

Revidert søknad om endring av reguleringsplan etter forenkla prosess

pbl § 12-14, andre ledd

Skjema skal sendast til post@bjornafjorden.kommune.no

Namn på gjeldande plan:	Detaljregulering for Elvehaugane 62/28
GRN/BRN:	62/28
Vedtaksdato for gjeldande plan:	21.03.24
Tidlegare endringar av gjeldande plan:	Ingen
Plankonsulent:	ABO Plan & Arkitektur, Jonas E. Sundnes tlf. 90592962
Forslagsstillar:	Erstad og Lekven Utbygging AS, Otto Lekven tlf. 92462395
Gebyrmottakar:	Erstad og Lekven Utbygging AS, Otto Lekven tlf. 92462395
Dato for innsending av opphøveleg søknad:	10.06.26
Revidert søknad etter høyring og innarbeiding av merknad:	08.09.26
Ønske om drøftingsmøte:	Gjennomført.

Innhald

1. Bakgrunn for planendringa.....	2
2. Omsøkte endringar.....	3
2.1. Endringar i plankart.....	3
2.2. Endring i føresegner.....	6
2.2.1 Endring av siktemålet med planen (§ 1).....	6
2.2.2 Justering av illustrasjonsplan (§2.1)	7
2.2.3 Endring av bygningstype (§ 3.1.1.1)	7
2.2.4 Endring av løysing for parkering (§3.1.1.2 og §3.2.5).....	9
2.2.5 Endring av føresegner til leikeplass (§3.1.2)	10
2.2.6 Endring av føresegner til infrastrukturføremål (§3.2.1 §3.2.3 §3.2.4)	11
2.2.7 Justering av rekkefølgekrav (§4.3).....	13
2.2.8 Fjerning av føresegn om terrenginngrep (§3.1.1.3)	14
3. Vurdering av kriteria etter plan- og bygningslova § 12-14, andre ledd	20
4. Varsling og medverknad	21
5. Vedlegg	21

1. Bakgrunn for planendringa

Forslagsstillar Erstad & Lekven Utbygging AS representerer eigarane av eigedommane i Elvehaugane (Valle), gnr./bnr. 62/28, 62/12 og 62/19 i Bjørnafjorden kommune. ABO Plan og Arkitektur AS utarbeidde den gjeldande reguleringsplanen, vedteken 21.03.2024, og har difor god kjennskap til området og intensjonane bak planen.

Den opphavelge planen la opp til rekkjehus med eit bilfritt tun og parkering samla i parkeringsanlegg under bakken. Etter at planen vart vedteken har vidare prosjektutvikling og marknadsetterspørsel vist behov for enkelte justeringar av løysinga. Særleg gjeld dette differensiering av bustads typologi og parkeringsløysinga, der parkering nærare bustadene vil gje betre tilgjenge og brukskvalitet. Samstundes ville etablering av parkeringskjellar ha medført eit omfattande terrenginngrep, og medført store økonomiske og naturmessige kostnader knytt til utbygging og massetransport.

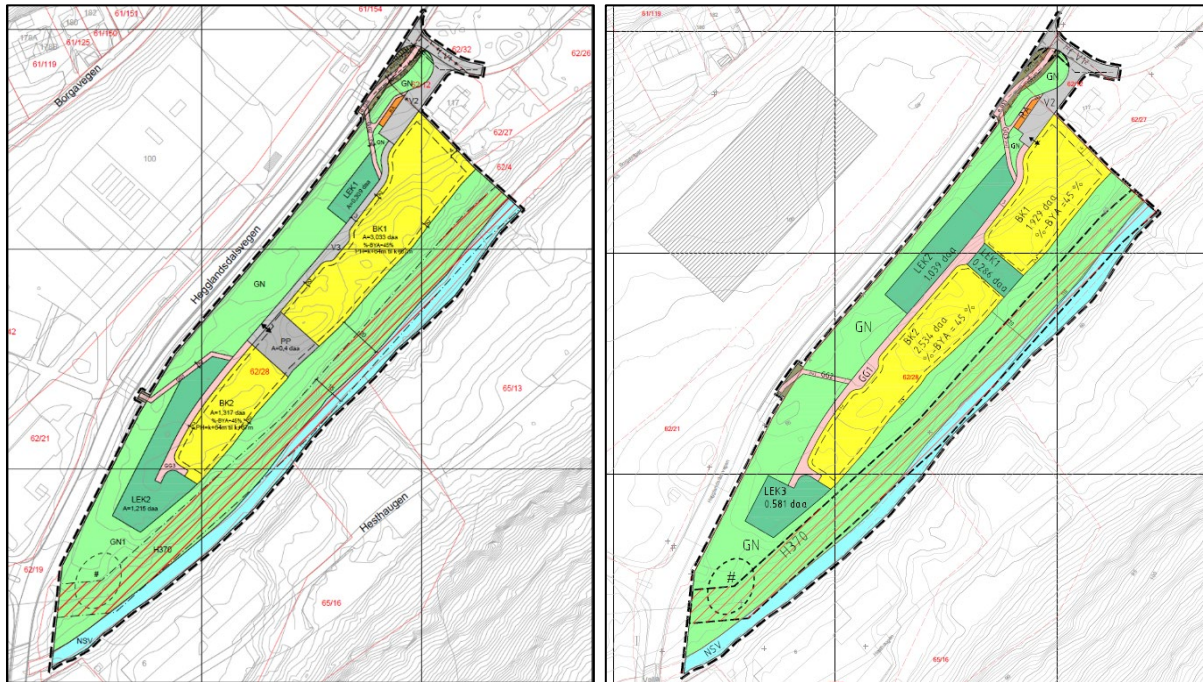
Endringane omfattar difor i hovudsak om regulering av den køyrbare gangvegen til eit gatetun med ordinær køyretilkomst. Vidare vert bygningstypen endra frå å være avgrensa til rekkjehus til å opne for ein miks av rekkje, tomannsbustader og einebustader. Parkeringsløysinga vert endra frå felles parkeringskjellar til ein miks av parkering på eiga tomt og felles parkeringsareal på bakkeplan for bustadene lengst sør.

Dei føreslåtte endringane skal leggje til rette for ei meir gjennomførbar utbygging, samstundes som dei sentrale kvalitetane i planen vert vidareførte. Endringane inneber mellom anna færre bustader enn det gjeldande planforslaget opnar for, noko som reduserer den samla belastninga på området. Vidare vil bortfall av parkeringskjellar redusere behovet for terrenginngrep og massetransport.

Det er vurdert at endringane ikkje set til side dei omsyna som låg til grunn for den opphavelge planprosessen. Planen vil framleis leggje til rette for kvalitetsrike familiebusader i nær tilknytning til skule, barnehage, kollektivhaldeplass og turområde. Samstundes vert omsynet til Vallaelva, grøstruktur og kvaliteten på uteopphaldsareal vidareført uendra frå gjeldande plan.

2. Omsøkte endringer

2.1. Endringer i plankart



Figur 1, ny plan til venstre, gjeldende til høyre

Alle byggjegranser og ytre føremålsgranser vert liggande som i opphaveleg plan. Vegtrase og infrastruktur vert heller ikkje endra.

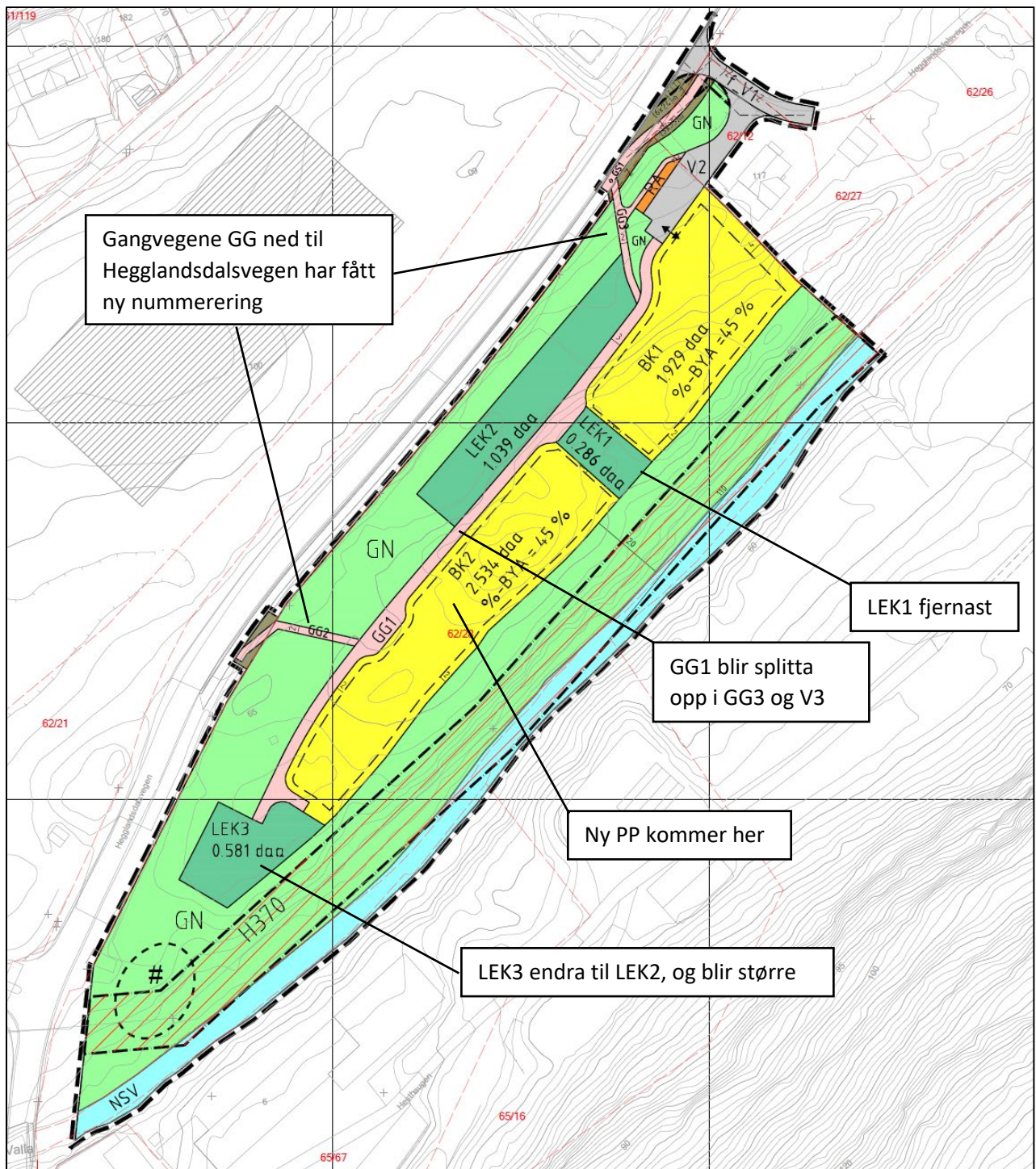
Den viktigaste endringa er at parkeringsplass (PP) vert regulert på bakkeplan, innanfor det som var arealføremål bustad i område BK2. Vidare er LEK1 fjerna, og arealet her er blitt del av BK1. Difor er tal leikeplassar endra frå tre til to. I gjeldande plan var LEK1 skiljet mellom bustadområda, men det er no PP som skil dei.

Vegsystemets utstrekning og organisering er uendra, men gangvegen GG1 er no omregulert til gatetun / køyreveg (V3) fram til parkeringsplassen (PP). Traseen mellom PP og LEK2 er framleis gangveg (GG3).

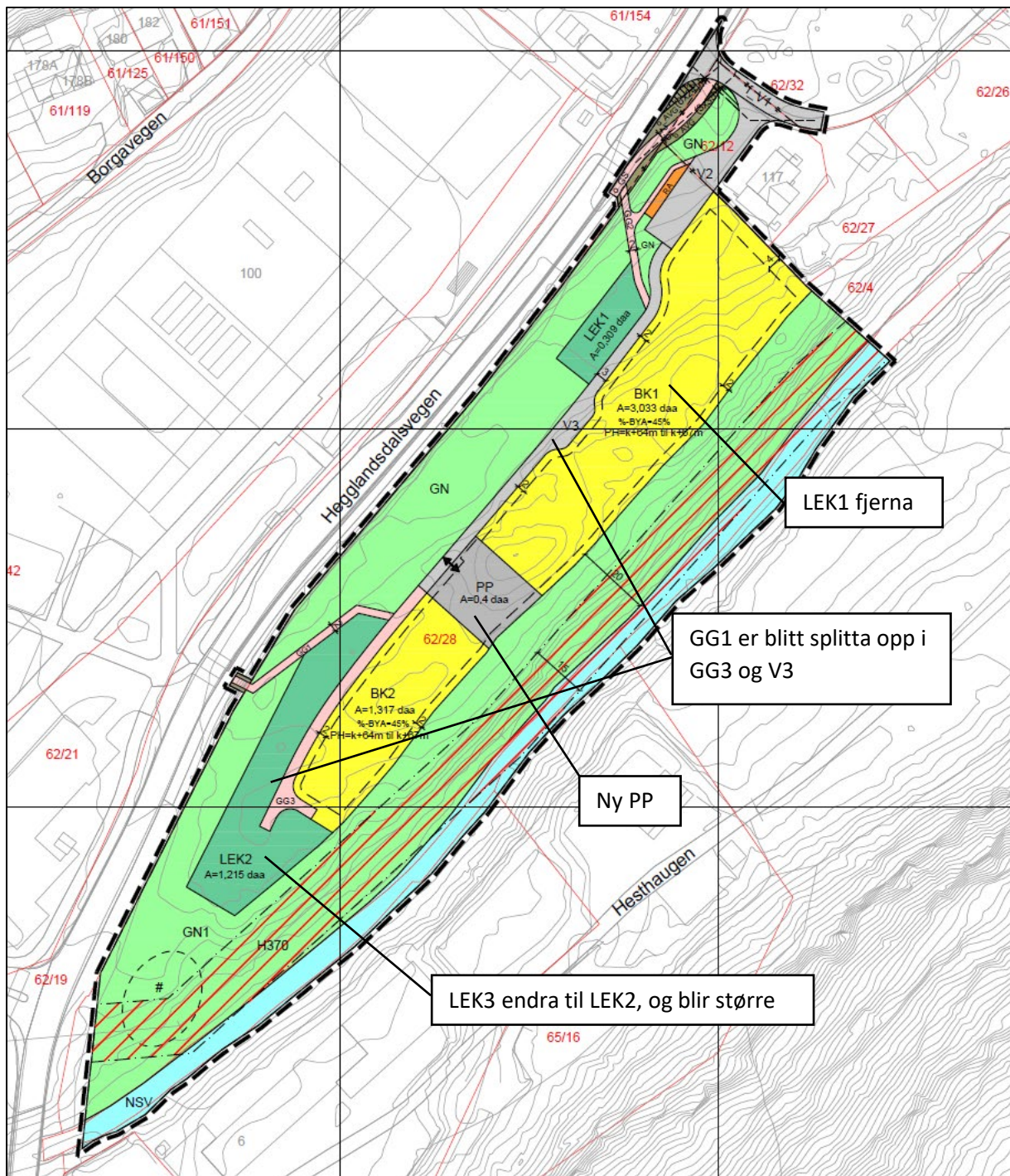
Gangvegen (GG2) frå opphaveleg plan er no omtalt som GG1, og har noko endra trase i kartet for å betre imøtekomme stigningsforhold. Samstundes er denne endringa uvesentleg, då føresegna i opphaveleg plan sikra at trase for GG2 kunne forskyvast noko for å betre imøtekomme terreng og stigningsgrad.

Elles er det mindre justeringar føremålskoder og nummerering som vert bytta ut.

Nærbilete av karta med markerte endringar er vist under.



Figur 2. Opphavelog plankart.



Figur 3. Framlegg til nytt plankart. Datert 05.08.26

2.2. Endring i føresegner

Etter justering i plankart er det òg trong for justering av føresegnene. Dette gjeld justeringar knytt til løysing for tilkomst og infrastruktur og for å sikre fleksibilitet i planen når det gjeld bustadtypologi.

Under er justering av føresegner beskrive og vurdert.

2.2.1 Endring av siktemålet med planen (§ 1)

Gjeldande føresegn:

1 Siktemålet med planen

Siktemålet med planen er å legge til rette for familiebusstader i nær tilknytning til skule, barnehage, kollektivhaldeplass og turområder. Det skal opparbeidast bilfritt tun og gode uteopphaldsareal.

Det skal takast særleg omsyn til Vallaelva ved gjennomføring av tiltak.

Framlegg til ny føresegn:

1 Siktemålet med planen

Siktemålet med planen er å legge til rette for familiebusstader i nær tilknytning til skule, barnehage, kollektivhaldeplass og turområder. Det skal opparbeidast ~~bilfritt-trygt~~ tun ~~og-med~~ gode uteopphaldsareal.

Det skal takast særleg omsyn til Vallaelva ved gjennomføring av tiltak.

Val av løysing og verknader av endringa:

Endringa tilpassar konseptet til reelle brukarbehov, der bilfritt tun har vist seg å vere for kostbart å etablere og følgeleg har vert restriktivt for potensielle kjøparar. Parkering nær bustadene vil betre universell utforming og gjeve lågare byggjekostnadar. Ein vil framleis kunne fremje tryggleik for born gjennom fartsdemping, gatetun (t.d. 20 km/t-sone) og prioritering av mjuke trafikantar.

Illustrasjonsplan viser at store leikeareal og eit grønt preg framleis er ivaretatt. Hensikten med å endre føresegna er for å få den til å samsvare med grepet i planendringa som primært handlar om å endre køyrbar gangveg til veg.

Det vil vere låg ÅDT på tilkomststegen til bustadene, det er ein rett strekke med god sikt. Det er vurdert at endringa ikkje vil gje vesentlege verknader med omsyn til trafikktryggleik, då det er snakk om låg ÅDT, ei rett og oversiktleg strekke med låg fart samt andre nye sikringstiltak som omtalast nærmare under.

2.2.2 Justering av illustrasjonsplan (§2.1)

Gjeldande føresegn:

2 Fellesføresegner for heile planområdet

2.1 Illustrasjonsplan

Vedlagt illustrasjonsplan er retningsgivande.

Framlegg til ny føresegn:

2 Fellesføresegner for heile planområdet

2.1 Illustrasjonsplan

Vedlagt illustrasjonsplan [datert 03.06.26](#) er retningsgivande.

Val av løysing og verknader av endringa:

Endringa er ein mindre justering utan praktisk verknad.

2.2.3 Endring av bygningstype (§ 3.1.1.1)

Gjeldande føresegn:

3.1.1.1 Utforming (§ 12-7 nr. 1)

Innanfor BK1 og BK2 kan det først opp konsentrert småhusbebyggelse i form av rekkehus. Utnyttingsgrad går fram av plankartet. Parkering reknast ikkje med i utnyttingsgraden.

Husrekkene kan variere mellom to og tre etasjar, der maks 30% av bueiningane kan ha tre etasjar. Maks mønehøgde for husa er 12 m over gjennomsnittleg planert terreng. Maks gesimshøgde er 9,5 meter over gjennomsnittleg planert terreng.

Planeringshøgde for husa skal vere mellom k+ 64 og k+ 67. Gulv i garasje under terreng og under bygg skal ikkje ligge lågare enn k+ 62.

Bygga innanfor felt BK1 skal etablerast i to rekker med mellomrom mellom, jf. prinsipp i illustrasjonsplan. Bygga innanfor BK2 skal etablerast i minimum tre rekker med mellomrom mellom, jf. prinsipp i illustrasjonsplan.

Bygg innanfor BK1 og BK2 må ha materialbruk, fargebruk og arkitektonisk utforming som sikrar eit heilskapleg uttrykk.

Minimum 10% av bustadene skal vere utforma som tilgjengeleg bueining.

Framlegg til ny føresegn:

3.1.1.1 Utforming (§ 12-7 nr. 1)

Innanfor BK1 og BK2 kan det først opp konsentrert småhusbebyggelse og einebustader, i form av rekkehus.

Utnyttingsgrad går fram av plankartet. Parkering reknast ikkje med i utnyttingsgraden.

Husrekke-Bygga kan variere mellom to og tre etasjar, der maks ~~30%~~5 av bueiningane kan ha tre etasjar. Det kan ikkje etablerast meir enn tre treetasjars bygg i same delområde.

Maks mønehøgde for husa er 12 m over gjennomsnittleg planert terreng. Maks gesimshøgde er 9,5 meter over gjennomsnittleg planert terreng.

Planeringshøgde for husa skal vere mellom k+ 64 og k+ 67. Gulv i garasje under terreng og under bygg skal ikkje ligge lågare enn k+ 62.

Bygga innanfor felt BK1 skal etablerast i to rekker med mellomrom mellom, jf. prinsipp i illustrasjonsplan. Bygga innanfor BK2 skal etablerast i minimum tre rekker med mellomrom mellom, jf. prinsipp i illustrasjonsplan.

Bygg innanfor BK1 og BK2 må ha materialbruk, fargebruk og arkitektonisk utforming som sikrar eit heilskapleg uttrykk.

Minimum 10% av bustadene skal vere utforma som tilgjengeleg bueining.

Val av løysing og verknader av endringa:

Gjeldande føresegn avgrensar bustads typologien til å være «i form av rekkehus». Føresegna er no føreslått justert til formuleringa «småhusbebyggelse og einebustader». Dette sikrar fleksibilitet til å kunne danne ulike kombinasjonar av tomannsbustader, einebustader og rekkehus. Hovudrammene for utbygginga av bustader, som arealformål, byggehøgder og byggegrenser vert i hovudsak uendra.

Som følgje av at det opnast for eine og tomannsbustader, samt at parkeringa no løysast på bakkeplan, vert den totale mengda bueiningar redusert frå 23 til 15. Dette er gjort som eit avbøtande tiltak for å gjeve areal til parkeringa, utan å redusere mengd uteopphaldsareal per bueining som no kan stå meir spreidd. Vidare vil reduksjon av tal bueiningar gjeve lågare belastning på infrastruktur, trafikk og omgjevnader.

Kravet om utforming i to til tre rekkjer med mellomrom mellom bygga er føreslått teke ut. Slikt føresegn er primært knytt til, og avgrensar seg til, rekkehusbustader. Sidan den reviderte planen no også skal opne for tomannsbustader og einebustader kor det naturleg vil oppstå avstand mellom bygga, vert det vurdert at det ikkje lengre er behov for særskilte krav i føresegnene om avstand.

Føresegna om tre etasjar er endra frå ei prosentvis avgrensing på 30 % til eit fast tal på maksimalt fem bueiningar. Bakgrunnen er at 30 % av 15 bueiningar utgjer 4,5 einingar, noko som kan skape uklarheit i byggesaksbehandlinga. Ei fast formulering om fem bueiningar, tilsvarande 33,3%, gjev ei meir eintydig og føreseieleg føresegn. Maksimalt tal bueiningar med tre etasjar vert dermed redusert frå seks til fem samanlikna med gjeldande plan. Endringa inneber difor ikkje eit større omfang av treetasjars bygg enn det gjeldande plan opnar for.

Det er òg lagt inn ei avgrensing av talet på bygg med tre etasjar for kvart delområde. Dette skal sikre at eitt av dei to delområda ikkje får alle fem einingane med tre etasjar, men at dei høgare bygga vert fordelte mellom delområda. Avgrensinga bidreg slik til å spreie dei høgare bygga i planområdet, mellom anna av omsyn til solforhold og estetikk. Samstundes sikrar fordelinga at dersom delområda

vert skilde ut og bygde ut kvar for seg av ulike entreprenørar, vil ikkje «førstemann til mølla» kunne bruke opp den samla kvota på fem bygg med tre etasjar.

Planeringshøgde for bustader vert vidareført som før, men bestemminga om planering for golv i garasje er tatt bort sidan den ikkje lengre er aktuell.

Samla sett medfører ikkje endringane auka terrenginngrep eller vesentlege negative visuelle verknader. Sol- og skuggetilhøva vert vurderte som tilnærma uendra, og kan i nokon grad verte betra som følgje av færre bueiningar og ein bustads typologi med meir variasjon og mellomrom.

2.2.4 Endring av løysing for parkering (§3.1.1.2 og §3.2.5)

Gjeldande føresegn 3.1.1.2:

3.1.1.2 Parkering

Innanfor BK1 kan det etablerast garasjekjellar under bebyggelsen. Parkeringsgarasjen er felles for bustader innanfor BK1 og BK2.

Det kan etablerast maks. og min. 1,5 parkeringsplassar pr. bueining i garasjekjellar.

Parkeringsplassane skal tilretteleggast for lading av elbil. 5% av parkeringsplassane skal opparbeidast for rørslehemma.

Framlegg til ny føresegn 3.1.1.2:

3.1.1.2 Parkering

~~Innanfor BK1 kan det etablerast garasjekjellar under bebyggelsen. Parkeringsgarasjen er felles for bustader innanfor BK1 og BK2.~~

~~Det kan etablerast maks. og min. 1,5 parkeringsplassar pr. bueining i garasjekjellar.~~

Innanfor BK1 skal parkering etablerast på eiga tomt. Det skal opparbeidast minimum 2 parkeringsplassar per bueining, i samsvar med krav i kommuneplanen sin arealdel.

Parkering for BK2 skal skje innanfor felt PP, jfr. §3.2.5. Parkeringsplassane skal tilretteleggast for lading av elbil. 5% av parkeringsplassane skal opparbeidast for rørslehemma.

Sykkelparkering for BK1 og BK2 skal løysast på eigen eigedom.

Val av løysing og verknader av endringa:

Opphøveleg løysing med parkeringskjellar har vist seg å vere krevjande både økonomisk og funksjonelt, og har gjort prosjektet vanskeleg å selje. Avstanden mellom parkering og bustadene har også redusert marknadsrelevansen for prosjektet.

Den føreslegne justeringa legg til rette for ei meir differensiert parkeringsløysing, der bustadene i BK1 får parkering på eiga tomt, medan bustadene i BK2 får felles parkering innanfor felt PP. Løysinga gjev kortare avstand mellom parkering og bustad og større fleksibilitet for ulike bustadtypar. Utfyllande detaljar for PP går fram av føresegn §3.2.5, noko som vert ettertrykkeleg vist til i 3.1.1.2.

Det er også lagt inn føresegner om sykkelparkering, då dette ikkje var omtalt i gjeldande plan.

Krav om parkeringsplassar for rørslehemma og tilrettelegging for lading av elbil er føreslått teke ut for BK1. Bakgrunnen er at desse bustadene får parkering på eiga tomt, der den enkelte eigar har større moglegheit til å etablere ladepunkt og tilpasse parkeringsarealet etter egne behov. For personar med nedsett rørsleevne vil parkering i direkte tilknytning til bustaden normalt vere meir føremålstenleg enn parkering i eit felles anlegg.

Krava til parkeringsplassar for rørslehemma og tilrettelegging for lading av elbil er derimot vidareførte for felles parkeringsareal innanfor PP. Dette går fram i nytt føresegn §3.2.5.

3.2.5 Parkeringsplass (PP)

Innanfor PP skal det etablerast 2 parkeringsplassar per eining i BK2. Parkeringsplassane skal leggjast til rette for lading av elbil. Det skal etablerast ein HC parkering.

Samla er parkeringsendringa vurdert å gje betre tilgjenge og eit meir funksjonelt og økonomisk berekraftig parkeringstilbod for ulike brukargrupper. Løysinga fjernar også behovet for omfattande utgraving til parkeringskjellar, noko som gir vesentleg mindre massetransport og lågare miljøbelastning i anleggsfasen. Parkeringskjellaren ville resultert i at om lag 6300 m³ med massar måtte bli henta ut.

Når det gjeld uteareal, er det vurdert at endringa har avgrensa negative konsekvensar. Talet på bueiningar redusert, noko som frigjev areal til uteopphald. Samstundes inneber reduksjonen frå 23 til 15 bueiningar lågare trafikkgenerering og redusert belastning på tilkomstvegen. Tilkomstvegen har gode siktforhold, og andre føresegner i planen skal bidra til å styrkje trafikksikkerheita og kvalitetane i gatetunet. Samla sett vert det vurdert at området framleis vil ha gode utearealkvalitetar.

2.2.5 Endring av føresegner til leikeplass (§3.1.2)

Gjeldande føresegn §3.1.2:

3.1.2 Leikeplass (LEK)

LEK1, LEK2 og LEK3 er felles leikeplass for BK1 og BK2.

Kvar leikeplass skal opparbeidast med benk/sitteplass og minimum to leikeapparat, og det skal sikrast grønne kvalitetar i form av vegetasjon. Det skal etablerast minimum 50 m² leikeareal pr. bueining.

Innanfor LEK2 og LEK3 kan støyvoll vere ein del av leikearealet.

Framlegg til ny føresegn §3.1.2:

3.1.2 Leikeplass (LEK)

LEK1 og, LEK2 og ~~LEK3~~ er felles leikeplass for BK1 og BK2.

Kvar leikeplass skal opparbeidast med benk/sitteplass og minimum to leikeapparat, og det skal sikrast grønne kvalitetar i form av vegetasjon. ~~Det skal etablerast minimum 50 m² leikeareal pr. bueining.~~

LEK1 skal vere inngjerda mot V3.

Innanfor LEK~~1~~2 og LEK~~2~~3 kan støyvoll vere ein del av leikearealet.

Val av løysing og verknader av endringa:

Talet på leikeplassar er redusert frå tre til to, og føresegnene er oppdaterte i tråd med dette utan vesentlege endringar. LEK2 (tidlegare LEK3) er utvida i areal, slik at størsteparten av leikeareala framleis fell inn i ein bilfri sone. Det er vidare lagt inn krav om inngjerding av LEK1 mot tilkomstvegen (V3) for å ivareta tryggleiken på denne leikeplassen.

Det samla regulerte leikearealet vert som følgje av dette redusert frå om lag 1 906 m² til 1 524 m². Dette må sjåast i lys av at tal bueiningar og er redusert frå 23 til 15. I praksis vert det då satt av meir

leikeareal per bueining no enn før planendringa, med om lag 100 m² leikeareal per bueining. Kravet i planen er minst 50 m² leikeareal per bueining.

Formuleringa om at «*Det skal etablerast minimum 50m2 leikeareal pr. bueining*» er fjerna, då dette uansett går klarare fram av rekkjefølgeføresegna.

Samla sett er det vurdert at endringane har avgrensa negativ verknad for kvaliteten på leike- og uteopphaldsareal.

2.2.6 Endring av føresegner til infrastrukturføremål (§3.2.1 §3.2.3 §3.2.4)

Gjeldande føresegn §3.2.1:

3.2.1 Veg (V)

Veg (V) er privat, felles tilkomstveg til parkeringsgarasje og oppstillingsplass til område for avfallshandtering.

Framlegg til ny føresegn §3.2.1:

3.2.1 Veg (V)

~~Veg (V) er privat, felles tilkomstveg til parkeringsgarasje og oppstillingsplass til område for avfallshandtering.~~

f V1 er felles veg inn til planområdet og til naboeigedomar nord for planområdet.

V2-V3 er privat tilkomstveg til BK1 og BK2. V2 omfattar også oppstillingsplass til område for avfallshandtering.

V3 skal ha dekke, møblering og beplantning som gjer det tydeleg at vegen er eit køyrbart gatetun på gåande sine premiss.

Gjeldande føresegn § 3.2.3:

3.2.3 Gangveg (GG)

Gangveg (GG) er privat, felles gangareal.

GG1 er ein køyrbar gangveg til husa. Gangvegen er til bruk for gåande, men det tillatast køyring for utrykkingskøyretøy, flyttebilar og anna naudsynt transport.

Plassering og utforming av GG2 og GG3 kan justerast noko frå løysing i plankart, for å sikre at dei er best mogleg tilpassa terrenget. GG2 og GG3 skal vere universelt utforma når det gjeld stigning og dei skal vere asfaltet.

Framlegg til ny føresegn § 3.2.3:

3.2.3 Gangveg (GG)

Gangveg (GG) er privat, felles gangareal.

GG~~34~~ er ein køyrbar gangveg til husa. Gangvegen er til bruk for gåande, men det tillatast køyring for uttrykkingskøyrerøy, flyttebilar og anna naudsynt transport til og frå BK2-

Plassering og utforming av GG~~12~~ og GG~~23~~ kan justerast noko frå løysing i plankart, for å sikre at dei er best mogleg tilpassa terrenget. GG~~12~~ og GG~~23~~ skal vere universelt utforma når det gjeld stigning og dei skal vere asfaltert.

Framlegg til nytt tilleggs føresegn, § 3.2.4

3.2.4 Gang- og sykkelveg (o GS1)

O_GS1 er g/s-veg langs fv. Heggelandsdalsvegen.

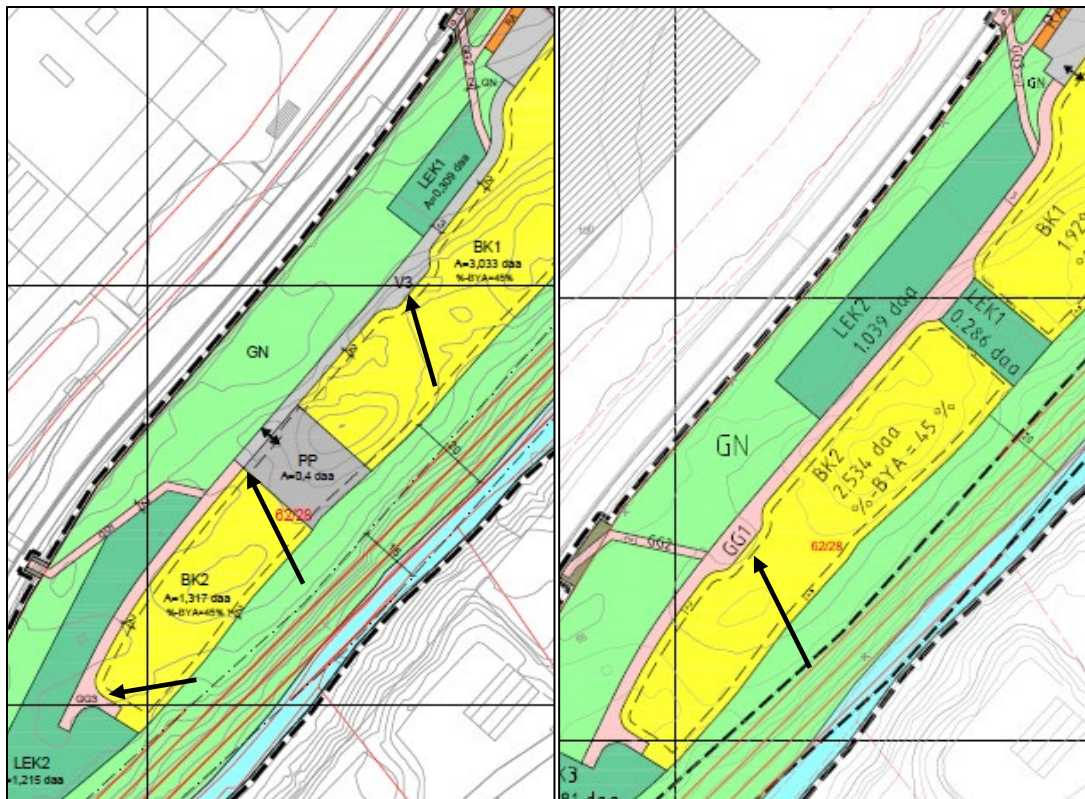
Val av løysing og verknader av endringa:

Som beskrive under pkt. 2.3.2 og 2.3.3 i dette dokumentet, heng val av parkeringsløysing saman med nødvendigheita av å møte behov i marknaden og gjere planen meir realiserbar. Løysinga med å fjerne underjordisk parkeringsanlegg medfører at ein må legge opp til eit delvis køyrbart gatetun.

Opphøveleg plan la opp til at GG1, som strakk seg gjennom heile bustadområdet, var gangveg med moglegheit for naudsynt transport. Ny plan differensierer vegstrekket, og skil no mellom V3 og GG3. Dette for å formalisere aktiv tilkomst med bil via V3 til BK1 og PP. Frå PP og langs BK2 er situasjonen uendra ved at det framleis er GG(3) som gjeld.

Løysinga representerer ein rasjonell balanse mellom behovet for tilkomst til BK1 og PP og omsynet til å avgrense intern køyring i planområdet. BK2 og LEK2 vil framleis verte bilfrie, slik det var lagt opp til i opphøveleg plan.

Tryggleik for born og gåande vert sikra gjennom føresegn om eit møblert gatetun og gjerde mellom LEK1 og V3. Vidare er vegen smal og særers oversikteleg. Denne utforminga sikrar naturleg at bilistar held låg fart.



Figur 4 ny plan til venstre, gjeldande til høgre. GG1 er endra til GG3 og V3.

Elles er o_GS1 lagt inn med eige føresegn då denne ikkje var omtalt i opprinnelege plan.

Krav til parkeringsløyising i PP er også lagt inn som eiga føresegn under samferdsel, i §3.2.5. Denne vart omtalt lengre oppe under parkering.

2.2.7 Justering av rekkefølgekav (§4.3)

Som følgje av endringane beskrive over, er det trong for ei tilpassing/justering av rekkefølgeføresegnene.

Gjeldande føresegn:

4.3 Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve

4.3.1 Ferdigstilling av leikeareal

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 og BK2 skal det vere opparbeidd minimum 50 m³ felles leikeareal pr. bueining.

4.3.2 Ferdigstilling av veg, gangveg og område for renovasjon

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 og BK2 skal felta V, GG1-GG3 og RA vere ferdig opparbeid.

4.3.3 Parkering

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 og BK2 skal tilstrekkeleg tal parkeringsplassar vere opparbeidd i samsvar med krav i føresegn 3.1.1.

4.3.4 Utbetring av kryss

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for BK1 og BK2 skal kryss mot fv579 vere ferdig utbetra i samsvar med regulert løysning, inkludert tilbaketrekt g/s-veg i begge retningar. Tiltaket skal utformast i samsvar med vegteikningar godkjent av rette vegmynde.

Framlegg til ny føresegn:

4.3 Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve

4.3.1 Ferdigstilling av leikeareal

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 og BK2 skal det vere opparbeidd minimum 50 m²³ felles leikeareal innanfor LEK1 eller LEK2 pr. bueining.

4.3.2 Ferdigstilling av veg, gangveg og område for renovasjon

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 og BK2 skal felta f V1, V2, V3, o GS1 samt GG1-GG3 og RA vere ferdig opparbeid.

4.3.3 Parkering

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for bustader innanfor BK1 ~~og eller~~ BK2 skal ~~tilstrekkeleg tal~~ parkeringsplassar vere opparbeidd i samsvar med krav i føresegn 3.1.1. 2 for BK1 og 3.2.5 for BK2.

4.3.4 Utbetring av kryss

Før det vert gjeve ferdigattest/midlertidig bruksløyve for BK1 og BK2 skal kryss ~~mot mellom f V1 og~~ fv579 vere ferdig utbetra i samsvar med regulert løysning, inkludert tilbaketrekt g/s-veg (o GS1) i begge retningar. Tiltaket skal utformast i samsvar med vegteikningar godkjent av rette vegmynde.

Val av løysing og verknader av endringa:

Ovannemnde rettingar er mindre justeringar som følgje av øvrige rettingar, og har ingen praktisk betydning for løysingane i planen. Referanse til LEK1 eller LEK2 er gjort for å tydeleggjere kor krava knytt seg til.

2.2.8 Fjerning av føresegn om terrenginngrep (§3.1.1.3)

Gjeldande føresegn om vesentlege terrenginngrep, § 3.1.1.3 vert føreslått tatt ut:

3.1.1.3 Funksjons- og kvalitetskrav (§ 12-7 nr. 4,5)

~~Det er ikkje tillate med vesentleg terrenginngrep i eksisterande kolle innanfor BK2. Bustadene skal plasserast etter eksisterande terreng.~~

Val av løysing og verknader av endringa:

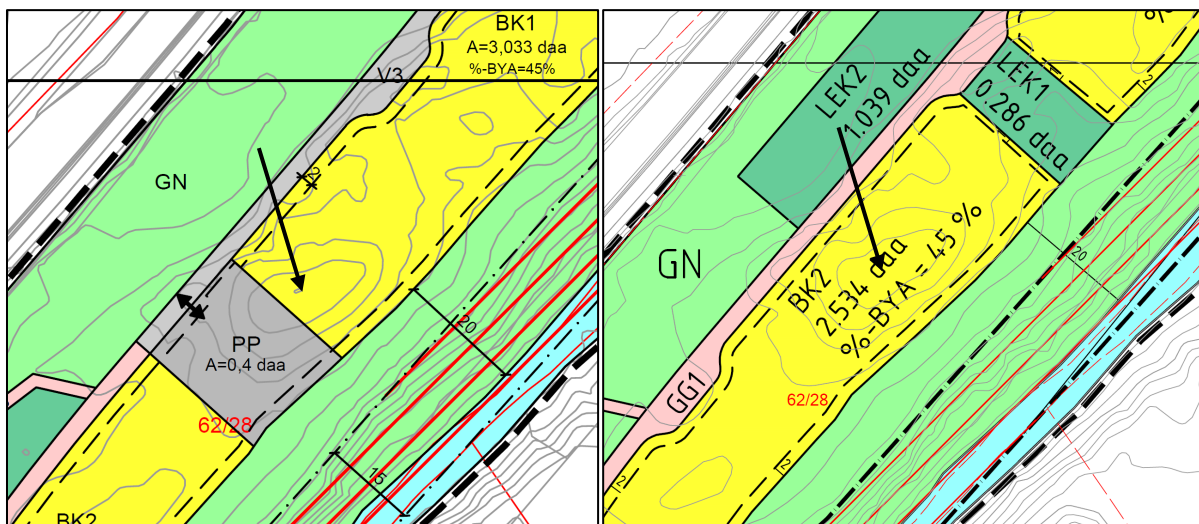
Gjeldande føresegn § 3.1.1.3 viser til ein kolle som i opphøveleg plan låg innanfor BK2, men som no delvis ligg innanfor områda PP og BK1 (sjå figur 4). Føresegna viser dermed ikkje lenger til korrekt plassering i plankartet.

Vidare fastset gjeldande føresegn § 3.1.1.1 at planeringshøgda for bustadane skal ligge mellom kote +64 og +67. Planområdet har eit relativt jamt terreng, der eksisterande terreng varierer frå om lag kote +63 til +69. Dette inneber at planen allereie legg opp til mindre terrengjusteringar innanfor området på +/- 2 meter.

Den omtalte kollen har høgaste punkt på om lag kote +69. Ei planering av terrenget frå kote +69 til kote +67 vil vere i samsvar med føresegn § 3.1.1.1, og ei slik justering vil normalt ikkje verte vurdert som eit vesentleg terrenginngrep.

Gjeldande føresegn § 3.1.1.3 forbyr berre *vesentlege terrenginngrep* i kollen. Føresegna får difor avgrensa praktisk betydning då dei terrengjusteringane som planen legg opp til uansett ikkje fell inn under kategori *vesentleg*.

Det oppstår dermed to forhold som talar for å fjerne føresegna. For det første vil føresegna etter planendringa delvis omfatte eit område som no er regulert til parkering. For det andre har føresegna i praksis liten eller ingen funksjon, ettersom dei terrenginngrepa som kan bli aktuelle innanfor området ikkje vil vere av ein slik karakter at forbodet mot *vesentlege terrenginngrep* kjem til bruk.



Figur 5, ny plan til venstre, gjeldande plan til høgre

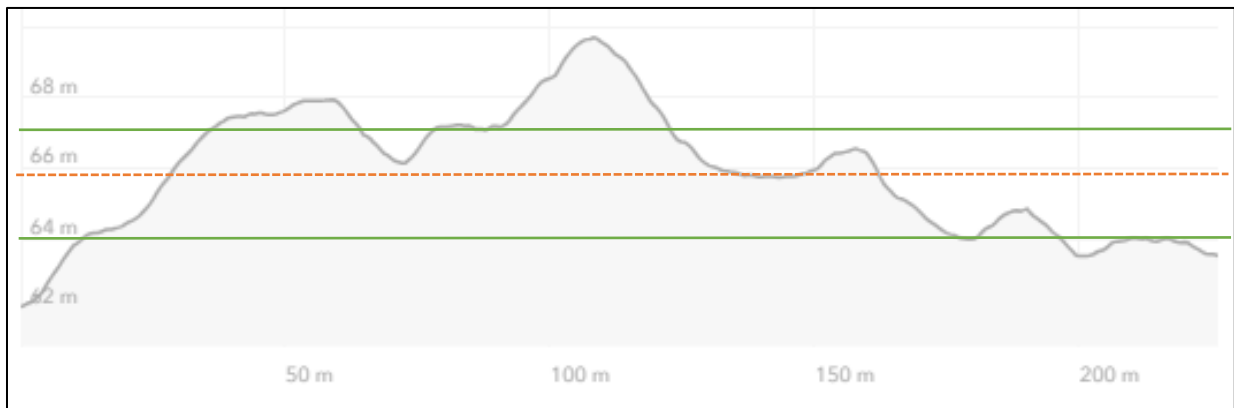
Utfyllande informasjon om terreng og massar jf. 3.1.1.3

Planområdet sitt terreng varierer frå om lag kote +62 til +69. Gjeldande føresegn § 3.1.1.1 viser til at planeringshøgda for bustadane skal vere mellom kote +64 og +67.

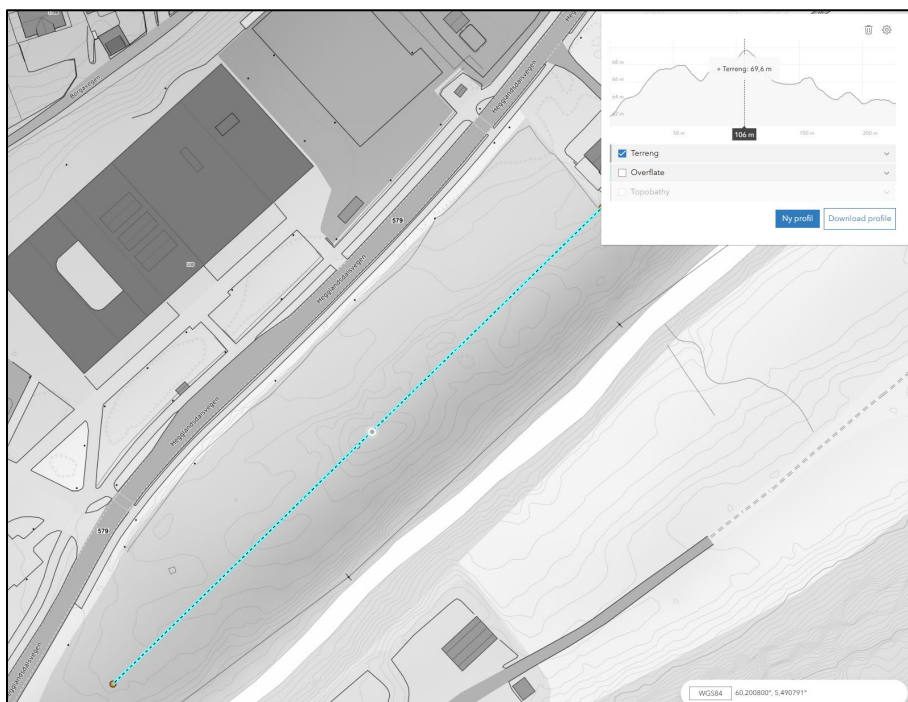
Dette gir eit terrenghøgdeintervall på tre meter kor bustadane kan leggjast, noko som inneber terrengjusteringar på +/- 2 meter.

Akseptmarginen for kor bustader kan liggje er illustrert under i figur 7, i området mellom dei to grønne strekane. Terrenget har grovt sett eit gjennomsnittsnivå på om lag kote +66, illustrert med oransje strek.

Sidan gjennomsnittsnivået ligg innanfor intervallet for tillaten planeringshøgde «akseptmarginen» (+64 til +67), vil ein kunne ta masse frå dei høgare delane av planområdet og bruke denne til oppfylling i dei lågare delane. Det ligg dermed til rette for massebalanse innanfor planområdet, utan behov for å køyre overskotsmassar ut av området.



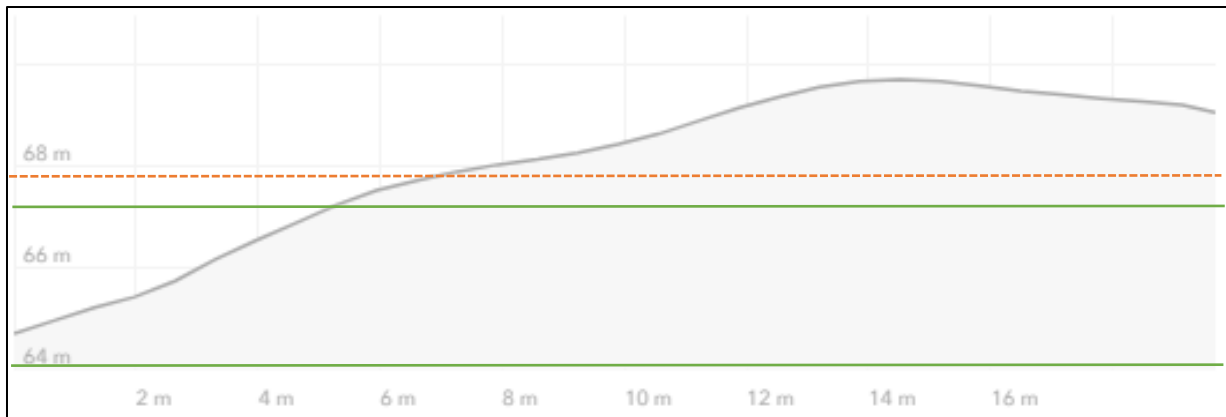
Figur 6, høgdeprofil og gjennomsnitt jf. kart i fig. 7



Figur 7, Høydeprofil

Til samanlikning viser figur 8 eit tenkt eksempel der terrenget grovt sett har eit høgare gjennomsnittsnivå på om lag kote + 68. Dette ligg over akseptmarginen på kote +67.

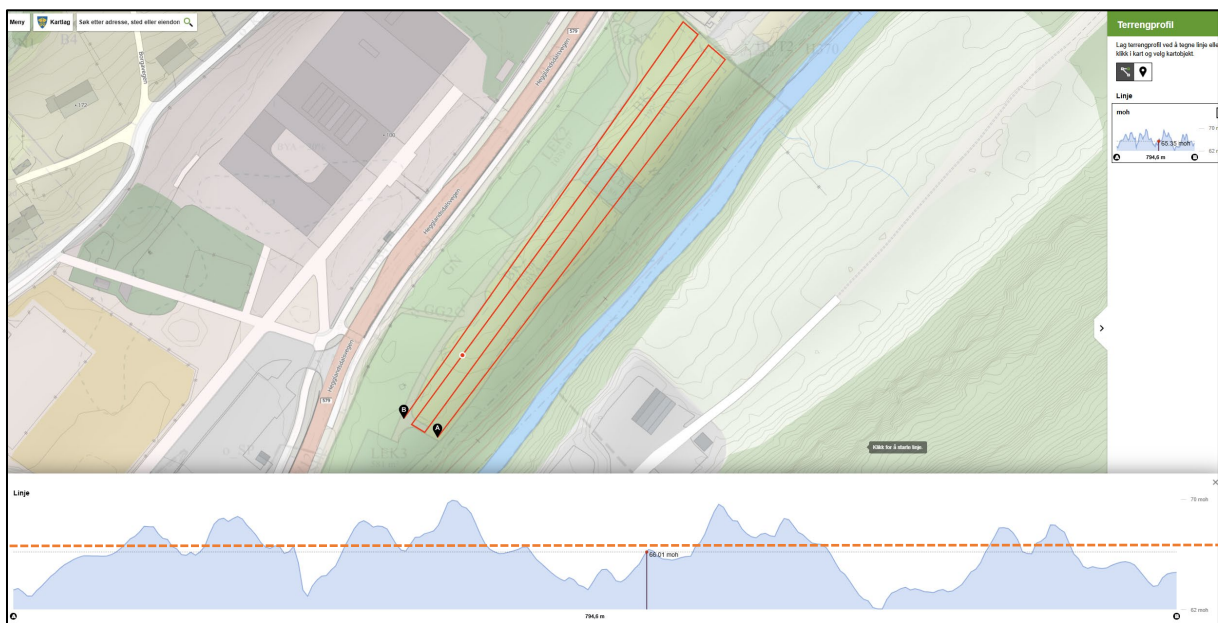
I eit slikt tilfelle vil massane som overstig +67 måtte køyrast bort, og ein har ikkje lengre massebalanse innan planområdet.



Figur 8, overstiging av akseptmarginen

I prinsippet finn ein her at dersom gjennomsnittshøgda i terrenget fell innanfor akseptmarginen, er massebalanse ivareteken.

Samstundes er dette basert på berre éin høgdeprofil. Ved å teikne fleire høgdeprofilar over BK1 og BK2 får ein eit breiare grunnlag å vurdere gjennomsnittshøgda på. Grovt sett ser ein i figur 9 at gjennomsnittet kan setjast til om lag kote +66. Dette er innanfor akseptmarginen.

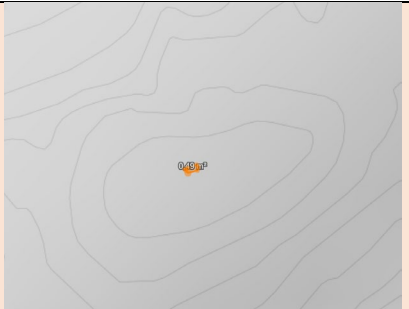
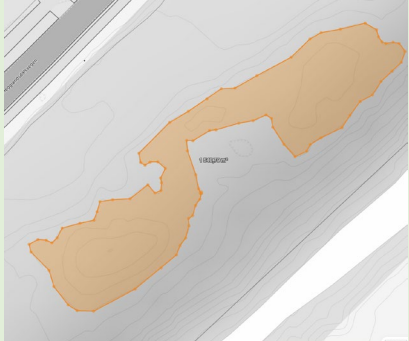


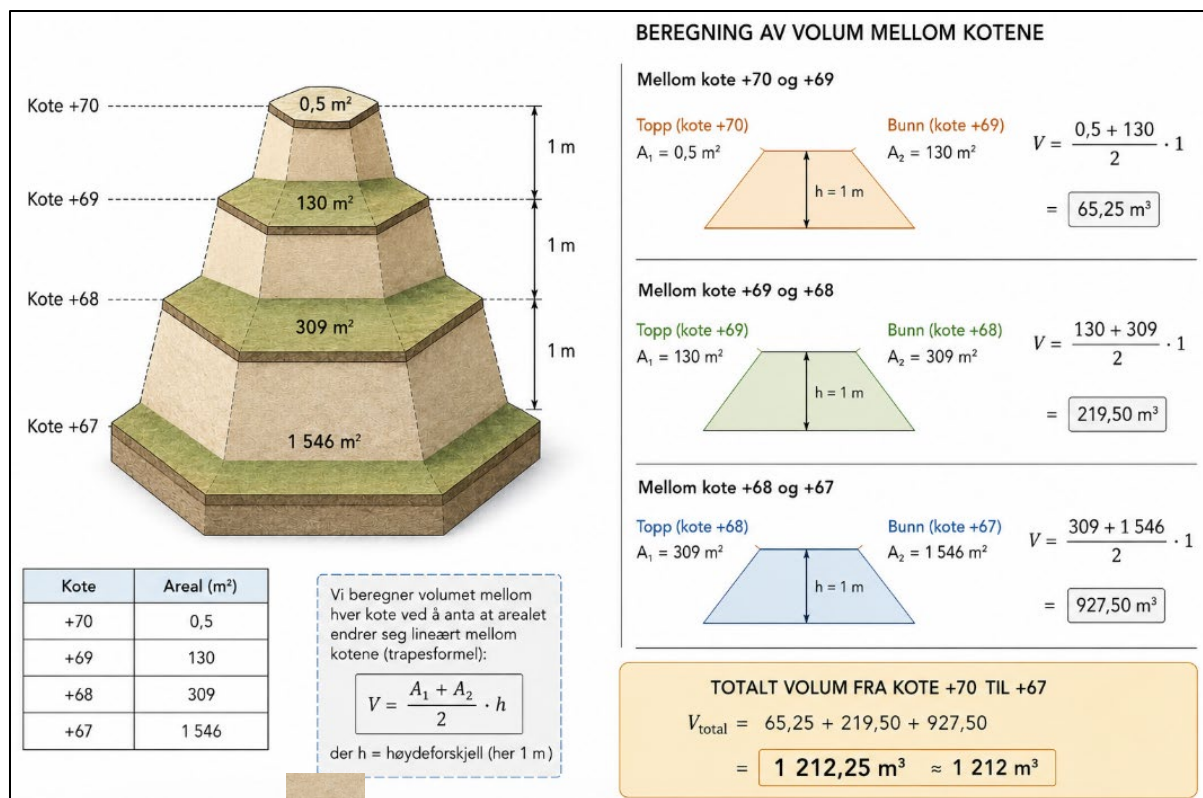
Figur 9, terrengprofil på tvers av heile BK1 og BK2.

Masseberekning av «Kollen»

Ved å måle arealet for kvar høgdekote kan ein rekne seg fram til kor mange kubikk kollen er.

Kote	Areal (m2)	Kubikk (m3)
------	------------	-------------

Kote +69,8 (70)	= 0,5m ²		Topp (kote +70) A₁ = 0,5 m² Bunn (kote +69) A₂ = 130 m² $V = \frac{0,5 + 130}{2} \cdot 1$ = 65,25 m³ 65m³
Kote +69	= 130m ²		Mellom kote +69 og +68 Topp (kote +69) A₁ = 130 m² Bunn (kote +68) A₂ = 309 m² $V = \frac{130 + 309}{2} \cdot 1$ = 219,50 m³ 219m³
Kote +68	= 309m ²		Mellom kote +68 og +67 Topp (kote +68) A₁ = 309 m² Bunn (kote +67) A₂ = 1 546 m² $V = \frac{309 + 1 546}{2} \cdot 1$ = 927,50 m³ 927m³
Kote +67	=1546m ²		(Kote +67 må ikkje nødvendigvis planerast, og reknast difor ikkje med)



Figur 10, AI generert illustrasjon av beregninga

Planering av kollen ned til kote +67 vil konservativt sett resultere i maksimalt **1212 m3 med massar**.

For å sette dette i perspektiv, ville etableringa av garasjeanlegget resultere i **6 300 m3 med overskotsmassar**.

I planomtalen til gjeldande plan er følgjande omtalt omkring massebalanse (s.45-46):

Bygging av garasjekjellar vil gje trong for noko fjerning av fjell. Desse steinmassane kan nyttast for oppbygging av terreng for LEK2 med tilhøyrande støyvoll.

Masseuttak for etablering av garasjekjellar vil vere om lag 4 500 m3, med omrekningsfaktor på 1,40 blir dette 6 300 m3. Tilfylte terrengvoller/støyvoller som vist i situasjonsplan utgjør 4 670 m2 og tilfylte leikeareal utgjør 2 390 m2. Dette gjer at alle masser frå etablering av garasje kan nyttast innanfor LEK2 og støyvoll mot veg.

Når det vert nytta eigne massar for oppbygging av terreng til leikeareal og støyvoller, vil det vere gjenbruk av massar innad i prosjektet. Dette er i samsvar med anbefalte prinsipp i avfallspyramiden, når reduksjon ikkje er eit alternativ.

Gjeldande plan la altså opp til at massebalanse kunne oppnåast ved planering til kote +64–67, også når garasjeanlegget på om lag 6 300 m³ vart inkludert. Etablering av støyvollen var då ein føresetnad for å oppnå denne massebalansen.

Samla sett viser dette at fjerninga av føresegn § 3.1.1.3 ikkje i seg sjølv kan medføre risiko for masseoverskot. Planendringa vil derimot heilt klart føre til ein vesentleg reduksjon i terrenginngrep og masseuttak som følgje av at parkeringskjellaren vert fjerna.

3. Vurdering av kriteria etter plan- og bygningslova § 12-14, andre ledd

Plan- og bygningslova § 12-14 opnar for at mindre endringar av reguleringsplan kan handsamast etter forenkla prosess dersom:

- endringa i liten grad vil påverke gjennomføringa av planen elles
- endringa ikkje går ut over hovuddrammene i planen
- endringa ikkje råkar viktige natur- og friluftsområde

Nedanfor følgjer ei vurdering av om vilkåra er oppfylte.

Endringa påverkar i liten grad gjennomføringa av planen elles

Endringane er avgrensa til justering av bustadtypologi, parkeringsløyising og opning for køyring langs allereie planlagd gatetrase innanfor planområdet. Byggjegranser, ytre føremålsgrenser og hovudstrukturen i planen vert vidareførte. Primærtilkomst, renovasjonsløyising, vegstruktur og hovuddelen av uteopphaldsareal vert liggjande som før. Endringane medfører difor ingen avgrensingar for gjennomføringa av planen, og gjev heller ingen endra konsekvensar utanfor planområdet. Planendringa gjev derimot ein meir realiserbar plan.

Endringa går ikkje ut over hovuddrammene i planen

I følgje Prop. 149 L (2015–2016) må vurderinga av om ei planendring går ut over hovuddrammene i planen sjåast i lys av planen sitt hovudføremål og arealbruken som er fastsett gjennom arealføremåla i plankartet. Med hovuddrammer er det i denne samanhengen primært meint den overordna arealdisponeringa, ikkje dei konkrete løyisingane som er valde for å oppnå planens mål.

Bustadføremålet vert vidareført, og alle øvrige arealføremål i planen vert oppretthaldne. Endringa medfører difor ikkje endringar i den grunnleggjande arealbruken eller planstrukturen. På denne bakgrunnen er det vurdert at endringa ikkje går ut over hovuddrammene i planen slik omgrepet er omtalt i lovforarbeida.

Vurderinga av dei planfaglege konsekvensane av endringa, herunder kvaliteten på uteopphaldsareal og trafikkkløyisingar, er eit eige spørsmål som må skiljast frå vurderinga av om vilkåra for forenkla planprosess er oppfylte. Det følgjer likevel nedanfor ei vurdering av endringa opp mot planen sine siktemål.

Siktemålet med opphøveleg plan var å leggje til rette for familievenlege bustader med nærleik til skule, barnehage, kollektivtilbod og friluftsområde. Vidare var det eit mål å etablere gode uteopphaldsareal og ta særleg omsyn til Vallaelva og omkringliggjande naturverdiar.

Desse måla vert vidareførte i føreslått planendringa. Planen legg framleis til rette for konsentrert bustadutbygging med gode uteopphaldsareal, nærleik til viktige tenester og omsyn til natur- og miljøverdiar. Alle tiltak og omsyn knytt til Vallaelva vert vidareførte.

Når det gjeld målet om eit bilfritt tun, må dette først og fremst forståast som eit verkemiddel for å sikre trygge og attraktive uteopphaldsareal. Gatetunet var også i opphøveleg plan køyrbart, men planendringa inneber at delar av gatetunet i større grad vert nytta for tilkomst av bilar til bustadene. Samstundes er det lagt inn fleire avbøtande tiltak som bidreg til å oppretthalde gode og trygge uteareal.

Gatetunet er oversikteleg og utforma for låg fart. Nye føresegner sikrar at området skal møblerast og utformast slik at det tydeleg kommuniserer mjuke trafikantar sin prioritet. LEK1 vert skjerma mot gatetunet gjennom gjerde, medan LEK2 som framleis grensar til GG er blitt vesentleg utvida.

Talet på bueiningar er samstundes redusert frå 23 til 15, noko som reduserer den samla trafikkmengda i planområdet. Det er heller ikkje mogleg med gjennomkøyring. Trafikken vil difor vere avgrensa til intern tilkomst for bebuarar og besøkande. Støypåverknaden vert vurdert som låg, mellom anna som følge av låge hastigheiter og den aukande delen elektriske køyretøy.

Planendringa legg dessutan til rette for ein bygningstypologi med større avstand mellom bygga, noko som kan gje betre lys- og siktforhold og auke mengda private hage- og grøntareal innanfor planområdet.

Samla sett vert kvalitetane knytt til tryggleik, uteopphald og familievenleg bustadutvikling vidareført i tilfredsstillande grad. Det er vurdert at endringa ikkje går utover hovudrama i planen, og heller ikkje vesentleg ut over planen sine siktemål.

Endringa råkar ikkje viktige natur- og friluftsområde

Endringane omfattar ikkje viktige natur- eller friluftsområde. Omsynet til Vallaelva, som var eit sentralt tema i den opphavslege planprosessen, vert vidareført i sin heilheit gjennom uendra byggjegransar, føremålsgransar og føresegner. Det same gjeld omsynssona og føresegnene knytte til registrert kvitpestrot. Planendringa medfører difor ikkje nye eller auka konflikter med natur- eller friluftsinteresser.

På bakgrunn av vurderingane ovanfor er det vurdert at vilkåra for handsaming etter plan- og bygningslova § 12-14 andre ledd er oppfylte.

4. Varsling og medverknad

Direkte råka naboar, samt Statsforvaltaren og Vestland fylkeskommune vart varsle om endringa. Det er vurdert som ikkje naudsynt å varsle SVV, NVE eller øvrige offentlege høyringsinstansar.

Det kom ikkje inn vesentlege merknadar frå instansane. Merknad frå byggesak er innarbeida.

5. Vedlegg

- Føresegner, datert 27.08.26 (PDF)
- Oppdatert merknadsskjema, 27.08.26 (DOCX)