



Byrådssak /23

Saksframstilling

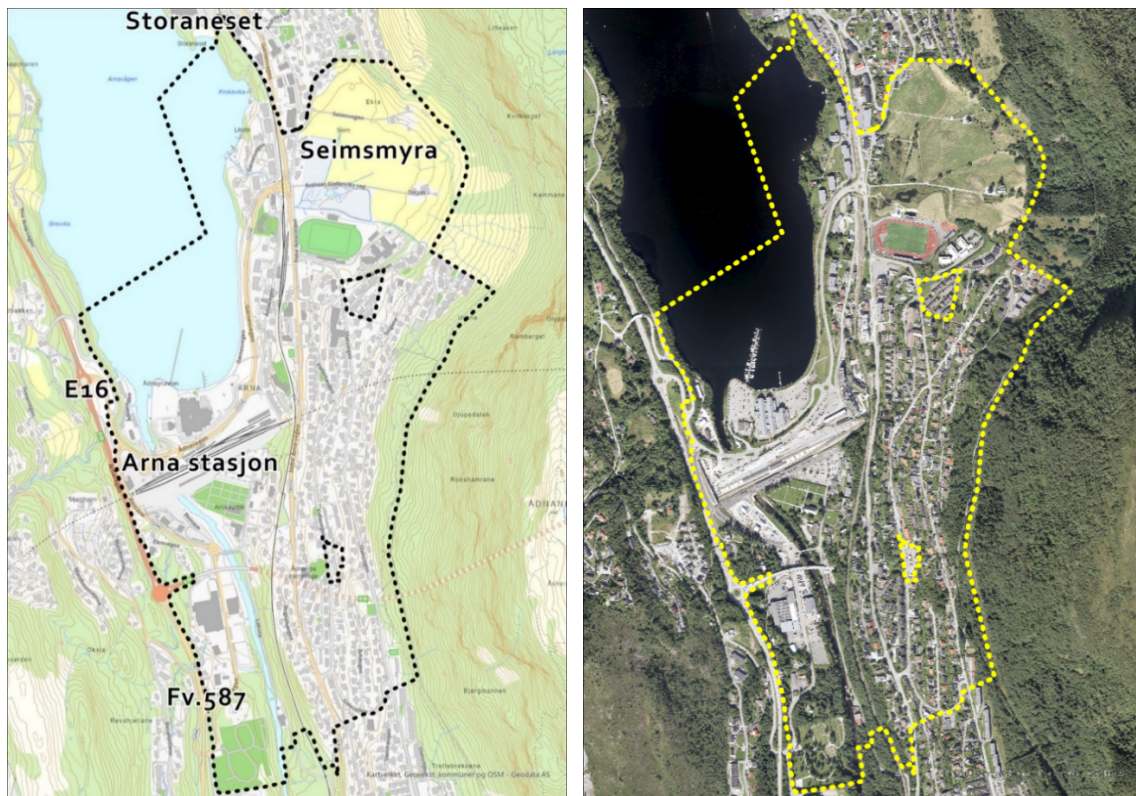
Vår referanse: 2022/56530-58

**Arna, Gnr. 286, 287 og 301, Indre Arna, Områderegulering (63130000).
Utleggelse til offentlig ettersyn**

Hva saken gjelder:

Plan- og bygningsetaten (PBE) har utarbeidet forslag til områderegulering for Indre Arna for utleggelse til offentlig ettersyn. Målet med planarbeidet er å legge til rette for utbygging, sentrumsaktiviteter, grønne byrom, møteplasser, bedre og sammenhengende gange- og sykkeltilbud, korte gangavstander mellom daglige målpunkt, og å tilrettelegge for enklere og mer effektiv bruk av kollektivtransport.

Planområdet omfatter de sentrale delene av Indre Arna (figur 1 og 2).



Figur 1 og 2. Omriss av planområdet

Bakgrunn og prosess

Oppstart av planarbeid ble vedtatt i 2013, og planprogram ble fastsatt i 2015. Planarbeidet skulle vurdere potensialet for fortetting og utvikling innenfor eksisterende sentrumsområde, og se på tre alternative byutviklingsgrep for videre byvekst: 1) transformasjon i byggesonen sør for jernbanen, 2) ny byggesone på dagens landbruksareal i Seimsmyrane, og 3) utfylling i Arnavågen med nytt byggeland.

Byrådet fattet i møte 17.09.2020 (sak 1248/20) vedtak om endrede premisser for områdereguleringen, med utgangspunkt i at det ikke lenger skal fylles ut i Arnavågen, i samsvar med KPA 2018. Det ble samtidig vedtatt oppstart av områdereguleringsarbeid for Storanaset.

Medvirkningsprosess

Områdereguleringen fikk ny oppstart i 2021. I januar 2022 ble det sendt ut et informasjonsbrev til naboer og offentlige instanser. I brevet opplyste kommunen om at det vil vurderes fortetting og utvikling innenfor eksisterende sentrumsområde på Øyrane, langs Ådnavegen og deler av Indre Arna-vegen.

Sommeren 2022 ble det gjennomført følgende medvirkningsopplegg:

- åpent informasjonsmøte i Ljoshall 09.06.2022
- verksted for lag og foreninger i Ådnahall 21.06.2022
- verksted for grunneiere og næringsliv i Autogården 22.06.2022
- kontordag på Øyrane Torg 28.06.2022
- spørreundersøkelse på Bergen kommune sin hjemmeside 30.05.22-16.08.2022

Det kom mange og gode innspill fra dette arbeidet som er oppsummert i vedlegg «*Medvirkningsrapport Indre-Arna 2022-09-08*». I korte trekk gikk følgende tema igjen i innspillene:

- Styrke offentlig tjenestetilbud rundt Øyrane Torg
- Gangveg rundt vågen/tilgjengeliggjøring av vågen og Storelva
- Generelt bedre tilbudene for gående og syklende, også mot friområder
- Erstatte overflateparkering til parkeringskjeller/hus
- Utvidelse av sentrum mot vest
- Aktivisering av Prestegården og områdene rundt gamle Arna sentrum

Det har også vært avholdt en rekke egne møter med viktige grunneiere/aktører som Bane NOR, Vestland fylkeskommune/ Skyss, Øyrane Torg og andre som ønsker å utvikle arealer i Indre Arna.

Konsekvensutredning

Planprogram for områdereguleringen fra 2015 baserte seg på de tre forannevnte byutviklingsgrepene. De tre alternativene anses ikke lenger som aktuelle.

Konsekvensutredningen fokuserer derfor på det foreliggende planforslaget og utreder hvilke virkninger det får for utredningstema angitt i planprogrammet.

Det er utarbeidet flere fagrappporter, og følgende tema er konsekvensutredet:

- Landskapsbilde
- Kulturarv
- Friluftsliv, by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Naturreсурser

Resultatene av konsekvensutredningen sammenfattes slik:

Tabell 1. Resultatene fra KU

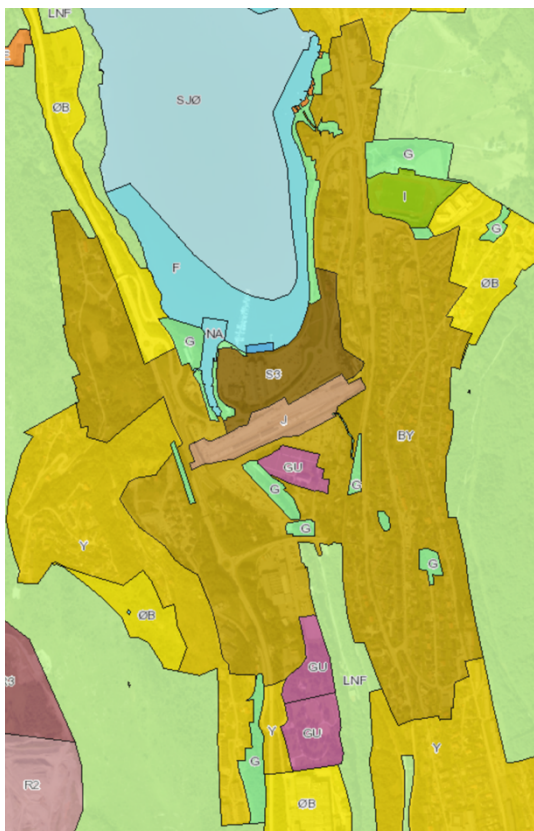
Utredningstema	Konsekvensgrad
Landskapsbilde	Ubetydelig konsekvens
Kulturarv	Noe negativ konsekvens
Friluftsliv, by- og bygdeliv	Positiv konsekvens
Naturmangfold	Noe negativ konsekvens
Naturressurser	Ubetydelig konsekvens

Beskrivelse av planforslaget

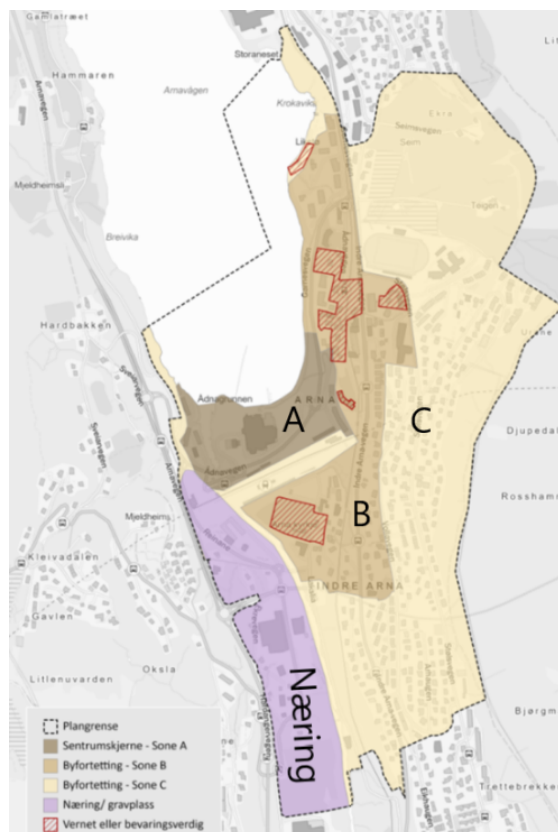
Arealbruk

Planområdet er stort, og omfatter både sentrale deler av Indre Arna og områder med småhusbebyggelse i sør og øst, samt en overlappende avgrensning mot områderegulering for Storanaset i nord.

Som et overordnet plangrep er sentrumskjernen og byfortetningssonen i KPA 2018 differensiert i tre byggesoner med ulike rammer for transformasjon, tetthet og byggehøyde. Relativt store områder utenfor sentrumskjernen i Indre Arna er satt av som byfortetningszone i KPA 2018 (figur 3). Plan- og bygningsetaten har vurdert det som nødvendig å se nærmere på en annen inndeling av disse byggesonene. Det er foreslått tre soner (A, B og C, figur 4);



Figur 3. Soner i KPA 2018.



Figur 4: Inndeling av tre byggesoner; sone A, B og C

Sone A: sentrum. Det anbefales en urban utvikling med høy tetthet og kvalitet. Fremtidige detaljreguleringer skal fastsette endelig byggehøyde og tetthet, og det er satt krav om formingsveileder eller lignende for å sikre høy arkitektonisk kvalitet.

Sone B: overgangssone. Her åpnes det for transformasjon til lavblokker, rekkehus, flermannsboliger o.l. Fremtidige detaljreguleringer skal bestemme endelig byggehøyde og tetthet.

Sone C: eplehagefortetting. Her åpnes det for å videreføre den variasjonen vi finner i Indre Arna i dag. Det tillates småhusbebyggelse og noe fortetting, men i mindre grad og omfang. Fremtidige detaljreguleringer skal bestemme endelig byggehøyde og tetthet.

Sentrumsområdet er delt inn i kvartaler angitt med navn som vist i figur under.



Figur 5: Inndeling av kvartaler i de sentrale deler, nord og sør for Arna stasjon

For å skape større rom for byutvikling og et mer urbant sentrumsområde er Ådnavegen trukket så langt sør som mulig og kollektivterminalen flyttet mellom Øyrane torg og Ådnavegen (figur 5). Dette vil gi et mer effektivt byttepunkt mellom buss og tog, og en god kobling til planlagt torg og sentrumsbebyggelse. Noe utfylling i Arnåvågen er foreslått for å sikre nødvendig areal til strandpromenaden og samtidig ivareta gode kvaliteter i byggeområdene.

Øyrane-kvartalene og Ådna-kvartalene er i hovedsak regulert til blandet sentrumsformål. Et delfelt av Øyrane er satt av til offentlig tjenesteyting/idrett, og kan inneholde FYSAK og ulike kulturaktiviteter. Ådna-kvartalene legger til rette for en høy andel boliger, og illustrert utbygging har et potensiale på ca. 415 boenheter. Langs Arnåvågen foreslås en park med strandpromenade, og gangbro over Storelva. Lakslia-kvartalet settes av til boligformål og offentlig tjenesteyting. Foreslått bebyggelse rommer ca. 220 boliger, og en barnehage for 90 barn. Reinane-kvartalene er foreslått til kontorformål, og et parkeringsanlegg som erstatning for dagens overflateparkering i området.

For de øvrige deler av områdereguleringen har hovedfokus vært å bedre tilbudet for gange og sykkel, mot sentrum.

Storaneset

Det er startet opp områderegulering for Storaneset, rett nord for Indre Arna. Formålet med områdereguleringen er å transformere Storaneset fra dagens ensidige næringsområde til et fremtidig funksjonsblandet byutviklingsområde. Områdereguleringen for Indre Arna har på bakgrunn av dette sett på hvordan en i større grad kan knytte Storaneset til sentrum av Indre Arna med en gang -og sykkelforbindelse. Det er vurdert ulike alternativer, og blant disse er det gang- og sykkelveg langs Vossebanen som er innarbeidet i planforslaget.

Sosial infrastruktur

Fra offentlige etater er det kommet inn innspill om ønske om blant annet en FYSAK-hall, barnehage, grunnskole, sykehjem, omsorgsboliger, kommunalt legekontor og dag- og aktivitetssenter.

Det er satt av et område for offentlig tjenesteyting/idrett i det sentrale området ut mot strandpromenaden for å gi mulighet for etablering av tilbud for allmenheten. Andre behov som er spilt inn er kulturhus og bibliotek, som også kan innpasses her. Barnehage er planlagt løst i Lakslia-kvartalet. Innenfor sentrumsfeltene kan det blant annet etableres legekontor og omsorgsboliger.

Samlet vil boligutbygging i Indre Arna-planen og Storaneset -planen kunne gi behov for en ny grunnskole uten at det er funnet plass til denne innenfor planavgrensningen. Det er heller ikke funnet egnet plassering for et nytt sykehjem.

Energi, klima og miljø

Det er gjort vurderinger og fylt ut klimaindikatorsett i tråd med veileder for klimanorm i Bergen. For arealbruk scorer områdereguleringen noe lavt. Dette er særlig fordi det, for å oppnå kompakt byutvikling, legges opp til bebyggelse på arealer med skog med særs høy bonitet ved Reinane.

I bestemmelsene og krav til videre detaljreguleringsplaner er det tatt utgangspunkt i klimanormen hva gjelder ambisjoner for mobilitet (tilrettelegging for gange, sykkel), krav til materialer (materialbruk, ombruk, fleksible bygg) og energi (tiltak for redusert energibehov og fornybare energikilder). Det er blant annet satt krav om egenprodusert energi for alle byggeprosjekt og minimum lett fossilfri byggeplass.

Mobilitet

I planforslaget blir det lagt opp til utvikling i tråd med generelle anbefalinger for redusert bilbruk. Delebiler er innført for å dekke deler av parkeringskravet for den nye bebyggelsen. Innfartsparkering opprettholdes, men det er regulert økt tilrettelegging for sykkel fram til stasjonen og sykkelparkering på stasjonen, i tillegg til bedre gangforbindelser.

Plangrepet bidrar til sterkt forbedrede forhold for gående og syklende sentralt i Indre Arna. Oppsummert er det lagt inn følgende tiltak:

- Sykkelfelt med fortau langs Indre Arna vegen
- Gang- og sykkelvei langs Vossebanen til Storaneset
- Mulighet for anleggelse av turvei langs sjøen mot Storaneset
- Mulighet for anleggelse av turvei til Ytre Arna- vegen vest for Øyrane
- Forbedret stigning og bredde for gang- og sykkeltrase sørøst for jernbanen (for universell utforming og sykkel)
- En rekke snarveier i åssiden i øst
- Lakslia endres fra kjøreveg til gang- og sykkelvei
- Forbindelse over Storelva mellom Mjeldheim gravplass og Lakslia

Planforslaget regulerer et strekk på ca. 530 meter av nordlig del av vegen Lakslia til gang- og sykkelveg. Forslaget er i tråd med anbefalingene i fagnotatet til PLAN-2022/23775, som legger til grunn stenging for gjennomkjøring, og omgjøring av store deler av Lakslia-vegen fra kjøreveg til gang- og sykkelveg. Områdereguleringen omfatter ikke hele tiltaket i PLAN-2022/23775, da tiltaket strekker seg ca. 360 meter forbi områdereguleringens plangrense i sør.

Grønnstruktur

I nordre del ut mot Arnavågen er områdene langs Storelva og langs strandsonen på begge sider av elven satt av som parkområder. Sør for jernbanen planlegges parkeringsarealene som i dag ligger mellom kirkegården og jernbanen å omgjøres til gangareal og park.

Det er laget en egen konsekvensutredning (KU) for naturmangfold. Av KU fremgår det at de negative konsekvensene for natur omhandler i hovedsak utfylling i sjø som følge av ny promenade og utbygging, og tap av skogsareal som følge av nytt kontorbygg innenfor Reinane-kvartalet og ny turveg langs skogsbeltet mot nord.

Parkering

Krav om antall bilparkeringsplasser er vurdert helhetlig, blant annet sett opp mot parkeringsnormen i KPA, kommunens klimanorm, og behovene knyttet til senterområdets regionale funksjon. For de mest sentrale områdene (sone A) er det satt krav til at 30 % av parkeringsdekningen skal være delebiler. Det er videre tatt utgangspunkt i parkeringsbestemmelsene i KPA, men med følgende endringer:

- Forretning: Makskrav i KPA (10 plasser per 1000 m² BRA)
- Kontor: 50 % av makskrav i KPA (1,5 plasser per 1000 m² BRA)
- Bolig: Minimumskravet i KPA er satt som makskrav (maks 0,4 plasser per 100 m² BRA)

Planforslaget legger opp til at dagens innfartsparkering (med omtrent samme antall plasser) flyttes til parkeringshus med mobilpunkt i Reinane-kvartalet. Det er krav om at parkeringshuset bygges slik at det kan transformeres til andre formål dersom det i fremtiden vurderes at antallet parkeringsplasser kan reduseres.

Risiko og sårbarhet

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering. Følgende farer har blitt utredet:

- Skredfare bratt terreng
- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods
- Elektromagnetiske felt
- Fremkommelighet utrykningskjøretøy
- Sårbare bygg

I flomutredningen konkluderes det med, at selv om det nylig er bygget ny kulvert for Storelva (under jernbanen) må kulverten skiftes ut. Det skyldes at det ved dimensjonering av kulverten kun ble tatt høyde for 200-års flom, som var kravet den gangen. Dagens krav er 200-års flom med klimapåslag. Dette innebærer at en flomsituasjon kan påvirke Ådnavegen, jernbanestasjon og eiendommer nord og sør for stasjonen.

Det er avdekket løsmasser i Arnavågen som kan indikere sprøbruddmateriale/kvikkleire, men det er behov for ytterligere undersøkelser, som er tenkt gjennomført i forbindelse med påfølgende detaljreguleringer. Det er også nødvendig med grunnundersøkelser i forbindelse

med utbedringen av Indre Arna-vegen, gang- og sykkelveg fra Indre Arna-vegen og fylkeskommunal del av Ådnavegen.

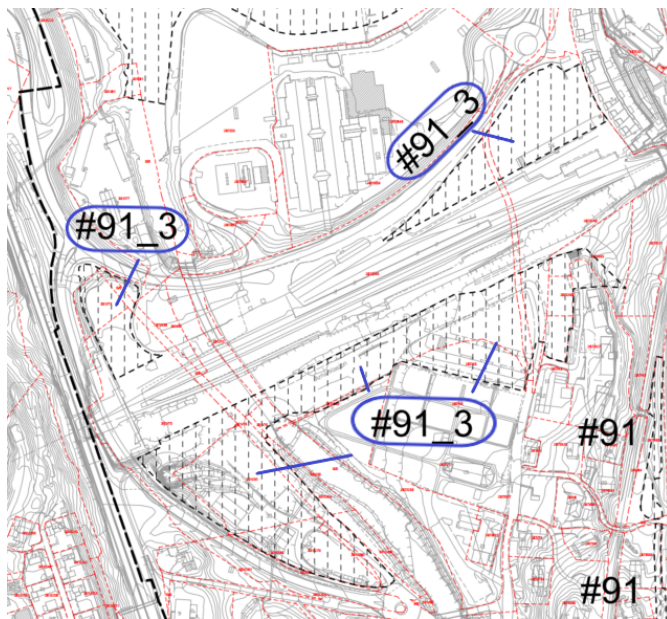
Utfylling i Arnavågen

Planforslaget legger, i henhold til KPA 2018 kun opp til en begrenset utfylling i Arnavågen. For å få nok areal til en viss andel boliger i de aller mest sentrale områdene, er ny bebyggelse plassert helt i dagens strandlinje. Områdereguleringen legger opp til å forskyve strandlinjen med ca. 10 meter for å oppnå gode, kvalitetsrike og allment tilgjengelige areal på utsiden av fremtidig bebyggelse mot Arnavågen.

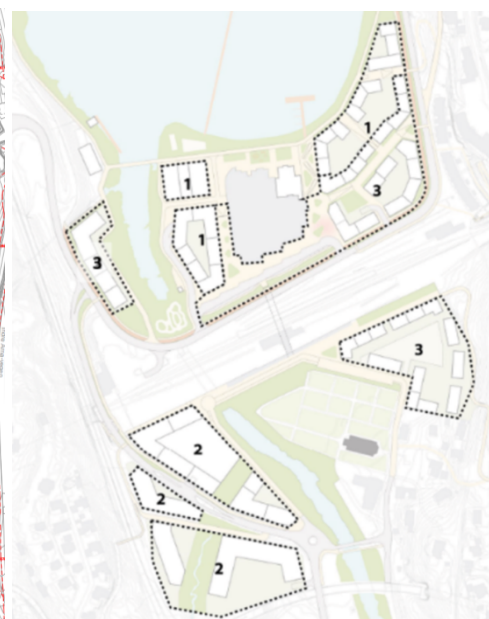
Det er satt krav i reguleringsbestemmelsene om at det skal utføres nødvendige undersøkelser og utarbeides en tiltaksplan for utfyllingen. Det er også lagt inn bestemmelser som skal ivareta biologisk mangfold i forbindelse med dette tiltaket.

Anleggsområder

Store deler av Indre Arna sentrum er i gjeldende statlige reguleringsplan for *E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle* (planID 201703), satt av til midlertidige rigg- og anleggsområder (figur 6). Når Arna Stanghelle-prosjektet startes opp, vil riggområdene være beslaglagt for denne utbyggingen i ca. 12 år. Bane NOR kan holde på arealene frem til ett år etter ferdigstilling.



Figur 6. Riggområder



Figur 7. Forslag til utbyggingsrekkefølge

Det er vurdert en mulig trinnvis utbygging av planområdet, denne er vist i illustrasjonen i figur 7. Det har vært spesielt viktig å legge til rette for at arealet satt til offentlig tjenesteyting og idrett skal kunne utvikles i første fase. Det er mulig å bygge rundt 135 boenheter i Ådna-kvartalet i fase 1. Hele fase 1, men da særlig Ådna-kvartalet, er avhengig av ny strandlinje på fylling. Utfylling i sjø og etablering av strandpromenade vil derfor også måtte skje i fase 1.

Fagetatens vurdering av sentrale tema:

Plan- og bygningsetaten (PBE) har utarbeidet et grundig fagnotat, som ligger ved saken. Under vil bare de viktigste vurderingene gjengis. For mer detaljerte opplysninger om PBE sine vurderinger blir det vist til fagnotatet i sin helhet.

Hovedutfordringer og målformuleringer i de sentrale delene

For å finne de rette grepene for byutviklingen i Indre Arna har PBE identifisert noen hovedutfordringer og definert noen målformuleringer:

Hovedutfordringer

- Sentrum av Indre Arna er i stor grad bilbasert med en stor andel parkeringsplasser
- Bergensbanen og Ådnavegen utgjør en kraftig barriere på tvers av de sentrale delene
- Vegsystemet sentralt i Indre Arna skaper restareal som er utfordrende å bebygge
- Det mangler en attraktiv nord/sør-kobling for gående og syklende

Målformuleringer

- Landskapet og kulturmiljøet skal være en base for utviklingen og det skal skapes en sammenhengende byromsstruktur for opphold og aktivitet
- Skape et attraktivt utviklingsareal, med utadrettet næringsvirksomhet langs hovedstrukturen
- Hovedvegen skal tilpasses bystrukturen for å unngå ubrukelig restareal
- Det skal skapes et optimalt kollektivbyttepunkt
- Det skal skapes klare koblinger for fotgjengere mellom boligområder, stasjon, sentrum og fjorden

Gjennomføring av planforslaget

PBE har i sitt fagnotat pekt på en rekke utfordringer med gjennomføringen av planforslaget. Tiltak foreslått i planen som veiomlegging, torg, parker, infrastruktur under bakken og VA-infrastruktur vil gi store kostnader før eller i forbindelse med utbygging av de sentrale områdene. Disse kostnadene kommer i tillegg til at dette er et utfordrende område å bygge i. Øyrane Torg og området rundt ligger på utfylte masser og har setningsproblemer. Foreløpige geotekniske undersøkelser viser at det i sentrale deler, nord for Ådnavegen, er opptil 32 meter til fast fjell. Bygg må derfor peles eller sikres på annen måte, noe som er svært kostnadsdrivende.

Basert på en antatt svært høy totalsum av de samlede kostnadene knyttet til en utvikling i Indre Arna, ser PBE behov for å gjøre nye alternativsvurderinger frem mot 2. gangs behandling. PBE anbefaler at følgende utredes:

1. Et alternativ uten ny bebyggelse i sentrale områdene. Alternativet vurderes å være i strid med KPA 2018 sin intensjon om fortetting rundt kollektivknutepunkt og i sentrumsområder. Det vil heller ikke være i tråd med sentrumsstrategien til fylket og andre overordnede føringer for arealpolitikk regionalt og nasjonalt.
2. Et alternativ med utfylling i Arnavågen. Et alternativ med utfylling vil også være i konflikt med gjeldende KPA, da det er presisert at utfylling i Arnavågen ut over tilgjengeliggjøring av strandsonen ikke er aktuelt. Med ny informasjon, anser PBE at dette likevel er en relevant vurdering i denne fasen. Det er usikkert om utfylling løser utfordringene med de høye kostnadene, og dette må i så fall undersøkes nærmere frem mot 2. gangs behandling.

Dersom det lages nye alternativsvurderinger må planforslaget på ny offentlig høring.

Plan- og bygningsetatens forslag til vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-2 og 12-10, sendes følgende forslag til områderegulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Arna. Gnr. 286, 287 og 301, Indre Arna områdereguleringsplan, arealplan-ID 63130000, vist på plankart, datert 07.06.2023
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 20.06.2023

Økonomiske konsekvenser:

Utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn medfører ikke økonomiske konsekvenser for Bergen kommune. Planforslaget har imidlertid en del offentlige formål og tiltak som vil være kostbare for kommunen å gjennomføre på sikt. Regulering av offentlige formål i planforslaget kan gi innløsningsplikt for kommunen. Budsjettbody til gjennomføring av tiltak vil vurderes og spilles inn ved rullering av fremtidig HØP.

Byrådens vurdering og anbefaling/konklusjon:

Indre Arna har i dag funksjon som både bydelssentrum i Bergen kommune og regionsenter for Osterøy og Samnanger. Lokaliseringen av jernbanestasjon og bussterminal gjør området til et unikt kollektivknutepunkt. Byråden er positiv til planforslagets innhold med sentrumsutvikling rundt kollektivknutepunktet, nye grønne byrom, møteplasser og en ny byromsstruktur som vil gi bedre gange- og sykkeltilbud og enklere og mer effektiv bruk av kollektivtransport. Dette vil bidra til oppfylging av en flere overordnede mål, herunder gåbyen, fortetting langs knutepunkt, samt nullvekstmålet i personbiltrafikk. Likevel ser byråden at det er noen utfordringer med planforslaget, særlig hva gjelder gjennomføring. Byråden stiller seg i hovedsak bak plan- og bygningsetaten sine vurderinger, men vil kommentere noen forhold utdypende.

Arealbruk

Planforslagets hovedgrep går ut på å utvikle bydelsskjernen til en urban, tett bystruktur med boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og kollektivknutepunkt. Byråden vurderer at dette støtter godt opp under målsetningen i KPA 2018 og KPS om gåbyen samt statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Sammen med tiltakene som vil forbedre mobiliteten mellom boligområdene og bydelssenteret, vil det bli attraktivt og lett for lokalbefolkningen å velge miljøvennlige reisemåter.

Kompakt byutvikling står sentralt i planforslaget, med høy grad av gjenbruk av allerede bebygde arealer, noe byråden stiller seg svært positivt til. Utvikling på allerede utbygde arealer med et lavt arealforbruk er i tråd med de nylig vedtatte strategiene for klima og natur.

Planforslaget har en mengde kvaliteter som vil komme innbyggerne i Indre Arna til gode, slik som tilgjengeliggjøring av Arnavågen med en sammenhengende strandpromenade, turveger og parker. I tillegg tilrettelegges det for nytt bygg for offentlig tjenesteyting/ idrett i form av en FYSAK-hall, bibliotek eller kulturhus sentralt i området. Nye møteplasser for befolkningen og nærhet til flere ulike tilbud samsvarer med intensjonen om gåbyen og kommunale ambisjoner om å utvikle trygge og sosialt bærekraftige omgivelser.

Byråden er positiv til at det er gjort grundige vurderinger av byggesonene vist i KPA 2018, og at det i planforslaget foreslås en endret og noe mer detaljert inndeling. Dette sikrer både bedre stedstilpasning, men også en variert bebyggelsesstruktur med et mangfold av boligtyper.

Det er foreslått relativt høy tetthet i sentrumsområdene for å gi grunnlag for byliv både på grunn av menneskene i seg selv og på grunn av at disse gir kundegrunnlag for opprettholdelse av varer og tjenester. PBE vurderer at den tetthet og de byggehøyder som er lagt inn i de sentrale områdene er forenelig med en videreutvikling av Arnas identitet. Byråden er enig i at bydelssenteret med fordel kan markeres med noe høyere utnyttelse enn resten av planområdet, men at det i øvrige områder også må åpnes for tilstrekkelig fleksibilitet i høyder og utnyttning. Byråden ser frem til en diskusjon om temaet i forbindelse med høring og offentlig ettersyn.

Storaneset

En fremtidig utvikling av Storaneset vil ha påvirkning på Indre Arna og det er viktig at balansen mellom sentrum og Storaneset blir god.

Storaneset ligger litt over en km unna Arna stasjon i luftlinje og det er jobbet med å få til en så effektiv kobling mot Indre Arna som mulig. En god gang- og sykkelkobling er viktig for å bygge opp under bærekraftig mobilitet, slik at blant annet gange og sykkel kan være med å konkurrere mot bilbruk. Byråden støtter forslaget om gang- og sykkelveg til Storaneset og anser det som viktige tiltak for å sikre gode forbindelser mellom områdene, men er opptatt av at alle nye gang- og sykkelforbindelser får en god tilpasning med minst mulig inngrep og negative konsekvenser for både natur- og kulturverdier.

Sosial infrastruktur

Byråden er opptatt av at sosial infrastruktur utvikles i takt med fortettingen av Indre Arna, og at det sikres areal til dagens og fremtidens behov. Samtidig har PBE pekt på en rekke utfordringer knyttet til utbygging av sentrum, herunder usikker byggegrunn og lite areal. Et usikkert tidsperspektiv for en større utvikling i sentrum og utbygging av boliger gjør det også utfordrende å forutsi når behovene for ulike tjenester vil slå inn.

Det må fordres bevissthet rundt hvilke funksjoner som må plasseres i sentrum, og hvilke som kan løses andre steder, samt hvilke som kan kombineres. Byråden anser det som viktig at gjennomførbarhet står sentralt i reguleringen av offentlige formål og tjenester. Både plassmangel og det økonomiske aspektet gjør at det må tenkes nytt om offentlige bygg, særlig hva gjelder flerbruk og fleksibilitet. Byråden ønsker at det i det videre arbeidet vurderes om offentlige bygg i større grad kan samlokaliseres og sambrukes på tvers av tid og funksjoner. Det må samtidig vurderes om foreslått regulering av felt til offentlig tjenesteyting, især det kommunalt eide feltet o_KBA1, bør omgjøres til mer fleksible formål. En større fleksibilitet vil åpne for etablering av et bredt spekter av sosial infrastruktur, blant annet både studentboliger og «omsorgpluss-boliger», i tillegg til de foreslåtte offentlige formålene.

Byråden mener det er viktig å se Indre Arna i sammenheng med resten av bydelen, og særlig den planlagte utviklingen på Storaneset. Storaneset er utpekt som en mulig plassering av både grunnskole og sykehjem. Byråden er opptatt av at begge områdene samlet sett skal ha et godt og variert tilbud av boliger, servicefunksjoner og sosial infrastruktur. Spørsmål om lokalisering og samordnede løsninger for arealbruk og transportløsninger blir viktige for å sikre en god byutvikling med levende sentrumsområder, gode og varierte bomiljø, lavt transportbehov og reduserte klimagassutslipp. Gjennom reguleringsarbeidet til begge planene må det gjøres gode vurderinger av hvilke funksjoner som er egnet for lokalisering til Storaneset, sammenlignet med hva som er egnet for lokalisering til Indre Arna. Det forutsettes at det arbeides videre med å utrede lokaliseringen av offentlige tjenester i begge områdereguleringene.

Klima og energi

Byråden ser positivt på at planforslaget har høye ambisjoner for klima og miljø gjennom en rekke krav og føringer i bestemmelsene (jf. §§ 2.5.15, 4.1.1.2 og 4.1.1.9). I planforslaget sikres og omtales fleksible bygg, fossilfrie anleggsplasser, passivhusstandard, egenprodusert energi og gjenbruk av materialer. Dette, i tillegg til bærekraftig mobilitet, er svært viktige tiltak og grep for å sikre reduksjon av klimagassutslipp og bidra til å nå klimamålene.

I konkretiseringen og alternativvurderingen av videre plangrep bør det vurderes å ta i bruk klimagassberegninger. Dette for å vurdere måloppnåelse mellom alternative løsninger, og for å sammenligne konsekvenser i en lengre og kortere tidshorison.

Mobilitet

Byråden er positiv til grepene foreslått og sikret i planforslaget hva gjelder mobilitet. Gode koblinger mellom målpunkter for myke trafikanter vil redusere behovet for biltransport innad i Arna, og vil bidra til å utvikle og styrke Arna som en bærekraftig og selvstendig bydel. En av de største utfordringene med å etablere attraktive forbindelser i Indre Arna er barriereeffektene som blant annet Bergensbanen og Vossebanen medfører. PBE skriver at områdereguleringens intensjoner om mobilitet er i konflikt med Bane NOR sine føringer og prinsipper om trafikksikkerhet knyttet til Bergensbanen og Vossebanen. Byråden anser det som svært viktig å forbedre nettverket av gangforbindelser inn mot sentrum og mellom hovedårene, og ber om at PBE sammen med Bane NOR arbeider videre med å finne gode og trygge løsninger.

Grønnstruktur

Det å ta vare på natur i arealplanlegging er et av de mest sentrale grepene vi kan gjøre i møte med klima- og naturkrisen. Byråden merker seg at det i planforslaget er lagt mye fokus på å gjenbruke arealer fremfor å bygge ned eksisterende grønnstruktur, og ser frem til at det arbeides videre med løsninger for blågrønne strukturer og hvordan fremtidige vei- og gangforbindelser best kan etableres uten store inngrep i natur.

Arna kirke og gravplass

Kirken og gravplassen ligger svært sentralt i planområdet, og er i planforslaget foreslått videreført uten endringer. Selv om en gravplass har sin primærbruk, er byråden opptatt av at dette grønne arealet i sentrum også kan benyttes til opphold, som en gang- og sykkelforbindelse og snarveg, og betraktes som et areal med verdi for biologisk mangfold.

Byråden ber derfor PBE om å vurdere muligheter for å tilgjengeliggjøre gravplassen ytterligere. Byråden viser i den forbindelse til Oslo kommune sin strategiske plan «Fremtidens gravplass – gode, grønne byrom» fra 2017.

Risiko og sårbarhet

Det er identifisert flere farer knyttet til blant annet flom, skred og grunnforhold innenfor planområdet. Byråden er opptatt av at områder som foreslås utlagt til utbygging skal være tilstrekkelig avklarte på områdereguleringsplan-nivå. Dette for å være sikker på at områdene faktisk er egnet til det foreslåtte arealformålet, og følgelig sikre forutsigbarhet for de påfølgende detaljreguleringene. Det forutsettes at nødvendige utredninger utarbeides i forbindelse med det videre planarbeidet.

Parkering

Byråden er opptatt av at planforslaget skal bidra til å styrke Indre Arna sin unike knutepunktfunksjon ved å tilrettelegge for at flere velger å reise kollektivt. Indre Arna sentrum er i dag preget av store parkeringsflater som beslaglegger areal som med fordel kunne blitt benyttet til å skape attraktive sentrumsområder. Byråden er positiv til at PBE har gjort en helhetlig vurdering av parkeringsdekningen, satt krav om en høy andel delebiler og lagt opp til å fjerne mye overflateparkering. Byråden imøteser merknader og uttalelser om foreslått parkeringsdekning i forbindelse med høring og offentlig ettersyn.

Dagens innfartsparkering er foreslått plassert innendørs (i felt SAA) for å utnytte arealene rundt jernbanen bedre, blant annet til utbygging som kan gi bedre kundegrunnlag for tog og kollektivterminalen. Det er lagt opp til etablering av minimum 400 bilparkeringsplasser og minimum 50 sykkelparkeringsplasser. Innfartsparkering bidrar til å øke influensområdet til kollektivtilbudet, slik at de som bor utenfor gang- og sykkelavstand fra kollektivtilbudet også skal kunne reise kollektivt. Samtidig viser undersøkelsen fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) om innfartsparkering i Bergen at over 40 % av brukerne oppga at de bodde innenfor 3 km fra innfartsparkeringene de brukte. Selv om undersøkelsen gjaldt hele Bergen

kommune, og at Indre Arna også er et regionsenter, mener byråden at det også her er mye å hente på å få flere til å velge vekk bil som transportmiddel til sentrum. Det er i planforslaget foreslått en rekke tiltak som skal styrke gang- og sykkeltilbudet til og i sentrum. Antall innfartsparkeringsplasser må reflektere etableringen av disse tiltakene. Byråden ber derfor PBE om å vurdere konkret hvor mange innfartsparkeringsplasser det faktisk er behov for, og sette et maksimumskrav i bestemmelsene.

Det antas videre at parkeringsplassene for jernbanen i hovedsak er opptatt på dagtid når folk er på jobb, men ledige på ettermiddagen. I det videre planarbeidet må det ses på hvordan det kan sikres bedre utnytting av parkeringsplassene gjennom sambruk.

Lakslia

Byrådet støtter plangrepet om å endre Lakslia til gang- og sykkelvei. Tidspunktet for stenging må ses i sammenheng med omlegging av øvrig veistruktur. Etter byrådets vurdering må nødvendig omlegging av øvrig veistruktur gjennomføres før veien stenges for annen trafikk.

Gjennomføring

PBE peker på en rekke utfordringer knyttet til gjennomføringen av planforslaget. Det vises til store kostnader i forbindelse med tiltak foreslått i planforslaget, i tillegg til at grunnforholdene gjør sentrumsområdet utfordrende å bygge i. Til slutt er større deler av det sentrale området båndlagt i mange år som følge av utbyggingen av E16 og Vossebanen (Arna-Stanghelle).

Som en løsning på dette anbefaler PBE å gjøre nye alternativsvurderinger frem mot 2. gangs behandling, deriblant et alternativ uten ny bebyggelse i sentrumsområdet. Byråden anser det som viktig å sikre Indre Arna utviklingsmuligheter, og en videreutvikling av bydelssenteret står helt sentralt i dette. Det vurderes derfor ikke som aktuelt å fremme et planforslag uten ny bebyggelse i sentrumsområdene.

PBE sitt andre alternativ er å åpne for utfylling i Arnavågen for å sikre mer byggeland. Byråden viser til at spørsmålet om utfylling allerede har vært behandlet i både bystyret (i forbindelse med vedtak av KPA 2018, sak 190/19), og i byrådet i 2020 (i sak om endrede prinsipper for områderegulering av Indre Arna, sak 1248/20). Samtidig er byråden svært opptatt av at plangrepet som fremmes skal være gjennomførbart, og selv om foreliggende planforslag ikke nødvendigvis er det, danner det et godt høringsgrunnlag. Byråden ønsker derfor god og tverrfaglig diskusjon om hvordan sentrale deler av Indre Arna skal utvikles gjennom det videre planarbeidet, og oppfordrer myndigheter, berørte parter, interessenter og øvrig befolkning til å bidra med innspill i forbindelse med høring og offentlig ettersyn.

PBE trekker frem godt begrunnede forslag til forbedringer av planforslaget (s. 19 i fagnotatet) og videre prosess mot 2. gangs behandling. Byråden slutter seg til alle oppfølgingspunktene som listes opp i fagnotatet, men ønsker å presisere viktigheten av å se utviklingen av Indre Arna opp mot Storanaset, samt at det må arbeides videre med å avklare behovene for sosial infrastruktur. Det bør også utarbeides en kostnadsanalyse for gjennomføringen av de nødvendige infrastrukturtiltak utløst av planforslaget, samt de tiltakene som uansett vil være behov for, herunder eventuelle flomsikringstiltak. Omfanget og fordelingen av rekkefølgekrav må vurderes nøye for å sikre gjennomførbarhet samtidig som lovens krav til nødvendighet og forholdsmessighet for utbyggere ivaretas.

Konklusjon

Byråden vurderer at planforslaget som foreligger er gjennomarbeidet og danner et godt grunnlag for videre diskusjon om utviklingen av Indre Arna. Det er positivt at innbyggere, myndigheter og andre interessenter får et konkret planforslag å ta stilling til. Byråden ser frem til en god og inkluderende medvirkningsprosess med høring og offentlig ettersyn.

Vedtakskompetanse:

Det kommer frem av byrårets fullmakter som kollegium fastsatt i sak 1119-21 den 22.04.2021 at byrådet treffer beslutning om høring og offentlig ettersyn av forslag til områderegulering, jf. plan- og bygningsloven (plandelen) § 12-10.

Byråd for klima, miljø og byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-2 og 12-10, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til områderegulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Arna. Gnr. 286, 287 og 301, Indre Arna områdereguleringsplan, arealplan-ID 63130000, vist på plankart, datert 07.06.2023
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 20.06.2023

Dato: 5. september 2023

Ingrid Nergaard Fjeldstad
Byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Fagnotat datert 22.06.2023 med følgende vedlegg:

1. Plankart del 1 av 2, datert 07.06.2023
2. Plankart del 2 av 2, datert 07.06.2023
3. Bestemmelser, datert 20.06.2023
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning, datert 20.06.2023
5. Illustrasjonsplan sentrale deler, 2023
6. Plankart_Bestemmelsesområder, datert 07.06.2023
7. Plankart_Faresoner, datert 07.06.2023
8. Plankart_Krav om felles plan, datert 07.06.2023
9. Plankart_Kulturminne, datert 07.06.2023
10. Plankart_Midl. bygg og anleggsomr, datert 07.06.2023
11. Planprogram_Indre-Arna, datert 10.08.2015
12. VA-rammeplan Indre-Arna, datert 07.06.2023
13. Infrastrukturplan Indre-Arna, datert 23.06.2023
14. Uttalelse til VA-rammeplan med merknader, datert 15.06.2023
15. Stedsanalyse Indre-Arna, 2022
16. Trafikkanalyse Indre-Arna, datert 05.06.2023
17. Støyrapport Indre-Arna, datert 02.06.2023
18. Vurdering av luftforurensing_Indre-Arna, datert 27.03.2023
19. ROS-analyse Indre-Arna, datert 21.04.2023
20. Mobilitetstrategi Indre-Arna, datert 07.06.2023
21. Handelsanalyse Indre-Arna, datert 31.04.2023
22. Illustrasjonskart_Byfortettingssoner, 2023
23. Sol-skygge studie_Indre-Arna, datert 06.06.2023
24. 3D perspektiver Indre-Arna, datert 02.06.2023
25. Prinsippsnitt sentrale deler, datert 6.06.2023
26. Snitt illustrasjoner Indre-Arna, datert 20.04.2023
27. Klimanorm Indre Arna, datert 14.06.2023
28. Geoteknikk_Indre-Arna, datert 18.04.2023
29. Notat_Vurdering sykkelløsninger Indre Arna vegen, datert 21.11.2022
30. Notat_Vurderte behov for off.funksjoner_Indre-Arna, datert 01.11.2022

31. Notat_Flom_Ådnavegen_Indre-Arna, datert 07.06.2023
32. Notat_Flomberegning Indre-Arna, datert 07.06.2023
33. Notat Vurdering av ÅDT Indre-Arna, datert 22.03.2023
34. Vegtegninger_C101-C102, C201-C202, datert 19.04.2023
35. Vegtegninger_D101-D106, datert 19.04.2023
36. Vegtegninger_D201-D208, datert 19.04.2023
37. Vegtegninger_Normalprofil_F101-F103, F201-F203, datert 18.04.2023
38. RIB-01 Kalkyle peling av bygg, dater 21.04.2023
39. Informasjonsbrev Indre Arna, datert 26.01.2022
40. Merknadsskjema_2015_kommentert til 1gangsbehandling, revidert 19.06.2023
41. Medvirkningsrapport Indre-Arna, datert 08.09.2022