

VEDLEGG G: BYGGEGRENSER LANGS RIKS- OG FYLKESVEIER

Bakgrunn

Regelverk og gjeldende status

Veglova fastsetter byggegrenser avhengig av veienes funksjon og status. Byggegrensene har variert gjennom ulike revisjoner av vegloven. Ved regulering etter plan- og bygningsloven oppheves byggegrenser etter vegloven dersom reguleringsplan setter ny byggegrense. Dersom det ikke er satt byggegrense i reguleringsplan, gjelder byggegrense etter vegloven slik denne var utformet på det tidspunkt reguleringsplanen ble vedtatt.

Statens vegvesen pekte i sin merknad til oppstart av KPA-arbeid på utfordringen i at byggegrenser fra tiår tilbake ikke i tilstrekkelig grad sikrer de arealbehov en kan ha i dag. Kommunen ser utfordringen i at det er stor variasjon i byggegrenser, også langs hver enkelt veglenke. Samtidig er de regulerte områdene i hovedsak bygget ut. Det innebærer både at mulighetene til breddeutvidelse er begrenset, og at det er begrenset rom for ytterligere utbygging.

I forslag til ny KPA ble ikke nye byggegrenser tatt inn. Imidlertid er plankravbestemmelsen endret, slik at nye tiltak krever hjemmel i reguleringsplan vedtatt etter PBL av 1985 eller nyere. Det innebærer at eldre reguleringsplaner ikke gir grunnlag for andre tiltak enn det som er unntatt plankrav etter § 3, noe som vesentlig begrenser muligheter til å bygge ut større tiltak innenfor eldre regulerte områder.

Innsigelsesvarsel

Statens vegvesen har fremmet varsel om innsigelse knyttet til "*byggegrense langs hovedrute for sykkel og stamrute for buss og forholdet til eldre reguleringsplaner*".

SVV viser til at byggegrense langs veg skal ivareta hensyn til trafiksikkerhet, drift/vedlikehold og arealbehov ved fremtidig utbedring, samt miljøet på eiendommene langs vegen. Det er behov for å vedta nye byggegrenser der gjeldende planer er basert på regler som gjaldt for tiår siden. SVV er bekymret for at gjeldende planverk gir hjemmel til nedbygging av arealer som med stor sannsynlighet vil være viktig for etablering av god infrastruktur for gange, sykkel og kollektiv. Endringer i PBL fra 2015 har forsterket problemet ved at flere tiltak er unntatt søknadsplikt.

SVV ber om at det settes en juridisk gjeldende byggegrense langs veg, som gjelder foran eldre reguleringsplaner vedtatt før. 1.1.2010. På dette tidspunkt ble byggegrense langs fylkesvei endret. Det anbefales byggegrense på 30 m. langs traseer som både er stamlinje for buss og hovedrute for sykkel, og 25 m der det kun er en av delene. Alternativt byggegrenser som overstyrer regulerte byggegrenser langs alle riks- og fylkesveier.

Kommunens vurdering ved utarbeiding av høringsforslag

Kommunen ser utfordringen i komplisert regelverk for eldre planer både med og uten fastsatt byggegrense, og for smale byggegrensekorridorer langs enkelte strekninger. I høringsutkastet går det frem at tiltak som krever plan, må kunne hjemles i reguleringsplaner vedtatt etter PBL 1985 eller

nyere. Problemstillingen knytter seg dermed til tiltak i samsvar med planer nyere enn 1985, samt tiltak som ikke krever reguleringsplan.

En for vid byggegrense vil ramme mange eiendommer og eksisterende bygg. Konsekvensene kan være saksbehandling knyttet til et høyt antall søknader om dispensasjon. Selv de enkle sakene og saker unntatt søknadsplikt, vil da kreve sakshåndtering med tilhørende kostnad. Det kan også være vanskelig å vurdere i hvilken grad tiltaket vil komme i konflikt med fremtidig infrastrukturtiltak. Det vil potensielt gi avslag som møter liten forståelse og høy klageprosent. Vide byggegrenser vil også nødvendiggjøre søknadsprosesser for tiltak som opplagt er uproblematisk, med tilhørende bruk av tid og penger for det offentlige og private.

Begrunnelsen for byggegrensen er at det skal være rom for vegutvidelse på begge sider av midtlinjen. Kommunen har pekt på at vi ønsker mer effektiv arealbruk i de tette områdene, med kompakt bymessig utforming. SVV sitt forslag kan indikere behov for transportkorridorer på 50-60 meter. Dette vil ikke gi gode byløsninger.

Forslag til løsning

Nye byggegrenser

Det er viktig å sikre at det ikke kommer ny bygningsmasse nærmere vei enn eksisterende bebyggelse. Samtidig vil det være svært ressurskrevende for kommunen å håndtere dispensasjonssøknader for mindre tiltak på areal som ligger lenger unna vei enn hovedtyngden av eksisterende bygningsfasader. Dette synes heller ikke i tråd med stortingets føringer om forenkling av byggeprosess. Vi kan ikke se at mindre tiltak unntatt søknadsplikt, eller tiltak i tråd med gjeldende plan etter 1985, vil være avgjørende for oppstart av fremtidige reguleringsplaner for veitiltak. Slike nye tiltak vil uansett utgjøre en veldig liten del av bebyggelsen. Hensikten med byggegrensen må være å sikre eksisterende bredder, mens den ikke skal være en halvveis løsning mot å gjetten en fremtidig detaljutforming som ligger til neste plannivå.

Soneinndeling

Innhold, bakgrunn og forventninger er ulike i de ulike sonene i KPA. Kommunen foreslår derfor at det skilles mellom grensene som settes i de ulike områdene.

Virkeområde

Kommunen foreslår at nye byggegrenser knyttes til fylkes- og riksveier. Kollektivstamruter (og dels sykkelhovedruter) er i mindre grad fastlagt og tilgjengelig, for allmennheten og ved teknisk saksbehandling. Det kan også tenkes at det etableres nye ruter, eller at eksisterende ruter flyttes. Dette gjør dem mindre egnet som langsiktige rammevilkår.

Byggegrenser langs riks- og fylkesveger i regulerte områder vedtatt før 1.1.2010:

Bergen sentrum: S1 og By1	Ingen endring. Strukturene ligger fast. Området er ferdig utbygd, kun med muligheter for enkeltprosjekt i den eksisterende strukturen. Både
---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

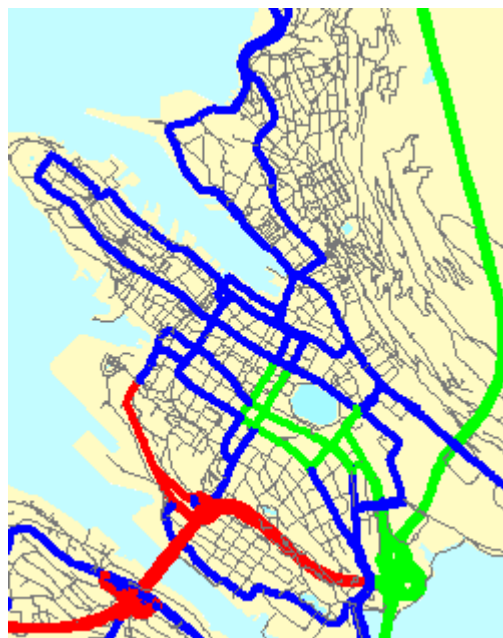
	generelle bestemmelser til byggeområdet og egne kulturminnehensyn gir krav om tilpassing til eksisterende omgivelser. Større tiltak krever reguleringsplan. Endringer i byggegrenseregler er ikke håndterbart i praksis. Avstand til midtlinjen for etablert bebyggelse varierer i hovedsak mellom 4 og 10 m, dvs. veibredder mellom 8 og 20 m.
Byfortettingssone By2	12 m. I hovedsak etablert bebyggelsesstruktur langs gatene. I hovedtrekk < 10 m fra vegmidte, med noen enkeltvis unntak opp mot 12 m.
Sentrumskjerner og byfortettingssoner	12 m Stor variasjon i eksisterende situasjon. Stedvis bebygget tett inn mot veimidte, stedvis stor avstand eller mindre grad av bebyggelse. Det er vanskelig å treffe nøyaktig, men hensyn til andre krav og bestemmelser, samt konsekvensene kommune og grunneiere, gjør at fagetaten anbefaler 12 m.
Ytre fortettingssone	15 m. Områder av svært varierende karakter. I flere av disse kan det bli aktuelt med brede transportkorridorer /gater. Samtidig vil det for mange områder være
Øvrig byggesone	15 m.

Forslaget vil ikke overstyre gjeldende planer med større byggegrense enn tabellen viser.

Riks-, fylkes- og europaveier i sone S1 og By1:

Sandviksveien, Sjøgaten, Nye Sandviksvei, Øvregaten, 585 over Bryggen osv, Kg. Oscars gt., Strandkaien, C. Sundts gt., Haugeveien, Klostergaten, Kaigaten, Jon Smørs gt., Vaskerelven, Lars Hilles gt., Håkonsgt., Nygårds gt., Olav Kyrres gt., Christies gt., Nøstegaten, Strømgaten, Thormøhlens gate, O.J. Brochs gate, del av Kalfarveien.

Nye Sandviksvei, Øvregaten, Kg. Oscarsgate, Vaskerelven, Håkonsgt., Nygårds gate, og Klostergaten har veibredder i hovedsak omkring 8-12 m. For øvrig veibredde på rundt 15 m, med noen gater også opp i 20 m bredde, f.eks. deler av Strømgaten, Lars Hilles gate og Strandkaien. Tydelige fasadeliv langs gatenettet.



Riks-, fylkes- og europaveier i sone By2:

Sandviksveien, Sjøgaten, Carl Konows gate, Kringsjøveien (Fyllingsveien, ca. 100 m i nordre del), Michael Krohns gate, Nygårdsbroen, Danmarks plass, Solheimsgaten (nordlig del), Ibsens gate, Bjørnsonsgate, Inndalsveien, Fjøsangerveien, Kanalveien, Minde allé, Storetveitvegen (nord for Tveitevannet), Kalfarveien, Kalvedalsveien, Årstadveien, Haukelandsveien, Nattlandsveien, Hagerupsvei.

I denne sonen er gatene generelt bredere enn i By1, hovedsakelig 15-20 m. Det finnes også noen bredere unntak på deler av Årstadveien, langs Fjøsangerveien og Hagerupsvei.

Begrunnelse for forslag om 12 m byggegrense i sentrumsområdene (sentrumskjerner og byfortettingssoner):

I byfortettingssonen er det tydelig føring om å vektlegge de myke trafikantene. Her krever kommunen gateutforming, og menneskelig skala på utbyggingen. Det blir viktig at transportårene som utformes, blir attraktive for de prioriterte brukergruppene. Lave hastigheter med 30 - 40 km/t vil være i tråd med forutsetningene for disse sonene. For flere tilfeller vil det ikke være nødvendig med egne, fullt utbygde løsninger for både sykkel, kollektivtrafikk og annen kjøretrafikk. Flere av lenkene langs fylkesveinettet er bl.a. godt tjent med felles kjørefelt for buss og annen motorisert trafikk. Langs en del strekninger kan det være aktuelt med ensidig kollektivfelt, eller kollektivløsninger kun i særlig områder med kø og forsinkelser. Omlegginger for vanlig motorisert trafikk kan også være aktuelt. Mer finmasket sykkelnett, og sykkeltilrettelegging flere steder, innebærer at sambruksfelt mellom kollektiv og sykkel kan gi akseptable løsninger, med egen sykkeltilrettelegging i parallell gate. I hht. N100, kan en minimumsløsning være 6 m fortau, 6 m kjørebane, 7 m kollektiv, 4 m sykkel, 1 m kantklaring: sum 24 m. Enkelte punkt vil ha behov for økte bredder, og som ytterligere beskrevet under, vil det være ønskelig med andre innslag i gatene, som oppholdssoner og beplantning.

Kommunen vil likevel fremheve at nye restriksjoner på bebygde eiendommer, uten klare planer for om og når fordelene ved slike begrensninger blir gjort gjeldende, bidrar til å vanskeliggjøre kommunikasjon og kan utvanne betydningen av regelverket. Byggegrensene gir begrensninger for eksisterende planer, men skal ikke danne grunnlag for breddevurdering i nye plansaker.

Begrunnelse for forslag om 15 m byggegrense i ytre fortettingssone og øvrig byggesone

Med utgangspunkt i N100, kan en legge til grunn følgende breddebehov dersom alle transportgrupper skal separeres:

Fotgjengere: 2*3 m	= 6 m
Sykkel: 2*2,5 m	= 5 m
Kollektiv: 2*3,5 m	= 7 m
Kjørebane: 2* 3 m	= 6 m
Kantklaring og skiltsoner=	1 m
Sum	25 m

I tillegg kommer areal som er nødvendig på utvalgte punkt, men ikke som sammenhengende strekningsareal:

- holdeplassareal for kollektivreisende
- breddeutvidelser til hvileøy i gangfelt, midtrabatt ved kryss o.l.
- breddeutvidelser ved høy svingradius

En situasjon med full tilrettelegging for alle trafikanter, gir med andre ord et arealbehov som kan løses innenfor en korridor på 30 m, dvs. 15 m byggegrense.

I en tett bysituasjon er det viktig å utnytte arealet effektivt. Økt bredde i transportkorridorer kan gi lavere attraktivitet for fotgjengere, som skal ha høy prioritet i utforming av byen.

Samtidig kan det være riktig og viktig å sette av areal også til annet bruk langs transportkorridorene, som møbleringssone eller grøntareal/trerekker. Slike avklaringer mener kommunen ikke hører hjemme på KPA-nivå. Generelt byggeforbud langs vei i bredere korridor enn 15 m, er ventet å gi store utfordringer for den offentlige sakshåndteringen som beskrevet over. Med tanke på innholdet i transportkorridorene, har fagetaten vansker med å se at fordelene ved en bredere byggegrense står i samsvar med ulempene det medfører. En byggegrense som overstyrer tidligere regulerte byggegrenser vil ikke være til hinder for å regulere større bredder ved behov i fremtidige planer. Fagetaten anbefaler imidlertid at dette knyttes til konkrete behov i konkrete detaljplaner, og ikke som generelle regler over hele kommunen.