

Planinitiativ Hardangervegen 66

Datert: 14.3.2022

Gnr./bnr.	43/1118, del av 43/1062
Forslagsstiller	Hardangervegen 68 AS
Plankonsulent	SE arkitektur AS



Forslag til plannavn	Fana, gnr. 43/1118 m.fl., Hardangervegen 66
Bydel, gnr./bnr.	Fana, 43/1118 og del av 43/1062.

Innhold

1.	Bakgrunnen for planinitiativet	3
	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	3
	Utbyggingsvolum og byggehøyder	3
	Funksjonell og miljømessig kvalitet	4
	Tilpasning til landskap og omgivelser	5
	Enkle idéskisser	6
2.	Planområdet – dagens situasjon	9
	Forslag til planavgrensning	9
	Kort beskrivelse av området	10
	Stedets karakter	12
	Naturelementer	17
	Kulturminner	20
	Trafikk	21
	Støy	23
3.	Forholdet til overordnede planer og retningslinjer	24
	Kommuneplanens arealdel	24
	Planer under arbeid	25
	Tilgrensende reguleringsplaner	26
4.	Virkninger av planinitiativet	28
	Landskap, omgivelser og strøkskarakter	28
	Fjernvirkning	28
	Trafikk og støy	31
	Blågrønne strukturer og naturmangfold	32
	Friluftsliv	33
	Kulturverdier	33
	Barn og unges interesser	33
5.	Medvirkning	33
6.	Samfunnssikkerhet og risiko	34
	Flomfare	34
	Skredfare	34
	Veitrafikkstøy	34
	Grunnforhold	34
	Luft- og grunnforurensning	34
7.	Sekundærstasjon – kabeltrasé	34
8.	Innledende klimagassberegning	35
9.	Vurdering av behov for konsekvensutredning	35
10.	Oppsummering	36

1. Bakgrunnen for planinitiativet

Forslagsstiller Hardangervegen 68 AS ønsker å sikre en god og fremtidsrettet utvikling av sin eiendom. Tilgrensende eiendom, gbnr. 43/1118, like sørvest for etablert bebyggelse ønskes nå regulert til næringsområde med tilsvarende funksjon og bruk som Hardangerveien 68.

Planområdet ligger i et etablert næringsområde, og grenser til Sanddalsringen næringspark i nordøst og sørvest. Størrelsen på planområdet er ca. 5,8 daa.

Planavgrensningen i planinitiativet overlapper delvis med pågående planarbeid for områdeplan for Sanddalsringen øst. Denne var lagt ut til offentlig ettersyn våren 2018, og forventes vedtatt i 2022. Hovedformålet med områdeplanen er å legge til rette for nye næringsarealer langs Hardangervegen, med bakgrunn i behov og områdets egnethet. Realisering av områdeplanens intensjoner vil medføre at store deler av vestsiden av Hardangervegen mellom Midtun og Helldal er utbygd med næringsbygg. Planinitiativet søker å videreføre denne utviklingen med et område sentralt på Midtun, som ikke er utviklet. BKK ønsker at det skal etableres en teknisk grøft fra deres sekundærstasjon i Hardangervegen mot Nesttun. Denne traséen vil være viktig for å sikre strømforsyningen i området.

Det ble sendt inn et planinitiativ for eiendommen i november 2021, saksnummer 202129695, som omhandlet et noe større planområde. Plan- og bygningsetaten stoppet planinitiativet på bakgrunn av en helhetsvurdering, med utnyttelsesgrad, terrengtilpasning og ivaretagelse av grønnkorridor som sentrale momenter. I beslutningen om at planinitiativet ble stoppet ble det fra plan- og bygningsetaten informert om at det åpnes for å sende inn et nytt planinitiativ, om dette revideres i tråd med tilbakemeldinger i brev og signaler i tidligere veiledningsmøte. Det er nå utarbeidet et nytt planinitiativ i samsvar med tilbakemeldinger mottatt fra plan og bygningsetaten.

Planområdet er nå vesentlig redusert i areal og omfatter i hovedsak kun gbnr. 43/1118 som nås med veiadkomst fra nordøst. Målet med planforslaget er å regulere området til næringsbebyggelse, samt å sikre nødvendig teknisk trasé for elektrisitetsforsyning.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det legges opp til utvikling av eiendommene med ett næringsbygg, samt parkeringsareal og internvei. Kjøretilkomst vil være fra veikryss ved Hardangervegen 72. Gbnr. 43/1118 har veirett fra Hardangervegen 68. BKK sitt behov for teknisk trasé vil bli lagt inn i planforslaget. Planavgrensningen settes i grensen mot gang- og sykkelveg som planlegges i tilgrensende områdeplan i øst.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

I KPA 2018 § 26.5.3 heter det at innenfor øvrig byggesone skal grad av utnytting være maks 45 % BRA. Kommunen opplyste i veiledningsmøtet 15.02.2021 at dette i utgangspunktet gjelder for boligbebyggelse, og at grad av utnytting for næringsvirksomhet fastsettes gjennom detaljregulering.

I brev fra Plan- og bygningsetaten ble det vektlagt at skissert utnyttelse i opprinnelig planinitiativ var for høy, og at det ikke kan forsvares høyere utnyttelse enn KPA åpner for. Med bakgrunn i tilbakemeldingen er utnyttelsen redusert til ca. 45 % BRA, og planinitiativet omfatter nå kun ett bygg, mot nordøst. Internveien blir betydelig kortere, og terrenginngrepene til vei blir vesentlig redusert. Planlagt bygg vil også medføre mindre terrenginngrep enn opprinnelig planinitiativ,

ettersom bygget som videreføres i større grad er tilpasset terrenget. Del av gbnr. 43/1090 mot sør-vest tas ikke med i reguleringsplanen.

Med hensyn til å fastsette utnyttingsgrad, er det sentralt å se til næringsbebyggelsen i området. Nordøst for planområdet ligger næringseiendommene Hardangervegen 68 - 74, som er utbygd med en relativt høy utnyttelse. Gjeldende reguleringsplan for området legger opp til en tomteutnytting på TU = 45 %, 80 %, 75 % og 45 % for henholdsvis felt I/K 1, I/K 2, I/K 3 og I/K 4.

I sørvest grenser planområdet til næringseiendommene Sanddalsringen 1 - 5B. Eiendommene er utbygd etter en eldre reguleringsplan som ikke angir utnyttelsesgrad, men det antas at utnyttelsen er omtrent lik som for de overnevnte eiendommene.

Områdeplan for Sanddalsringen øst legger opp til en utnytting på 100 % BRA for næringsområdene på vestsiden av Hardangervegen, NÆ1-NÆ8, med unntak av NÆ6 som har angitt en utnyttingsgrad på 50 % BRA.

Øvrige områder sentralt på Midtun og langs Hardangervegen, er også preget av næringsbebyggelse. Planinitiativet legger opp til en utbygging tilpasset tilgrensende bebyggelse. Det aktuelle området er avsatt til øvrig byggesone, men området fremstår som uegnet til boligformål, blant annet grunnet støyforhold.

Vestsiden av Hardangervegen er i dette området en allerede etablert næringskorridor. Det er etablert større næringsbygg syd og nord for planinitiativet, og nye prosjekter kan da sees som på som en styrkning av denne aksen. Planinitiativet legger til grunn at man ved etablering av et nytt næringsbygg innenfor denne sonen vil bedre tilgangen på næringsarealer uten i vesentlig grad å berøre og påvirke omgivelsene negativt.

Planinitiativet legger opp til følgende utbyggingsvolum:

- Nybygg = 2.460 m² BRA
- Parkering = 8*18 m² = 144 m²

Samlet ny bebyggelse = 2.604 m² BRA. Dette tilsvarer en grad av utnytting på 44,7 % BRA.

Byggehøyder tilpasses omgivelser og terreng, i samsvar med KPA § 26.5.4. Det er lagt opp til bygg på 4 etasjer, med største del av bygget integrert i terrenget.

Funksjonell og miljømessig kvalitet

Nytt bygg skal planlegges i samsvar med TEK17. Adkomstvei og internvei vil utformes etter gjeldende regelverk, med fokus på trafikksikkerhet. Det skal etableres parkering i samsvar med KPA § 17. Det vurderes grønne tak på bygget, blant annet for å fordøye overvann. Samlet areal for grønne tak er ca. 750 m².

Det er offentlig vann og avløp i området, som nytt bygg vil knytte seg til. Det skal utarbeides VA-rammeplan som beskriver løsninger for tilknytning til vann og avløp, samt håndtering av overvann. Det pågår dialog med BKK for å integrere ny kabeltrasé fra sekundærstasjonen mot Nesttun i planforslaget. Denne er lagt inn i foreløpig situasjonsplan.

Tilpasning til landskap og omgivelser

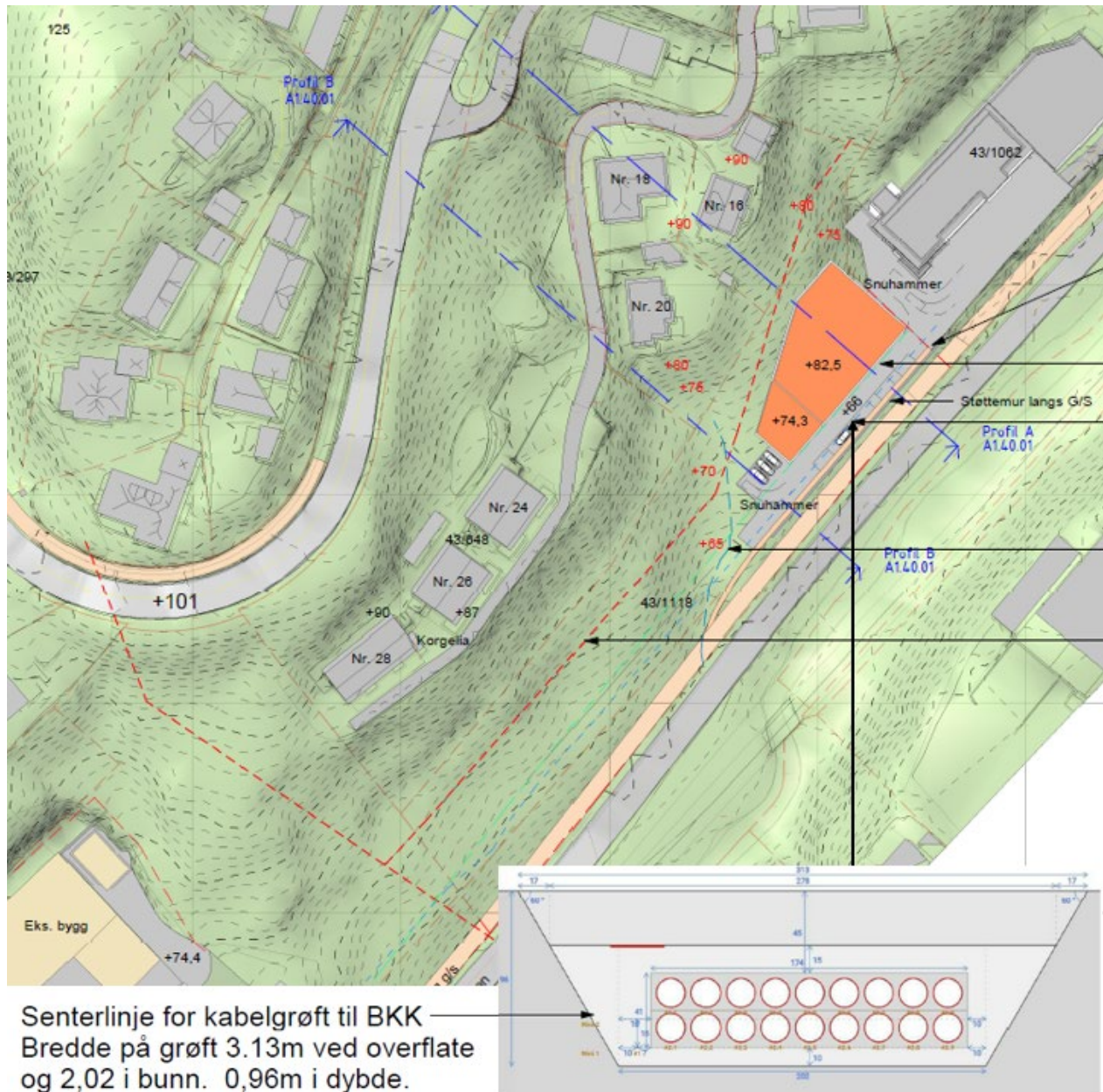
Planinitiativet legger opp til at nytt næringsbygg skal tilpasses landskapet og tilgrensende næringsbebyggelse. Det er relativt stor høydeforskjell innad i planområdet, men det vil fokuseres på god terrengtilpasning i planarbeidet. Det legges opp til at bygget skal integreres delvis i terrenget. Internvei og parkeringsareal skal opparbeides på en hensiktsmessig måte ut ifra terrengforholdene.

Planarbeidet vil legge vekt på å minimere inngrep i grønnstrukturen og ivareta de økologiske korridorene i området. Det skal reguleres sammenhengende grønnstruktur for å ivareta biologisk mangfold og overvannshåndtering. Det skal ivaretas mest mulig skog, som vil ha en buffereffekt mellom eksisterende boliger i bakkant og ny næringsbebyggelse.



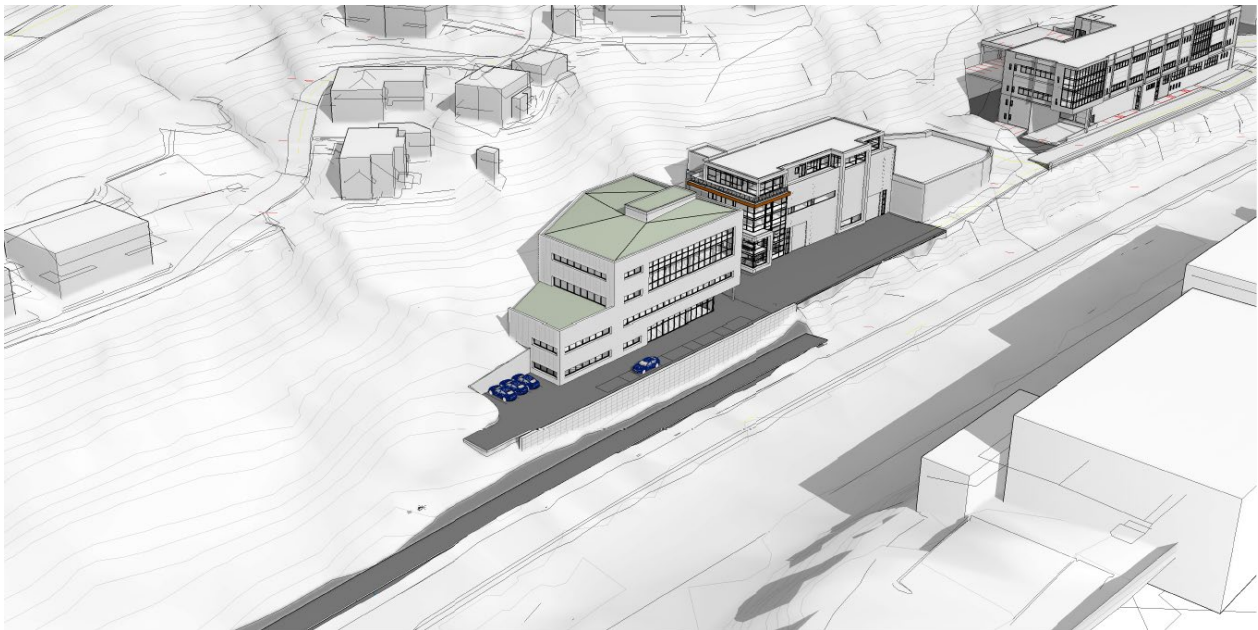
Figur 1: Illustrasjonen viser terreng før og etter planering.

Enkle idéskisser Situasjonsplan



Figur 2: Situasjonsplan som viser planlagt utbygging.

Enkle illustrasjoner

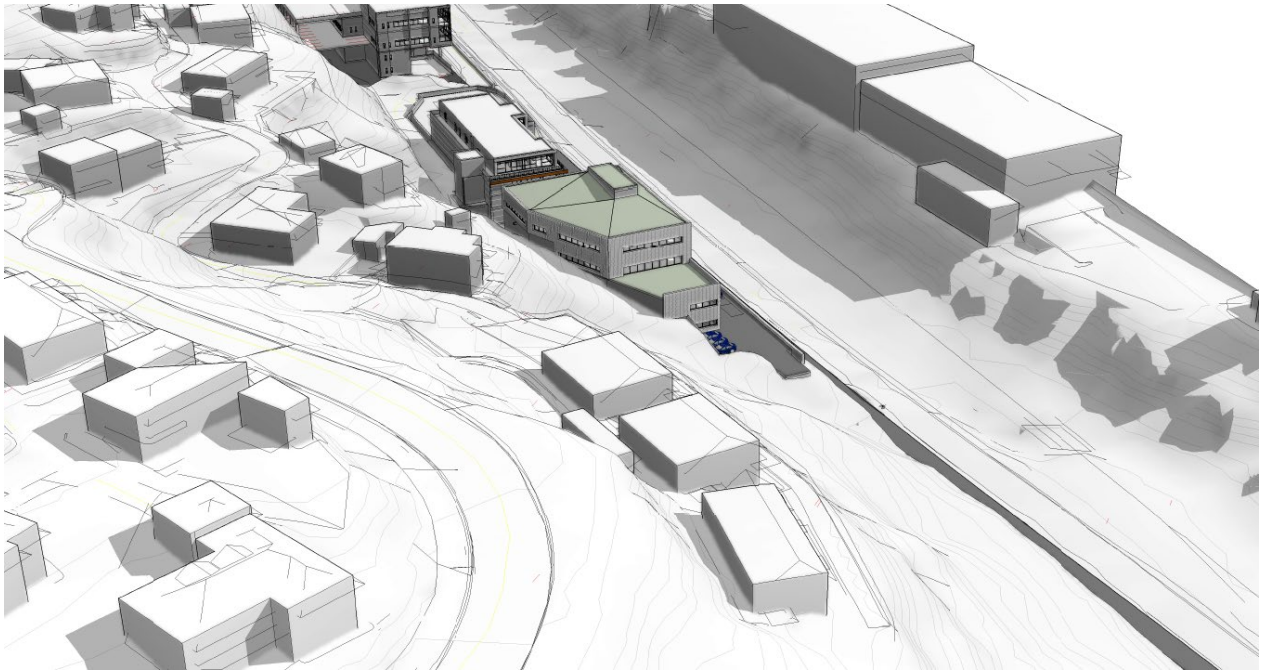


Figur 3: Nybygg sett fra sørøst.



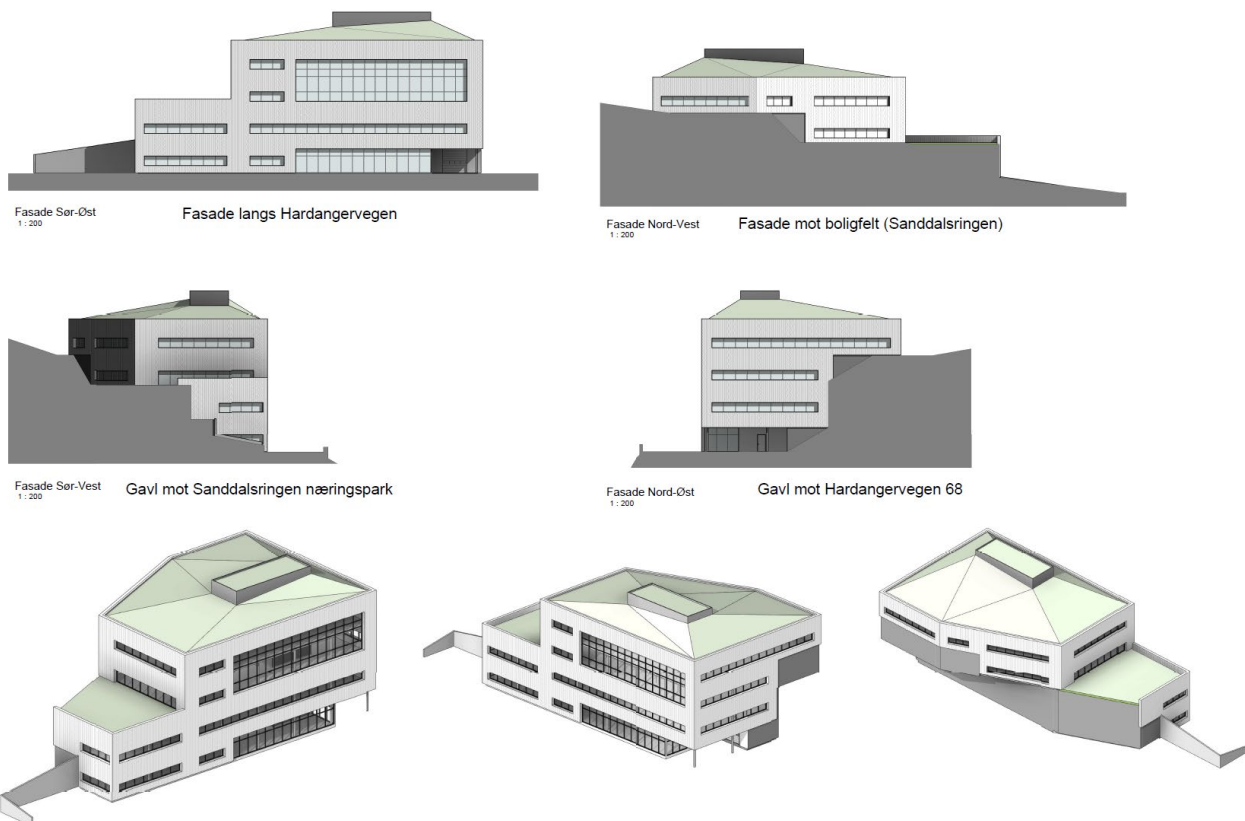
3D View 2-AltA

Figur 4: Volumstudie som viser nybygg sett fra nordøst.



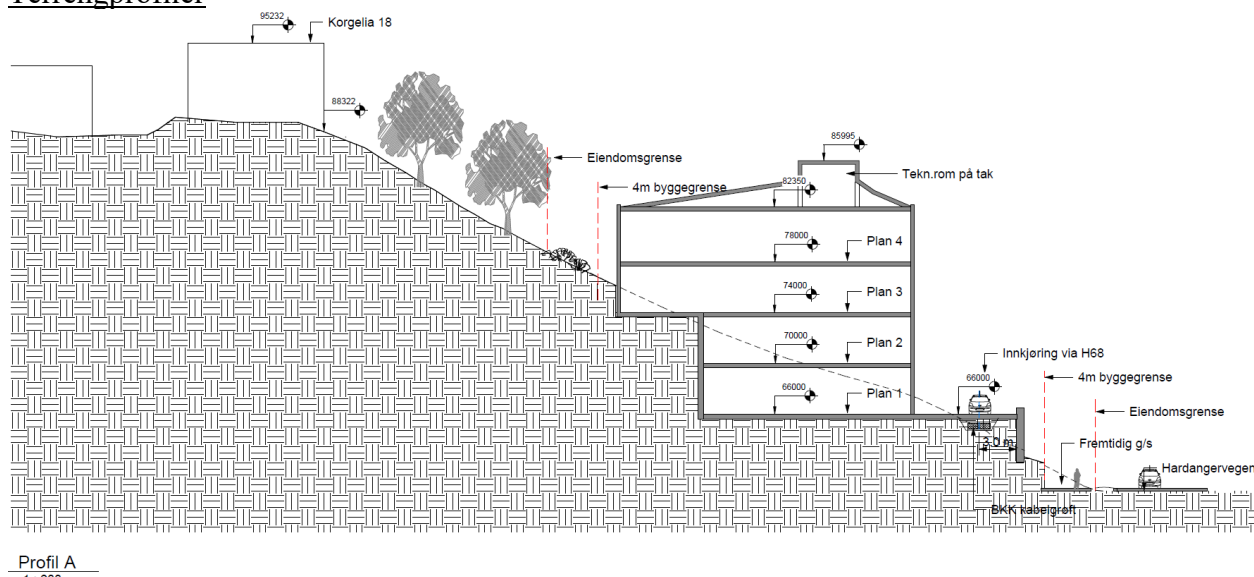
Figur 5: Volumstudie som viser nybygg sett fra sørvest.

Fasadeoppriss

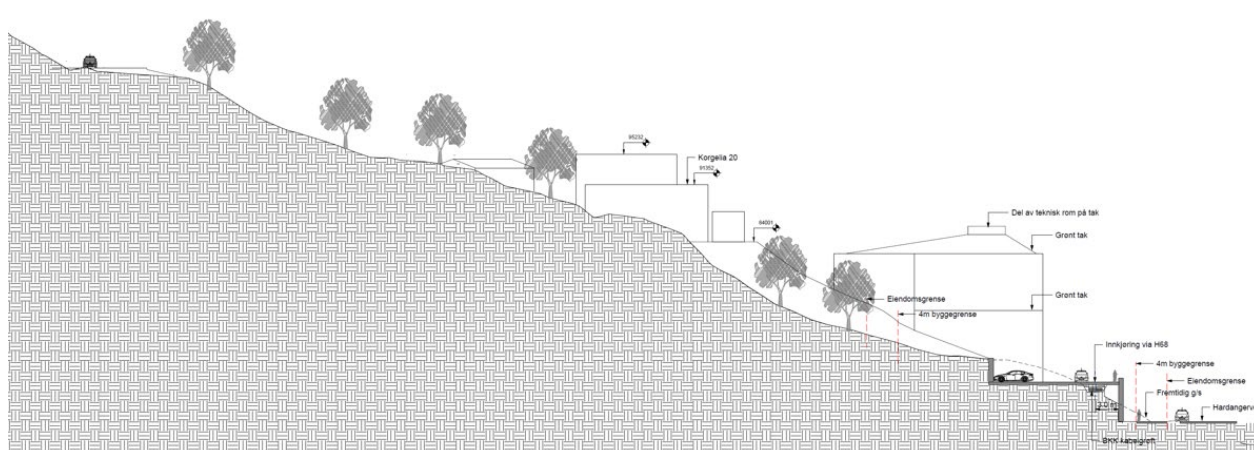


Figur 6: Fasader sett fra ulike retninger.

Terrengprofiler



Figur 7: Terrengprofil markert som "profil A" i situasjonsplan.



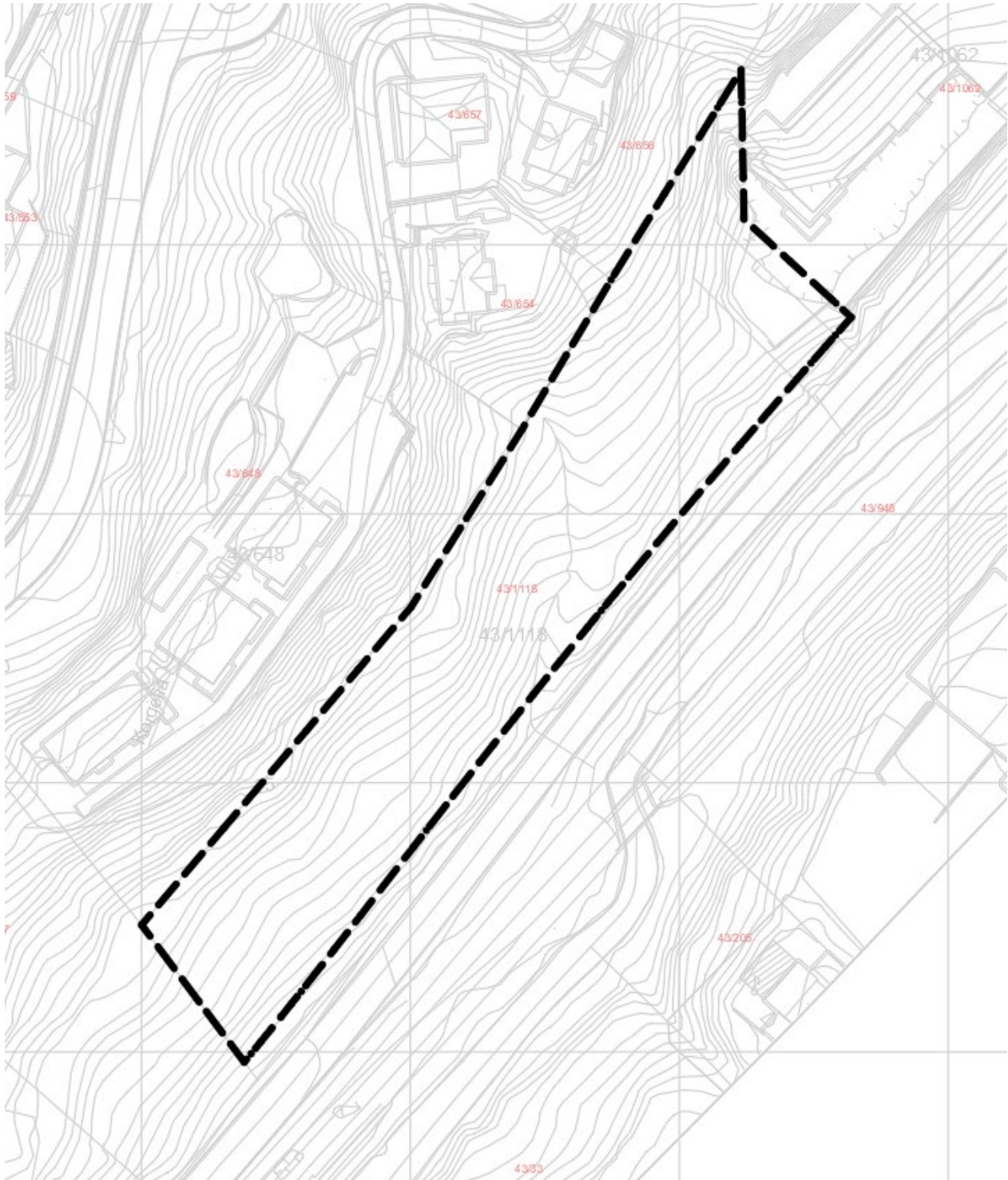
Figur 8: Terrengprofil markert som "profil B" i situasjonsplan.

2. Planområdet – dagens situasjon

Forslag til planavgrensning

Planområdets avgrensning går i hovedsak langs eiendomsgrenser for gbnr. 43/1118. I østlig retning grenser planområdet til Hardangervegen. Det foreslås at planavgrensning settes i vestre formålsgrænse for gang- og sykkelvei i den pågående områdeplan. Dette vil da sikre en helhetlig linjeføring for det totale veganlegget i øst. Hovedvegadkomst til planområdet blir via gbnr. 43/1062. Mot nordøst er plangrensen tilpasset slik at den grenser til tilgrensende reguleringsplan, planID 4601_16550002, slik at en mindre del av gbnr. 43/1062 er inkludert i avgrensningen. Det

ønskes avklart i oppstartsmøtet behov for eventuell utvidelse av planområdet for å ivareta teknisk trase for kabelføringer for BKK.



Figur 9: Forslag til planavgrensning.

Kort beskrivelse av området

Lokalisering

Planområdet ligger sentralt på Midtun, langs fv. 587 Hardangervegen. Det har østvendt beliggenhet, og er i dag ikke bebyggt. Fra planområdet til Nesttun sentrum er det 1,9 km for gående og kjøretøy. Den raskeste ruten for kjøretøy til Bergen sentrum tar 17 minutter fra planområdet.



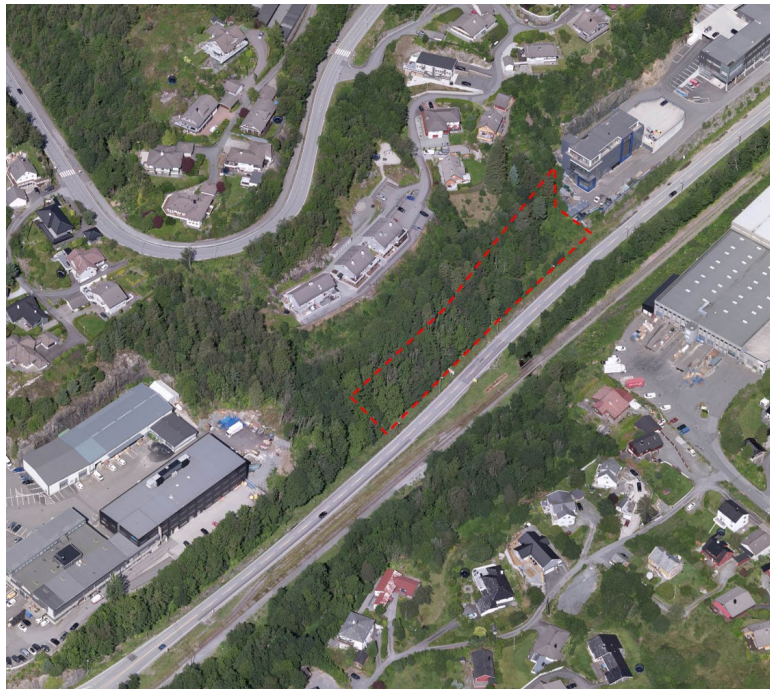
Figur 10: Lokalisering av planområdet.

Planområdets størrelse

Størrelsen på planområdet er ca. 5,8 daa.

Dagens arealbruk

Det er ingen bygninger i planområdet i dag, og området fremstår som ubebygget med vegetasjon.



Figur 11: Planområdet består av vegetasjon.

Stedets karakter

Landskap

Planområdet ligger østvendt med stigende terreng. Delen av planområdet som omfatter gnr. 43 bnr. 1118, ligger mellom kotehøyde +66 ved eiendomsgrensen i øst, og +79 ved eiendomsgrensen i nordvest. Terrengprofil nedenfor er trukket i en vertikal linje mellom nordøstlig og sørvestlig eiendomsgrense, og viser en høydeforskjell på ca. 15 meter.



Figur 12: Høydemodell og terrengprofil som viser områdets topografi.

Tilgrensende bebyggelse

Bebyggelsen i nærområdet består i hovedsak av næring og bolig. Langs Hardangervegen er bebyggelsen i stor grad næringsbygg, mens boligbebyggelsen ligger i bakkant av denne mot vest. Tilgrensende bebyggelse til planområdet i nordøst og sørvest består av næringsbebyggelse. Nordvest for planområdet er det et etablert boligområde, som ligger vesentlig høyere i terrenget enn det planlagte næringsbygget. I øst grenser planområdet til Hardangervegen, og på østsiden av denne består bebyggelsen av næring og boliger.



Figur 13: Oversikt over arealbruken i området.



Figur 14: Bildene viser tilgrensende bebyggelse i nordøst, Hardangervegen 68 og 72.



Figur 15: Bildet viser tilgrensende bebyggelse i sørvest, nord for rundkjøringen på Midtun (kilde: google earth).



Figur 16: Bildet viser bebyggelse sørøst for rundkjøringen på Midtun.



Figur 17: Bildet viser næringsbebyggelse vest for planområdet, i Sandbrekkevegen.



Figur 18: Bildet viser bebyggelse nordvest for planområdet, i Korgelia og Sanddalsringen (kilde: google earth).



Figur 19: Bildet viser bebyggelse øst for planområdet, på østsiden av Hardangervegen og jernbanetraseen (kilde: google earth).

Strøkskarakter

Som det kommer frem av bildene over, er nærområdet, særlig tettest på Hardangervegen og sentralt på Midtun preget av næringsbebyggelse. Områdeplan for Sanddalsringen øst legger opp til å utvide næringsområdet på vestsiden av Hardangervegen, nordover fra sekundærstasjonen i Hardangervegen 88. Det totale bruksarealet for næringsbygg i områdeplanen er 55 000 m².

Bergen kommune har fremmet områdeplanen blant annet på bakgrunn av at arealet ikke egner seg til utvikling i tråd med eksisterende reguleringsplaner. Områdeplanen legger opp til omregulering av flere eksisterende reguleringsplaner, da området ikke er egnet til eneboligbebyggelse, som det i dag er regulert til.

Planinitiativet legger opp til en arealbruk som samsvarer med intensjonene i områdeplanen, og den ønskede utviklingen av området, jf. KPA 2018. I øvrig byggesone, som området er avsatt til, er det tillatt med eneboliger eller tomannsboliger og mindre næringsbebyggelse. Ettersom største del av planområdet ligger i rød støysone, er ikke boligformål aktuelt her. I tillegg vil den tillatte typen boliger kreve store terrenginngrep og høye investeringskostnader. I planbeskrivelsen til KPA 2018 heter det at arealkrevende næringsvirksomhet med få arbeidsplasser bør flytte ut til øvrig byggesone, som et resultat av fortetningsprosessene.

Naturelementer

Blågrønne strukturer

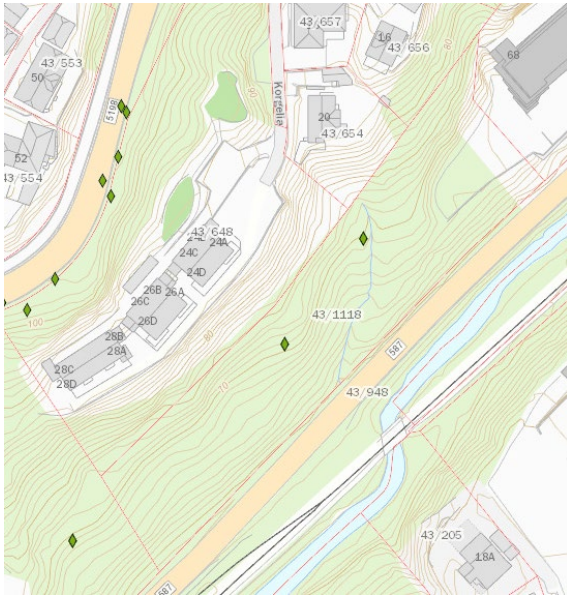
I temakart for sammenhengende blågrønne strukturer til KPA 2018 er det registrert en økologisk korridor gjennom planområdet. Denne fungerer ifølge Bymiljøetaten som en økologisk forbindelse mellom blant annet Dyngedalsåsen, Nesttunvatnet og Myrvatnet.



Figur 20: Utklipp fra temakart "sammenhengende blågrønne strukturer" (kilde: bergenskart.no).

Fremmed art

Nordvest for planområdet er det registrert observasjoner av den fremmede arten bulkemispel, som er en karplante under kategorien «svært høy økologisk risiko» i Artsdatabanken.



Figur 21: Utklipp som viser observasjoner av bulkemispel (kilde: miljostatus.no).

Skog

Det er registrert løvskog av «høg og særs høg bonitet» i planområdet i Norsk institutt for bioøkonomi sitt arealressurskart.



Figur 22: Utklipp fra arealressurskart (AR50) (kilde: nibio.no).

Stiforbindelse i planområdet

Det går en sti inn i planområdet fra nordøst, som starter omtrent ved nordøstlig eiendomsgrense til gnr. 43, bnr. 1118. Denne ender ved et punkt der det tyder på at brukerne av stien har krysset Hardangervegen. Planområdet er lite tilgjengelig for boliger i nordvest, ettersom terrenget gir utfordrende tilkomst. Stiforbindelsen går ikke oppover mot boligområdet. Det er derfor lite som tyder på at stien blir brukt av beboere i området. Det er ikke allmenn ferdsel på tilgrensende næringsområde i nordøst, og området har gjerde mot gnr. 43, bnr. 1118. Det er lite som tyder på at stien er brukt i dag, og sannsynligvis har forbindelsen gått videre mot nordøst før næringsbygg i Hardangervegen 68 ble utbygd.



Figur 23: Bildene viser en sti som går fra gnr. 43 bnr. 1062 til gnr. 43 bnr. 1118.

Bekk og avrenningslinjer

Kommunedelplan for overvann 2019-2029 viser en mindre bekk og avrenningslinjer innenfor planområdet.



Figur 24: Utklipp fra KDP for overvann som viser bekk og avrenningslinjer innenfor planområdet. (kilde: bergenskart.no).

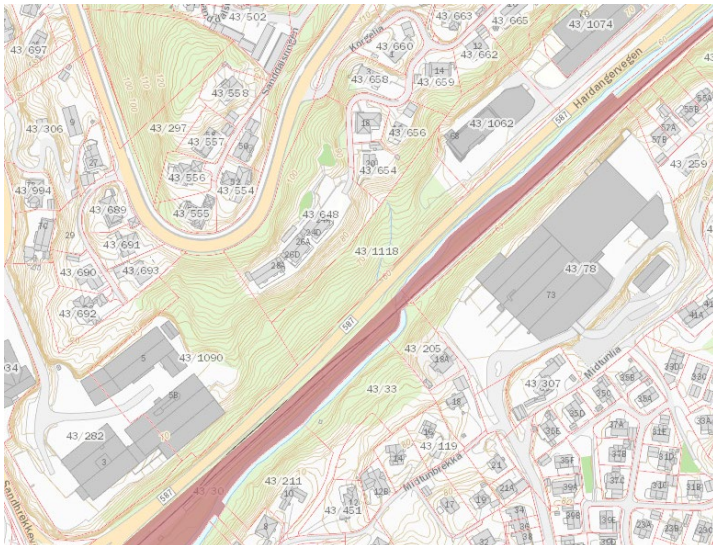
Bekken har avrenning til Midtunelven på østsiden av Hardangervegen, og er lagt i rør i bakkant av planområdet og under Hardangervegen. Bekken har lav vannføring, og er i perioder tørrlagt. Det er ikke kjent at det har vært utfordringer med flom eller overvann knyttet til bekken.



Figur 25: Bildene viser bekken i planområdet.

Kulturminner

Jernbanetraseen til gamle Vossebanen er registrert som kulturminne, og er fredet gjennom forskrift. Traseen går på østsiden av Hardangervegen.



Figur 26: Utklippet viser fredet trase til gamle Vossebanen (kilde: fylkesatlas.no).

Trafikk

Trafikkmengde

Ifølge Statens vegvesen sitt veikart hadde Hardangervegen en ÅDT på 10 200 på strekningen forbi planområdet i 2019.

Kollektivtransport

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 sentrum og Bergen sentrum går bybanen med hyppige avganger.

Myke trafikanter

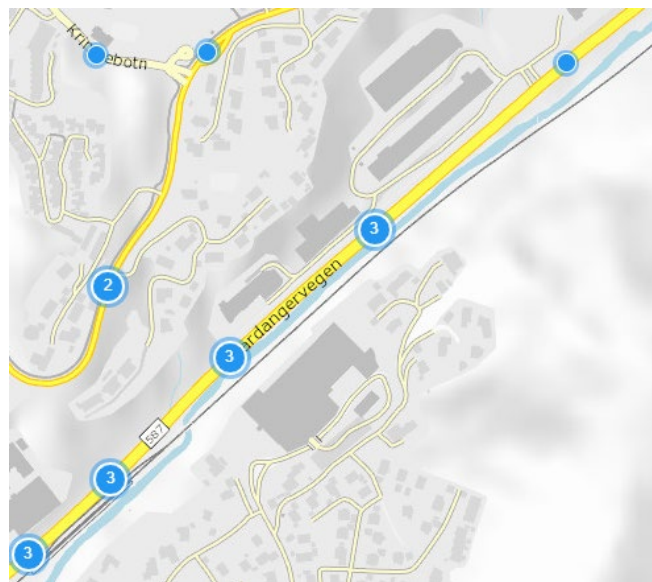
Forholdene for myke trafikanter langs Hardangervegen er i dag relativt dårlige. Gående beveger seg i dag langs jernbanetraseen og Midtunelven på østsiden av Hardangervegen. Områdeplan for Sanddalsringen øst legger opp til etablering av gang- og sykkelvei langs vestsiden av Hardangervegen, noe som vil være en stor forbedring av forholdene for myke trafikanter. I tillegg åpner områdeplanen for etablering av gangbro over Hardangervegen for å sikre trafiksikker tilkomst til bussholdeplass på østsiden av veien. Internt i planområdet vil det legges til rette for trafiksikre forhold for myke trafikanter.

Biltrafikk

Det er ikke veiframføring til planområdet i dag. Tilkomstvei fra veikryss ved Hardangervegen 72 går til Hardangervegen 68, som er naboeiendom til planområdet.

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.



Figur 27: Bildet viser registrerte trafikkulykker (kilde: Statens vegvesen).

Veikryss ved Hardangervegen 72



Figur 28: Bildet viser eksisterende avkjørsel ved Hardangervegen 72.

I forbindelse med planarbeidet for områdeplan Sanddalsringen øst, har Sweco utarbeidet et trafikknotat. Det aktuelle krysset blir her omtalt med følgende oppsummering og anbefaling:

Vi ser av beregningene at man ved utbygging av >30.000 m² ny næring med tilkomst fra Hardangervegen kombinert med de fylkesvise prognosene for trafikkøkning mot slutten av perioden (mot 2032), vil kunne nå oppunder tersklene for kapasitetsproblemer i det aktuelle krysset med å avvikle trafikken fra næringsområdet med dagens kryssløsning. Når trafikken på Hardangerveien øker oppstår køer, og da øker også sannsynligheten for at bilistene begynner å ta sjanser og benytter kortere tidsluker enn det som er forsvarlig. Et T-kryss i 70-sone med høy trafikkbelastning helt oppunder maksimalkapasiteten er i utgangspunktet ingen god løsning. Det anbefales derfor å utføre tiltak før en eventuell utbygging finner sted, dersom en legger til grunn dagens hastighet på strekningen.

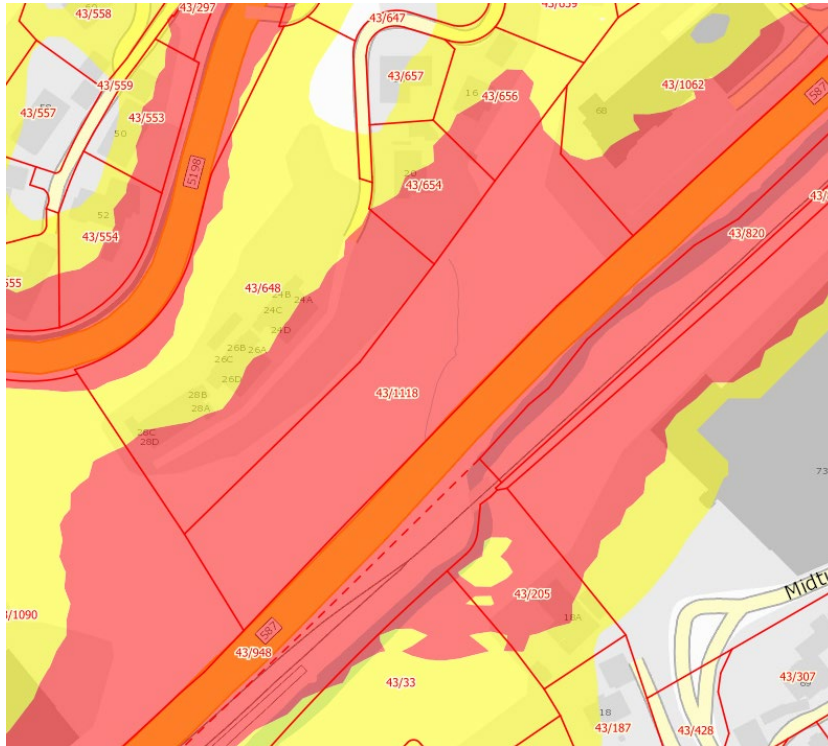
De aktuelle tiltakene som anbefales er 1) å fastsette maksimal grense for utnytting av arealet innenfor områdeplanen som betjenes av krysset (30 000 m² nytt næringsareal), og 2) å forby venstresving ut fra næringsområdet.

Områdeplanen legger opp til en maksimal utnytting på ca. 30 000 m² med tilkomst fra krysset. Dersom mer enn dette skal bygges ut, anbefaler notatet å stille krav om nye kapasitetsberegninger, detaljprosjektering og fysisk utbedring/kanalisering av krysset.

På bakgrunn av dette kan det bli nødvendig å utarbeide trafikkanalyse til planarbeidet for å gjøre kapasitetsberegninger for krysset. Eventuell konklusjon av denne kan bli førende for maksimal utnytting innenfor planområdet. Det er ønskelig å drøfte muligheter for tilpasninger innenfor områdeplanen i forhold til kryssutformingen.

Støy

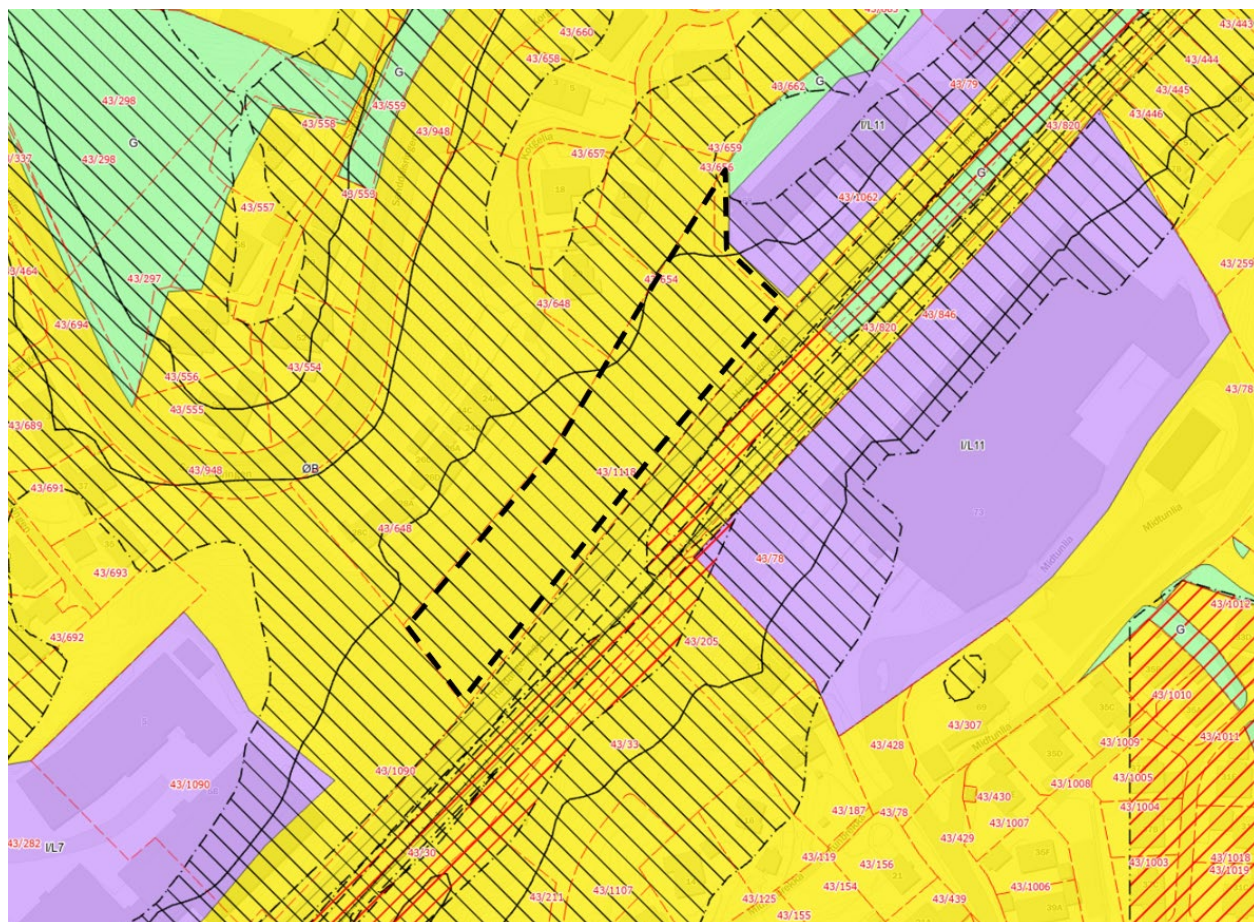
Planområdet ligger innenfor rød sone for veitrafikk i Statens vegvesen sitt støysonekart for riks- og fylkesveger.



Figur 29: Utklippet viser støysoner for veitrafikk (kilde: Statens vegvesen).

3. Forholdet til overordnede planer og retningslinjer

Kommuneplanens arealdel



Figur 30: Utklipp fra KPA 2018.

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

§ 26.5 Sone 4 Øvrig byggesone 26.5.1 I <i>øvrig byggesone</i> tillates ikke vesentlig nybygging. Det kan tillates eneboliger eller tomannsboliger, forutsatt at øvrige krav i bestemmelsene her er oppfylt. 26.5.2 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. 26.5.3 Grad av utnytting for ny bebyggelse skal være maks. 45 % BRA. 26.5.4 Byggehøyde skal tilpasses til omgivelser og terreng. Ny bebyggelse skal ikke gir vesentlig reduksjon av sol- og utsiktsforhold for eksisterende boliger. 26.5.5 I bestemmelsesområde for "senterområder i øvrig byggesone" (§38.5) tillates videreutvikling av eksisterende funksjoner og transformasjon av eksisterende bygg til næring. 26.5.6 Handel kan tillates gjennom reguleringsplan, innenfor rammer gitt i § 21. 26.5.7 Eksisterende næringsområder kan videreføres, og eksisterende drift kan utvides innenfor gjeldende rammer.	Områdene skal i hovedsak opprettholdes med uendret utnyttelse, og med bolig som prioritert formål. <i>Til 26.5.5.: Gjelder Salhus og Lone</i> Salhus er også Historisk område, jmf § 38.3.
---	--

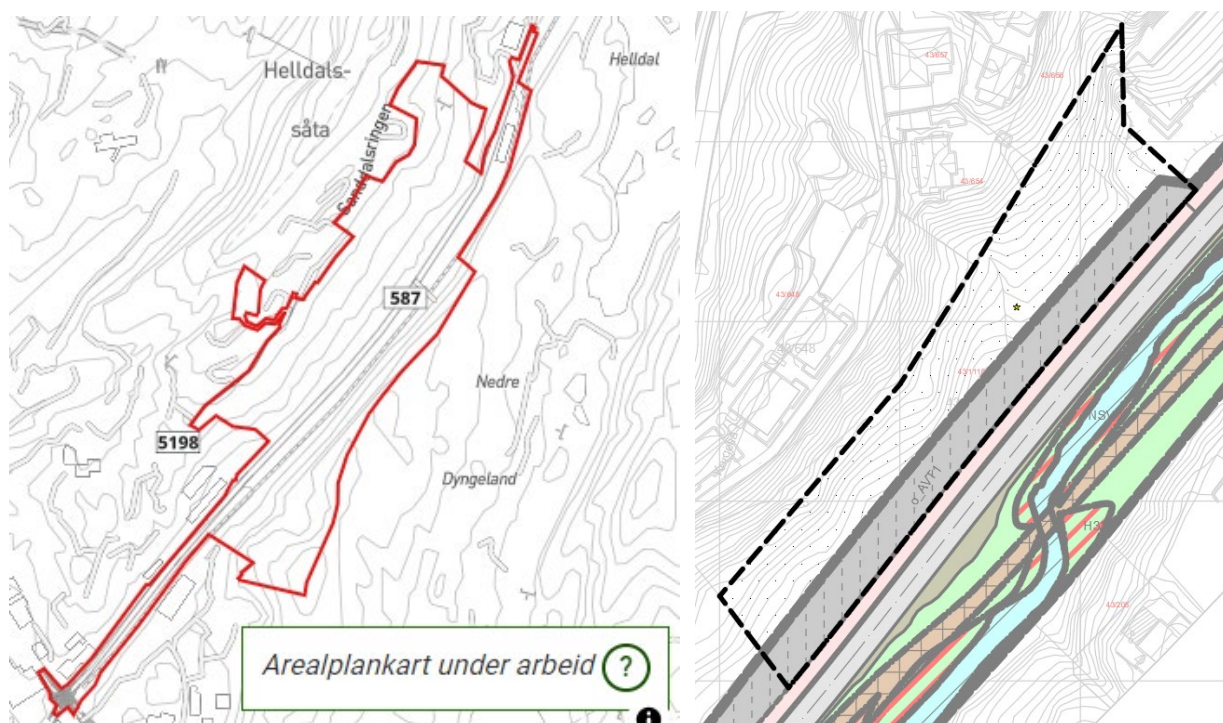
Samlet bestemmelser om hva som kan etableres i *øvrig byggesone* (fra referat fra veiledningsmøtet 15.02.2021:

- Mindre næringsvirksomheter som ikke medfører støy, forurensning, trafikkbelastning eller andre ulemper for omgivelsene. Det tillates ikke nyetablering eller bruksendring for tiltak med høy arbeidsplass- eller besøksintensitet (jf. § 26.5.2).
- Byggehøyde skal tilpasses omgivelser og terreng, og skal ikke gi vesentlig reduksjon av sol- og utsiktsforhold for eksisterende boliger (jf. § 26.5.4).
- Føringer for grad av utnyttelse iht. § 26.5.3 i KPA2018 gjelder i utgangspunktet for boligbebyggelse. Grad av utnyttelse for næringsvirksomhet fastsettes gjennom planprosessen.
- I øvrig byggesone tillates dagligvareforretninger med bruksareal på inntil 1500 m². Handel knyttet til næring/håndverksbedrifter kan tillates. Annen type handel tillates ikke (jf. § 21.4).
- For handel der vareutvalget i hovedsak er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesenter og større planteskoler gjelder følgende: Kan etableres i ytre fortettingssone og øvrig byggesone dersom bygningsstruktur og trafikkskapning ikke gir vesentlig belastning for boligmiljøer (§§ 21.5.1 og 21.5.1 b.).

Planer under arbeid

Områdeplan Sanddalsringen øst

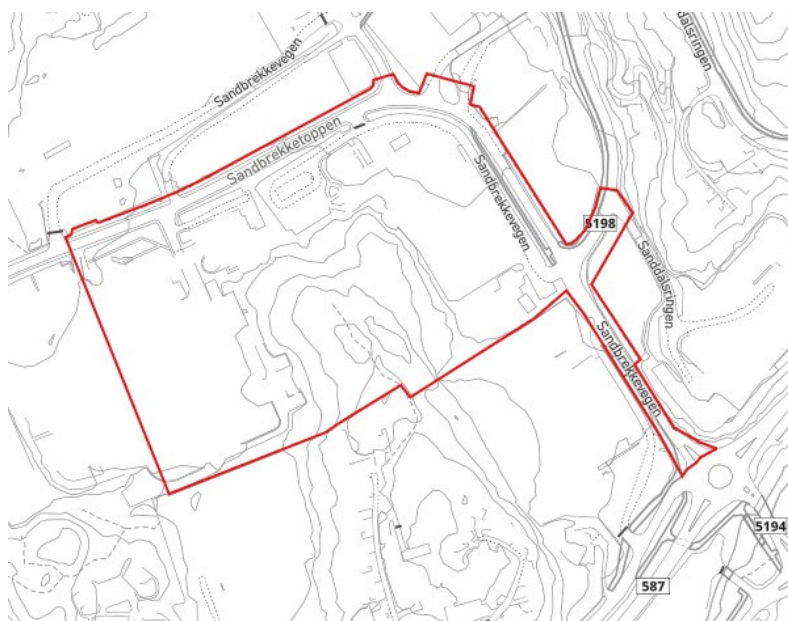
Planområdet er ikke regulert, men berøres av pågående planarbeid for områdeplan Sanddalsringen øst (arealplan-ID 61310000) ved formålene annen veggrunn teknisk anlegg og midlertidig anlegg og riggområde. Formålene er avsatt i forbindelse med fremtidig utvidelse av gang- og sykkelveg. Planen var lagt ut til offentlig ettersyn i 2018.



Figur 31: Til venstre er plangrense for pågående planarbeid for områdeplan Sanddalsringen øst. Til høyre viser overlapping med foreslått plangrense.

Detaljreguleringsplan for Sandbrekktetoppen

Vest for planområdet er detaljreguleringsplan for Fana, gnr. 43, bnr. 270 m.fl., Sandbrekktetoppen under arbeid. Det ble varslet oppstart for planarbeidet i april 2020. Planforslaget har vært på en begrenset høring høsten 2020, i forbindelse med planutvidelse for vei frem mot rundkjøring i Hardangervegen.



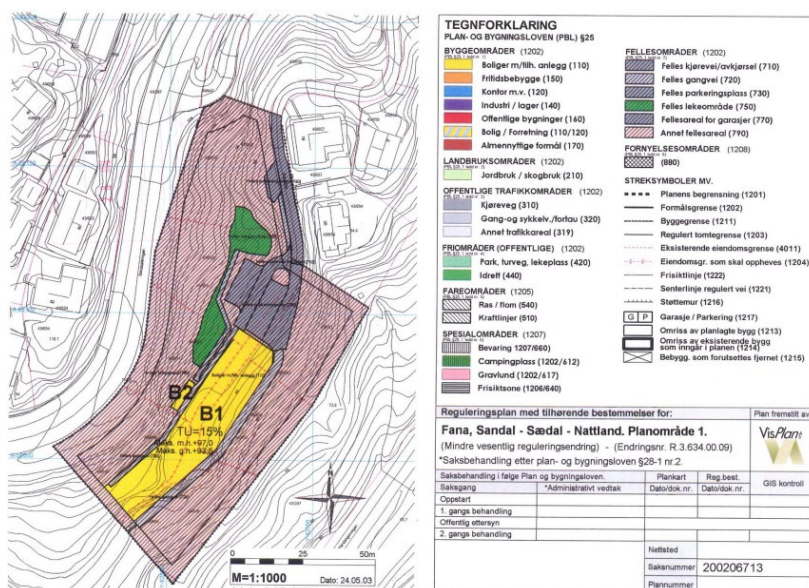
Figur 32: Plangrensen til pågående planarbeid, reguleringsplan for Sandbrekktetoppen.

Tilgrensende reguleringsplaner

Sandal/Sædal/Nattland

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*. Planen er vedtatt som en mindre reguleringsendring i 2003.

Plannavn: Fana, Sandal/Sædal/Nattland, planområde 1.
PlanID: 4601_6340009.
Plantype: Mindre reguleringsendring.
Planstatus: endelig vedtatt arealplan.
Ikrafttreddelsesdato: 17.06.2003.



Figur 33: Plankart til reguleringsplan for Fana, Sandal/Sædal/Nattland, planområde 1.

Del av gnr. 43 Midtun og gnr. 8 Sandal, industriområde

I sør grenser planområdet til reguleringsplan for Fana. Del av gnr 43 Midtun og gnr 8 Sandal, industriområde (planID 4601_30240000).

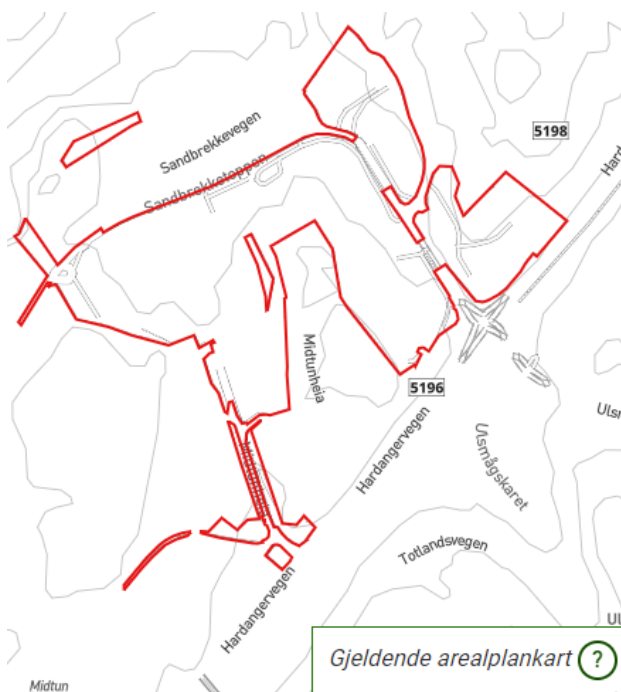
Plannavn: Fana. Del av gnr 43 Midtun og gnr 8 Sandal, industriområde.

PlanID: 4601_30240000.

Plantype: Eldre reguleringsplan.

Planstatus: endelig vedtatt arealplan.

Ikrafttredelsesdato: 11.05.1967.



Figur 35: Plangrensen til reguleringsplan for Fana. Del av gnr 43 Midtun og gnr 8 Sandal, industriområde.

4. Virkninger av planinitiativet

Landskap, omgivelser og strøkskarakter

Planarbeidet vil ha fokus på god terrengtilpasning for nytt bygg og veianlegg. Skjæringer, fyllinger og murer skal minimeres så langt det er mulig etter forholdene. Planlagt bygg skal delvis integreres i terrenget for å unngå høy skjæring i bakkant, noe som vil skape en visuelt god overgang fra terrenget til bygget. Etter tilbakemelding fra Plan- og bygningsetaten, er utforming av bygget endret slik at det i større grad følger terrengformasjonene. Planlagt ny bebyggelse vil ligge vesentlig lavere i terrenget enn eksisterende boliger i bakkant, og vil ikke ha innvirkning på utsikt- eller solforhold for disse. Etablering av nytt næringsbygg innenfor denne sonen anses som en forlengelse av en allerede etablert næringskorridor mot nordøst og underbygger eksisterende strøkskarakter.

Fjernvirkning

På grunn av høydeforskjellen mellom planlagt bygg og eksisterende boliger i bakkant, vil tiltaket ikke medføre fjernvirkning for disse. Det er også tett vegetasjon mellom planområdet og boligbebyggelsen i bakkant, og planområdet er i dag lite synlig herfra. Ettersom planområdet består av tett vegetasjon, er området lite synlig fra næringseiendommer i nordøst og sørvest. På østsiden av Hardangervegen er det tett vegstasjon i forkant av boligbebyggelsen, slik at ny bebyggelse ikke vil få særlig fjernvirkning for denne.



Figur 36: Skråfoto som viser planområdet sett fra boligområdet i vest. (kilde: google earth).



Figur 37: planområdet sett fra nord.



Figur 38: Planområdet sett fra sør (kilde: google earth).



Figur 39: Planområdet sett fra øst.

Trafikk og støy

Tilkomstvei

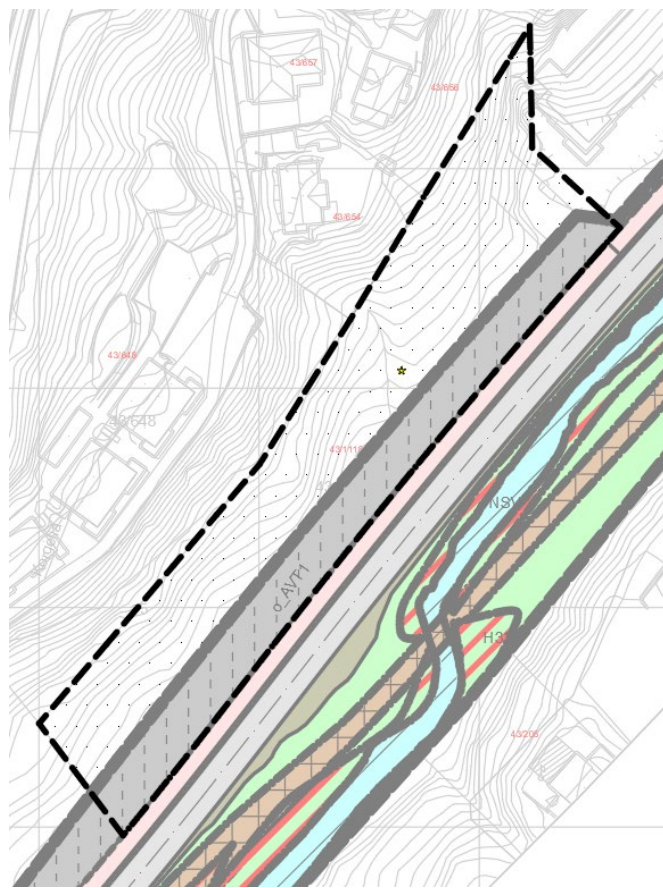
Det blir lagt opp til å bruke eksisterende avkjørsel til Hardangervegen 72 som tilkomst til planområdet. Gnr. 43 bnr. 1118 har veirett fra Hardangervegen 68.

Som følge av dette må noe økt trafikk i veikrysset må påregnes. Trafikkøkningen tiltaket legger opp til anses ikke å være av en slik grad at det vil gå utover trafikksikkerheten. Den vil heller ikke være til hinder for fremtidig gang- og sykkelvei. Tilsvarende økt trafikkmengde vil gjelde for internveien, som i dag har veiframføring til Hardangervegen 68. Det legges ikke opp til etablering av støyende virksomhet. Ved eventuell etablering av nye støykilder skal KPA § 22.4 legges til grunn. Ny næringsvirksomhet vil ikke medføre at eksisterende boliger blir utsatt for støynivåer som overskrider de anbefalte grenseverdiene i tabell 3 i *veileder for behandling av støy i arealplanlegging* (T-1442). Behovet for eventuelle avbøtende tiltak mot støy vil bli vurdert gjennom planprosessen.

Planarbeidet vil innordne seg etter pågående planarbeid for områdeplan for Sanddalsringen øst. Deler av arealet i planinitiativet er omfattet av områdeplanen, ved formålene annen veggrunn – tekniske anlegg og gang-/sykkelveg.



Figur 40: Illustrasjonen viser tilkomstvei til planområdet.



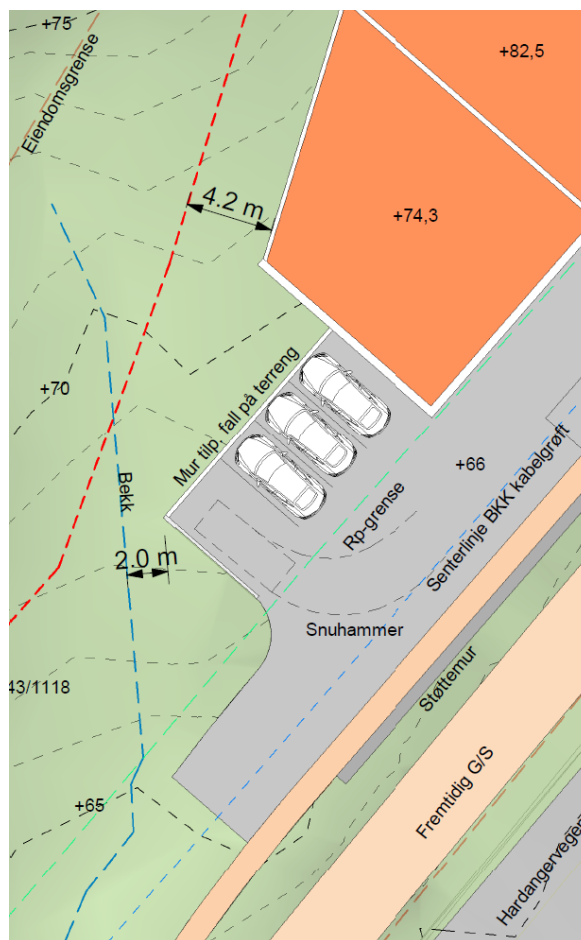
Figur 41: Utklippet viser overlappingen mellom foreslått planområde og områdeplan for Sanddalsringen øst.

Blågrønne strukturer og naturmangfold

Naturmangfoldrapport til planinitiativet redegjør for de momentene som er påpekt av Bymiljøetaten tidligere i prosessen. I tilbakemelding til opprinnelig planinitiativ vektlegger plan- og bygningsetaten at økologiske korridorer må ivaretas. På bakgrunn av dette er planområdet redusert slik at økologisk korridor i sør holdes utenfor planen. Økologisk korridor i nord-sydlig retning blir ivaretatt i planen.

Bekken i planområdet skal holdes åpen og kantvegetasjon ivaretas. Bekken er liten og har ustabil vannføring og det er lite potensiale for viktig naturmangfold knyttet til vann (Miljøfaglig Utredning AS, 2021).

KPA2018 legger til grunn en byggegrense på 20 meter fra bekk. For å få en hensiktsmessig utnyttelse av eiendommen vil avstanden i dette området bli redusert. Begrunnelsen for å fravike 20 meters byggegrense er at bekken er liten, har ustabil vannføring og naturmangfoldrapport konkluderer med at det er lite potensiale for økologiske verdier tilknyttet denne. Det skal bevares noe kantvegetasjon langs bekken, og vannspeil skal ivaretas som en åpen løsning slik den er i dag. Planinitiativet legger opp til en minste avstand fra bebyggelse til bekken på 2 meter, ved hjørne av veianlegg (figur 42). Bekken føres i rør til tilgrensende eiendom i vest og videreføres til kulvert i øst for å føres i rør under Hardangervegen. Dette tilsier at det kun er ca. 60 meter som i dag ikke er anlagt i rør.



Figur 40: Avstand til bekk (blå) og økologisk korridor (rød).

I planforslag til områdeplan for Sanddalsringen øst er det regulert gang- og sykkelvei over bekken. Bekken er ikke omtalt i plandokumentene som var lagt ut til offentlig ettersyn, og det antas at planen legger opp til å legge denne i rør under gang- og sykkelvei.

Naturmangfoldrapport

Miljøfaglig Utredning AS har utarbeidet en naturmangfoldrapport til det opprinnelige planinitiativet. I rapporten er alle momentene som Bymiljøetaten påpeker i sitt innspill til tidligere veiledningsmøte vurdert. Ingen viktige naturtyper eller arter ble registrert i eller nær planområdet. Det ble registrert et økologisk funksjonsområde for hjort i planområdet. Resterende areal har ubetydelig verdi for naturmangfoldet. Rapporten sier at det er vanskelig å fastslå viktigheten av et trekkområde for hjortevilt, og verdien er satt til «noe» av et føre-var-prinsipp. Rapporten sier likevel at bevaring av grøntareal i vest ved overkant av planlagte bygg, sannsynligvis er tilstrekkelig for å opprettholde korridoren. Ettersom plangrensen nå er redusert vil økologisk korridor i øst-vestlig retning ligge utenfor planområdet. Planlagt bygg på gbnr.

43/1118 er plassert slik at økologisk korridor i overkant av bygget blir opprettholdt. Rapporten sier at tiltaket trolig ikke vil forårsake vesentlige miljøskader, men foreslår likevel ulike avbøtende tiltak:

- Grønncorridoren bak bygning A bør være bred nok og ligge i et terreng som er mulig for hjortevilt å bevege seg i (ikke alt for bratt).
- Fremmede arter bør ikke spres fra eller til planområdet, og fremmede arter i planområdet bør systematisk fjernes. Forekomsten av fremmede arter bør følges opp over flere år etter avsluttet anleggsarbeid, for å unngå at forekomster blir oversett. Bulkemispel bør da prioriteres.
- Areal som ikke skal bebygges bør i størst mulig grad stå urørt, og mest mulig av trærne og bakkevegetasjonen bør spares.
- Det bør legges til rette for at trær får vokse seg store og gamle. Dette bør i første rekke være stedegne treslag som ask, selje, og rogn, som alle også kan være viktige for andre arter.
- Beplantning rundt bygget bør være av hjemmehørende arter og fremmede arter bør unngås.

Vi vurderer at naturmangfoldrapporten svarer ut momentene i Bymiljøetatens innspill og Plan- og bygningsetatens brev. Det legges opp til å bevare en grønncorridor bak bygget, slik at passasje for hjorten kan opprettholdes. Rapporten sier at hjort i urbane områder er tilpasningsdyktig, og kan endre arealbruk og adferd når leveområdene deres endres.

Friluftsliv

Det er ingen friluftslivsinteresser i planområdet, eller nært planområdet som vil påvirkes av tiltakene.

Kulturverdier

Jernbanetraseen til gamle Vossebanen er et fredet kulturminne. Denne går langs østsiden av Hardangervegen og vil ikke bli påvirket av tiltak gjennom planinitiativet.

Barn og unges interesser

Det er ingen spor eller tegn på som tyder på at området brukes av barn og unge. Planområdet er lite tilgjengelig, og skråningen fra boligområdet i bakkant av planområdet er svært bratt. Det er satt opp gjerde i Korgelia mot vegetasjonen som skiller boligområdet og planområdet. Ettersom planområdet ligger ned mot Hardangervegen og uten sikring mot denne, er det lite sannsynlig at barn og unge ferdes her. Ny gang- og sykkelvei langs Hardangervegen vil erstatte stiforbindelsen som går gjennom en mindre del av planområdet i dag.

Universell utforming

Universell utforming vil bli ivaretatt i tråd med gjeldende regelverk.

5. Medvirkning

Medvirkning ivaretas i samsvar med gjeldende regelverk. Aktuelle parter og interessenter som skal varsles ved planoppstart vil avklares i samråd med Bergen kommune. Prosesser for samarbeid og medvirkning vurderes videre i planprosessen.

6. Samfunnssikkerhet og risiko

Flomfare

En mindre del av planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom i NVEs aktsomhetskart. Dette gjelder for delen av planområdet langs Hardangervegen, og vil ikke omfatte fremtidige bygg.

Skredfare

Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde eller kartlagt område for skred. På grunn av terrengforhold kan det være behov for sikringstiltak. Dette vil bli utredet i plansaken.

Veitrafikkstøy

Planområdet ligger innenfor gul og rød støysone i KPA 2018 og i Statens vegvesens støykart. Planinitiativet legger ikke opp til støyfølsom arealbruk.

Grunnforhold

Planarbeidet vil ivareta hensyn til grunnforhold i samsvar med gjeldende regelverk.

Luft- og grunnforurensning

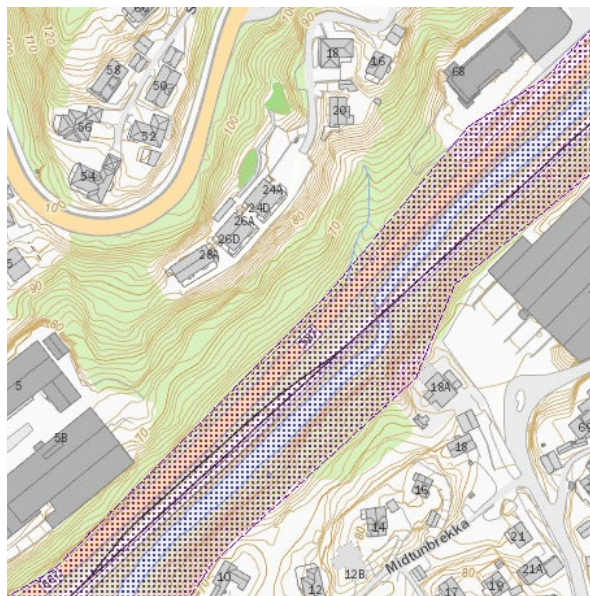
Planområdet er ikke innenfor hensynssone *fare for luftforurensning* i KPA 2018. Det er ikke kjent grunnforurensning i området.

Beredskap

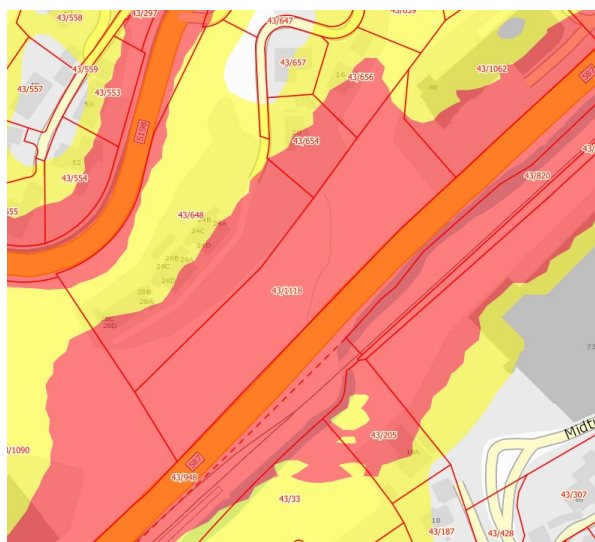
Planområdet har en sentral beliggenhet med tanke på beredskap. Tiltaket ivaretar beredskap i tråd med gjeldende forskrifter og regelverk.

7. Sekundærstasjon – kabeltrasé

BKK arbeider med tilrettelegging av kabeltrasé for føringer fra sekundærstasjon i Hardangervegen mot Nesttun. Det er en pågående dialog med BKK at denne kabeltraséen skal integreres i planforslaget.



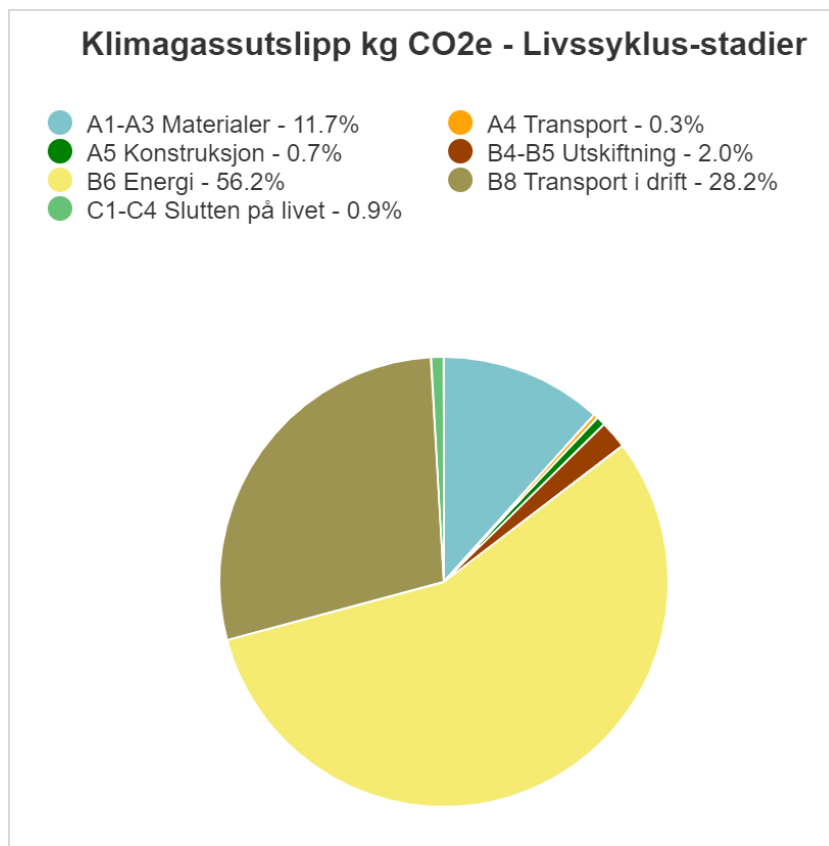
Figur 41: utklipp fra NVEs aktsomhetskart for flom.



Figur 42: Utklipp fra støysonekart (SVV).

8. Innledende klimagassberegning

Klimagassberegning kreves ved vesentlig naturinngrep, nybygg større enn 1000 m² BRA og ved valg mellom rivning eller bevaring av eksisterende bygg, jf. KPA § 18.4. Det er foretatt en innledende klimagassberegning tilknyttet prosjektet. Helhetlig beregning følger vedlagt. Den innledende klimagassberegningen synliggjør følgende fordeling av beregnede klimagassutslipp for referansebygget:



Figur 43: Fordeling av beregnede klimagassutslipp fordelt på de ulike modulene [kg CO₂] for referansebygget.

9. Vurdering av behov for konsekvensutredning

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.

Kapittel 3. Vurdering av om planer eller tiltak etter § 8 krever konsekvensutredning

§ 9. Opplysninger som skal legges frem av forslagsstiller som grunnlag for ansvarlig myndighets vurdering etter § 11 eller § 12

Basert på kjent kunnskap er det i planinitiativet gitt en kortfattet beskrivelse av:

- a) *planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeider*
- b) *miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilte hensyn*
- c) *planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall*
- d) *forventede vesentlige virkninger som kan følge av bruken av naturressurser.*

§ 10. Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Planinitiativet anses ikke å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

VEDLEGG I.

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.

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 foreløpige konklusjon at planarbeidet og planlagte tiltak ikke vil utløse krav om konsekvensutredning.

10. Oppsummering

Planinitiativet er tilpasset i samsvar med tilbakemelding i brev datert 21.01.2021 fra Plan- og bygningsetaten. Justeringene tar hensyn til viktige momenter som utnyttelse, terrengtilpasning og ivaretagelse av grønnstruktur og bekk. Planinitiativet legger til grunn etablering av et nytt næringsbygg innenfor en allerede etablert akse for næringsbebyggelse langs Hardangervegen. Forslagsstiller har i dag hjemmel til næringseiendommen Hardangerveien 68 og ser behov for utvidelse av virksomheten på tilgrensende gbnr. 43/1118 i sør. Utvikling av området er i tråd med de intensjoner som er i gjeldende tilgrensende reguleringsplaner og i ny områdeplan lenger nord i Hardangervegen. En regulering i tråd med planinitiativet vil tilsi en utbygging i en allerede etablert og prioritert næringszone, og vil i minimal grad påvirke omgivelsene negativt. Det legges også til grunn at etablert infrastruktur skal benyttes, noe som igjen vil gi begrenset behov for inngrep i uberørt natur. Planforslaget legger opp til forbedringer ved tilrettelegging for ny trasé for strømkabler i samhandling med BKK.