



**REGULERINGSFORSLAG TIL  
OFFENTLIG ETTERSYN**

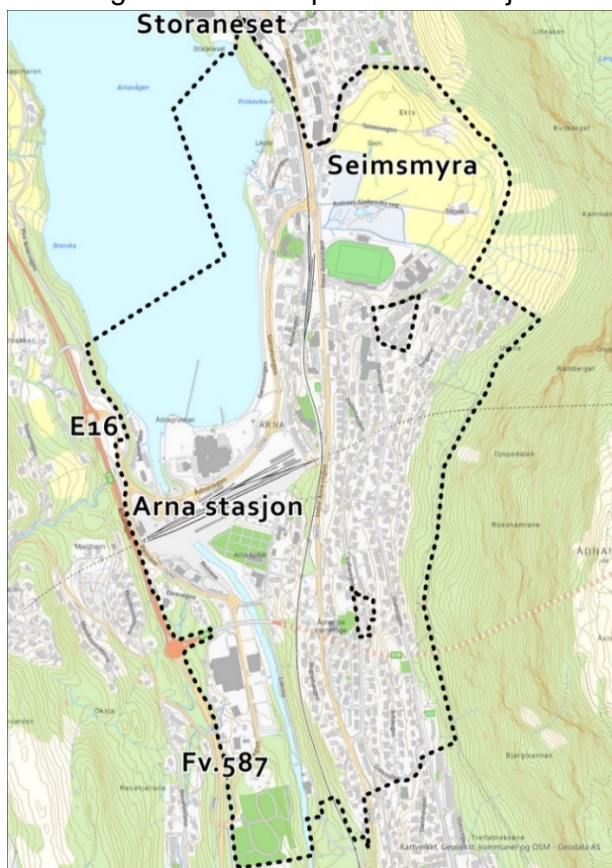
**Fagnotat**

Vår referanse: PLAN-2022/20446-60  
Saksbehandler: Ann-Helen Nessen  
Dato: 22.06.2023  
Tidligere saksnr. 201219200

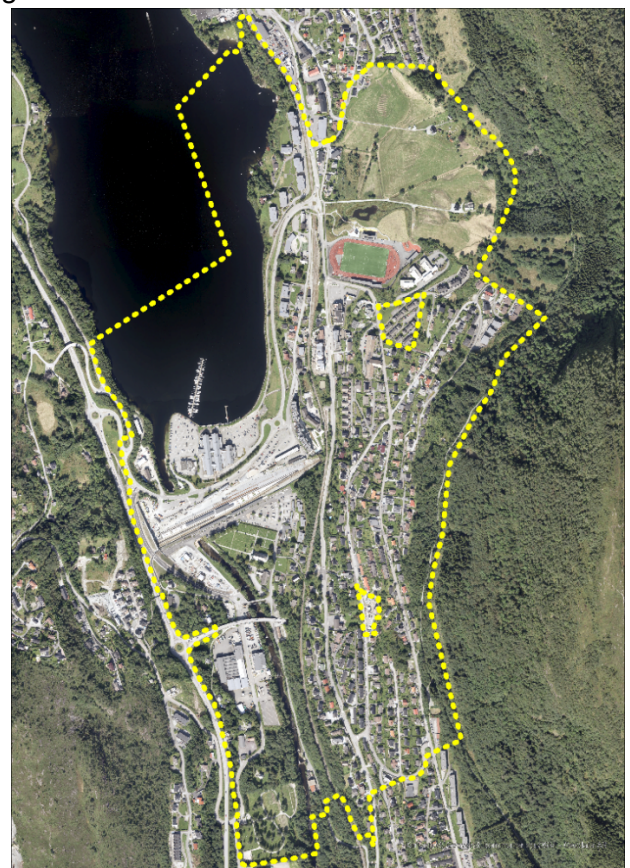
**Forslag til områderegulering med konsekvensutredning  
Indre Arna - Arealplan-ID 63130000 – offentlig ettersyn**

**Om planforslaget**

Saken gjelder forslag til områderegulering for Indre Arna. Planområdet omfatter de sentrale delene av Indre Arna, som er et av bydelssentrene i Bergen kommune. Indre Arna skal i kraft av å være bydelssenter bidra til å ta sin del av veksten i byutviklingen i årene fremover. Arna er et viktig kollektivknutepunkt både for jernbane og buss.



Figur 1: Plangrense, oversiktskart



Figur 2: Plangrense, ortofotokart

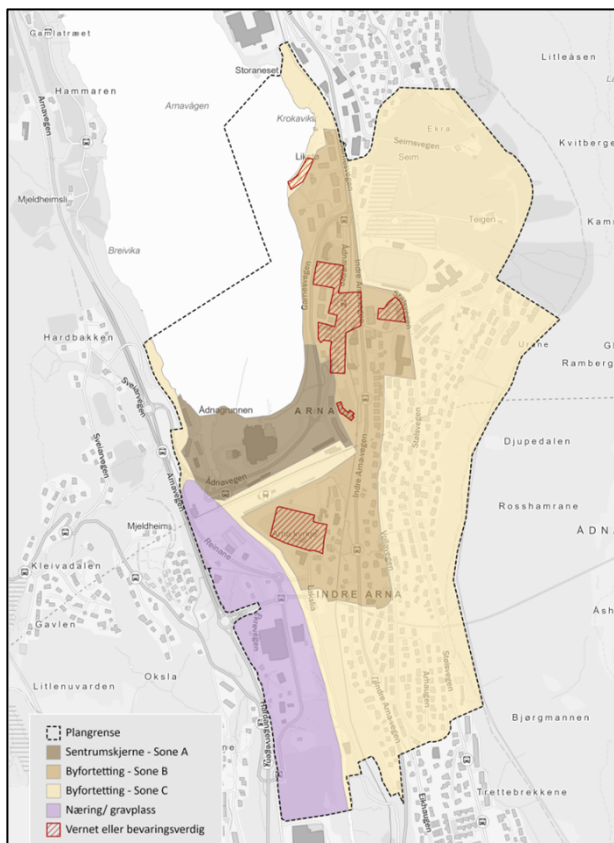
Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for kompakt byutvikling og styrke Indre Arna som bydelssenter og regionalt senter. Målet er å tilføre bokvaliteter ved å legge til rette for sentrumsaktiviteter, grønne byrom, møteplasser, bedre og sammenhengende gange- og sykkeltilbud, korte gangavstander mellom daglige målpunkt, og å tilrettelegge for enklere og mer effektiv bruk av kollektivtransport.

Sentrale deler av Indre Arna er i kommuneplanens arealdel 2018 (KPA 2018) avsatt til sentrumsformål og byfortettingssone med krav om utarbeidelse av områdereguleringsplan.

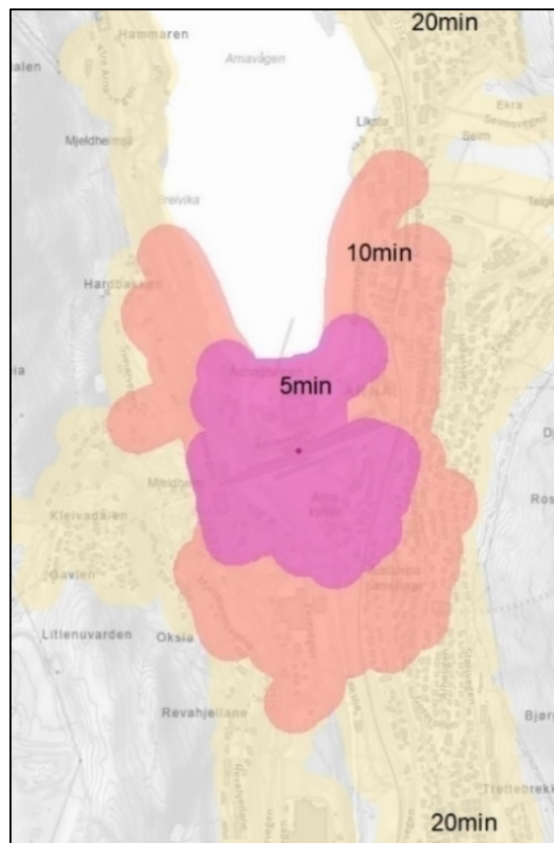
Oppstart av planarbeid ble vedtatt i september 2013, og planprogram fastsatt i desember 2015. Byrådet vedtok i september 2020 endrede premisser for områdereguleringen, med utgangspunkt i at det ikke lenger skal fylles ut i Arnavågen, i samsvar med KPA 2018.

Miljøtemaene naturmangfold (biologisk mangfold), landskap, naturressurser, kulturminner og kulturmiljø og friluftsliv er utredet etter metodikken i Statens vegvesen sin håndbok V712. I tillegg er det utarbeidet en ROS-analyse med innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Disse er så sammenstilt for å få frem konsekvenser for miljø og samfunn. Utredningsfasen resulterte i hovedsak kun til mindre konflikter mellom verdier i planområdet i dag og planlagt arealbruk. For tema landskapsbilde og særlig for tema friluftsliv, by- og bygdsliv er flere av tiltakene vurdert å være av positiv art. Planen innebærer et helhetlig plangrep som samlet vurderes å gi større positive enn negative konsekvenser, og som bygger opp under de målene som er satt for å styrke Indre Arna som bydelssenter.

Som et overordnet plangrep er sentrumskjernen og byfortettingssonen i KPA differensiert i 3 byggesoner med ulike rammer for transformasjon, tetthet og byggehøyde. Til grunn for inndelingen ligger analyser av gangavstand til kollektivknutepunkt, eksisterende karakter og type bebyggelse, se fortetningskartet i figur 3.



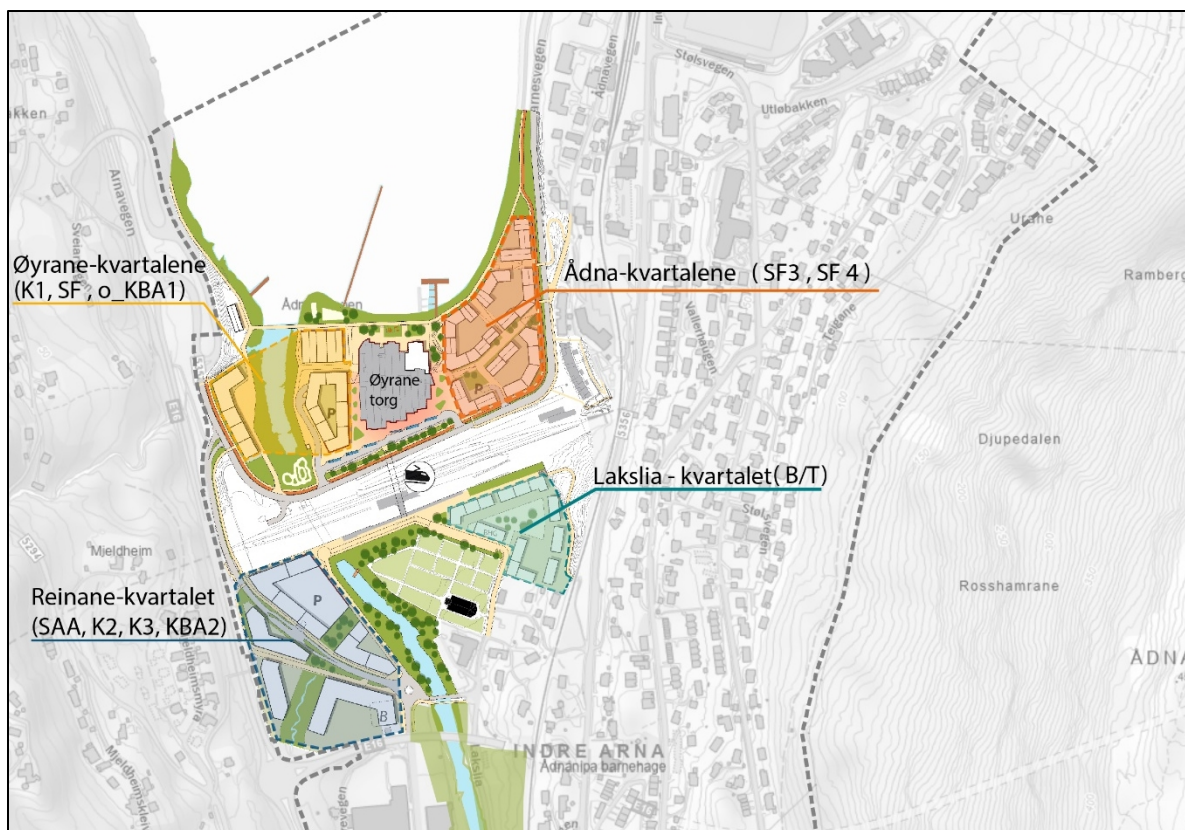
Figur 3: Inndeling av de tre byggesonene, sone A, B og C.



Figur 4: Illustrasjon som viser 5 og 10 minutters gange fra stasjonen i Indre Arna

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

Sentrumsområdet er delt inn i kvartaler angitt med navn som vist i figur 5 under. Det er krav om detaljregulering av alle utbyggingsområder, med noen unntak.



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

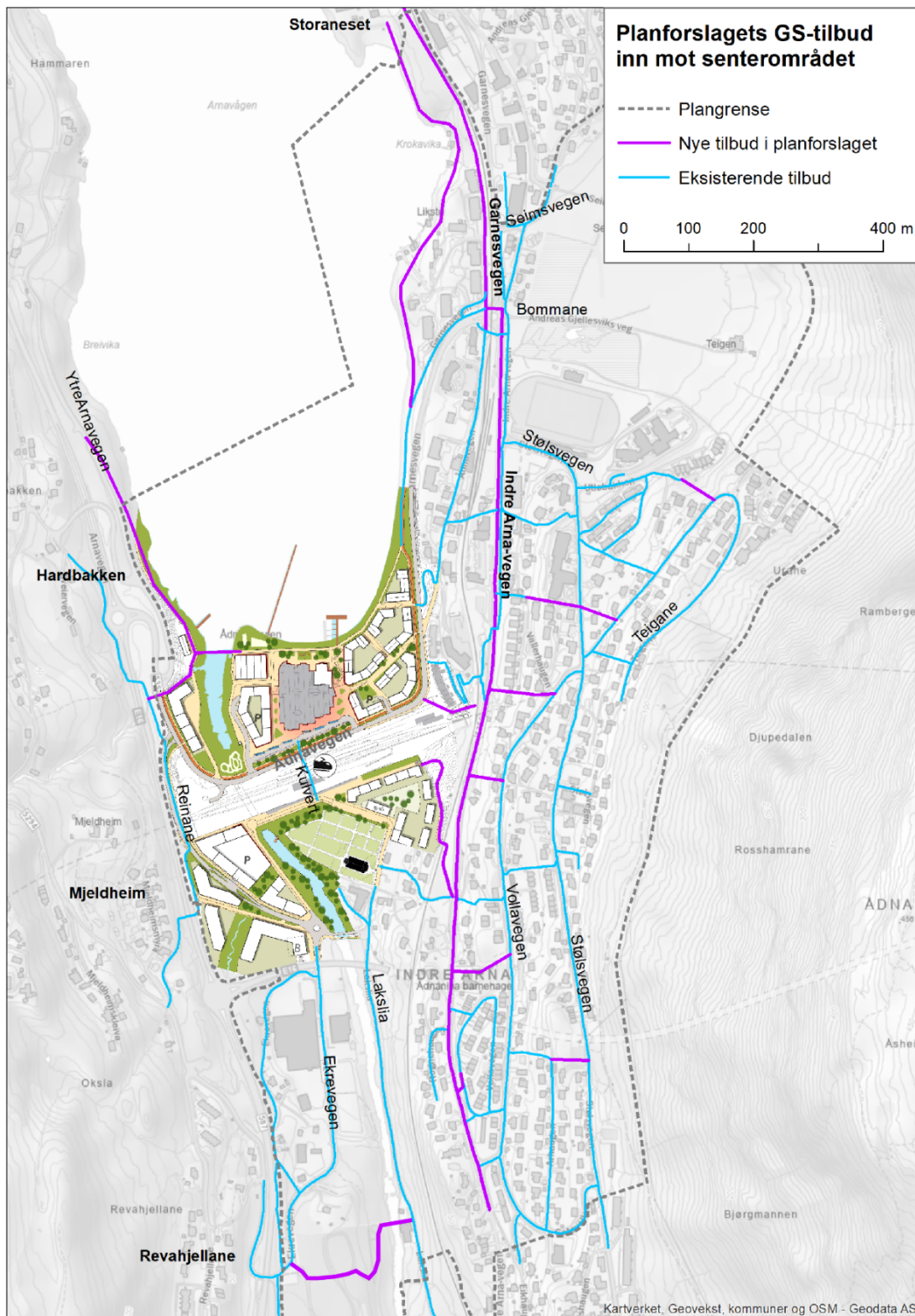
Byrommene rundt Øyrane planlegges som et skrånende bygulv som kobler sammen Ådnavegen og området ut mot strandpromenaden og Arnavågen. Øyrane-kvartalene og Ådna-kvartalene er i hovedsak regulert til blandet sentrumsformål. Et delfelt av Øyrane er satt av til offentlig tjenesteyting/idrett, og kan inneholde FYSAK og ulike kulturaktiviteter. Ådna-kvartalene legger til rette for en høy andel boliger, og illustrert utbygging har et potensiale på ca. 415 boenheter. Langs Arnavågen foreslås en park med strandpromenade, og gangbro over Storelva. På vestsiden av Storelva er det foreslått kontorformål og et areal til energianlegg for desentralisert produksjon av fornybar energi. Handelsanalyse viser at det ikke bør legges opp til spredning av handel, heller ikke på Øyrane.

Lakslia-kvartalet settes av til boligformål og offentlig tjenesteyting. Foreslått bebyggelse rommer ca. 220 boliger, og en barnehage for 90 barn. Reinane-kvartalene er foreslått til kontorformål, og et parkeringsanlegg som erstatning for dagens overflateparkering i området. Bebyggelsen skal tilpasses en bymessig utvikling. Bestemmelsene setter krav til at parkeringsanlegget skal utformes slik at det kan transformeres til annen bruk ved en evt. reduksjon i framtidig parkeringsplassbehov.

Plangrepet bidrar til sterkt forbedrede forhold for gående og syklende sentralt i Indre Arna. Kartlegging av gangenettet i Indre Arna har vært et viktig grunnlag for områdereguleringen. I figur 6 under vises forslag til nye tiltak for gange og sykkel. Oppsummert er det lagt inn følgende:

1. Sykkelfelt med fortau langs Indre Arna vegen
2. Gang/ sykkelvei langs Vossebanen til Storanaset
3. Mulighet for anleggelse av turvei langs sjøen mot Storanaset

4. Mulighet for anleggelse av turvei til Ytre Arna- vegen vest for Øyrane
5. Forbedret stigning og bredde for gang/ sykkeltrase sørøst for jernbanen (for universell utforming og sykkel)
6. En rekke snarveier i åssiden i øst.
7. Lakslia endres fra kjøreveg til gang- og sykkelveg
8. Forbindelse over Storelva mellom Mjeldheim gravplass og Lakslia



Figur 6: Eksisterende gang- og sykkeltilbud og nye som er lagt inn i planforslaget. Se mobilitetsstrategi og planbeskrivelse for mer informasjon.

Det planlegges for en sammenhengende strandpromenade i regulert offentlig park langs Arnavågen. Strandpromenaden vil gi et godt tilskudd til hverdagsaktivitet og styrke bærekraftig mobilitet i bydelen. Areal langs Storelva er regulert til park og grønnstruktur. Over en del av elvekulverten nord for jernbanen er det satt av areal til aktivitetspark. Fra gravplassen i sør og over elven til Lakslia 67, er det lagt inn et bestemmelsesområde (#17) som muliggjør anleggelse av ny gangbro over elven.

I nordøst er det regulert et turdrag som muliggjør anleggelse av turveg fra Storanaset mot Øyrane, angitt som bestemmelsesområde (#6 og #7) på plankartet. Seimsmyrane blir regulert i tråd med gjeldende bruk, hvor nordlige deler reguleres til landbruk, mens sørlige deler blir regulert til park og idrett.

To kommunale lekeplasser langs henholdsvis Vollavegen og Stølsvegen er lagt inn som offentlige lekeplasser. En kommunal tomt nordøst for Ådnanipa barnehage reguleres også til lek. På arealet til Arna barnehage står det en ballbinge. Områdereguleringsplanen flytter denne mot nordvest og regulerer den til kommunal lekeplass. Dette for å dekke behovet for nærlekeplass.

Sentralt i planområdet legges det til rette for bossug. Dette gjelder i hovedsak områdene i dalbunnen nord og sør for Arna stasjon, sone A. For overgangssonen, sone B, hvor det legges til rette for moderat transformasjon, legges det opp til felles renovasjonsområder. Resterende areal, sone C, hvor det ikke åpnes for utstrakt fortetting, er det lagt opp til ordinære renovasjonsløsninger.

Det sentrale området, og da særlig området på nordsiden av jernbanen, er utfordrende å bebygge på grunn av at området i stor grad ligger på utfylte masser med setningsutfordringer. Dette krever tiltak som vil gi kostnader utover det å bygge prosjekter på «egen tomt» med tilhørende tilkomst og uteareal, og det vil trolig være vanskelig å håndtere uten offentlige investeringer.

## **Planprosess**

### **Planhistorikk**

Områderegulering for Indre Arna startet i 2013 med vedtak i byrådet 12.09.2013 sak 1412-13, om oppstart og høring av forslag til planprogram. På bakgrunn av mottatte merknader og uttalelser ble planprogrammet revidert, og fastsatt i komite for miljø og byutvikling (KMBY) 03.12.2015 sak 421-15.

Planarbeidet skulle vurdere potensialet for fortetting og utvikling innenfor eksisterende sentrumsområde, og se på tre alternative byutviklingsgrep for videre byvekst: transformasjon i byggesonen sør for jernbanen, ny byggesone på dagens landbruksareal i Seimsmyrane, og utfylling i Arnavågen med nytt byggeland.

Fagetaten videreutviklet plangrep for byvekst på utfylling i Arnavågen med vekt på boliger, og med skoletomt og annen sosial infrastruktur. I vurderingsfasen for dette grepet ble det blant annet gjennomført mulighetsstudier av tre arkitektgrupper.

Planforslaget var nær ferdigstillelse ved sluttbehandling av kommuneplanens arealdel (KPA) i 2018/2019. Bystyrets vedtak av KPA slo fast at det ikke skulle fylles ut i Arnavågen ut over

det som var nødvendig for etablering av strandpromenade. Byrådet viste i sin saksframstilling til at fortetting skulle skje rundt senteret innerst i vågen, og satt av Storanaset til omformingsområde med et stort potensial for utvikling av bolig og rekreasjon.

Byrådet vedtok den 17.09.2020 sak 1248-20 endrede premisser for områderegulering av Indre Arna i tråd med KPA. Storanaset utvikles gjennom en egen områderegulering.

### **Nystart av planarbeidet**

Det ble sendt ut informasjonsbrev til grunneiere og offentlige instanser om behov for revisjon av plangrep og planmateriale den 26.01.2022, samtidig kunngjort i BT og Bygdanytt.

Sommeren 2022 ble det gjennomført et omfattende medvirkningsopplegg:

- åpent informasjonsmøte i Ljoshall 09.06.22
- verksted for lag og foreninger i Ådnahall 21.06.22
- verksted for grunneiere og næringsliv i Autogården 22.06.22
- kontordag på Øyrane Torg 28.06.22
- spørreundersøkelse på Bergen kommune sin hjemmeside 30.05.22-16.08.22

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

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

### **Planprogram**

Planprogrammet fra 2015 la til grunn at planarbeidet skulle vurdere tre alternativer for framtidig byvekst:

- 1) Arnadalen – transformasjon i byggesonene sør for jernbanen
- 2) Seimsmyrane – ny byggesone på dagens landbruksområde
- 3) Arnavågen – utfylling for nytt byggeland

Alternativ 1 ble forkastet på grunn av stor barrierevirkning med veganlegg og jernbane, og utfordringer med støy, inversjon og luftkvalitet. Alternativ 2 utgikk på grunn av hensynet til natur- og kulturverdier. Alternativ 3 ble stoppet med vedtak av gjeldende KPA i 2019. Konsekvensutredning til planforslaget som nå foreligger viser virkninger av fortetting og utvikling av eksisterende byggesone og iht. KPA.

Til fastsettelse av planprogrammet i komite for miljø og byutvikling kom det flere merknader. Disse oppsummeres og kommenteres kort under:

Merknad 1 om nullutslippssone i sentrale deler:

Det legges opp til bilfrie områder og gatetun i de sentrale områdene.

Merknad 2 om luftforurensing og mulighetene for fjordvarmeanlegg:

Det er satt krav om at all ny bebyggelse skal produsere egen energi. Hvor mye må avklares i detaljreguleringsplan. Det er også satt av areal til energianlegg. Her er det muligheter for å etablere fjordvarmeanlegg.

Merknad 3 om myrjord og effekter av masseutskifting på Seimsmyrane:  
Det er ikke lenger aktuelt å bygge og skifte ut masser på Seimsmyrane.

Merknad 4 om samordning av planer som har innvirkning på planområdet:  
Kommunedelplan for E16/E39 Ringvei øst er en overordnet plan som viser framtidige koblinger til Indre Arna med korridorer og symboler for linjer og kryss. Konkret samordning må tas i forbindelse med reguleringsplan for veganlegget.

Idrettsplan 2023-2027 (bystyresak 226/23) er samordnet med planforslaget. Det settes av areal til mulig Fysak-bygg ved Øyrane torg, og Arna idrettspark gis arealformål i tråd med dagens bruk. Idrettsplanen viser til at eventuelle behov for nye anlegg må vurderes i planarbeidet for Storanaset.

Merknad 5 om at planprogrammet må sikre en helhetlig vurdering av de blågrønne verdiene i området:

Det er gjennomført konsekvensutredning på temaene naturmangfold og naturressurser. Utbyggingsareal er i stor grad lagt til allerede utbyggede områder/grå flater. Det er sikret at forurenset sjøbunn kan tildekkes. Sjøtilgang har vært en viktig del av planarbeidet. Storelva og en buffer på ca. 25 meter er regulert til blå/grønn struktur.

Merknad 6 om at planprogrammet må sikre tilgang for bruk av sjø- og strandsone til sjørelatert aktivitet:

Det er sikret veldig god tilgang til sjøen i den forstand at det legges opp til en i hovedsak (minst) 15 meter bred bydelspark langs sjølinjen med minimum 5 meter bred turveg/promenade. Det er gitt fleksibilitet i utformingen med ufravikelig krav om at strandsonen skal være allment tilgjengelig.

Merknad 7 om krav til støyrapport:

Det er gjennomført både støy- og luftkvalitetsanalyser i forbindelse med planarbeidet. Det er også krav om nye analyser ved detaljregulering.

Merknad 8 om areal til sosiale møteplasser og idrett:

Det er sikret areal til offentlig tjenesteyting og idrett sentralt ved Øyrane torg. Arealformålet er fleksibelt og maksimal størrelse på bebyggelse innenfor arealet er tilstrekkelig til å inneholde for eksempel både Fysak, bibliotek og ungdomsklubb.

Merknad 9 om å sikre tilstrekkelig areal for idrett:

Se svar på merknad 8. Det presiseres at uten utfylling i Arnavågen er det ikke funnet plass til større idrettsflater o.l.

## **Viktige vurderinger i planforslaget**

I dette kapittelet tar vi for oss noen av de mest sentrale vurderingene og problemstillingene i planforslaget.

### **Hovedutfordringer og målformuleringer i de sentrale delene**

Intensjonene med planarbeidet i Indre Arna er å legge til rette for kompakt byutvikling og styrke Indre Arna som bydelssenter og regionalt senter. For å finne de rette grepene for byutviklingen i Indre Arna har det vært nødvendig å identifisere noen hovedutfordringer og definere noen målformuleringer basert på kommuneplanens arealdel, men tilpasset



situasjonen i Indre Arna. Disse er beskrevet ytterligere i planbeskrivelsens kapittel 4 og er oppsummert her:

#### Hovedutfordringer

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

#### Målformuleringer

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

### **Tetthet og byggehøyder**

Relativt store områder utenfor sentrumskjernen i Indre Arna er satt av som byfortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Områdeplanen for Indre Arna omfatter store deler av denne byfortettingssonen og både sentrumskjernen og byfortettingssonen skal, ifølge KPAs bestemmelser, utformes med høy tetthet og kvalitet basert på stedets særpreg. Kommuneplanen åpner dermed for transformasjon i disse sonene. I forbindelse med områdereguleringen er det vurdert at det er nødvendig med en revisjon av byggesonene og det er i pågående planarbeid sett på en endret og noe mer detaljert inndeling. Se mer informasjon om dette under kapittel 5.1 og 5.2 i planbeskrivelsen.

#### Sone A - sentrum

Sone A er det mest sentrale området og omfatter kun området tett på Øyrane torg, nord for Arna stasjon. Her videreføres i stor grad sentrumsavgrensingen og intensjonene for denne i kommuneplanens arealdel (KPA2018). Arealet er utvidet noe mot vest og har med seg arealet på vestsiden av elvemunningen. I Sone A anbefales en urban utvikling med høy tetthet og kvalitet. Fremtidige detaljreguleringsplaner skal bestemme endelig byggehøyde og tetthet og det er satt krav om formingsveileder eller lignende for å sikre høy arkitektonisk kvalitet. Det er gjort vurderinger av lavere bebyggelse i dette sentrale området, men det ble konkludert med at dette ikke ga det antallet boliger som er nødvendig for sentrumsområder. For å få nok areal til en viss andel boliger i de aller mest sentrale områdene, har det i tillegg vært nødvendig å plassere ny bebyggelse helt i dagens strandlinje og legge til rette for allmenn ferdsel på utsiden av dette igjen, da på utfylte masser.

Planbestemmelsene sikrer hovedvekt av saltak, en variert byggehøyde på maks 4 til 6 etasjer med nedtrapping mot Arnavågen. Videre er det gitt føringer for at gjennomsnittlig byggehøyde ikke bør overstige 90% av byromsbredden.

### Sone B - overgangssone

For avgrensingen av overgangssonen, sone B, er det tatt utgangspunkt i 10 minutters gangavstand nordover fra stasjonen og fem minutter sørover. Her åpnes det for transformasjon til lavblokker, rekkehus, flermannsboliger o.l. Byggehøydene kan være i 3-4 etasjer med middels utnyttning. Det er blant annet satt krav om variasjon i byggehøyder og at lengste fasade som hovedregel skal legges med terrenget i nord-sør retning. Bebyggelsen mot Indre Arna vegen skal forholde seg til vegen og parkeringsgarasje tillates ikke med fasade ut mot gaten. Fremtidige detaljreguleringsplaner skal bestemme endelig byggehøyde og tetthet.

### Sone C - eplehagefortetting

Sone C er områdene utenfor sone B. Her åpnes det for å videreføre den variasjonen vi finner i Indre Arna i dag. Det tillates småhusbebyggelse og noe fortetting, men i mindre grad og omfang. Dette innebærer for eksempel at en kan transformere eneboligstrøk til rekkehusområder eller områder med firemannsboliger, og at man kan tillate fortetting med eneboliger eller tomannsboliger i eksisterende hager. Fremtidige detaljreguleringsplaner skal bestemme endelig byggehøyde og tetthet.

### Andre arealformål

I de mest støyutsatte områdene sørvest i planområdet, foreslås kontor med en byggehøyde på 4 etasjer mot vegen Reinane. Her er terrenget skrånende opp mot E16 og det er derfor satt maks høyde på 4 etasjer også mot Storelva. Slik trappes bebyggelsen ned med terrenget. Det er vurdert at området tåler en relativt høy utnyttelse. Bygg her vil dempe støy fra trafikken på E16. Det legges opp til forretning med arealkrevende varehandel sør for viadukten inn i Arnanipa-tunnelen.

### **Reduksjon av fartsgrense**

Det er lagt til grunn en forutsetning om at det vil være mulig å få til en endring i fartsgrensen fra i stor grad 50 km/t i dag til 40 km/t. Dette er tatt som utgangspunkt for utforming av vegene innenfor planområdet. Anbefalingen om 40 km/ t er basert på flere forhold hvor de viktigste vurderingene knyttes tett opp mot målet om en urban utvikling, generell trafikksikkerhet og barrierereduksjon i en bydel med store barrierer for gående og syklende. Et annet viktig moment er at det ved 50 km/t kan komme krav om venstresvingfelt i Ådnavegen. Et slikt krav vil sannsynligvis gjøre at det ikke er plass til å flytte kollektivterminalen, noe som vil være svært negativt for det overordnede plangrepet. Les mer om dette i kapittel 5.4.1 i planbeskrivelsen. Det anbefales å vurdere ytterligere reduksjon i fartsgrensen i de mest sentrale delene frem mot 2. gangs behandling. Endring av fartsgrense skjer som egne prosesser, men at man oppnår dette kan være viktig for å få til løsningene vist i planforslaget.

### **Gå- og sykkelvennlig bydel**

I planforslaget blir det lagt opp til utvikling i tråd med generelle anbefalinger for redusert bilbruk. Et sentrum med flere tjenester, aktiviteter og handelstilbud gjør at innbyggere gjerne ikke trenger å reise ut av bydelen for å få løst sine daglige behov. Videre legger planforslaget til rette for en høy andel boliger i de mest sentrale delene, noe som gjør at det er vesentlig større sannsynlighet for at flere både har og får mer bærekraftige reisevaner. Tilrettelegging for mobilpunkter vil synliggjøre nye muligheter for delingsløsninger, f.eks. delebiler. Delebiler

er i tillegg innført for å dekke deler av parkeringskravet for den nye bebyggelsen. Innfartsparkering ved et optimalisert kollektivholdepunkt opprettholdes, men det er regulert økt tilrettelegging for sykkel fram til stasjon og sykkelparkering på stasjon, i tillegg til bedre gangforbindelser.

Kartleggingsarbeidet av gangnettet i Indre Arna har vært et viktig grunnlagsmateriale for grepene knyttet til mobilitet i områdereguleringen. I kartleggingen identifiseres manglende gangforbindelser og behov for oppgradering på eksisterende forbindelser. Behov for oppgradering av eksisterende gangnettverk dreier seg i hovedsak om fysiske tiltak som kan gjennomføres uavhengig av reguleringsplanen. Gjennom områdeplanarbeidet har det i hovedsak vært fokus på behovet for nye gangforbindelser. Disse har vært gjennomgått for å avklare om de kan gjennomføres og legges inn som en del av reguleringsplanen. Det vises til mobilitetsstrategien for mer informasjon.

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

Det reguleres et bestemmelsesområde for etablering av gangbro over Storelva, fra område ved Mjeldheim gravplass til gang- og sykkelveg ved Lakslia. Forbindelsen er en videreføring av kommunedelplan for Indre Arna og vil kunne gi en attraktiv kobling mellom østlige og vestlige deler av Arnadalen, samt legge til rette for rekreasjon og sammenhengende gang- og sykkeltilbud. Bestemmelsesområde treffer privat eiendom, gnr. 287, bnr. 92 i LNF område på østsiden ved Lakslia. Eiendommen benyttes i dag som verksted og forbindelsen vil komme i konflikt med dette. Da foreslått gangforbindelse er en videreføring av kommunedelplan og ligger i LNF område, er det ikke gjort konkrete vurderinger på arealbruken der bestemmelsesområde er foreslått. Et sammenhengende gangvegnett ble etterspurt i mange av innspillene til medvirkningen i 2022. Fagetaten vil jobbe videre med dette til 2.gangs behandling, og ønsker tilbakemeldinger på dette i forbindelse med høringen. Det har vært flere utfordringer knyttet til å legge til rette for en gåvennlig by med premissene som ligger til grunn i Indre Arna. Hovedgrepet plasserer Ådnavegen og Bergensbanen på sørsiden av kollektivterminalen og integrerer terminalen i sentrumsområdet. Dette åpner for synergieffekter hvor de kollektivreisende både får en enklere hverdag og samtidig skaper liv i sentrum.

Gangtunnelen under Arna stasjon er nylig oppgradert, og det har vist seg vanskelig å få til en ny kobling nord/sør over/under Bergensbanen. Det er arbeidet med en gangveg/turveg over den østlige togtunnelportalen. Dette ble i utgangspunktet spilt inn i forbindelse med dobbeltsporet mot Trengereid, men ble ikke tatt med videre i disse planene. Bane Nor har foreløpig avvist løsningen av sikkerhetsmessige årsaker. Områdereguleringen åpner likevel for at en slik trasé mellom Lakslia-kvartalet og Arna urban kan etableres i fremtiden. Bakgrunnen til dette er at GIS-analyser gjort i forbindelse med planarbeidet, viser at en slik kobling er svært attraktiv, spesielt for de som skal fra området nordøst for Indre Arna Barnehage (o\_BH1 og o\_BH2) mot sørsiden av Arna stasjon. I tillegg er det i planarbeidet

funnet at gangenettverket i Indre Arna generelt sett er mangelfullt og en gå-vennlig by er avhengig av et finmasket nettverk av gangekoblinger.

Den fredete Vossebanen er også en tydelig og sterk barriere. Kravene til trafiksikkerhet på Vossebanen er de samme som på Bergensbanen og andre trafikkerte jernbanelinjer. Vossebanen strekker seg nord/sør på østlig side av Arnadalen. De fleste som bor i de sentrale delene av Indre Arna bor på oppsiden av Vossebanen. De største målpunktene som Øyrane torg, fremtidig sentrumsområde, samt bussterminal og togstasjon, ligger på nedsiden av Vossebanen. Det er i dag kun fem tilrettelagte kryssningspunkt over (i plan) eller under gamle Vossebanen innenfor et strekk på 2 kilometer. Flere steder langs traseen er det tydelige spor av villkryssing og mye tyder på at traseen brukes ofte som gangveg.

Bane Nor ønsker i prinsippet ingen nye tiltak som fører til økt bruk av kryssinger i sporet til museumsjernbanen. Områdereguleringens intensjon er blant annet å legge til rette for kompakt byutvikling og styrke Indre Arna som bydelssenter, samt å forbedre nettverket av gangforbindelser inn mot sentrum og mellom hovedårene. Det betyr at områdereguleringens intensjon er i direkte konflikt med Bane Nors føringer og prinsipper om trafiksikkerhet på museumsjernbanen. Det har på bakgrunn av dette ikke vært mulig å legge til rette for flere kryssinger av Vossebanen. Videre kan inngrep som kulvert/gangtunnel og bro, fort komme i konflikt med kulturminnehensyn. Les mer om dette i kapittel 4.3 og 5.6 i planbeskrivelsen.

Det ble vurdert to ulike løsninger for Indre Arna vegen, les mer om dette i kapittel 4.3.2. Basert på et sett med evalueringskriterier i notat som vurderer sykkelløsninger Indre Arna vegen, datert 21.11.2022, samt tilbakemeldinger fra Vestland fylkeskommune, er det konkludert med et tverrsnitt på 6,5 m kjørebane, 1,8 m sykkelfelt og 2 m fortau på begge sider. For et kortere strekk på 400 meter er det kun fortau på østsiden av vegen. Dette er begrunnet med at Vossebanen ligger tett på i vest og terrenget er bratt i øst. Utvidelsen av Indre Arna vegen får konsekvenser for noen av eiendommene langs med vegen. Størst konsekvens får utvidelsen for Indre Arna vegen 133, da bygget må rives. Les mer om vurderinger knyttet til vektingen mellom trafiksikkerhet og et tilstrekkelig godt tilbud for myke trafikanter og verneverdien til bygget i kapittel 4.3.3 og 7.10.6, samt konsekvensutredning kulturarv kapittel 6.4.2 i planbeskrivelsen.

## **Handel**

Handelsanalysen peker på en generell nedgang i fysisk handel og økning i netthandel og tjenester. Aktivitetstilbud og bevertning er blitt viktigere og trekker folk til sentrum i større grad enn handel. Sentrumsutviklingen bør i henhold til handelsanalysen ikke bare legge til rette for utvikling av handelstilbudet, men må ta med seg alle målene definert i regional plan fra 2014. Anbefalingen i tråd med dette, er å legge vekt på utvikling av et attraktivt sentrum med møteplasser, kultur, aktivitet og servering. Dette basert på at attraktive møteplasser gir grunnlag for kommersielle møteplasser i gateplan. Til tross for at underdekningen i Arna er stor, er grunnlaget for økt tilbud begrenset grunnet konkurransen med Åsane. Det vises derfor til at en må utnytte de fortrinn som finnes gjennom blant annet stor gjennomfartstrafikk langs hovedveien og at de lokale får dekket en del av sine behov i Arna. For Storanaset anbefales dagligvarehandel og noen andre mindre tilbud. Dette bør utredes nærmere når en vet mer om hva som anbefales for utviklingen på Storanaset.

## **Forholdet til Storanaset**

En fremtidig utvikling av Storanaset vil ha påvirkning på Indre Arna og det er viktig at balansen mellom sentrum og Storanaset blir god. To viktige faktorer er handel og den fysiske avstanden mellom de to områdene. Storanaset ligger litt over en km unna Arna stasjon i luftlinje og det er jobbet med å få til en så effektiv kobling mot Indre Arna som mulig. En god gang- og sykkelkobling er viktig for å bygge opp under bærekraftig mobilitet, slik at blant annet gange og sykkel kan være med å konkurrere mot bilbruk.

For kobling mellom sentrum og Storanaset er det vurdert tre alternativer, hvor kun det ene alternativet møtte kravene til en mer effektiv kobling. Traséen er regulert som gang- og sykkelveg og går fra Bommane i sør og nordover mellom Vossebanen og blokkbebyggelsen i Garnesvegen. Gang- og sykkelvegen er avsluttet med snuhammer ved Storanaset. Det forutsettes at områdereguleringen på Storanaset bestemmer videre trasé inn på Storanaset og eventuelt videre gjennom dette planområdet mot Garnes og skole- og idrettsområdene der. En slik gjennomgående kobling kan være et alternativ til Garnesvegen, som detaljreguleres av Vestland fylkeskommune. Traséen går tett på Vossebanen og grunnet hensynet til den fredete jernbanen og landskapet i området har det ikke vært mulig å regulere den bredere enn 3 meter. Fra Bommane kan en velge gang- og sykkelveg mot sentrum og Arna stasjon eller sykkelfelt langs Indre Arna vegen. Les mer om dette i kapittel 4.3 og 5.4.3 i planbeskrivelsen.

Det er lagt til rette for etablering av de to andre alternativene, men detaljprosjekteringen må vurdere nøyaktig plassering og bredde grunnet terrenghensyn.

## **Sosial infrastruktur**

Det er ikke funnet plass til skole og sykehjem innenfor områdereguleringen etter at premisene ble endret i forbindelse med utarbeidelse av ny kommuneplan. Uten muligheter til utfylling er de tilgjengelige arealene for små til å legge til rette for både skole og bolig/sentrumsareal. Areal til videregående skole er ikke lenger aktuelt ifølge tilbakemeldinger fra Vestland fylkeskommune.

Et utbyggingsvolum på over 600 boenheter kan bli utfordrende for skolekapasiteten i Garnes og Ådnamarka opptaksområder. Det må utarbeides prognoser for å få mer kunnskap om fremtidig skolebehov. Det anbefales at det inntas en føre var holdning og settes av areal til skole på Storanaset. I tillegg anbefales det at det frem mot 2. gangs behandling blir gjort ytterligere beregninger på skolebehov. Det er sikret plass til barnehage for 90 barn i Lakslia-kvartalet på sørsiden av Arna stasjon. Les mer om dette i kapittel 7.6.1.

I planprosessen har det vært dialog med Byrådsavdeling for helse og omsorg samt Etat for utbygging om behov for og eventuell plassering av sykehjem i Indre Arna. Arealbehovet er 12-15 daa for 120 sykehjemsplasser, og må plasseres i henhold til føringer i KPA 2018. PBE kan ikke å se at det er tilstrekkelig plass for sykehjem sentralt i Indre Arna innenfor planens avgrensning. Et sykehjem vil kreve mye plass og vil ta areal fra potensiell boligutbygging og andre viktige sentrumsfunksjoner. Det anbefales at Mjeldheim og Storanaset vurderes som potensielle plasseringer for sykehjem.

Det er satt av et område for offentlig tjenesteyting/ idrett i det sentrale området ut mot strandpromenaden for å gi mulighet for etablering av tilbud for allmenheten. Det er spilt inn at

det er ønskelig med en FYSAK i Indre Arna og området kan være aktuelt for dette. Andre behov som er spilt inn er kulturhus og bibliotek, som også kan innpasses her. Les mer i kapittel 5.4.2, 7.6 i planbeskrivelsen, samt under overskriften «Sentrumsområdet nord for Arna stasjon»

## **Renovasjon**

Renovasjonsareal okkuperer ofte store områder, som med fordel kan brukes til andre formål. For å unngå at hvert byggeprosjekt danner arealkrevende, og potensielt skjemmende renovasjonsløsninger, har det derfor vært sett på mulighet for fellesløsninger i fortettingssone B, se fortetningskart figur 3, kapittel 5.2.2 i planbeskrivelsen og infrastrukturplanen. Det er regulert to areal langs med Indre Arna vegen. Disse skal være felles renovasjonsområder for fremtidig fortetting i denne delen av Indre Arna. Det er satt rekkefølgekrav til opparbeiding.

## **Energi, klima og miljø**

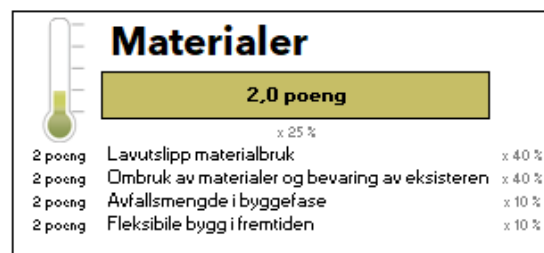
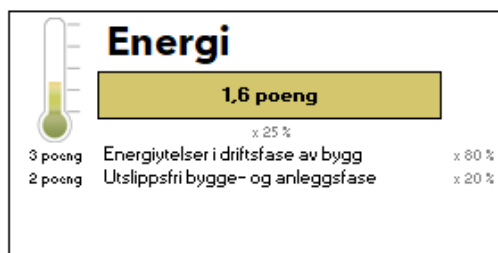
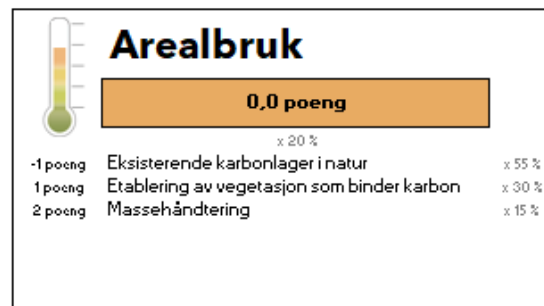
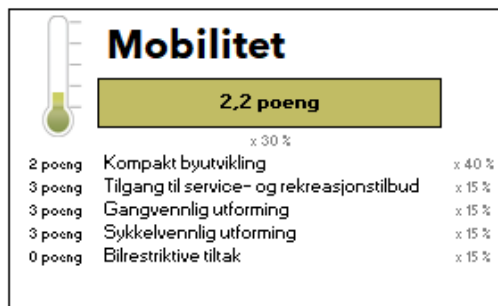
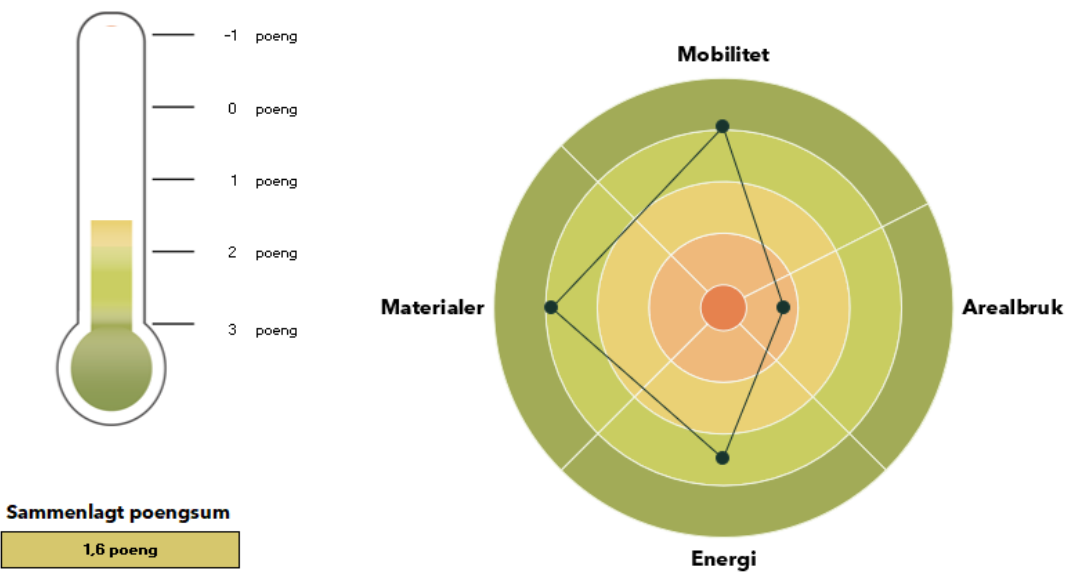
Planen legger til rette for redusert bilbruk og har en tydelig prioritering av mye trafikanter og fremtidsrettede mobilitetsformer. Les mer om dette i mobilitetsstrategien.

Det er satt av et større areal til energisentral og det er vurdert og åpnet opp for flere ulike konsepter knyttet til fornybar energi innenfor planområdet. Les mer om dette i kapittelet om energi i infrastrukturplanen.

Det er gjort vurderinger og fylt ut klimaindikatorsett i tråd med veileder for klimanorm i Bergen, se notat om klimanorm for Indre Arna. Intensjoner og krav er i stor grad videreført i bestemmelsene. Det er blant annet satt krav om egenprodusert energi for alle byggeprosjekt, gjenbruk av materiale og minimum lett fossilfri byggeplass. Se også planbestemmelsene punkt 4.1.1.9 og kapittel 5.8 i planbeskrivelsen.

Et sentralt punkt i «Naturstrategi for Bergen» (2023) er arealnøytralitet. Dette innebærer at det helst ikke skal bygges på naturarealer, og at det skal kompenseres dersom det skjer. Strategien vektlegger også at det bør fortettes i de sentrale strøkene og utnytte allerede utbygde arealer bedre, noe som er prinsippet i områdereguleringen, særlig i de sentrale områdene. I det sentrale området tilsier våre beregninger at det blir noe mer grøntområder etter gjennomføring av planforslaget enn det er her i dag. Se figur 7-1 i kapittel 7.2. Områdereguleringen kommer relativt dårlig ut på arealbruk grunnet anbefalt utbygging av arealer med særs høy bonitet nær Reinane. Fortettingen som det åpnes for langs Indre Arna vegen og andre steder utenfor dalbunnen vil beslaglegge areal som i dag er private hager. Det forutsettes at arealnøytralitet vurderes på nytt i disse detaljreguleringsplanene.

# Resultater



Figur 7: Resultater - klimaindikatorsett

## Grønnstruktur/blågrønn struktur

KPA 2018 har satt krav om at sammenhengende blågrønne strukturer, allmenninger, byrom og offentlig tilgang til sjø og vassdrag skal være de overordnede prinsippene for bystrukturen, og nettverk av grønnstrukturer skal være variert og sammenhengende.

I nordre del ut mot Arnavågen er områdene langs Storelva og langs strandsonen på begge sider av elven regulert til offentlige parkområder. I plankartet og illustrasjonsplanen er det lagt på ti meter landareal ut fra dagens strandlinje (o\_PA5 i plankartet). Dette er gjort for å legge til rette for tilgjengeliggjøring av Arnavågen og for å samtidig ha nok landareal til å

kunne legge til rette for tilstrekkelig antall boliger i de aller mest sentrale delene av Indre Arna.

Arealene langs Storelva reguleres til blågrønt formål. Det er valgt å legge en bredere grønn buffer langs Storelva enn det gjeldende KPA viser. KPA viser 15-20 m på hver side. Områderegulerings-planen viser ca. 25 m mot vest. Mot øst ligger Lakslia tett på og øst for Lakslia reguleres eksisterende naturområde til friluftsmål. Totalt gir dette en god buffer for å sikre denne viktige grønnstrukturen med tanke på naturmangfold, rekreasjon og landskap.

Både nord og sør for vegen Reinane går det en bekk. Sør for vegen sikrer områdereguleringen at denne holdes åpen med grønnstruktur på begge sider. I nord ligger bekken i rør under bakken. Det er vurdert om bekken kan åpnes, men det er utfordrende både fordi elven ligger lavt i forhold til terrenget og pga. eksisterende ledningsnett i området. Det er lagt inn et bestemmelsesområde her som sikrer at området holdes åpent/ uten bebyggelse og brukes til overvannsløsninger.

## **Parkering**

Krav om antall sykkelparkeringsplasser er satt i tråd med KPA. Krav om antall bilparkeringsplasser er vurdert helhetlig, blant annet sett opp mot parkeringsnormen i KPA, kommunens klimanorm, og behovene knyttet til senterområdets regionale funksjon. For de mest sentrale områdene (sone A) er det satt krav til at 30 % av parkeringsdekningen skal være delebiler. Det forutsettes at hver delebil erstatter minst fem vanlige biler og antallet parkeringsplasser er redusert i tråd med denne forutsetningen. Det er videre tatt utgangspunkt i parkeringsbestemmelsene i KPA men med følgende endringer (les mer i kapittel 5.2.12):

- Forretning: Makskrav i KPA, dvs. 10 plasser per 1000 m<sup>2</sup> BRA
- Kontor: 50 % av makskrav i KPA dvs. 1,5 plasser per 1000 m<sup>2</sup> BRA
- Bolig: Minimumskravet i KPA er satt som makskrav, dvs. maks 0,4 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA

Indre Arna er i dokumentet «Strategisk styringsdokument for innfartsparkering, 2022-2029» ansett som en B2-sone. Lokalisering og videre utvikling av innfartsparkering skal hovedsakelig skje i de ytre områdene i Bergensområdet deriblant B2-områdene. Planen følger opp dette ved å fortsatt legge til rette for omtrent samme antall innfartsparkeringsplasser som i dag, men legger parkeringen i parkeringshus med mobilpunkt i Reinane-kvartalet. Det er krav om at parkeringshuset bygges slik at det kan transformeres til andre formål dersom det i fremtiden vurderes at antallet parkeringsplasser kan reduseres (les mer om innfartsparkering i kapittel 7.8.5.)

## **Risiko og Sårbarhet**

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering for følgende tema (se også kapittel 6.8 og ROS-analysen i eget vedlegg):

- Skredfare bratt terreng
- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstigning
- Stormflo og bølgepåvirkning
- Ekstremnedbør (overvann)



- Transport av farlig gods
- Elektromagnetiske felt
- Fremkommelighet utrykningskjøretøy
- Sårbare bygg.

Analysen er i hovedsak utarbeidet på et overordnet nivå og det er derfor i hovedsak sett på sårbarheten og aktuelle tema som må følges opp i senere planfaser og detaljerte hendelsesbaserte ROS-analyser i den forbindelse. Alle de identifiserte temaene må følges opp i de videre planfasene.

#### Stormflo og bølgepåvirkning

I illustrasjonene for det sentrale området er det tatt utgangspunkt i sikkerhetsklasse 2 (Tek17) med klimapåslag, dvs. 206 cm over NN2000 angitt av kartverket. På bakgrunn av dette er det antatt at gulvnivå i byggene bør ligge noe over dette.

#### Flom fra elver

I flomutredningen konkluderes det med, at selv om det nylig er laget ny kulvert for Storelva, må kulverten skiftes ut. Det skyldes at det ved dimensjonering av kulverten kun ble tatt høyde for 200-års flom, som var kravet den gangen. Nå er kravet 200 års flom med påslag. Dette innebærer at en flomsituasjon kan påvirke Ådnavegen, jernbanestasjon og eiendommer nord og sør for stasjonen. For at den nye vegomleggingen av Ådnavegen skal være sikker mot 200-årsflom med påslag, må det gjøres tiltak og det anbefales å utvide kulverten for Storelva. Se kapittel 5.7 samt vedleggene «Notat\_Flomberegning Indre-Arna» og «Notat\_Flom\_Ådnavegen\_Indre-Arna», begge datert 07.06.2023 .

#### Ustabil grunn/kvikkleire

Det er utarbeidet en rapport med geotekniske vurderinger. I rapporten er det vurdert om det er fare for områdestabilitet av sprøbruddmateriale/kvikkleire (naturfare) innenfor planområdet. Det vurderes også nødvendige tiltak for etablering av fylkesvegene; Ådnavegen og Indre Arna-vegen. På bakgrunn av vurderingene er det lagt inn en faresone i plankartet. Det må utføres grunnundersøkelser som del av detaljreguleringsplanene for å avklare om det er sprøbruddmateriale/ kvikkleire eller ikke. Se kapittel 5.7, samt vedlegget «Geoteknikk\_Indre-Arna 2023-04-18»

#### Teknisk gjennomførbarhet av utfylling i Arnavågen

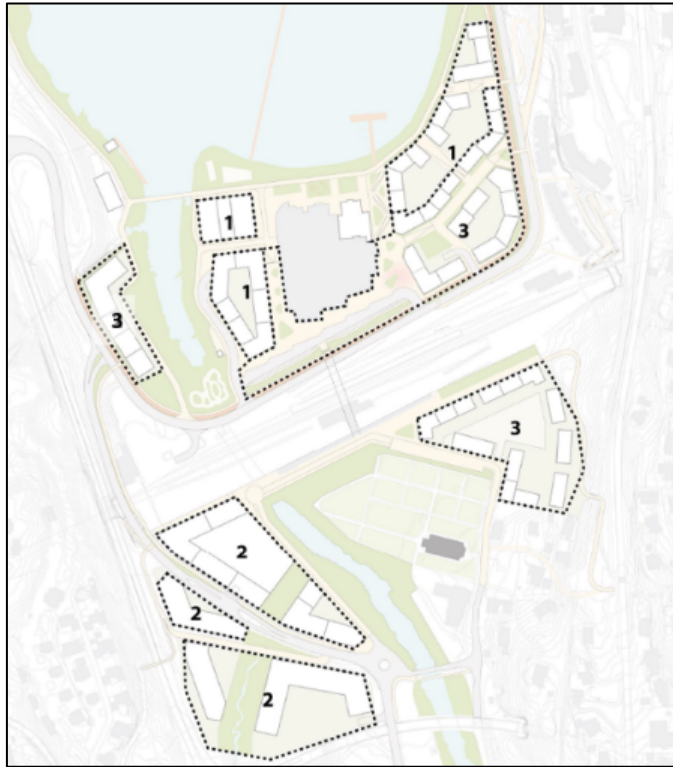
I forbindelse med alternativet med byutvikling på utfyllt byggeland i Arnavågen, som ble forkastet etter vedtak av KPA2018, er det utført geotekniske og miljøgeologiske undersøkelser og vurderinger i 2014. Det ble konkludert med at utfylling er mulig, men at det kan være behov for tiltak både i forhold til stabilitet og for å hindre forurensning. Det legges til grunn at dette fortsatt er gjeldende for en mindre utfylling for etablering av en strandpromenade/ park.

## Gjennomføring

### Utbyggingsrekkefølge – trinnvis utbygging

Store deler av utviklingsarealene, inkludert arealene for omlegging av den fylkeskommunale delen av Ådnavegen, er i dag omfattet av areal satt av til riggområder for arbeidet med E16 og Vossebanen (Arna-Stanghelle). Bane Nor kan holde på arealene frem til ett år etter ferdigstilling.

Det er vurdert en mulig trinnvis utbygging av planområdet, denne er vist i illustrasjonen i figur 7. Det har vært spesielt viktig å legge til rette for at arealet satt til offentlig tjenesteyting og idrett skal kunne utvikles i første fase. Hele fase 1, men da særlig Ådna-kvartalet, er avhengig av ny strandlinje på fylling. Utfylling i sjø og etablering av strandpromenade vil derfor også måtte skje i fase 1. Se mer i kapittel 5.10.



Figur 78: Vurdert trinnvis utbygging

### Økonomi

Tiltak foreslått i planen som veiomlegging, torg, parker, infrastruktur under bakken generelt og VA-infrastruktur vil gi store kostnader før eller i forbindelse med utbygging av disse sentrale områdene. Disse kostnadene kommer i tillegg til at dette er et utfordrende område å bygge i. Øyrane Torg og området rundt ligger på utfylte masser og det er setningsproblemer.

Foreløpige geotekniske undersøkelser viser at det i sentrale deler, nord for Ådnavegen, er opp til 32 m til fast fjell. Bygg må derfor peles eller sikres på annen måte, noe som er svært kostnadsdrivende, se vedlegg «RIB-01 Kalkyle peling av bygg» datert 21.04.2023, som inneholder en grov kalkyle for peling av bygg. Det er også noe usikkerhet rundt grunnforholdene og anbefalt grunnboringer for å avklare dette nærmere. Videre er utfylling i sjø erfaringsmessig en relativt stor kostnad, men den gir til gjengjeld mer areal å bygge på.

Utenfor det sentrale området er det foreslått sykkeløsning langs Indre Arna-vegen, som også gir en stor kostnad. Det er nødvendig å se nærmere på kostnadsfordelingen mellom de ulike aktørene i området i den videre prosessen. Les mer om dette i kapittel 7.11.

## Videre prosess

### Gjennomføring og økonomi

Basert på en antatt svært høy totalsum av de samlede kostnadene knyttet til en utvikling i Indre Arna, ser vi behov for å gjøre nye alternativsvurderinger frem mot 2. gangs behandling. Det bør utredes ett alternativ uten ny bebyggelse i de sentrale områdene og ett alternativ

som viser mer utfylling i Arnavågen for å dekke opp de store kostnadene vist til over. Dersom det lages nye alternativsvurderinger må planforslaget på ny offentlig høring.

Et alternativ uten bebyggelse i de sentrale områdene vil ikke være i tråd med gjeldende KPA og føringer om fortetting rundt kollektivknutepunkt og i sentrumsområder. Det vil heller ikke være i tråd med sentrumsstrategien til fylket og andre overordnede føringer for arealpolitikk regionalt og nasjonalt. I tillegg fører en slik løsning til at en fremtidig utvikling på Storanaset vil utgjøre hovedtyngden av nye boliger i Indre Arna. Det er i tillegg vanskelig å se for seg at det finnes incentiver for å fjerne parkering og omforme denne til park eller lignende, uten å kunne bygge ut/utvikle andre områder. Et slikt alternativ vil heller ikke kunne dekke sosial infrastruktur i særlig grad.

Et alternativ med utfylling vil også være i konflikt med gjeldende KPA, da det er presisert at utfylling i Arnavågen ut over tilgjengeliggjøring av strandsonen ikke er aktuelt. Med ny informasjon, anser fagetaten at dette likevel er en relevant vurdering i denne fasen. Det er usikkert om utfylling løser utfordringene med de høye kostnadene, og dette må i så fall undersøkes nærmere frem mot 2. gangs behandling.

#### Medvirkning

Medvirkning har vært i fokus gjennom planarbeidet, og mange har vært deltakende. Plan- og bygningsetaten vil jobbe videre for en inkluderende medvirkningsprosess også i høringen, og vi vil prøve å nå de gruppene av nærmiljøet som ikke så tydelig har fått sagt sin mening til nå. Dette gjelder i første rekke ungdom som bor sentralt i Indre Arna.

#### Det må arbeides videre med følgende forhold før sluttbehandling:

- a. Optimalisere arealbruken langs Ådnavegen og jernbane-området
- b. Vurdere ytterligere reduksjon i anbefalte fartsgrenser
- c. Vurdere behovet for venstresvingefelt i Ådnavegen og Reinane
- d. Innfartsparkering og konkretisering av behov
- e. Areal til pumptrack i sentrumsområdet, jf. idrettsplanen
- f. Prognoser for å få mer kunnskap om fremtidig skolebehov
- g. Plassering av gangbro over Storelva mellom Mjeldheim gravplass og Lakslia og eventuell gangveg gjennom gravplassen til Ekrevegen
- h. Revidert VA-rammeplan
- i. Justere formålsgrenser der ferdig bygget situasjon ikke samsvarer godkjent reguleringsplan
- j. Byggegrenser i plankart
- k. Utredning av eventuelle nye alternativ

#### **Forslag til vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-2 og 12-10, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til områderegulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:

- a. Arna. Gnr. 286, 287 og 301, Indre Arna områdereguleringsplan, arealplan-ID 63130000, vist på plankart, datert 07.06.2023
- b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 20.06.2023

*Plan- og bygningsetaten*

**Aslaug Aalen**

*Byplansjef*

**Tarje I. Wanvik**

*Etatsdirektør*

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

## Vedlegg:

Plankart del 1 av 2, datert 07.06.2023  
Plankart del 2 av 2, datert 07.06.2023  
Bestemmelser, datert 20.06.2023  
Planbeskrivelse med konsekvensutredning, datert 20.06.2023  
Illustrasjonsplan sentrale deler, 2023  
Plankart\_Bestemmelsesområder, datert 07.06.2023  
Plankart\_Faresoner, datert 07.06.2023  
Plankart\_Krav om felles plan, datert 07.06.2023  
Plankart\_Kulturminne, datert 07.06.2023  
Plankart\_Midl. bygg og anleggsomr, datert 07.06.2023  
Planprogram\_Indre-Arna, datert 10.08.2015  
VA-rammeplan Indre-Arna, datert 07.06.2023  
Infrastrukturplan Indre-Arna, datert 23.06.2023  
Uttalelse til VA-rammeplan med merknader, datert 15.06.2023  
Stedsanalyse Indre-Arna, 2022  
Trafikkanalyse Indre-Arna, datert 05.06.2023  
Støyrapport Indre-Arna, datert 02.06.2023  
Vurdering av luftforurensing\_Indre-Arna, datert 27.03.2023  
ROS-analyse Indre-Arna, datert 21.04.2023  
Mobilitetstrategi Indre-Arna, datert 07.06.2023  
Handelsanalyse Indre-Arna, datert 31.04.2023  
Illustrasjonskart\_Byfortettingssoner, 2023  
Sol-skygge studie\_Indre-Arna, datert 06.06.2023  
3D perspektiver Indre-Arna, datert 02.06.2023  
Prinsippsnitt sentrale deler, datert 6.06.2023  
Snitt illustrasjoner Indre-Arna, datert 20.04.2023  
Klimanorm Indre Arna, datert 14.06.2023  
Geoteknikk\_Indre-Arna, datert 18.04.2023  
Notat\_Vurdering sykkelløsninger Indre Arna vegen, datert 21.11.2022  
Notat\_Vurderte behov for off.funksjoner\_Indre-Arna, datert 01.11.2022  
Notat\_Flom\_Ådnavegen\_Indre-Arna, datert 07.06.2023  
Notat\_Flomberegning Indre-Arna, datert 07.06.2023  
Notat Vurdering av ÅDT Indre-Arna, datert 22.03.2023  
Vegtegninger\_C101-C102, C201-C202, datert 19.04.2023  
Vegtegninger\_D101-D106, datert 19.04.2023  
Vegtegninger\_D201-D208, datert 19.04.2023  
Vegtegninger\_Normalprofil\_F101-F103, F201-F203, datert 18.04.2023  
RIB-01 Kalkyle peling av bygg, dater 21.04.2023  
Informasjonsbrev Indre Arna, datert 26.01.2022  
Merknadsskjema\_2015\_kommentert til 1gangsbehandling, revidert 19.06.2023  
Medvirkningsrapport Indre-Arna, datert 08.09.2022

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr:  
PLAN-2022/20446