Februar 2022

Kokstaddalen planID 65960000

Ytrebygda, gnr 111 bnr. 83 m.fl

Begrenset høring av planforslag til 2.gangsbehandling:
ENDRINGSNOTAT

Innhold

1. Innledning 3
2. Endringer knyttet til IL1 – arealformål, byggegrenser mm. 4
   2.1 Endringer for IL1 – felt BKB1 – BKB4 5
3. Endringer knyttet til vei- og samferdselsstrukturer 7
   3.1 Veistrekk 1: Endringer knyttet til Kokstaddalen, fra kryss Kv. Kokstadvegen/Kokstaddalen til kryss Kokstaddalen/Fv. Kokstadvegen 10
   3.2 Veistrekk 2: Endringer knyttet til Kryss Kv. Kokstadvegen – Fv. Kokstadvegen 15
   3.3 Veistrekk 3: Endringer knyttet til Kv. Kokstadvegen fra Kokstadflaten til Friområde LF1 (o_SKV5). 20
4. Endringer knyttet til fremstilling i plankart, og bestemmelser knyttet til vei- og samferdselsstruktur 22
5. Øvrige endringer 23
   5.1 Infiltrasjon/fordrøying/avledning – GI2 23
   5.2 Sikret tilkomst til sti i LF1 24
   5.3 Utregning av utnyttelsesgrad (%BRA) 24
   5.4 Forutsatt rivning av bygg 24

1. Innledning

Planforslaget for Kokstaddalen (planID 65960000) er revidert i henhold til merknader og uttaler i forbindelse med offentlig ettersyn, merknadsmøte og dialog med planetaten. Det overordnede grepet og løsningsforslag er i hovedsak beholdt, men det er foretatt en rekke justeringer for å forbedre, tilpasse og spisse planforslaget til 2. gangs levering.

Siden offentlig ettersyn og frem til dagsdato har det blitt arbeidet med revisjoner for å ivareta innspill og uttaler, samt innsigelsene. Det har vært tett dialog med Byplanavdelingen. Videre er det avholdt flere møter med Bymiljøetaten og berørte grunneiere. På grunn av endringer av planforslaget er det besluttet at det skal foretas en varsling av endringer som skal legges ut på begrenset høring. Det varsles til offentlige instanser og private som kan bli berørt av endringene, samt interesseorganisasjoner som tidligere har spilt merknad til planforslaget.

Dette dokumentet må leses sammen med oppdatert plankart og bestemmelser. Dokumentet beskriver kort de viktigste endringene som er gjort i plankart. Justeringer i sentrale bestemmelser er tatt med der det er relevant, øvrige endringer følger høringen i sin helhet, se vedlagte bestemmelser (hovedendringer er markert med farge). Merknader og innsigelser er oppsummert, håndtert og svart ut i vedlagte *merknadsskjema.* Øvrige plandokumenter vil oppdateres og leveres til 2. gangs behandling. Det kan komme endringer av plandokumenter i etterkant av den begrensede høringen.

Som følge av innspill ved offentlig ettersyn er det utarbeidet et designprogram. Designprogrammet er ment som en veileder med eksempler og forslag til prinsippløsninger for videreutvikling av området. Hensikten er å sikre en helhetlig utforming med eksemplifiserte løsninger og forslag til kvaliteter.

Endringer etter offentlig ettersyn endrer utforming av plankart og bestemmelser. Justeringer i planforslaget omfatter følgende tema:

- Tiltak for å utbedre og tydeliggjøre trafikk- og veisituasjon (vei, gange, sykkel mm.)
- Endring og tiltak i enkelte avkjørsler
- Tiltak for å redusere terrenginngrep og/eller bedre tilpasse ny bebyggelse til natur og eksisterende bebyggelse
- Grønne interesser, herunder stiforbindelser, beplantning og revegetering.
- Overvannshåndtering/avrenning.
- Små justeringer i plangrense

Når det i dokumentet refereres til IL1 omfatter dette delområdene BKB1-4, og IL2 omfatter BKB5-7, begrepsbruken har opphav i områdeplanen. Postens nye terminalbygg og energisentral for BKB/BIR ligger i IL1.

2. Endringer knyttet til IL1 – arealformål, byggegrenser mm.

2.1 Endringer for IL1 – felt BKB1 – BKB4

Det er utarbeidet et designprogram etter offentlig ettersyn. Designprogrammet er ment som en veileder med eksempler og forslag til prinsippløsninger for videreutvikling av området. Hensikten er å sikre en helhetlig utforming med eksemplifiserte løsninger og forslag til kvaliteter i utbyggingsområdet og langs fellesveier. Plankart sammen med bestemmelser utgjør planens juridiske føringer. Designprogrammet gir løsninger og alternativer, og kan benyttes av utviklere i detaljplanlegging av feltene og kommunen i byggesaksbehandlingen. Designprogrammet er inndelt i 4 ulike tema:

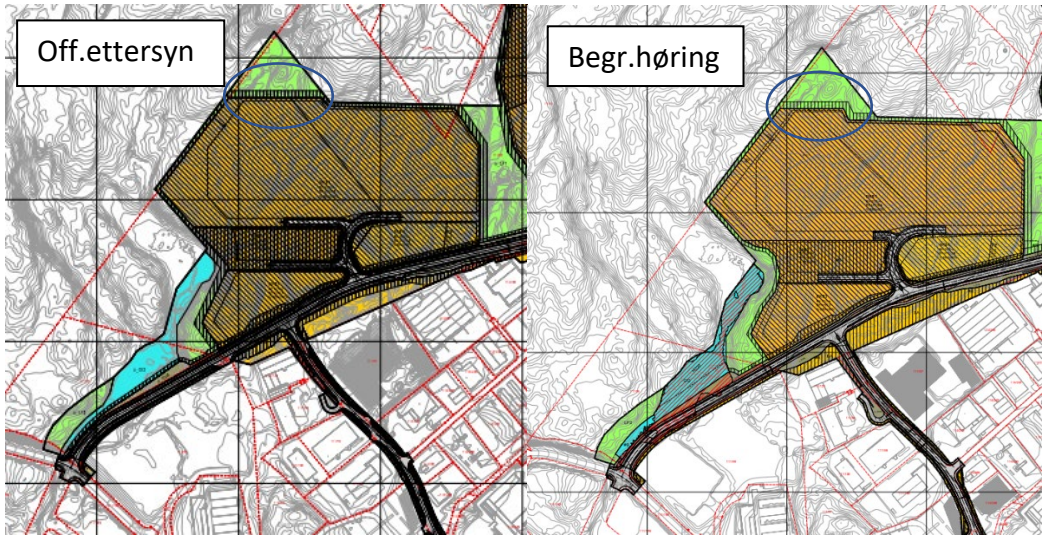
- Bebyggelse
- Logistikk
- Grønnstruktur
- Overvannshåndtering og beplantning

Innenfor IL1 er det gjort flere mindre grep ved å trekke byggeområde tilbake fra markante terrengformasjoner, for å sikre bedre terrengtilpassing og for å ivareta gode overganger mot grønnstruktur. I tillegg er grøntareal utvidet mot Svartatjørna for å sikre en minimumsavstand på 20 meter fra byggeområdene.

Se kart over som viser til pkt:

2.1.1 Formålsgrense BKB1

Formålsgrensen er justert nordvest i BKB1(blå sirkel) fra offentlig ettersyn (kart til venstre). Byggeformål er justert der terrenginngrepet ville vært størst. Endringen er gjort for å redusere høyden på skjæringene i delfeltet og for å ivareta god terrengtilpasning.



2.1.2 Justert byggegrense og byggeformål

Byggeformål og byggegrense er trukket lenger bort fra Svarttjørna i vest for å sikre en økt buffer mot tjernet. Avstanden mellom byggeområder i IL1 og vannkant Svarttjørna er nå mellom ca. 24 og 50 m.

2.1.3 Turparkering

I BKB3 er turparkering utvidet fra 2 parkeringsplasser for bil og 6 sykkelplasser, til 8 parkeringsplasser for bil og 10 parkeringsplasser for sykkel. Dette er også sikret i bestemmelsene og kommer i tillegg til øvrig tillatt parkering.

2.1.4 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Mot Svarttjørna er midlertidig bygge- og anleggsområde #3 redusert fra 10m til 5m i bredde

3. Endringer knyttet til vei- og samferdselsstrukturer

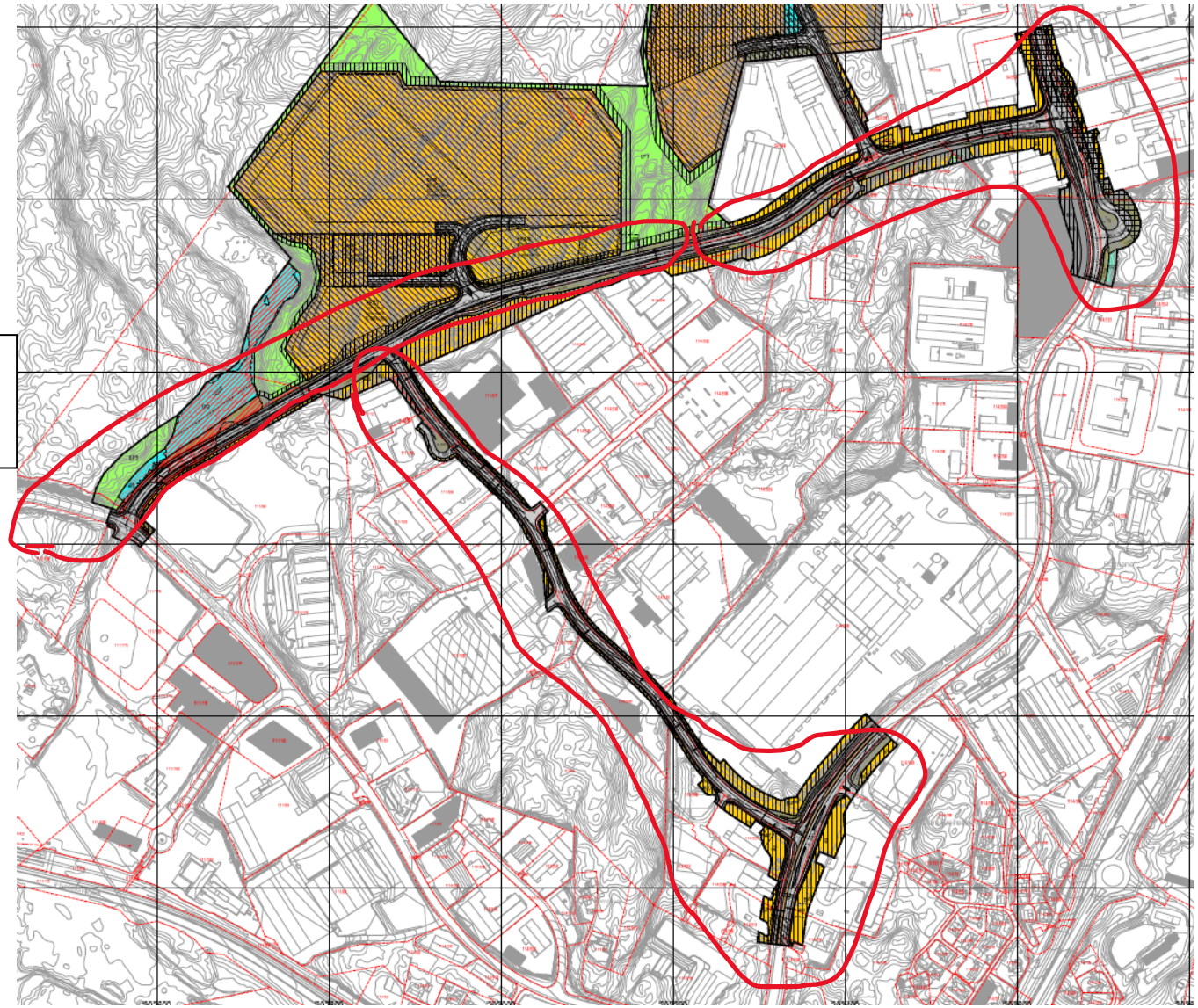
Trafikkavviklingen og mobilitet har vært en hovedproblemstilling i plansaken. Reguleringsplanen foreslår trafikkløsninger og oppgradering av veisystem som i hovedsak er tråd med håndbok og overordnet plan. Oppgradert vei og sykkeltilbud ivaretar trafikksikkerhet og styrker mobiliteten. Det er blitt utarbeidet en rekke trafikkutredninger som belyser konsekvenser både for planlagt situasjon og trafikkproduksjon i bygg og anleggsfasen.

Etter offentlig ettersyn er det avholdt flere møter med vegmyndigheter, Byplan og enkelte private grunneiere. I tråd med innspill fra BME vegmyndigheter til offentlig ettersyn er det foreslått endringer i kryss/avkjørsler i Kokstaddalen og i den «nye delen» av kv.Kokstadveien (O_SKV5- O_SKV6) som etableres i forbindelse med tiltaket. Konkrete endringer og justeringer av plankart og bestemmelser er beskrevet under. Videre er plankart og bestemmelser oppdatert for å imøtekomme innspillene. Enkelte bestemmelser referes i teksten, endringer for øvrig er markert med farget skrift i vedlagte dokument (reguleringsbestemmelser).

Innsigelser:
Planforslaget mottok innsigelser fra vegmyndigheter. Innsigelsene var knyttet til trafikkanalyser og fremkommelighet på overordnet veinett, oppgradering av kryssløsninger i Kokstadvegen og trafikksikker tilkomst til bybanestopp på Kokstad (Flyplassvegen). Byplanavdeling har stått for dialog mot offentlige veimyndigheter som hadde innsigelse til planforslaget. Byplan har kommet til enighet med sektormyndigheter om omforente løsninger for reguleringsplan, disse endringene er reflektert i plankart og bestemmelser.

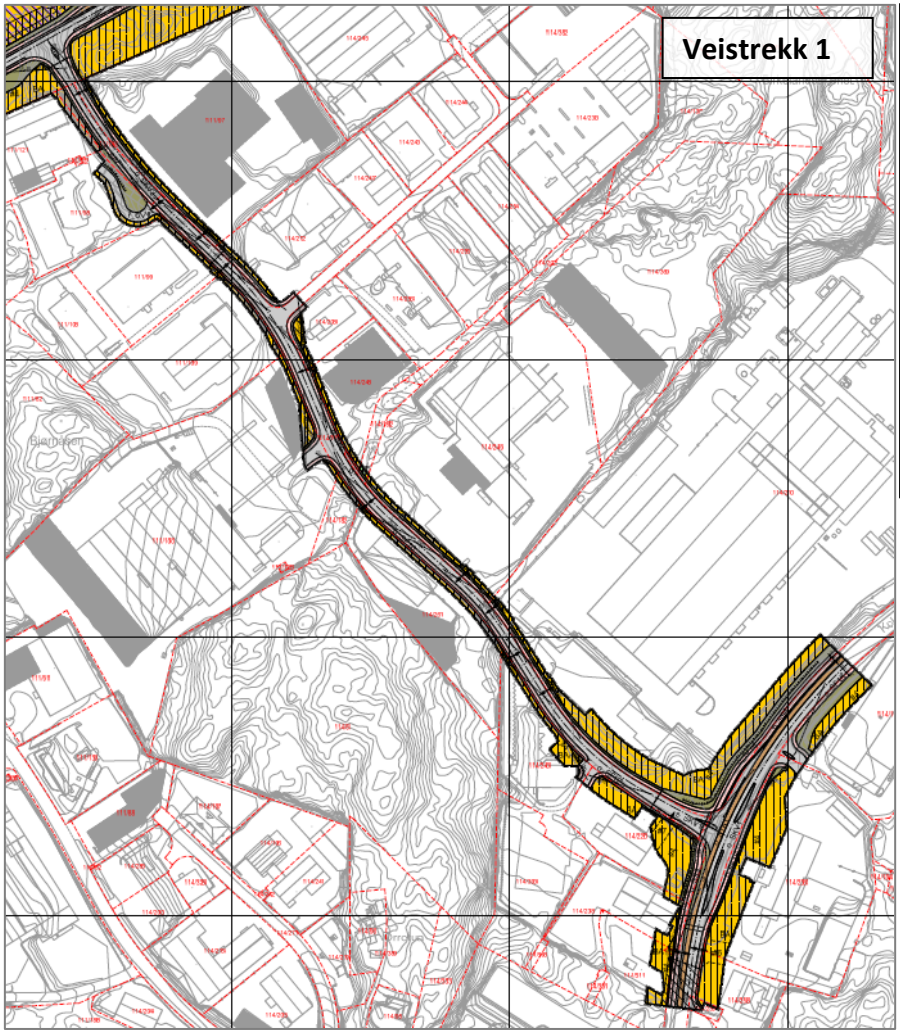
Et hovedtema i planen har vært oppgradering av to kryss langs fv- Kokstadvegen. I vest Kokstaddalen – fv- Kokstadvegen og lenger nord fv Kokstadvegen- kv Kokstadvegen. Til offentlig ettersyn var disse kryssene sikret opparbeidet med forutsetning om inngått utbyggingsavtale. I revidert planforslag er reguleringsbestemmelser endret på dette punktet. Rekkefølgekravene for begge kryss ansees oppfylt ved utbygging i tråd med midlertidige vegtegninger (R01 og R02, datert 18.02.22). I dialog med Vlfk har Bergen kommune kommet fram til en omforent løsning for å oppgradere kryssene slik at de ivaretar kapasitet og trafikksikkerhet.

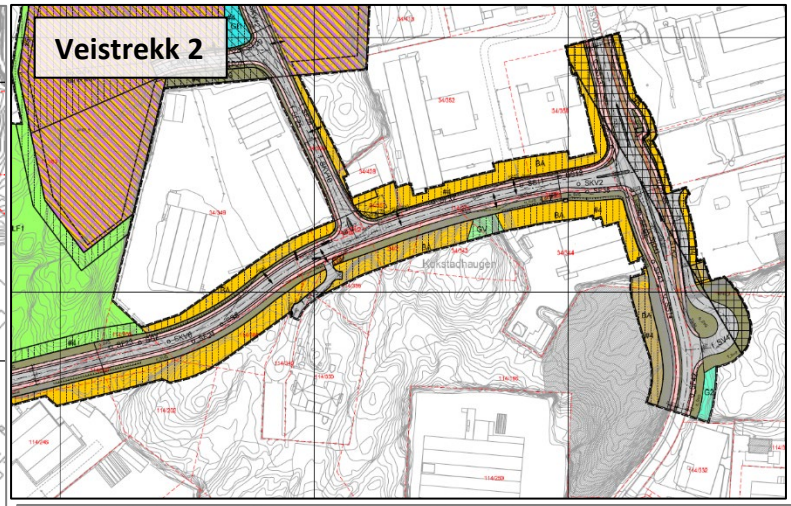
Veistrekk 3:
Kv. Kokstadvegen fra Kokstadflaten til Friområde LF1 (o_SKV5).

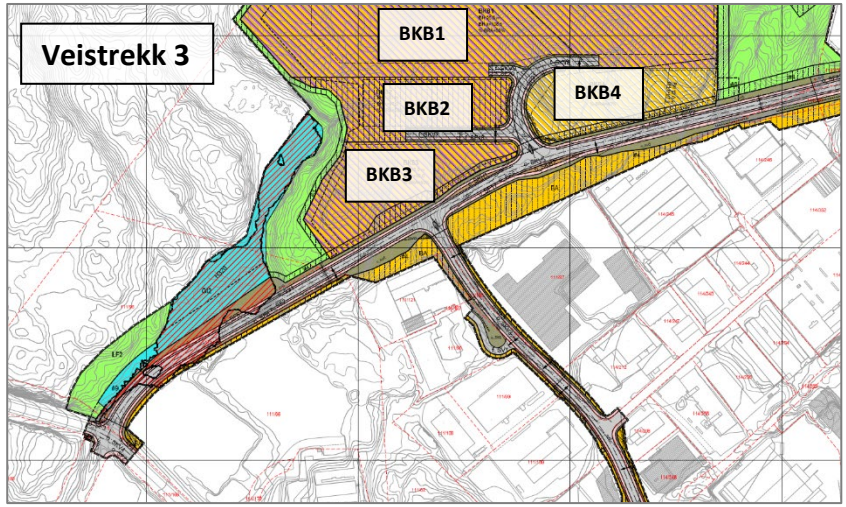


Veistrekk 2:
Kv. Kokstadvegen fra Friområde LF1 til Fv. Kokstaddalen (o_SKV6, og o_SKV2).

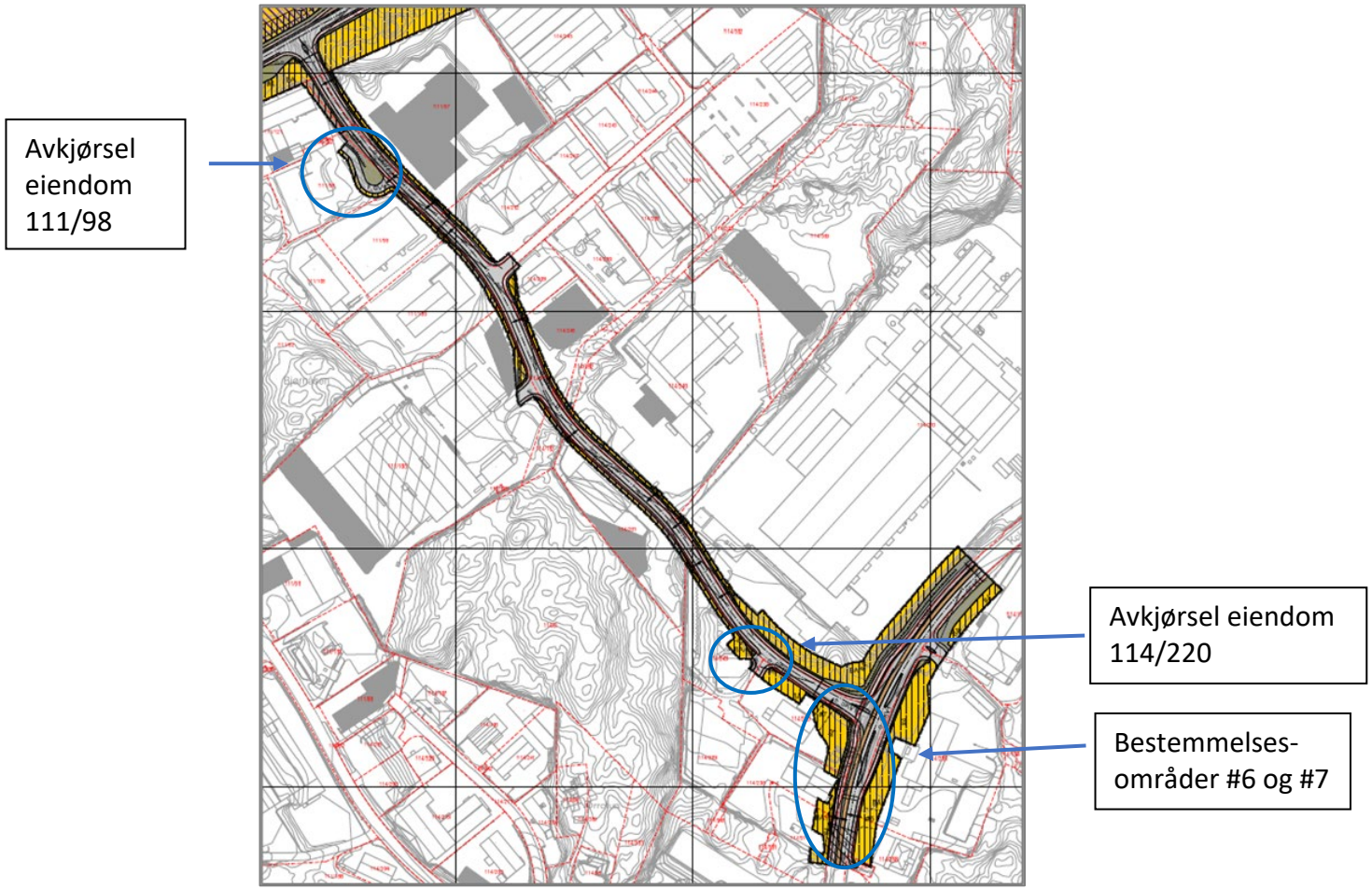
Veistrekk 1:
Kokstaddalen, fra kryss Kv. Kokstadvegen/Kokstaddalen til kryss Kokstaddalen/Fv. Kokstadvegen


Veistrekk 1


Veistrekk 2


Veistrekk 3
BKB1
BKB2
BKB3
BKB4

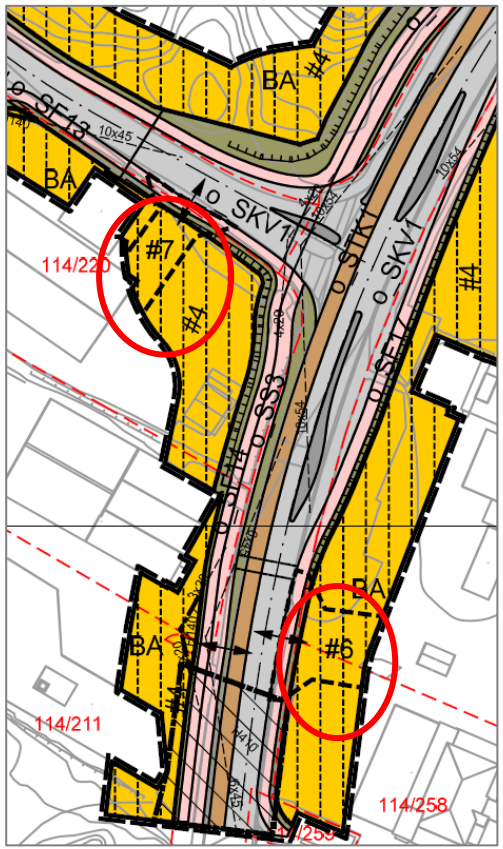
3.1 Veistrekk 1: Endringer knyttet til Kokstaddalen, fra kryss Kv. Kokstadvegen/Kokstaddalen til kryss Kokstaddalen/Fv. Kokstadvegen



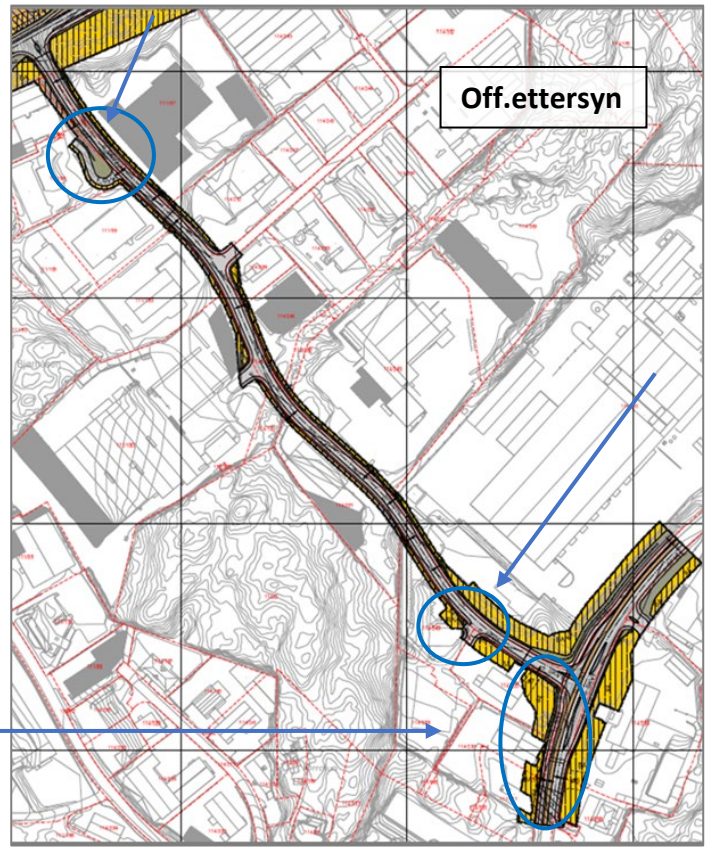
3.1.1 Avkjørsel til eiendom 111/98 er forlenget og annen veggrunn utvidet for å få med regulert mur og areal rundt vei.

3.1.2 Nye bestemmelsesområder #6 og #7 viser avkjørsler med midlertidighet, hhv. inntil vedtak av ny reguleringsplan/reguleringsendring for eiendom 114/236, og inntil nåværende aktivitet (bensinstasjon, salg av dekk og motorvogner) på eiendom 114/220 opphører. Jf. bestemmelser § 5.6.1 og 5.7.1.

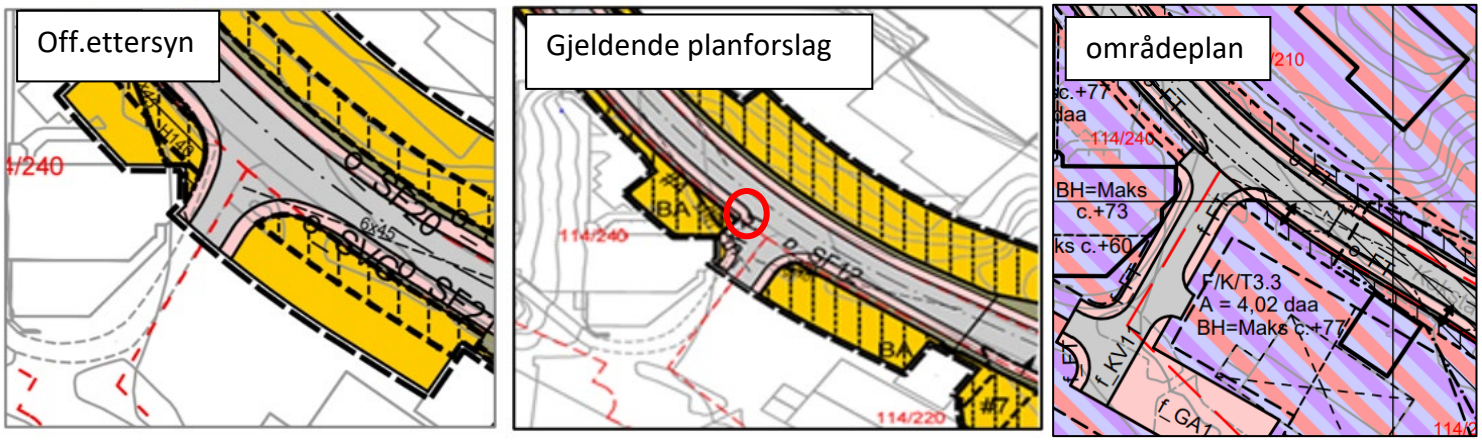
3.1.2 Nye bestemmelsesområder # 6 og #7



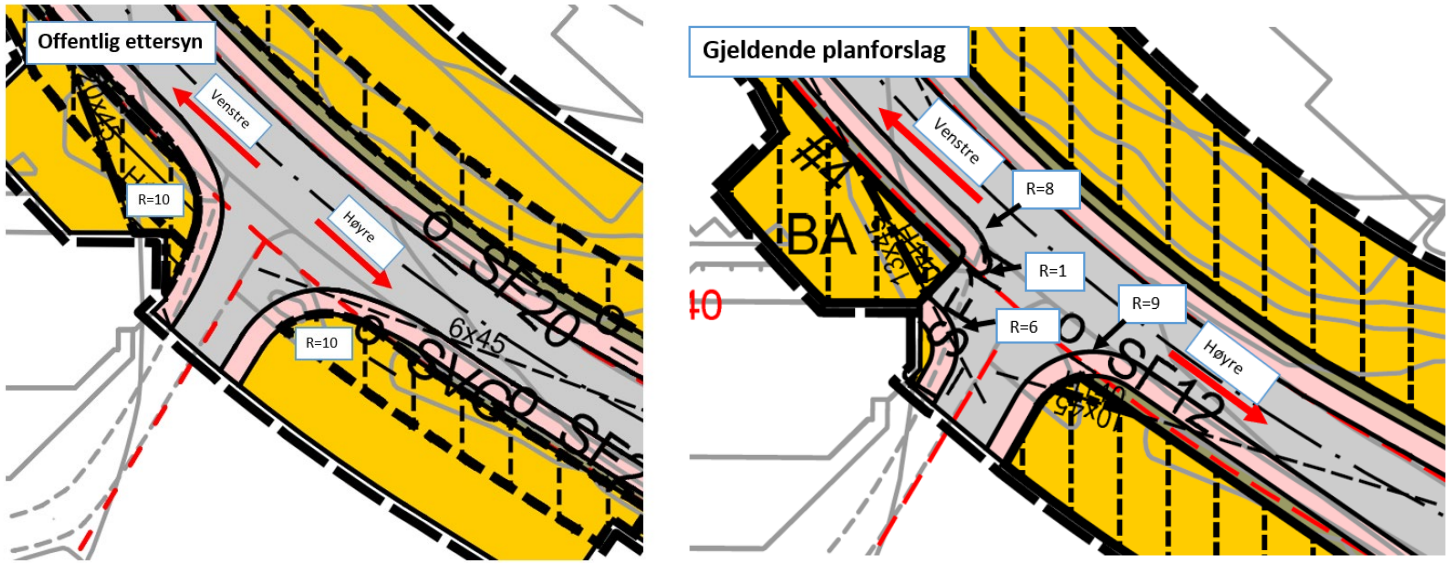
3.1.1 Forlenget avkjørsel med utvidet annen veggrunn



3.1.3 Avkjørsel til eiendommer (114/240 /220) er justert etter offentlig ettersyn. Avkjørsel hadde da en siktlinje på 20x45 m mot venstre og 6x45 m mot høyre og radier på 10 meter. Avkjørsel mot eiendom 114/240 var ikke vist i planforslag som til offentlig ettersyn, dette er justert i revidert plankart. BME har bedt om at krysset reguleres i tråd med gjeldende håndbok. Etter dialog og innspill fra BME har en vurdert alternative utforminger av krysset. Etter justeringer av vei og kryss i Kokstaddalen, er det foreslått en løsning som sikrer siktlinje på 13x45 meter mot venstre og mot høyre på 10x45 meter. Løsningen for avkjørsel er nå i tråd med løsning i gjeldende områdeplan, bortsett fra at fortau er trukket marginalt lengre inn. Vist med rød sirkel. Løsningen er likevel ikke i tråd med håndbok N100 sine siktkrav, som krever 20 meter mot venstre. I denne sammenheng har en foretatt en interesseavveiing. Krysset er regulert i områdeplan og gir føringer for rekkefølgebestemmelser. For å kunne regulere krysset tett opp til utforming som er regulert i områdeplan, samt å unngå å rive bygg, er det foreslått å redusere siktkravene i krysset som skissert over. Til tross for avvik fra N100 vurderes det at avkjørselen vil ivareta de trafikale forhold på en god måte.



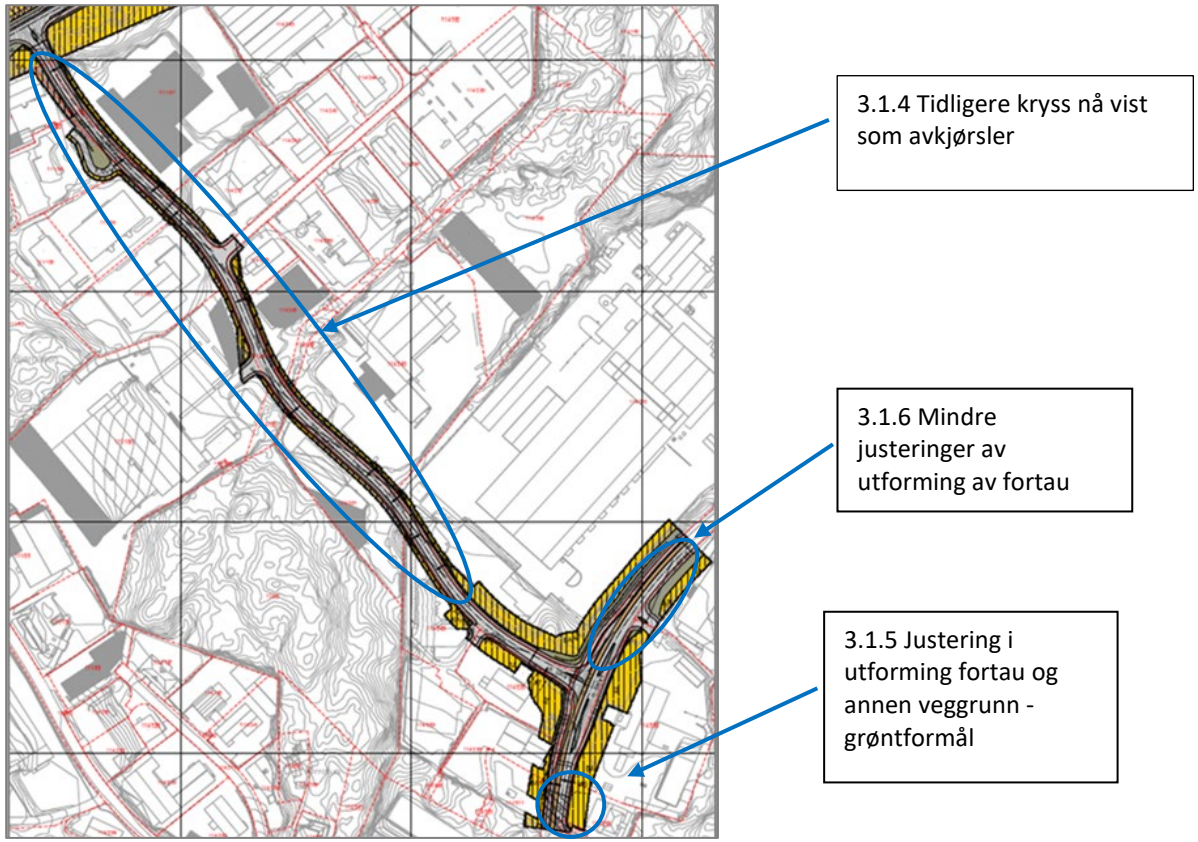
Over: Før- situasjon, nå-situasjon og regulert situasjon i gjeldende områdeplan. Under: Før- situasjon, nå-situasjon med radier.



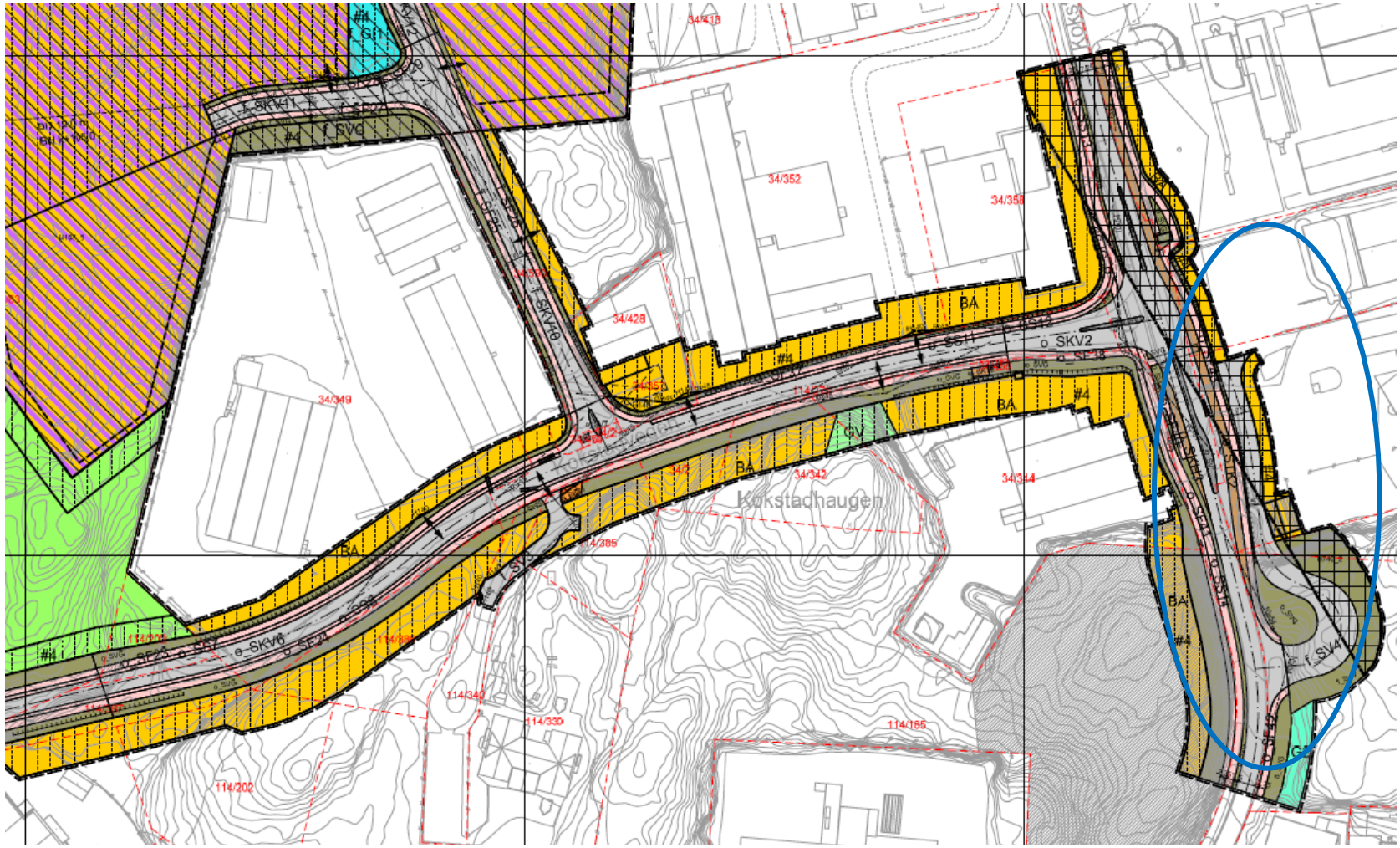
3.1.4 Ni av kryssene langs Kokstaddalen, som var regulert som kryss i tråd med områdeplan, er nå regulert som avkjørsler, i samråd med Bymiljøetaten. Det sikrer myke trafikanter prioritet med et mer gjennomgående fortau forbi avkjørslene.

3.1.5 Ved kryss Kokstadvegen/Kokstaddalen er det gjort mindre justeringer i fortau og annen veggrunn - grøntformål ved avkjørsel til eiendom 114/236 og 198. Krysset er nå regulert i tråd med pågående planarbeid for Breiholten (planID 65120000).

3.1.6 Ved kryss Kokstadvegen/Kokstaddalen er det gjort mindre justeringer i utforming av fortau og annen veggrunn – grøntformål. Dette ivaretar fortausløsning i tråd med håndbok, og reguleres i tråd med overordnet plan.



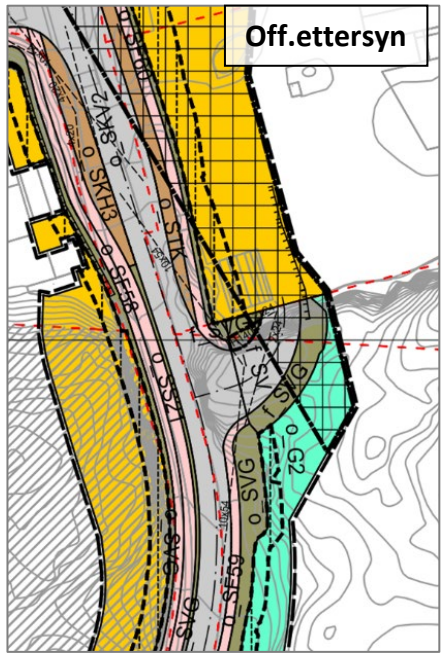
3.2 Veistrekk 2: Endringer knyttet til Kryss Kv. Kokstadvegen – Fv. Kokstadvegen

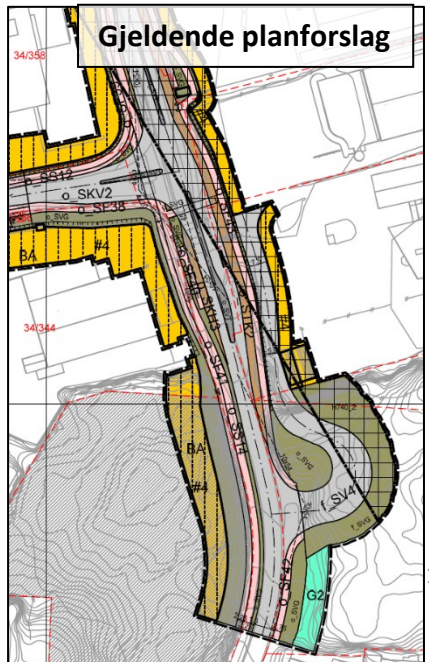


3.2.1 Avkjørsel til eiendom 34/402 og 448 er lagt om. Dagens avkjørsel kan ikke beholdes på grunn av etablering av kollektivfelt og nødvendig omarbeiding av krysset Kokstadvegen/Kokstadvegen. Vi har søkt å optimalisere kryssløsning i henhold til innspill fra grunneier. Det er vurdert ulike alternativer til kryss og adkomst til næringseiendommer 34/402 og 34/448. For løsningen man har falt ned på er det tatt utgangspunkt i forslag fra Sweco på vegne av eiere av aktuelle næringseiendommer.

Helge Hopen har foretatt en ny kapasitetsvurdering som viser at lengde på kollektivfeltet må opprettholdes. Forslagsstiller har med utgangspunkt i dette søkt løsninger hvor lengden på kollektivfeltet kan opprettholdes samtidig som man får en tilkomst til næringseiendommer 34/402 og 34/448 som er tilfredsstillende og som ivaretar næringsområdets funksjon. Endret løsning gir:

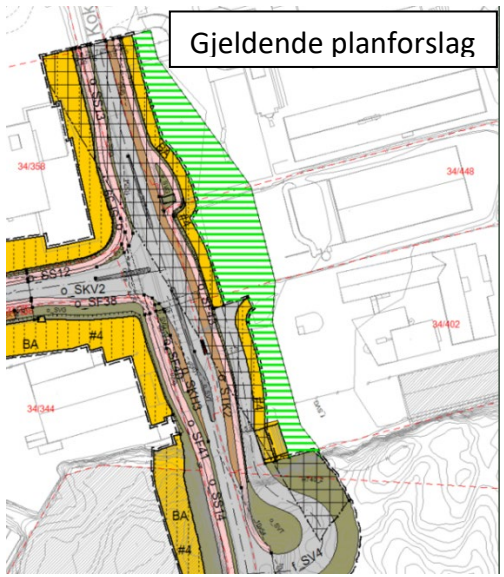
- Krysset fv. Kokstadvegen x kv. Kokstadvegen (O_SVG2) forblir uendret. Det er ingen avvik på fylkesveg.
- Kryss fv.5174 x adkomstveg til næringseiendommer flyttes sørover. Krysset blir liggende på sørsiden av høybrekket på fylkesvegen, sikt er ivaretatt. Krysset utformes for vogntog.
- Ny adkomstveg til næringseiendommer går parallelt med fylkesvegen, mellom fortau og eksisterende stålhall. Generell vegbredde for adkomstvegen er 7,5m jf. N100. Ved stålhall blir vegbredden redusert til 5,9m pga. arealknapphet mellom stålhall og nytt fortau på mur fra utvidet krysset fv.5174 Kokstadvegen x Kokstadvegen.
- Ny fellesvei bruker areal under høyspent som i utgangspunktet har begrenset bruk
- Som følge av endringene er planområdet utvidet noe mot øst ved eiendom 114/186.

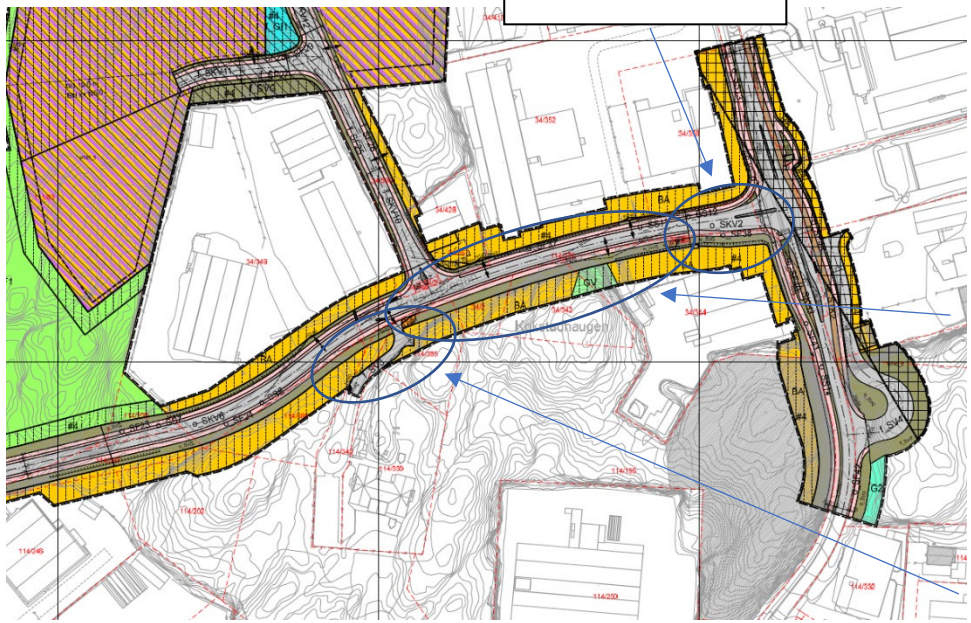




3.2.2 Sørlige del av Fv. Kokstadvegen er flyttet vestover, sammenlignet med høringsforslaget og områdeplanen, den følger nå i større grad dagens veg inn mot krysset. Dette gir en mer trafikksikker avkjørsel til eiendom 34/402 og 448, og bidrar til å optimalisere stigningsforholdene. Som følge av at veiføringen er justert noe og treffer eksisterende situasjon bedre, er det foretatt en mindre reduksjon av planområdet lengst sør i kryss Kokstadvegen/Kokstadvegen.

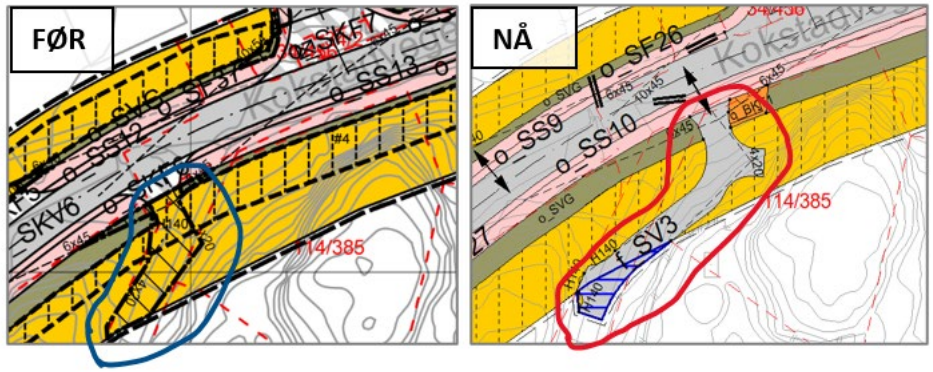
3.2.3 Plangrensen er trukket inn en del på eiendom eiendommene 34/402 og 448 (grønt skravert felt) for å hensynta drift av næringseiendommene.



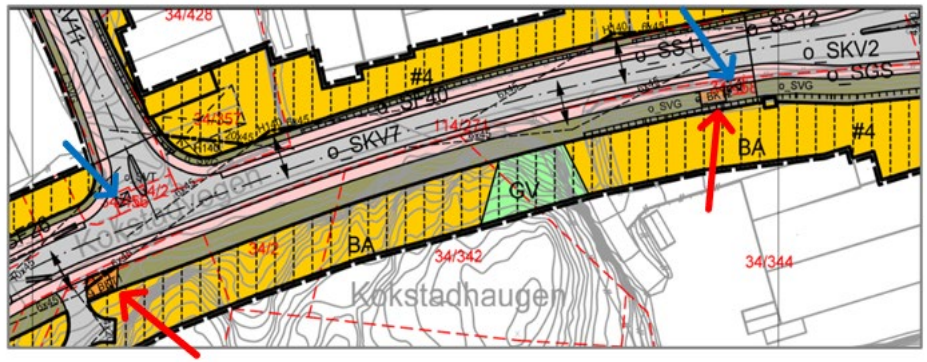


3.2.4 Ut fra o_SKV6, ut mot krysset fv. Kokstadvegen og kv. Kokstadvegen er det et systemskifte fra sykkelvei til sykkelfelt. På grunn av arealknapphet, og terrengutfordringer, er sykkelfelt erstattet med fortau for å ivareta en trafikksikker kryssing av f_SKV6. Løsningen er foretatt i samråd med Vlfk.

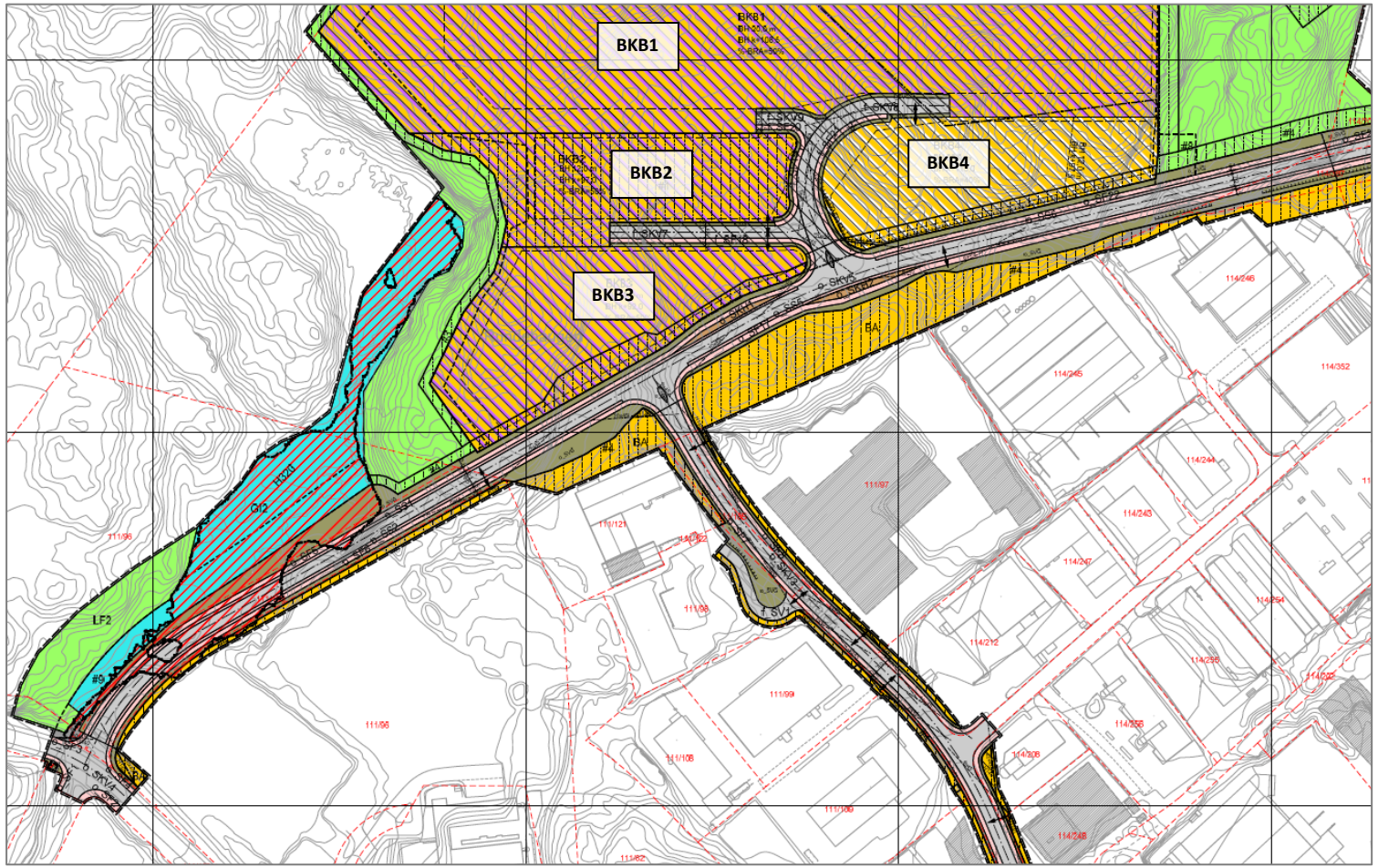
3.2.5 Avkjørsel til barnehage, f_SV3, er nå regulert og omarbeidet noe. Avkjørselen er flyttet fordi det er gjort endringer med vertikalkurvaturen på o_SKV6, som medførte at tidligere plassering ikke lot seg gjennomføre med hensyn til stigning. Under anleggsfasen vil det måtte opparbeides ny adkomst til barnehagen, som må på plass før eksisterende vei rives. Sikkerhet for barn/gående og tilkomst til barnehagen må ivaretas gjennom hele anleggsperioden.



3.2.6 Eksisterende trafostasjoner er regulert bort (blå pil øverst t.h.), og nå er også ny plassering av trafostasjoner regulert inn med eget formål (rød pil øverst t.h.).



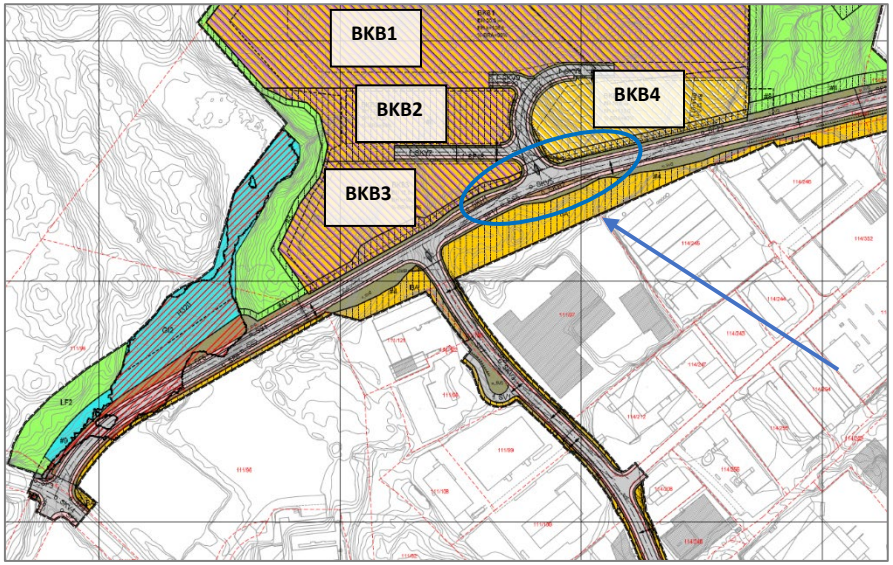
3.3 Veistrekk 3: Endringer knyttet til Kv. Kokstadvegen fra Kokstadflaten til Friområde LF1 (o_SKV5).

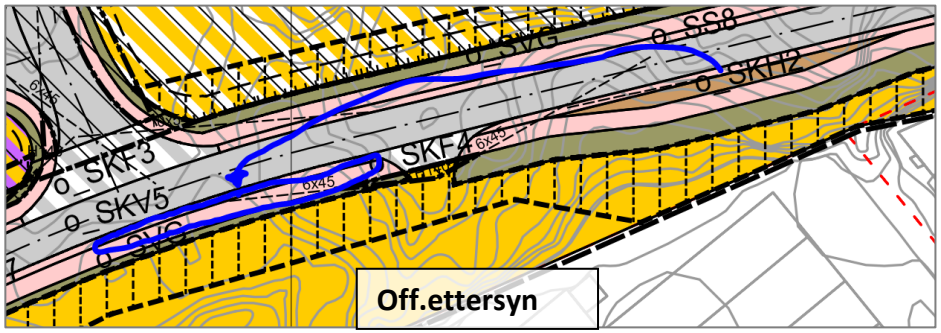


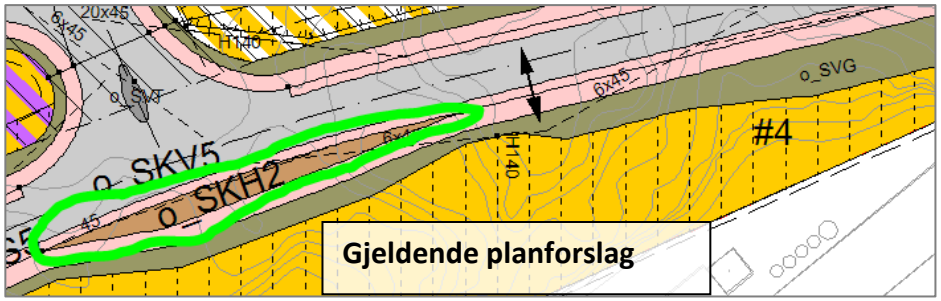
3.3.1 Tidligere kryss langs den nye Kokstadvegen er i all hovedsak regulert bort og nå vist med avkjørselspiler. Ved å regulere til avkjørsler i stedet for kryss, ivaretas et langt mer sammenhengende gang- og sykkeltilbud langs strekket, som sikrere gående/syklende prioritet forbi avkjørslene.

3.3.2 Regulert bussholdeplass (o_SKH2) langs Kv. Kokstadvegen, o_SKV5, er flyttet for å sikre kun ett overgangsfelt innenfor et kort avgrenset område. Det er gjort for i større grad å kunne sikre at de som krysser veien faktisk benytter seg av overgangsfelt, og dermed unngå en utflytende situasjon med kryssende fotgjengere flere steder langs veien.

Det er ikke lenger knyttet rekkefølgekrav til opparbeiding av bussholdeplasser langs o_SKV5. Bussholdeplassene bør ikke opparbeides før bussrute på strekket er planlagt. Slik unngås opparbeiding av tomme veiareal og mulig fremmedparkering. Fortau og sykkelfelt opparbeides midlertidig, som langs kv. Kokstadveien for øvrig, inntil bussholdeplass anlegges.







4. Endringer knyttet til fremstilling i plankart, og bestemmelser knyttet til vei- og samferdselsstruktur

Gjennom planprosessen har det vært dialog med Fylkeskommunen og Bymiljøetaten for utforming av veiareal og fremstilling i plankart. Det er gjort justeringer i plankart og bestemmelser iht. innspillene som er kommet. Generelt er vegsituasjonen regulert i større detalj, blant annet er:

- Refuger og trafikkøyer regulert inn, lysregulering i kryss har fått eget formål (o_SVT)
- Kollektivfelt i kryss Kokstadvegen/Kokstaddalen vist i kart
- Murer vist i kart
- Kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastrukturtraseer (overgangsfelt) (SKF), er fjernet. Fotgjengeroverganger er nå regulert i kart langs Fv. Kokstadvegen.
- Stenging av avkjørsler er vist i kart

Rekkefølgebestemmelsene i § 6.3.1 vedrørende opparbeiding av kryss er endret. Sikret opparbeiding er ikke lengre et alternativ. Plikt til opparbeiding av kryss kv. kokstadvegen/fv. Kokstadvegen ligger til IL2 og plikt til opparbeiding av kryss kokstaddalen/Kokstadvegen ligger til IL1. Opparbeiding skal skje i henhold til midlertidig løsning beskrevet i tegning R01 og R02, før det kan gis midlertidig brukstillatelse.

Det ligger også en sikkerhetsventil i bestemmelsene som sier at internveg mellom IL1 og IL2 ikke kan åpnes opp for gjennomkjøring før kryssene er ferdig opparbeidet. Anleggstrafikk vil da fordele seg mellom de to kryssene dersom både IL1 og IL2 bygges ut samtidig, for å hindre overbelastning av kryssene.

Dette er gjort:

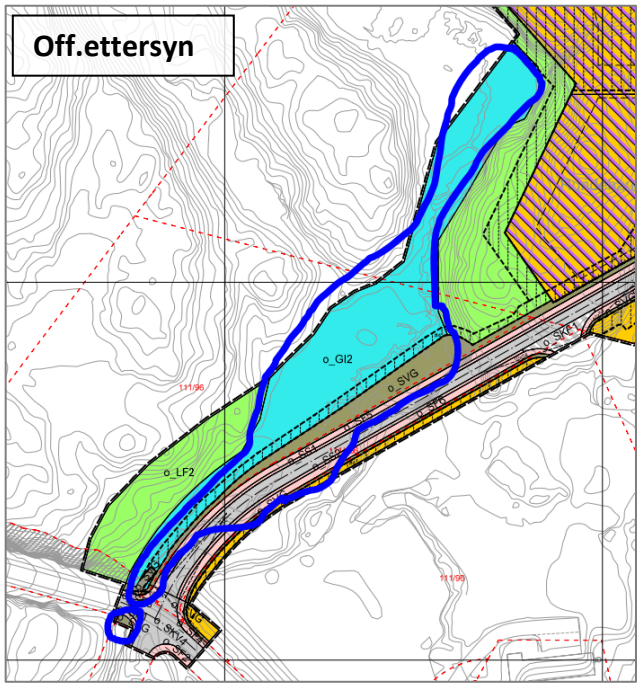
1. Veiutforming er oppdatert iht. siste versjon av håndbok (N100).
2. Generelt er formålet annen veggrunn – grøntareal utvidet langs de aller fleste veier, fra 1 m til 1,5 m. Dette er for å sikre nok areal til snøopplag, veglys, rekkverk og generell sikring av sidearealer.
3. Alle midlertidige bygge- og anleggsområder langs vei er utvidet. Dette strekker seg nå noe lenger inn i eksisterende næringsarealer enn tidligere. Dette er gjort for å sikre tilstrekkelige arealer for midlertidige bygge- og anleggsområder langs vei.
4. Det er gjort endringer i bestemmelsene ved å stille rekkefølgekrav om at før vegforbindelsen mellom o_SKV5 og o_SKV6 kan åpnes for gjennomgangstrafikk, skal Kokstadvegen/Kokstadvegen være ferdigstilt i henhold til midlertidig løsning.

5. Øvrige endringer

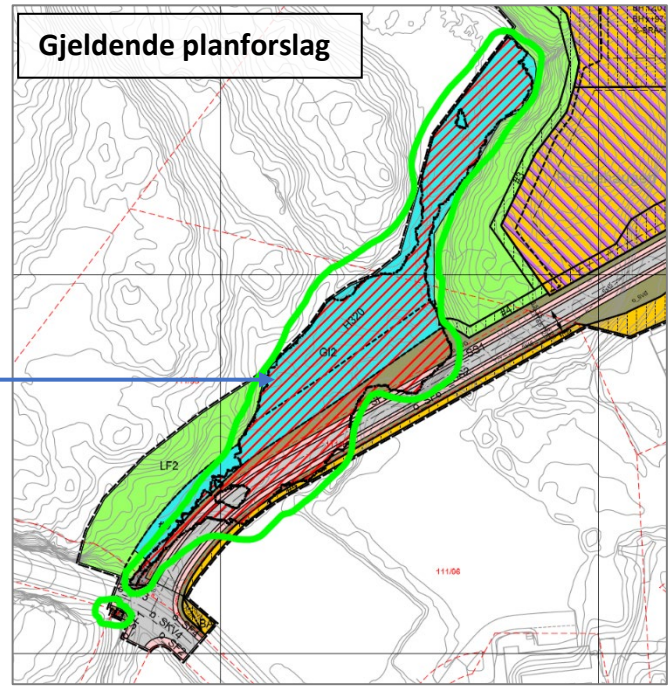
5.1 Infiltrasjon/fordrøying/avledning – GI2

De er lagt til et bestemmelsesområde #9, som er et midlertidig bygge- og anleggsområde i anleggsperioden ved omlegging av stemmebekken og tiltak ved utbygging av veistrekket ved GI2. Dette er for å sikre etablering av fylling, med tilstrekkelig erosjonstiltak langs o_SKV5 mot GI2.

Det er regulert inn flomsone i tilknytning til GI2. Vist i rød skravur til høyre.
I Bestemmelsene er det lagt opp til at tiltak innenfor flomsonen skal prosjekteres slik at de tåler å bli oversvømt og at en tilstrekkelig sikkerhet mot erosjon oppnås.



Regulert flomsone



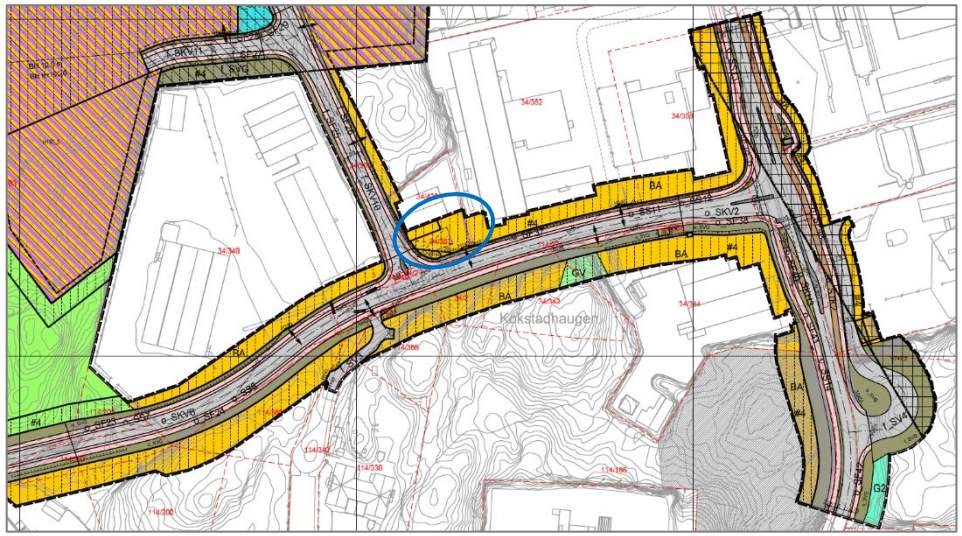
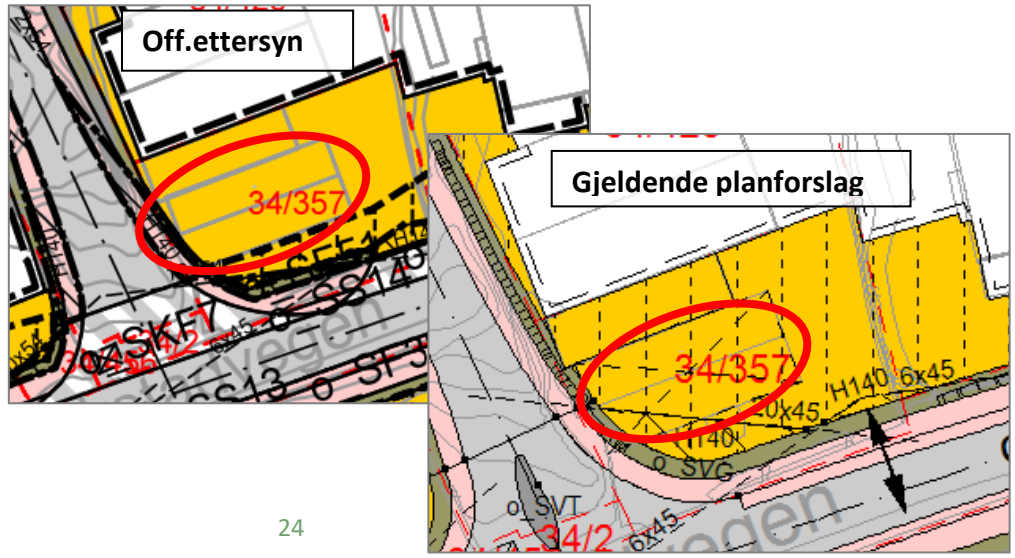
5.2 Sikret tilkomst til sti i LF1

Det er lagt til et #8 i plankartet, i LF1 mellom IL1 og IL2. Formålet er å sikre kobling mellom offentlig fortau og den nye stien som skal opparbeides i LF1. Skilting av sti skal også skje i tilknytning til koblingspunktet.

5.3 Utnyttelsesgrad (%BRA)

I planmaterialet som lå ute til offentlig ettersyn ble det på side 3 i planbeskrivelsen, ved en inkurie oppgitt en utnyttingsgrad, 82300 m2 nye næringsareal. Dette tallet viser ikke til maksimal utnytting i henhold til plankart. Maksimal utnytting i henhold til plankart og bestemmelser som inkluderer parkering er 103 408m2.

Utnyttingsgrad som er oppgitt i % BRA i plankart og bestemmelser er korrekt, og det er ikke gjort endringer i utnyttingsgraden etter offentlig ettersyn. Alle illustrasjoner som følger planen, viser maksimal utnytting i henhold til oppgitt utnyttingsgrad. Høyder og tiltak viser altså en reell situasjon som samsvarer med plankart og bestemmelser.

5.4 Forutsatt rivning av bygg

Bygg på eiendom 34/357 forutsettes revet, noe som ikke kom frem på tidligere plankart. Bygget er nå regulert revet i plankart, fordi det kommer i konflikt med etablering av ny adkomstvei.