

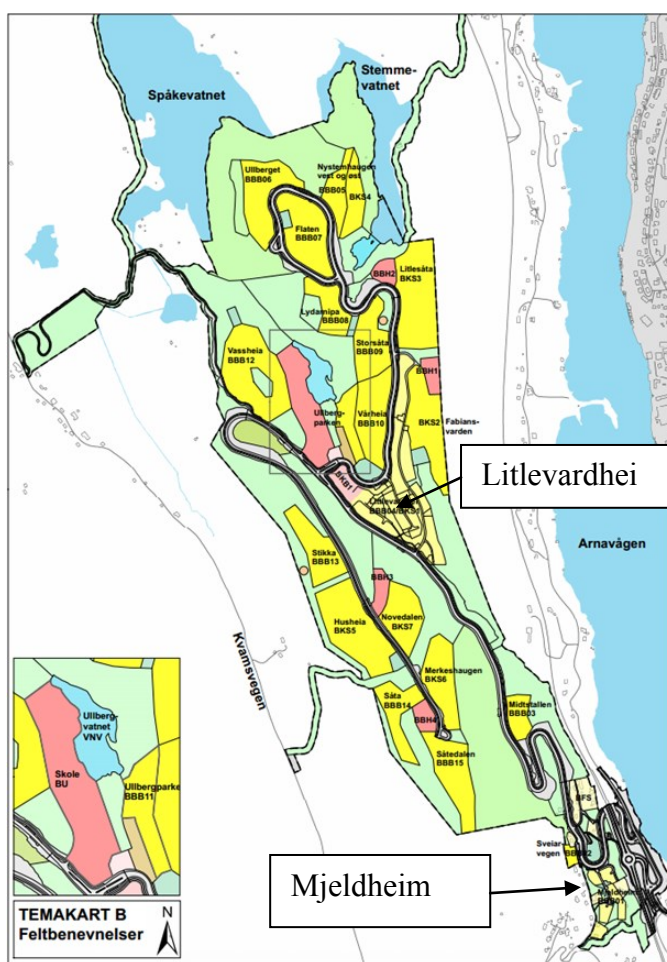
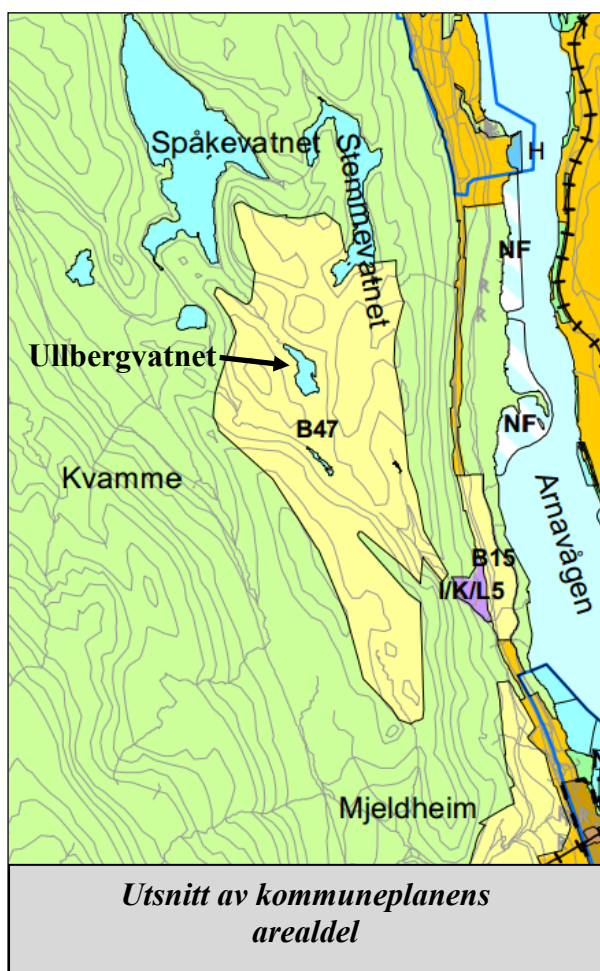


Arna, gnr. 302 m.fl. bnr. 1 m.fl. Vårheia. Offentlig områderegeringsplan med konsekvensutredning (KU). Offentlig detaljregulering Mjeldheim og Litlevardhei. PlanID 61730000.1. gangs behandling/beslutning om høring

ASRO ESARK-5120-201007323-305

Hva saken gjelder:

Forslag til områderegeringsplan for Vårheia med tilhørende konsekvensutredning er utarbeidet av Etat for plan og geodata, Bergen kommune, i samarbeid med utbyggerne Optimera og Block Watne. Disse har avtaler med flere grunneiere i området. Konsulent har vært Rambøll AS.



Vårheia ligger i Arna bydel, vest for E16, på høyden mellom Arnavaågen og jordbruksområdet i Kvammedalen. Målet med områderegeringsplanen er å tilrettelegge for ca. 3400 nye boliger i tilknytning til et attraktivt natur- og friluftsområde. Planforslaget er forankret i kommuneplanens arealdel. Vårheia skal være et miljø- og klimavennlig boligområde, bygget opp rundt et sentralt plassert sentrumsområde med skole, flerbrukshall, idretts og nærmiljøanlegg og lokalservice. Sentrumsfunksjonene er plassert ved et sentralt

torg og en park som vil strekke seg ned mot Ullbergvatnet. Senteret vil kunne tilføre området attraktive kvaliteter og en egen identitet. Området er på ca. 1750 daa og har 20 delområder med tilhørende leke- og uteoppholdsareal. Det foreslås at området skal være selvforsynt med barnehager. Det legges fysisk til rette for bruk av sykkel, gange og kollektivtransport. Planområdet er i dag hovedsakelig ubebygget, med unntak av eksisterende boliger nederst på Mjeldheim. Vårheia er blant de største nye utbyggingsområdene i Bergen som er under planlegging i dag.

Avstand til bydelssenteret, jernbanestasjonen og bussterminal er 0.5 km - 4 km. Høydeforskjellen internt i området er ca. 250 m. Langs hovedveien er det lagt inn busstopp, gang- og sykkelveg med maks stigning 8%, samt en rekke snarveier.

Området ligger sentralt i forhold til Bergen sentrum. Jernbanen tar 8 min. Når pågående arbeid med dobbeltspor mellom Arna og Bergen er ferdig, vil det gå tog hver 15. min.

Fra busstopp ved E16 er det forbindelser til Åsane og Nesttun.

Området skal bygges ut over lang tid (2017-2037). Framdrift er avhengig av behov og etterspørsel i perioden. Utbyggingstakt/realisering vil ha betydning for når området får tilfredsstillende offentlig kollektivtilbud, lokalservice og skole og barnehage tilbud.

Planområdet er vist som boligområde i kommuneplanens arealdel (2010), men var i prosessen omdiskutert på grunn av beliggenhet i forhold til kollektivtransport og kommunens fortettingsstrategi. (Fylkesmannen hadde innsigelse som senere ble trukket)

Mjeldheim var tidligere et landbruksområde med aktiv gårdsdrift. De gamle vånings- og driftsbygningene er nå revet. Eksisterende boliger i området er bygget i perioden mellom 1933 til 1980. Det er påvist rester / murer etter nyere tids kulturminne. Freda kulturminne er avsatt som bestemmelsesområde #4 på plankartet med tilhørende bestemmelse § 10.4.

Det er tenkt at områdene nærmest Arna stasjon skal bygges ut først. De to første utbyggingstrinnene, Mjeldheim og Litlevardhei, med henholdsvis 126 og 243 boliger, kan realiseres på grunnlag av foreliggende planforslag. For de andre områdene stilles det i planforslaget krav om godkjent detaljreguleringsplan.



Veien opp i området vil gjøre store friluftsområder lettere tilgjengelig for allmenheten. Veianlegget vil imidlertid medføre store terrenginngrep med skjæringer og høye murer som vil bli eksponert mot bebyggelsen på østsiden av Arnavågen. For å dempe fjernvirkningen stiller bestemmelse § 1.2.2 krav om at skjæringer med høyde over 15 meter skal utformes slik at vegetasjonsområder/ vekstslommer skal kunne etableres i fjellskjæringen. Topp av skjæringen skal avrundes mot eksisterende terreng, og vegetasjon på topp av skjæring skal i størst mulig grad bevares.

Deler av området må støyskjermes mot E16 og mot den nye adkomstvegen. Bebyggelse vil bestå av blokker og småhusbebyggelse. Det legges vekt på å tilpasse ny bebyggelse til terreng og landskap, men vil likevel kunne bli synlig fra Kvammedalen og Indre Arna. To bolighus på Mjeldheim må rives.

Vårheia skal ha en miljø- og klimavennlig profil der miljøklassifiserings-verktøyet BREEAM –NOR vurderes benyttet.

Byrådens anbefaling

Byråden vurderer planforslaget som grundig gjennomarbeidet og et godt redskap for etablering av et klimavennlig, attraktivt boligområde som legger til rette for gode oppvekstvilkår for barn og unge. Området vil når det er ferdig utbygget, ha et klart definert sentrumsområde med dagligvare forretning skole, idrettsanlegg, torg, park og god barnehagedekning. Vårheia vil kunne bli et attraktivt område for familier og personer som etterspør natur- og friluftskvaliteter, og vil trolig bli et konkurransedyktig alternativ for de som vurderer å flytte til mer landlige områder i nabokommunene. Utbyggingen vil dessuten kunne imøtekomme en del av bolig behovet knyttet til forventet befolkningsvekst.

Lokaliseringen og arealbruken er i samsvar med gjeldende KPA, men så lenge kollektivtilbudet ikke er på plass, vil utbyggingen være i konflikt med overordnede nasjonale føringer om at veksten i persontrafikken skal tas med miljøvennlige transportformer (kollektivtransport, sykkel og gange). Disse føringer er og innarbeidet i kommuneplanens samfunnsdel for 2030, vedtatt 06.04.2015. Etter dagens kriterier for etablering av kollektivtilbud, vil området, som påpekt av fagetaten, ikke kunne få offentlig kollektivtilbud før store deler av området er utbygget. Det henvises til eksempel fra utlandet (Freiburg, Ørestaden i København) der det stilles krav om etablert kollektivtilbud i forkant av større utbygginger. Byråden mener mulighetene for forsering av kollektivtilbudet må utredes på nytt sammen med Hordaland Fylkeskommune og utbygger til 2. gangs behandling. Videre må det i enda større grad legges til rette for at el-bil overtar bilparken, og vurdere om boligutviklere skal la el-sykkel inngå i huskjøpet. Tilrettelegging for bildeleordning kan også være et egnet virkemiddel for å motvirke en bilbasert utbygging.

De fleste i Arna som jobber i sentrum, reiser med tog. Men i dag er det i følge fagetaten, bare 10 % av de som bor i Arna som jobber i sentrum. Hele 75% av reisene i Indre Arna foregår med bil. Byråden mener imidlertid at dette ikke nødvendigvis vil være situasjonen for framtidige beboere i Vårheia, spesielt når dobbeltspor og høyere frekvens på togforbindelsen Arna- Bergen er etablert. Målgruppen for boligkjøpere i Vårheia vil primært være folk som jobber i Bergen sentrum eller steder som kan nås med kollektivtransport langs E16. Utbyggingen i Vårheia vil være et viktig supplement til den sentrumsutviklingen i Indre Arna som det nå legges til rette for i pågående områderegeringsarbeid. Byrådet mener de nedre deler på Mjeldheim som ligger nærmest Indre Arna, skal bygges ut først, og at det deretter legges til rette for gradvis utbygging oppover i høyden. Dette må tydeliggjøres i rekkefølgebestemmelsene.

Byråden mener konkrete avbøtende tiltak må iverksettes i dette området for å veie opp mot økte utslipp av klimagasser fra transportskaping. Et helhetlig klimaregnskap bør benyttes for å dokumentere effekten av tiltak som f.eks. klimavennlig materialbruk og fornybar energi. Bestemmelser om at tre skal benyttes som hovedmateriale i bebyggelsen er et ønsket virkemiddel. Tre er et bygningsmateriale som har en rekke miljøegenskaper; det er en fornybar ressurs, materialet binder CO2 og bidrar til god ventilasjon og godt innemiljø. Byråden støtter videre målet om at det må satses på fremtidsrettede og fornybare energiløsninger og muligheter for redusert energibruk. Bruk av annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet og fossile brensler til oppvarming skal derfor utredes nærmere. Etablering av nærvarmeanlegg skal vurderes innenfor hvert delområde.

Ved oppstart av planarbeidet, ble det anmodet om at metodikken i miljøklassifiseringsverktøyet BREEAM-NOR eller tilsvarende, skulle benyttes for å finne best mulige miljøløsninger i et levetidsperspektiv. Dette er nå i samsvar med byrådets politiske plattform der byrådet ønsker en forsøksordning med såkalt BREEAM-sertifisering av større utbyggingsplaner. Byråden anbefaler derfor at området klassifiseres i henhold til et tilsvarende verktøy for arealplanlegging,

BREEAM Communities, som nå er under tilpasning til norske forhold og prøves nå ut bl.a på Dyngeland i Bergen.

Det skal legges til rette for strømtilførsel for alle parkeringsplasser. I områder for konsentrert småhusbebyggelse skal det legges til rette for nabolagsparkering.

Byrådet forutsetter at det stilles høye krav til god arkitektur og høy kvalitet i utformingen av felles uteområder.

Planbeskrivelsen og bestemmelsene er svært omfattende. Byråden anbefaler at disse forenkles vesentlig fram til 2. gangs behandling, spesielt med tanke på at dokumentene skal være et hensiktsmessig redskap for effektiv saksbehandling.

Nye busstopp ved E 16 som betjener reisende både til Åsane og Nesttun må tydelig gå fram av plankartet.

Byråden anbefaler at foreliggende planforslag med ovenfornevnte merknader legges ut til offentlig ettersyn.

Vedtakskompetanse:

I henhold til b.sak 294/13 § 18 er myndigheten til å vedta utleggelse av reguleringsplan til offentlig ettersyn etter plan og bygningsloven § 12-10 delegert til byrådet.

Byråden for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-11, legges følgende ut til offentlig ettersyn:

1. Arna, gnr. 302 m.fl. bnr. 1 m.fl., Forslag til områdereguleringsplan for Vårheia med tilhørende konsekvensutredning, PlanID 61730000, med plankart sist datert 25.06.2015
 - a) detaljreguleringsplan Mjeldheim, bestemmelsesområde #1
 - b) detaljreguleringsplan Litlevardhei, bestemmelsesområde #2
2. Tilhørende bestemmelser datert/revidert 25.06.2015
3. Til 2. gangs behandling forutsettes følgende:
 - a) Mulighetene for etablering av busstilbud tidligere i utbyggingsfasen utredes på nytt i samråd med Hordaland Fylkeskommune og utbyggere
 - b) Busstopp ved E16 til og fra Åsane og Nesttun skal inngå i planforslaget
 - c) Planbeskrivelse og bestemmelser skal søkes forkortet og forenklet.
 - d) Planområdet skal klassifiseres i henhold til BREEAM Communities
 - e) Alle parkeringsplasser skal ha strømtilførsel.
 - f) I område for konsentrert småhusbebyggelse skal det legges til rette for nabolagsparkering.
 - g) I bestemmelsene skal det stilles høye krav til god arkitektur og høy kvalitet i utforming av utearealer.
 - h) Rekkefølgebestemmelsene skal presiseres at feltene innenfor BBB01 på Mjeldheim skal bygges ut først.

Dato: 21. juni 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

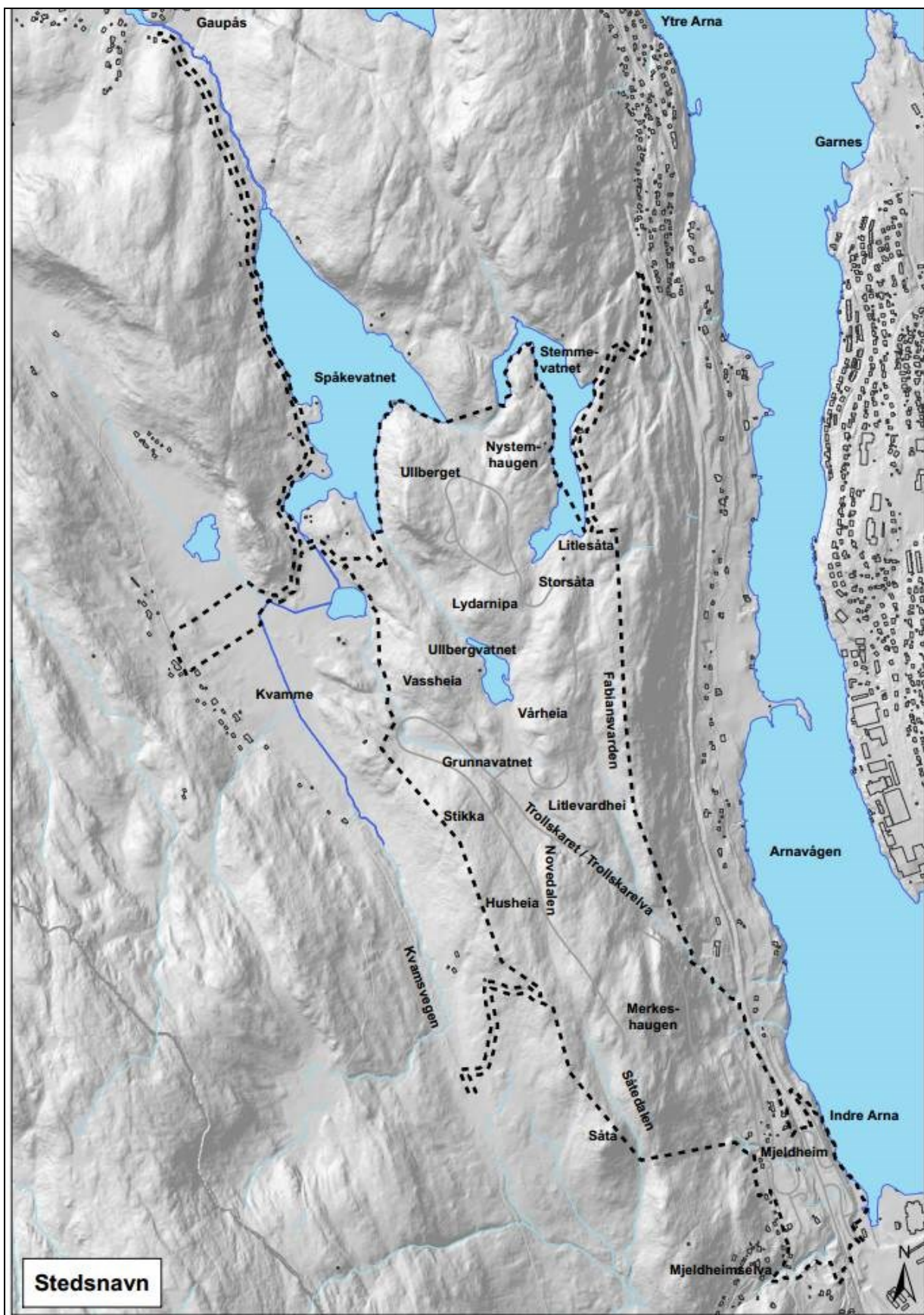
for Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Byråd Julie Andersland

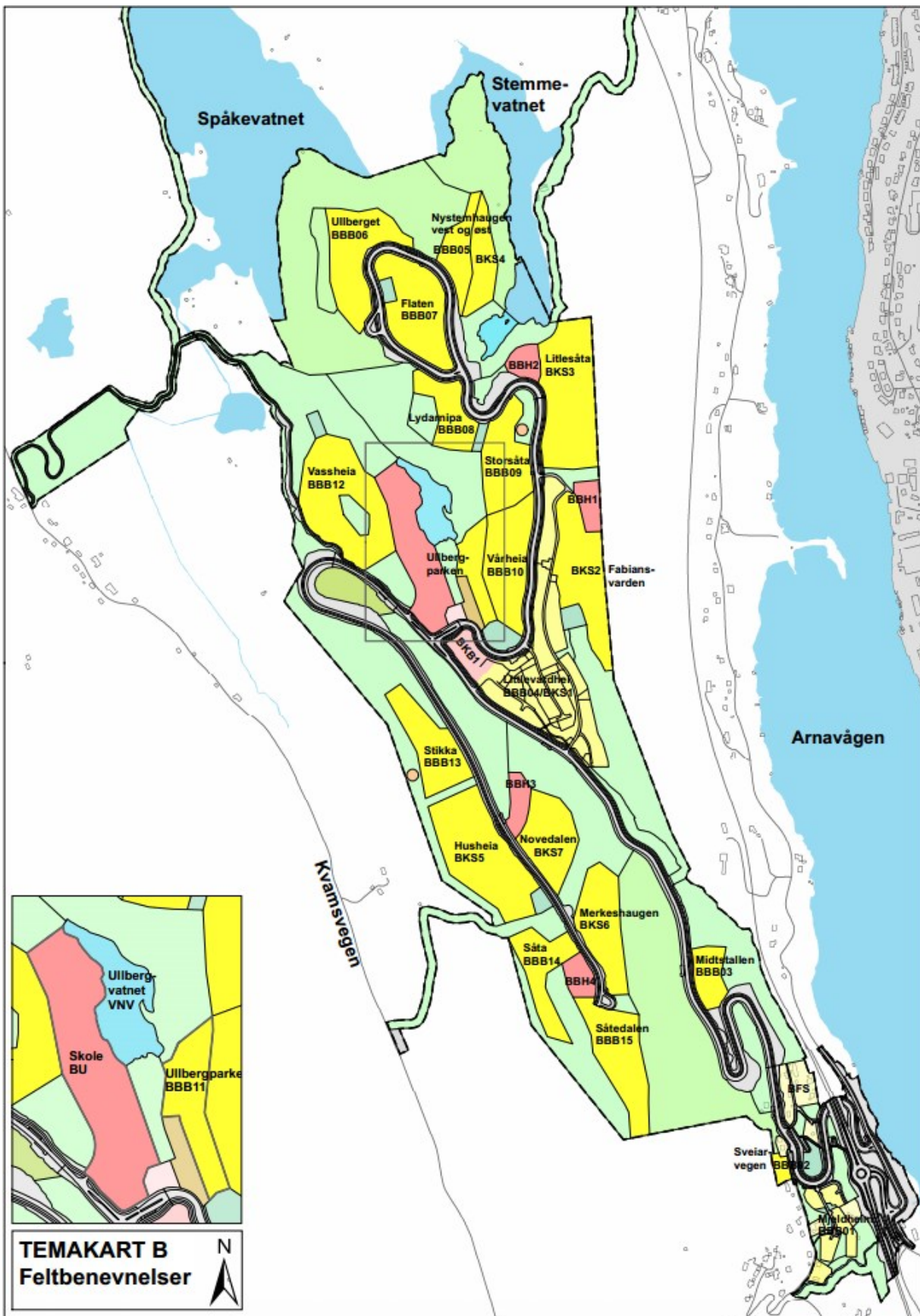
Vedlegg:

Fagnotat datert 17.07.2014

- Bilag A: Innkomne uttalelser og merknader med fagetatens kommentarer
- Bilag B: Plankart hele området, datert 25.06.2015
- Bilag C: Plankart Mjeldheim, datert 25.06.2015
- Bilag D: Plankart Litlevardhei, datert 25.06.2015
- Bilag E: Reguleringsplanbestemmelser, datert 25.06.2015
- Bilag F: Diverse temakart – bilag til reguleringsplanbestemmelsene
- Bilag G: Planbeskrivelse, datert 24.06.2015
- Bilag H: Illustrasjonsmateriale Mjeldheim (perspektiver, snitt og soldigram)
- Bilag I: Illustrasjonsmateriale Litlevardhei (perspektiver, snitt og soldigram)
- Bilag J: Illustrasjonsmateriale Ullbergparken (perspektiver, snitt og soldigram)
- Bilag K: Terrengsnitt vegskjæring og murer
- Bilag L: Terrengsnitt Sveiarvegen 45
- Bilag M: Rapport trafikkberegninger, datert 30.01.2013
- Bilag N: Støyrapport, datert 21.04.2015
- Bilag O: Kulturminnerapport, datert 17.04.2015
- Bilag P: Geologisk rapport, datert 22.09.2014
- Bilag Q: Rapport biologisk mangfold, datert 31.01.2012
- Bilag R: Rapport biologisk mangfold, datert 03.07.2013
- Bilag S: Rapport arkeologiske undersøkelser, udatert - 2013
- Bilag T: Rammeplan VA, datert 03.03.2015
- Bilag U: ROS-analyse, datert 18.12.2014
- Bilag V: En visjon for Vårheia, datert 24.06.2015
- Bilag W: Formingsveileder, datert 23.03.2015



Stedsnavnkart



Feltbenevnelser

SAKSUTREDNING

Nøkkelopplysninger

Bydel	Arna
Gårdsnavn (adresse i sentrum)	Ytre Arna, Mjeldheim
Gårdsnummer/bruksnummer	Deler av gnr. 301, 302, 303, 304
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Kommuneplanens arealdel
Forslagstiller	Otimera AS/Block Watne AS
Plankonsulent	Rambøll AS
Ny plans hovedformål	Boligformål, vegformål, naturområde, naturformål
Planområdets areal i daa	1750
Grad av utnytting	%-BRA= mellom 60% og 225%
Antall nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	3400 boliger, 1 skole, 5 barnehager
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Landskap, friluftsliv, kollektivbetjening, universell utforming, vegtilknytning
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	N
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	j
Kunngjøring oppstart, dato	15.01.2012 og 30.09.2012
Planprogram vedtatt, dato	23.05.2013
Fullstendig planforslag mottatt, dato	01.07.2015

Beliggenhet

Vårheia ligger i Arna bydel, vest for E16, i et attraktivt natur- og friluftsområde, på høyden mellom Arnavågen og jordbruksområdet i Kvammedalen. Høydeforskjellen internt i området er ca. 250 m. Avstand fra de laveste områdene på Mjeldheim til bydelscenteret Indre Arna ved jernbanestasjonen og bussterminal er 0.5 km. Fra de øverste delene er avstanden 4 km. Jernbanen tar 8 min inn til Bergen sentrum. Når pågående arbeid med dobbeltspor mellom Arna og Bergen er ferdig, vil det gå tog hver 15. min.

Fra busstopp ved E16 er det forbindelser til Åsane og Nesttun.

Planstatus

Lokaliseringen og arealbruken er i samsvar med Kommuneplanens areal del (KPA)

Nasjonale føringer

På grunn av avstanden fra Arna stasjon og manglende kollektivtilbud før området er fullt utbygget, er området vurdert å være i konflikt med føringer i Nasjonal Transportplan (2014–2023) og Klimaforlikets mål om at veksten i persontrafikken skal tas med miljøvennlige transportformer.

Planprosess

Arbeidet med områdereguleringsplanen ble vedtatt startet opp 20.12.2011. Det opprinnelige planområdet ble utvidet 19.09.2012 for å innlemme utbyggingsønsker fra flere grunneiere lenger sør i planområdet. Planprogrammet ble fastsatt 23.05.2013.

Innkommne merknader ved planoppstart

Fylkesmannen

Fylkesmannen har gitt uttalelser til oppstartmeldingen der det gis uttrykk for at man er positiv til utvidelse av nedre del av planområdet på grunn av nærhet til kollektivknutepunkt. For de øvre deler av planområdet mener man at det største arealet må reguleres til LNF, gjerne med en ytterligere differensiering innenfor kategoriene landbruk, natur og friluftsliv.

I forbindelse med høring av planprogrammet for KPA 2015-2030 viser Fylkesmannen videre til statlige føringer om arealplanlegging og peker på at kommunens mål om fortetting må økes ytterligere. Man mener det vil kreve flere grep i kommuneplanleggingen, blant annet at eksisterende gule områder som ligger vanskelig til for betjening av kollektivtransport og sykkel/gange må tas ut – deriblant Vårheia.

Statens vegvesen

Statens vegvesen krever at krysstilknytningen til hoved- og lokalveg utvides og reguleres som en del av planarbeidet, og at disse tiltakene må gjennomføres når det er bygget ca. 370 boliger i planområdet. Videre har de stilt krav om at det må bygges et toplanskryss med E16 når man har bygget 2000 boliger.

Fylkeskommunen

Hordaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Hordaland har gitt sterke signaler om at de ønsker at de nedre delene av planområdet skal prioriteres når det gjelder utbygging.

Planforslaget tilrettelegger for kollektivtrafikk, men det er Hordaland fylkeskommune som finansierer driften av kollektivtrafikken. Fylkeskommunen signaliserer at området ikke kan få et busstilbud før det er bygget et visst antall boliger. Pr. i dag er det uklart når. Det har vært diskutert om utbygger skal betale for driften av busstilbudet de første årene. Fylkeskommunen er på prinsipielt grunnlag skeptisk til en slik løsning.

Overordnet målsetting

Vårheia skal utvikles som et fremtidsrettet boligområde. Dette skal gjenspeiles i en bevisst holdning til plassering av bygg i terreng og plassering i forhold til solretning og lokalklimatiske forhold. Det skal tas hensyn til planområdets naturgitte kvaliteter på beste måte, og en skal bygge videre på disse for å tilrettelegge og integrere dem i et boligområde der høy kvalitet på uteareal, lekeområdet og nærmiljø står i fokus.

Området er i dag et lokalt friluftsområde, med fine landskapskvaliteter. Det er en målsetting å ivareta disse verdiene når området bygges ut. Eksisterende turveger og stier skal opprettholdes eller legges om.

Det skal legges til grunn ved detaljregulering av delområder at det skal sikres tett nettverk av snarveger gjennom boligområdene til omkringliggende grøntområder og øvrige målpunkt.

Det uberørte landbruks- og landskapsrommet i Kvammedalen skal ivaretas. Fjernvirkningen av den nye bebyggelsen mot Kvamme skal dokumenteres for å ivareta landskapstrekk i den videre

detaljplanlegging. Eksisterende terrengtopper og høydedrag ved Ullberget, Vassheia og Lydarnipa skal forbli ubebygget og utgjøre silhuetter i landskapet.

Rekkefølgekravene angir utbyggingsrekkefølge for de ulike delområdene. Det er vesentlig å sikre en helhetlig utvikling av området hvor viktige offentlige og fellesformål etableres tidlig. Dette vil forhindre at det dannes et uheldig reisemønster der alle må ut av området for å gjennomføre daglige gjøremål eller fritidsaktiviteter.

Ullbergparken utgjør det sentrale området i Vårheia, både med hensyn til plassering og funksjoner. Senterområdets bebyggelse skal lokaliseres rundt et offentlig rom som strekker seg fra hovedvegen og ned til Ullbergvatnet. Her skal det etableres torg, landskapspark og park, og det er satt av areal til skole, bolig og sentrumsformål som skal danne veggene rundt dette sentrale rommet.

Det er et mål at bebyggelsen skal ha variasjon i materialbruk og det er en intensjon å gjøre området til et foregangsprosjekt i så måte. Bruk av tre skal være gjennomgående materialvalg. Det legges til rette for en kombinasjon av konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse, og planen er sikret fleksibilitet slik at type bebyggelse og utnyttelses kan justeres for å ta høyde for eventuelle endrede boligbehov.

Planen legger opp til at det skal satses på fremtidsrettede og gode energiløsninger og muligheter for redusert energibehov. Bruk av annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet og fossile brensler til oppvarming skal utredes nærmere. Metodikken i miljøklassifiseringsverktøyet BREEAM-NOR, eller tilsvarende, skal benyttes for å finne gode miljøløsninger i et levetidsperspektiv. Det foreslås at etablering av nærvarmeanlegg skal vurderes innenfor hvert delområde.

Planforslaget med konsekvensutredning

Planforslaget er utførlig beskrevet i fagnotat og planbeskrivelsen. Nedenfor gjengis hovedtrekkene i planforslaget.

Bygningstyper og utnyttelsesgrad

Planforslaget legger til rette for at boligområdene skal ha et attraktivt miljø der beboerne skal sikres opplevelseskvaliteter knyttet til naturområder nært opp mot boligene, utsiktspunkter, et nett av stier og gangforbindelser og felles leke- og uteoppholdsarealer med høy kvalitet.

Områdeplanen angir områder for blokkbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse. Det er lagt stor vekt på lys, luft og utsyn ved plassering av de ulike delfeltene samtidig som det tas hensyn til de viktigste landskapselementene. Det foreslås at terrengtoppene skal være ubebygget sett fra Arna og Kvammedalen. De delområdene som er mest eksponert, er avsatt til konsentrert småhusbebyggelse.

Området nærmest Arna stasjon, Mjeldheim, er foreslått med høy utnyttelse d.v.s med blokkbebyggelse. Neste byggetrinn Litlevardhei, ved senteret, skal bygges ut med en kombinasjon av konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse.

Forslag til reguleringsbestemmelser åpner for at det kan gjøres justeringer av utnyttelsesgrad i forbindelse med utarbeidelsen av detaljreguleringsplan. Lokale terrengformasjoner kan tilsi endret utnyttelse. En eventuell økning skal skje i samråd med Bergen kommune og godkjennes av Bergen kommune gjennom vedtak i detaljreguleringsplan.

Planen legger opp til at området skal være selvforsynt med barnehageplasser. Dette er et virkemiddel for å senke bilbruken i området. Videre er alle barnehagene foreslått tett ved busstopp for å gjøre det enklere å reise kollektivt etter at barna er levert. Det er avsatt areal til en barneskole eller oppveksttun med flerbrukshall i senterområde. For skolen skal det utarbeides detaljreguleringsplan

og det skal åpnes for at denne skal kunne bygges ut i etapper tilpasset elevtall i området. Tidlig etablering av skolen vil bidra ytterligere til å begrense transportbehovet jf. behovet for skoleskys.

Planområdet har fine landskapskvaliteter og flere eksponerte landskapsformer og landskapsrom. Fjernvirkningen fra Kvammedalen og Arnadalen blir påvirket av utbyggingen. Naturområdene har flere vann og et omfattende stinett som har verdi som et lokalt friluftsområde forbundet med byfjellene. Eksisterende turveger og gangstier/snarveier er foreslått knyttet sammen med nye. Ved Stemmevatnet legges det til rette for badeplass.

De blågrønne strukturene er gitt høy prioritet. Områder med rikt biologisk mangfold, gode landskapskvaliteter, strandsoner og 20 metersbelter langs bekker og vassdrag er regulert til grøntformål. Eksisterende bekker og vassdrag skal holdes åpne, og overvannshåndtering skal i størst mulig grad håndteres lokalt.

Grunnavatnet er det eneste vannet i området som påvirkes av utbyggingen. Dette er et delvis gjengrodd, og skal bygges om til et fordrøyningsbasseng som ledd i overvannshåndtering, med omkringliggende park.

Hovedadkomst

Planforslaget viser ny adkomstveg fra Indre Arna med planfri kryssing av E 16. Adkomstforholdene er krevende da terrenget er bratt og høydeforskjellen stor. Nytt veganlegg inn i området vil medføre opp mot 30 m høye skjæringer og 11,5 m høy mur mot Arnavågen, og vil være svært synlig fra Indre Arna.

To bolighus på Mjeldheim må rives og flere eiendommer blir beskåret.

Nederste del av planområdet er i dag støybelastet fra E16 og den nye vegen vil også utløse krav om støytiltak.

Det er en målsetning at andelen biltransport inn og ut av området skal begrenses og at mest mulig intertransport skal finne sted via kollektivtransport, gang og sykkeltransport.

Kollektivtransport

Kollektivbetjening har vært et sentralt tema i planarbeidet. Indre Arna har god togforbindelse til Bergen sentrum. Kollektivandelen for sentrumsreisene er i dag høy, men reisevaneundersøkelsen viser at kun 10% av de som bor i Indre Arna har Bergen sentrum som reisemål for alle reiser. Ca. 75% av alle reisene i Indre Arna er bilturer. Planforslaget legger imidlertid til rette for at framtidige beboere skal ha godt kollektivtilbud om man jobber i Bergen sentrum. Det er derfor ønskelig at området får god kollektivbetjening fram til jernbanestasjonen tidlig i utbyggingsperioden for at gode reisevaner skal innarbeides. Kollektivbetjening er imidlertid ikke lønnsomt før kundegrunnlaget er stort nok. Spørsmålet om finansiering og eventuell forskuttering er ikke avklart.

Gang og sykkeladkomst

Det legges til rette for at sykkel skal være et viktig transportmiddel internt i område d.v.s til og fra skole, barnehage og butikk. På grunn av høydeforskjellene må en anta at el-sykkel vil være et hensiktsmessig transportmiddel. Det legges fortau, gang- og sykkelveg langs adkomstvegen. Veien har en stigning på opp mot 1: 12,5. (Krav om universell utforming er 1:20.) Det er imidlertid lagt inn snarveier til viktige målpunkt; skole, butikk, barnehage, busstopp m.m. Snarvegene vil ikke tilfredsstillende kravene om universell utforming når det gjelder stigning, men skal for øvrig ha belysning og god standard. Etableringen av disse veier og stier skal skje i forbindelse med utbyggingen av nærliggende boligområder, men de skal overdras til og vedlikeholdes av Bergen kommune, jfr. Regulerings-bestemmelsene.

Høydeforskjellen mellom Arna og boligområdet vil begrense andelen personer som velger å gå og sykle. Utvidet bruk av el-sykler kan også her bidra til å øke denne andelen.

Parkering

For blokkbebyggelse skal parkering etableres i parkeringskjeller eller første etasje. I felles parkeringsanlegg skal minimum 5% av parkeringsplassene tilrettelegges for personer med nedsatt funksjonsevne (HC-parkering). Det foreslås at det skal legges til rette med strømtilførsel til parkeringsplassene.

Konsentrert småhusbebyggelse/rekkehus vil nok primært etableres med parkering på egen tomt (biloppstillingsplass og/eller carport/garasje).

Klimaregnskap for transport i Indre Arna

Det er laget et forenklet klimagassregnskap for transportutslippene der foreslått utbyggingsalternativ sammenlignes med klimautslipp om man bygger tilsvarende mange boliger sentralt i Indre Arna. Forskjellen mellom de to nevnte alternativene er relativt liten og utgjør mellom 0,4 og 0,83 tonn CO₂ pr. person pr. år. Dersom de to utbyggingsscenariene skal være likeverdige når det gjelder utslipp av CO₂ må forskjellen utlignes ved strengere krav til CO₂-utslipp ved materialbruk og bygge -og anleggsdrift for utbyggingen oppe i Vårheia.

Det legges til grunn at alle felles parkeringsanlegg skal tilrettelegges med ladestasjon for el-bil. Videre fastsetter områdereguleringsplanen at en lavere parkeringsdekning enn det som fremgår av kommuneplanens arealdel skal legges til grunn. Områdeplanen forholder seg til enhver tid gjeldende parkeringsnorm, og innstramninger knyttet til parkering gjennom vedtak i KPA, vil også gjelde for Vårheia.

Energi og klimamål

Med mindre det legges til rette for god kollektivdekning tidlig i utbyggingsprosessen antas det at utbyggingen vil generere uønsket biltrafikk og dermed økte klimautslipp. For å kompensere for økt transportarbeid, foreslås miljøvennlige transportløsninger internt i området, klimavennlig bebyggelse, miljøklassifisering av boliger og godt bomiljø.

Klimavennlig bebyggelse

Det foreslås at tre skal benyttes som hovedmateriale i bebyggelsen. Bakgrunn for dette er et ønske om at bygningsmassen i Vårheia skal bidra til å begrense utslipp av CO₂. Tre er et bygningsmateriale som har en rekke miljøegenskaper; det er en fornybar ressurs, materialet binder CO₂ og bidrar til god ventilasjon og godt innemiljø.

Området vil bli bygget ut over lang tid og det forventes at nye og strengere energikrav vil komme etter hvert som de ulike delområdene etableres.

Miljøklassifisering

I forbindelse med behandlingen av planprogrammet, anmodet byråden forslagsstiller om å se nærmere på metodikken i miljøklassifiseringsverktøyet til BREEAM-NOR, utviklet av Norwegian Green Building Council (NGBC). BREEAM NOR-verktøyet er pr. i dag først og fremst tilpasset enkeltbygg/næringsbygg. Fagetaten har således ikke sett at det har vært hensiktsmessig å benytte metodikken i dette prosjektet. Verktøyet er imidlertid under stadig utvikling også for planlegging, det er derfor lagt inn reguleringsbestemmelsene at man skal vurdere å benytte metodikken for områder som skal detaljplanlegges senere.

Barn og unges interesser

Ut over at området brukes som turområde, er det er ikke påvist spor etter barns lek i området i dag. Planen sikrer at det skal bygges ut småbarnslekeplasser og lekeplasser for større barn i de ulike delområdene. Disse suppleres med 7 kvartalslekeplasser som skal bygges ut etter hvert som området

realiseres. Planen legger til rette for organisert og uorganisert aktivitet, og totalt sett anses at det planlagte tilbudet til barn og unge vil bli svært godt.

Universell utforming

Universell utforming legges til grunn for planarbeidet, men kan fravikes der terrengforholdene gjør dette uhensiktsmessig, jfr bestemmelsene i TEK 10.

Naturmiljø og naturmangfold

Rådgivende biologer har kartlagt området, og det vurderes å ha middels verdi.

Kulturminner

Det er foretatt arkeologiske utgravninger på Mjeldheim der det er avdekket automatisk fredete kulturminner. I tillegg er det utarbeidet rapport for nyere tids kulturminner. Funnene vurderes å ha mindre verdi.

Naturressurser.

Noen mindre arealer innenfor planområdet er fulldyrka mark. Skogen har høy bonitet, men samlet sett vurderes verdien middels og liten.

ROS-analyse

Det foreligger Ros-analyse for området. Bestemmelsen stiller krav om rassikring der dette er påkrevd

Trinnvis utbygging. Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

Før det kan bygges mer enn 372 boliger, kreves utbedring av Arnavegen (E16), Ådnaveien , omlegging av Ytre Arnavegen og opparbeiding av sykkelveg og fortau langs disse. I tillegg skal eksisterende boliger på Mjeldheim langs ny adkomstveg støysikres.

Før det kan bygges mer enn 2000 boligenheter skal kryssløsningen ved E16 oppgraderes.

Hovedadkomsten opp i området skal være kommunal og skal vedlikeholdes av Bergen kommune. Den skal bygges ut i regi av utbygger, og overleveres kommunen etter nærmere avtale. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeiding av veisystemet.

Rekkefølgekrav knyttet til dokumentasjon av barnehagedekning, skolekapasitet og grønn infrastruktur framgår av reguleringsbestemmelsene.

Rekkefølgekrav gir grunnlag for kommunen å inngå utbyggingsavtaler med utbygger.

Utbygger vurderer situasjonen slik at de ikke vil tjene penger på prosjektet de første ti årene. De peker videre på at rekkefølgekrav av betydning som slår inn før det er bygget ca. 600 boenheter vil kunne resultere i at prosjektet ikke lar seg realisere økonomisk. I tillegg påløper kostnader for utbedring av kryss med E16.

Oppsummering konsekvenser

Hovedadkomstveien forutsetter at to bolighus på Mjeldheim må rives og noen eiendommer må avstå grunn. Støyforholdene langs E16 og deler av hovedadkomstveien vil være så høye at det må gjøres støytiltak.

Etableringen av vegsystemet vil medføre omfattende skjæringer, fyllinger og murer, og vil være svært synlig fra Indre Arna og østsiden av Arnavågen. Mellom Arnavågen og Ytre Arna-vegen må det bygges murer på opp til 11,5 meter mens den høyeste skjæringen vil være nærmere 28 meter. Del av boligområdet vil være eksponert i silhuett sett fra Kvammedalen.

I tillegg til de direkte fysiske konsekvensene av utbyggingen, vil planen ha konsekvenser for overordnede målsetninger om reduserte klimagassutslipp fra transport og være i strid med

kommunens fortettingsstrategi rundt kollektivknutepunkt. Med mindre det lar seg gjøre å etablere et godt kollektivtransporttilbud i området tidlig i prosessen, vil beboerne i stor grad bli avhengig av bruk av privatbil som gir økt transportarbeid og dermed økte klimagassutslipp.

Fagetatens oppsummering og anbefaling

Konsekvensene av utbyggingen i Vårheia kan deles i ulike kategorier, der de viktigste temaene er:

- Fysiske konsekvenser. Her anses endringer i landskapsbilde med fjernvirkninger og endringer i nærmiljøet for de eksisterende boligene på Mjeldheim som viktigst.
- Konsekvenser for miljøet. Dette er overordnede konsekvenser hvor reisevanemønster og utslipp fra transport er de mest sentrale problemstillingene.

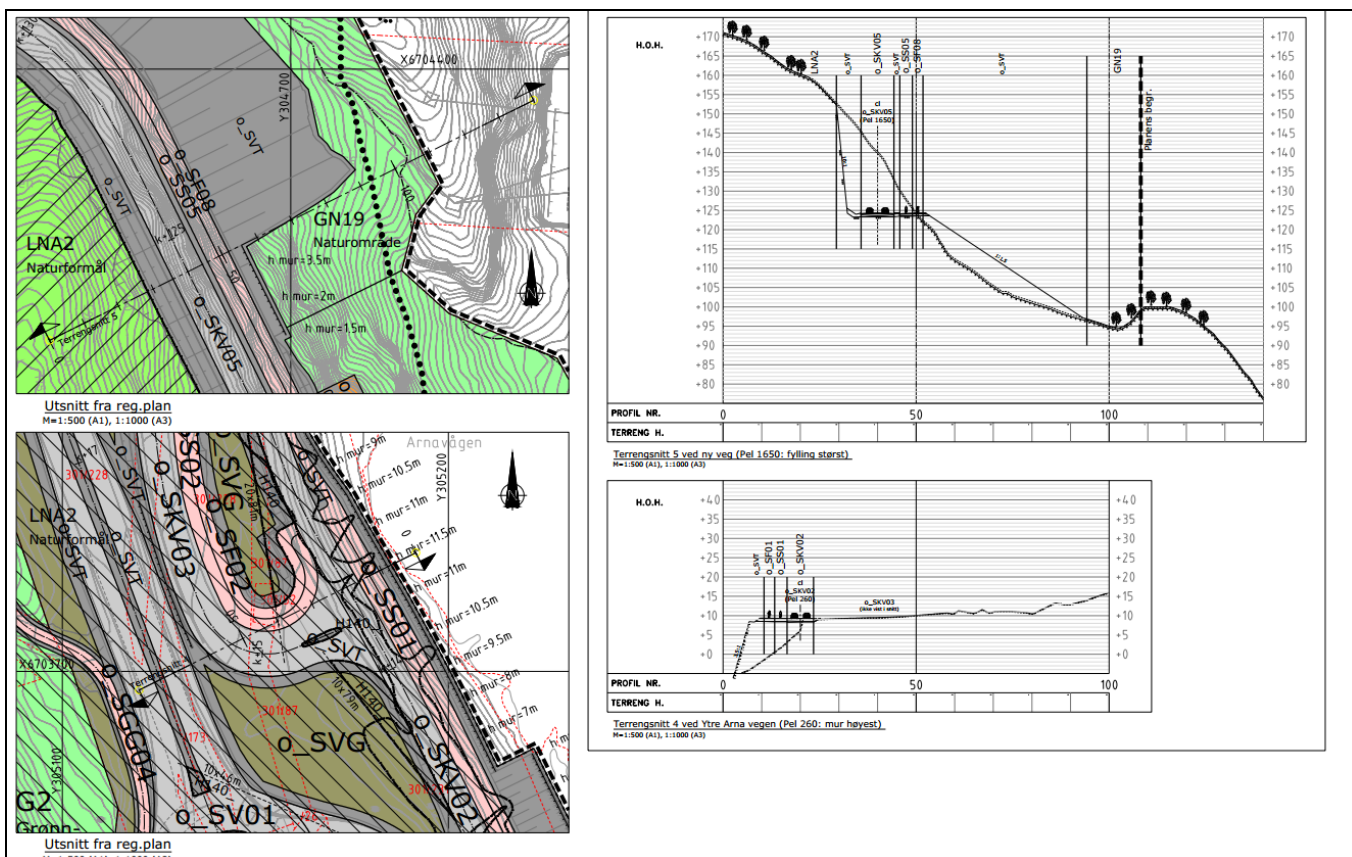
Konsekvensene som følger av utbyggingen må vurderes opp mot områdets bidrag til boliger til den forventede befolkningsveksten i kommunen og regionen, samt områdets lange utbyggingsperiode.

Planområdet er blant de største nye boligområdene som er under regulering i Bergen kommune i dag, og det planlagte boligantallet er omfattende. Området i seg selv har en rekke gode kvaliteter knyttet til nærhet til natur; landskapsopplevelse og friluftsliv, samt utsikt, sol og luft.

I planforslaget legges det opp til at de nye boligområdene i seg selv skal ha alle nødvendige funksjoner for å gi et godt bomiljø. Utvikling av Ullbergparken i sentrumsområdet vil i den sammenheng være helt vesentlig. Parken skal være det sentrale møtepunktet i Vårheia. Dette senterområdet bygges opp rundt et offentlig torg hvorfra det vil være inngang til skole, flerbrukshall og dagligvarebutikk.

Det er imidlertid flere utfordringer knyttet til tidspunktet for gjennomføring av lokalt tjenestetilbud. Det er videre stor usikkerhet knyttet til tidspunktet for når Hordaland fylkeskommune kan finansiere et busstilbud opp i området. Manglende lokalt tjenestetilbud og kollektivtilbud vil kunne gi et reisemønster der man i en del år i stor grad må bruke bil til arbeidsreiser og daglige gjøremål.

Gjennom planarbeidet er det videre påvist at bygging av vegen opp i området vil gi store ulemper for eksisterende boliger på Mjeldheim, samt negative konsekvenser når det gjelder fjernvirkning fra Indre Arna og Arnavågen på grunn av høye murer og vegskjæringer.



Høye vegskjæringer og murer. Øverst skjæring 28 m, nederst fylling/mur mot Arnavågen 11,5 m høy.

Planen er i samsvar med kommuneplanens arealdel, der området ligger inne som boligområde. Lokaliseringen er imidlertid i strid med overordnede målsetninger i rikspolitiske retningslinjer og klimaplaner knyttet til fortetting som virkemiddel for å begrense utslipp fra privat bilbruk. Overordnede målsetninger både lokalt i kommunen, regionalt og nasjonalt anbefaler at vekst i transport skal finne sted via kollektiv, gange og sykkel. Dette er tett knyttet til utbyggingsmønster og fortetting langs eksisterende kollektivakser.

Reisevanemønster kan endres, og etableringen av skolen, barnehager, dagligvarebutikk og ikke minst kollektivtilbud vil kunne bidra til å begrense bruk av privat bil. Det er imidlertid svært viktig at disse tiltakene kommer på plass så tidlig som mulig i boligområdets levetid.

Planarbeidet for Vårheia har vært omfattende og krevende. Planområdet er stort. Dette innebærer at man både skal ivareta de større planmessige sammenhengene, samtidig som detaljene knyttet til gjennomføring av et kostbart og teknisk utfordrende veganlegg skal ivaretas. Det sistnevnte har vært mest krevende. Dette var vanskelig å forutse før oppstart, og dette har også vært en av de viktigste erfaringene i planarbeidet.

Utbyggerne sin visjon for området er formulert i et foreløpig notat, VISJON FOR VÅRHEIA, datert 24.06,2015, bilag V.

Planforslaget som nå legges frem er etter Etat for plan og geodata sin vurdering godt gjennomarbeidet og har mange gode kvaliteter. Spesielt fremheves Ullbergparken med sine fellesfunksjoner. Planområdet utgjør et stort potensiale for fremtidig boligbygging i regionen, og fagetaten anbefaler at planforslaget sendes på høring.