

Merknadsskjema – Begrenset høring 7.12.2020 endringer etter offentlig ettersyn

Plannavn	Sandviksbodene
Arealplan-ID	64780000
Saksnummer	2015/21359, 2019/1131
Utarbeidet av	Opus Bergen AS
Sist revidert	

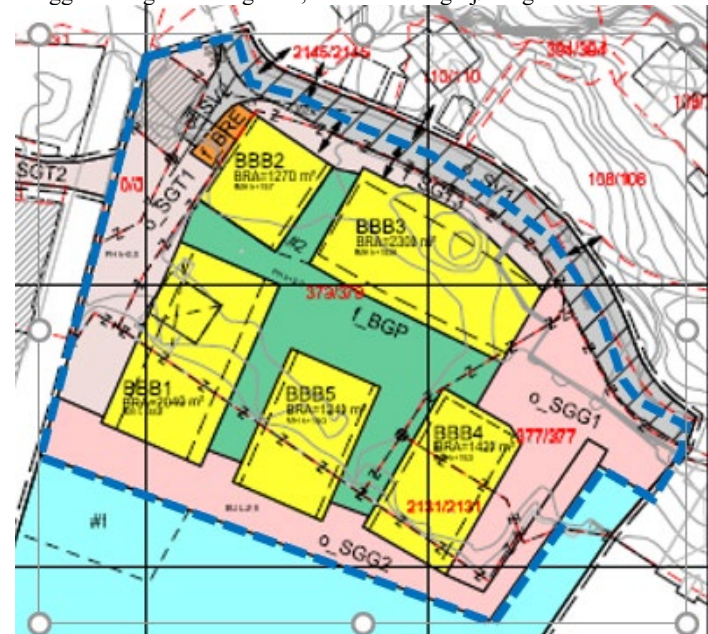
Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Private merknader:					
1	Strandens Grend Velforening Sandviksveien 191 18.11.2020 Nr. 106	<p>a. Det er behov for en grundig og bred høring av planforslaget for å sikre bredest og størst mulig medvirkning og demokratiske rettigheter rundt utformingen av denne sentrale sjotomten i Sandviken.</p> <p>b. Utbygger har fremdeles ikke fått til en gangforbindelse fra Kattahopen langs de sørligste byggene i planen og på utsiden av bygget. Det var en mulighet da Lerøybygget stod der. Det var et sentralt poeng i Lærøyplanen og vi mener det strider mot allmennhetens interesser å ikke bygge denne.</p> <p>c. Det legges opp til en for lav parkeringsdekning (0,4-0,6). Planen sier ingenting om hvordan man vil redusere det store antall biler som nå og i fremtiden vil stå parkert i Sandviksveien fra Glassknag til Gamle Bergen. En lav parkeringsdekning er ikke ensbetydende med at beboerne i de nye byggene ikke har bil eller gjester med bil. Det er allerede for mange biler i området. Parkering på saltimport-timten er for langt vekke fra planområdet. Folk kommer derfor til å parkere i den Trondhjemske Postvei. Om de ikke parkerer vil de kjøre inn og slippe av folk. Dette må man løse. Vi var fornøyd med parkeringstunnelen. Folk kjører bil og folk har bli og får besøk med bil. Om ikke dette løses, må antall boenheter reduseres drastisk.</p> <p>d. Antall bygg må reduseres for å sikre lys og luft mellom byggene. Med så mange bygg</p>	<p>a. Dette punktet er en kommentar til forslagsstillers henvendelse til kommunen for å få kommunens synspunkt på behovet for begrenset høring, og er ikke en merknad til planforslaget.</p> <p>b. Tatt til følge: I forslaget som nå leveres til 2. gangs behandling er det sikret offentlig tilgang langs sjøsiden rundt hele bebyggelsen</p> <p>c. Ikke tatt til følge: Parkeringsdekning følger av kommunens og samfunnets ambisjoner om å redusere biltrafikk generelt. Det er mange endringer i samfunnet som skal bidra til dette, for den enkelte detaljregulering handler det ofte om å redusere parkeringsdekning og å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller bruke små elektriske kjøretøy.</p> <p>Det er sannsynlig at det kommer noe mertrafikk som et resultat av at noen beboere velger å levere passasjerer og varer før de kjører i garasjen, men dette skiller seg ikke vesentlig fra det som ville vært situasjonen om det hadde kommet et p-anlegg i fjellet. Da måtte man også gå fra den parkerte bilen, via trappeoppgang/heis og fra heishuset til boligen. Forskjell i avstand eller tidsbruk ville ikke vært vesentlig. En positiv tilleggs effekt vil uansett være at en ved å ha et stykke å gå til parkeringsplassen velger å droppe bilen ved kortere ærend/turer.</p> <p>Planen er at permanent løsning for parkeringsanlegg skal reguleres i plan for Lehmkuhlboden.</p> <p>d. Byggehøyder og utnyttning omtales i forbindelse med merknadsbehandling til planforslag som var til offentlig ettersyn etter 1. gangs behandling. Vi kommenterer likevel også her, da vi mener kommentaren gir en skjev fremstilling av saken. I planforslaget er BRA redusert i forhold til gjeldende plan for området fra ca. 16 000 m² BRA til 8250 m² BRA. Byggehøyde er redusert fra maks byggehøyde kote 28 til maks mønehøyde kote 22,2. Når det gjelder Kommunedelplan for fjellsiden nord, så ligger planområdet innenfor felt M «Maaseskjæret». Det er ikke byggehøyderestriksjoner for dette området utover at «Ved</p>	X (c)		X (c)

som utbygger her legger opp til vil komplekset bli massivt i kontrast til den historiske bebyggelsesstrukturen i området. Gjelder særlig bygg mot Holmefjordboden – det må reduseres med en etasje. Byg mot Trondhjemske postvei er også for høy og vil oppleves som en vegg. Planen bryter med føringer om høyder i kommunens plan «Fjellsiden Nord».

- e. Den Trondhjemske Postvei er ikke godt nok ivaretatt. Det må sikres både under anleggsarbeidene og etter at byggene er ferdig og tatt i bruk. Veien tåler ikke å bli brukt som anleggsvei. Bestemmende myndigheter må innse postveiens dysiske tilstand, kapasitet og forholdende som gjelder trafiksikkerhet. Viser til eksemplen fra forrige utbygging at veien ble delvis ødelagt, det var ingen kontroll og at maks akselvekt-skilt ikke kom op før etter utbyggingen.
- f. Mener at planforslaget ikke svarer ut de innsigelser og merknader som foreligger. Særlig punktet om trafksikkerhet og anleggsplan er mangelfull.
- g. Vi etterlyser skisser, tegninger m.m som viser de endringene som saken gjelder.

nybygg eller utbedringer skal det tas hensyn til utsikt fra bakenforliggende bebyggelse». Planforslaget innebærer vesentlige reduksjoner i utnyttelse og byggehøyder samt endring i bebyggelsesstruktur for å bedre utsiktsforhold for bakenforliggende bebyggelse.

%-BRA for området, regnet på hele (land-)området inkludert Sandviksveien til midten av veien (området er vist på kartutsnitt under), er 125 %. Dette er lav utnyttelse av et sentrumsnært byfortettingsområde med så gode naturgitte bokvaliteter. Lav utnyttning bidrar til å gjøre området mer eksklusivt og mindre tilgjengelig for store deler av befolkningen. Til sammenligning har transformasjonsområder i byfortettingsområder i tilsvarende avstand til sentrum på Mindmyren (felt S14) ca. 250 % utnyttning, regnet på området inkludert halve tilliggende regulerte torgareal, Kanalveien og Fjøsangerveien.



125 % utnyttning regnet innenfor blå stiptet linje, inkludert bruksareal under bakken

- e. Dette er ikke en merknad til endringsforslaget. Vi viser til merknadsskjema – offentlig ettersyn for kommentarer til merknader til forhold i planforslaget som ikke er på høring nå.
- f. Dette er ikke en merknad til endringsforslaget. Vi viser til merknadsskjema – offentlig ettersyn for kommentarer til merknader til forhold i planforslaget som ikke er på høring nå.
- g. Dette er ikke en merknad til endringsforslaget. Endringsforslagene ble vist på plankart, illustrasjonsplan og i bestemmelsene.

2	<p>Christineborg borettslag Sandviksveien 114 26.11.2020 Nr. 107</p>	<p>a. Det er uholdbart at planforslaget ikke forklarer hvorfor parkeringsanlegg i fjell er tatt ut av planen. Formålet med det var å redusere trafikk og redusere antall parkerte biler i Postveien/Sandviksveien og dermed bedre forholdene for myke trafikanter og redusere fare. Viser til at Bymiljøetatens uttale datert 19.06.2019 og Helge Hopens trafikknotat oppdatert 29.01.2020 er viktige. Opus' egen argumentasjon var også viktig. Vi mente at det da var en ryddig og transparent prosess og at det var et godt byggeprosjekt. Men når utbygger og konsulent har snudd er det uforståelig for oss at dette forslaget skulle være framkommet i samråd mellom Opus og Plan- og bygningsetaten. Løsningen som nå er redegjort for vil føre til a biler vil levere ved bolig for så å kjøre til p-anlegg på saltimporten. Videre vil det føre til for stor trafikk på en vei som ikke oppfyller minimumskrav til en 2-feltsvei og det vil bli uansvarlig at veiarealene deles med kjøretøy, barn, barnevogner, rullestolbrukere, solk med bevegelsehemming eller svekket syn og hørsel.</p> <p>b. Forslaget løser heller ikke parkeringsbehovet til MOWI eller erstatningsplasser for gateparkering i Sandviksveien. Problemene som skulle løses med parkering i fjell vil bli forsterket. De 114 p-plassene tiltenkt Lehmkuhlstranden kan trekkes ut av anlegget. P-anlegget kan derfor dimensjoneres til ca. 160 plasser. Det vil gjøre anlegget rimeligere og det vil være naturlig å åpne opp anlegget i nord slik at trafikken til og fra Elsesro kan ledes gjennom parkeringshallen/parkeringstunnelen.</p> <p>c. Vi vil arbeide aktivt for å synliggjøre at forslaget om å gjøre Saltkompani-tomten til en dumpingplass for steinmassene fra Fløyfjellstunnelen, og til lagerplass for utstyr til Bybanen er direkte miljøfiendtlig, og at det også vil få farlige konsekvenser for myke trafikanter i Sandviksveien/Postveien.</p> <p>d. Vi går derfor mot planene om å legge parkeringsplassene til Sandviksbodene til</p>	<p>a. Ikke tatt til følge: Årsaken til at parkeringsanlegget er tatt ut er sammensatt, men det er riktig at bybane-/Fløyfjellstunnelplaner satte en definitiv stopper for planene om fjellanlegg inntil deres beslag av parkeringsanlegg skal reguleres i plan for Lehmkuhlboden. I permanent situasjon skal tilkomst til p-anlegg, gå via Maaseskjærveien. Inntil Saltimporttomten blir frigitt må trafikken midlertidig gå via Sandviksveien.</p> <p>Det er sannsynlig at det kommer noe mertrafikk som et resultat av at noen beboere velger å levere passasjerer og varer før de kjører i garasjen, men dette skiller seg ikke vesentlig fra det som ville vært situasjonen om det hadde kommet et p-anlegg i fjellet, slik planforslaget ved offentlig ettersyn la opp til. Da måtte man også gå fra den parkerte bilen, via trappeoppgang/heis og fra heishuset til boligen.</p> <p>En positiv tilleggseffekt vil uansett være at en ved å ha et stykke å gå til parkeringsplassen velger å droppe bilen ved kortere ærend/turer.</p> <p>b. Planendringen forutsetter at egen parkering er dekket. Når regulering av et felles parkeringsanlegg flyttes til Lehmkuhlplanen er det naturlig at eventuelle andre funksjoner for et slikt anlegg løses i den planen. I en midlertidig fase, mens Saltimporttomten beslaglegges, må de som beslaglegger tomten sørge for å erstatte parkeringsplasser for MOWI.</p> <p>c. Dette er ikke en merknad til dette endringsforslaget. Når planer som eventuelt inkluderer omtalte midlertidige massedeponi vil naboer involveres på vanlig måte.</p> <p>d. Se punkt 2a.</p>			
---	--	--	---	--	--	--

		Saltkompanitomt og vi fastholder at parkeringshallen er den eneste miljøløsningen i vår del av Sandviken.			
3	Bjarte Guterud Sandviksveien 211 168/91	<p>a. Det er allerede i dag kaos med parkeringen. Det er også stor belastning på veien, noe som allerede har ført til stor slitasje på den gamle postveien med store hull som må lappes igjen hele tiden. Jeg er ikke fornøyd med parkeringen verken i eller utenfor området før et parkeringsanlegg er klart. Det må reguleres et innendørs parkeringsanlegg som er klart til dette prosjektet står ferdig for å unngå det totale kaos.</p> <p>b. Det er litt uklart på plantegningen hvor grensene går og hvor nærme grensen det er tenkt bygget mot vest. Prosjektet hadde vært vesentlig bedre uten hus nr 2 som med sin beliggenhet kloss i veien og med sin høyde vil skyggelegge er stort område hvor folk ferdes. Bygget bør fjernes til fordel for en flott åpen plass for å få litt rom mellom bebyggelsene til Elsesro Brygge</p>	<p>a. Ikke tatt til følge. Se punkt 2a..</p> <p>b. Ikke tatt til følge. Planområdet ligger i byfortettingsområde og utnyttelse og byggehøyder er vesentlig redusert i forhold til gjeldende plan. Se punkt 1b.</p>		
4	Tore L. Nilsen og Sissel Natvig Hansen Sandviksveien 164 168/91	<p>a. Det er vanskelig å akseptere en utsettelse av planen om parkeringsanlegg som følge av pågående planarbeid av bybane til Åsane. Ved utbygging av Elsero brygge ble det bygget i underkant av 60 parkeringsplasser for de 80 leilighetene. Vi har erfart at det er atskillig flere biler enn utbyggingsplanen la til grunn. Det innebærer omfattende trafikk i den fredete «Trondhjemske postvei.» Fordelen med parkeringsplasser nær byggene er imidlertid at det kjøres kun til og fra Elsesro Brygge.</p> <p>b. Parkeringsplassene som planlegges i forbindelse med reguleringsplanen er såpass langt fra boligene at bilene vil gå i skytteltrafikk for å laste av varer og personer før de kan parkere. Det vil føre til en mangedobling av trafikken på den vernede Postveien, en vei hvor det allerede eksisterer trafikkproblemer og parkeringsplassene langs veien omtrent konstant er opptatt.</p> <p>c. Den omfattende trafikken skyldes at utbygger har fått bygge for høyt. Det er</p>	<p>a. Se punkt 2a.</p> <p>b. Se punkt 2a.</p> <p>c. Se punkt 1d.</p> <p>d. Endringsforslaget etter begrenset høring innebærer å tilgjengeliggjøre strandsonen i større grad enn høringsforslaget, og er også et vesentlig mindre inngrep i strandsonen enn gjeldende plan.</p>		

		<p>imidlertid lite snakk om at dette er kanskje det mest innbringende i Norge. Så at det nye prosjektet nå bruker Elsesro Brygge som argument for å bygge høyt (bygg 1), er å gjøre fortjeneste på tidligere feil. Det forrige byrårets forslag om en øvre grense på fire etasjer for nybygg i byens sentrale områder bør vekkes til live igjen.</p> <p>d. Vi mener for det første at det ikke bør tillates bygging på Lerøy-tomten før parkering i fjellhall er på plass. For det andre bør Bergen kommune nå sørge for vern av miljøet langs Postveien fra Strandens grend og ut til Gamle Bergen ved å redusere høyden på byggene og antall leiligheter i det aktuelle planområdet. Ikke la profittjagende utbyggere få ødelegge dette viktige, kulturhistoriske området i Bergen. Ikke la tidligere feil skape presedens for en ytterligere ødelegging av Sandvikens strandsone.</p>			
5	Sameiet Elsesro brygge Sandviksveien 162 mfl. 168/91	<p>a. Nedjusteringer på byggehøyde vil få liten betydning i praksis for oss fordi takhøyder ligner til forveksling tidligere høyder på rundt 20 m over byggegrunn eller +22,7 moh. Det ligger betydelig over fagetatens uttalte målsetting og vil ta bort utsyn fra blokk A og E i stort monn. Tettheten er fremdeles høy.</p> <p>b. Det er for liten åpning/siktlinje mot sjø. Kun SGT1 gir en slik åpning. Siktlinjene smalner inn og blir kraftig redusert ved plassering av bygg 1 BBB1. Hadde plasseringen vært lik BBB2 (bredde i SGT1), hadde det gjort ulempen for Elsesro Brygge betydelig mindre, samt at utsikten fra Sandviksveien hadde fått en mye bedre og åpnere siktlinje. Se vår skisse fra forrige runde med merknader.</p> <p>c. Sameiet Elsesro Brygge er etablert uten avsetning til gjesteparkering. Når Sandviksboder 78 a skal bygges og vil tilby parkering såpass langt fra de nye blokkene (Les; - Profier tomten), vil dette øke biltrafikken i Sandviksveien betydelig og presset på SV2 /SGt3 vil bli svært krevende.</p>	<p>a. Dette er forhold som kommenteres i merknadssammendrag til forslaget som var til offentlig ettersyn.</p> <p>b. Dette er forhold som kommenteres i merknadssammendrag til forslaget som var til offentlig ettersyn.</p> <p>c. Parkeringsdekning er fastsatt i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. Se punkt 1c og 2a.</p>		

		<p>Vi ser av erfaring at dagens beboere i stor grad bruker bil frem til de eksisterende boligblokkene for av - /pålessing. Noen velger sågar å bli stående på «forbudt område» videre fremover i tid. I tillegg er det mange håndverkere som daglig utfører service oppdrag i boligblokkene som parkerer på «forbudt område». Dette er allerede en uholdbar situasjon. Vondt vil bli til verre når de nye, planlagte blokkene vil bli reist uten tilknyttede parkeringsplasser. Vi har absolutt ingen tro på tilbud om «fjernparkering» på Profier – tomten. Eneste farbare løsning er parkering i fjellanlegg med utgang nær Elsesro Brygge.</p>				
6	<p>Vibeke Weglo Formanns vei 22 A 168/597 08.01.21</p>	<p>a. BBB1 har BH + 21,5 og er trukket noe lagt frem, samt at det fortsatt ligger for nærme bygg B. I Bygg A har leilighetene i sørøst sjøutsikt utsikt fra stuen/kjøkken/soverom/balkong. Sjøutsikten fra disse leiligheter vil bli kraftig forringet-forsvinne helt ved BH på +21,5 samt plasseringen av BBB1. Se skisse i merknad. Det må lages 3D bilder som synliggjør at tilfredsstillende sjøutsikt opprettholdes.</p> <p>b. Bygg A har leiligheter der stue og kjøkken er vendt mot BBB2. BBB2 er foreslått med samme BH + 19,5 som Bygg A. Minste avstand til bygget er ca. 24,5 meter. Lysinnslipp i leilighetene i bygg A vil bli redusert, og de nye leilighetene har balkonger som vil gi innsyn i stuen og kjøkken. Bokkvaliteten i Bygg A forringes.</p> <p>c. Det hadde vært en kvalitet for området om promenaden forlenges rundt BBB4 til Kattahopen.</p> <p>d. Byggegrense og byggehøyder (BH) må stemme overens på illustrasjonsplan og reguleringsplan (det gjør det ikke i dag). Byggegrenser må følge byggenes bygningskropp der det er kritisk at eksisterende bebyggelse lett kan miste kvaliteter i en byggefase (dette gjelder særlig bygg BBB1).</p>	<p>a. Dette er forhold som var i planforslaget til offentlig ettersyn. Viser til kommentarer til merknader der.</p> <p>b. Dette er forhold som var i planforslaget til offentlig ettersyn. Viser til kommentarer til merknader der.</p> <p>c. Tatt til følge: Endringsforslaget innebærer vesentlig forbedret tilkomst til sjøfronten. Etter begrenset høring er planforslaget endret og det er sikret offentlig tilgang langs sjøfronten på utsiden av den planlagte bebyggelsen.</p> <p>d. Byggehøyder og byggegrense stemmer overens på illustrasjonsplan og reguleringsplan. Reguleringsplanen viser rammene for byggehøyde og utstrekning mens illustrasjonsplanen viser hvordan dette kan løses i et byggeprosjekt. Det er et krav i planbestemmelsene om at byggehøyder skal varieres, og illustrasjonsplanen er retningsgivende for hvordan dette skal løses.</p>	X (c)		X (c)
	Høringsinstanser:					

1	Statens Vegvesen 06.01.2021 Nr. 113	<p>a. Innsigelse som SVV fremmet 13.06.19 er knyttet til: a. Manglende ivaretagelse av hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet i Gjensidigekrysset, b. Mangelfulle utredninger knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter i og til/fra planområdet, c. Manglende dokumentasjon på at skissert utbygging kan skje uten å komme i konflikt med det statlige vegminnet Den Trondhjemske Postvei.</p> <p>Vi ser av utsendte materiell at det er tatt inn bestemmelser knyttet til Gjensidige krysset og kulturminnet Den Trondhjemske Postvei. Vi er positive til endringene, men kan ikke se at vi har grunnlag for å vurdere om dette er godt nok til å trekke innsigelsen. Vi har ikke mottatt oppdatert planbeskrivelse, merknadsskjema eller utdypende begrunnelse for de endringene som er gjort. I tillegg savner vi kommunes vurdering av planforslaget. Statens Vegvesen opprettholder innsigelse datert 13.06.2019 til forslag til detaljregulering for Sandviksbodene arealplan-IS: 64780000.</p>	<p>Som nevnt i varselbrevet vil behandling av innsigelsespunkt foregå uavhengig av dette varselet. Hensikten med dette varselet var å klarlegge om det var eventuelt nye merknader eller innsigelser på endringene i forslaget. Etter den begrensede høringen er det avholdt et dialogmøte mellom plan- og bygningsetaten og Statens vegvesen. På grunnlag av det justerte planforslaget varsler vegvesenet at det vil være grunnlag for å trekke innsigelsen før planen vedtas.</p> <p>Statens vegvesen foreslår inntatt et rekkefølgekrav om at det ikke skal gis igangsettingsavtale før ferdigstilling av Gjensidigekrysset. Dette kravet blir ikke tatt til følge. I utbyggingsavtalen som er inngått mellom kommunen og utbygger, er kravet at det ikke kan gis midlertidige brukstillatelse før krysset er ferdigstilt. Dette videreføres i forslag til rekkefølgebestemmelse.</p>			
2	Statsforvalteren i Vestland 11.12.2020	<p>a. Statsforvalteren i Vestland (tidligere Fylkesmannen) fremmet innsigelse til detaljreguleringen da denne var til offentlig ettersyn pga. konflikt med det nasjonale strandsonerettet (jf. vårt brev 30.06.2019 til Bergen kommune). Det skisseres nå enkelte endringer som imøtekommer noen av våre merknader til planforslaget når det gjelder strandsonen. Vi ser positivt på dette.</p> <p>Når det gjelder plassering av bygg og utforming av allmennhetens ferdsel og opphold rundt felt benevnt BBB4, finner vi at dette fortsatt ikke innfrir vår innsigelse til detaljreguleringen. I denne plansaken hvor det skal etableres helt ny bebyggelse i strandsonen skal byggegrense mot sjø være minst 10m (jf. ny KPA). Det er særlig uheldig at det ikke reguleres inn gangveg/gatetun på utsiden av felt BB4. Lokalklimatisk vil dette området være best mht. solinnfall og ly for vind fra nord.</p> <p>b. Gatetunstrekket mellom o_SGG2 og o_SGG1 nordvest for bygg BBB4 vil slik</p>	<p>a. Tatt til følge. Etter begrenset høring er det lagt til rette for at man via offentlig tilgjengelig strandpromenade kan gå rundt hele bebyggelse langs sjøsiden.</p> <p>b. Dette er ikke en endring fra forslag som var på offentlig ettersyn. Viser til kommentarer til merknader til planforslag – offentlig ettersyn.</p> <p>c. Se punkt 2.1</p> <p>d. Som nevnt i varselbrevet vil behandling av innsigelsespunkt foregå uavhengig av dette varselet. Hensikten med dette varselet var å klarlegge om det var eventuelt nye merknader eller innsigelser på endringene i forslaget.</p> <p>Etter begrenset høring er det avholdt dialogmøte mellom plan- og bygningsetaten og Statsforvalteren med utgangspunkt i det endrede planforslaget. I møtet ble det avklart at grunnlaget for å trekke innsigelsen nå er til stede.</p>	X (a)		X (a)

		<p>planen nå er utformet bli liggende mye i skygge.</p> <p>c. Felt BBB4 må etter vårt syn trekkes lenger vekk fra sjøfronten eller utgå.</p> <p>d. Vi opprettholder innsigelsen vår til detaljregulering for Sandviksbodene (planID 64780000).</p>			
3	Vestland fylkeskommune 22.01.21	<p>a. Opprettholder merknader fra tidligere høringer, ønsker ikke å kommentere høringer som ikke er i regi av Bergen kommune, som etter offentlig ettersyn er planeier.</p>	a. Tas til etterretning		

Endringer er oppsummert i merknadsskjema til offentlig ettersyn (sist revider 12.05.22)

