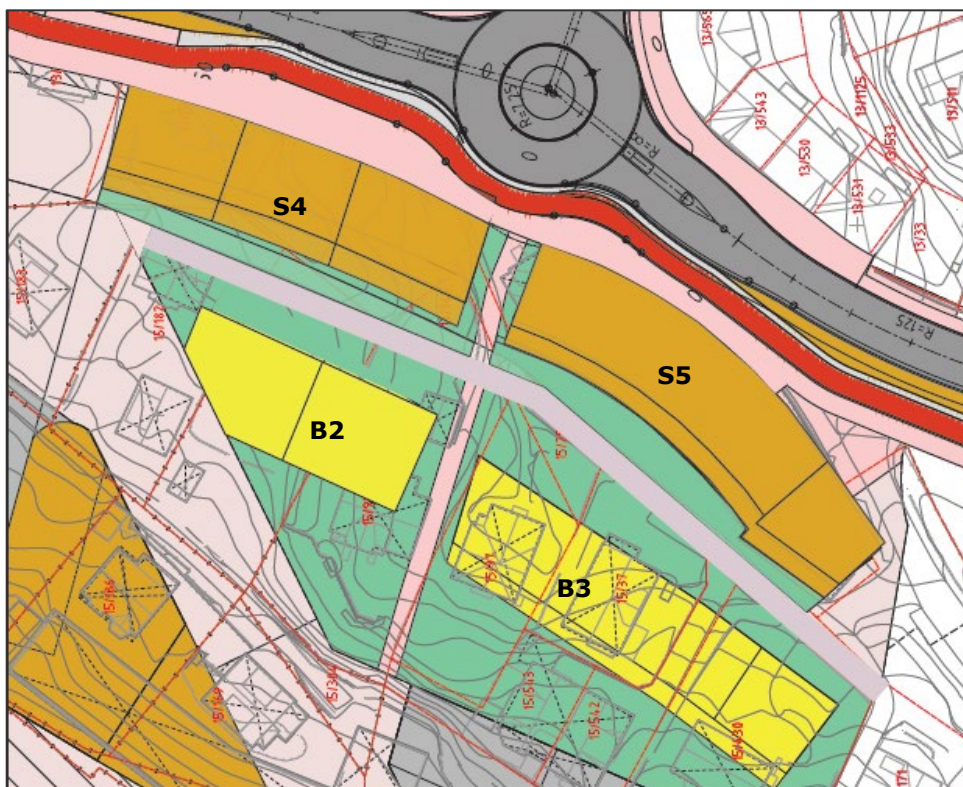
Illustrasjon hentet fra planbeskrivelse til områdeplanen

Alternativ B– flytte S4 og B2



S4 flyttet mot sør og B2 vridt.

Det er ikke mulig å flytte S4 uten samtidig å flytte B2. Løsningen må også ses i sammenheng med S5, som også må flyttes, for å gi plass til sykkelveg og fortau. S5 kan flyttes uten at det får følgekonsekvenser.



Dette alternativet anbefales med følgende begrunnelse:

- Bedre sammenheng mellom S4 og S5 – både med tanke på plassering og utforming mot gaten
- Mer rom mellom bebyggelsen i et område med stor trafikk, jf. også anbefalt løsning for S7
- Bredere fortau i et kryssingsområde og mye fotgjengere
- Enklere gjennomføring – både for veganlegget og bygget?