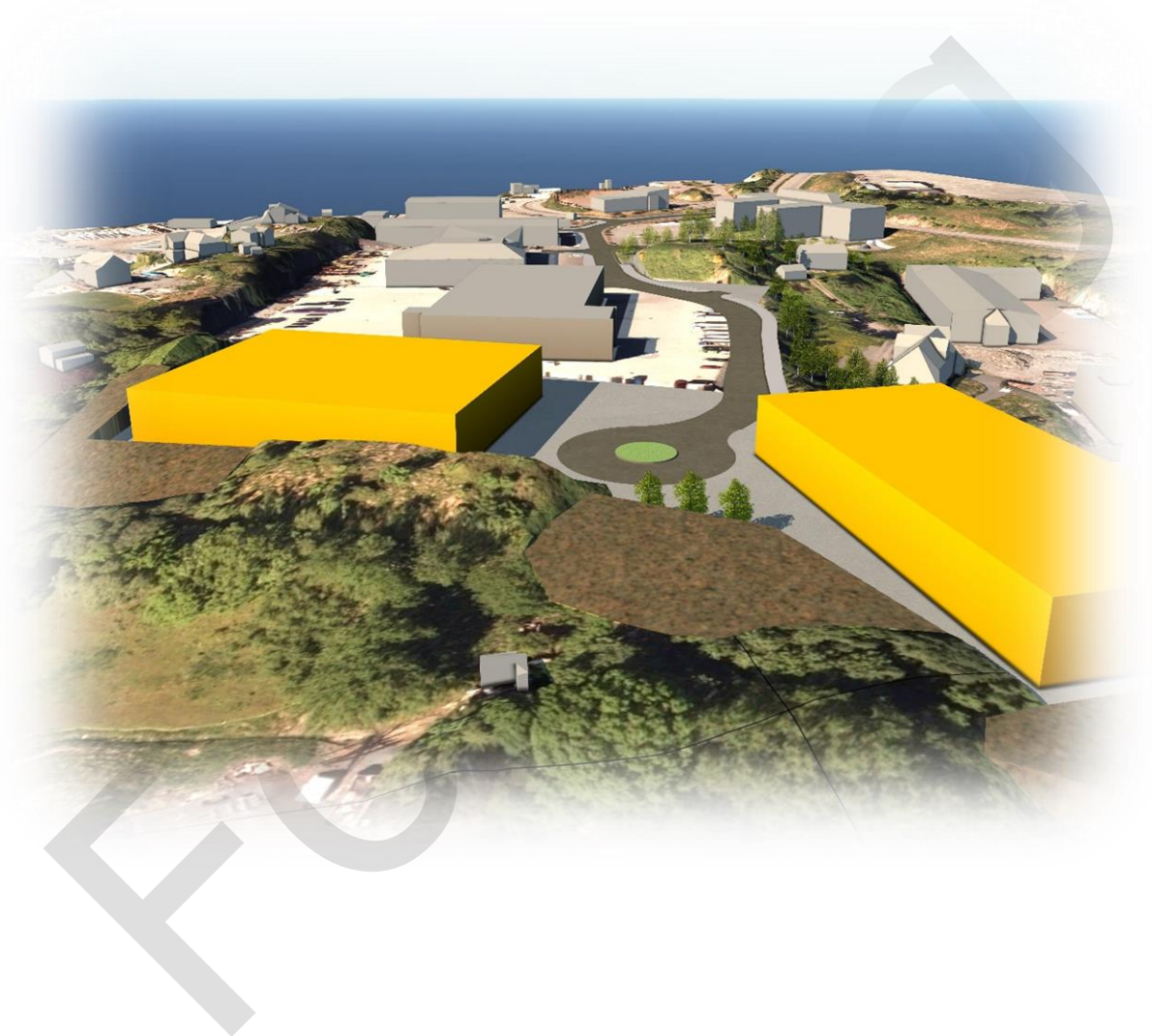


PLANBESKRIVELSE

Datert: 29.05.2024

Ikke justert etter bystyrets vedtak.



Bergen kommune

Ytrebygda. Gnr. 107 bnr. 26 mfl.

Smalhusaugen næringsområde

Arealplan-ID 65780000

INNHold:

1	Sammendrag og nøkkelopplysinger	3
2	Bakgrunn.....	4
3	Planområdet – dagens situasjon.....	5
4	Planstatus og rammebetingelser	16
5	Beskrivelse av planforslaget	21
6	Planprosess og medvirkning.....	38
7	Konsekvensutredning.....	40
8	Virksomheter og konsekvenser av planforslaget	41
9	Avsluttende kommentar	58

FORSLAG

1 Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Reguleringsplanen er utarbeidet av A/STAB AS på oppdrag fra forslagsstiller Pallas AS. Planområdet ligger i utkanten av Espehaugen Næringspark i Ytrebygda bydel, Bergen kommune som er et etablert nærings- og industriområde. Nærmiljøet består av industri/lagerområder mot nordøst, boliger mot vest og jordbruksland/LNF mot sør.

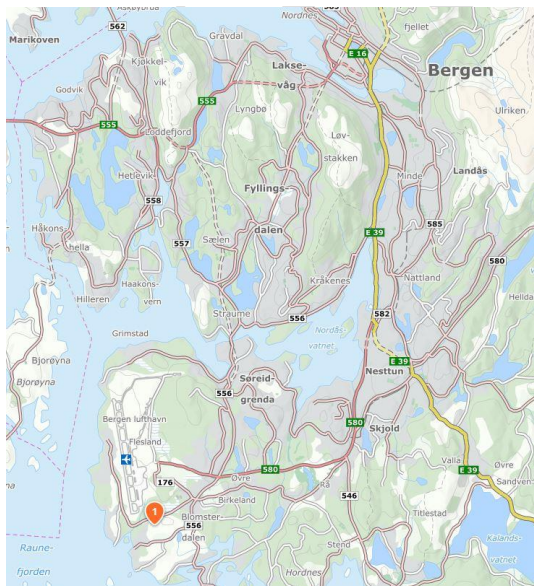
Formålet med reguleringsplanen er å regulere deler av g/blr. 107/26 til fremtidig industri og lagerområde med adkomstveg fra nord via Espehaugen samt gang- og sykkelvei. Omliggende areal reguleres for det meste til vegetasjonsskjerm. Planforslaget samsvarer i all hovedsak med arealformålet I/L 1 i KDP BLÅE. Unntaket gjelder formålgrensen mellom industri/lager og grønnstruktur/vegetasjonsskjerm mot sør. Formålgrensen til næringsområdet er slik sett trukket lenger sør enn formålgrensen mellom I/L 1 og LNF-areal i KDP BLÅE. Dette vil gi en noe mer tilgjengelig utbyggingsflate uten å medføre vesentlige konsekvenser for verken naturmangfold eller landskap, silhuettvirkninger, nær- eller fjernvirkning.

Hensikten med planarbeidet er å etablere en formell ramme for å gjennomføre en deling av eiendommen for så å rydde opp i eiendomsforholdene på den delen av eiendommen som er i aktiv landbruksdrift. I dag er det slik at den som driver og bor på landbrukseiendommen ikke er hjemmelshaver til g/blr. 107/26, og derfor heller ikke kan gjøre de nødvendige oppgraderingene og investeringene som skal til for å videreføre driften av landbrukseiendommen.

Planområdet omfatter gnr. 107 bnr. 26 mfl. og er på 37,98 daa. Tiltaksområdet er i overordnet plan, KDP BLÅE, avsatt til fremtidig næring og lagerområde I/L1.

Planarbeidet er vurdert å ikke utløse krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven §4-2.

Figur 1 Planområdets lokalisering sør for Bergen lufthavn, Flesland.



1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel:	Ytrebygda	Gårds- og bruksnummer:	107/26 mfl.
Gårdsnavn/adresse:	Smalhusaugen		
Saksnummer	202220536 og 201718968		
Forslagsstiller:	Pallas AS	Plankonsulent:	A/STAB AS
Sentrale grunneiere:	Espeland Næring II AS		
Planens hovedformål:	Industri, lager	Planområdets størrelse:	37,98 daa
Grad av utnytting:	I/L1 og I/L2: %-BYA=53%, I/L3: %-BRA=93%	Nytt bruksareal, BRA kvm.	I/L1 og I/L2: tilsammen 7650 kvm BYA I/L3: 8909 kvm BRA.
Varsel om innsigelse:	Nei	Konsekvensutredningsplikt:	Nei
Kunngjort oppstart:	14.02.2018	Offentlig ettersyn:	14.12.2019 – 28.01.2020
Problemstillinger:	Jordvern, massehåndtering, fjernvirkning, støy under anleggsfase og konsekvenser for naboer.		

2 Bakgrunn

2.1 Bakgrunn for planarbeidet

Reguleringsplanen er utarbeidet av A/STAB AS på oppdrag fra Pallas AS. Innenfor området er det ønskelig med næringsvirksomhet. En mindre del av tiltaksområdet ønskes omregulert fra landbruksformål til industri/lager.

Det absolutte målet med planarbeidet er å rydde opp i dagens eiendomsforhold slik at vedkommende (M. Berge) som driver og bor på eiendommen, også blir hjemmelshaver. For å få dette til må eiendommen reguleres, for så å fradeles. Per i dag er eiendommen i sin helhet eid av Espeland Næring II AS. Partene har inngått en avtale om at en parsell på ca. 15 daa skal fradeles for næringsutvikling, og at denne delen skal eies av Espeland Næring II AS mens M. Berge blir hjemmelshaver for resten av eiendommen. Bygninger og jordbruksareal har behov for oppgraderinger, men dagens eiendomsforhold er et hinder for å gjennomføre nødvendig vedlikehold og investeringer for fremtidig drift. Det drives jordbruk med gammelnorsk sau på eiendommen.

Det er tidligere søkt om fradeling av parsellen fra gnr/bnr. 107/26 samt dispensasjon fra gjeldende reguleringsplans kartdel mht. formålet landbruksområde. Både søknad om dispensasjon og fradeling fikk avslag da en formålsendring krever reguleringsendring. Etat for landbruk har uttalt seg i forbindelse med fradelingssøknaden og er positiv til en omregulering av deler av arealet.

2.2 Hensikten med planforslaget

Formålet med reguleringsplanen er å regulere den delen av eiendommen som skal fradeles gnr/bnr. 107/26 til fremtidig næringsområde/industri- og lagerområde, iht. de føringer som ligger i overordnet plan. Rammer for utvikling gis av KDP BLÅE hvor 9,3 daa av aktuelt område er regulert til I/L1 og 0,2 daa av nordlig del av eiendommen er regulert til I/L3.

Planforslaget regulerer også ny adkomstvei og gang- og sykkelveg gjennom gnr./bnr. 107/470, 472 og 473 til tiltaksområdet. Langs vest- og sørsiden av tiltaksområdet reguleres en vegetasjonsskjerm. Tilsvarende gjøres mot øst langs deler av bnr. 473.

3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Beliggenhet og avgrensning

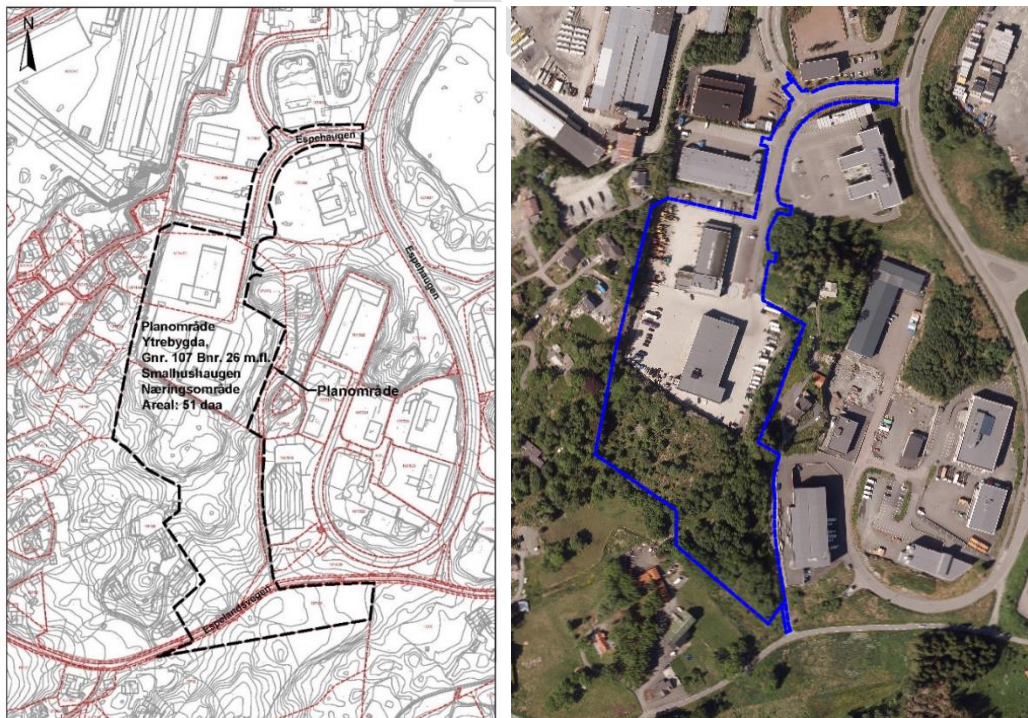
Planområdet er lokalisert på Espeland i Ytrebygda bydel rundt 18 kilometer sørvest for Bergen sentrum og 2,6 kilometer sør for Bergen lufthavn, Flesland. Kjøretid til Bergen sentrum er ca. 30 minutter. Blomsterdalen senter ligger rundt 1,5 km mot nordøst.

Figur 2 Oversiktsbilde nærområdet. Ny bebyggelse planlegges innenfor rødt omriss.



Planområdet omfatter gnr./bnr. 107/26 mfl., og var på 51 daa ved varsling den 14.02.2018 (figur 3). Plangrensen er i ettertid justert slik at planområdet er 37,98 daa. Det avgrenses av eksisterende industriområde og næring mot nord og øst. Området er regulert i Ytrebygda, Gnr. 107, Bnr. 141, 5387 mfl. plan-ID 63190000. Skogsområde og spredt boligbebyggelse i vest, og aktuell eiendoms gårdstun med landbruksareal i sør.

Figur 3 Varselkart til venstre. Flyfoto av området til høyre (norgebilder.no). Planområdet med linje.



3.2 Arealbruk

Planområdet ligger i den sørvestlige utkanten av det eksisterende næringsområdet på Espehaugen. Mot vest er det et boligstrøk med eneboliger, og mot sør er det gårdsbebyggelse og jorder.

Nordlig del av planområdet er planert og utbygd med to næringsbygg med tilhørende parkering for større biler. Det nordligste bygget tilhører Volvo Maskin AS, og er et serviceverksted for anleggsmaskiner. Det sørlige bygget brukes av Team Verksted Vest AS, og er et flermerkeverksted for alle typer lastebiler, busser, varebiler, tilhengere og påbygg, samt karosseriarbeid. De er også serviceverksted for DAF lastebiler og VDL busser i Hordaland. Bygningene er typiske næringsbygg.

Iht. matrikkelen foreligger følgende bygningsopplysninger for de bebygde eiendommene innenfor planområdet:

Tabell 1. Bygningsopplysninger hentet fra matrikkelen.

	Bruksareal	Bebygd areal	Antall etasjer
Espehaugen 27, g/bnr. 107/470	1840	1460	3
Espehaugen 29, g/bnr. 107/473	2306	1982	2
Samlet	4146 kvm BRA	3440 kvm BYA	

Det foreligger en tinglyst rett til å etablere adkomstveg til næringsområdet på g/bnr. 107/26 via g/bnr. 107/473. I samsvar med §3.3 i KDP BLÅE skal det reguleres en gang- og sykkelveg som del av planarbeidet fra I/L 1 til Espehaugen via I/L 3.

3.3 Stedets karakter og landskap

Nordlig del av planområdet er planert på ca. kotenivå +41 og huser to bygg med et samlet fotavtrykk lik 3676,6 kvm. En bratt utsprengt skrent fungerer som et markant skille mellom planert og bebygde tomt mot nord og det ubebygde området i sør samt mot boligområdet i vest.

Figur 4 Det planerte industriområdet nord for I/L1 sett fra nord mot sør.

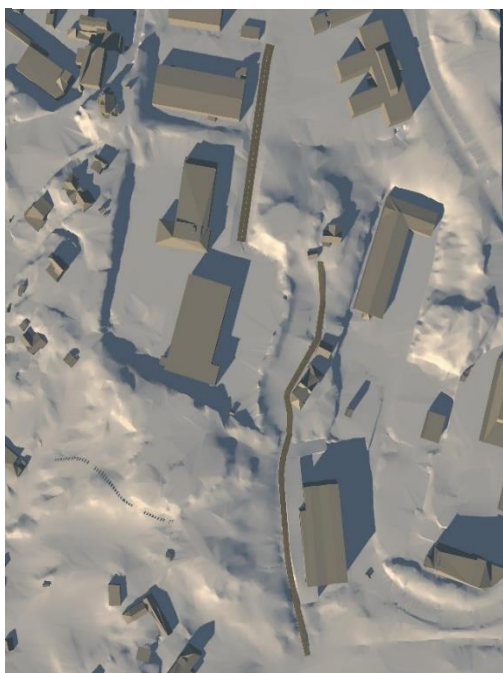


Sørlig del av planområdet inngår i en landbrukseiendom som er i drift. Planområdet ligger på et høydedrag og er synlig fra boligene i vest og fra næringsområdet i øst. Laveste punktet er helt i sør med ca. 25 moh., og høyeste punkt er knausen i det ubebygde området med topp-pkt. lik 50 moh. Terrenget er relativt åpent og småkupert med koller og mindre dalsøkk, som skråner ned mot et lavereliggende område med beitemark.

Figur 5 Høydedata fra planområdet og omliggende terreng (hoydedata.no)



Figur 6 Planområdet med omkringliggende terreng vist ved jevndøgn 20. mars kl. 15:00.



Planområdet er sørvendt og har gode solforhold. Det planlegges ikke for boligformål eller skoler/barnehage innenfor tiltaksområdet. Figur 6 viser dagens situasjon av planområdet med omkringliggende terreng ved vårjevndøgn kl. 1500.

Figur 7 Sentral del sør for planområdet sett fra nord mot sørvest øverst. Bevart beitemark sør for planområdet nederst. Raunefjorden i bakgrunnen.



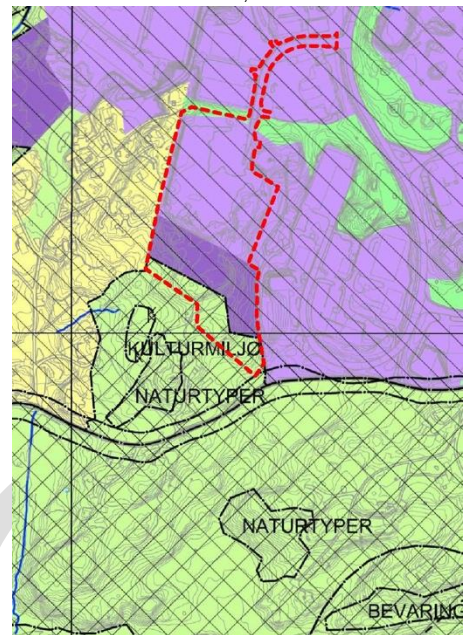
Figur 8 Planområdets grense mot industriområdet i øst som viser eksisterende gangveg mot Espelandsvegen sett fra sør mot nord.



3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Søk i Riksantikvarens kulturminnedatabase Kulturminnesøk (kulturminnesok.no) viser ingen registrerte funn av automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Rett sørvest for planområdet, på eiendommen 107/26, er det en hensynssone (570) for bevaring kulturmiljø i KDP BLÅE. Hensynssonen omfatter to automatisk fredete kulturminner hvor det er funnet spor etter forhistorisk åker. Kulturminnet i nord er datert til slutten av eldre bronsealder (kalibrert 1080 f.Kr), mens den i sør er datert til slutten av yngre steinalder/senneolitikum (3710 ± 70 BP). Av nyere tids kulturminner er det to steingjerder, en traktorveg, en brønn og et fastmerke som ligger innenfor planområdet. Steingjerdet som gjerder inn dagens innmark ligger utenfor planområdet. Sørvest for planområdet ligger en gård som fortsatt er i drift, og beitelandet rundt gården utgjør det tilhørende kulturlandskapet. Bygningene i tunet består av to boliger fra 1950-60-tallet og ulike driftsbygninger. Langs Espelandsvegen står et tidligere røykehus. Se vedlegg 10 – Kulturminnedokumentasjon.

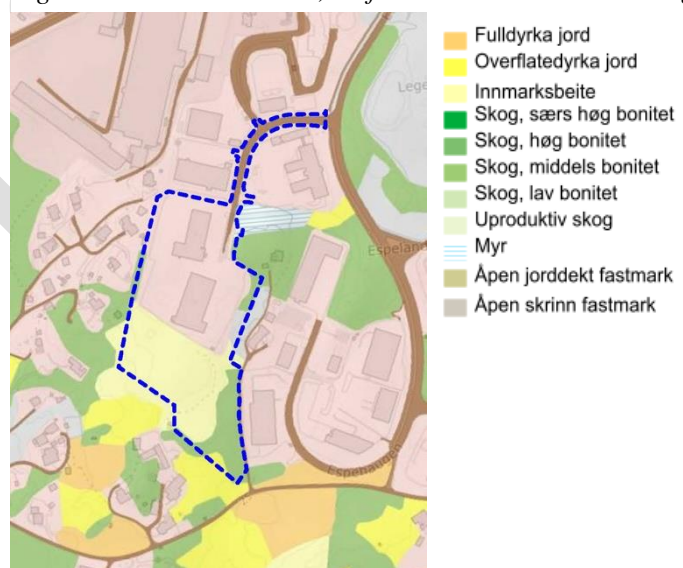
Figur 9 Utklipp av KDP BLÅE; bevaring kulturmiljø og naturtyper. Planområdet med rødt omriss.



3.5 Landbruk

Den sørlige delen av planområdet er jf. arealressurskartet innmarksbeite og skog med særs høy bonitet. Dette beitearealet er i dag i ferd med å gro igjen. En mindre del lengst sør er vist som overflatedyrket jord og er i dag i bruk som beiteland. Sør for plangrensen er et beiteområde i aktiv drift vist som innmarksbeite, overflatedyrket jord og fulldyrket jord i ressurskartet. Se figur 10.

Figur 10 Arealressurskart, ARf. Planområdets utstrekning



Den sørligste delen av planområdet er regulert til LNF-område, og ligger innenfor hensynssone for landbruk i KDP BLÅE.

3.6 Naturverdier

Innenfor planområdet/tiltaksområdet er det ikke registrert sårbare arter (jf. Artsdatabanken 2023). Naturmangfoldrapporten for Smalhusaugen (09.05.19) konkluderer med at det ikke er spesielle naturverdier i det undersøkte tiltaksområdet.

Fugl

I artsdatabanken og på miljøtstatus.no er det registrert gulspurv (sårbar, VU) som er en rødlistet fugleart, på jorden litt sørvest for planområdet, og i boligområdet mot vest. Det er også registrert flere arter i nærområdet, men alle utenfor planområdet. I artsdatabanken er det registrert grønnfink (VU), tyrkerdue (nær truet, NT), lomvi (sterkt truet, CR) og fiskemåke

(VU). Det ble kun observert én Lomvi i 1999. Iht. miljøstatus.no er det registrert en rekke andre fuglearter i nærheten av planområdet, men plasseringen virker tilfeldig da observasjoner over mange år er plassert i samme punkt. Dette gjelder svartand (VU), ærfugl (VU), hønsehauk (VU), grønnfink (VU), gråmåke (VU), fiskemåke (VU), teist (nær truet, NT), dvergspurv (VU), makrellterne (sterkt truet, EN), tyrkerdue (NT), stær (NT), tjeld (NT), storskarv (NT), gråspurv (NT), tårnseiler (NT), dvergfalk, gråsisik, gråtrost, svartbak, bjørkefink, vandrefalk og havørn (miljøstatus.no). Flere av disse observasjonene er også over 20 år gamle.

Etter offentlig ettersyn ber kommunen om at vi belyser hvordan planforslaget kan påvirke sårbare arter i influensområdet. I naturmangfoldrapport for Fleslandsvegen 72 (150 m vest for planområdet) som ble utført 30.08.2023 defineres influensområdet som 20 m rundt planområdet for vegetasjon, og 100 m for å fange opp fugl som kan påvirkes. Av de observerte fugleartene på og rundt Smalhusaugen er det kun gulspurv som er registrert innenfor influensområdet på 100 m.

Iht. naturmangfoldrapport for Fleslandsvegen 72 (Blanck, 2023) vil en kartlegging av hekkeområder som økologisk funksjonsområde ikke være mulig på en arealmessig god måte for de aller fleste fuglearter med relativt stor utbredelse og forholdsvis stor variasjon i hekkehabitat. «Jf. faggrunnlag for kartlegging av økologiske funksjonsområder for terrestriske arter (Framstad mfl. 2018). er det i liten grad hensiktsmessig å avgrense økologiske funksjonsområder i utredningsområde for fugl som ikke har særlig spesifikke krav til hekkehabitat». Det kan ikke utelukkes at de observerte fugleartene benytter planområdet og influensområdet til hekking, men siden det er stor variasjon i hekkehabitat er det ikke hensiktsmessig å avgrense funksjonsområder for hekking for disse artene. Dette gjelder også for gulspurven som er den eneste arten som er registrert i artsdatabanken innenfor influensområdet.

Hjort

Bymiljøetaten etterspør i sin merknad til planforslaget under offentlig ettersyn en redegjørelse for hjortetråkk i området. Den 16. april 2020 har Rådgivende Biologer i den anledning befart området og produsert et tilleggsnotat til Naturmangfoldrapporten for området (09.05.2019). Innenfor planområdet er det påvist flere spor etter hjort, samt avføring. Rådgivende Biologer vurderer avslutningsvis at en utbygging i planområdet vil redusere et grøntareal med lokal verdi for hjort, men trolig ikke skape barrierer for hjortens vandringsmuligheter utover det som allerede finnes i området.

Et lokalt funksjonsområde for hjort vil kunne vurderes til noe verdi i en konsekvensutredning, jf. Statens vegvesen håndbok, og vurderingen i det opprinnelige notatet vil derfor være uendret selv om det er dokumentert at det er hjort i området.

Vegetasjon

I KDP BLÅE er det to hensynssoner for naturtyper i nærområdet. Sørvest for planområdet, er det registrert hul eik som er en naturtype som er vurdert til lokalt viktig verdi (B-verdi) (miljøstatus.no). Lokaliteten består av om lag 15 store, gamle eiketrær som står på en liten kolle mellom husene på gården Sethushaugen. Den andre hensynssonen for naturtyper ligger på jordet sør for Espelandsvegen. Naturtypen er store gamle trær, hule eiker. Det er også registrert en hul eik i naturbase.no som ligger sørvest for planområdet.

Deler av planområdet ble befart 8. mai 2019 av Rådgivende Biologer (se rapport, 09.05.19) og består for det meste av unge trær. De vanligste treslagene er bjørk, hassel og viertrær, med innslag av hegg, eik, rogn og gran. Fremmedarten platanlønn – med fremmedartkategori svært høy risiko – har etablert seg i området. Ellers finnes litt kristtorn og flere mispel-arter, som den svartlistede sprikemispelen. I de skrinneste partiene med tynt jorddekke dominerer eier. I tillegg ble det registrert to eldre eiketær, men disse utgjør ikke naturtypen hul eik.

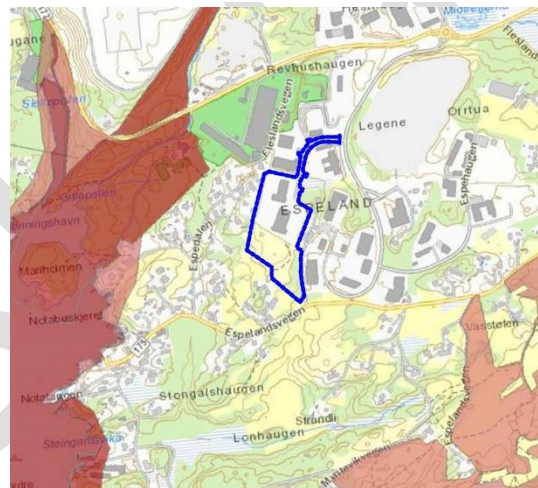
I feltsjiktet finnes fortsatt arter som er karakteristiske for frisk fattigeng og fuktig fattigeng, som engkarse, gulaks, jonsokkoll, smalkjempe, engsyre og einstape er noen av dem. I de mest gjengrodde partiene dominerer arter som er vanlige i lavurt-edelløvskog som hvitveis, ormetelg, hengeving eller vårkål.

3.7 Rekreasjonsverdi- og bruk

Rett utenfor den nordvestre delen av planområdet er det i gjeldende reguleringsplan for Espehaugen, plan-ID. 63190000, regulert grønnstruktur som skal ha funksjon som grøntdrag med turveg gjennom. Denne er per tid ikke etablert. Den sørlige delen av planområdet er tidligere beitemark som er i ferd med å gro igjen. Området er ikke i bruk som turområde.

De nærmeste regionalt viktige friluftsområdene er Lønningshavn og Mariholmen mot vest og Ådlandsmarka og Storhaugen mot sørøst. En mindre del av den østlige delen av friluftsområdet for Lønningshavn og Mariholmen er avsatt til industri/lager i KDP BLÅE.

Figur 11 Regionale friluftsområder



3.8 Skole og barnehage

Nærmeste barneskole er Liland barneskole rundt 1,2 km fra planområdets grense i nord. Ungdomsskole er Ytrebygda skole som ligger ca. 3,5 km fra planområdet. Det er flere private barnehager på Liland, en like sør for Fleslandsvegen og to like ved Liland skole.

3.9 Barn og unges interesser

Den sørlige delen av planområdet er tidligere beitemark som er i ferd med å gro igjen. Det er ikke i bruk som turområde, og det ble ikke sett spor av barns lek ved befaring gjennomført våren 2017. Området sørvest for planområdet er beitemark som er i aktiv bruk og det brukes ikke til lek. Den nordlige delen av planområdet og tilgrensende områder mot nord og øst er næringsområder.

Aktivitetstilbud i området er konsentrert rundt skolene og blant annet ved et idrettsanlegg på Liland der idrettslaget Gneist har tilhørighet. Idrettsanlegget består av to lyssatte kunstgressbaner, klubbhus og garderobehus og ligger ca. 1 km fra planområdet.

Figur 12 Utklipp fra barnetråkkregistreringen. Planområdet ved svart markør.



Det er gjennomført en barnetråkkregistrering av Ytrebygda Skole 2011. Denne viser at Espelandsvegen oppleves som utrygg, og at det skates ved Espehaugen 25 (ref. nr. 35).¹

3.10 Veg og trafikkforhold

3.10.1 Kjøreatkomst

Adkomst til planområdet fra nord skjer via kommunal veg Espehaugen. Fra og med gnr/bnr. 107/470 og sørover er vegen privat. Eksisterende adkomstveg har fortau på den ene siden.

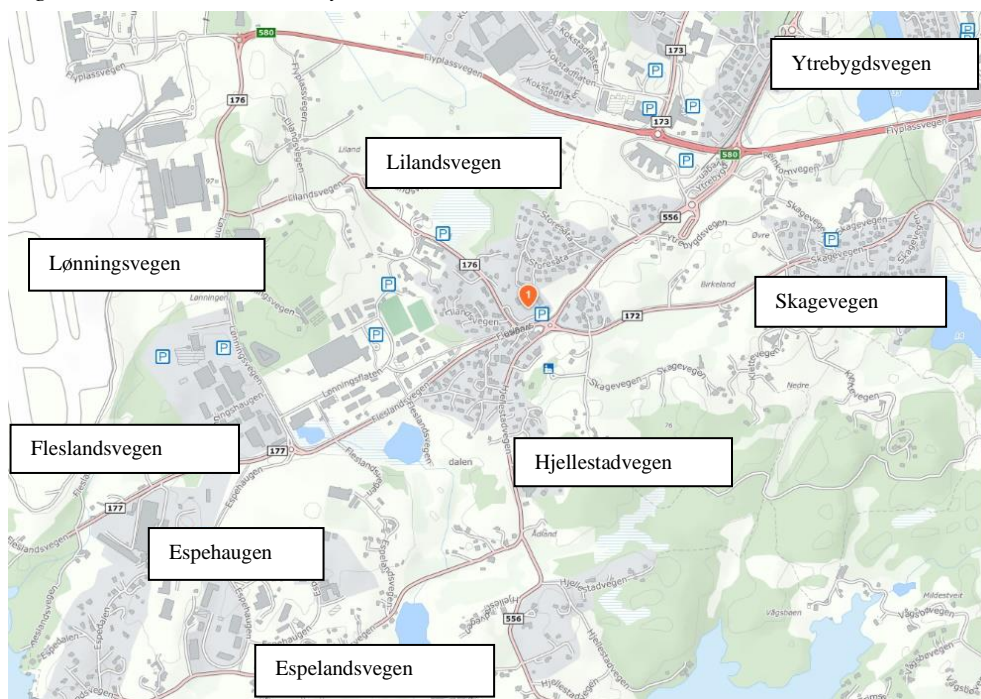
I KDP BLÅE er det definert følgende hovedveger i området: Flyplassvegen i øst-vestgående retning og Ytrebygdsvegen /Hjellestadvegen i nord - sørgående retning. I øst-vestgående retning går Skagevegen østfra ved Ytrebygda skole til Blomsterdalen. Denne vegen fortsetter over i Fleslandsvegen etter å ha passert Blomsterdalen. Lilandsvegen går nord-vestover fra Blomsterdalen til Flyplassvegen. Espelandsvegen går sørvestover fra Ådland til Espeland. Mange av disse vegstrekningene er lite tilrettelagt for gående, syklende og kollektivtransport. Det foreligger derfor rekkefølgekrav i KDP BLÅE på gang- og sykkelveg gjennom eksisterende næringsområde og frem til I/L 1. Det er utbygd gang- og sykkelveg langs hovedvegen Espehaugen.

I KDP BLÅE er det tilrettelagt og vurdert alternative vegløsninger for vegnettet i området. Blant annet en utvidelse av Lønningsvegen til fire felt og utvidelse av rundkjøringen nord for planområdet. Det er også blitt utredet alternative løsninger for ny trase for trafikken fra Hjellestadveien som skal ledes vest for Blomsterdalen sentrum der oppstart, utvidelse og arbeid med Hjellestadvegen pågår i dag med blant annet omlegging av krysset inn til Espelandsvegen.

Fartsgrensen for veinettet i området er som følger: Kommunal veg Espehaugen: 50 km/t. Kommunal veg Espehaugen, adkomstveg til planområdet: 50 km/t. Fylkesveg 177 Fleslandsvegen: 60 km/t. Fylkesveg 175 Espelandsvegen: 50 km/ t. Andre interne veger: 30 km/ t. (Statens vegvesen, NVDB, tall fra 2018).

¹ https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00254/Ytrebygda_skole_254832a.pdf

Figur 13 Oversikt over veisystemet i området



3.10.2 Trafikkmengde

Tabell 2. Trafikkmengde i årstdøgnstrafikk (ÅDT).

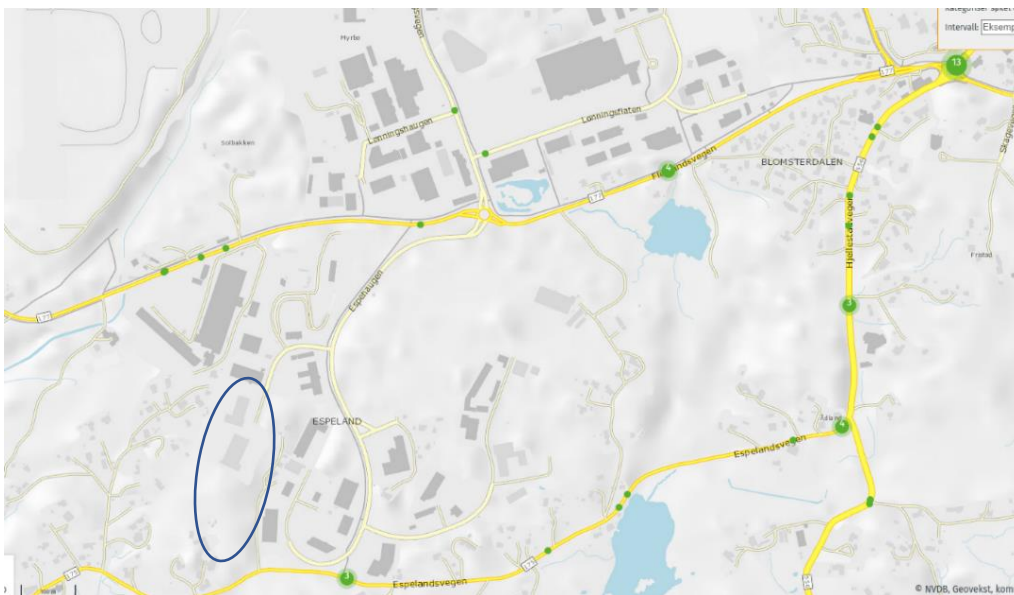
Kommunal veg Espehaugen fra Fleslandsvegen og sør til tilkomst Espehaugen	3977
Kommunal veg Espehaugen, adkomstveg til planområdet	3000
Fylkesveg 177 Fleslandsvegen	2000
Fylkesveg 175 Espelandsvegen	400 – 900
Gangveg mellom Espehaugen og Espelandsvegen (2011)	100

Kilde: Statens vegvesen, NVDB, tall fra 2016 og 2018

3.10.3 Trafikksikkerhet

Det er ikke registrert trafikkulykker innenfor planområdet eller innenfor Espehaugen Næringsområde i Bergen kommune sine to siste trafikksikkerhetsplaner. I disse er det gjort registreringer av personskadeulykker i tidsrommet 2008 – 2016. Nordøst for planområdet på Fleslandsvegen, nær krysset til Espehaugen er det registrert en trafikkulykke med alvorlighetsgrad «alvorlig skadd». Sørøst for planområdet, på Espelandsvegen er det registrert tre trafikkulykker, alle med alvorlighetsgrad «lettere skadd». Omtalte registreringer er fra 1999 og senere.

Figur 14 Ulykkespunkt på omkringliggende veier. Planområdet vises med blå ellipse.



3.10.4 Kollektivtilbud

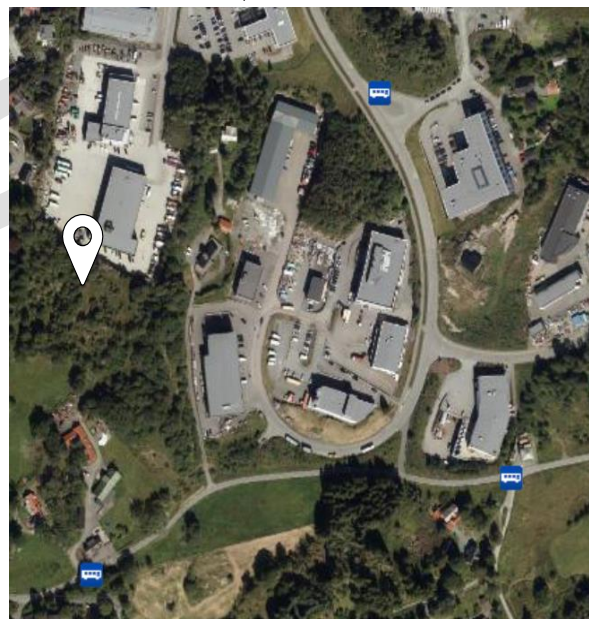
Kollektivdekningen i området er god. Nærmeste kollektivholdeplass er sør og øst for planområdet, i Espelandsvegen og har bussavgang omtrentlig 2 gang pr. time i morgen- og ettermiddagsrusket som korresponderer viderer med bybanen. Bybanen har på hverdager en avgang fra Birkelandskrysset ca. hvert 10. minutt. I tillegg er det bussforbindelse langs Espehaugen rett vest for planområdet med avgang hvert 30 min. på hverdager i rushtiden.

I planforslaget til KDP BLÅE tilrettelegges det for etablering av et kollektivnett med stor kapasitet via Flyplassvegen, Ytrebygdsvegen og Lønningsvegen. Se figur 14 for oversikt over vegnett og figur 15 for nærliggende busstopp.

3.10.5 Myke trafikanter

Langs den kommunale Espehaugen er det gang- og sykkelveg som er skilt fra bilvegen med trafikkskille. Den private veien Espehaugen har i dag et fortau som er rundt 2,5 meter bredt, men fortauet stopper ved g/bnr. 107/470. Rett utenfor den nordvestre delen av planområdet er det i gjeldende reguleringsplan for Espehaugen, plan-ID. 63190000, regulert en grønnstruktur. Den skal fungere som et grøntdrag med turveg gjennom. Det er ikke etablert gjennomgang her pr. i dag, og det er derfor ingen gjennomgangstrafikk av myke trafikanter i planområdet. Gående og syklende som skal bevege seg mellom Fleslandsvegen og Espelandsvegen benytter seg av hovedvegen Espehaugen som har gang- og sykkelveg.

Figur 15 Nærliggende busstopp. Planområdet vises med hvit markør.



3.11 Universell utforming

Området er ikke spesielt tilrettelagt med universell utforming, men både næringsflater og veitilkomst er relativt plane. Næringsbyggene i planområdet har inngangsparti på bakkeplan.

3.12 Vannforsyning og avløp

Det går i dag en offentlig DN150 mm vannledning i duktilt støpejern i Espelandsvegen, helt sør i planområdet. I tillegg går det en DN150 mm i Espehaugen, nord i planområdet. Denne er avsluttet i en brannkum i enden av eksisterende veg. Fra kummen er det fordelt private stikkledninger mot eksisterende bygningsmasse. Eksisterende slokkevanndekning består hovedsakelig av brannkummer langs Espehaugen. Mesteparten av flaten rundt dagens næringsområde nord i planområdet har permeabelt dekke.

3.13 Energi

Nordøst for planområdet går eksisterende 300 kV kraftledning Fana-Kollsnes, og det finnes 11 kV jordkabler i den sørøstlige delen.

Området ligger innenfor konsesjonsområdet for tilknytningsplikt for fjernvarme. Ifølge BKK er det ikke utbygd fjernvarmenett i området foreløpig, og hovedårsaken til det er at det meste av utbyggingen i området i stor grad har bestått av bygg der det ikke har vært et stort behov eller grad av behov for oppvarmede rom.

3.14 Støyforhold

Den vesentligste støykilden i området er lufttransport ved Bergen Lufthavn. Planområdet ligger i sin helhet innenfor rød flystøysone. Den nordlige delen av planområdet ligger innenfor gul og rød vegstøysone, men byggeområdet ligger utenfor. Restriksjonene på bygging innenfor støysonen angår ikke industri eller lager.

3.15 Grunnforhold

Grunnforholdene består hovedsakelig av bergarter av diorittisk til granittisk gneis og migmatitt som vist i figur 16.

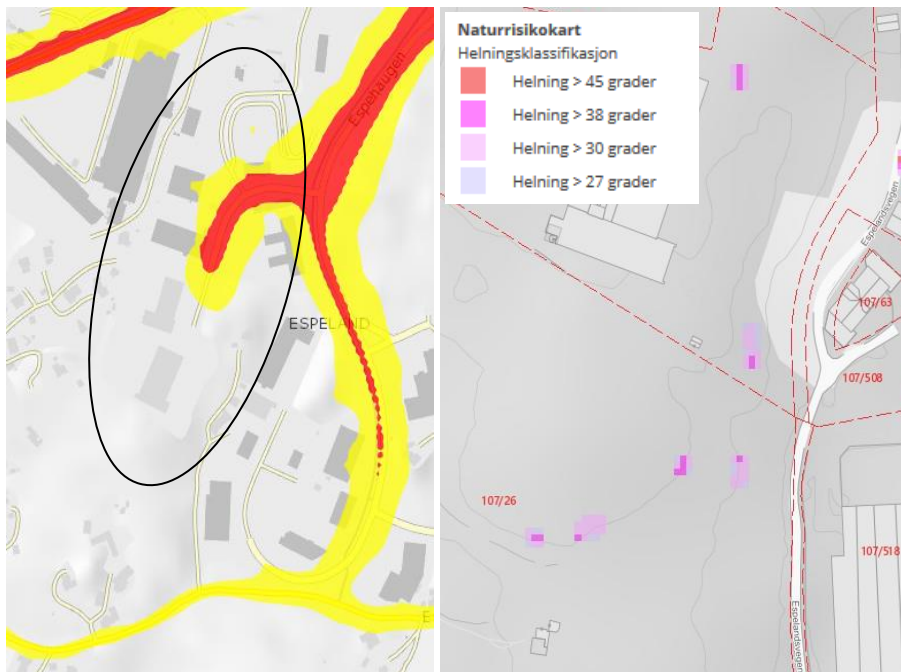
Figur 16 Grunnforhold og bergarter (geo.ngu.no).



3.16 Ras og skred

Innenfor planområdet er det iht. NVE Atlas ikke registrert skredhendelser, kvikkleire- eller erosjonsrisiko. Helningskart viser over 38 graders helning i flere mindre partier mot sørøst. Disse omtales nærmere i ROS-analysen og i kap. 8.

Figur 17 Støyvarselkart (vegvesen.maps.arcgis.com) til venstre.



3.17 Luft- og grunnforurensning

Det er ikke kjent at det er luft eller grunnforurensning innenfor planområdet.

3.18 Risiko og sårbarhet – eksisterende situasjon

Aktuelle tema er beskrevet i kap. 3. Se vedlegg 13 for komplett ROS-analyse. Det er marginale forskjeller mellom dagens situasjon og risiko- og sårbarhetsnivå etter planen er realisert.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnende planer

4.1.1 Regionale planer

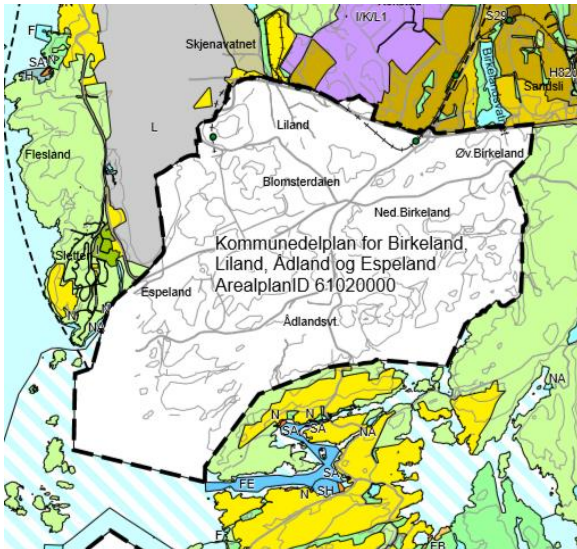
Følgende regionale planer gir føringer for planarbeidet:

- Utviklingsplan for Vestland 2020 - 2024
- Regional plan for attraktive senter 2015-2026
- Regional plan for folkehelse 2014 – 2025
- Regional kulturplan 2015-2025
- Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028
- Regional transportplan 2018-2029
- Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021 - 2033
- Regional klima- og energiplan 2014 – 2030

4.1.2 Kommuneplanens arealdel 2018 og samfunnsdel 2030

Kommuneplanens areal KPA 2018 – 2030 ble vedtatt i juni 2019. Den bygger på de visjoner og mål som er gjort rede for i KPS 2030. Med henvisning til KPA 2018 – 2030 er arealformål og hensynssoner med tilhørende bestemmelser i KDP BLÅE, vedtatt 27.09.2017, gjort gjeldende for planområdet.

Figur 18 Utklipp av plankart KPA 2018



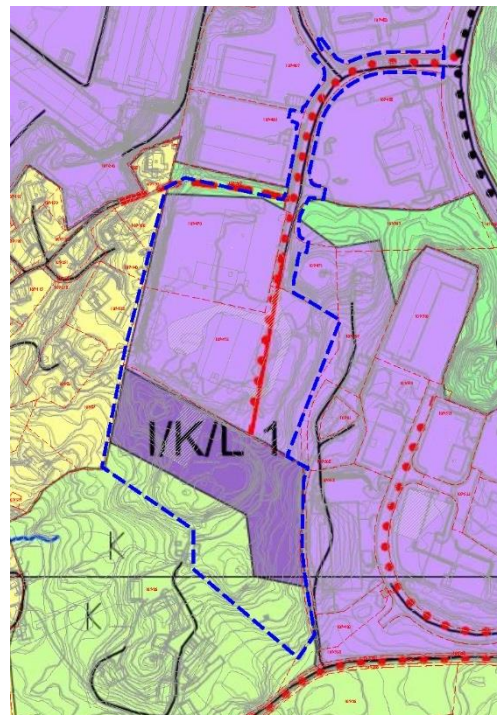
4.1.3 Kommunedelplan

I kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (KDP BLÅE), plan-ID 61020000, er planområdet avsatt til fremtidig næringsformål (I/L1 – industri- og lagerområder) eksisterende næringsformål (I/L3) og LNF. Det ligger innenfor rød flystøysone og hensynssone for landbruk. Planen ble vedtatt av Bergen bystyre den 27.09.2017. KDP BLÅE skal gjelde foran eldre reguleringsplaner i den grad slik plan strider mot kommunedelplanens innhold.

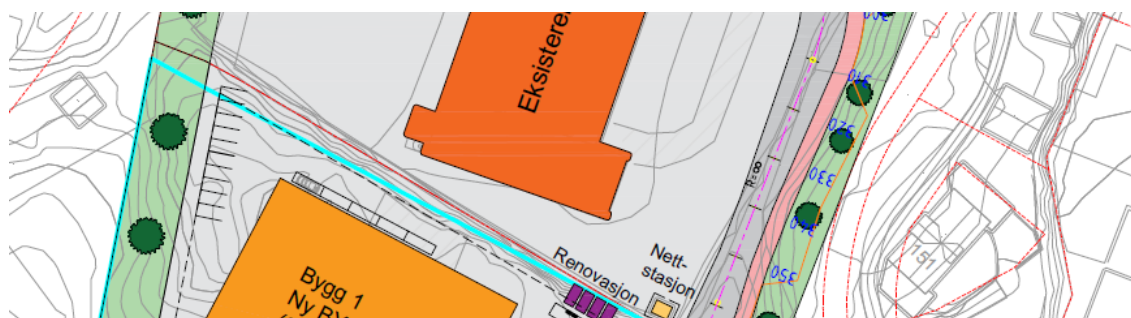
Kommunedelplanen omregulerer 9,3 dekar av gnr/bnr. 107/26 til fremtidig næringsformål (I/L1). En mindre del av eiendommen nord for I/L1 inngår i I/L3. Dette gjelder arealet mellom eiendomsgrensen (rød strek) og turkis strek (I/L 1) i utklippet nedenfor, og utgjør 0,2 daa. Maksimal grad av utnyttelse for I/L1 er % BRA=100 %. Maksimal byggehøyde er 9 meter. Det skal avsettes buffersoner mot eksisterende bebyggelse, skoler og barnehager samt at det skal gjøres vurderinger mht. støy, lukt, støv og trafikkfare.

Ved utbygging utløses et rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelveg fra Espehaugen til I/L1. Videre er det sagt at I/L1 skal tilknyttes overordnet vegnett med anlegg for gående og syklende langs atkomstveg.

Figur 19 Utklipp av plankart for KDP BLÅE. Planområdet med blått omriss.



Figur 20 Utklipp som viser areal tilhørende g/bnr 107/26 men som ikke er innlemmet i I/L 1 (KDP BLÅE). Turkis linje er formålsgrense for I/L 1. Rød linje er eiendomsgrensen.



Planområdet inngår i meldepliktzone AVINOR, som har følgende føringer:

- Maksimale byggehøyder vil bli nærmere spesifisert når utbyggingsområdene detaljreguleres i medhold av punkt 1.2. De maksimale byggehøydene skal ikke være i konflikt med høyderestriksjonene i masterplanen for Bergen lufthavn Flesland for perioden 2014 – 2021.»
- Farlige eller villedende lys samt laserlys rundt Bergen lufthavn Flesland Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.
- Byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene på lufthavnen skal innarbeides i detaljregulering for de enkelte utbyggingsområdene. Avinor må kontaktes for nærmere avklaring av eventuelle krav

Avinor fremmet den 08. januar 2020 innsigelse til planforslaget under offentlig ettersyn med krav om at bestemmelser knyttet til høyderestriksjoner, radiotekniske vurderinger, turbulensforhold og farlig eller villedende belysning tas inn i planbestemmelsene. Avinor påpeker at innsigelsen frafalles dersom bestemmelsene innarbeides som foreslått.

Planbestemmelsene er endret i samsvar med Avinors innsigelse.

4.2 Reguleringsplaner

Gjeldende planer

Planområdet er regulert til landbruksområde, industri (F2 «Flaten sør»), parkbelte i industriområde i reguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 107 bnr. 5 mfl., Espehaugen industriområde, plan-ID 9000000, vedtatt 22.11.93.

For industriområdet F2 «Flaten sør» er maksimal utnyttelsesgrad lik 50 % BYA av netto tomteareal, dvs. eksklusivt parkbeltet. Påskriften i kartet er vanskelig å lese, men det kan se ut til at netto tomteareal er 15,3 daa, som gir en samlet utnyttelse lik 7650 kvm BYA. Maksimal gesimshøyde er regulert til 12 meter, men med ytterligere begrensninger som følge av høyde og restriksjoner ifm. flyplassen. Antall parkeringsplasser beregnes iht. gjeldende parkeringsnormer for Bergen. For en grov omregning til %-BRA se kap. 5.3.2.

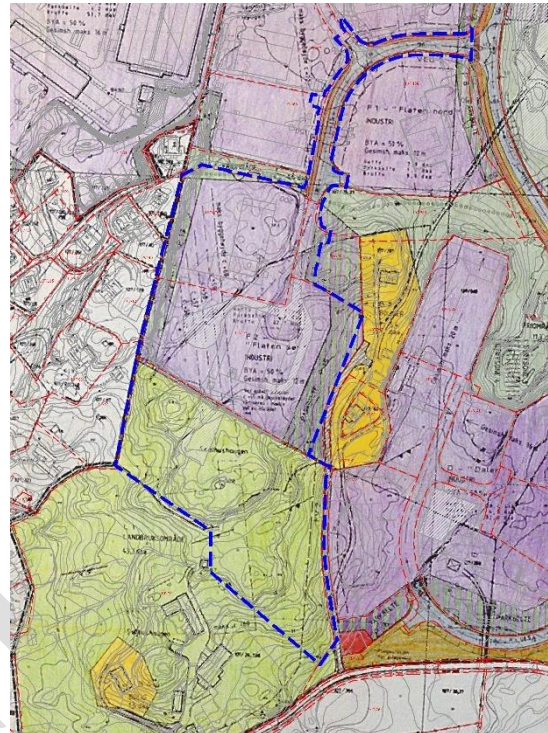
Planområdet er delvis innenfor Ytrebygda. Gnr. 107 bnr. 141, 537 mfl., Espehaugen, plan-ID 63190000, vedtatt 26.04.17. Den delen av planene som overlapper er regulert til industri/lager, kjørevei, fortau og annet vegareal-grøntareal.

Figur 22 Plankart Espehaugen, plan-ID 63190000, til venstre. Utklipp av plankartet for Espehaugen med planområdet vist i blått.



Figur 21 Utklipp fra gjeldende reguleringsplan - Espehaugen Industriområde.

Planområdet er vist med blått omriss.



Planer under arbeid

Ytrebygda, Hjeltestad-Milde-Espeland områderegulering med KU for fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy. Parsell: Bjelkarøy (Sund) – Ytrebygda (Bergen), plan-ID: 61220000 grenser til planområdet. Saken gjelder områderegulering med konsekvensutredning for ny fylkesveg fra Bjelkarøy i Sund kommune til Ytrebygda i Bergen kommune. Kunngjøring av oppstart var 18.04.2010, og planprogrammet ble vedtatt av Byrådet 15.05.2012. Verken plankart eller bestemmelser ligger tilgjengelig via BraPlan. Framdriften i det videre planarbeidet er foreløpig uavklart.

4.3 Temaplaner

Temaplaner som gir føringer for planarbeidet:

- Arkitektur- og byformingsstrategi Arkitektur +, 2019
- Grønn strategi, Klimastrategi for Bergen, 2022 - 2030
- Handlingsplan for landbruk i Vestland, 2022
- Sykkelstrategi for Bergen, 2020 - 2030
- Trafikksikkerhetsplan for Bergen, 2022 - 2025
- Handlingsplan mot støy i Bergen, 2018 - 2024

4.4 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Følgende statlige planretningslinjer gir føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Formålet med planen er primært å regulere en parsell på g/bnr. 107/26 til fremtidig industri-/lagerformål, dvs. I/L3 i plankartet.

Adkomstvegen til I/L3 planlegges fra nord via g/bnr. 107/473 og med ensidig gang- og sykkelveg. På østsiden av bnr. 473, øst for ny adkomstveg, er deler av arealet regulert til grøntstruktur/vegetasjonsskjerm iht. gjeldende reguleringsplan. Der etablering av gang- og sykkelveg medfører terrenginngrep er arealet regulert til annet vegareal. Vegetasjonsskjermer reguleres også sør for og vest for I/L3. I/L1 videreføres som det er i dag, med lik grad av utnyttelse som i eldre reguleringsplan for området. Dette omtales detaljert senere. Det er oppgitt samlet grad av utnyttelse på I/L1 og 2. I/L2 er et mindre restareal som dels er utsprengt per i dag, og som hovedsakelig er tiltenkt en parkeringsfunksjon, men som også kan benyttes til utendørs lager.

I forbindelse med planutredningen er det gjort ulike silingsvurderinger av planeringsnivå, størrelse på planeringsflate, volum og plassering av bygg, deponering av overskuddsmasser og konsekvenser for jordbruksland. Deler av overskuddsmassene skal benyttes internt innenfor tiltaksområdet, men også innenfor vegetasjonsskjermer. Overskuddsmateriale som ikke kan benyttes internt skal transporteres bort og deponeres på forsvarlig måte iht. Forurensningsloven. Som del av prosessen er det vurdert å deponere masser sør for Espelandsvegen. Etter en helhetlig vurdering er man gått bort fra dette.

Industriområdet I/L3 i planforslaget er gitt en annen avgrensning enn industriområdet i overordnet plan (I/L1 i KDP BLÅE). Mot nord er området utvidet vel 0,2 daa slik at formålsgrensen følger eiendomsgrensen mot bnr. 473. Mot vest og øst er avgrensningen i all hovedsak som i overordnet plan, men i det sørøstlige hjørnet er I/L3 trukket litt lenger nord sammenlignet med avgrensning i KDP BLÅE. Grepet vil ikke fjerne behov for høy mur, men er terreng- og landskapsmessig gunstigere da det fjerner det høyeste punktet. Mot sør er I/L3 stedvis trukket utover formålsgrensen til LNF-formålet slik det er vist i KDP BLÅE. Dette er gjort for å forbedre tomtens funksjonalitet, men det er gjort på en måte som i liten grad skaper uheldige konsekvenser mht. estetikk, terreng- og landskap.

Iht. overordnet plan (KDP BLÅE, felt I/L1) er det tillatt med en utnyttelsesgrad på maks 100 % BRA, som gir 9300 kvm BRA inkl. parkering. Byggehøyden er satt til 9 m. og det beregnes 2 etg. á 4-5 meter. I/L3 i planforslaget omfatter i tillegg til felt I/L1 et område som inngår i I/L3 i KDP BLÅE, og som er del av g/bnr. 107/26. Dette arealet utgjør vel 0,2 daa. Med de justeringer som er gjort og som i større grad er redegjort for nedenfor så har I/L3 et areal på 9579 kvm. Grad av utnytting er satt til 93 % BRA, som gir et samlet bruksareal på 8909 kvm BRA inkludert parkering.

5.1.1 Reguleringsformål

Innenfor planområdet er arealbruken fordelt på følgende måte:

<i>Formål</i>	<i>Grad av utnyttelse</i>	<i>Område</i>	<i>Areal (daa)</i>
<i>Bebyggelse og anlegg</i>			
<i>Industri/lager</i>	%BYA=53%	<i>I/L1</i>	<i>14,04</i>
		<i>I/L2</i>	<i>0,35</i>

	%BRA=93%	I/L3	9,57
		I/L4	0,04
		I/L5	0,01
Sum arealformål		I/L	24,00
<i>Industri</i>		IND	0,04
Sum arealformål		IND	0,04
Sum areal Bebyggelse og anlegg			24,04
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
<i>Kjøreveg</i>		<i>o_KV1</i>	1,71
		<i>f_KV2</i>	1,37
Sum arealformål		KV	3,09
<i>Veg</i>		<i>f_V1</i>	0,09
		V2	0,05
		<i>f_V3</i>	0,06
		<i>f_V4</i>	0,11
		<i>f_V5</i>	0,09
		<i>f_V6</i>	0,01
Sum arealformål		V	0,41
<i>Fortau</i>		<i>f_FO</i>	0,04
Sum arealformål		FO	0,04
<i>Gang-sykelveg</i>		<i>o_GS1</i>	0,26
		<i>o_GS2</i>	0,12
		<i>o_GS3</i>	0,18
		<i>f_GS4</i>	0,11
		<i>f_GS5</i>	0,17
		<i>f_GS6</i>	0,30
		<i>f_GS7</i>	0,42
Sum arealformål		GS	1,14
<i>Gangveg/gangareal/gågate</i>		<i>f_GG</i>	0,08
Sum arealformål		GG	0,08
<i>Annen veggrunn – tekniske anlegg</i>		<i>o_AVT1</i>	0,14
		<i>o_AVT2</i>	0,11
		<i>o_AVT3</i>	0,08
		<i>f_AVT4</i>	0,01
		<i>o_AVT5</i>	0,04
		<i>o_AVT6</i>	0,04
		<i>o_AVT7</i>	0,06
		<i>o_AVT8</i>	0,07

		<i>f_AVT9</i>	0,02
		<i>f_AVT10</i>	0,10
		<i>f_AVT11</i>	0,09
Sum arealformål		AVT	0,76
<i>Annen veggrunn-grøntareal</i>		<i>f_AVG1</i>	0,39
		<i>f_AVG2</i>	0,12
		<i>f_AVG3</i>	0,13
Sum arealformål		AVG	0,54
<i>Kombinerte formål for samferdselsanlegg – Kjøreveg og Gang-/sykkelveg</i>		<i>o_SK1</i>	0,03
		<i>o_SK2</i>	0,03
		<i>f_SK3</i>	0,04
		<i>f_SK4</i>	0,02
Sum areal arealformål		SK	0,12
Sum areal Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			6,68
Grønnstruktur			
<i>Vegetasjonsskjerm</i>		<i>VS1</i>	1,49
		<i>VS2</i>	0,75
		<i>VS3</i>	4,66
		<i>VS4</i>	0,35
Sum arealformål		VS	7,25
Totalt alle kategorier			37,98

5.2 Gjennomgang av reguleringsformål

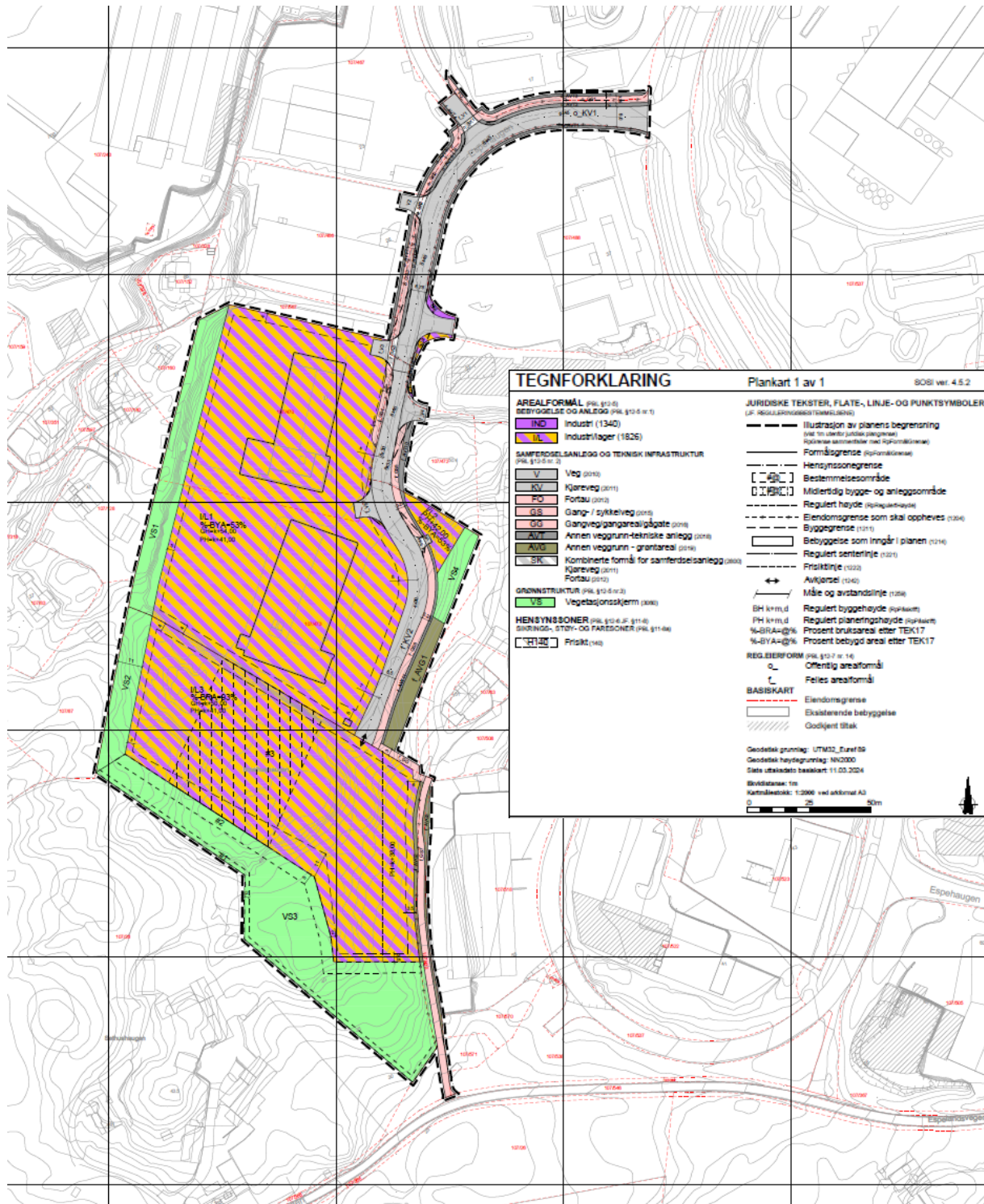
5.2.1 Industri/lager

Formålet omfatter fem områder – I/L 1-5. De enkelte områdene forklares individuelt nedenfor.

Innenfor området er det åpnet for industri og lager med tilhørende bygg og anlegg. Det settes ikke krav til hvor mye av området som skal være industri og hvor mye som skal være lager. Det synes mer effektivt og fremtidsrettet for alle parter at planforslaget ikke detaljstyrer dette forholdet. Det er tillatt med kontor tilknyttet de enkelte områders virksomhet. I tillegg tillates nettstasjoner med tilhørende sikkerhetszone, tekniske installasjoner som heishus, ventilasjon m.m. samt mindre takoppbygg på inntil 3,0 m over angitt maks. byggehøyde, med en tilbaketrukket plassering og på maksimalt 10% av takarealet. Iht. bestemmelsene skal minimum 60 % av takflatene utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter. Resterende del av takflatene skal benyttes til etablering av solenergianlegg og overvannstiltak. (punkt 3.1.2.5.b)

Der det ikke er vist byggegrenser i plankartet så gjelder arealformålgrensen. Fyllingsfot, murer og skjæringer kan anlegges utenfor byggegrensen så lenge byggegrensen ikke sammenfaller med formålgrensen, dvs. så lenge formålgrensen er utenfor byggegrensen.

Figur 23 Plankart datert 29.05.2024.



I/L1 har i dag et noe varierende planeringsnivå med høyder fra kote +41 og opp til +42. Dette betegnes heretter som ca. kote +41. I/L 1 er bebyggt med 2 industribygg, som vist i figur 24 og iht. plan-ID 9000000 delområde F2. I bestemmelsene settes planeringsnivå til maks ca. +41, som er en videreføring av eksisterende plan. Maksimal byggehøyde er 12 meter fra gjennomsnittlig planert terreng, men med nærmere spesifiserte restriksjoner pga. nærhet til flyplassen. Det er i bestemmelsene satt krav til at det skal innhentes uttale fra AVINOR ved søknad om tiltak (punkt 2.9).

Figur 24. Utklipp av illustrasjonsplan datert 29.04.2024. Dagens situasjon for I/L1 til venstre.

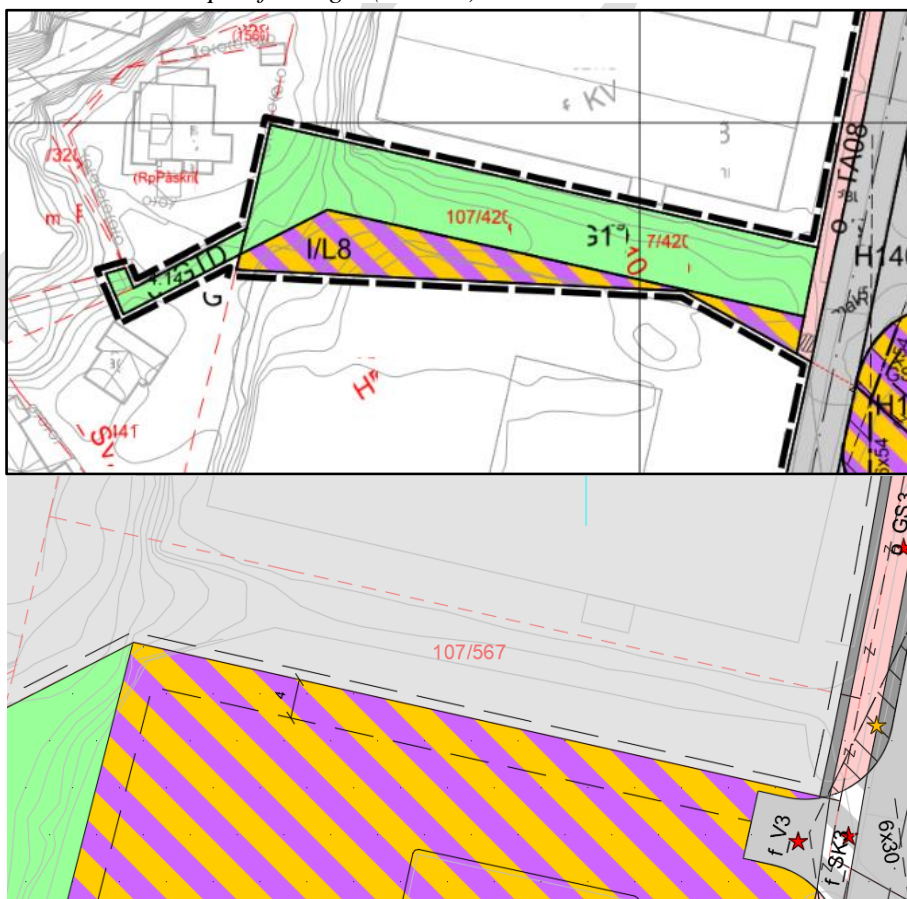


Utnyttelsesgraden i eksisterende plan er satt til $BYA = 50\%$ av netto tomteareal. Netto tomteareal er oppgitt i planens kart, som er vanskelig lesbart, men det kan se ut til at arealomfanget av netto tomteareal er 15,3 daa, som gir en utnyttning lik 7650 kvm BYA. I/L1 i planforslaget har et areal på vel 14 daa som medfører at grad av utnyttelse må omregnes slik at nivået videreføres iht. plan-ID 9000000. Planforslaget oppgir felles utnyttelsesgrad for I/L1 og I/L2, da I/L2 i seg selv er et marginalt areal og begge tilfaller samme eiendom. Maks. grad av utnyttelse for I/L1 og I/L2 samlet blir da $BYA = 53\%$ BYA. Se 5.3.2 for beregningsgrunnlag.

Nord for I/L 1 er et friområde/grønnstruktur, som er regulert i samme eldre reguleringsplan (plan-ID 9000000), i nyere reguleringsplan med plan-ID 63190000 og som er videreført i KDP BLÅE plan-ID 61020000. Det ligger rekkefølgekrav til opparbeidelse av dette i plan-ID 63190000. Se figur 25.

Bestemmelse §3.2.2 i plan 63190000 stiller krav til at før det kan gis tillatelse til tiltak innenfor felt I/L6 eller I/L8 skal o_G10 være reetablert med opparbeidet tursti, beplantning og eventuelt sikringstiltak mot tilstøtende eiendommer. I planbeskrivelsen til plan 6319000 er det gitt en oversikt over hvorfor omdisponering av grønnstruktur er blitt gjennomført. Blant annet har en i samråd med Bergen kommune kommet til at store deler av grønnstrukturen kan omdisponeres til næring da utvidelse av næringsbehov er et større behov. Bolighus innenfor planområdet er kjøpt opp og skjermingsbehovene for disse er falt bort. Det er heller ikke store friluftsinnteresser innenfor planområdet. Vilkårene for formålsendring er at hovedakse for gående og syklende gis grønne kvaliteter i tillegg til at traseen skal være trygg og attraktiv.

Figur 25 Utklipp av grøntområde o_G10 fra plan-ID 6319000 (øverst) og samme område i planforslaget (nederst).



En mindre del av arealet o_G10 i plan 63190000 reguleres på nytt i denne planen, se figur 25. Dette i forbindelse med nødvendige sidearealer til kommunal veg o_KV1. Rekkefølgebestemmelser i plan 63190000 er ikke innarbeidet i planforslaget da grøntarealet ikke vil bli berørt utover det arealet som reguleres til annet vegareal (AVT) og utvidelse av gang- og sykkelveg (o_GS3). Grøntarealet anses som tilstrekkelig sikret i gjeldende regulering for området.

I/L2 utgjør 0,25 daa og er en form for restareal etter etablering av adkomstveg til I/L3 via g/bnr. 107/473. Arealet er hovedsakelig regulert til industri og lager i eksisterende plan for Espehaugen Industriområde, plan-ID 9000000, men også grøntstruktur.

Figur 26 I/L2 i plankart til venstre og illustrert til høyre.



Nyere plan mot øst, plan-ID 63190000, legger opp til at boligene øst for I/L2 skal saneres slik at behovet for skjerming ikke er like prekært og deler av grøntstrukturen (i gjeldende plan) omreguleres til I/L2. Dersom hensiktsmessig kan området i fremtiden knyttes opp mot fremtidig næringsaktivitet på naboeiendommer regulert i naboplanen (plan-ID 63190000).

Maks. planeringshøyde for I/L2 videreføres som kote +42. For utnyttelsesgrad se I/L1.

I/L3 er pr. i dag ubebygd og reguleres til industri/lager. Planeringshøyde er ca. kote + 41 og maksimal byggehøyde er 9 m. Planeringsnivået er satt ut ifra nivået på tilgrensende planert flate (I/L1), samt med tanke på å redusere silhuettvirkning, nær- og fjernvirkning så mye som mulig. Fordi I/L1 har en varierende planeringshøyde mellom kote +41 og +42, er maks. planeringshøyde satt lik ca. kote +41 for I/L3. Planeringshøyden til I/L3 må tilpasses I/L1 under planeringsarbeidet for å få en hensiktsmessig utforming av området.

En planeringsflate på kote +41 vil medføre noen toppunkt med skjæringer over 6 m i østre del av planområdet. Etter pålegg fra plan- og bygningsetaten skal derfor I/L3 planeres i to nivåer, hvor den østlige delen av I/L3 vil ligge 3 m lavere i terrenget enn den nordvestre delen. Dette gjøres for å gi tiltaket en bedre tilpasning i terrenget. Følgelig vil skjæring og mur mot øst bli lavere. Den sørlige vollen vil også bli noe lavere, mens den vestre vollen vil bli høyere.

Østre del av I/L3 reguleres med et planeringsnivå på ca. +38. Planeringsnivået skal være 3 m lavere enn øverste planerte nivå innenfor formåls grensen på I/L3, ca. kote +41. Dvs. at også dette planeringsnivået må tilpasses gjeldende forhold.

Ved å dele området i to planeringsnivå vil tilgjengelig utendørsareal på I/L3 reduseres. Det skal fremdeles være mulig å snu med vogntog på den vestre delen av området.

Utnyttelsesgraden for I/L3 er satt til %-BRA=93%, som tilsvarer BRA lik 8909 kvm inkl. parkering. Dette iht. KDP BLÅE hvor I/L1 er gitt en utnyttelse på %-BRA=100%, som tilsvarer 9200 kvm BRA inkl. parkering. Ved beregning av utnyttelsesgraden legges det ikke til grunn tenkte plan, men to reelle etasjer med 4 meter etasjehøyde.

Figur 27 Oversiktperspektiv sett fra sør mot nord. I/L3 med gul bebyggelse.



Vedlagt illustrasjonsplan (se også figur 24) viser I/L3 med to bygg der det ene bygget har en BRA pr. etasje lik 2150 kvm BRA og den andre har en BRA pr. etasje lik 2100 kvm. For beregning av utnyttelsesgrad i %-BRA se tabellen nedenfor.

Tabell 3. BRA-beregninger.

Bygning	Areal	Etasjer	BRA/bygg	BRA inkl. parkering (bil og sykkel)
1	2117 kvm BRA	2	4300 kvm	
2	1878 kvm BRA	2	4200 kvm	
Sum	3995 kvm BRA		8500	8900 kvm BRA som illustrert
	93 % BRA av tomt på 9579 kvm			8909 kvm BRA

Parkering planlegges innenfor de respektive eiendommene/delfeltene I/L1 – 3, og er iht. til de krav som er gitt av KPA 2018 for industri og lager.

Det er i bestemmelsene satt krav til at maksimalt antall bilparkeringsplasser er 4 pr. 1000 kvm BRA. For sykkelparkering er det krav til minimum 2 sykler pr. 1000 kvm BRA. En utbygging etter planforslaget medfører dermed 32 biloppstillingsplasser, og 16 sykkelplasser.

Alle parkeringsplasser skal tilrettelegges for elbiler med lademuligheter. Det er i tillegg lagt inn i bestemmelsene at parkeringsbestemmelser i enhver tids gjeldende KPA gjelder foran parkeringsbestemmelser gitt i dette planforslaget, jf. punkt 3.1.1.2.a.

I tillegg, og som illustrasjonsplanen/perspektivene viser, er det regulert tilstrekkelig areal til en sentral snu plass for lastebil samt utendørs lagringsmuligheter. I illustrasjonsplanen er det illustrert (figur 32) snuhammer dimensjonert for lastebil, men i planforslaget er det gitt bestemmelser (punkt 3.1.2.1.c) om at det skal være snumuligheter for vogntog på området. Parkering kan også løses innomhus dersom fremtidig bruker ønsker dette. Bestemmelsene setter ikke krav til innendørs parkering da det er ønskelig med en viss fleksibilitet mht. til en fremtidig eiers/brukers behov og ønsker.

Det legges ikke opp til parkering under bakken da dette vil skape et større terrenginngrep og mer masseoverskudd som må deponeres. Så lenge parkering kan løses på bakkeplan innenfor egen eiendom synes en løsning med parkeringsgarasje under bakken lite fremtidsrettet både med hensyn til bærekraft og økonomi.

Figur 28 Fra vestre side av I/L1 og sør mot I/L3. Illustrert ny bebyggelse i gul farge.



Endelig plassering av bygg, volum, arkitektonisk utforming, veg og parkering og utelagring blir gjort i forbindelse med byggesøknaden.

I/L4-5 og IND er areal som tilhører Figur 29 Illustrerer frisisiktsonen innenfor I/L4, I/L5 og IND.

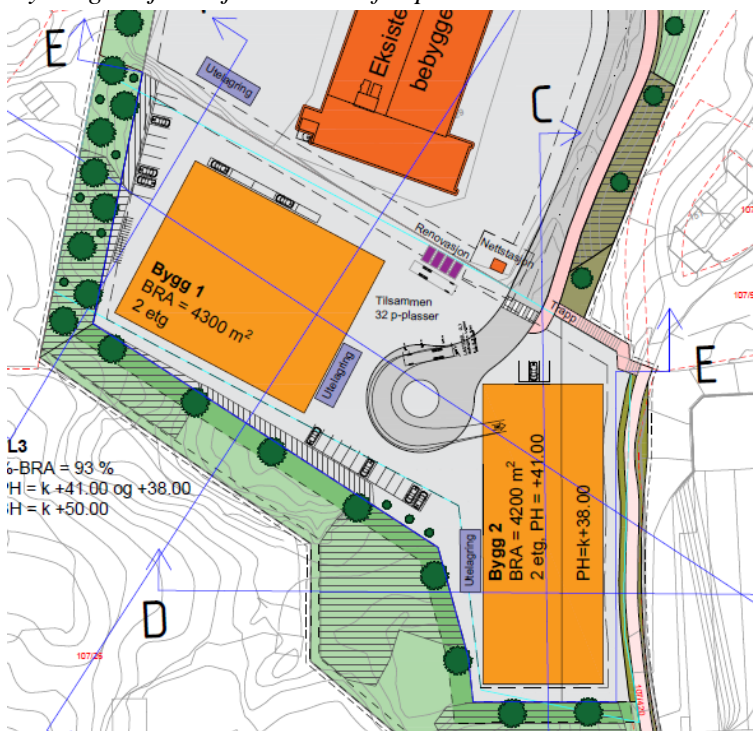
tilgrensende reguleringsplan, men er innenfor frisisiktzone H140. Areal regulert til IND og I/L4 nord og sør for snuhammer inn til 107/488 reguleres for å hindre at det blir liggende restareal mellom denne planen og plan-ID 63190000. I frisisiktsonen, H140, er det forbud mot fyllinger, bygningsmessig arbeid og planting o.a. som er til hinder for fri sikt i en høyde på 0,5 m over vegplanet. I/L4-5 er regulert som industri/lager I/L6-7 i gjeldende plan for *Espehaugen*, plan-ID 63190000, og IND er regulert som industri i gjeldende plan *Espehaugen industriområde*, plan-ID 9000000. IND er det oppdaterte arealformålet som tilsvarende *Industri*.



5.2.2 Vegetasjonsskjerm og grønnstruktur

Arealet rundt industri/lagerformålet reguleres til vegetasjonsskjerm – VS1, VS2 og VS3, og utgjør en overgangssone ned til LNF-formålet i overordnet plan. I tillegg kommer VS4 som et skille mellom vegarealet og naboeiendommer i øst.

Figur 30 Forslag til plassering av parkeringsplasser innenfor I/L3 hvor det planlegges ny bebyggelse. Utsnittet viser også nye vegetasjonsskjermer innenfor planområdet.



Innenfor VS1-4 skal eksisterende vegetasjon i utgangspunktet ivaretas. Der det ikke er mulig å bevare vegetasjonen skal beplantning re-etableres og være stedegen. På VS3 skal vegetasjonen være av typen eng- og beitevekster, da faktisk bruksverdi for nærliggende gårdsbruk er et fundament i planforslaget. VS3 skal ha funksjon som beiteområde. Deler av arealene som er satt av til vegetasjonsskjerm kan beplantes på en tiltalende og naturlig måte med stedegen vegetasjon. Dette gjelder for VS1 og VS4 (punkt 3.3.1.2.a). I bestemmelsesområde #2 langs sørsiden av I/L3 skal det etableres en trekke som kantvegetasjon mot sørvest, jf. punkt 5.1.2 i bestemmelsene. Dette grepet er gjort for å gi

mulighet til å etablere et visuelt skille mellom industriområdet og beitearealene/boligområdet. På VS2 skal det etableres tettere vegetasjon som visuell skjerming mot boligbebyggelsen i vest. Det skal utarbeides planteplan med fokus på stedegen vegetasjon. Det er videre tillatt med sikringsgjerder (etter TEK 17) og støytiltak ved behov.

Det er lagt inn et rekkefølgekrav som sikrer at skjerming i VS1 mot I/L1 utbedres dersom det omsøkes nye tiltak innenfor I/L1 (punkt 6.2.1). Samme rekkefølgekrav omhandler også sikring av skjæring langs VS1 og utløses av samme årsak.

VS1 er inntegnet tilsvarende som i gjeldende reguleringsplan med plan-ID 9000000. VS2 er plassert vest-, og VS3 sør/sørvest for planlagt bebyggelse. Disse utgjør tilsammen 5,4 daa av planområdets areal. I overordnet plan er aktuelt areal regulert til IL/1 og LNF-formål. VS4 har hatt funksjon som vegetasjonsskjerm mot tidligere boligformål vest for planområdet, men da disse eiendommen er regulert til industri i naboplan så er det ikke nødvendig med skjerming her. Boligene er i dag ikke bebodd og eies av et eiendomsselskap. Området videreføres likevel som et grønt innslag, men med litt mindre omfang enn i plan-ID 9000000.

Ved etablering av industriområdet vil deler av overskuddsmassene plasseres innenfor VS2 og VS3 hvor terrenget har et noe lavere relieff, jf. terrengprofil. Se figur 31 for oversikt over massepåfylling i plan, og siden figur 39 for profil. Overskuddsmassene vil benyttes til å forhøye terrenget der det er nødvendig, og til å etablere voller særlig mot vest og sør som rammer næringsområdet inn og som vil redusere innsyn fra omliggende områder. Massene vil støttes opp av inntil 4 meter høye murer innenfor I/L3, og som vender mot planert flate. Maksimal høyde på tilførte masser er kote +45, og er i illustrasjonsmaterialet vist med helning minimum lik 1:2. Før deponering av masser skal toppjorden på beitearealene på I/L3 og berørte områder på VS2 og VS3 tas av. Denne skal iht. bestemmelsene (punkt 6.4.2)

tilbakeføres til VS2 og VS3, og legges over de tilførte overskuddsmassene. Overskuddsmassene skal ikke berøre eksisterende steingjerde i sør. Aktuelt steingjerde er sikret gjennom punkt 5.1.1 og bestemmelsesområde #1.

Ved å plassere deler av overskuddsmassene lokalt i området vil man slippe noe av trafikken som skapes ved bort-kjøring av overskuddsmasser til andre steder. De delene av VS2 og VS3 med naturlig høyere terreng vil forbli urørt, men planforslaget tillater en tilpasning/avrunding av øvre del av skrenten mot I/L3. Vegetasjon innenfor VS2 og VS3 skal ivaretas, men kan skjøttes.

5.2.3 Industri

Arealet IND ligger innenfor frisisiktsone H140, og er regulert til industri i tråd med gjeldende plan for Espehaugen industriområde, plan-ID 9000000.

5.3 **Bebyggelsens plassering og utforming**

Planforslaget legger opp til industri/lager bebyggelse. Illustrasjonsmaterialet er ikke gjort bindende slik at form og plassering må avgjøres i byggesaken. Det er stilt krav til at «fasader skal gis et variert uttrykk i form av volumoppbygging, variasjon av fasadematerialer, plassering av lysåpninger, fargebruk og lignende. Se forøvrig punkt 5.2.

5.3.1 Byggehøyder

Planforslaget åpner for byggehøyde inntil 9 m innenfor I/L3. For I/L1 med eksisterende bygninger videreføres gjeldende krav; 12 m byggehøyde.

Figur 31 Oversikt over hvor overskuddsmasser skal plasseres innenfor GV2/vegetasjonsskjerm. Tilførte masser er illustrert med en helningsgrad lik minimum 1:2. (NB! Illustrasjonen viser ikke to planeringsnivå)



5.3.2 Grad av utnytting

I/L1 og I/L2: Utnyttelsesgraden for disse områdene gis av gjeldende reguleringsplan for Espehaugen Industriområde, plan-ID 9000000, som angir maksimal utnyttingsgrad til å være BYA = 50 %-BYA av netto tomteareal. Netto tomteareal er lite lesbart ut ifra plankartet, men synes å være 15,3 daa, som gir en maks BYA = 7650 kvm. (Se også kap. 4.2.)

I/L1 i planforslaget utgjør 14,04 daa, mens I/L2 utgjør 0,35 daa. Samlet er tomtearealet for I/L1 og I/L2 14,39 daa, som medfører en endring i beregningsgrunnlaget (sammenlignet med netto tomteareal lik 15,3 daa). Beregningsgrunnlaget for I/L1 – 2 blir da $(7650 \text{ kvm}/14390 \text{ kvm}) * 100 \%$, som gir en BYA = 53 % for I/L1 og I/L2 samlet.

Iht. til de opplysningene som kommer frem i matrikkelen har bygningene et bruksareal lik 4146 kvm BRA. Grad av utnyttelse i %-BRA fremkommer nedenfor. Krav til parkering er 4 biloppstillingsplasser pr. 1000 kvm BRA.

For omregning til bruksareal pr. etg. gjøres et symbolsk fratrekk av yttervegger omtrentlig lik 10 % av bebygd areal. BYA = 7650 kvm medfører at BRA pr. etasje estimeres til 7000 kvm BRA. En byggehøyde lik 12 m gir 3. etasjer med 4 meters etasjehøyde. Som for I/L1 tas det ikke høyde for tenkte plan ved beregning av utnyttelsesgraden (ref. punkt 3.1.2.2.c). Beregningsgrunnlaget blir da $((7000 \text{ kvm BRA} * 3 \text{ etg})/14390 \text{ kvm tomteareal}) * 100 \%$, som gir en %-BRA = 146 % for selve byggene. For parkering legges det til grunn 4 biloppstillingsplasser pr. 1000 kvm, som gir 84 plasser. Med snittstørrelse lik 25 kvm pr. plass blir arealbehovet for biloppstillingsplasser 2100 kvm. Samlet BRA (bygg + parkering) er $21000 \text{ kvm} + 2100 \text{ kvm} = 23100$, som gir en samlet utnyttelsesgrad for I/L 1 – 2 lik %-BRA = 160,5 % BRA. Beregningsgrunnlaget er $(23100 \text{ kvm BRA}/14390 \text{ kvm}) * 100 \%$.

I/L3: %-BRA = 93 %, dvs. 8909 kvm BRA inkludert parkering. Utnyttelsesgraden er beregnet ut ifra bygg med 2 etasjer der etasjehøyden er 4-5 m. Altså beregnes utnyttelsesgraden uten tillegg for tenkt plan.

5.4 Boligmiljø og bokvalitet

Ikke aktuelt for denne reguleringsplanen. For planforslagets forhold til omliggende bebyggelse se kap. 8.17.

5.5 Uteoppholdsareal

5.5.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Ikke aktuelt for denne reguleringsplanen.

5.5.2 Andre uteoppholdsarealer

Om grønnstruktur se kap. 5.2. Planforslaget setter krav om tilplanting med stedlig vegetasjon.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert funn av automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Sørvest for planområdet, på eiendommen 107/26, er det to automatisk fredete kulturminner i form av spor etter forhistorisk dyrkning i yngre steinalder og eldre bronsealder. Planforslaget medfører ingen konsekvenser for disse. Røykehuset ved Espelandsvegen som tilhører gårdsbruket på 107/26 vil heller ikke påvirkes av planforslaget.

Av nyere tids kulturminner er det to steingjerder, en traktor veg og en ruin etter en utløe som ligger innenfor planområdet. Det oppfordres til gjenbruk av de steingjerdene som må fjernes ved etablering av I/L3. Det går et steingjerde rett nedenfor planlagt utfylling. Dette skal ivaretas, og inngår som bestemmelsesområde #1 i planforslaget. Innenfor bestemmelsesområdet er det ikke tillatt med påfylling av masser og eksisterende vegetasjon skal bevares i et 2 meter bredt belte. Steingjerdet med påfyllte masser er synliggjort i figur 32, som grå blokker.

Figur 32 Utklipp som viser steingjerdet som inngår i bestemmelsesområde #1.



5.7 Miljøtiltak

For å ivareta naturverdiene innenfor vegetasjonsskjermene VS2 og VS3 er det satt rekkefølgekrav (i tid) om at før sprengningsarbeid innenfor I/L3 kan starte skal eksisterende toppjord innenfor I/L3 og berørte områder innenfor VS2 og VS3 graves av og tas vare på. Når planeringsarbeid innenfor I/L3 og påfylling av stedlige og rene overskuddsmasser innenfor VS2 og VS3 er ferdigstilt, skal jordmassene fylles på VS2 og VS3 og området beplantes med stedege vekster, jf. punkt 6.4.1 og 6.4.2). Iht. bestemmelsene skal VS3 kunne nyttes til beiteområde (punkt 3.3.1.1.b). I tillegg er det satt krav til at massene som flyttes inn i området må være rene.

5.8 Samferdsel

5.8.1 Veg og atkomst

Tilkomst til planområdet er via den kommunale vegen Espehaugen. Vegen er en blindveg og den sørlige delen av vegen er felles.

Vegen som reguleres i planforslaget er en videreføring av vegen i reguleringsplan for Espehaugen, plan-ID 63190000. Adkomstvegen, o_KV1 og f_KV2 er ifølge Statens vegvesen sin normal N100 definert som «Adkomst til næringsområder», som innebærer en vegbredde på minimum 6,5 m og en fartsgrense som bør være 40 – 50 km/t.

Vegen er planlagt med utgangspunkt i figur B.15 i Statens vegvesens håndbok N100, se figur 35 nedenfor. Dette innebærer en regulert vegbredde på 6,5 meter + breddeutvidelse for vogntog som er dimensjonerende kjøretøy, avgrenset mot tilliggende g/s-veg og næringsareal med kantstein. Gang- og sykkelveg er regulert ensides.

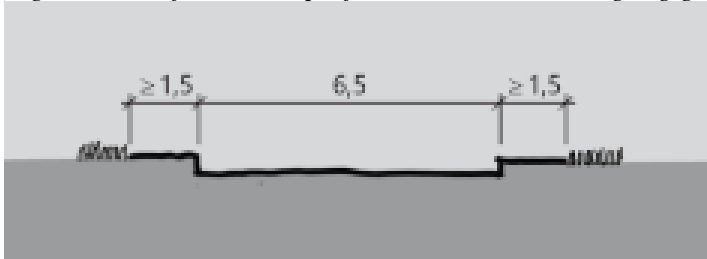
Dette innebærer at vegen blir noe smalere i enkelte parti enn dagens tverrsnitt. Løsningen sikrer både framkommelighet for dimensjonerende kjøretøy og holder fartsnivået lavt. Adkomstvegen er regulert som offentlig veg, o_KV1, frem til omtrent der I/L1 begynner. o_KV1 opparbeides med snuhammer dimensjonert for lastebil (L) i enden, iht. merknad fra Bymiljøetaten. Videre sørover mot I/L3 er det regulert kjøreveg f_KV2 felles for I/L1-3. Gjennom g/bnr. 107/473 er traseen lagt så langt øst som mulig slik at eiendommens

bruksverdi opprettholdes uten at man i helhet går inn i grøntdraget øst for eiendommen. Sammenlignet med tidligere innsendt planforslag er samlet inngrep i aktuelt grøntdrag (regulert til annet veggrunn – grøntareal) redusert. Alle avkjørslene langs o_KV1 - f_KV2 er regulert iht. vegnormen med svingradius for vogntog. Unntaket er avkjørselen til I/L2 som er dimensjonert for personbil.

Jf. Statens vegvesens normaler blir det en vurdering av om gangfelt skal etableres eller om det bare skal tilrettelegges for gang/sykkeltrafikk, uten oppmerking. Gangfelt plasseres der det er naturlig for gående å krysse. Gangfeltet bør enten ligge 1 - 2 m fra kantstein til den gaten som går parallelt med gangfeltet, eller 5 m fra denne. Kort avstand gir liten omveg for gående langs gaten, 5 m avstand gir mulighet for en bil til å stoppe for gående uten å hindre kryssende motorisert trafikk.

Når vi har vurdert traséen for den offentlige vegen vurderer vi det slik at trafikken inn mot avfallsanlegget til BIR er så pass stor at det er naturlig med en tilbaketrekking på 5 meter i dette krysset, referanse o_SK1 i plankartet. Avkjørslene o_SK2 og o_SK3 har imidlertid langt mindre trafikk både inn i avkjørslene og langs tilliggende primærveg, o_KV1 og f_KV2, med en stor andel lastebiler og større kjøretøy. Siden kryssområdene også er oversiktlige tror vi det her er mest hensiktsmessig å lede gående og syklende langs det raskeste traséalternativet, uten tilbaketrekning i avkjørselen utover de 1,5 m gang- og sykkelvegen allerede er tilbaketrukket som følge av rabatten mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen.

Figur 33 Anbefalt normalprofil i Håndbok N100 Veg- og gateutforming.



Figur B.15: Adkomst til næringsområde, kjørebanebredde 6,5 m (mål i m)

Innenfor I/L3 er det i illustrasjonsplanen vist en snuplass som er dimensjonert for lastebil. Den nøyaktige utformingen og plasseringen av snuplassen løses i forbindelse med byggesak, men det er gitt bestemmelser om at det skal være snumuligheter for vogntog innenfor I/L3.

Adkomstvegen har pr i dag en fartsgrense på 50 km/t, men farten vil i praksis være lavere. Det anbefales at fartsgrensen settes ned til 40 km/t eller lavere. Stigningsforhold er påført vegens plan- og profiltegning i vedlegg 12. Det er utarbeidet lengde-, tverr- og normalprofiler for adkomstvegen (o_KV1) som detaljerer vegens planlagte utforming. For tidligere vurderte alternativer for plassering av veg og gangveg se vedlegg 13.

5.8.2 Varelevering og atkomst for store kjøretøy

Adkomstvegen til I/L1-3 er iht. gjeldende vegnormal for tilkomst til næringsområder, og er 6,5 meter bred på det smaleste. Alle avkjørsler er dimensjonert for vogntog. I illustrasjonsplan

er det visst snuplass dimensjonert for lastebil (L) i enden av adkomstvegen, med tilstrekkelig avstand til byggene for å sikre god tilkomst for varelevering. Det er i bestemmelsene sikret at det skal være snumuligheter for vogntog inne på I/L3. I bestemmelsene punkt 2.1.3 er det satt krav til at utrykningskjøretøy skal ha tilfredsstillende adkomst til alle bygg. Tilsvarende gjelder for varelevering.

5.8.3 Parkering

Det reguleres ikke areal med parkeringsformål da all parkering løses innenfor eiendommene og industri/lagerformål. Se kap. 5.3.2 og 8.10.2 for parkering.

5.8.4 Gang- og sykkeltraseer og snarveger

Planforslaget regulerer en gang- og sykkelveg med 3,0 m bredde + 0,25 m vegskulder langs hele adkomstvegen til I/L3 (I/L1 i KDP BLÅE), som er iht. til krav i overordnet plan KDP BLÅE. For den offentlige delen av adkomstvegen legges det inn fysisk skille på 1,5 m mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg.

Traseen følger eksisterende fortau og videreføres deretter et stykke på samme side som eksisterende fortau. Gjennom avkjørsel til Espehaugen gjenvinningsstasjon er gjennomgående gang- og sykkelveg over nedsenket kantstein trukket 5,0 m inn i avkjørselen. I de øvrige avkjørselen er gjennomgående gang- og sykkelveg trukket 1,5 m inn i avkjørselen. Mellom avkjørslene f_V4 og f_V6 legges gang- og sykkelvegen over til østlig side av vegen. Her er det trafikal oversiktlig. Gang- og sykkelvegen legges over til østsiden av vegtraseen for å unngå konflikt mellom myke trafikanter og pågående aktivitet innenfor g/bnr. 107/473.

Ytterligere etableres en ny gangforbindelse som binder sammen gang- og sykkelvegen langs Espehaugen med Espelandsvegen, se figur 37. Det etableres en trapp ned fra f_GS6 mot f_GS7, som er en stikkveg av Espelandsvegen. Trappen bidrar til området som helhet ved å etablere ny gangforbindelse. Stikkvegen som reguleres til gang- og sykkelveg (f_GS7) beholdes slik den er i dag. Den skal være en kjørbær gangveg, men der kjøring skal være på myke trafikanters premisser og deres sikkerhet skal vektlegges. Det er sikret i bestemmelsene at det ikke skal være økning i motortrafikk på denne vegen i fremtiden. Trappen og stikkvegen sikrer en ny gangforbindelse gjennom området, og vil være gunstig for myke trafikanter som benytter bussholdeplassen som ligger ved gårdstunet i sør.

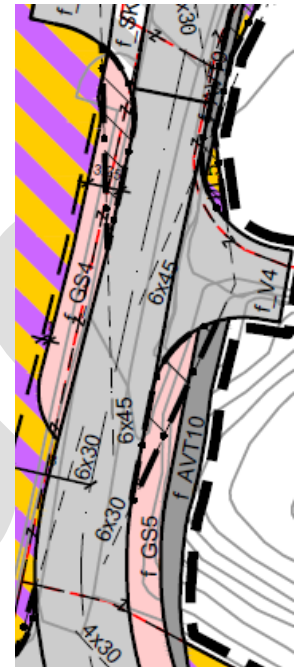
5.8.5 Kollektivtilbud

Planforslaget legger ikke opp til noe nytt mht. kollektivtilbudet, som ellers beskrives i kap. 3.

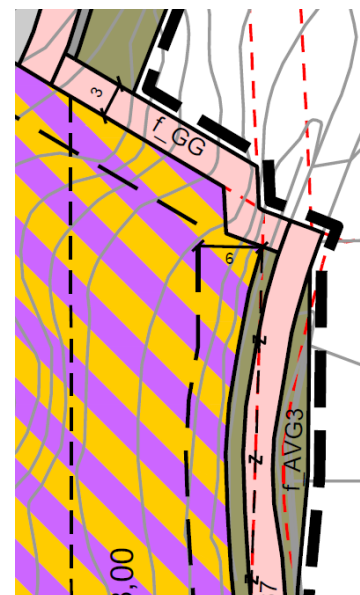
5.9 Universell utforming

Iht. bestemmelsene skal prinsippet om universell utforming legges til grunn i hele planområdet. Videre skal utearealer så

Figur 34 Utklipp fra plankart. Viser plassering av overgang mellom gang- og sykkelveg på vestsiden av veien og til østsiden av veien.



Figur 35. På nordsiden av I/L3 legges det inn gangforbindelse i form av trapp (f_GG) og GS-veg (f_GS7) ned til Espelandsvegen.



langt som mulig tilrettelegges for funksjonshemmede og rullestolbrukere. Utrykningskjøretøy og varelevering skal ha tilfredsstillende adkomst til alle bygg.

5.10 Vannforsyning- og avløp

Iht. VA-rammeplan datert 27.06.2018 vil det etableres ny vannledning fra kommunalt nett i Espelandsvegen i sør og frem til ny bygningsmasse. Det legges opp til etablering av 2 nye hydranter for å tilfredsstille krav til slokkevann samt avstand til byggverk. Endelig vannbehov må kartlegges og beregnes av en VVS-rådgiver i prosjekteringsfasen.

Det finnes ikke offentlig overvannsnett i umiddelbar nærhet til planområdet. På nabotomten i nord er det etablert privat fordrøyningsmagasin i sprengsteinsfylling. I henhold til kommunalt VA-kart har ikke magasinet overløp/utslipp til ledningsnett, så alt overvann håndteres lokalt på eiendommen via infiltrasjon. Nærmeste kommunale overvannsledning er i Espehaugen, omtrent 190 m fra de nye byggene. Men på grunn av høyden på kummen vil ikke ny bygningsmasse kunne knytte seg på uten bruk av pumpe.

Avrenning mot nabotomter etter utbygging skal i utgangspunktet ikke øke. Det blir benyttet infiltrasjonsgrøfter og fordrøyningsmagasin for å håndtere den økte vannmengden som følge av nye tette flater. Det plasseres i tillegg infiltrasjonskummer ved behov for å fange opp vann fra lokale bunnpunkter på tomten. I bestemmelsene er det stilt krav om permeable flater og grønne tak.

5.11 Renovasjon

Avfallshåndtering og avfallsplan skal avklares i byggesak. Felles renovasjonsanlegg for I/L3 (bygg 1 og 2) er vist i vedlagt illustrasjonsplan. Utomhusplan til byggesak skal vise valgt bossløsning og aktuelt areal. Dette er ivaretatt igjennom bestemmelsene. Hvilket renovasjonsbehov som gjør seg gjeldende, er avhengig av hvilken aktør som skal inn i området og vil best redegjøres for som del av byggesak når aktør og aktivitet er kjent.

Ny del av adkomstvegen skal etableres på planert flate og har derfor minimalt med helling. Det samme gjelder overgangen mellom I/L3 og I/L1 da området veggen skal gå over planeres til ca. kote +41. Henteområdet og snuplass etableres på plan flate. Illustrasjonsplanen viser en snuplass dimensjonert for lastebil (L) i enden av adkomstvegen. Se vedlegg 8.

5.12 Energiløsninger

I bestemmelsene er det stilt krav om at det ved søknad om tiltak skal redegjøres for tiltakets energiløsninger. Videre er det krav om at deler av takflatene skal brukes til solceller og deler av takflatene utformes som grønne tak.

5.13 Risiko og sårbarhet – avbøtende tiltak

ROS-analysen viser tre hendelser/situasjoner med gult risikonivå og ingen med rødt risikonivå. Dette gjelder ekstrem vær; vind/storm og orkan, støy og brann. Tabellen under viser hvilke tiltak som blir gjort for å forbedre situasjonen.

Hendelse/situasjon	Risikonivå	Kommentar/tiltak
Ekstremvær; vind/storm og orkan		Tiltak for å håndtere situasjoner med ekstrem vind kan være sikring av løse gjenstander, og forutsettes håndtert i en drifts- og / eller beredskapsplan for området.

Støy		Støytiltak er sikret i bestemmelsene, punkt 2.6.3. Støyfaglig vurdering datert 04.05.2020 skal legges til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen (punkt 2.6.3.1). Ved etablering av mer støyende industri må støy utredes nærmere, herunder krav til driftstid, plassering og skjermingstiltak (punkt 2.6.3.3). Krav til innendørs støy skal være tilfredsstillt iht. TEK17. Dersom det etableres knuseverk må det gjennomføres avbøtende tiltak som gir utendørs støynivå under $L_{den} \leq 55$ dB for boligeiendommer ved planområdet (punkt 2.6.3.2). Ved etablering av industri som medfører støynivå over 62 dB/m ² , må det ved søknad om tiltak foreligge en utdypende støyutredning som redegjør for skjermingstiltak og viser hvordan støybelastningen for omkringliggende eiendommer holdes under grenseverdi på $L_{den} \leq 55$ dB (jf. punkt 2.6.3.3)
Brann		Tiltak mot brann er hjemlet i gjeldende bygge- og brannforskrifter. Iht. bestemmelsene skal utrykningskjøretøy ha tilfredsstillende adkomst til alle bygg. Det er ikke nødvendig med ytterligere krav.

5.13.1 Utfyllende om støytiltak

Som en del av planforslaget og i henhold til KDP BLÅE er det utarbeidet støyfaglige vurderinger for planområdet datert 04.05.2020 (vedlegg 16). Den støyfaglige vurderingen viser at etablering av støysvak industri uten aktivitet på natt vil være innenfor grenseverdier og krav knyttet til støy.

Støyvurderingene tar utgangspunkt i flere ulike støysituasjoner som kan være aktuelle. Dette er gjort da det ikke er klart hvilken type industri som skal etableres innenfor I/L3.

Vurderingene viser at det må gjøres avbøtende tiltak i anleggsfasen for å oppnå tilfredsstillende støyforhold for boliger i vest. Videre vises det til at plassering av støykilder og gode varslingsrutiner vil være av betydning i anleggsfasen. Dersom det skal etableres et knuseverk i planområdet må krav til støy iht. Forurensingsforskriften tilfredsstilles.

Ved etablering av støysvak industri (primært lager og transport) uten aktivitet på natt er det ikke behov for ytterligere støyfaglig vurdering. Ved etablering av mer støyende industri må støy utredes nærmere, herunder krav til driftstid, plassering og skjermingstiltak.

Planområdet ligger innenfor rød hensynssone for flystøy på grunn av nærhet til flyplassen. Restriksjonene på bygging innenfor støysonen gjelder ikke industri eller lager. Bebyggelsen må likevel tilfredsstille kravene i TEK17 for et tenkt framtidig støynivå med økt flystøy.

5.14 Rekkefølgebestemmelser

Følgende rekkefølgebestemmelser er foreslått for planforslaget.

6.1 Før igangsettingstillatelse

- 6.1.1 Det skal utarbeides en planteplan før beplantning i VS2 og VS3 påbegynnes. Beplantningen skal bestå av stedegen vegetasjon. VS3 skal ha stedegne eng- og beitevekster. VS2 skal ha tettere vegetasjon som sikrer visuell skjerming mot I/L3.

Tiltak utenfor planområdet

- 6.1.2. Før det kan gis igangsettingstillatelse for nye tiltak innenfor planområdet, skal utvidelsen av Flyplassvegen med tilhørende to-planskryss være opparbeidet eller sikret opparbeidet i tråd med detaljreguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 111 bnr. 173 mfl. Rv. 580 Flyplassvegen, strekningen Birkelandsskiftet - Bergen lufthavn Flesland, plan-ID 70620000.
- 6.1.3 Før det kan gis tillatelse til nye tiltak innenfor I/L1 skal o_G10 i detaljregulering for Espehaugen, gnr. 107, bnr. 141, 537 m.fl., planid 63190000, være reetablert med opparbeidet tursti, beplantning og eventuelle sikringstiltak mot tilstøtende eiendommer. Turstien skal ha min. 1,5 m bredde og jevn stigning fra øst mot vest. Det er ikke krav til fast dekke (asfalt). Det skal utarbeides plan for tiltaket som skal vedlegges søknad om tillatelse til reetablering/opparbeiding av o_G10.
- 6.2 Før bebyggelse tas i bruk
- 6.2.1 Skjerming innenfor VS1 skal utbedres og skjæring sikres før nye tiltak innenfor I/L1 kan tas i bruk.
- 6.3 Før bebyggelse tas i bruk
- 6.3.1 Gang-/sykkelveger, o_GS1- o_GS3, f_GS4 - f_GS6, o_SK1 - o_SK2, f_SK3- f_SK4 skal være ferdig opparbeidet.
- 6.3.2 Kjøreveg o_KV1 og f_KV2 skal være ferdig opparbeidet.
- 6.3.3 VS2, VS3 og f_AVG1 - f_AVG2 skal være ferdig opparbeidet og beplantet.
- 6.3.4 Rassikring skal være utført dersom påvist behov etter punkt 2.7.1 og 2.7.2.
- 6.3.5 Sikringsgjerder skal være oppført iht. TEK17.
- 6.3.6 Fordrøyningsmagasin på minimum 150 m² skal etableres iht. VA-rammeplan.
- 6.3.7 Trapp f_GG mellom f_GS6 og f_GS7 skal være ferdig opparbeidet.
- 6.3.8 Eventuelle avbøtende tiltak som fremkommer av punkt 2.6.3.1 og 2.6.4.1 skal være etablert.
- 6.4 Rekkefølge i tid (felt I/L3)
- 6.4.1 Før grunnarbeid kan startes på I/L3 skal jordsmonnet på innmarksbeite fjernes og tas vare på.
- 6.4.2 Før overskuddsmassene tilføres VS2 og VS3 skal jordsmonnet på alle berørte områder innenfor VS2 og VS3 fjernes og tas vare på. Etter at grunnarbeidet innenfor VS2 og VS3 er ferdig skal jordsmonnet fra VS2, VS3 og I/L3 tilbakeføres på VS2 og VS3 og beplantes iht. planteplan.

6 Planprosess og medvirkning

Oppstartsmøte med kommune ble avholdt 29.06.2017. Deltakere fra tiltakshaver sin side var Pallas AS ved Sigbjørn Hæve og plankonsulent Gaute Baarøy og Ingvill Osland fra A/STAB AS. Fra kommunen sin side deltok Marianne Veste, byplan (møteleder), Gudrun Søreng, byplan, Malin Aasen, byplan og Monica Todne Haldorsen, byggesak. I tillegg stilte Marius Berge, som bor og driver gården med hjemmel g/bnr. 107/26.

Planforslaget utløser ikke krav om utredning etter Forskrift om konsekvensutredning. Se kap. 6.1 for mer om dette.

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i BA den 14.02.2018, med merknadsfrist den 16.03.2018. Det ble også sendt eget brev til involverte parter, naboer, offentlige og private høringsinstanser.

Det kom inn til sammen 12 merknader i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid. Av disse var 10 fra offentlige myndigheter og interkommunale instanser, mens 2 av merknadene var private. Se merknadsskjema (vedlegg 6) for en oppsummering av merknadene og forslagsstillers kommentarer.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn fra 14. desember 2019 til 28. januar 2020. Det kom inn 2 merknader fra privatpersoner, 11 fra offentlige myndigheter mv. og 3 innsigelser. To av innsigelsene omhandlet trafikk- og vegsituasjonen i området, henholdsvis fra Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. En innsigelse kom fra Avinor og omhandlet forhold knyttet til Flesland flyplass. Innsigelsen fra Avinor er løst ved at bestemmelser som foreslått er innarbeidet i planbestemmelsene (punkt 2.9). Se merknadsskjema (vedlegg 6) for oppsummering av merknader og forslagsstillers kommentarer.

Planforslaget ble lagt ut til begrenset høring mellom 24.03 og 19.04 2024. Bakgrunnen var at kommunen etter offentlig ettersyn ba om at planområdet ble noe utvidet for å få inn gangforbindelse i sør, samt areal til fysisk skille og annen veggrunn langs vegen Espehaugen i nord. Areal nord og sør for snuhammer som går fra vegen Espehaugen og inn til eiendom 107/488 ble også tatt med for at plangrensen skulle samsvare med gjeldende plan i øst, plan-ID 63190000. Det kom inn én merknad, fra Bymiljøetaten. Merknaden førte til endring i status på formål for gangforbindelsen i sør fra o_GS7 til f_GS7, justering av grensen mellom offentlig og privat veg på Espehaugen, samt justering av lengden på siktlinjene på kommunal veg Espehaugen fra 30 m til 45 m.

6.1 Krav om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (pbl), angir hvilke planer som skal omfattes av kravet til konsekvensutredning, jf. pbl §4-2 annet ledd. Vurderingen av om detaljreguleringsplanen og tiltaket er omfattet av forskrift om konsekvensutredning ble først sendt kommunen i forbindelse med oppstartsmøtet den 29.06.2017 etter forskrift FOR-2014-12-19-1726.

Siden ny forskrifts ikrafttredelse (FOR-2017-06-21-854) har vi den 05.12.2017 ettersendt en vurdering av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning etter den nye forskriften. Se vedlegg 12 for komplett vurdering av om tiltaket utløser konsekvensutredningsplikt.

Følgende innslagspunkt ble vurdert som aktuell for denne planen:

Forskriftens §6 bokstav b), forskriftens §7, forskriftens §8 bokstav a), forskriftens §10 andre ledd bokstav a) til d) og §10 tredje ledd bokstav a) til h).

Etter forskriftens §10 andre ledd synes følgende vurderinger etter bokstav a) – d) å ikke utløse krav om konsekvensutredning. Etter bokstav a) da planområdet er under 15 daa og området i KDP BLÅE er avsatt til framtidig næringsareal og som videre redegjort for under kap. 2 i vedlegg 12. Etter bokstav b) da grøntformålet jf. KDP BLÅE videreføres og reguleres til vegetasjonsskjerm, og da det ikke vil bli etablering av bedrifter som bruker naturressurser i sin produksjonsprosess. Etter bokstav c) da det ikke planlegges for uttak og utnyttelse av metalliske malmer og uorganiske energimineraler, eller industri med utslipp av miljøgifter.

Etter bokstav d) da det ikke planlegges for lagring av farlig avfall og stilles krav om sikring i bestemmelsene.

Videre er det etter forskriftens §10 tredje ledd gjort en vurdering av om tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med retningslinjer etter bokstav a) til h) og vurderinger gjort i vedlegg 12, uten å finne innslagspunkter for dette. Begrunnelse er gjort rede for i planforslagets vedlegg 12. De aktuelle konsekvensene for hensynssoner, herunder jordvern og LNF-områder, som vil bli berørt utredes som del av planbeskrivelsen.

På bakgrunn av gjennomgang av forskriften er det vår vurdering at planforslaget ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at tiltaket ikke skal være pliktig en utredning etter forskrift om konsekvensutredninger.

7 Konsekvensutredning

Ikke aktuelt. Se kap. 6.1 og vedlegg 12.

FORSLAG

8 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

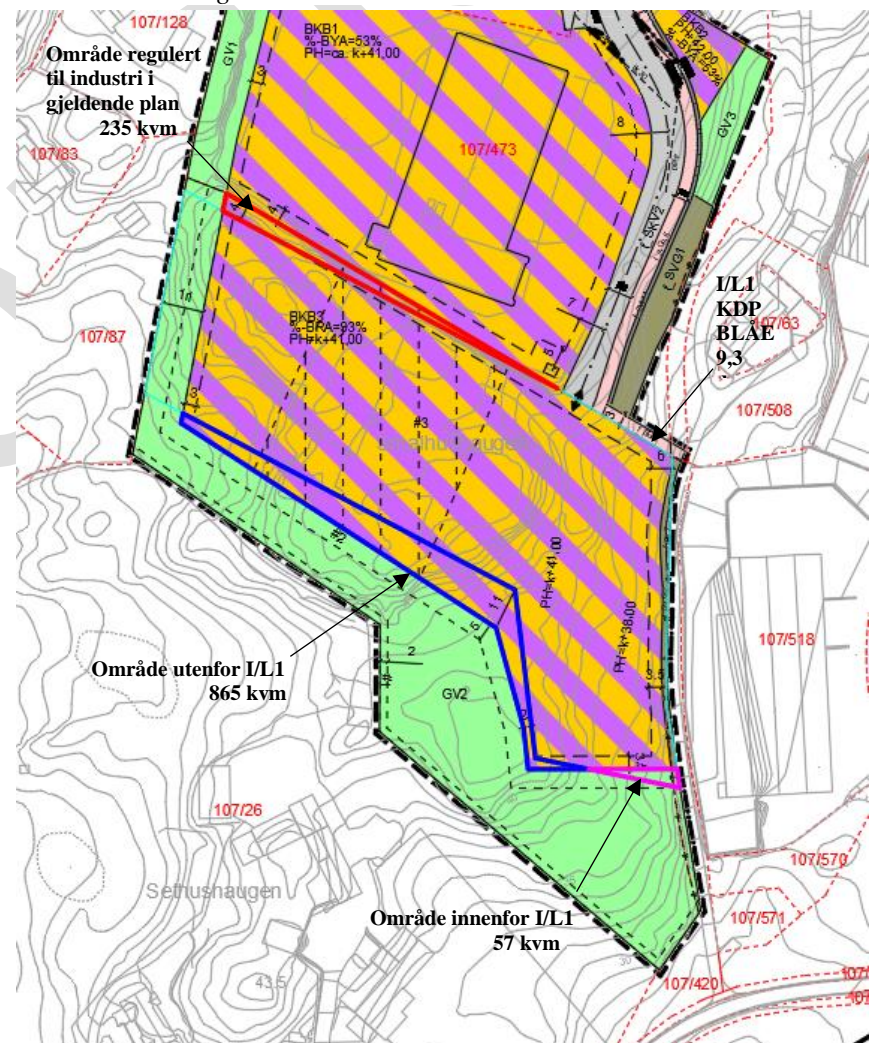
Overordnet plan er KDP for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, plan-ID 61020000 hvor planområdet er avsatt til fremtidig næringsformål (I/L1 – industri- og lagerområder samt en mindre del som I/L3) og LNF. Planområdet ligger innenfor rød flystøysone og hensynssone for landbruk. Kommunedelplanen legger til rette for å omregulere 9344 kvm av gnr/bnr 107/26 til fremtidig næringsformål, I/L1 i KDP BLÅE.

Arealet som reguleres til næring (I/L3) i planforslaget følger som hovedregel formålsgrensene i KDP BLÅE, men er trukket noe lenger mot sør og inn i LNF-formålet for å få til en mer gunstig og hensiktsmessig tomt uten at det går vesentlig utover hensyn til landskap og nærmiljø. Dette arealet er innenfor blå linjer i kartutklippet (figur 38) nedenfor. I tillegg er det tatt med et areal mot nord som tilfaller eiendommen (g/bnr. 107/26), men som omfattes av I/L3 i KDP BLÅE og som er regulert i en eldre plan hvor det inngår i delområde F2 (ref. Espehaugen Industriområde, plan-ID 9000000). Dette arealet utgjør 235 kvm, og er innenfor røde linjer i kartutklippet nedenfor (figur 38).

Deler av I/L1 (iht. KDP BLÅE) er i planforslaget regulert til vegetasjonsskjerm. Nærmere bestemt arealet mellom turkise linjer og formålsgrensen til I/L3 (mot vest) samt et mindre areal mellom rosa linjer (figur 38). Samlet har I/L3 i planforslaget et areal på 9344 + 235 kvm, som gir 9579 kvm.

Arealet som reguleres til VS2 og VS3 er hovedsakelig regulert til LNF i overordnet plan. Det er i bestemmelsene stilt krav om at jordsmonnet skal graves av før fjerning av masser fra I/L3 og at dette skal tilbakeføres og legges over de overskuddsmassene som tilføres VS2 og VS3. Videre er det sikret at VS3 skal ha en fremtidig tilknytning til landbruksdriften da bestemmelsene setter krav til at området skal kunne benyttes som beiteland. Etat for Landbruk har uttalt seg positiv til dette grepet, ref. e-post fra Tellebon datert 07.12.2018.

Figur 36. Illustrasjon av arealer innenfor I/L3 som justeres i forhold til formålsgrensen i I/L1. Se påskrift for forklaring. Turkis linje er I/L1 KDP BLÅE sine grenser



Det er i KDP BLÅE stilt rekkefølgekrav til etablering av gang-/sykkelveg langs hele adkomstvegen til I/L1. Planforslaget løser dette ved å regulere ensides gang- og sykkelveg, som beskrevet i kap. 5.8.

8.1.1 Eksisterende reguleringsplaner

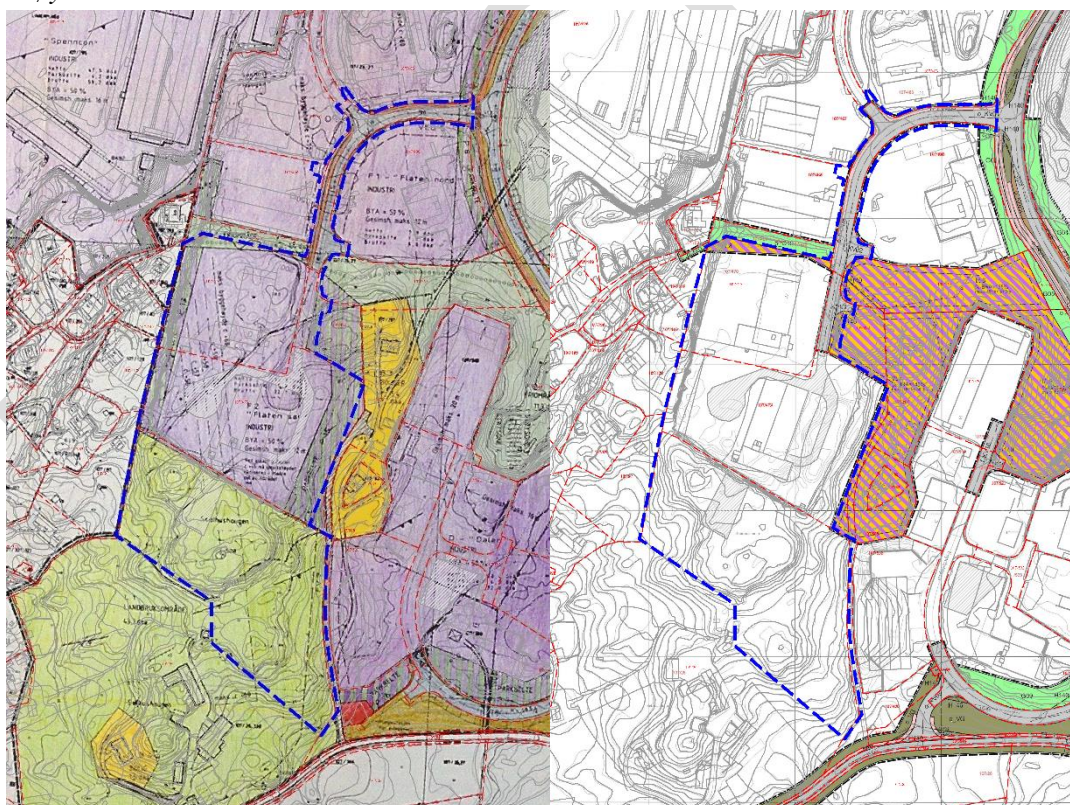
Planområdet er innenfor reguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 107 bnr. 5 mfl., Espehaugen industriområde, plan-ID 9000000, vedtatt i 1993. I tillegg er der noen overlapp mellom planområdet og reguleringsplan for Ytrebygda. Gnr. 107 bnr. 141, 537 mfl., Espehaugen, plan-ID 63190000, vedtatt 2017. Se figur 37.

I/L1 i planforslaget inngår i delområdet F2 i eldre reguleringsplan (plan-ID 9000000).

Vegetasjonsskjermen mot vest videreføres som den er i gjeldende plan. I/L1 omfatter også et mindre område innenfor plan-ID 63190000, deler av I/L8.

Utnyttelsesgraden for delfelt F2 i plan-ID 9000000 er 50%-BYA og skal beregnes ut ifra netto tomteareal, som er 15,3 daa. BYA = 50% utgjør 7650 kvm BYA, som gir en utnyttelsesgrad lik 53 % BYA for I/L1 og I/L2 (samlet). Iht. de beregningene som kommer frem i kap. 5.3.2 så skulle dette i utgangspunktet gi en %-BRA tilsvarende lik 160%, men byggehøyde - restriksjoner pga. nærhet til Bergen lufthavn Flesland kan medføre redusert grad av utnyttelse.

Figur 37 Ytrebygda, gnr 107 bnr 5 mfl., Espehaugen industriområde, plan-ID 9000000 til venstre. Ytrebygda. Gnr. 107 bnr. 141, 537 mfl., Espehaugen, plan-ID 63190000, til høyre. Planområdet er vist med blått omriss.



I/L2 i planforslaget er i eldre reguleringsplan (plan-ID 9000000) dels regulert til industri og dels til vegetasjonsskjerm. I planforslaget videreføres denne todelingen, men den grønne bufferen (VS4) er smalere sammenlignet med den eldre planen der vegetasjonsskjermen hadde en reell funksjon for boligene mot vest. Med vedtak av reguleringsplan for Espehaugen

(2017), plan-ID 63190000 omreguleres boligområdet øst for planområdet til industri slik at behovet for en vegetasjonsskjerm ikke er like prekært.

I/L3 og det meste av VS2 og VS3 i planforslaget er regulert til landbruksområde i planen for Espehaugen industriområde, men med unntak av en mindre del mot nord som er regulert til industri og som inngår i F2 i gjeldende reguleringsplan. Se blå trekant til venstre i figur 37. Dette arealet innlemmes i planforslagets I/L3, og vil inngå i beregningsgrunnlaget for delfeltets tomteutnyttelse.

Plan-ID 9000000 har flere bestemmelser med restriksjoner på grunn av nærhet til Bergen lufthavn Flesland, som vil angå planområdet. Disse videreføres ikke i planforslaget da det har vært ønskelig med et oppdatert innspill fra aktuell myndighet, som del av offentlig høring, om hva som er nødvendig å videreføre av restriksjoner. Etter merknad og innsigelse fra Avinor er nye bestemmelser om restriksjoner pga. nærhet til flypass innarbeidet i bestemmelsene. Bestemmelsespunkt 2.1 om hvilke typer industri/håndverksbedrifter som kan tillates innenfor området tas heller ikke med da det skal være tilstrekkelig dekket av planforslagets punkt 3.1.2.1. Punkt 2.12 og deler av 2.1.3 i plan-ID 9000000 er videreført i planforslagets bestemmelser, som henholdsvis punkt 3.1.1.1.a og punkt 2.6.1.

Regulering av kjøreveg, siktlinjer og gang- og sykkelveg medfører noen justeringer av tilgrensede arealformål, men er gjennomført iht. Håndbok N100 Veg- og gateutforming (2019) og skal være tilfredsstillende mht. sikkerhet. Arealformål I/L4 og I/L5 er tatt med på grunn av siktlinjene, men inngår i større areal tilhørende plan-ID 63190000.

8.2 Byform og arkitektur

8.2.1 Estetikk

Planområdet ligger i et industriområde med til dels store industribygg på nabotomtene i nord, nordøst og øst. Byggehøyder i øvrige planer varierer fra 9 – 16 meter. Planforslaget tillater byggehøyder på 9 m innenfor I/L3 og 12 m innenfor I/L1. Helhetlig vurdert vil området bygges ut med varierte høyder. Ut over dette er det satt krav til at fasader skal gis et variert uttrykk, og at minimum 60 % av takflatene skal utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter. Se punkt 2.2 og punkt 3.1.2.5. Det er også satt krav til at den ubebygde delen av tomten ikke tillates nytt til skjemmende utelagring (punkt 3.1.1.1.a).

Planlagt bebyggelse vil være synlig fra sørøst især, men også fra høyere deler av boligområdet i vest. Det planlegges tilføring av masser innenfor VS2 og VS3 slik at alt terreng rundt I/L3 vil ligge høyere enn planert flate. Tilførte masser innenfor VS2 og VS3 kan ha en maksimal planeringshøyde lik kote +45. Ut over dette kan det opparbeides voll med beplantning mot naboene innenfor VS2 og VS3 med en planeringshøyde på minimum kote + 45. De høyeste punktene innenfor VS3 mot I/L3 før tiltak er ca. kote +48.

Tilførte masser skal støttes opp med murer innenfor I/L3 (mot VS2 og VS3) med maksimal høyde lik 4 meter. Eksisterende høyder og koller med vegetasjon innenfor VS2 og VS3 skal ivaretas. Tilførte masser skal beplantes med stedegen vegetasjon og utvide nabogårdens beiteområder. Det er gitt bestemmelser om at vegetasjonen på VS3 skal være eng- og beitevekster (jf. punkt 3.3.1.2.b i bestemmelsene). Eksponeringsgrad og silhuettvirkning er illustrert i figur 40 og i vedlegg 9. VS4 mot øst skal også beplantes. Det samme gjelder arealet som er regulert til *annen veggrunn – grøntareal*.

Maksimalt planeringsnivå for flaten er satt til ca. kote +41. Dette skal samsvare med tilgrensende flate på I/L1. Legges planeringsflaten høyere blir silhuettvirkningen større. Etter pålegg fra plan- og bygningsetaten skal I/L3 planeres i to nivåer, hvor den sørøstlige delen av I/L3 vil ligge 3 m lavere i terrenget enn den nordvestre delen. Dette gjøres for å gi tiltaket en bedre tilpasning i terrenget og for å redusere skjæring og høyden til mur langs Espelandsvegen i øst. Den sørlige vollen vil også bli noe lavere, mens den vestre vollen vil bli høyere.

Silhuettvirkningen av planlagte bygg vil ikke være høyere enn nærliggende kontor, lager- og industribygg mot nord, ei heller mer enn hva som kan forventes av næringsbygg på aktuelle tomt. Helhetlig sett vurderes en maksimal kotehøyde på ca. +41 som et godt kompromiss mellom de ulike hensynene.

8.3 Levekår og folkehelse

Planforslaget har ingen vesentlige konsekvenser for levekår og folkehelse, men en utbygging medfører krav til etablering av gang- og sykkelveg til/fra I/L1 til Espelandsvegen.

Gjennomført støyfaglig vurdering viser at støy fra støysvak industri- og lagervirksomhet ikke vil ha negative konsekvenser for boliger i nærheten av planområdet. Det samme gjelder for luftkvalitet og lukt der vurderingene viser at industri- og lagervirksomhet med lavt støv- og luktutslipp trygt kan etableres i planområdet.

Dersom mer støyende, støv- eller luktgenererende industri skal etableres på området må forhold rundt støy, støv og lukt belyses og avklares ytterligere som del av søknad om tiltak. Hensikten med planarbeidet er å få området regulert og fradelt bruket slik at landbrukseiendommen kan videreføres med aktiv drift på en fremtidsrettet måte. Det er ikke avklart hvilken næringsaktivitet som er aktuell for området.

8.4 Uterom

Ikke aktuelt.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det finnes ingen kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, men på jordet mot sørvest er det to automatisk fredete lokaliteter med dyrkingsspor. Tiltaket vil ikke berøre jordet der dyrkingssporene er lokalisert.

Av nyere tids kulturminner er det to steingjerder, en traktor veg, en brønn og et fastmerke som ligger innenfor planområdet. Alle kulturminnene innenfor planområdet, utenom steingjerdet lengst sør, vil fjernes som del av tiltaket. Det oppfordres til gjenbruk av steingjerdene, men settes ikke krav til dette.

Den vestlige delen av steingjerdet som gjerder inn dagens innmark vil ikke berøres direkte av tiltaket. Det er lagt inn et bestemmelsesområde #1 med 2 meters bredde langs den sørlige grensen til VS2 og VS3 som vil fungere som en buffersone mot dette steingjerdet. Innenfor hensynssonen skal eksisterende vegetasjon bevares. Se Vedlegg 13 Kulturminnedokumentasjon for mer om temaet.

Den nordøstlige delen av den opprinnelige innmarken brukes ikke som beiteland per i dag og preges av gjengroing. I den vestlige delen av utmarken nord for steingjerdet er det en del påfylte masser fra nyere tid som preger landskapet.

Bygningene i gårdstunet vil ikke bli direkte berørt, men industri-/lagerområdet vil være synlige fra gården. Vegetasjonsskjermen (VS2 og VS3) mellom gårdstunet og planlagt næringsbebyggelse skal re-vegeteres og vil på sikt vokse til. Dette skal gi god visuell skjerming mot boligbebyggelsen. I tillegg er det sikret i bestemmelsene at det skal etableres en trerekke i #2 som visuell skjerming mot sørvest.

8.6 Blågrønne verdier og infrastruktur

8.6.1 Sammenhengende blågrønn struktur

Planområdet omfattes av KDP BLÅE hvis område ikke er omfattet av KPA 2018, ei heller Temakart sammenhengende blågrønne strukturer.

8.6.2 Jordressurser

Planforslaget medfører at et område på ca. 0,8 daa omreguleres fra LNF-formål (i KDP BLÅE) til I/L3/næringsområde, og at et areal i størrelsesorden 5.3 daa fra LNF-formål til vegetasjonsskjerm (VS2 og VS3). Bestemmelsene (punkt 3.3.1.1.b) tillater at VS3 skal kunne benyttes til beite. Eksisterende vegetasjon innenfor VS2 og VS3 skal videreføres, men kan skjøttes. Denne løsningen er avklart med Etat for landbruk, ref. e-post fra Tellebon datert 07.12.18. Aktuelt areal er del av innmarksbeite til landbrukseiendommen, men er iht. rapport/notat datert 09.05.2019 (Rådgivende Biologer) preget av gjengroing, og har redusert verdi. Planlagt tiltak vil ikke få konsekvenser for areal som er overflatedyrket eller fulldyrket.

Et vedtak av planforslaget vil være positivt for driften av landbrukseiendommen, og med det jordressursene. Eiendommens hjemmel ligger ikke til den som bor og drifter eiendommen, som hindrer investering i, oppgradering og videreutvikling av landbrukseiendommen. Reguleringsplanen utarbeides med den hensikt at næringseiendommen skal kunne fradeles som egen parsell slik at M. Berge som bor og drifter landbrukseiendommen får overført hjemmelen.

Forslag til omdisponering av LNF-formålet sør for I/L1 (i KDP BLÅE) er nødvendig for å kunne oppnå en mer effektiv utnyttelse av den sørøstlige delen av industriområdet. Det østlige hjørnet av I/L1 har en smal form, terrenget er bratt og må arronderes/bygges opp med mur og fyllmasser som nødvendigvis må skrånnes ned og inn i VS3/vegetasjonsskjermen. Fyllmassene som legges innenfor VS3 vil skjule det meste av murene, med unntak av mot øst. Oppå tilførte masser skal det legges ren toppjord som er hentet ut fra innmarksbeite innenfor VS2, VS3 og I/L3 iht. punkt 3.3.1.2.c, 6.4.1 og 6.4.2. VS2 og VS3 skal beplantes med stedegen vegetasjon og iht. utarbeidet planteplan.

Statistikk utarbeidet av landbruksdirektoratet viser en positiv utvikling for areal i drift i Bergen kommune for innmarksbeite fra 5200 daa i 2004 til 5546 daa i 2015. Jf. Handlingsplan for landbruket i Bergen 2016-2020.

8.6.3 Naturmangfold

I KDP BLÅE er det to hensynssoner for naturmiljø i nærområdet, mens deler av LNF-området innenfor planområdet er innenfor hensynssone for landbruk. Hensynssone for bevaring kulturmiljø er også en del av dette landskapet.

I alle saker som berører økosystemer, naturtyper og arter, krever Naturmangfoldloven § 7 at vurderingene og vektleggingen i §§ 8-12 fremgår i saken.

Jf. Naturmangfoldloven (NML) § 8 er det krav til at kunnskapsgrunnlaget for offentlige avgjørelser som kan ha innvirkning på det biologiske mangfoldet skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget er dels basert på foto og karttjenester på nett (artsdatabanken.no, naturbase.no, miljostatus.no), grunnlagsarbeid for KDP BLÅE, og befaring av området. Fordi planområdet omfatter LNF-områder er det også utarbeidet naturmangfoldrapport av sakkyndige (Blanck, 2023). På bakgrunn av dette vurderes kunnskapsgrunnlaget å være tilfredsstillende.

I følge NML §9 skal ikke mangel på kunnskap bli brukt som grunn for å utsette eller unnlate forvaltningstiltak. Førre-var-prinsippet skal benyttes når man ikke har tilstrekkelig kunnskap til å vite hvilke virkninger et tiltak kan ha for naturmiljøet.

Iht. rapport datert 09.05.19 om naturmangfold (Blanck, 2023) er det ikke registrert spesielle naturverdier innenfor LNF-området. Skogen i tiltaksområdet er en gjengroingsskog som har oppstått etter opphør av beitevirksomhet og landbruk. Det er ikke grunnlag for å avgrense verdifulle naturtyper, tidligere beiteområde er under gjengroing, det finnes ikke gammel skog, eiketrærne er for unge og det er relativt mye fremmede arter. Området er trolig et funksjonsområde for flere vanlige fugle- og pattedyrarter i området og har derfor noe verdi.

- Det er ikke registrert sårbare arter eller miljø innenfor planområdet.
- Det er sikret i bestemmelsene at fremmede arter som er registrert innenfor planområdet skal fjernes og håndteres i tråd med gjeldende regelverk.
- Det er sikret i bestemmelsene at jordsmonnet på innmarksbeite tas vare på og tilbakeføres over tilførte masser innenfor vegetasjonsskjermene VS2 og VS3.
- Nasjonale miljødatabaser og naturmangfoldrapport gir et godt kunnskapsgrunnlag knyttet til naturmangfoldet i planområdet (se kapittel 3.6).

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er, eller vil bli, utsatt for, jf. NML § 10. Det er stort press på grøntområdene ved Flesland og Blomsterdalen, og det har de siste 40 årene skjedd omfattende inngrep med økt menneskelig aktivitet i nærområdet. Økosystemet er påvirket av flyplassen og bebyggelse fra før og tiltaket vil øke den samlede belastningen i liten grad (Blanck, 2023). Konklusjonen i naturmangfoldrapporten er at det er lite sannsynlig at tiltaket vil føre til vesentlig skade på naturmangfoldet, og at tiltaket trolig i liten grad vil øke områdets totale belastning på økosystemet.

Økt trafikk og støy kan forstyrre fugl og pattedyr, spesielt i hekke- og yngleperioden om våren. Selv om det er en del støy og trafikk i området generelt, vil anleggsarbeidet, og særlig sprengningsarbeid, kunne påvirke fugl negativt i hekkeperioden. Det er lagt til en bestemmelse som sikrer at det ikke tillates oppstart av sprengningsaktivitet i hekke/yngeperioden april-juni, av hensyn til fugl og pattedyr. Overvintrende arter har muligheter for å finne nye territorier i influensområdet og utenfor. Trekkfuglene som returnerer påfølgende år, kan trolig finne nye hekkeområder (Blanck, 2023). En stor del planområdet skal dessuten beholdes som beiteområde og/eller grøntområde/vegetasjonsskjerm og vil være tilgjengelig for fugl og pattedyr.

Forslagsstiller er klar over at kostnad ved miljøskade skal bæres av tiltakshaver jf. §11 i NML. Kostnader ved å hindre eller avgrense skade vil si alle kostnader ved forebyggende eller gjenopprettende tiltak. Det er i denne planen sikret flere bestemmelser som skal hindre eller avgrense skade på naturmangfoldet som tiltak etter planen kan føre med seg, punkt 2.3.4

og punkt 2.6.2. I tillegg sikrer punkt 3.3.1.2.c og rekkefølgebestemmelsene punkt 6.4.1 og punkt 6.4.2 at jordsmonnet på innmarkbeitet blir tatt vare på og gjenbrukt på stedet.

Jf. § 12 skal tiltakshaver unngå eller avgrense skader på naturmangfoldet så langt som mulig. Dette er sikret gjennom bestemmelsene nevnt over. På bakgrunn av gjennomgangen over og tiltak sikret i bestemmelsene vurderes det at tiltaket ikke vil ha negative konsekvenser for naturmangfoldet.

8.7 Rekreasjon og friluftsliv

I/L3 og den sørlige delen av planområdet består av gjengroingsskog som ikke er tilgjengelig for allmennheten og det er ingen friluftaktivitet som utøves innenfor planområdet. Tiltaket vil derfor ikke gi negative konsekvenser for friluftaktiviteter.

Rett utenfor den nordvestre delen av planområdet er det i gjeldende reguleringsplan for Espehaugen, plan-ID 63190000, regulert grønnstruktur. Denne skal fungere som et grøntdrag med turveg gjennom, men er per tid ikke etablert. Tiltak på I/L3 vil ikke ha noen påvirkning på grøntdraget utover at et areal på ca. 1,5 m vil måtte medgå til utvidelse av vegen i forbindelse med sideareal og breddeutvidelse av gang- og sykkelveg. Ved søknad om nye tiltak på I/L1 skal o_G10 i plan-ID 63190000 være reetablert med opparbeidet tursti, beplantning og eventuelle sikringstiltak mot tilstøtende eiendommer.

8.8 Sosial infrastruktur

8.8.1 Skole og barnehage

Ikke aktuelt.

8.8.2 Annen sosial infrastruktur

Tiltaket vil ikke ha nevneverdige konsekvenser for annen sosial infrastruktur.

8.9 Barn og unges interesser

Selve byggeområdet er en gjengroingsskog som er i forlengelsen av et etablert industriområde. Området er ikke særlig tilgjengelig, ei heller attraktivt. Det er ingen spor etter barns lek i området og det er ikke i aktiv bruk av barn og unge. Som del av planarbeidet skal det etableres gang- og sykkelveg fra I/L3 til Espehaugen, samt en trapp som skaper ny gangforbindelse ned til Espelandsvegen.

8.10 Samferdsel og mobilitet

8.10.1 Atkomst og veg

Tilkomst til planområdet er via den kommunale vegen Espehaugen. Vegen er en blindveg og den sørlige delen av vegen er privat. Vegen som reguleres i planforslaget er en videreføring av vegen i reguleringsplan for Espehaugen, plan-ID 63190000. Vegen reguleres iht. N100 Veg- og gateutforming med 6,5 m bredde og med tillegg for breddeutvidelse. Dagens trase er stedvis bredere, men for å få plass til gang- og sykkelveg foreslås ny bredde lik 6.5 m. Gang- og sykkelvegen reguleres ensides og med 3,0 m bredde + 0,25 m skulder. Langs den kommunale vegen er det satt av annet vegareal med 1,5 m bredde mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. I dette arealet kan fysisk skille mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg etableres. Arealet er tegnet inn på bakgrunn av merknad fra Bymiljøetaten ved offentlig ettersyn. For den private delen av vegen er det vurdert at et fysisk skille ikke er nødvendig pga. lav trafikk og en anbefaling om at hastigheten fortrinnsvis reduseres til 40 km/t.

Ved avkjørsel inn til Espehaugen gjenvinningsstasjon trekkes gang- og sykkelvegen 5,0 m inn fra fiktiv vegkant. Denne endringen er gjort på bakgrunn av merknad fra Bymiljøetaten i forbindelse med offentlig ettersyn. Øvrige avkjørsler vil ha langt mindre trafikk, og det er her vurdert at det vil være tilstrekkelig å trekke gang- og sykkelvegen 1,5 m inn fra vegkant. I sør er gang- og sykkelvegen lagt på østsiden av kjørebanelen slik at eventuelle konflikter med aktivitet på g/bnr. 107/473 unngås. Ved alle avkjørsler er det regulert inn frisisiktsone (H140) med tilhørende restriksjoner. Det anbefales videre at fartsgrensen reduseres til maks. 40 km/t. Det forventes at grepene samlet vil ha en positiv effekt på trafiksikkerheten.

I henhold til Statens vegvesens vegkart (vegvesen.no/vegkart) er årsdøgntrafikk 3000 (ÅDT, 2016) for kommunal veg Espehaugen og adkomstvegen til planområdet. I henhold til Statens Vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger er snitt trafikkmengde per 100 m² industriareal lik 3,5 bilturer per døgn. Variasjonsbredden er 2-6 bilturer pr. 100 m². Planforslaget åpner for å bygge 8500 m² BRA bygningsmasse innenfor I/L3. Den nye bygningsmassen innenfor I/L3 vil dermed potensielt gi en økning på 298 bilturer per døgn inn i området (8500 m² x 3,5/100 = 298 bilturer). En beregning av variasjonsbredden gir mellom 170 til 510 bilturer (8500 m² x 2/100 - 8500 m² x 6/100). Det er ikke klart pr. i dag hvilken virksomhet som skal etableres innenfor I/L3, men da det ikke åpnes for publikumsrettet virksomhet antas det at trafikkmengden vil ligge i den lavere delen av variasjonsbredden. Næringstomtene langs adkomstvegen er for det meste bebygde slik at det i fremtiden ikke kan forventes en nevneverdig trafikkøkning.

Jf. vedlagt trafikkvurdering vil nyskapt trafikk fra KDP BLÅE, omlegging av trafikken fra KDP BLÅE som i dag går gjennom Blomsterdalen, samt betydelig økt trafikk fra planlagt storutbygging av næringsarealer på Kokstad, ny rullebane og ringveg vest medføre en stor belastning på Flyplassvegen. Selv om I/L3 sitt reelle bidrag til trafikkbelastningen på Flyplassvegen er minimal, er det lagt inn rekkefølgekrav som sikrer at det før det kan gis igangsettingstillatelse for nye tiltak innenfor planområdet, skal utvidelsen av Flyplassvegen med tilhørende to-planskryss være opparbeidet eller sikret opparbeidet i tråd med detaljreguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 111 bnr. 173 mfl. Rv. 580 Flyplassvegen, strekningen Birkelandsskiftet - Bergen lufthavn Flesland, plan-ID 70620000.

8.10.2 Parkering

Parkering løses innenfor de enkelte eiendommene og delfeltene. Altså reguleres det ikke egne parkeringsplasser. Forslaget legger til grunn maksimalt 4 parkeringsplasser pr. 1000 kvm BRA, som er et snitt mellom gjeldende krav for industri/verksted og lager/engros gitt i KPA BLÅE. For sykkel er det i bestemmelsene satt krav til 2 plasser pr. 1000 kvm BRA.

Parkeringsareal tilrettelegges på bakkeplan. Det er ikke lagt opp til parkeringsskjeller under bakkenivå da dette synes lite fremtidsrettet mht. terrenngrep og ressursbruk. Nedkjøring til parkering under terreng er i tillegg arealkrevende og slik sett lite hensiktsmessig på en relativt marginal tomt. Det er heller ikke satt krav til at parkering skal løses i byggene da dette vil låse mye av arealet innendørs og dermed snevre inn bruksmuligheter og begrense fremtidig fleksibilitet. Det er heller ikke sagt at parkering ikke kan løses i byggene slik at denne muligheten er tilgjengelig for de som ønsker slik løsning.

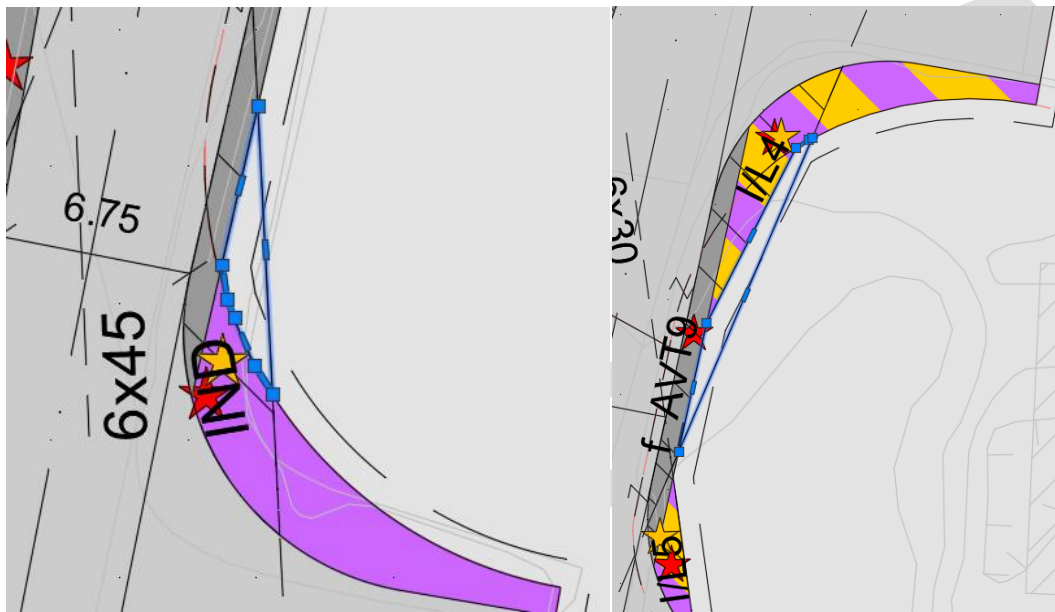
8.10.3 Trafiksikkerhet

Planen regulerer ensides gang- og sykkelveg fra Espehaugen og frem til I/L3 iht. de krav som kommer frem i KDP BLÅE og iht. Statens Vegvesen N100 Veg og gateutforming. Gang- og sykkelveg o_GS1- o_GS3 og f_GS4- f_GS6, o_SK1- o_SK2, f_SK3- f_SK4, skal være ferdig

opparbeidet før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest (punkt 6.3.1). Bredden er regulert til 3,0+0,25 m skulder, og er påført plankartet. Alle avkjørsler er regulert iht. vegnormen, med hensynssoner for frisikt.

På bakgrunn av merknad fra Bymiljøetaten etter begrenset høring er frisiktsonene for kommunal veg justert iht. fartsgrensen på 50 km/t. Dette fører til at sikringssonen for frisikt som krysser over IND og I/L4 blir noe større. Det medfører også at deler av disse frisiktsonene havner utenfor plangrensen. Arealet det er snakk om er begrenset og blir liggende mellom to arealer med sikringssone for frisikt slik at det i praksis ikke vil være mulig å etablere/plassere sikthindrende objekter der uten å bryte frisiktlinjen.

Figur 38. Sikringssone for frisikt som havner utenfor plangrensen.



På bakgrunn av merknad fra Bymiljøetaten ved offentlig ettersyn er det i tillegg avsatt areal til fysisk skille mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg langs kommunal veg, og gang- og sykkelveg er trukket 5,0 meter inn fra fiktiv vegkant i avkjørsel til Espehaugen gjenvinningsstasjon. Gjennom planprosessen har plankonsulent ved flere anledninger anbefalt at hastigheten i tillegg reduseres til 40 km/t som et tiltak for økt trafiksikkerhet. Dette vil fortsatt være aktuelt, og plankonsulents klare anbefaling for den private delen av Espehaugen-vegen der det ikke avsettes areal til fysisk skille.

8.10.4 Kollektivtilbud

Utbyggingen vil ikke få konsekvenser for kollektivtilbudet.

8.10.5 Myke trafikanter

Se kap. 3.10.5.

8.11 **Vannforsyning og avløp**

System for VA-anlegg er vist i VA-rammeplan og godkjent av Vann- og avløpsetaten. Denne viser et tidligere illustrert alternativ (datert 24.09.18), men konseptet og prinsippene er de samme og planen er derfor ikke justert iht. illustrasjoner datert 28.06.2019. Iht. planforslaget skal godkjent rammeplan ligge til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling.

Avrenning mot nabetomter etter utbygging skal i utgangspunktet ikke øke. Det blir benyttet infiltrasjonsgrøfter og fordrøyningsmagasin for å håndtere den økte vannmengden som følge av nye tette flater. Det plasseres i tillegg infiltrasjonskummer ved behov for å fange opp vann fra lokale bunnpunkter på tomten. Det er i bestemmelsene stilt krav om grønt tak og permeabelt dekke.

8.12 Energi og klima

Samfunnsøkonomisk lønner det seg ikke med fjernvarme til lager og industribygg som ikke har store behov for oppvarming. Fjernvarmenettet er under utbygging i området, men er kun planlagt frem til rundkjøringen nord for planområdet. Vurdering om behov for tilknytning må derfor komme i byggesak.

8.13 Universell utforming

En utbygging iht. planforslaget medfører at prinsippet om universell utforming skal legges til grunn for all aktivitet og at utearealer så langt som mulig skal tilrettelegges for funksjons - hemmede og rullestolbrukere. Utrykningskjøretøy og varelevering skal ha tilfredsstillende adkomst til alle bygg.

8.14 Risiko og sårbarhet – konsekvenser

8.14.1 Rasfare

Bergen kommunes helningskart i figur 40 viser flere mindre punkter med helningsgrad over 38 grader.

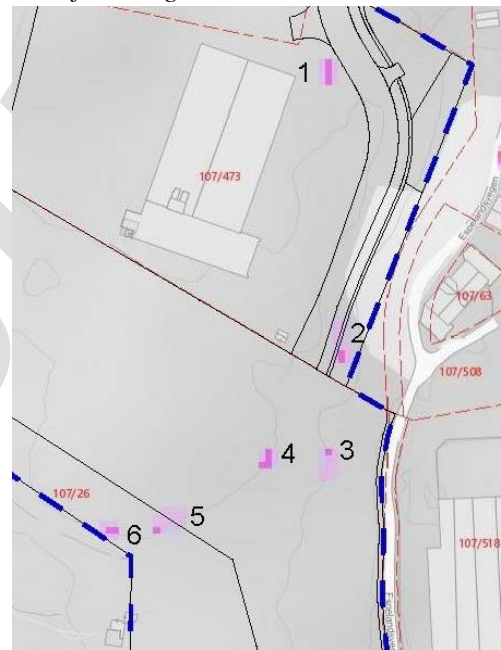
Punkt 1 er i dag planert og utgjør ingen rasfare. Punkt 2 ligger ved det som i dag er en voll innenfor arealformålene gang-/ sykkelveg f_GS6, annet vegareal teknisk f_AVT4 og annet vegareal grøntareal f_AVG1. Arealet vil bearbeides i forbindelse med etablering av vegarealene, og vil ikke utgjøre noen risiko. Punkt 3 og 4 ligger innenfor I/L3 og vil planeres som del av tiltaket, og utgjør dermed ingen risiko. Punkt 5 og 6 ligger innenfor vegetasjonsskjerm VS3. Det er planlagt å fylle på masser fra I/L3 sørøst for pkt. 5. Skrenten vil dermed reduseres noe. Punkt 6 vil være uberørt av tiltaket. Området nedenfor skrenten er utenfor steingjerdet som gjerder inn innmarken til gården på gnr. 107 bnr. 26. Det er dermed svært lite folk som går forbi og svært liten fare forbundet med dette punktet. Aktuelle punkter utgjør derfor ingen risiko.

Det er krav i bestemmelsene om at det etter sprenging av byggegrop skal gjennomføres en vurdering av sikringsbehov for skjæringshøyder over 4 meter (ref. punkt 2.7.1) og at rassikring skal være utført før bebyggelsen tas i bruk (ref. punkt 6.3.4). Vurderingen skal gjennomføres av firma med geologisk/geoteknisk kompetanse.

8.14.2 Lokalklimatiske forhold, flom- og vindfare.

Planforslaget vil ikke medføre konsekvenser for lokalklimaet, ei heller mht. flomfare. Det utløser heller ikke vesentlig risiko mht. vindfare.

Figur 39 Helningskart. Blått omriss er arealformålsgrenser.



8.14.3 Støy

Støyfaglige vurderinger for planområdet datert 04.05.2020 skal legges til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen (jf. punkt 2.6.3.1 i bestemmelsene). Planområdet ligger 2 km i luftlinje fra Bergen lufthavn Flesland og dermed innenfor hensynssone rød støysone H210-20. Restriksjonene på bygging innenfor støysonen angår ikke kontor, industri eller lager. Byggene på I/L3 må likevel tilfredsstillende kravene i TEK17 for et tenkt framtidig støynivå med økt flystøy.

Støyvurderingen viser at etablering av støysvak industri, lager og transport vil være innenfor grenseverdiene knyttet til støy. Det er usikkert hvilken industri som skal etableres på I/L3, derfor tar støyvurderingene for seg flere ulike støysituasjoner. Disse viser at det må gjøres avbøtende tiltak i anleggsfasen for å oppnå tilfredsstillende støyforhold for boliger i vest. Plassering av støykilder og gode varslingsrutiner vil også være av betydning i anleggsfasen. Jf. Punkt 2.6.3.2. i bestemmelsene kan midlertidig knuseverk for håndtering av egne masser i anleggsperioden tillates, forutsatt at det gjøres tiltak som sikrer at utendørs støynivå for boligeiendommene ved planområdet er under $L_{den} \leq 55$ dB.

Dersom det skal etableres støysvak industri uten aktivitet på natt vil det ikke være behov for ytterligere støyfaglige vurderinger. Ved etablering av industri som medfører et støynivå over 62 dB/m², må det ved søknad om tiltak foreligge en utdypende støyutredning som redegjør for skjermingstiltak og viser hvordan støybelastningen for omkringliggende eiendommer holdes under en grenseverdi på $L_{den} \leq 55$ dB (jf. punkt 2.6.3.3 i bestemmelsene).

Det kan etableres støytiltak innenfor I/L1 – I/L3, og VS2 og VS3. Rundt I/L3 er det regulert en vegetasjonsskjerm på minimum 11 m, som utgjør VS2 og VS3, og vil gi plass til eventuelle støyskjermingstiltak. Iht. punkt 6.2.1 i bestemmelsene skal skjerming innenfor VS1 utbedres og skjæring sikres før nye tiltak innenfor I/L1 kan tas i bruk.

Vegetasjonsskjermene skal plantes til med stedeegne vekster. Innenfor VS3 skal dette være stedeegne eng- og beitevekster. På sikt forventes tilvokst av busker og trær. Eksisterende vegetasjon skal bevares. Dersom det som del av byggesaken kommer frem at det er behov for støytiltak vil eventuelle skjerming kunne plasseres innenfor vegetasjonsskjermene VS2 og VS3 (eller innenfor I/L3). Bygg kan også plasseres slik at de vil skjerme boligområdet mot vest fra eventuell støyende uteaktivitet. Dette håndteres i byggesaken.

Økt biltrafikk inn og ut av området vil endre støybildet. Iht. Statens Vegvesens Håndbok V713 vil den nye bygningsmassen skape mellom 170 til 510 bilturer pr. døgn. Det åpnes ikke for publikumsrettet virksomhet innenfor planområdet og det antas derfor at trafikkmengden vil ligge i den lavere delen av variasjonsbredden for antall bilturer pr. 100 m² og at denne økningen ikke vil gi vesentlige ulemper for boligbebyggelsen i nærområdet. Vegen er en blindvei og det vil derfor ikke være noe gjennomgangstrafikk, samt at industri- og lagerbygningene kan plasseres slik at byggene i seg selv demper vegstøy. Det er ikke planer om nye utbygginger langs veien pr. i dag. Øst for planområdet er det flere vedtatte og nylig oppstartede reguleringsplaner for næringsområder med økt utnyttelse. Alle disse områdene har tilkomst via hovedvegen Espehaugen, og vil ikke benytte planområdets adkomstveg.

8.14.4 Forurensning, lagring av farlig stoff eller gods.

En utbygging etter planforslaget vil ikke medføre nevneverdig endret forurensningssituasjon. Anleggsfasen vil i en forbigående fase kunne genere noe mer utslipp til luft, og støy som omtalt ovenfor. Eventuelle kjemikalier (farlig stoff eller gods) som benyttes i anleggsfasen må

lagres forsvarlig og iht. interne instruksjoner og gjeldende lovverk. Det skal ikke være nødvendig med bestemmelser knytt til dette.

En etablering av et fremtidig lager- og industriområde vil ikke medføre økt fare for områdene rundt. De forhold som slår ut gult i risiko og sårbarhetsanalysen redegjøres for i søknad om tiltak og vil kunne bli håndtert på en tilfredsstillende måte i byggesaken, og iht. annet lovverk dersom aktuelt. Grunnforurensning skal ikke forekomme, men kan skje akutt. Dette må håndteres etter interne driftsprosedyrer.

8.14.5 Kraftledninger

Langs den østlige grensen av planområdet er det en lavspennledning (11 – 22 kV) i luftspenn. Hvorvidt denne skal flyttes må vurderes som del av søknad om tiltak, og i dialog med BKK.

8.14.6 Øvrige ROS-tema

Se vedlegg 13 - ROS-analyse.

8.15 Terrengbehandling og massehåndtering

Etter krav fra plan- og bygningsetaten utformes nå I/L3 med to ulike planeringsnivå. Den vestre delen planeres til ca. kote +41, og den østre delen til ca. kote +38. Løsningen vil generere en større masseutskifting, mer støy og en lengre anleggsperiode for boligene i nærheten. Det vil også gi vesentlig mindre utearealer i tilknytning til bygningene.

Terrenget innenfor I/L3 vil i anleggsfasen bli planert ut til to flater som etableres på ca. kote +41 og +38. Planforslaget vil gi overskuddsmasser i form av utsprengte blokker og steiner. Slike masser kan være en ressurs med mange bruksområder, men det kan være en utfordring å finne brukere som er klar til å motta masser parallelt med utvinning på området.

Et foreløpig anslag av den totale massebalansen i planforslaget utgjør rundt 46 000 m³ innenfor I/L3. Dette er beregnet med utgangspunkt i en terrengmodell, og er et anslag basert på illustrasjonsskisser av området og et lavere planeringsnivå i øst. Endelig resultat og størrelser på massene kan endre seg etter detaljprosjektering av anlegget. Det er i planforslaget gitt bestemmelser til utarbeiding av en massehåndteringsplan som dokumentasjon til byggesak punkt 3.1.1.4.a.

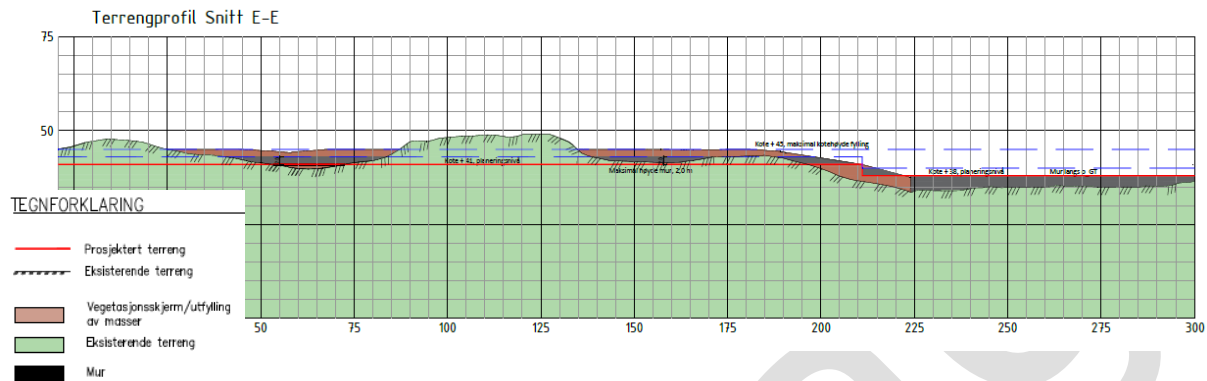
Deler av overskuddsmassene kan benyttes lokalt innenfor planområdet, der behovet utgjør rundt 6 000 m³. Det gir minimum 40 000 m³ overskuddsmasser fra anleggsarbeidet som må transporteres bort og deponeres på godkjent fyllplass (iht. Forurensningsloven). For skjæringen innenfor VS4, GG1 og deler av f_KV2 er massene beregnet til å utgjøre ca. 345 m³. Fyllmasser og masser som benyttes som skråning mv. innenfor samme område utgjør ca. 389 m³. Dette gir en negativ massebalanse på -44 m³ for VS4, GG1 og deler av f_KV2. Innenfor VS2 og VS3 vil rundt 5 400 m³ benyttes som fyllmasser. Det vil ikke bli aktuelt med parkeringsanlegg under bakken som genererer ytterligere masseoverskudd.

Det største massebehovet i planområdet er knyttet til vegetasjonsskjerm VS2 og VS3 mellom I/L3 og LNF-arealet utenfor planområdet. Her foreslås det å tilføre masser slik at terrenget får en gradvis oppstiging opp mot og ovenfor I/L3. Skjæring og fylling mot I/L3 utformes som vist i terrengprofil i vedlegg 12. langs planområdets yttergrenser og gangveg fra Espelandsvegen skal være en gradvis avtrapping av vegetasjonsskjermen. Før masser deponeres innenfor VS2 og VS3 skal eksisterende jordsmonn på I/L3 og på berørte områder på innmarksbeite innenfor VS2 og VS3, fjernes og tas vare på (jf. punkt 3.3.1.2.c). Avgravd

jordsmonn skal avslutningsvis tilbakeføres over tilførte masser på VS2 og VS3 (jf. punkt 6.4.2). VS3 vil bli brukt som beitemark jf. punkt 3.3.1.1.b.

Plan for massehåndtering skal utarbeides i forbindelse med byggesak jf. bestemmelsene punkt 3.1.1.4 a.

Figur 40 Viser snitt E for terrengprofil. Jf. vedlagt illustrasjonsplan.



8.16 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget medfører ingen ekspropriasjonstiltak for å kunne gjennomføres, ei heller offentlig innløsningsplikt.

8.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget medfører en omdisponering av LNF-formål til byggeformål og grøntstruktur. Dette er redegjort for i kap. 8.1. Intensjonen ved dette planarbeidet er nettopp å sikre videre drift av landbrukseiendommen ved å rydde opp i eiendomsforholdene. Bygninger og jordbruksareal har behov for oppgraderinger, men dagens eiendomsforhold er et hinder for oppgraderinger og investeringer, og med det videre drift. I verste fall må driften avvikles. Etter vedtak av reguleringsplanen kan næringstomten fradeles slik at landbrukseiendommens hjemmel kan tilbakeføres til vedkommende som driver og bor på eiendommen, og både driften og eiendommen kan oppgraderes og drives på en fremtidsrettet og samfunnsnyttig måte.

Andre konsekvenser for næringsinteresser er nye arbeidsplasser spesielt i anleggs- og utbyggingsfasen av I/L3, men også når bedrifter og aktivitet er etablert. Da tomten inngår i et større og etablert næringsområde finnes her muligheter for samarbeid, spin-off og samlokaliseringeffekter.

8.18 Konsekvenser for naboer

Planområdet ligger på en høyde, og byggene vil, selv om man sprenger seg noe ned, være delvis synlig fra boligene i vest og sør. Mot nord og øst er det industri/lager-områder. For å dempe nær- og fjernvirkningen er det regulert inn en 11 meter bred grønn buffer/vegetasjonsskjerm mot boligene i vest, og en bredere vegetasjonsskjerm mot sør (VS2 og VS3). I bestemmelsesområde #2 som langs sørsiden av I/L3 skal det etableres en trerekke. Disse trærne skal være minimum 2,0 m ved beplantningstidspunkt. Samlet sikrer dette visuell skjerming, luft og avstand til industriområdet. Eksisterende grantrær vest på VS2 skal også bevares. De arealene som får tilført overskuddsmasser innenfor VS2 og VS3 skal tilplantes. Overskuddsmassene kan fylles på til maksimalt kote +45, og vil ligge høyere enn planert flate. I tillegg skal det opparbeides voll mot naboene i vest/sørvest. Vollen skal ha

planeringshøyde på minimum kote + 45 og skal beplantes for å sikre en visuell skjerming mot nabobebyggelsen. Samlet sett, og særlig når vegetasjonen har etablert seg med trær, vil disse grepene bidra til å redusere innsyn mot byggene. Se 3D-illustrasjoner på figur 40 (på neste side) samt vedlegg 5, som viser dagens terreng i forhold til planlagt utbygging for utvalgte punkter.

FORSLAG

Figur 41 Ulike perspektiver med dagens situasjon til venstre og etter tiltak til høyre

Dagens situasjon

Perspektiv fra Espelandsvegen, øst mot vest. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilplantet vegetasjonsskjerm.

Perspektiv tatt sør for gårdstunet, fra Esspelandsvegen mot nordøst. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilplantet vegetasjonsskjerm.

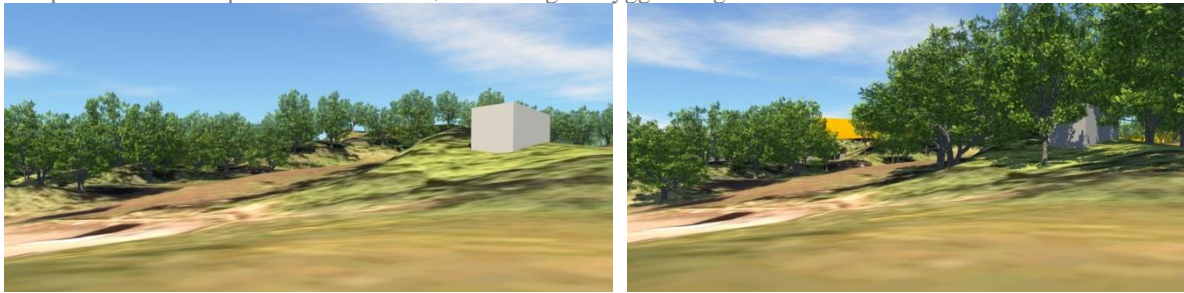
Perspektiv tatt vest for gårdstunet, mot nordøst. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilplantet vegetasjonsskjerm.

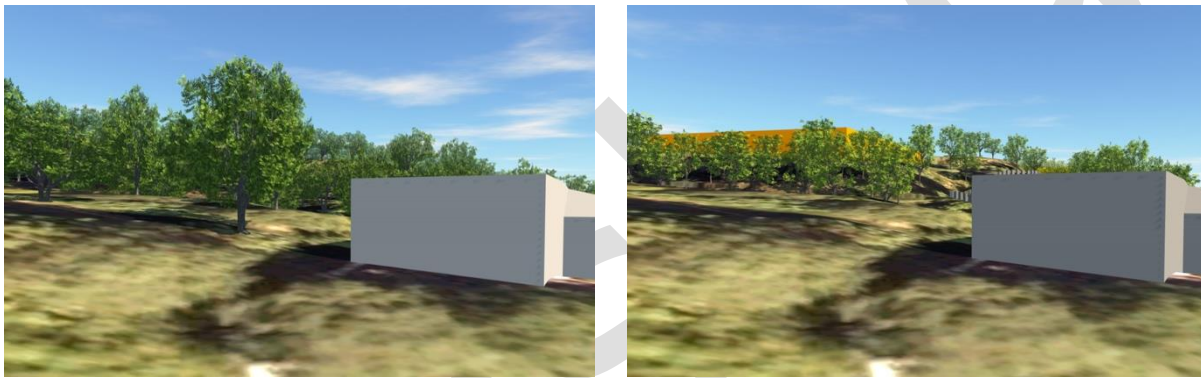
Perspektiv tatt fra Espedalen 9 mot nordøst. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilplantet vegetasjonsskjerm.

Perspektiv tatt fra Espehaugen 27 mot øst. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilplantet vegetasjonsskjerm.

Perspektiv fra Espedalen 31 mot øst. Planlagt bebyggelse i gult.



Venstre: dagens situasjon.

Høyre: Ny bebyggelse med tilførte masser, som ikke er beplantet. Tilførte masser er illustrert med en helningsgrad lik min. 1:2.

Diverse perspektiver fra I/L 3



Som det kommer frem av de ulike perspektivene vil planlagt bebyggelse i mer eller mindre grad være synlig fra de fleste himmelretninger, særlig fra Espelandsvegen sørøst for området og fra boligene vest for området. Næringsbygg er en kjent bygningstype i området, og byggene vil i liten grad skille seg ut. En grønn, og på sikt en relativt tettvokst vegetasjonsskjerm, vil bidra til å redusere synligheten av næringsbebyggelsen fra boligeiendommene i vest.

Silhuettvirkningen av planlagte bygg er uansett ikke høyere enn eksempelvis byggene lenger nord ei heller mer enn hva som kan forventes av en utbygging her. Ved å etablere to planeringsnivå vil muren øst på I/L3 bli bedre tilpasset terrenget og nærvirkningen av denne reduseres.

Avstanden til boligene i vest og sør er også såpass stor at tiltaket ikke vil gi noen negative konsekvenser for naboenes solforhold mot vest, dvs. mot boligene, ei heller mot de andre tomtene. Se vedlegg 7.

Økt biltrafikk skaper mer støy, men som redegjort for i kap. 8.14.3 er det vurdert at forventet økning ikke vil gi en vesentlig forverret støysituasjon. Den største ulempen for naboer vil være i selve anleggsfasen i form av støy ved sprengning og transport av masser. Dette vil dempes noe ved at man legger opp til gjenbruk av en del masser innenfor planområdet, som gir redusert trafikk. Støyutfordringene er knyttet til bygge- og anleggsfasen, og gjennomførte støyvurderinger viser at det med lett industri og transportvirksomhet ikke vil være i konflikt med krav og grenseverdier når det gjelder støy på naboeiendommer. For mer om støyfaglige vurderinger gjort i forbindelse med planforslaget se vedlegg 16.

8.19 Interessesmotsetninger

Eventuelle interessomotsetninger synes ikke nevneverdige, og skulle være tilstrekkelig redegjort for ovenfor. Omdisponering av LNF-formål synes mest prekært om noe skal konkretiseres, men vurdert opp mot de konsekvensene en ikke-realisasjon av planen kan medføre for landbrukseiendommen så synes dette å være en relativt liten pris. Konsekvenser for naboer i nærområdet vil komme uavhengig av planforslaget da det er forventet at tomtene på ett eller annet tidspunkt vil bygges ut etter overordnet plan; dvs. etter KDP BLÅE.

8.20 Avveining av virkninger

Med bakgrunn i gjennomgang ovenfor er det vår vurdering at nytten ved å realisere planen og å få orden på eiendomsforholdene slik at landbrukseiendommen kan drives videre på en bærekraftig måte, bør tillegges mer vekt enn øvrige konsekvenser ved planforslaget, som i all hovedsak forholder seg til rammer i overordnet plan.

9 Avsluttende kommentar

Målet med planforslaget er å regulere aktuell eiendom til industri og lager iht. overordnet plan (KDP BLÅE) for så å gjennomføre en fradeling av næringstomten slik at hjemmel for resterende del av landbrukseiendommen kan overføres til vedkommende som bor og driver på gårdsbruket. Dagens eiendomsforhold er til hinder for å kunne opprettholde, investere i og videreutvikle driften, og i verste fall avvikles driften.

Planområdet ligger i et næringsområde med lite publikumsrettet virksomhet, og samsvarer i all hovedsak med overordnet plan. Det er gjort justeringer av selve tomten sammenlignet med overordnet plan, blant annet for å få til en fleksibel og arealeffektiv utnyttelse. Parkering er illustrert utendørs, men det er ingen ting i veien for at parkering kan flyttes under tak (i bygg) dersom fremtidig utbygger ønsker det. Det settes ikke krav til innendørs parkering da dette vil gjøre planen lite fremtidsrettet og unødvendig rigid. Videre er det regulert en gang- og sykkelvei fra Espehaugen til I/L3 (I/L1 i KDP BLÅE), og det legges opp til gangforbindelse via trapp og kjørbare gangveg ned til Espelandsvegen i sør.

Utforming av bygg og tomt foreslås håndtert i byggesak, men planens bestemmelser gir rammer som sikrer et variert uttrykk, variasjon av fasadematerialer og fargebruk, blant annet. I tillegg er det satt krav til at deler av takflatene skal ha solceller og at minimum 60 % av takflatene skal være grønne. Planen stiller krav om maks 9 m byggehøyde og til en maksimal utnyttelse lik %-BRA = 93 % for I/L3. For I/L1 og I/L2 videreføres føringene i gjeldende plan.

Aktuell tomt er i overordnet plan regulert til industri/lager slik at det er forventet at naboer på et eller annet tidspunkt må forholde seg til ny bebyggelse her. Dette sagt så foreslås følgende grep for å redusere konsekvenser for omliggende bebyggelse, nær- og fjernvirkning: Planert flate deles i to og legges på ca. kote +41 og kote +38, som medfører at mur mot Espelandsvegen i øst blir vesentlig lavere enn dersom hele I/L3 planeres til samme nivå. VS2 og VS3/vegetasjonsskjermer vil skjule deler av den nye bebyggelsen. Der terrenget er lavere skal det tilføres masser til maksimalt inntil kote +45 som vil bidra til å skjerme planlagte bebyggelse fra omgivelsene. Det kan også etableres voll over dette med en minimum planeringshøyde kote +45. Voll og masser skal beplantes med stedegne vekster, som på sikt vil vokse til og bidra til ytterligere skjerming. Eksisterende vegetasjon på øvrig terreng innenfor VS2 og VS3 skal ivaretas. Tiltaket vil ikke ha konsekvenser for solforholdene på naboeiendommene.

Den bakenforliggende intensjonen med dette planarbeidet er å kunne gjennomføre en fradeling, som sikrer landbrukseiendommens videre drift. Se kap. 8.6.2 og kap. 2 for grundigere gjennomgang av dette.

Samlet sett er det vår vurdering at planforslagets har i seg minnelige løsninger som bør være akseptable for alle parter, som ivaretar hjemmelshavers interesser, landbrukseiendommens interesser, naboer og planmyndighetens interesser, på en adekvat måte.