

PLANBESKRIVELSE

Datert: 16.04.2024



Bergen kommune
Fana, gnr. 43, bnr. 1118, mfl.
Hardangervegen
Arealplan-ID 4601_71020000

Innhold

1	Sammendrag og nøkkelopplysninger	3
1.1	Sammendrag	3
1.2	Nøkkelopplysninger	3
2	Bakgrunn.....	4
2.1	Intensjonen med planforslaget	4
2.2	Planstatus	4
2.3	Planprosess	10
3	Planområdet – dagens situasjon	12
3.2	Kort redegjørelse av dagens situasjon	13
4	Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger.....	27
4.1	Planlagt arealbruk.....	27
4.2	Plassering og utforming	30
4.3	Universell utforming	38
4.4	Levekår og folkehelse	38
4.5	Mobilitet og samferdsel	38
4.6	Vannforsyning og avløp	43
4.7	Blågrønne verdier	44
4.8	Energi og klima	49
4.9	Kulturmiljø.....	51
4.10	Barn og unges interesser	51
4.11	Sosial infrastruktur	51
4.12	Risiko og sårbarhet	52
4.13	Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen	53
4.14	Rekkefølgebestemmelser	53
4.15	Oversikt over arealformål	53
5	Vedlegg 1: Avsluttende kommentar	57

1 Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Planområdet ligger langs vestsiden av Hardangevegen på Midtun i Fana bydel. Intensjonen med planforslaget er å legge til rette for et nytt bygg for industri/lager. Planområdet ligger i en etablert akse for tilsvarende bebyggelse, og det er lagt vekt på strøkskarakter i utforming av bygget, både når det gjelder funksjon og utforming. Det er lagt opp til en utnyttelsesgrad på 45 % BRA, i samsvar med premisene for øvrig byggesone (sone 4) i KPA 2018. Bygget er planlagt i to etasjer, med kjøretilkomst til begge plan for å oppnå best mulig funksjonalitet når det gjelder byggets formål. Varelevering, sruareal for lastebil og deler av parkering er planlagt på plan 1, mens det er lagt opp til tilkomst for personbiler på plan 2, hvor resterende parkeringsplasser skal etableres. Kjøretilkomst til planområdet er planlagt fra Hardangervegen 68. Det er åpnet for muligheten til å etablere tilkomst til planområdet for myke trafikanter fra eventuell fremtidig gang- og sykkelvei langs Hardangervegen. Største del av planområdet er regulert til grønnstruktur, ettersom bekken i planområdet skal holdes åpen, og dermed avgrensar byggbart areal til østsiden av denne. Ivaretagelse av grønne korridorer og natur er imøtekommet i planforslaget.

1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel:	Fana	Gårds- og bruksnummer:	43/1118 og del av 43/1062
Gårdsnavn/adresse:	Hardangervegen		
Forslagsstiller:	Hardangervegen 68 AS	Plankonsulent:	SE arkitektur
Sentrale grunneiere:			
Planens hovedformål:	Industri/lager	Planområdets størrelse:	6,5 daa
Grad av utnytting:	160 % BRA	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	2629 m ²
Konsekvensutredningsplikt:	Nei	Varsel om innsigelse/Innsigelse:	
Kunngjort oppstart:	17.06.2022	Offentlig ettersyn:	
Problemstillinger:	Bekk og økologisk korridor i planområdet.		

2 Bakgrunn

2.1 Intensjonen med planforslaget

Forslagsstiller Hardangervegen 68 AS ønsker å sikre en god og fremtidsrettet utvikling av sin virksomhet. Eiendommen gnr/bnr. 43/1118 er tilgrensende etablert næringsbebyggelse i sørvest, og ønskes regulert til næringsområde med tilsvarende funksjon og bruk som Hardangervegen 68. Planområdet ligger i et etablert næringsområde, og grenser til Sanddalsringen næringspark i nordøst og sørvest. Ønsket formål er et kombinasjonsbygg benyttet til industri og lagervirksomhet. Planforslaget skal også rette opp i tiltak som ikke er godkjent eller hjemlet i plan, herunder planering av deler av planområdet.

Planforslaget legger opp til en arealbruk som samsvarer med intensjonene i KPA 2018. Planområdet ligger i øvrig byggesone hvor eksisterende næringsområder kan videreføres, og eksisterende drift kan utvides innenfor gjeldende rammer. Industriformål vurderes å ligge innenfor gitte rammer i KPA 2018, med bakgrunn i blant annet strøkskarakter og at planforslaget sikres mot støyende og forurensende virksomhet.

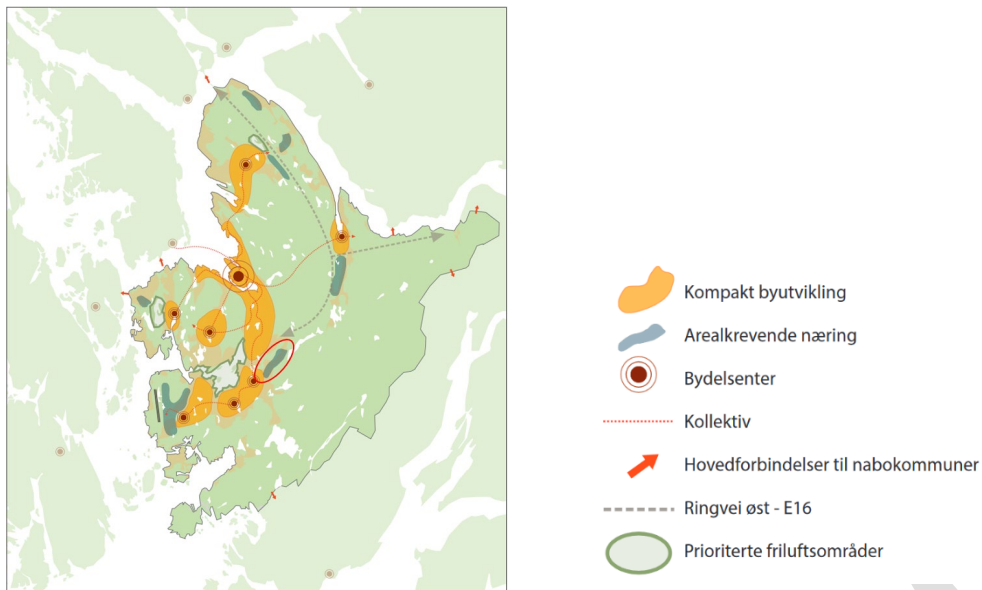
I planbeskrivelsen til KPA 2018 heter det at arealkrevende næringsvirksomhet med få arbeidsplasser bør flytte ut til øvrig byggesone, som et resultat av fortettingsprosessene. I *Strategisk temakart BERGEN 2030* er planområdet definert som arealkrevende næring. Det er behov for arealkrevende næring i området og planforslaget legger til grunn en arealbruk som samsvarer med øvrig bebyggelse og som tilsier effektiv bruk av allerede etablert teknisk infrastruktur.

2.2 Planstatus

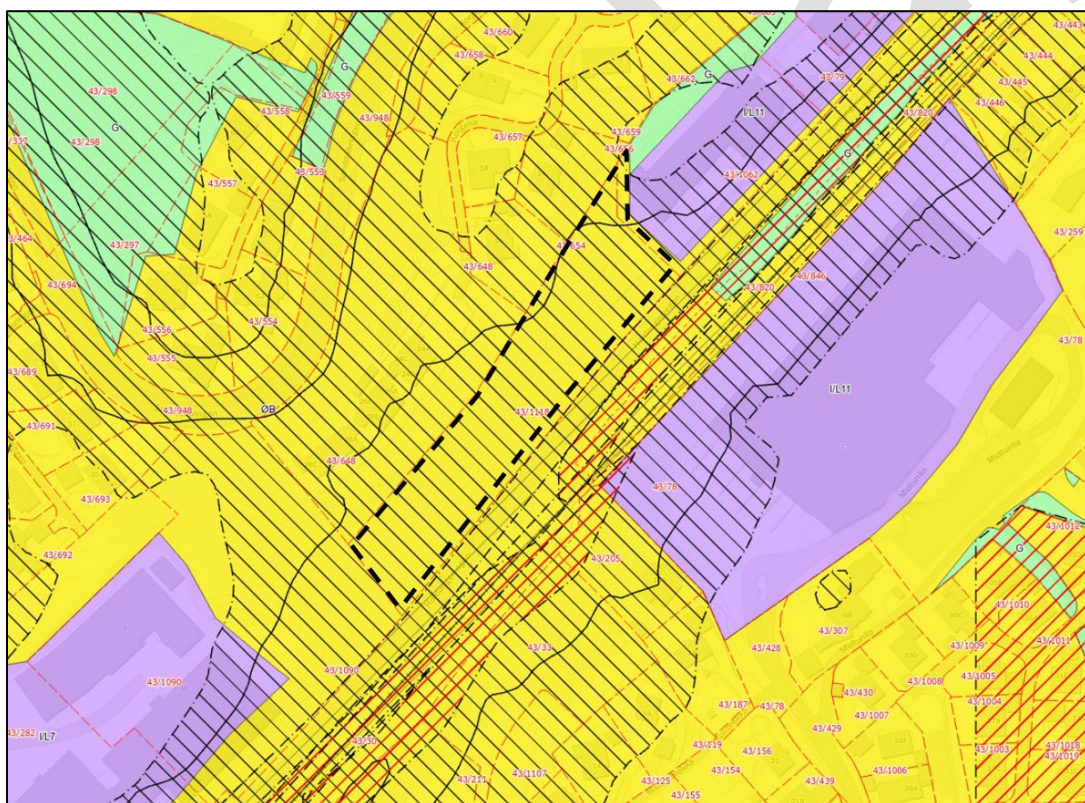
Kommuneplanens arealdel

Planområdet er avsatt til byggesone i gjeldende kommuneplan KPA2018.

I forkant av revisjon av kommuneplanens arealdel 2018, og som oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel (2015), ble det utarbeidet et strategisk temakart, Bergen 2030. I temakartet er det angitt 7 kompakte byutviklingsområder og 7 næringsområder til arealkrevende industri og lager. Planområdet ligger innenfor sone for arealkrevende næring i temakartet.



Figur 1: Strategisk temakart, Bergen 2030.



Figur 2: KPA 2018 og planområdet med stiplet linje.

I KPA 2018 er planområdet avsatt til *øvrig byggesone*. Planområdet ligger innenfor hensynssone for gul og rød støvsone for veitrafikk. Innenfor arealformålet øvrige byggesone gjelder følgende bestemmelser:

I øvrige byggesone tillates ikke vesentlig nybygging. Mindre næringsvirksomheter som ikke medfører støy, forurensning, trafikkbelastning eller andre ulemper for omgivelsene kan tillates. Det tillates ikke nyetablering eller bruksendring for tiltak med høy

arbeidsplass- eller besøksintensitet. Grad av utnyttning for ny bebyggelse skal være maks. 45 % BRA. Byggehøyde skal tilpasses til omgivelser og terreng. Ny bebyggelse skal ikke gir vesentlig reduksjon av sol- og utsiktsforhold for eksisterende boliger. Eksisterende næringsområder kan videreføres, og eksisterende drift kan utvides innenfor gjeldende rammer.

Regionale planer

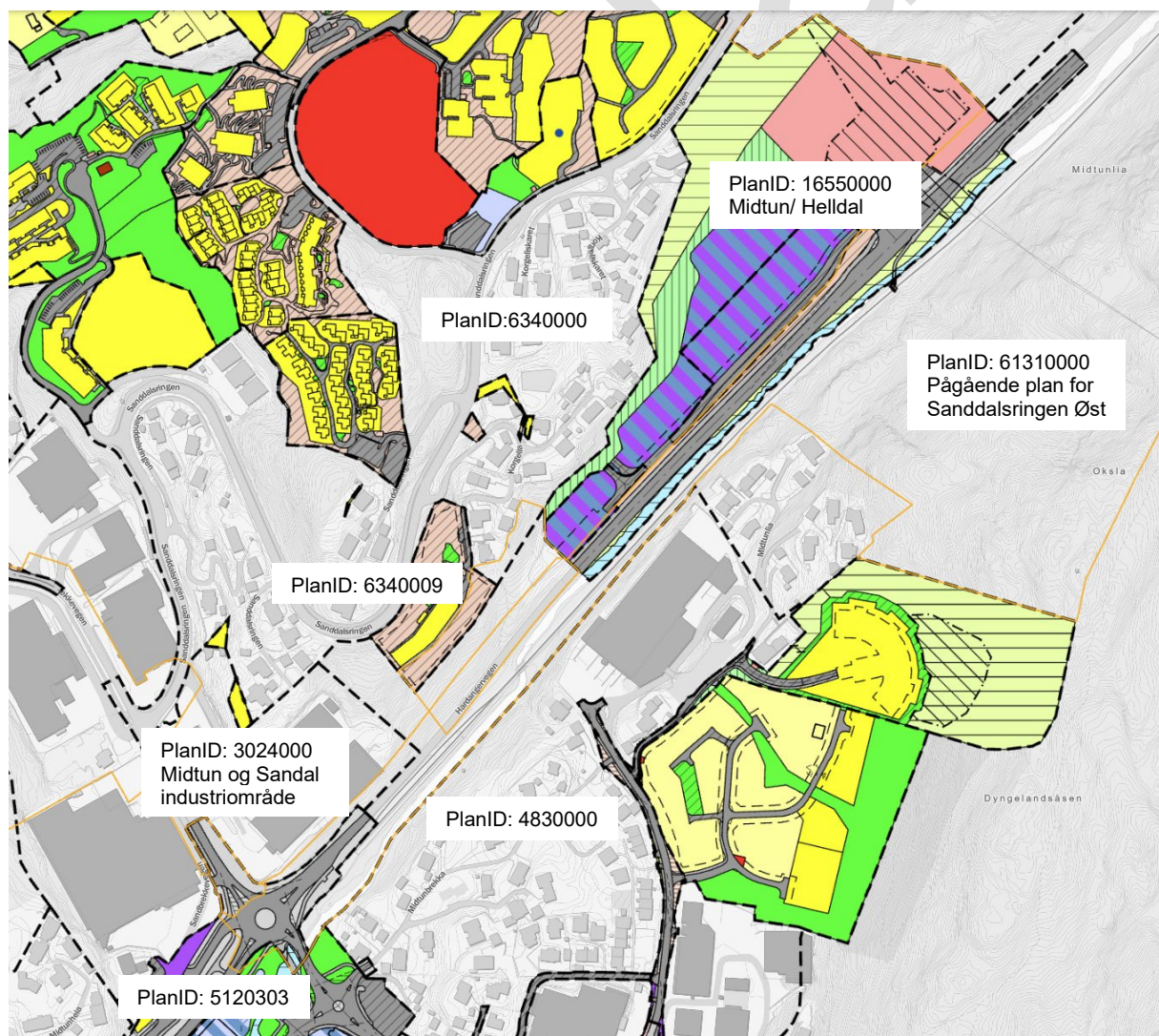
Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028

Planen har som formål å redusere transportbehovet gjennom målrettet arealbruk. Ulike hensyn må vektas for å imøtekomme den forventede veksten. Et mål i planen er at bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsarealer som dekker et langsiktig behov.

Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033

I planen er areal til næringsutvikling et satsingsområde, med «rett areal til rett føremål til rett tid» som et mål herunder. Planen vektlegger at det er sentralt at det legges til rette for rett areal til rett næring.

Reguleringsplaner



Figur 3: Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i området.

PlanID: 4601_6340000

Plannavn: Sandal/Sædal/Nattland, planområde 1, felt 1-4, del av 5

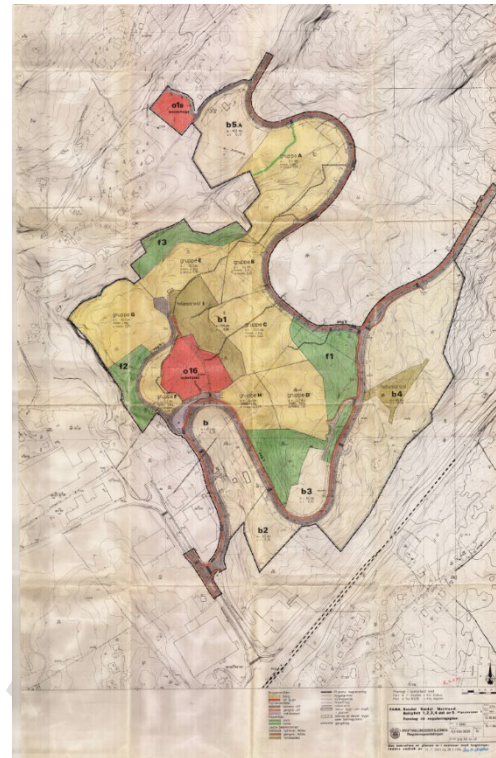
Plantype: Eldre reguleringsplan.

Planstatus: endelig vedtatt arealplan

Ikrafttredelsesdato: 25.06.1984

Planområdet grenser i vest til arealplan 4601_6340000 Fana, Sandal/ Sædal/ Nattland, planområde 1. Hovedplanen viser at området vest for planområdet er avsatt til boligformål.

Det er foreligger flere mindre reguleringsendringer innenfor planområdet.



Figur 4: PlanID 6340000

PlanID: 4601_6340009

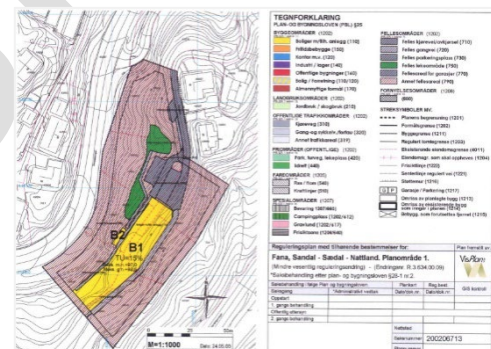
Plannavn: Sandal/Sædal/Nattland, planområde 1.

Plantype: Mindre reguleringsendring.

Planstatus: endelig vedtatt arealplan

Ikrafttredelsesdato: 17.06.2023

I vestlig retning grenser eiendom gnr. 43 bnr. 1118 til reguleringsplan for Fana, Sandal/Sædal/Nattland, planområde 1. Tilgrensende areal er regulert til *annet fellesareal*.



Figur 5: PlanID 6340009

PlanID: 4601_16550000

Plannavn: Fana. Gnr 43 bnr 79 mfl., Midtun – Helldal.

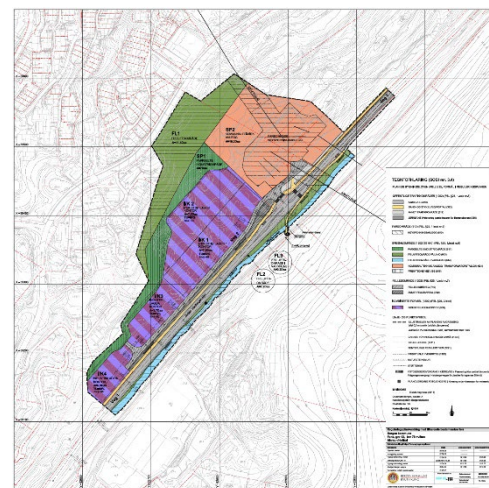
PlanID: 4601_16550000.

Plantype: Eldre reguleringsplan.

Planstatus: endelig vedtatt arealplan.

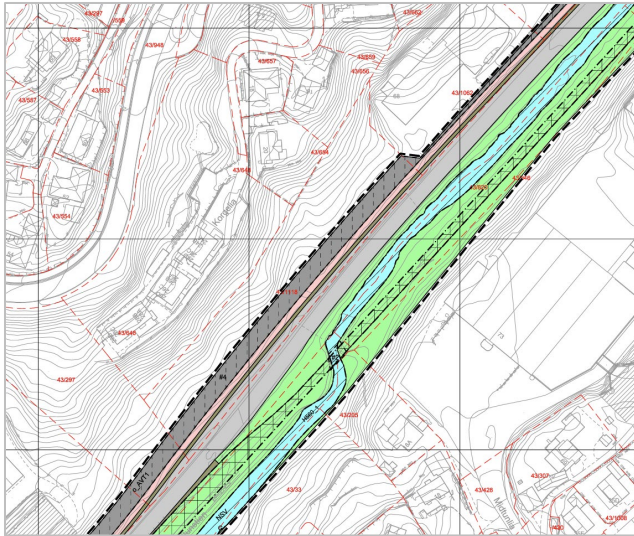
Ikrafttredelsesdato: 26.04.2004.

Hovedformålet i reguleringsplanen er industri/lager/kontor.

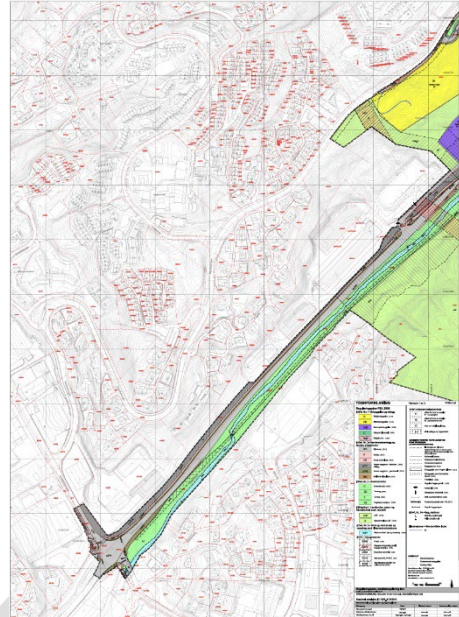


Figur 6: PlanID 16550000

Planområdet overlapper med pågående planarbeid for områdeplan Sanddalsringen øst for gang- og sykkelveg og annen veggrunn langs Hardangervegens nordvestre side.



Figur 11: Utklipp som viser området som overlapper



Figur 10: PlanID 6131000 til offentlig ettersyn

Temaplaner

Relevante temaplaner for planforslaget:

- Handlingsplan for næringsutvikling i Bergen 2019-2020
Et overordnet mål i handlingsplan for næringsutvikling i Bergen er økt tilgang til næringsareal. Bakgrunnen for denne målsettingen er prinsippet om fortetting, som medfører et ønske om lokalisering av arbeidsplassintensive bedrifter sentrumsnært, mens arealkrevende sentralt beliggende bedrifter bør flyttes lenger vekk fra sentrumsområdene.
- Grønn strategi, Klimastrategi for Bergen 2022-2030
- Naturstrategi for Bergen, 2023
- Arkitektur +, arkitektur- og byformingsstrategi for Bergen.
- Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025.
- Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Følgende statlige planretningslinjer, rammer og føringer vurderes som relevante for planforslaget:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Formålet med retningslinjene er blant annet at «*planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*»

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018)

Retningslinjene har som formål å sikre at arbeidet med å redusere klimagassutslipp prioriteres og at klimatilpasning ivaretas. Videre er formålet å sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Formålet med retningslinjene er blant annet å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging etter plan- og bygningsloven.

2.3 Planprosess

2.3.1 Planprosess

Planområdets avgrensning

Planområdets avgrensning er knyttet til eiendommen gnr 43 bnr 1118 i syd og vest. Mot nord er plangrensen satt inn mot eksisterende reguleringsplan for Midtun-Helldal planID 16550000. Plangrensen mot Hardangervegen i syd-øst vil i noe grad overlape den pågående områdereguleringen for Sandalsringen Øst PlanID 61310000. Formålet i områdereguleringen er å tilrettelegge for en gang- og sykkelsti langs Hardangervegens østside. Plangrensen er tilpasset dette og formål for gang- og sykkelsti er tatt inn som del av planområdet.

Kunngjøring 18.6.23

Det ble avholdt oppstartsmøte for planarbeidet den 04.05.2022. Oppstart ble kunngjort i Bergens Tidende den 18.06.2022. Naboer, grunneiere og offentlige høringsinstanser ble varslet ved brev. Frist for merknader til oppstartsvarsel ble satt til 15.08.2022.

Merknader ved kunngjøring

Ved kunngjøring av oppstart kom det inn 13 innspill, herunder 2 private merknader og 11 fra offentlige instanser. Innkomne merknader følger plansaken som vedlegg. Det er utarbeidet eget merknadsskjema som oppsummerer og kommenterer hvordan planforslaget imøtekommer innspillene.

Merknadsmøte 16.3.23

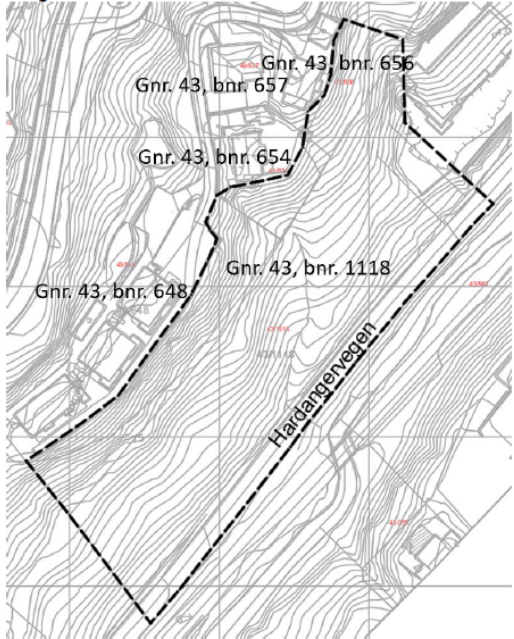
I merknadsmøtet 16.03.2023 var aktuelle tema rekkefølgekrav til gang- og sykkelvei, avstand til Hardangervegen, skredfarevurdering og hensyn til blågrønne strukturer.

I møtet ble det også drøftet skisserte løsninger i prosjektet. Innsendt materiale til møtet hadde særlig fokus på hensyn til økologiske korridorer på bakgrunn av merknader til oppstart. Konseptet la vekt på videreføring av områdets

VARSEL OM OPPSTART AV PRIVAT PLANARBEID

I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 12-8 varsles oppstart av privat planarbeid for utarbeiding av detaljreguleringsplan for:

Hardangervegen, gnr. 43 bnr. 1118.
Bergen kommune



Planområdet ligger sentralt på Midtton, i en etablert næringsakse. Foreløpig planavgrensning er 11,3 daa, men det er lagt opp til at plangrensen kan trekkes tilbake i løpet av planprosessen. Det er gnr. 43, bnr. 1118 som er planlagt utbygd, men skråning i tilgrensende eiendommer mot nordvest er inkludert i foreløpig plangrense grunnet eventuelt behov for skredsikring. Planområdet er ubebygget og ligger innenfor øvrig byggesone i kommuneplanens arealdel. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for et nytt næringsbygg, med tilkomst fra etablert næringsvirksomhet nordøst for planområdet.

Tiltakshaver er Hardangervegen 68 AS og plankonsulent er SE arkitektur AS.

Naboer og grunneiere blir varslet direkte. Merknader og innspill som kan ha betydning for planarbeidet kan sendes innen 15.8.2022 til plankonsulent SE arkitektur AS, Fantoftvegen 42, 5072 Bergen / e-post: plan@se-arkitektur.no. Alle innkomne merknader og innspill i saken blir sendt til Bergen kommune sammen med planforslaget. Dokumenter knyttet til planarbeidet er tilgjengelig på vår nettside www.se-arkitektur.no

Nærmere informasjon om planarbeidet kan fås hos SE arkitektur AS v/ Espen Helgeland på e-post plan@se-arkitektur.no eller telefon +47 979 98 103.

se arkitektur

Figur 12: Kunngjøringsannonse BT

strøkskarakter, der eksisterende kombinasjonsbygg har kjøretilkøst til tak med parkering av hensyn til effektiv arealbruk. Plan- og bygningsetaten var positiv til plangrepet, men Bymiljøetaten vurderte at bredden på økologisk korridor i bakkant av bygget var for smal. Forholdet ble avklart i planforum i kommunen den 15.08.2023, som konkluderte med at bredden på den økologiske korridoren måtte økes. Overordnede tilbakemeldinger fra merknadsmøtet er i stor grad ivaretatt i planforslaget, herunder regulering av gang- og sykkelvei, føringer for ivaretagelse av bekk og økologisk korridor, utføring av skredfarevurdering, reduksjon av terrenginngrep, reduksjon av byggehøyde og rekkefølgekrav til støyutredning.

2.3.2 Vurdering av konsekvensutredningsplikt (KU)

Formålet med forskriften om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres. Det er i tilknytning til planinitiativet foretatt en gjennomgang av forskriften.

VEDLEGG I, jf. § 6

Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning.

Planinitiativet kommer ikke inn under tiltak som presisert under punkt 1-30, og det stilles følgelig ikke krav om planprogram eller melding og konsekvensutredning i henhold til vedlegg I.

VEDLEGG II, jf. § 8

Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere. Planinitiativet kommer ikke inn under tiltak som presisert under punkt 1-13, og det vurderes følgelig at det ikke stilles krav om nærmere vurderinger når det gjelder konsekvensutredning.

Konklusjon om konsekvensutredning

Med bakgrunn i vurderingen av punktene i forskrift om konsekvensutredning er forslagsstillers konklusjon at planarbeidet og planlagte tiltak ikke vil utløse krav om konsekvensutredning eller planprogram.

2.3.3 Medvirkning

Medvirkning er ivaretatt i henhold til lovpålagte krav. Merknader til planoppstart er oppsummert og kommentert i merknadsskjema som følger plansaken.

Utvidet medvirkning

Det er invitert til en utvidet medvirkning for hjemmelshaver av gnr. 43 bnr. 654. Grunneier av denne eiendommen har ikke ønsket en utvidet medvirkning.

3 Planområdet – dagens situasjon

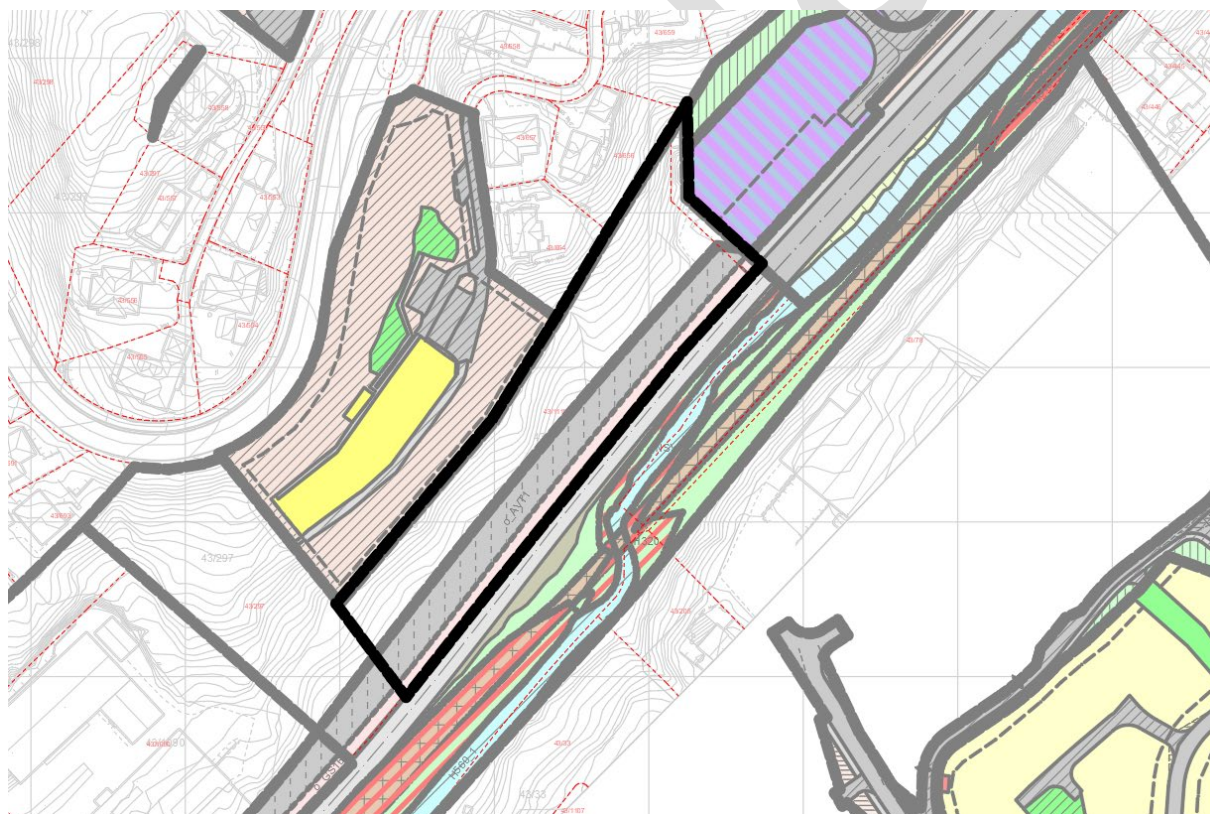
3.1.1 Planområdets avgrensning

Bakgrunnen for avgrensningen av planområdet er eiendomsforhold og forholdet til eksisterende reguleringsplaner.

Planområdet omfatter gbnr. 43/1118 og en mindre del av 43/1062. Plangrensen følger eiendomsgrensene, med unntak av mot nordøst, der planområdet er avgrenset av tilgrensende reguleringsplan *Fana*. *Gnr 43 bnr 79 mfl., Midtun/Heldal (PlanID 16550002)*. Planområdet overlapper med en mindre del av områdeplan for Sanddalsringen Øst, PlanID 61310000.



Figur 13: Skråfoto sett mot nord med omtrentlig plassering av planområdets avgrensning sett i sammenheng med nærliggende omgivelser.



Figur 14: Illustrasjon som viser overgang mot tilgrensende reguleringsplaner.

3.1.2 Arealbruk innenfor planområdet

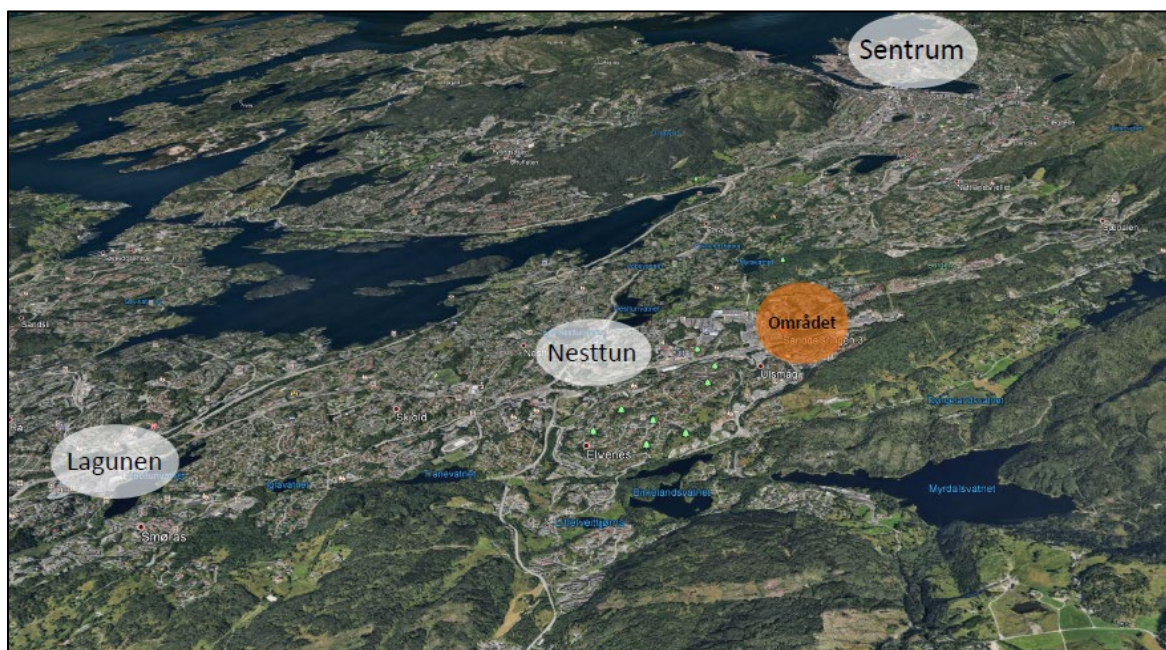
Planområdet består i hovedsak av vegetasjon i skrånende terreng, samt noe planert areal.

<i>Dagens arealbruk innenfor planområdet</i>	<i>Gnr./bnr.</i>
Vegetasjon	43/1118

3.2 Kort redegjørelse av dagens situasjon

3.2.1 Planområdets beliggenhet

Planområdet ligger ved fv. 587 Hardangervegen på Midtun i Fana bydel. Det befinner seg mellom næringsbebyggelsen i Sanddalsringen 3 ved rundkjøringen på Midtun i sør og Hardangervegen 68 i nord. Størrelsen på planområdet er ca. 6,5 daa.



Figur 15: Lokalisering av planområdet.

Området ligger ca. 2 km fra Nesttun sentrum og kollektivknutepunktet ved Nesttun terminal. Der finnes både detaljhandel, restauranter, tjenester innen helse og kulturtilbud. Overordnet er det langs hovedaksene for kjørende trafikk en del større næringsbygg, mens øvrige målpunkt som skoler, barnehager, omsorgs- og eldreinstitusjoner i større grad ligger tilknyttet boligbebyggelse.



Figur 16: Planområdet beliggenhet markert med oransje stiplet linje og viktige funksjoner i nærområdet.

3.2.2 Arealbruk i nærområdet

Planområdet er en del av en næringsakse langs vestsiden av Hardangervegen. Bebyggelsen i denne aksen består i hovedsak av kombinasjonsbygg med fokus på lager, industri og kontor. Etablert bebyggelse har en tydelig arkitektur hvor byggets funksjon er styrende for utformingen. Felles for disse byggene er at det er tilrettelagt for kjøretilkomst til flere plan. Med unntak av Hardangervegen 72, har byggene også parkering på tak.

Boligområdet mot vest ligger på et høyere nivå og har adkomst fra Sanddalsringen.



Figur 17: Oversikt over strøkskarakter

Hardangervegen er en viktig trafikkåre for Bergen øst, og knytter sammen Arna bydel mot Bergen sør og videre mot Bergen sentrum. Næringsbebyggelsen ligger i stor grad tilknyttet hovedveiene i området. Den historiske jernbanetraséen til gamle Vossebanen ligger langs dalføret fra Midtun mot Espeland på østsiden av Hardangervegen.

Næring- og industribyggelse:



Figur 18_ Bilder fra nærområdet og planområdet.

1: Hardangervegen 68



2: Hardangervegen 70



3: Hardangervegen 72 og 74



4: Midtunlia 73



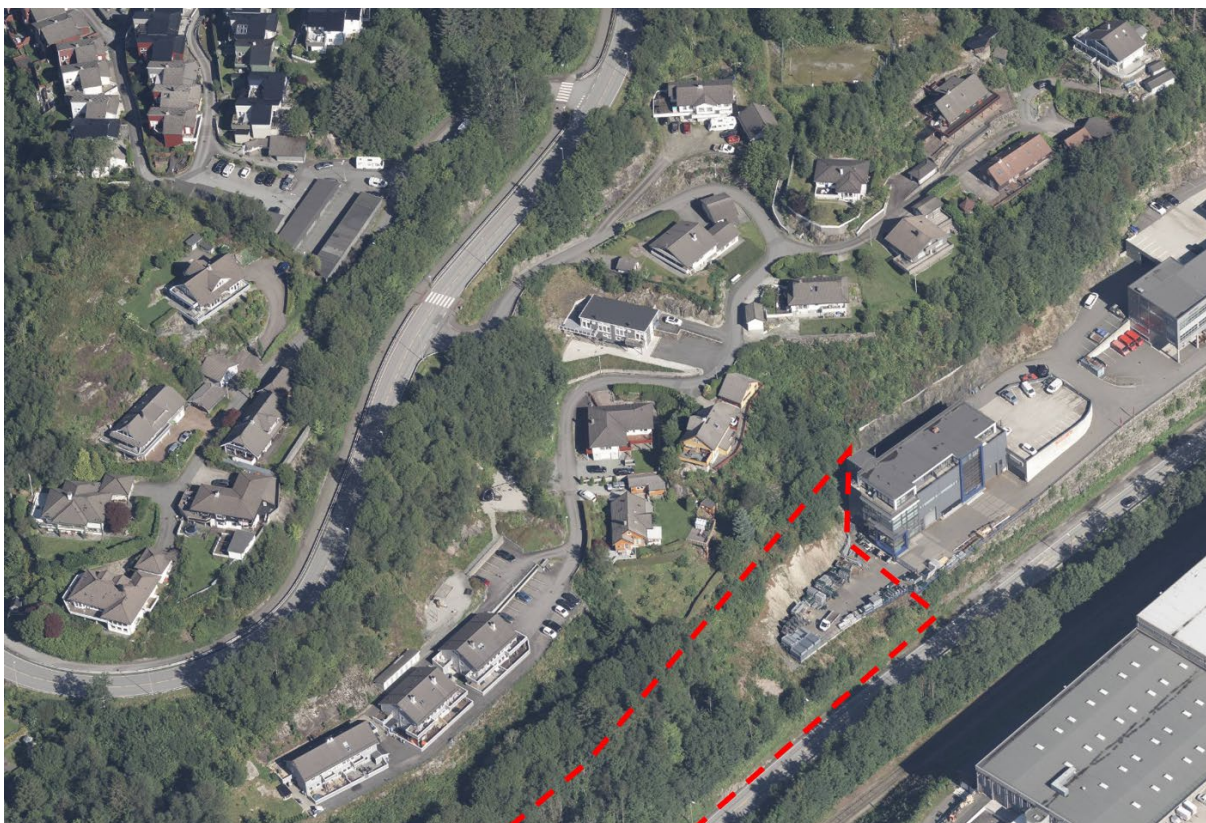
5: Sandbrekkevegen 96



Figur 19: Bilder som viser strøkskarakter

Boligbebyggelse:

Nedenfor er et skråfoto som viser boligbebyggelsen i Korgelia og Sanddalsringen nord for planområdet. Boligbebyggelsen ligger i overkant av planområdet, og har tilkomst fra fv. 5198 Sanddalsringen. består av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. I Korgelia, nærmest planområdet, består bebyggelsen av eneboliger og tomannsboliger, utbygd fra midten av 1980-tallet og frem til ca. 2004. I bakkant av disse, i Sanddalsringen, er rekkehus en vesentlig del av boligmassen. Disse er utbygd på midten av 1980-tallet.



Figur 20: Utklippet viser strøkskarakter for nærliggende boligområde Omtrentlig plangrense markert med stiplet linje.

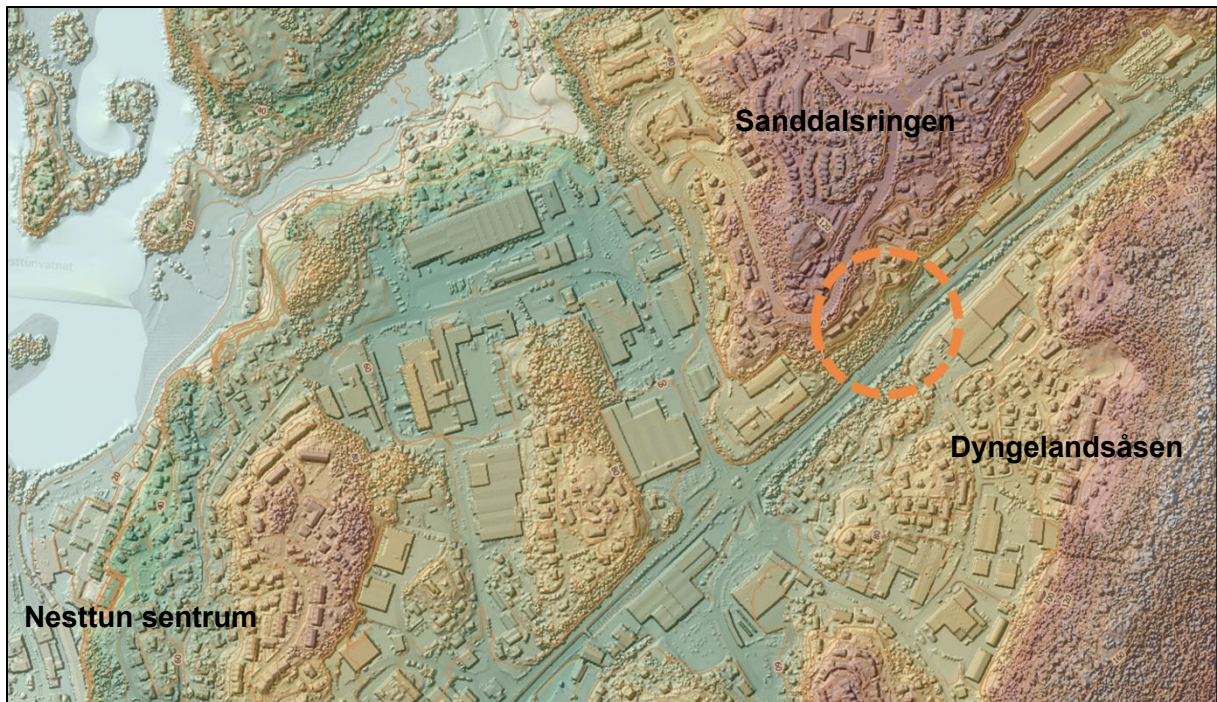
3.2.3 Privatrettslige bindinger

Planarbeidet har så langt ikke avdekket privatrettslige bindinger, bruksretter eller klausuler som er til hinder for gjennomføring av de tiltakene planen legger opp til.

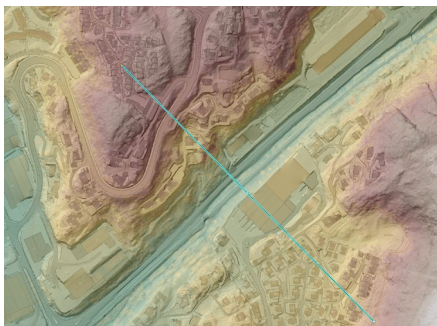
3.2.4 Landskap og bebyggelsesstruktur

Et viktig landskapselement i området er det noe smale dalføret mellom Dyngelandsåsen (med Oksla som høyeste punkt) i sør-øst og Sanddalsringen i nord-vest. Dette er et landskapsrom med noe vertikale vegger der det har etablert seg kommunikasjonsårer, både gjennom den historiske jernbanetraseen, vassdraget Midtunelva og Fv. 587 Hardangervegen. I nærheten av planområdet strekker dalføret seg fra Helldal i nord-øst til rundkjøringen på Midtun der landskapet åpner seg i flere retninger med større grad av kollestruktur. Langs hovedfartsårene er bebyggelsesstrukturen lineært organisert i terrenget tilgrensende veien med større næringsbygg, mens det i det stigende terrenget og på kollene i større grad er frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse.

Digital overflatemodell viser landskapet i området. Terrengets relative høyder markert fra lav til høy med fargeskalaen grønn-gul-rød-hvit. Planområdet ligger ca. mellom kotehøyde +60 til +80. Dyngelandsåsen er høyeste punkt i kartutsnittet.



Figur 21: Oversikt overordnet landskap : Kilde: Høydedata.no



Figur 22: Oversikt terrengsnitt gjennom området. Kilde: Høydedata.no



Figur 23: Terrengprofil fra nordvest til sørøst. Kilde: Høydedata.no

Terrengprofilen viser et typisk snitt som viser dalbunnen hvor Hardangervegen (+58) er lokalisert og høydedrag mot nordvest mot Sanddalsringen (+120) og høydedrag mot sydøst mot Midtunlia (+103).

3.2.5 Nær- og fjernvirkning

Nærvirkning: Planområdets nærhet til Hardangervegen, både i avstand og høydemeter gjør at det er visuelt synlig for forbipasserende trafikk. Det er også synlig for bakenforliggende boligbebyggelse i nord-vest.



Figur 24: Nærvirkning av planområdet sett fra Fv. 587 Hardangervegen. Hentet fra: Google Streetview.



Figur 25: Til venstre: planområdet sett fra boligområdet Korgeliga i nord-vest. Til høyre: nærvirkning mot vei og næringseiendom i nord sett fra planområdet.

Fjernvirkning: Området sett fra Midtunlia på motsatt side av Hardangervegen. Boligbebyggelsen i bakkant av planområdet ser ut til å følge terrenget på rekke langs landskapet. Dette gjelder også for næringsbebyggelsen som ligger på rekke langs en lavere kotehøyde, der byggehøydene underordner seg boligene i nord-vest. Fra Midtunlia på østsiden av Hardangervegen er planområdet synlig, men næringsbebyggelse øst for fylkesveien hindrer en del sikt.



Figur 26: Fjernvirkning sett fra Midtunlia. Næringsbebyggelse øst for Fv. Hardangervegen hindrer i noe grad sikt mot planområdet.

3.2.6 Eksisterende bygninger og omgivelser

Bebyggelsen i nærområdet er en kombinasjon av større næringsbygg og frittliggende/konsentrert småhusbebyggelse. Langs hovedveiene Hardangervegen, Sandbrekkevegen og Ulsmågvegen er det i stor grad etablert næringsbebyggelse nær felles rundkjøring. Disse har et arkitektonisk formspråk som gjenspeiler bebyggelsens funksjon som bygg til næring, lager, industri og kontor. Bebyggelsen knyttet til Midtun har en mer utadrettet og forretningsmessig utforming. Området Helldal- Midtun med avkjørsel fra Hardangervegen har i liten grad kunderettet aktivitet.

Nordvest for planområdet, i Korgelia, er det eneboliger og tomannsboliger. Planområdet ligger i en relativt bratt skråning, og boligene ligger ca. 25-30 meter høyere i terrenget enn Hardangervegen, som ligger på kote +60 ved planområdet.

Den frittliggende og konsentrerte boligbebyggelsen i Sanddalsringen er bygget ut fra ca. 1970-tallet med særlig utbygging i løpet av perioden 1980- og 2000. Det er ikke direkte veiforbindelser og kontakt mellom boligbebyggelse om næringsaksen langs Hardangervegen.

3.2.7 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det ingen kjente automatisk fredete eller fredete kulturminner, hverken intakte eller fjernede. Der finnes ingen fredete eller SEFRAK-registrerte bygninger, og heller ikke hensynssoner knyttet til bevaring av kulturmiljø i KPA 2018.



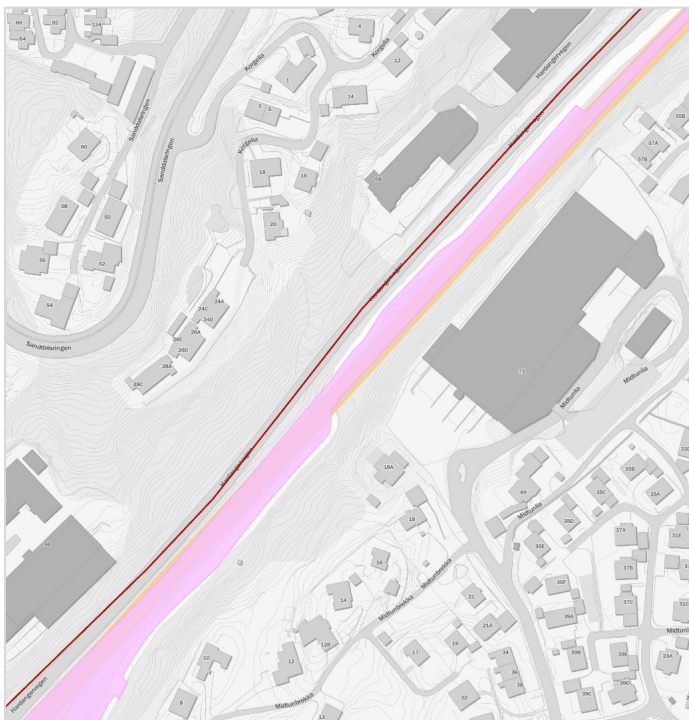
Figur 27 Oversikt over arealbruk i området



Figur 28: Korgelia og Sanddalsringen. Hentet fra: 1881.

Historisk postvei og jernbaneanlegg

Dagens fylkesvei Hardangervegen ligger langs traseen for den historiske postveien (veifar) Christianiavegen, som er kartlagt av Byantikvaren. Denne er ikke fredet eller har hensynssone i KPA 2018. Parallelt med postveien ligger det forskriftsfredete (2016) jernbaneanlegget Gamle Vossebanen, som også er angitt som hensynssone *Historisk jernbanetrase* i KPA 2018. Vossebanen ble satt i drift mellom Bergen og Voss i 1883, og frem til nedleggelsen som lokalbane i 1965 dokumenterer Gamle Vossebanen flere tidsepoker og stadier både i den banetekniske utviklingen og samferdselssystemets betydning for industri- og bosetting i det som da ble regnet som Bergens utkantområder. Strekningen Garnes – Midttun er i dag brukt som veteranjernbanen Gamle Vossebanen og har avganger jevnlig gjennom sommersesongen.



Figur 29: Fv. 587 Hardangervegen følger en historisk postvei/veifar, herunder Christianiavegen (rød). Tilgrensende denne er også den historiske jernbanetraseen Vossebanen (rosa). Hentet fra: Bergenskart/Kulturmiljøkart.

I forbindelse med nærliggende områdeplan Sanddalsringen øst er det utført kulturminneevaluering (Sweco, 2015) av området. I dette arbeidet er det ikke gjort funn av kulturminner innenfor planområdet. Plan- og bygningssetaten har vurdert (ref. oppstartsmøtet 14.05.2022) at denne kulturminneregistreringen er tilstrekkelig, og viser til den generelle meldeplikt som følge av kulturminneloven.

3.2.8 Naturverdier

Skog

Arealressurskart AR5 viser at innenfor planområdet er registret skog som Norsk institutt for bioøkonomi definerer som «blandingsskog med særskilt høg bonitet». Naturmangfoldrapport (Miljøfaglig utredning AS, datert 01.09.2021) til planarbeidet, sier at vegetasjonen i planområdet består av nokså ung blandingsskog. Det kommer frem i rapporten at skogen har ubetydelig verdi etter metodikken for verdisseting (Miljødirektoratet 2021), ettersom denne er påvirket av blant annet tidligere hogst og fremmedarter. Rapporten sier samtidig at tiltaket vil gi noe forringelse for naturmangfold, men at konsekvensen er «ubetydelig miljøskade for delområdet». Selv om området er definert som naturmark som er betydelig påvirket av

menneskelig aktivitet samt noe strekt endret mark, vil det være arter som har sitt funksjonsområde i planområdet.

Økologisk korridor

I temakart for sammenhengende blågrønne strukturer til KPA 2018 er det registrert en økologisk korridor gjennom planområdet. Denne fungerer ifølge Bymiljøetaten som en økologisk forbindelse mellom blant annet Dyngedalsåsen, Nesttunvatnet og Myrvatnet. Naturmangfoldrapport datert 01.09.2021 sier at korridoren brukes av hjortevilt, som ut ifra flyfotovurderinger kan se ut som en mulig korridor fra det større skogområdet lengre nordøst og til planområdet. Rapporten sier at funksjonsområdet for hjortevilt vurderes å ha noe verdi etter metodikken for verdisetting dersom det er «lokalt viktig» (Miljødirektoratet 2021).



Figur 30: Utklipp fra temakart "sammenhengende blågrønne strukturer". Kilde: bergenskart.no.

Bekk

Bekken i planområdet har avrenning til Midtunelven på østsiden av Hardangervegen, og er lagt i rør i bakkant av planområdet og føres ned til overvannsledning under Hardangervegen. Bekken har lav vannføring, og er i perioder tørrlagt, og det er ikke potensial for fisk, ifølge naturmangfoldrapporten. Det kommer videre frem at det trolig er lite potensial for naturmangfold knyttet til vann.



Figur 31: Bekken i planområdet.

Stiforbindelse

Stien gjennom planområdet ser ut til å starte i en smal stripe av bratt grøntareal i overkant av Hardangerveien 68 og leder i to retninger: ned til den trafikkerte Hardangerveien og til næringsbygget ved Sanddalsringen 5 (naturmangfoldrapport datert 01.09.2021). Rapporten sier at stien ikke ser ut til å være i bruk, men den kan ha hatt en funksjon før næringsbygget i Hardangervegen 68 ble oppført (2007/2008).



Figur 32: Skråfoto og bilde som viser stiforbindelsen i planområdet.

Rødlistede arter

Det er registrert én rødlistet art i planområdet: ask (rødlistestatus: sårbar). Ifølge rapporten utgjør ask totalt 10-20 % av tresjiktet, men det er ikke observert store asketrær og mange trær er synlig utsatt for askeskuddsjuke.

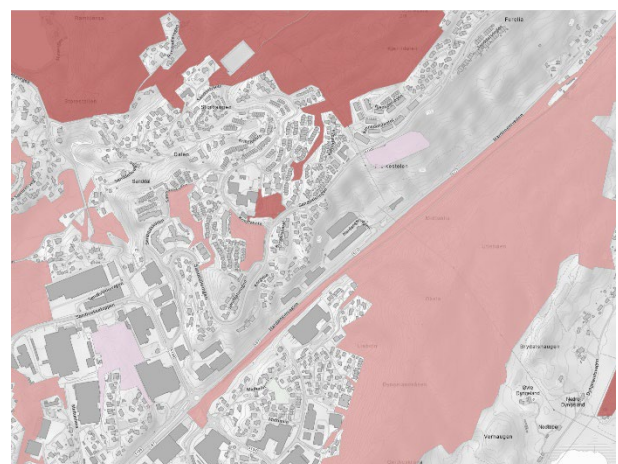
Fremmede arter

Innenfor planområdet ble det under kartlegging registrert seks fremmede arter med kategorien *svært høy risiko*: platanlønn, bulkemispel, høstberberis, dielsmispel, sitkagran og antatt askeskuddbeger (naturmangfoldrapport datert 01.09.2021). I tillegg ble det registrert én art med kategorien *lav risiko*: laurbærhegg. Ifølge rapporten legger platanlønn beslag på ca. 20-30 % av tresjiktet, og det er særlig mye bulkemispel i tette bestander i busksjiktet.

3.2.9 Rekreasjon og friluftsliv

Det er lite som tyder på at planområdet har verdi som rekreasjons- eller friluftsområde. Gjennom befarig og naturmangfoldrapport er det ikke funnet tegn til menneskelig bruk av området i dag. Som nevnt i kap. 3.2.8, har stiforbindelsen i planområdet sannsynligvis vært i bruk før bygget i Hardangervegen 68 ble oppført.

Øst for planområdet går det tursti langs den historiske jernbanetraseen. Denne er kartlagt av Bymiljøetaten, og beskrevet som en grønnkorridor med områdeverdi viktig friluftslivsområde. Grønnkorridoren er navngitt turvei Middtun-Helldal, og fungerer som gangvei langs denne strekningen ettersom det ikke er tilrettelagt for gående langs Hardangervegen. Det er videre kartlagt friluftsområder for Sandalsringen/ Kringlebotn. Tilgrensende grønnkorridoren i øst, er et kartlagt



Figur 33: Utklipp kartlag for friluftsområder.
Kilde: naturbase.no

friluftsområde, «Dyngelandsåsen». Dette er betegnet som et nærturterreng, og har områdeverdi som friluftsområde.

3.2.10 Skole og barnehage

Det planlegges ikke for boligformål i reguleringsplanen.

3.2.11 Barn og unges interesser

Det er ikke funnet spor som tyder på at planområdet eller tilgrensende arealer er brukt til rekreasjon eller lek blant barn og unge. Terrengtet er stedvis nokså bratt, og oppleves som lite tilgjengelig. Området egner seg i liten grad til rekreasjon da stigningsforhold, vegetasjon og trafikkstøy ikke innbyr til lek og opphold. Det er ikke noe som tyder på at skoler eller barnehager bruker området. Det er foretatt barnetråksøk på barnetrakk.no, og det er ikke registrert barnetrakk i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

3.2.12 Vei og trafikkforhold

Kjørende trafikk

Hovedtilkomst til planområdet vil være fra avkjørsel utformet som T-kryss i Fv. 587 Hardangervegen. Det er utarbeidet en trafikkvurdering som følger områdeplanen Sanddalsringen Øst. Trafikkvurderinger åpner opp for at det er en restkapasitet på inntil 30.000m² næringsbebyggelse før det må iverksettes eventuelle tiltak for å imøtekomme økt ÅDT.

Fra T- krysset legges opp til kjøring på etablerte kjøresoner tilknyttet næringsbebyggelsen i Hardangervegen 68-72.

Fylkesveien har fartsgrense 70 km/t. Ifølge Statens vegvesen sitt veikart hadde Hardangervegen en ÅDT på 10 200 på strekningen forbi planområdet i 2019.

Trafikksikkerhet

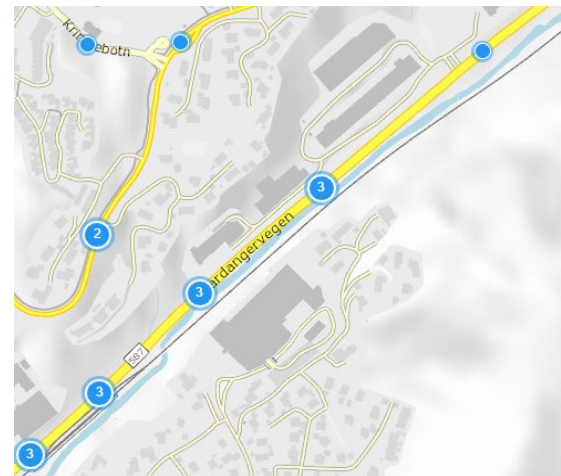
Det er registrert 12 trafikkulykker langs Hardangervegen i nærheten av planområdet. Strekningen er ikke definert som en ulykkestrekning. Det er ikke registrert ulykker i veikryss til næringsområdet nordøst for planområdet.

Mobilitet

Området med næringsbebyggelse er i hovedsak ikke utformet for å ivareta vesentlig trafikk fra gående. Områdets funksjon som lager og industriområde er utformet i hovedsak for kjøretrafikk og er ikke inviterende for myke trafikanter.



Figur 34: Oversiktsbilde avkjøring fra Hardangervegen Kilde: 1881



Figur 35: Bildet viser registrerte trafikkulykker (kilde: Statens vegvesen).

Det er i hovedsak ikke fortau langs Fv. 587 Hardangervegen. Det er etablert fortau tilknyttet bussholdeplasser ved avkjørsel til næringsbebyggelse nord for planområdet.

Områdeplan som er under arbeid tilrettelegger for en gang- og sykkelvei som skal følge Hardangervegens sin nordøstlige side. Dette vil tilsa bedre forhold for myke trafikanter.

Planområdet er i dag ikke utbygget og fremstår som ufremkommelig og utilgjengelig terreng med vegetasjon

3.2.13 Universell utforming

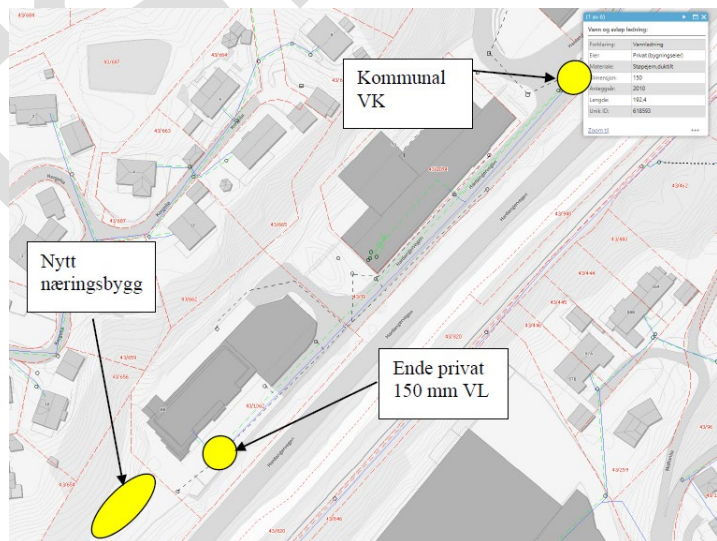
Næringsområdet som planområdet kobler seg til ligger på et høydedrag over Hardangervegen. Området er planert ut på ca. kote +62-72. Det er ikke tilrettelagt for universell adkomst internt i planområdet eller videre til omgivelsene. Krav til universell adkomst til de enkelte bygg er ivaretatt.



Figur 36: Oversiktsbilde over fortau mot busstopp i Hardangervegen

3.2.14 Vannforsyning og avløp

Området blir forsynt fra Kismul vassbehandlingsanlegg, og avløp føres til Flesland kommunale rensesanlegg. Eksisterende kommunal vannforsyning til området er 250 mm duktil ledning i Hardangervegen som forsyner en 150 mm ledning inne i næringsområdet.



Figur 37: Eksisterende anlegg for vannforsyning.

3.2.15 Energi

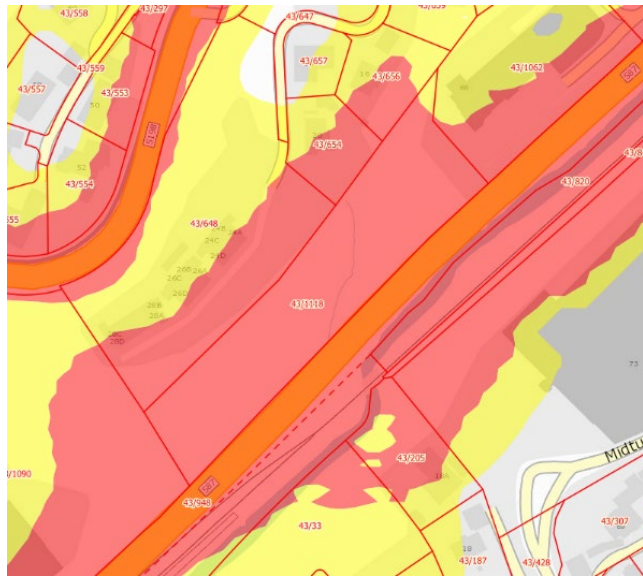
Planområdet er ikke innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. I nærheten av planområdet ligger Helldal transformatorstasjon. Tilknyttet denne er BKK sitt ledningsnett S 132 Fana-Helldal og Helldal-Ravnebergen med spenning 132 kV i retning øst, samt S132 Helldal-Storetveit og Helldal-Solheim med spenning 145 kV i retning vest.

3.2.16 Støyforhold

Planområdet ligger innenfor rød sone for veitrafikk i Statens vegvesen sitt støysonekart for riks- og fylkesveger.

3.2.17 Risiko og sårbarhet – eksisterende situasjon

Det er ikke kjent at planområdet i dagens situasjon er særlig utsatt for hendelser knyttet til risiko og sårbarhet. Det renner en bekk gjennom planområdet, som er lagt i rør både nord og sør for planområdet. Denne har lav vannføring, og er tørrlagt i perioder med lite nedbør. Det er ikke kjent at det har vært utfordringer med flom eller overvann knyttet til bekken. Deler av planområdet er brattere enn 25°. På bakgrunn av dette er det gjennomført skredfarevurdering til planarbeidet.



Figur 38: Støysoner for veitrafikk. Hentet fra: Statens vegvesen.

4 Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger

4.1 Planlagt arealbruk

Planens intensjon er å legge til rette for et nytt kombinasjonsbygg med formål lager/industri, med tilhørende infrastruktur. Nybygget vil få en plassering i et etablert område for tilsvarende type bebyggelse. Planområdet er en forlengelse av denne sonen, og tilkomst er planlagt fra Hardangervegen 68. På grunn av begrenset byggbart areal, er det en viktig del av plangrepet å sikre kjøretilkomst til plan 2. Dette gjør det mulig å legge til rette for parkering på byggets bakside og er i tråd med områdets stedskarakter. På denne måten legges det opp til å skille sone for varelevering/tunge kjøretøy og personbiler/myke trafikanter.

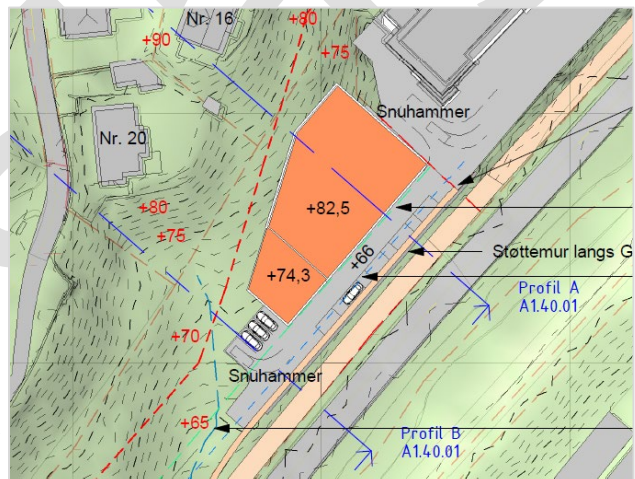
Alternativer

I en tidlig fase av planarbeidet, var hensikten å regulere et større område, der del av naboeiendom mot sør, gbnr. 43/1090, var inkludert. Det ble innsendt planinitiativ høsten 2021 basert på denne intensjonen. Planinitiativet ble avvist blant annet på bakgrunn av skissert utnyttelse, føringer om at bekken i planområdet må holdes åpen, terrenginngrep og hensynet til økologisk korridor. Av hensyn til bekken ble planområdet innskrenket slik at det kun omfatter gbnr. 43/1118, samt del av 43/1062 som ikke er regulert.



Figur 39: Planlagt bebyggelse i første planinitiativ.

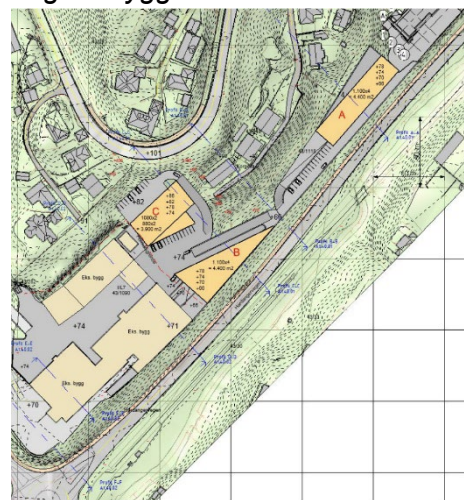
Det ble sendt inn et nytt, tilpasset planinitiativ med kun ett nybygg, plassert på østsiden av bekken. Det ble påpekt i oppstartsmøtet at hensynet til den økologiske korridoren ikke var tilstrekkelig ivaretatt. Bymiljøetaten hadde innspill om at minimum bredde på den økologiske korridoren burde være 12-15 meter. På bakgrunn av dette ble bygget plassert nærmere Hardangervegen, slik at mer grøntareal i bakkant av bygg kan bevares.



Figur 40: Planlagt bebyggelse i andre planinitiativ.

1. Veiledningsmøte.

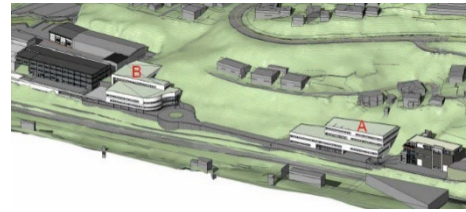
Ved planlagt oppstart ble det avholdt et veiledningsmøte for å få kartlagt plangrunnlaget og mulighet for regulering av hele området og sonen som binder sammen næringsområdet fra nordvest til nord-øst ved Hardangervegen 68. Tilknyttet veiledningsmøtet ble det orientert om at kommunen ønsket at deler av området i større grad skulle forbli grønt for å ivareta natur og grønne korridorer.



Figur 41: III. fra veiledningsmøte

2. Planinitiativ 1

Etter veiledningsmøtet ble det utarbeidet et planinitiativ som i større grad sikret grønne verdier. Bebyggelsen ble samlet i to soner, en i sørvest og en i nordøst. Begge soner var utformet med adkomst fra nord og felles avkjørsel fra Hardangervegen. Veianlegget som binder sammen området ble nedskalert, terrenginngrep og natur ble i større grad tatt hensyn til. Kommunen fant ikke planinitiativet til å ta hensyn til overordnede ønsker i tilstrekkelig grad og valgte å ikke avholde oppstartsmøte, men åpnet for innsending av nytt planinitiativ.



Figur 42: III. fra Planinitiativ 1

3. Planinitiativ 2

Etter mottatt tilbakemelding om at planinitiativ ikke ble akseptert ble det utarbeidet et revidert utkast. I dette forslaget ble planområdet begrenset til å forholde seg til den eiendommen som var koblet mot Hardangerveien 68. Forslaget viste et bygg hvor man la bygget inn i terrenget og kjøreveget i forkant av bygget. Grensen for tiltak forholdt seg til bekk i sydvest. Grønne soner videre mot syd ble ikke berørt. Planoppstart ble akseptert på dette grunnlaget.



Figur 43: III. fra planinitiativ 2

4. Merknadsmøte

Etter kunngjøring fremkom det ønsker om at man foretok tilpasninger i bygningsvolumer av begrenser terrenginngrep. Bygning ble som følge av dette trukket lengre mot øst og kjøresone i forkant av bygget ble fjernet. Det ble tilrettelagt tilkomst fra bygget med hoved varelevering på 1. plan og tilkomst til parkering og mindre leveranser på plan. 2 og 3. Kjørerampe langs byggets bakside ble ført opp til et eget parkeringsnivå på tak i plan 3.



Figur 44: III. fra merknadsmøte

Kommunen ønsket at man i større grad skulle ta hensyn til grønn korridor og kjøreadkomst til byggets bakside ble da fjernet og mulighet for parkering på tak i øverste plan ble tatt bort. Bygningsvolum ble tilpasset den nye situasjonen.

5. Avklaringer - oppfølgingsmøte

Det ble etter merknadsmøte avholdt avklaring som sikret at byggets utforming var i tråd med kommunens ønsker. Forholdet til avstand til grønn korridor, kjøremønster, varelevering, parkering og bygningsvolum ble avklart slik at grunnlaget for planforslaget var omforent.



Figur 45: III Endelig utkast møte

4.1.1 Arealformål

Planforslaget forholder seg til etablerte kombinert formål i forlengelsen av næringsaksen mot nordøst. Sonen her er etablert med kombinert formålet industri/ lager/kontor. Nytt formål er satt til Industri/lager som hovedformål hvor det er tillatt med tilhørende kontorfunksjoner i

bestemmelser. Dette for å tydeliggjøre at eiendommen ikke i vesentlig grad vil tilføre området funksjoner med høy arbeidsplass tetthet. Når det gjelder valg av formål, vurderes det at kriterier for «mindre næringsvirksomheter», jf. KPA § 26.5.2 er ivarettatt i planforslaget. Det er satt rekkefølgekrav til støyutredning som dokumenterer at støykrav i henhold til T-1442 oppfylles for bygge- og anleggsfasen og ved permanent situasjon. Det er også sikret at plan for anleggsfasen skal redegjøre for tiltak mot forurensning og at forurenset overvann ikke skal tilføres bekken. Det vurderes at planforslaget ikke medfører øvrige ulemper for omgivelsene.

Industri/lager (I/L)

Formålsområdet har et areal på ca. 1,6 daa. Innenfor feltet er det planlagt et nybygg med et bruksareal på 2 377 m². Bygget er utformet med tanke på strøkskarakter og funksjonalitet for byggets formål. Tilkomstvei, parkering, vendeareal for kjøretøy og andre nødvendige funksjoner er planlagt innenfor feltet. Illustrasjonsplan datert 24.11.23 er retningsgivende for utforming av vei og parkering.

Naturområde (GN1 og GN2)

Formålsområdet GN1 har et areal på ca. 3 daa. Sonen skal i størst mulig grad være uberørt og opprettholde sin funksjon som grønnstruktur. Bekk som går gjennom området skal holdes åpen og kantvegetasjon langs bekken skal sikres. GN2 har et areal på 0,8 daa, og skal videreføres som naturområde. Det tillates midlertidige inngrep innenfor sonen i bygge- og anleggsfasen, som skal tilfylles og revegeteres med stedegne arter ved permanent situasjon. Dersom det er nødvendig med sikringstiltak mot skred, tillates dette etablert innenfor GN1 og GN2.

Annen veigrunn – grøntareal (o AVG)

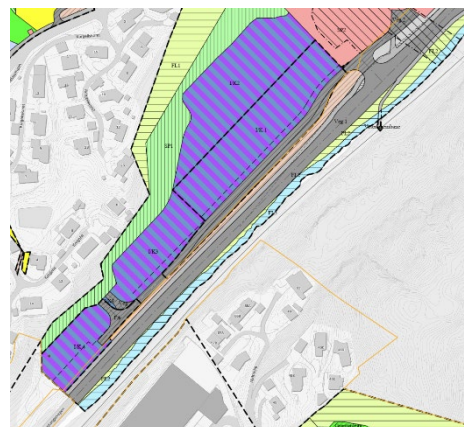
Formålsområdet har et areal på ca. 0,4 daa. Feltet kan benyttes til grøntanlegg, skjæringer, fyllinger, murer og teknisk infrastruktur. Dersom gang- og sykkelvei langs Hardangervegen opparbeides, er det tillatt med gangforbindelse fra industri- og lagerområdet til gang- og sykkelvei.

Gang- og sykkelveg (o GS)

Formålsområdet er på 0,7 daa og avsatt til fremtidig gang- og sykkelveg langs Hardangervegen og er utformet i samsvar med forslag til områdeplan for Sanddalsringen øst.

4.2 Plassering og utforming

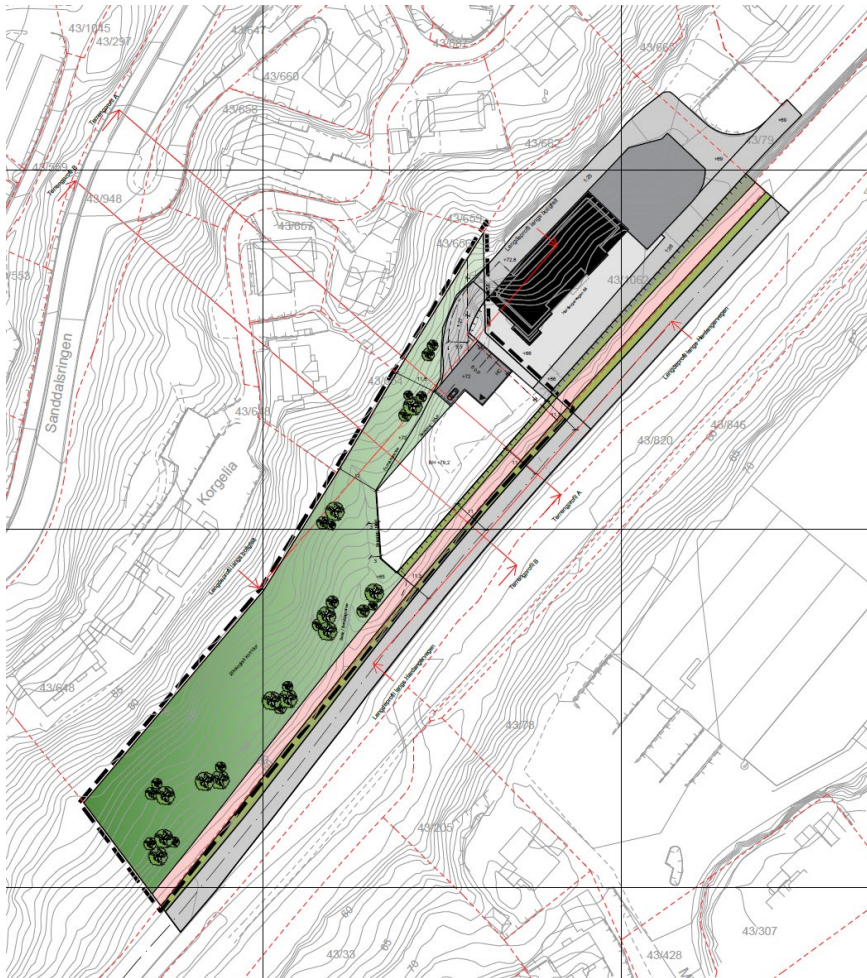
Nytt bygg er planlagt plassert nordøst i planområdet i forlengelsen av etablert bebyggelse på Hardangervegen 68. Planområdet benytter etablert regulert veiadkomst til hele næringsområdet med adkomst fra Hardangervegen. Forslagsstiller er hjemmelshaver til eiendommen Hardangervegen 68 som tillater at kjøring på nordvest og sydøst av eiendommen for å sikre tilkomst til planområdet.



Figur 46: Oversikt regulert adkomst

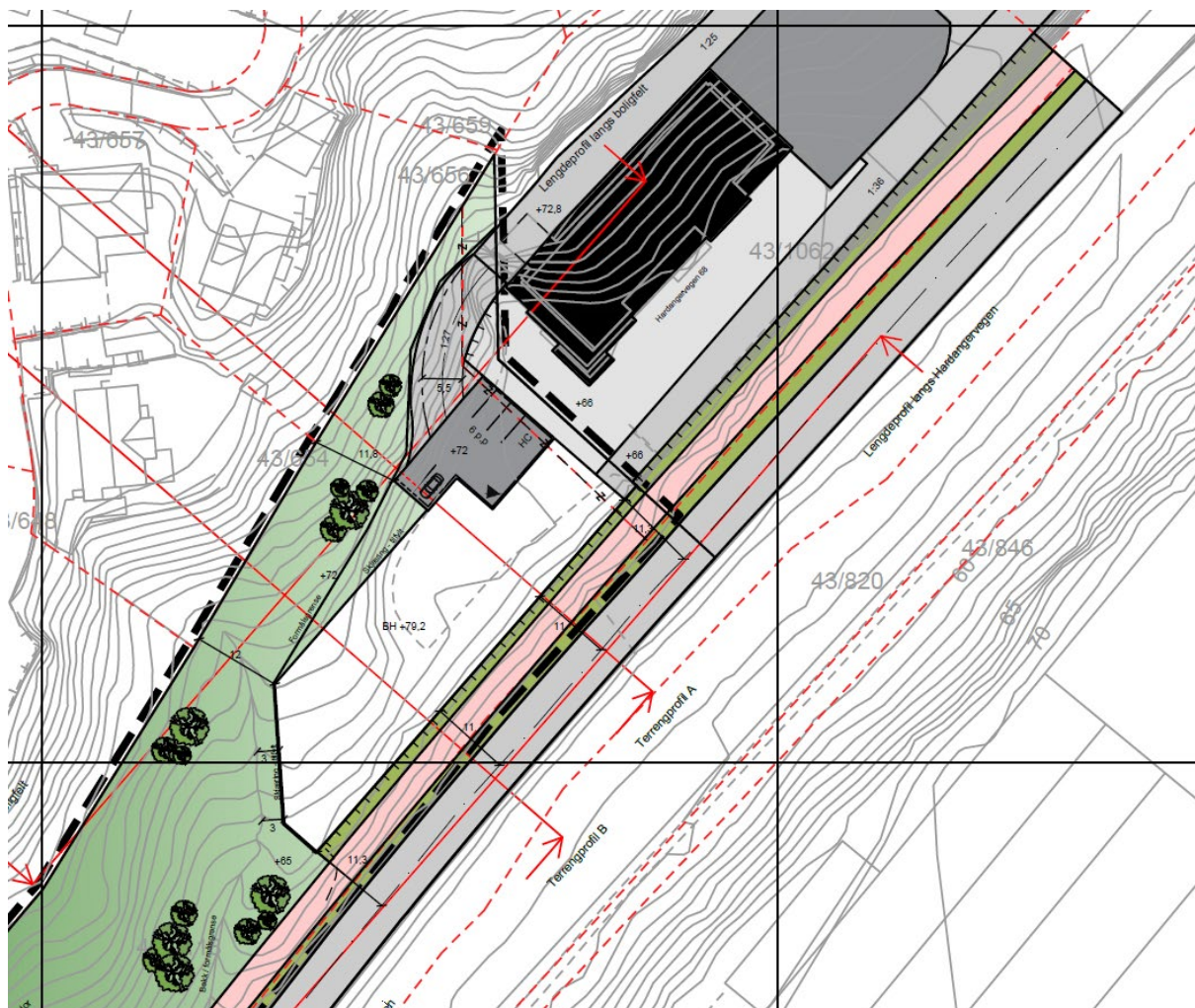
Illustrasjonsplan synliggjør planområdet i seg selv og forholdet til tilgrensende eiendom i nordøst Hardangervegen 68 og Hardangervegen i sydøst. Det er valgt en type bebyggelse

med funksjon som industri/lager med tilhørende kontorfunksjoner. Dette samsvarer med områdets strøkskarakter, og det er etterspørsel etter denne typen bebyggelse i området.



Figur 47: Illustrasjonsplan

Det er lagt opp til et kjøremønster hvor adkomst til planområdet for større kjøretøy er koblet opp mot byggets hovedfunksjon lager/industri 1. etasje. For mindre kjøretøy er det anlagt en kjørbar adkomst og parkering for mindre biler på nivå 2. Dette forutsetter at heis i Hardangervegen 68 flyttes. Bygningens plassering tar hensyn til grønn korridor og bekk innenfor grønnstruktur i sydøst.



Figur 48: Utklipp fra illustrasjonsplan

Bygget er plassert nærmere Hardangervegen enn dagens bebyggelse i denne sonen. Det legges opp til at fasaden mot veien følger dagens mur nordøst for planområdet. Denne plasseringen er valgt av hensyn til bredde på økologisk korridor i bakkant av bebyggelse, samt at plasseringen i stor grad hensyntar boligbebyggelse i nordvest. Vestland fylkeskommune har i en tidlig fase av planarbeidet uttalt at de ikke er negativ til denne plassering, så lenge det er sikret tilstrekkelig areal til gang- og sykkelvei langs Hardangervegen. Områdeplan for Sanddalsringen øst regulerer gang- og sykkelveg langs Hardangervegen og dette planforslaget ivaretar dette hensynet. Det er avsatt et område til annen veigrunn mellom gang- og sykkelvei og formålsflate som vil ivareta behov for veirelaterte funksjoner. På denne måten er det sikret at gang- og sykkelvei kan etableres i tråd med områdeplanen.

Mot nordvest er plangrensen tilpasset naboplan, planID 4601_16550000. Denne planen har trukket plangrensen 4 meter fra eiendomsgrensen. Dette medfører at arealet på gbnr. 43/1062 som ligger mellom eiendomsgrensen og plangrensen til 4601_16550000, er inkludert i planforslaget. Dette er uproblematisk når det gjelder eierforhold, og eiendomsgrensen oppheves i planforslaget. Byggegrensen mot nordøst er satt i formålsgransen. Mot nordvest og sørvest er byggegrensen satt av hensyn til henholdsvis økologisk korridor og bekk.



Figur 49: illustrasjon 3d regulert bygg og eksisterende Hardangervegen 68



Figur 50: Illustrasjon 3d av regulert bygg og eksisterende bygg i forlengelse mot nordøst

4.2.1 Byggehøyder, byggegrensar, utforming og grad av utnytting

Bebyggelse

Det er planlagt for et kombinasjonsbygg tilrettelagt for industri og lager med tilhørende kontorfunksjoner. Tilgrensende område er regulert og bygget ut til kontor, industri og lager. Valgt bebyggelse er en videreførelse av etablert bebyggelse og sees som en forlengelse av næringsssonen. Strøkskarakteren tilsier arealeffektive kombinasjonsbygg med tilhørende adkomstsoner og parkeringsanlegg etablert på tak. Valgt bebyggelse er en videreføring av funksjoner i tilgrensende planer, men hvor kontorfunksjoner er tonet ned til kun å relatere seg til kontor knyttet til lager- og industriformålet.

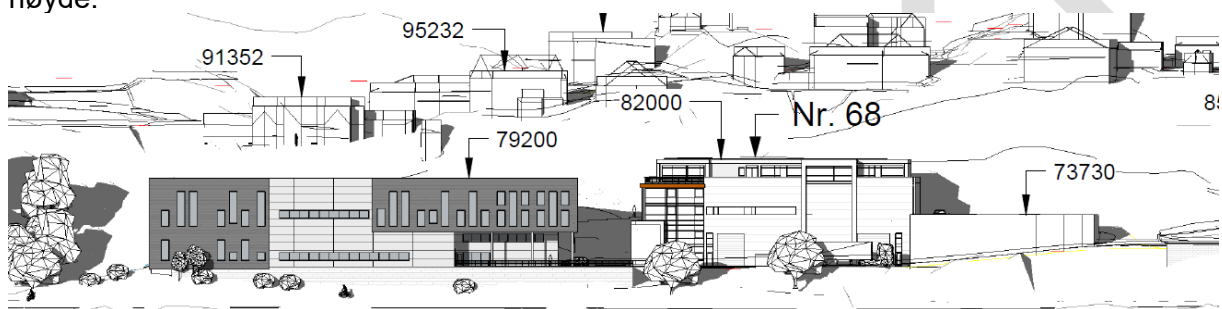
Byggegrenser

Byggegrenser følger formålsgrenser mot sydøst Hardangervegen og i nordøst mot Hardangervegen 68. I nordvest er byggegrense satt i en avstand til økologisk korridor slik at denne funksjon kan opprettholdes. Mot sydvest er byggegrensen satt i forhold til tilgrensende bekk med en avstand på ca. 3 meter til det ferdige byggeliv.

Byggehøyde

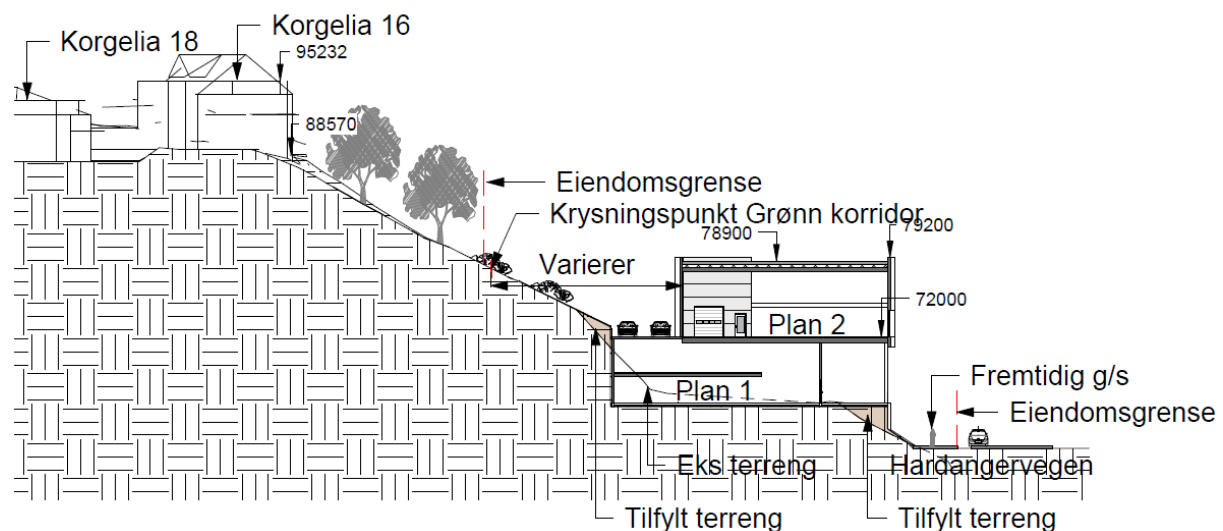
Planlagt høyde på bygg er 13,2 meter, med en maksimal kotehøyde på +79,2. Bygget er planlagt i to etasjer, med mesanin på deler av planene.

Byggehøyden er tilpasset nabobebyggelse i nordøst Hardangervegen 68. Hardangervegen 68 har en takflate som er ført opp til kote +82. Nytt tiltak har en tillatt byggehøyde opp til kote + 79.2. Det er tillatt med etablering av tekniske funksjoner og trapp/heishus over maksimal høyde.



Figur 51: Oppriss fra øst

Bebyggelse i Korgelia som ligger vest for planområdet med adkomst fra Sanddalsringen ligger høyere i terrenget og vil ikke i vesentlig grad berøres av ny bebyggelse maksimale høyde.

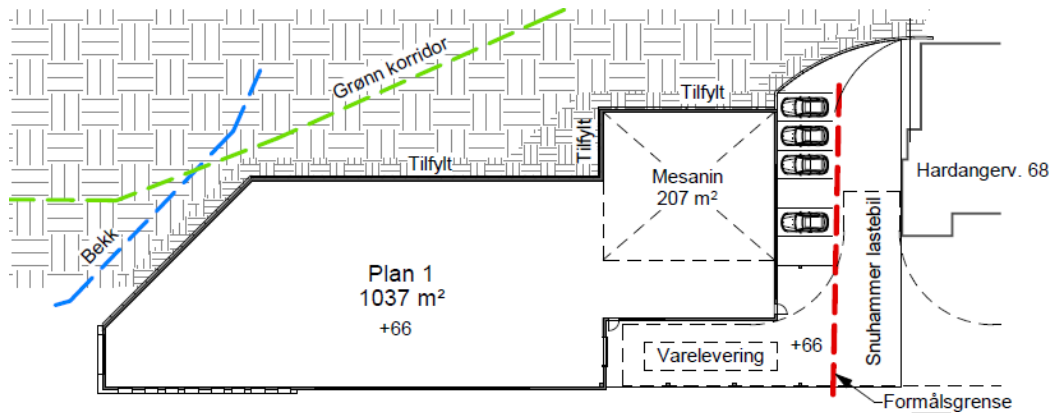


Nybygg er planlagt med en høyde på 2,8 meter lavere enn nabobygg i Hardangervegen 68, som har en maksimal kotehøyde på +82 meter. Bygget i Hardangervegen 70 har en

Figur 52: Snitt gjennom tiltaket fra vest mot øst

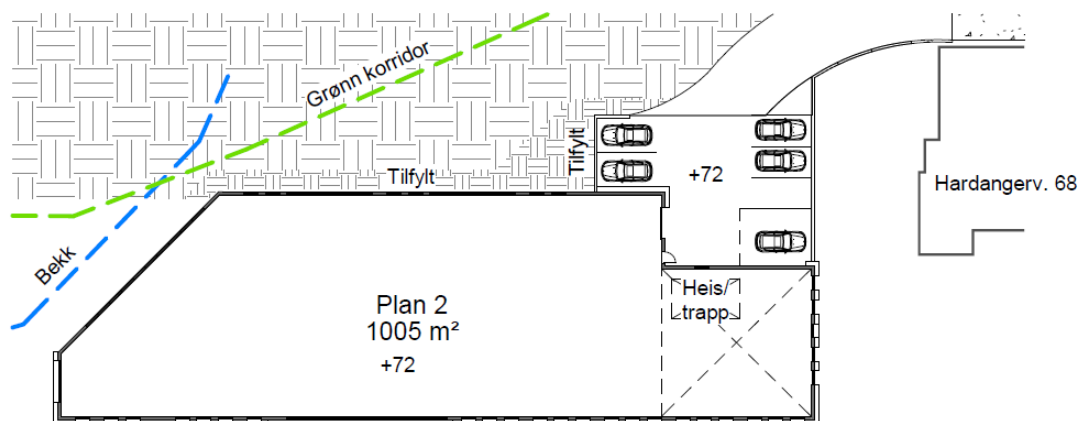
maksimal kotehøyde på +85 meter. Skissert byggehøyde i planinitiativet var ca. kote +86. Altså er byggehøyden redusert betydelig i forhold til opprinnelig utkast i planinitiativet.

Bygningsutforming og funksjoner



Figur 53: Funksjoner på nivå 1

Det er planlagt for en bebyggelse hvor det tilrettelegges for et nivå 1 hvor hovedfunksjoner er lagt til lager og industri. Grunnplanet er lagt til kote + 66 uten underliggende plan. Bygningsvolumet er tilfyllt i bakkant og er skrånende langs fasade mot bekk og sydvest. Nivå mot nordøst samsvarer med kjøresone syd for Hardangervegen 68. Grunnplanet har et stipulert tilgjengelig areal på 1037m² med mulighet for et ekstra mesaninplan på 207 m² for kontor- og administrative funksjoner. Overliggende nivå vil kunne nås med intern heis og trapp.



Figur 54: Funksjoner på nivå 2

I byggets andre etasje på nivå 2 er det planlagt for lager og industri med et areal på ca. 1005m². Det er i dette planet også åpnet for mulighet for egen mesaninetasje for kontor og administrasjonsfunksjoner. Bygningsvolumet er stedvis tilbaketrukket i bakkant for å gi rom til kjørbart adkomst til dette planet. Heis og trapp skal gi adkomst for varelevering og kommunikasjon som vertikal akse i tiltaket. Dette løser ut samtlige hovedplan og mellomliggende mesaninplan.

Grad av utnyttning

Tiltaket er beregnet til å være innenfor kommuneplanens tillatte utnyttingsgrad på 45% BRA innenfor planområdet. Beregninger finnes under pkt. 4.15.

4.2.2 Arkitektur, byform og estetikk

Strøkskarakter

Planområdet er en del av en eksisterende næringsakse langs vestsiden av Hardangervegen. Bebyggelsen i denne aksen består i hovedsak av kombinasjonsbygg med fokus på lager, industri og produksjon. Etablert bebyggelse har en tydelig arkitektur hvor byggets funksjon er styrende for utformingen.

Det er lagt vekt på områdekarakteren når det gjelder utforming av nybygg. Aksen langs vestsiden av Hardangervegen kjennetegnes av bebyggelse med kjøretilkomst til flere plan for å oppnå en best mulig funksjonalitet. Området består i stor grad av kombinasjonsbygg med store lagerarealer. Utforming av bygget skal være tilpasset dets funksjon, samtidig som det er lagt vekt på god og hensiktsmessig materialbruk.



Figur 55: Hardangervegen 68



Figur 56: Oppriss mot Hardangervegen

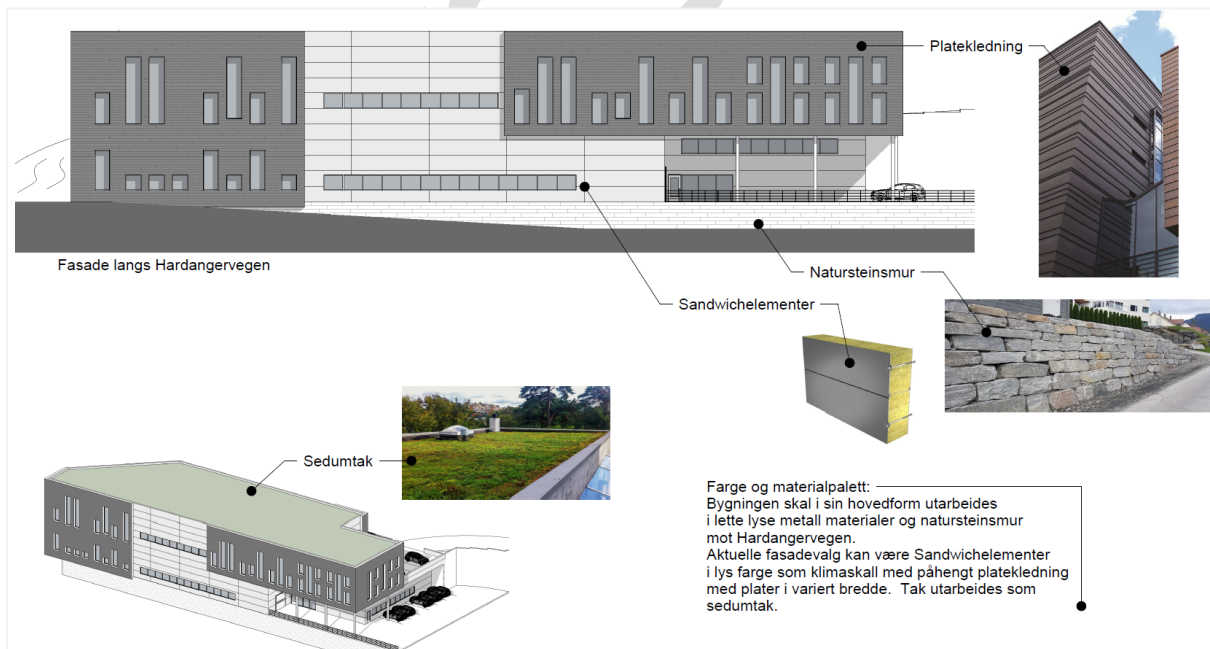
Opprisset viser hvordan prosjektet og planområdet henvender seg til omgivelsene. Prosjektet ligger som en forlengelse av næringsaksen langs Hardangervegen i nord mot rundkjøringen på Midtun i sør. Prosjektets skala og utforming spiller godt sammen med de bygde strukturer og innordner seg som del av en helhetlig struktur. Den grønne strukturen syd for planområdet opprettholder sin funksjon som grønnstruktur og grønnkorridor.

Arkitektur og estetikk

Nytt prosjekt planlegges i et formspråk som er i samsvar med etablert bebyggelse hvor arkitekturen speiler området og byggets funksjon som kombinasjonsbygg. Bygningsskala er tilpasset tilgrensende bebyggelse Hardangervegen 68 i form og uttrykk. Formspråk forholder seg til rette linjer, rektangulær kubisk form og et stramt uttrykk. Materialitet planlegges i samsvar med omkringliggende næringsbebyggelse og oppføres i fasadelementer i ulike gråtoner. Klare kontrastfarger i vindus- og fasadelementer vil bidra til variasjon og videreføre de estetiske kvalitetene som er etablert i nærområdet. Endelig arkitektonisk utforming, farge- og materialpalett sendes inn ved søknad om tiltak.



Figur 57: Oversikt over samspill mot tilgrensende bebyggelse



Figur 58: Materialpalett/fasadekonsept.

Det er sikret i bestemmelsene at fasader og takflater ikke skal ha dominerende fjernvirkning, av hensyn til boliger i bakkant av planområdet, samt kjørende på Hardangervegen og bebyggelse på østsiden av veien. Mur langs Hardangervegen skal videreføres i tilsvarende uttrykk som dagens mur nordøst for planområdet.

Det er åpnet opp for at taket kan utformes med grønt tak. Det er også ønskelig at deler av tak og fasader kan utformes med solceller for å imøtekomme ønske om en bærekraftig utforming. Det legges til grunn at bygget kan utformes med solcelleintegrerte fasadeelementer eller som frittstående elementer på fasader /tak. Forholdet til bruk av solceller skal synliggjøres på tegningsmaterieil som grunnlag for søknad om tiltak.

4.3 Universell utforming

Planområdet ligger i forlengelsen av et etablert næringsområde hvor uteanlegg ikke er tilpasset universell utforming mot omkringliggende veier og kan ikke nå universelt fra tilgjengelig kollektivtrafikk. For bygg er universell utforming ivaretatt i tråd med TEK17.

4.4 Levekår og folkehelse

Planforslaget legger opp til å ivareta en grønn korridor i overkant av planlagt bygg. I tillegg grenser planområdet til et ubebygget areal som består av vegetasjon. Nærhet til grønnstruktur er viktig for folkehelsen, også i tilknytning til arbeidsplasser. Tiltaket vil bidra med nye arbeidsplasser i området.

4.5 Mobilitet og samferdsel

4.5.1 Overordnede mål for trafiksikkerhet og mobilitet

Det er lagt vekt på å skape gode forhold for myke trafikanter i planområdet. Tilkomst til plan 2 gjør det mulig å skille myke trafikanter fra sone for vareleving og eventuell utendørs aktivitet knyttet til byggets drift.

Det er relativt dårlige forhold for myke trafikanter langs Hardangervegen i dette området. I tidligere pågående områdeplan for Sanddalsringen øst var det planlagt gang- og sykkelvei langs vestsiden av Hardangervegen. Arbeidet med planen er i prosess, og det er usikkert om og eventuelt når gang- og sykkelvei skal bygges. Det er i planforslaget lagt til grunn at det skal kunne etableres en gangbar adkomst til tilgrensende fremtidig gang- og sykkelvei som vil bedre forholdene for myke trafikanter.

4.5.2 Gange

Dagens hovedadkomst for gående er fra avkjørsel til området, ved Hardangevegen 72. Det er bussholdeplass i begge retninger ved avkjørselen, og fortau inn til næringsområdet. Intern i området er tilkomst for gående til planområdet i fremkant av etablert bebyggelse. Det er ca. 400 meter gangavstand fra bussholdeplass til planområdet. Hovedadkomst for gående vil være via ny tilkomstvei i bakkant av bygg i Hardangervegen 68. Ettersom det er lagt opp til tilkomst for større kjøretøy til plan 1, er det mest hensiktsmessig hovedadkomst for myke trafikanter legges til plan 2.

Det går en sti i nedre del av planområdet som leder til Hardangervegen. Denne er ikke lenger i bruk, men kan ha hatt en funksjon før næringsbygget i Hardangervegen 68 ble oppført (2007/2008). Som nevnt over, åpner planforslaget for å etablere tilkomst for myke trafikanter fra eventuell fremtidig gang- og sykkelvei langs Hardangervegen. Slik situasjonen er i dag, og dersom gang- og sykkelvei ikke bygges, er det ikke hensiktsmessig å lede myke trafikanter ned til Hardangervegen, ettersom det ikke er fortau eller funksjonell gangsone på vestsiden av veien.

4.5.3 Sykkel

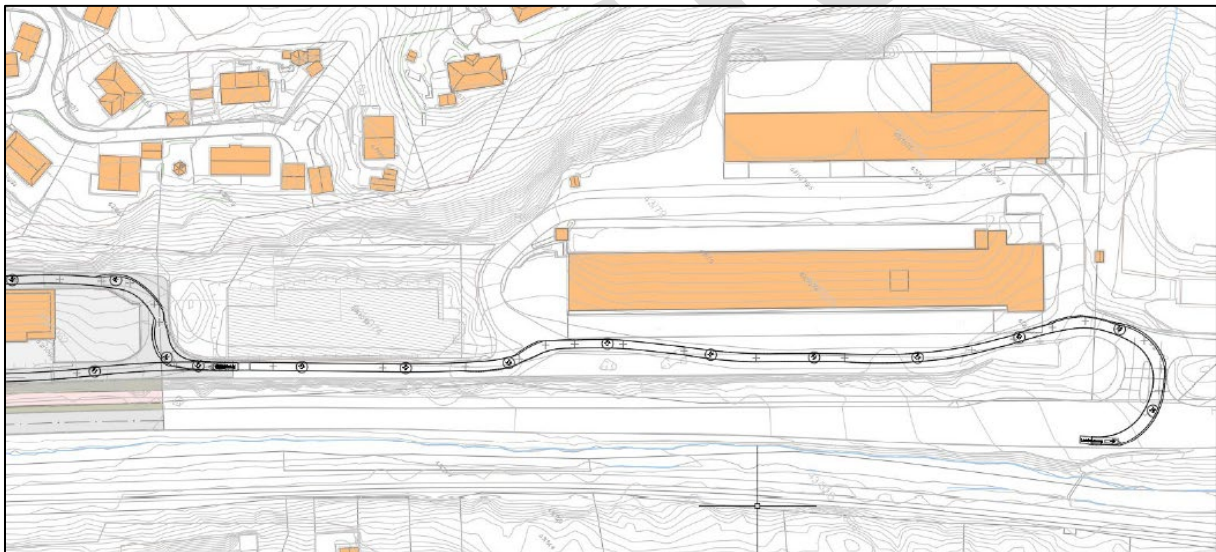
Dagens tilkomst for sykkel går langs samme trasé som for gående, som beskrevet over. På samme måte som for gående, vil gang- og sykkelvei langs Hardangevegen åpne for en mer hensiktsmessig tilkomst til planområdet. Hardangervegen langs planområdet er en del av sykkelnettet i Bergen kommunes sykkelstrategi. Det skal etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser pr. 1000 m² BRA, i samsvar med parkeringskrav for industri/verksted i KPA 2018. Sykkelparkering er planlagt løst i bygget, men kan også skje ved inngangsparti dersom dette viser seg mer hensiktsmessig. Det skal tilrettelegges for mulighet for lading av el-sykler.

4.5.4 Kollektivtilbud

Det er bussholdeplass ved avkjørsel til Hardangervegen 72, om lag 400 meter gangavstand fra planområdet. Linjene som betjener holdeplassen, går til Nesttun terminal og Arna terminal. Disse har avganger hver halvtime på hverdager og ca. hver time i helgene. Mellom Nesttun og Bergen sentrum går bybanen med hyppige avganger. Planforslaget vurderes ikke å utløse behov for areal til kollektivtransport.

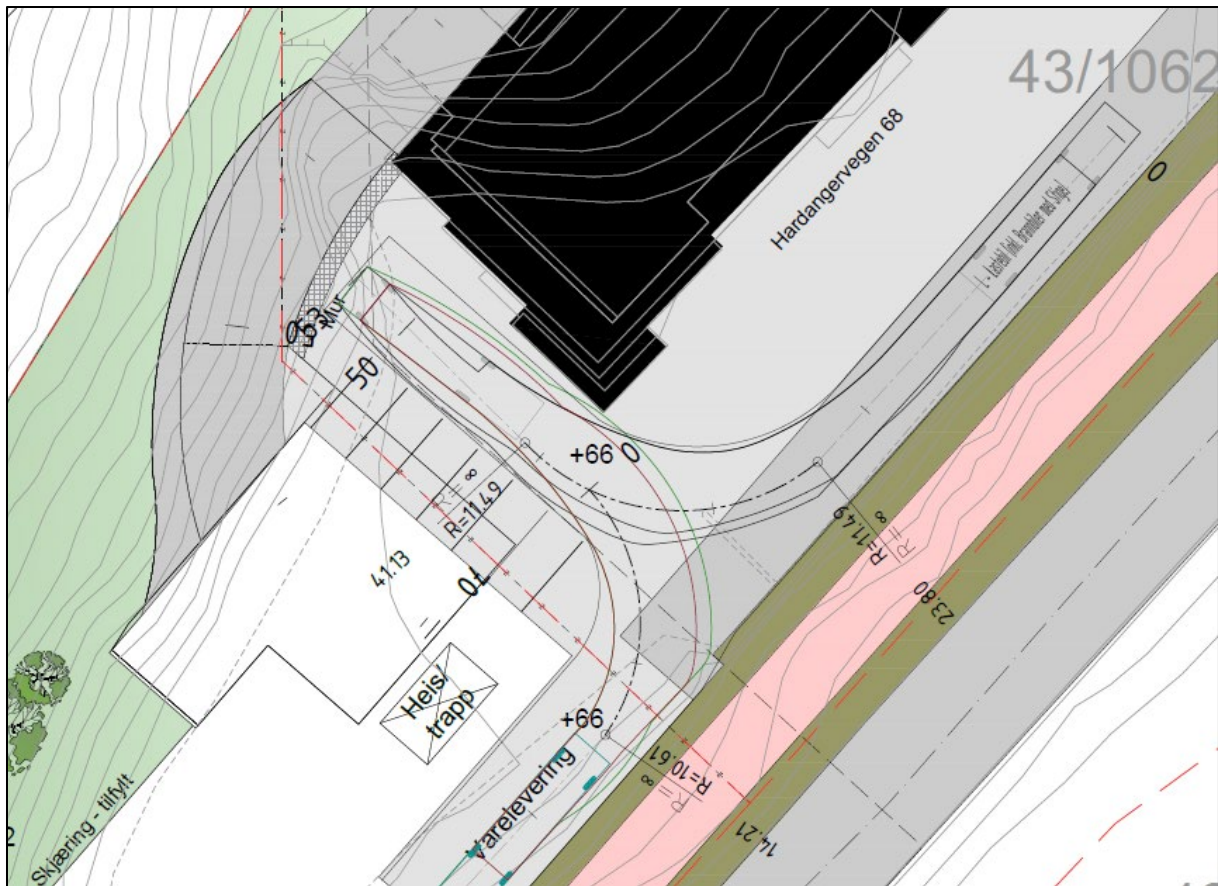
4.5.5 Renovasjon, beredskap og varelevering

Tilkomst til planområdet for varelevering, renovasjonsbil og brannbil (12 meter kjøretøy) er planlagt fra eksisterende avkjørsel fra Hardangervegen og via internt veinett.



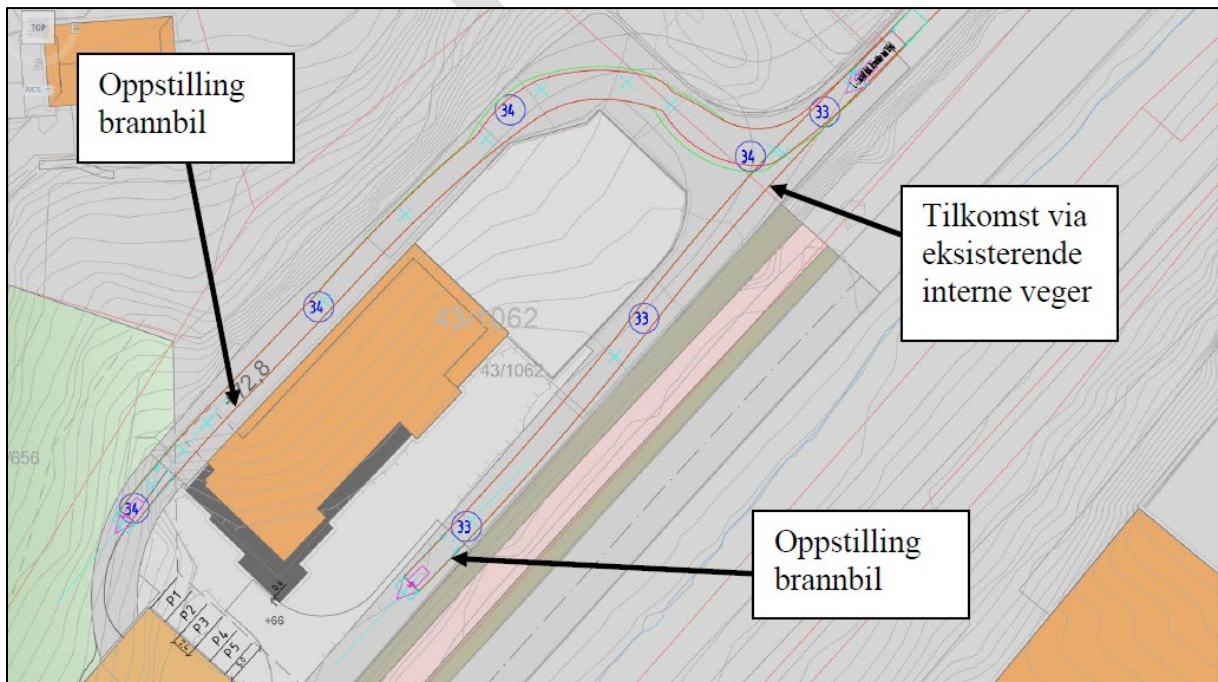
Figur 59: Tilkomst til planområdet for større kjøretøy.

Varelevering og adkomst for store kjøretøy er planlagt på plan 1, helt nordøst i planområdet. Snuhammer for lastebil er skissert delvis på naboplan, 4601_16550000. Ettersom det er samme grunneier for eiendommene, er dette en uproblematisk løsning og kan sikres med privatrettslig avtale ved en eventuell fremtidig endring i eiendomsforhold. Det skal etableres renovasjonsrom på plan 1, og det er gjort test av kjøremønster med lastebil (12 meter). Denne viser at det er tilstrekkelig snuareal og at lastebil kan rygge til bygg for henting av renovasjon.



Figur 60: Kjøremønster for varelevering og renovasjonskjøretøy 1 etasje.

Beredskapskjøretøy vil ha tilkomst via eksisterende interne veier. Oppstillingsplass for brannbil er vist i figur nedenfor.



Figur 61: Oppstillingsplasser for brannbil.

4.5.6 Vei og parkering

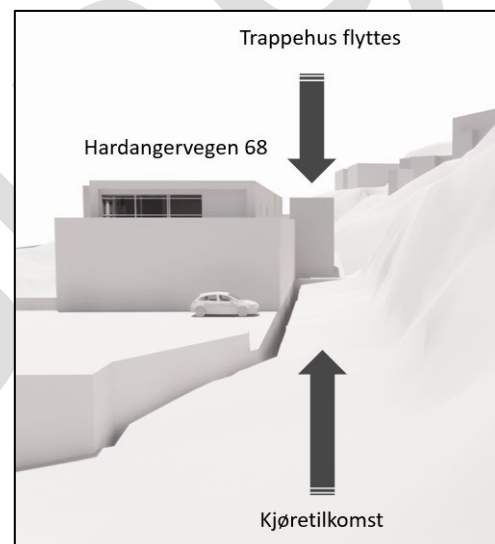
Avkjørsel til planområdet

Planområdet nås fra etablert avkjørsel fra Hardangervegen. Det er utarbeidet en trafikkanalyse til pågående områdeplan som tilsier at avkjørsel fra Hardangervegen ved sekundærstasjonen i Hardangervegen 88 har kapasitet til ytterligere 30 000 m² næringsbebyggelse før behov for eventuelle tiltak er aktuelt. Det legges til grunn at planforslaget inkluderer innenfor angitt 30 000 m². Planforslaget regulerer kun for maksimalt 2 629 m². Det ansees derfor ikke som forholdsmessig ut ifra planforslagets innhold at det skal utarbeides trafikkanalyse/kapasitetsberegninger. Det er naturlig at eventuelle nye kapasitetsberegninger gjøres i forbindelse med områdeplanen, dersom denne legger opp til et bruksareal som overstiger den beregnede kapasitetsgrensen.

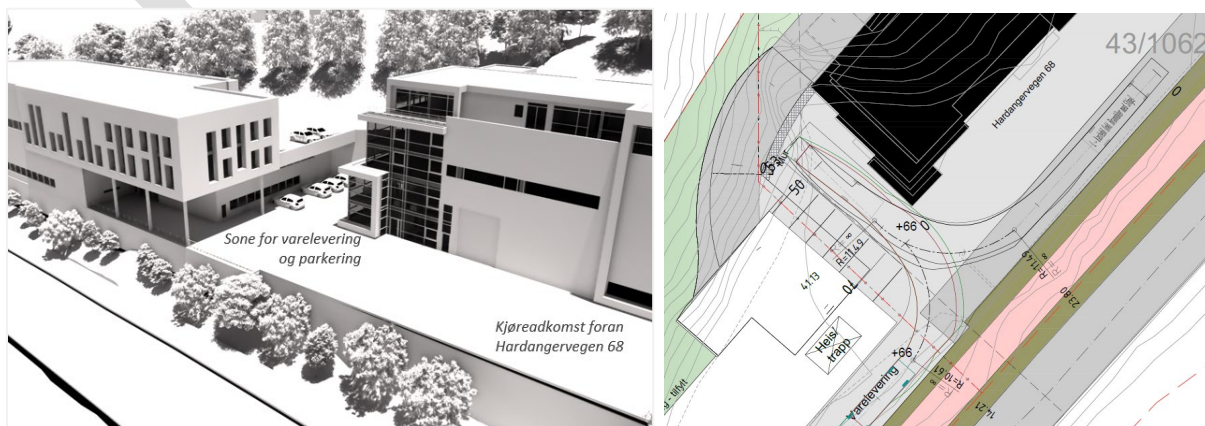
Kjøreadkomst

Det er planlagt kjøretilkomst fra gbnr. 43/1062, til plan 1 og 2. Til plan 1 er kjøretilkomst planlagt som en forlengelse av kjøreareal i fremkant av bygg på gbnr. 43/1062. Kjøretilkomst til plan 2 er lagt i bakkant av bygg på denne eiendommen. Dette medfører at dagens trappehus i Hardangervegen 68 flyttes, slik at kjøreveien kan forlenges til planområdet.

Det skal etableres parkering for både bil og sykkel i tråd med KPA. Grunnlaget for parkeringsdekning er industri/verksted i parkeringstabell, som sier at det skal etableres minimum 2 parkeringsplasser for sykkel og 5-8 parkeringsplasser for bil pr. 1000 m² BRA. Det legges opp til at parkeringsplasser for bil løses delvis på plan 1 og delvis på plan 2. Det skal etableres minimum én parkeringsplass tilrettelagt for bevegelsehemmede, i samsvar med krav i KPA. Denne skal ha kortest mulig gangavstand til inngangsparti. Det skal tilrettelegges for ladepunkter for elbiler.

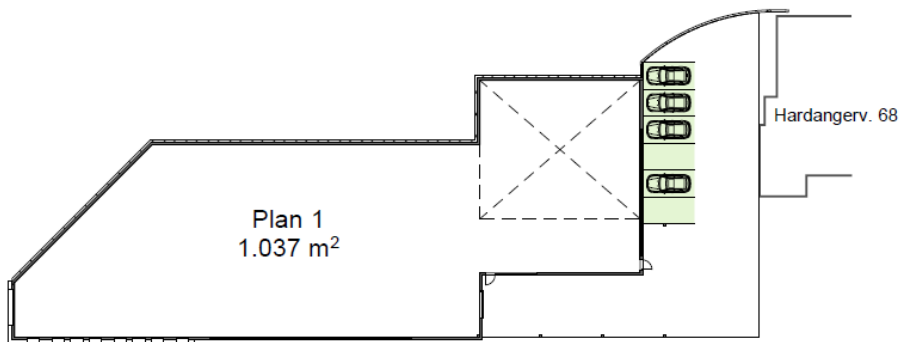


Figur 62: Kjøretilkomst i bakkant av nr. 68.

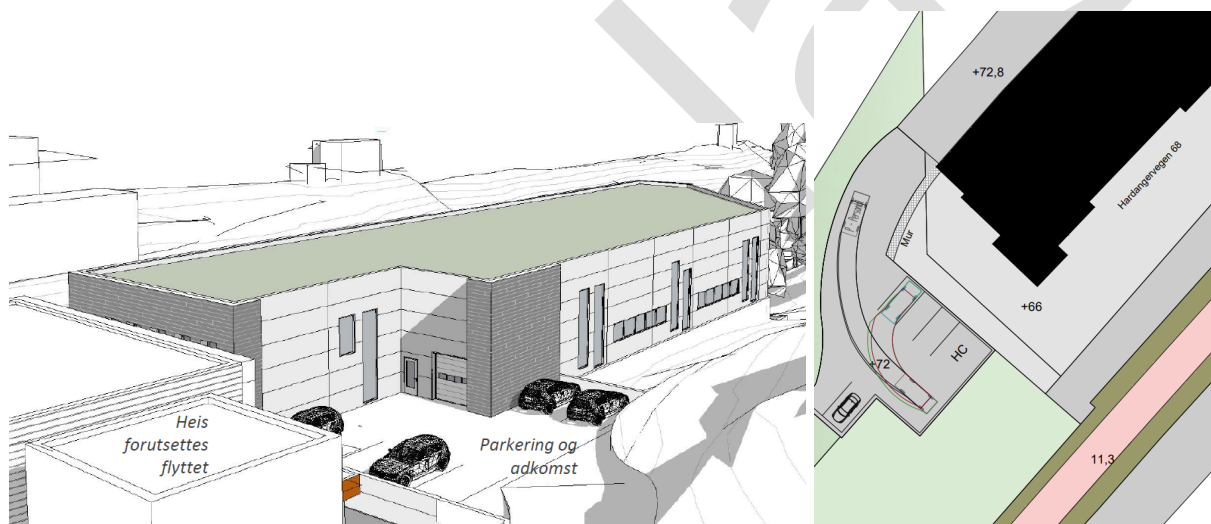


Figur 63: kjøremønster 1. etasje

Kjøresone på 1 plan er tilrettelagt for varelevering med lastebil til lager/ industri. Det er i tillegg tilrettelagt for noe biloppstilling i deler av sonen.

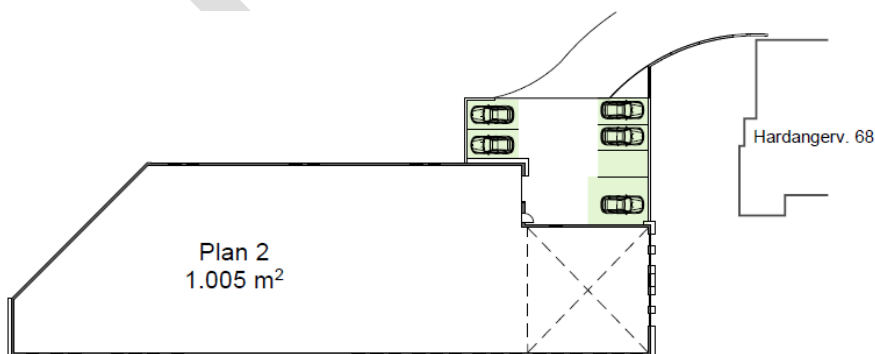


Figur 64: Parkering plan 1.



Figur 65: Kjøremønster 2. etasje

Kjøresone på 2. plan er tilrettelagt for adkomst for personbiler og parkeringsplasser. HC parkering er anlagt i denne sonen. Hovedtilkomst for gående planlegges fra dette nivået.



Figur 66: Parkering plan 2.

4.7 Blågrønne verdier

Hensynet til blågrønne verdier er vektlagt i vesentlig grad i planarbeidet. Planområdet er trukket tilbake i forhold til opprinnelig planønske for å gi rom for grønne strukturer. Området sydvest for bekk er avsatt til grønt for å ivareta natur og grønn korridor. Byggetiltak er trukket mot Hardangervegen for å sikre en akseptabel avstand til grønn korridor fra sydvest til nordøst mellom byggetiltaket og nabobebyggelse i Sanddalsringen.

Bebyggelsen er tilpasset terrenget slik at korridoren i stor grad ivaretas og dyr kan ferdes trygt. Bebyggelsen tilfylles i bakkant og dannet et trygt platå hvor det kan etableres ny vegetasjon og skjerm mot bebyggelsen som ytterligere kan forsterke den grønne korridoren

Det er sikret i planbestemmelser at grønnstrukturen skal i størst mulig grad opprettholdes som naturområde for å ivareta hensynet til natur- og biologisk mangfold. Det er tillatt med skogskjøtsel for å ivareta fremkommelighet og sikkerhet. Ved behov for skredsikring er dette tillatt.

Det er lagt inn reguleringsbestemmelser som sikrer at bekkeløpet holdes åpent. Kantvegetasjon mot grøntstruktur skal opprettholdes. Kantsone mot byggeområdet skal i størst mulig grad ivaretas. Medfører tiltaket inngrep i kantsone skal denne reetableres og tilbakeføres med stedegen vegetasjon.

Ved beplantning innenfor planområdet, skal stedegne vegetasjonsarter prioriteres. Ved funn av fremmede arter innenfor planområdet skal disse fjernes systematisk i de områder som bygges ut for å unngå spredning.

Blågrønne verdier er sikret i angitte formål, bestemmelser og byggegrenser.

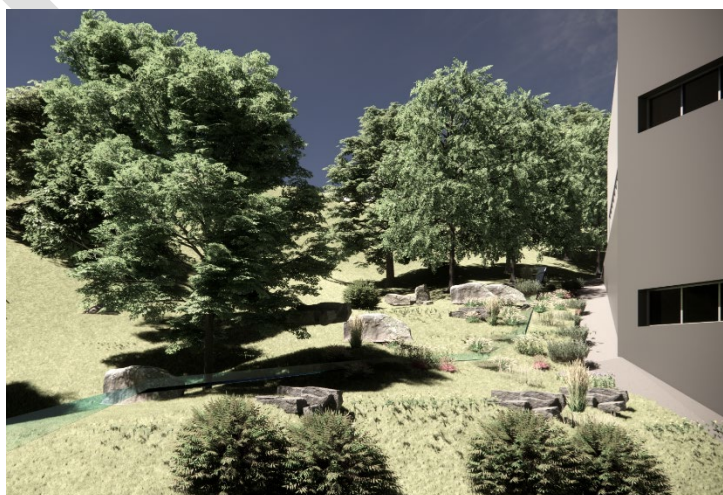
Se kap. 3.2.8 for beskrivelse av blågrønne verdier. Byggegrenser mot bekk og økologisk korridor er innarbeidet for ivaretagelse av disse. Det er satt bestemmelser som sikrer bekken mot avrenning både i bygge- og driftsfase, samt bestemmelse som sikrer tilbakefylling og revegetering i bakkant av bygg.



Figur 68: Plankart



Figur 69: Grønn sone og korridor



Figur 70: Illustrasjon ved bekk. Tilbakeføring av terreng og naturlig vegetasjon



Figur 71: Illustrasjoner viser planlagt tilfylling i bakkant av bygg.

4.7.1 Rekreasjon og friluftsliv

Etablering av ny bebyggelse vil ikke påvirke allmennhetens tilgang til områder for rekreasjon og friluftsliv. Hensynet til naturmangfold med grøntdrag, vegetasjonsbelter og vilt trekk er ivaretatt og omtalt nærmere under Naturmangfold og miljøkonsekvenser.

4.7.2 Jordressurser

Det er ikke kjent at planområdet eller tilgrensende arealer har viktige jordressurser (NIBIO), og en utbygging i tråd med reguleringsplanen forventes derfor ikke å få konsekvenser for dette. Eventuelle overskuddsmasser kan benyttes som ressurser andre steder, slik at massene kan avhendes på en bærekraftig måte.

4.7.3 Naturmangfold og miljøkonsekvenser

Naturmangfold

Det er foretatt en naturmangfoldvurdering av konsulent Miljøfaglig Utredning hvor de miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 er lagt til grunn.

Naturmangfoldrapport datert 01.09.2021 konkluderer med at planområdets areal har ubetydelig verdi for naturmangfoldet i henhold til metodikken for verdisseting, med unntak av den økologiske korridoren, som ble registrert som et økologisk funksjonsområde for hjortevilt med noe verdi. Det ble registrert en rekke fremmede arter og én rødlistet art (ask).

Rapporten har foreslått noen avbøtende tiltak som kan bedre forholdene for naturmangfoldet i planområdet. Forholdene er ivaretatt i planforslaget. Grøntkorridor i bakkant er bred nok og har en beliggenhet som tilsier at hjortevilt kan bevege seg. Det er lagt inn reguleringsbestemmelser som tilsier at man ved beplantning innenfor planområdet skal prioritere stedegne vegetasjonsarter. Ved funn av fremmede arter innenfor planområdet skal disse fjernes systematisk i de områder som bygges ut for å unngå spredning. Bekkeløp gjennom planområdet skal holdes åpent. Kantvegetasjon mot grøntstruktur innenfor GN1 skal opprettholdes. Det tillates midlertidige inngrep i kantsonen innenfor GN2, men kantsonen skal reetableres og tilbakeføres med stedegen vegetasjon.

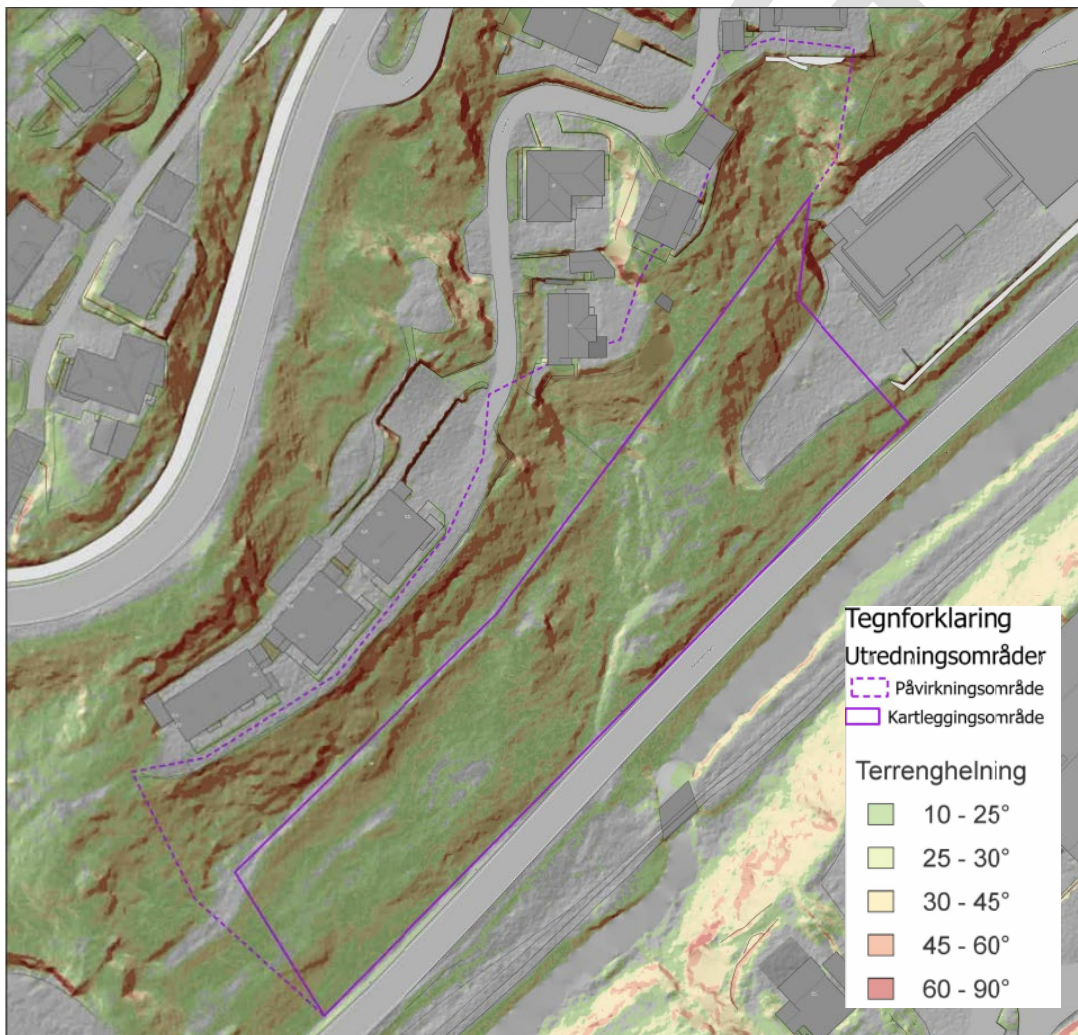
Skredfare / Geologi

Det er foretatt en skredfarevurdering av Sweco datert 20.10.2023, for skredtypene snø-, jord-, flom-, sørpe-, steinskred og steinsprang. Det er foretatt en uavhengig kvalitetssikring av skredfarevurderingen av konsultentselskapet Multiconsult.

NGU sine berggrunnskart viser at området ligger på grensen mellom øyegneis og båndgneis, stedvis omdannet til migmatittgneis, mot nordvest og amfibol-granatglimmerskifer, stedvis med lag av amfibolitt eller grønnstein mot sørøst. Grensen mellom disse to bergartene går parallelt med Hardangervegen.

Skredfarevurderingen legger til grunn følgende anbefalinger. Om det skal bygges inn i kartleggingsområdet vil mye av fyllmassene i området trolig fjernes under utbygging. Det anbefales da å gjennomføre vegetasjonsrensk av overliggende områder opp mot boligene i nordvest, og at dette vurderes av geolog/geotekniker som også prosjekterer eventuelle sikringstiltak som må være nødvendig for å ivareta stabilitet av masser i skråninger/fyllinger.

Det er lagt inn rekkefølgebestemmelse om at det skal foreligge fagkydig vurdering av behov for sikringstiltak mot skred.



Figur 72: Utklipp fra skredrapport - Helningskart

4.7.4 Terrenngrepp og massehåndtering

Deler av planområdet er i dag planert, og har funksjon som utelager for nabobygg. Det er ikke gjort detaljerte beregninger av masseuttak. Det er stipulert en grunnflate for berørt terreng på 1 500 m². Ettersom største del av denne flaten er planert i dag, tilsier overordnet vurdering et masseuttak på 66 m³. Beregnet behov for fylling er 140 m³, noe som tilsier estimert netto utgraving/fylling = 74 m³.



Figur 73: Illustrasjon byggegrop

Det er lagt føringer i planbestemmelser som tilsier at alle terrenngrepp skal skje mest mulig skånsomt, og det skal gjøres tilpasninger mot tilstøtende terreng. Bearbeidet terreng skal opparbeides, tilfylles og beplantes med stedegen vegetasjon. Masser skal dokumenteres. Skjæringer, fyllinger og murer skal utformes på en estetisk tilfredsstillende måte. Forstøtningsmurer skal forblendes eller bygges i naturstein. Det skal foreligge massehåndteringsplan ved søknad om igangsettelsestillatelse.

4.7.5 Overvannshåndtering

Det er utarbeidet en VA-rammeplan av konsulent Byggadministrasjon Harald Bjørndal, datert 20.11.23. VA rammeplan er godkjent av VA etaten i Bergen kommune den 15.12.2023.

Det er et kommunalt VA-nett i Hardangervegen. Dette er i dag avsluttet med vannkum (sid 626086). Denne ligger mellom gbnr. 43/1073 og 43/1074. Fra denne kummen går det i dag en privat 150 mm duktil vannledning frem til innstikk til eksisterende næringsbygg på gnr/bnr 43/1062.

Brannvanndekning

For å få tilstrekkelig brannvanndekning må det etableres ny vannkum (VK1) for å sikre brannvanndekning innenfor 50 meter fra hovedinngang i 1. etasje. Ref. tegning H1.



Figur 74: Utklipp H1 som viser dekning brannvann

Vanntrykk

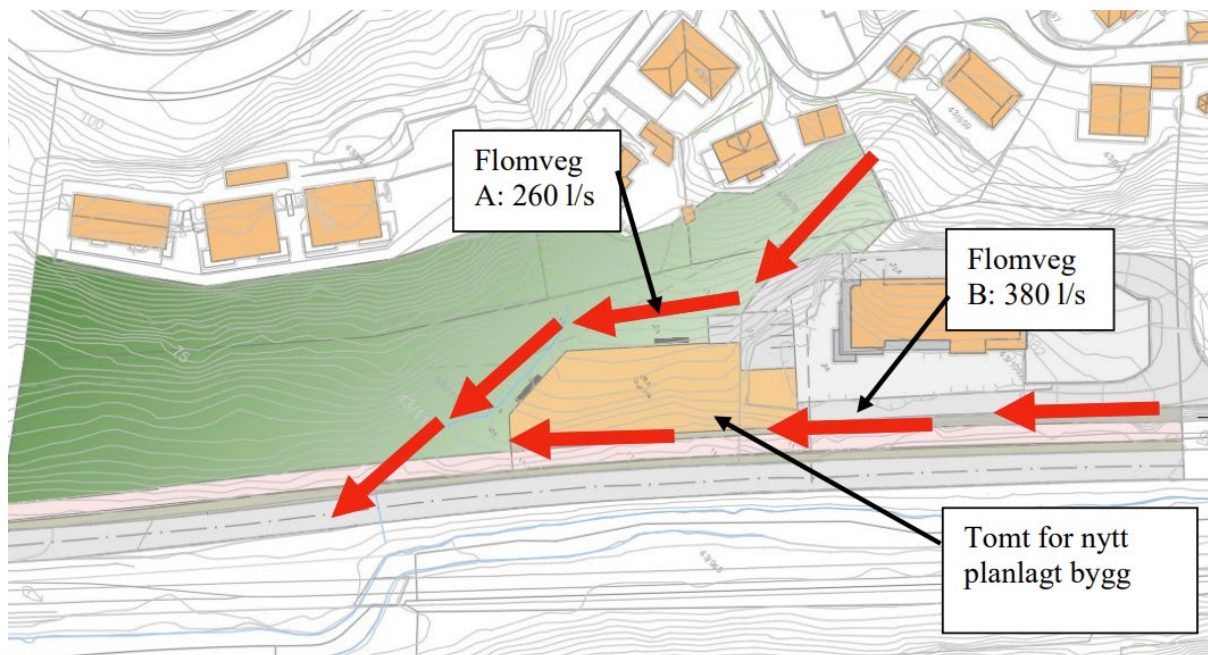
Vannforsyningen er planlagt tilkoblet eksisterende kommunal vannledning ved kum 626086 inne på næringsområdet. Dette kummen ligger på tilsvarende samme høyde som nytt næringsbygg i en avstand på ca. 210 meter fra bygget. Teoretisk kapasitetstest tilsier at ved uttak av 20 l/s har en et resttrykk på over 5 bar, mens ved uttak av 50 l/s er resttrykket 2 bar. Dette er i teorien over kravene i VA-normen til Bergen kommune.

Spillvann

Spillvann fra nytt næringsbygg skal kobles sammen med eksisterende pumpestasjon på gbnr. 43/1074. Spillvannet blir pumpet opp til selvføllsledning på felles privat anlegg. Anlegget er felles privat for hele næringsområdet og en økt belastning på felles privat ledningsnett må godkjennes gjennom en tinglyst tillatelse signert av de andre eiere av anlegget.

Flomveger

Det er foretatt vurderinger som viser at næringsbygget skal tåle en 200-års flom. Tiltaket er ikke utsatt for flom fra bekken, men kan være utsatt for flom internt fra planområdet og fra høyere liggende området mot vest. Det er skissert inn to dimensjonerende flomveger A og B. For flomveg A skal det etableres plastret flomveg langs baksiden av bygget. Denne flomvegen blir da i prinsippet en bekk som skal ha kapasitet til å håndtere 340 l/s. For flomveg B må utearealet langs bygget utformes slik at man ikke får hindringer i flomvegen ved terskler og kanter som blokkerer flomvegen. Terrenget på utsiden skal utformes slik at en ivaretar flomvegen og sikrer at denne har i en kapasitet på 540 l/s.



Figur 75: Flomveger ved nytt tiltak ihht VA rammeplan

Fordrøyning

VA-rammeplan viser at det må etableres fordrøyningsanlegg med et samlet volum på 6,9 kubikk for å kunne håndtere endringer i avrenning. Hovedprinsippet er at all endring i avrenning skal håndteres lokalt med fordrøyning og deretter kontrollert infiltrasjon til grunnen. Det er lagt opp til at fordrøyning kan løses på tak med infiltrasjon til grunnen og/eller som lukket prekonstruert anlegg.

Tiltak utenfor planområdet

Det legges til grunn at det må etableres ny privat vannledning fra ande av eksisterende anlegg til planområdet for å ivareta brannvannsdekning og montering av ny kum VK1. Det må etableres ny spillvannsledning frem til pumpestasjon på gbnr. 43/1062.

4.8 Energi og klima

4.8.1 Energiløsninger og klimatiltak

Mobilitet

Det er ønskelig å bedre forholdene for mange trafikanter for å minimere klimagassutslipp fra biltrafikk til og fra planområdet. Planforslaget legger juridisk til rette for etablering av tilkomst for gående og syklende fra eventuell fremtidig gang- og sykkelvei langs Hardangervegen. Dette vil skape raskere og mer hensiktsmessig tilkomst til området for mange trafikanter. Det skal i henhold til reguleringsbestemmelser tilrettelegges for lademuligheter for el-biler og el-sykler.

Arealbruk

Planlagt bygg er flyttet nærmere Hardangervegen sammenlignet med skissert plassering i planinitiativet. Dette er blant annet gjort for å minimere terrenginngrep, noe som har vært et sentralt tema i oppstartsmøte og mottatte merknader til planoppstart. Forholdet til natur er

ivaretatt i størst mulig grad og tiltaket begrenset til sone i nord med adkomst lengst mulig mot Hardangervegen 68.

Materialvalg

Endelige materialvalg vil bli fastsatt ved søknad om tiltak og det er lagt føringer i reguleringsbestemmelser som henviser til at det skal legges ved material- og fargepalett ved søknad om tiltak. Ved valg av materialer skal hensynet til klimavennlige løsninger tas til vurdering.

Energibruk

Det er aktuelt å se på muligheter for at både dagens teknologi og mer fremtidsrettede løsninger kan benyttes til energibehov, herunder solvarmefangere, solavskjerming, solceller, energibrønner, varmepumper osv. Det er åpnet for etablering av solceller og/ eller solfangere på tak. Eventuelt omfang av dette vurderes i prosjekteringsfasen.

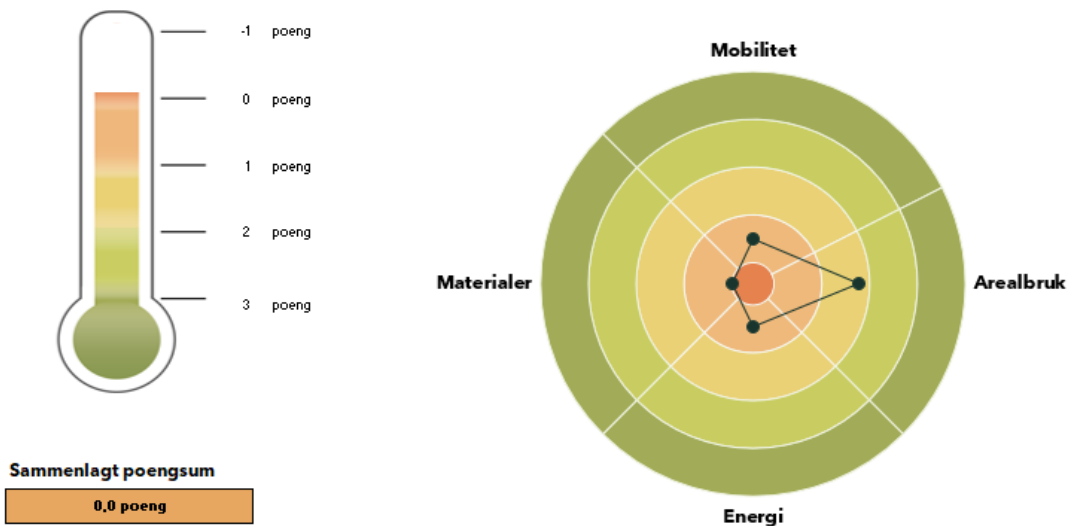
Nullutslippsløsninger

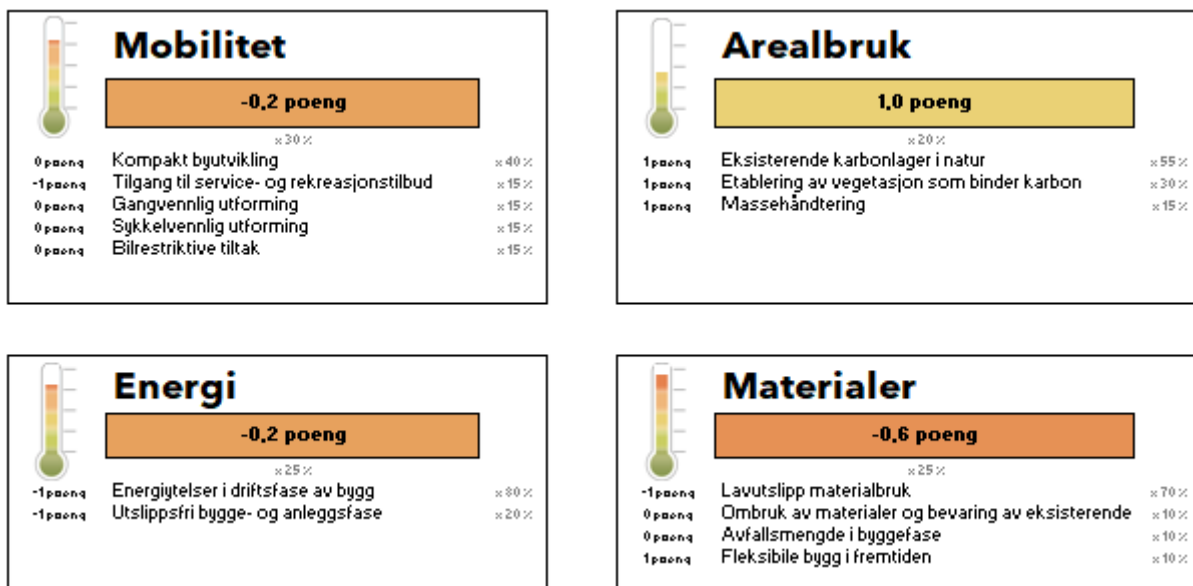
Planområdet ligger ikke innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme og nullutslippsløsninger skal vurderes da vurderes i henhold til KPA2018. Det er lagt føringer om dette i planbestemmelser.

Klimanorm

Det er utarbeidet en innledende klimanorm for tiltaket. Denne viser at mobilitet har -0,3 poeng, arealbruk 1 poeng, Energi 0,2 poeng og materialbruk -0,7 poeng. Forholdet er vist i figur.

Resultater





Figur 76: Resultater fra Klimanorm.

4.8.2 Klimagassberegninger

Det er utarbeidet klimagassberegninger knyttet til tiltaket som følger vedlagt. Beregningene viser at de totale klimagassutslippene for næringsbygget er 3048 tonn CO₂-ekvivalenter inkludert alle moduler for 50 år. Energi og transport i drift står for de høyeste utslippene. På dette stadiet er ikke bygget prosjektert, og dermed er det ikke gjort konkrete valg av materialtyper og arealmengder.

4.9 Kulturmiljø

Planforslaget vurderes ikke å ha påvirkning på nærliggende kulturminner, herunder gamle Vossebanen og historisk postvei, Christianiavegen. Gamle Vossebanen ligger på motsatt side av Hardangervegen fra planområdet, og det vurderes ikke at denne blir negativt påvirket av planforslaget. Det er derfor ikke innarbeidet tiltak for ivaretagelse av kulturminner. Det er vektlagt steds karakter i utforming av bebyggelse, både når det gjelder type bebyggelse, funksjon og materialbruk.

4.10 Barn og unges interesser

Det er ikke kjent at planområdet har vært i aktiv bruk som leke- og aktivitetsområde for barn og unge. Det er foretatt barnetrakksøk på barnetrakk.no, og det er ikke registrert barnetrakk i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Reguleringsplanen tilrettelegger for etablering av næringsbebyggelse, og forventes å ikke få konsekvenser for barn og unge. Medvirkning for barn og unges interesser er ivare tatt ved varsling av relevante instanser i forbindelse med kunngjøring av planarbeid.

4.11 Sosial infrastruktur

4.11.1 Skole og barnehage

Planforslaget utøser ikke behov for areal til skole eller barnehage. Planlagt bebyggelse, herunder næringsformål, forventes ikke å få konsekvenser for kapasitet hos skole og barnehage i området. Det utløser heller ikke behov for tiltak på skolevei.

4.11.2 Annen sosial infrastruktur

En eventuell etablering av gang- og sykkelvei langs Hardangervegen vil være svært positiv for området, og gi vesentlig forbedring av vilkår for myke trafikanter.

4.12 Risiko og sårbarhet

Nedenfor er en oppsummering av ROS-analysen:

	K1	K2	K3	K4	K5
S5	Store nedbørsmengder Flom i vassdrag / innsjøer Overvannshåndtering Trafikkstøy Anleggstrafikk Rødlistearter	Trafikksikkerhet - vei			
S4		Naturmiljø/ flora/ fauna Myke trafikanter (anlegg) Forurensning anleggsmaskiner Støy (anlegg)	Steinsprut (anlegg) Byggegrøp (anlegg)		
S3		Bore, spreng og anleggsstøv			
S2					
S1			Steinras/-sprang		

Steinras, steinsprang

Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde eller kartlagt område for skred (NVE). På grunn av terrengforhold er det gjennomført skredfarevurdering (Sweco, 2023). Rapporten oppsummerer følgende om den samlede skredfaren:

«Kartleggings- og påvirkningsområdet domineres av blandingsmasser bestående av eldre fyllinger, muligens av flere generasjoner. Fire steder observeres det mindre blotninger av fast fjell. En av disse viser potensiale for steinsprang med kort utløp som vil stoppe i gammel skogsvei før blokker når inn i kartleggingsområdet. Resterende skråninger består tilsynelatende stort sett av fyll- og blandingsmasser.»

På bakgrunn av dette, er det ikke definert noen faresoner for området.»

Rapporten anbefaler at det gjennomføres vegetasjonsrensk i skråning over planlagt bygg og at området kontrolleres av ingeniørgeolog. Det er satt rekkefølgekrav om at det skal vurderes behov for sikringstiltak innenfor planområdet før det gis igangsettingstillatelse.

Rødlistearter og naturmiljø/flora/fauna

I forbindelse med naturmangfoldrapport er det identifisert én rødlistet art i planområdet: ask, som er synlig utsatt for askeskuddsjuke. Videre er det under kartlegging registrert seks fremmede arter med kategorien svært høy risiko, som kan ha betydning for stedegent naturmangfold. Naturmangfoldrapport foreslår avbøtende tiltak knyttet til fremmede arter (Miljøfaglig Utredning, 2021).

Anleggsperioden

Det er redegjort for ulike risiko- og sårbarhetsforhold tilknyttet anleggsperioden, herunder anleggstrafikk, forurensning, støv, steinsprut og byggegrøp. Det er sikret i bestemmelsene at det skal utarbeides en plan for anleggsfasen som viser hvordan disse forholdene er ivarettatt.

Trafikksikkerhet/vei

Det er utarbeidet trafikkanalyse til pågående områderegeringsplan for Sanddalsringen øst. Denne konkluderer med at det må gjennomføres tiltak i avkjørsel fra Hardangervegen til næringsområdet dersom det legges opp til et økt bruksareal på <30 000 m² med tilkomst fra avkjørselen. Områdeplanen legger opp til 30 000 m² nytt næringsareal med tilkomst fra denne. Dette planforslaget legger opp til ca. 2 400 m². Det forventes ikke tiltak på hovedvei.

4.12.1 Klimatilpasning

Ved beregning av endring i nedbør og avrenning er det benyttet IVF-kurve for Bergen-Sandsli med 20 års gjentakintervall, slik det er omtalt i retningslinjene for overvannshåndtering i Bergen kommune. Det er benyttet den rasjonelle formelen for beregning av vannmengder med en klimafaktor (antatt økt nedbør) på 40 % (VA-rammeplan). Det er utarbeidet forslag til flomveger og sikret at hensynet til fordrøyning av overvann er ivaretatt.

4.13 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget utløser ikke offentlig innløsningsplikt.

4.14 Rekkefølgebestemmelser

Det er lagt inn reguleringsbestemmelser om rekkefølge.

Søknad om rammetillatelse:

Denne tilsier at det ved søknad om rammetillatelse skal vedlegges:

- Utomhusplan
- Støyrapport
- Klimagassberegning
- Farge- og materialpalett
- Fagkyndig vurdering av eventuelt behov for sikringstiltak mot skred.

Søknad om igangsettelse:

Ved søknad om igangsettelse skal følgende dokumentasjon vedlegges søknaden:

- Plan for massehåndtering
- Plan for anleggsfasen

Før bebyggelsen tas i bruk:

- Eventuelle sikringstiltak knyttet til skred
- Renovasjonsanlegg
- Veganlegg
- Revegetering av felt GN2.

4.15 Oversikt over arealformål

4.15.1 Grad av utnytting

Grad av utnyttning er beregnet på to måter: innenfor formålsområdet I/L og innenfor planområdet som helhet, med unntak av areal til gang- og sykkelvei i planforslag for områdeplan for Sanddalsringen øst.

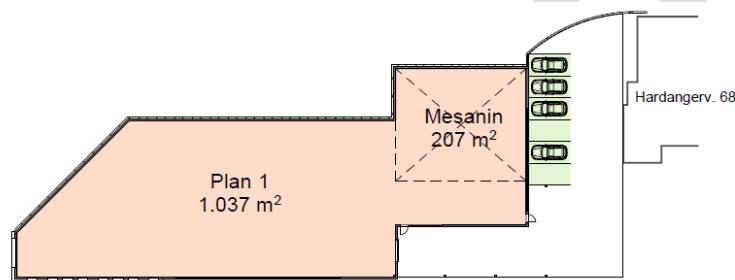
Grad av utnyttning innenfor formålsflate I/L

Innenfor formålsområdet I/L er grad av utnyttelse beregnet med bakgrunn i forslag til utbygging i I/L, avrundet opp til nærmeste 5 %. Dette gir rom for eventuelle mindre justeringer i detaljprosjektering. Skissert bruksareal for bygg er 2 377 m². For overflateparkering er det regnet 18 m² pr. parkeringsplass, noe som utgjør totalt 216 m². Dette gir et totalt bruksareal på 2 593 m². Formålsområdet har et areal på 1 643 m². Dette gir en utnyttelse på 158 %. Avrundet til 160 % er tillatt bruksareal på: 1 643 * 1,60 = 2 629.

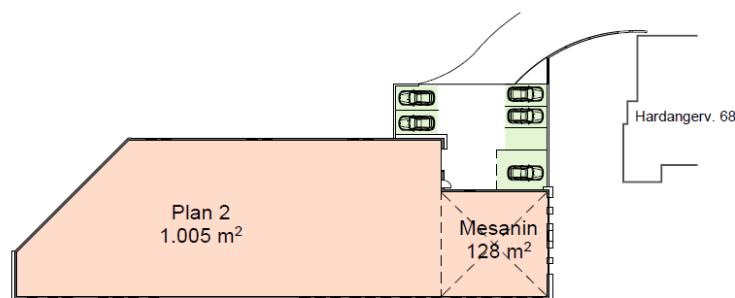
Dette gir følgende utregning for I/L: %BRA = 2 629 / 1 643 x 100 = 160 %BRA.

Det er skissert et bruksareal for bebyggelsen som følger:

Plan 1. etg	1037	m ²
Mesainin 1. etg	207	m ²
Plan 2. etg	1005	m ²
Mesainin 2. etg	128	m ²
Sum bruksareal bygning	2377	m ²



Plan 01 Areal
1 : 500



Plan 02 Areal
1 : 500

Figur 77: Illustrasjon som viser beregnet grad av utnyttning

Grad av utnyttning helhetlig innenfor planområdet

Utnyttelsesgrad innenfor det helhetlige planområdet med unntak av areal avsatt til fremtidig gang- og sykkelveg er på 5820 m². Beregnet grad av utnyttelse for helhetlig plan er satt til:

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1826 - Industri/lager	1643,6
Sum areal denne kategori:	1643,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2015 - Gang-/sykkelveg	724,3
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	366,4
Sum areal denne kategori:	1090,7
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)
3020 - Naturområde (2)	3810,1
Sum areal denne kategori:	3810,1
Totalt alle kategorier:	6544,4

Figur 79: Arealtabell.

5 Vedlegg 1: Avsluttende kommentar

Bergen kommune har behov for arealeffektive næringsområdet som kan ivareta behovet for lettere industri og lagerområder. Planområdet ligger i en østvendt skråning ned mot den trafikkerte Hardangervegen. Planområdet ligger i en sone som i dag er etablert til formålet og som tilsier effektiv bruk av allerede etablert teknisk infrastruktur, veier og anlegg. Området er angitt som ønsket næringsområde i strategisk temaplan for Bergen. Den pågående områdereguleringen for Sanddalsringen øst tilsier også en forsterket næringsakse i denne sonen. Planområdet ligger i forlengelsen av etablert næringsbebyggelse og ivaretar tilsvarende funksjoner. Kontorformål er tonet ned til kun å kobles til industri og lagerfunksjoner slik at det ikke tilrettelegges i vesentlig grad for høy arbeidsplass tetthet. Hensynet til grønne verdier er i stor grad ivaretatt i planforslaget da omfang av inngrep i terreng og natur er begrenset til et minimum. Planforslaget vil styrke Bergen kommunes tilbud til næringsarealer uten vesentlig negativ påvirkning på omgivelsene og med arealeffektiv bruk av etablerte veier og anlegg. Forslaget viser en utbygging som er i tråd med steds karakteren, imøtekommer behov for slike kombinasjonsbygg og hvor hensynet til grønne strukturer i vesentlig grad er ivaretatt.