



Til
BBU - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Tilleggsnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20660-66
Saksbehandler: Halla Saad Alzubaydi
Dato: 19.08.2024

Fra
Plan- og bygningsetaten

Tilleggsnotat 2.gangsbehandling Årstad, Gnr. 159, Bnr. 943 m.fl., Mindemyren Nord, Arealplan-ID 70520000

Plan- og bygningsetaten (PBE) viser til brev av 1. juli 2024 med bestilling av tilleggsnotat for tema naturmangfold, parkering og overgangsfelt. Under følger ytterligere opplysninger og vurderinger i tråd med bestilling.

Naturmangfold

Det er utarbeidet en naturmangfoldsrapport, oppdatert 02.12.2021. Rapporten omfatter en beskrivelse av naturmangfoldet i plan- og influensområdet, og en vurdering av planarbeidet opp mot prinsippene i naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12.

Solheimsvatnet har regional verdi for det biologiske mangfoldet, selv om området har vært sterkt preget av utfyllinger og utbygging. Området inneholder viktige kvaliteter for fugler og regionalt sjeldne undervannsplanter. Vannet og området i nord er et viktig raste- og hekkeområde for fugler. Det er registrert flere rødlistede fuglearter som bruker vannet, for eksempel sothøne, hettemåke og bergand. I nord er det kartlagt kalkrik helofyttsump som er en sårbar naturtype på norsk rødliste for naturtyper. Det sammenhengende arealet i nord med helofyttsump og undervannseng har høyere forvaltningsverdi enn resterende arealer i vannet. Naturmangfoldsrapporten anbefaler at dette området forblir inngrepsfritt da de største verdiene er lokalisert her, samt at det ikke tilrettelegges for aktiviteter nord i vannet. Menneskelig aktivitet er vurdert til å kunne gi negative effekter for fauna og flora. Dette ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

Det er registret mindre kvaliteter knyttet til den sørlige delen av vannet. Planforslaget åpner for etablering av en mindre brygge i sør og vest. Intensjonen er å skape naturlige oppholdssteder langs vannet. I foreliggende planforslag skal Solheimsvatnet behandles skånsomt og ingen utfylling tillates, jf. bestemmelse 6.1.1.

Planforslaget medfører en utvidelse av parkareal langs Solheimsvatnet. En utvidelse av grøntområdet er positivt for det biologiske mangfoldet hvis det gjøres med hensyn til eksisterende verdier i området. Reetablering av vegetasjon og bruk av arter skal ta

utgangspunkt i naturlig forekommende artsmangfold, og fremmede arter tillates ikke. Eksisterende vannkantvegetasjon ivaretas.

Innenfor planområdet er det registrert fugler som er sårbare for forstyrrelser i hekkeperioden. I planforslaget er det sikret at det skal iverksettes avbøtende tiltak. Et avbøtende tiltak ved økt ferdsel i området kan være å presentere informasjon om området og naturverdiene til allmenheten som skal bruke denne urbane, grønne lungen. Kunnskapsutveksling vil bidra til at negativ påvirkning ikke finner sted. Videre skal ikke sprenging finne sted i april-mai, og vannaktiviteter skal begrenses. Biologisk mangfold beskyttes med hensynsone naturmangfold og turvegen er lagt om for å hindre for mye ferdsel i de mest utsatte områdene, jf. bestemmelse 5.3.

Kunnskapsgrunnlaget etter § 8

Naturmangfoldsrapporten tar utgangspunkt i offentlig tilgjengelig informasjon fra databaser og kartinnsyn, supplert med informasjon fra befaring av plan- og influensområdet. Området ble befart den 01.03.2021 og 01.07.2021. Ved befaringen ble det gjennomført kartlegging etter Kartlegging av naturtyper etter Natur i Norge (NiN), hvor naturtypene rundt vannet ble definert. Vannforekomstene ble også befart via båt for å kartfeste registrerte undervannsarter, og kvaliteten på naturtypene ble vurdert. Observerte naturelementer ble registrert med appen ArcGIS Collector for iPad. Dataene ble samlet og prosessert i ArcGIS Pro.

PBE vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig sett opp imot sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Sannsynligheten for at det finnes verdier som ikke er blitt registrert er vurdert som liten.

Føre-var-prinsippet etter § 9

PBE vurderer at det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag knyttet til naturmangfold. Risikoen for skade på eksisterende verdier i området er vurdert gjennom planprosessen. Nødvendige avbøtende tiltak og justering av plangrep er sikret for å redusere eventuelle negative konsekvenser for naturmangfoldet så mye som mulig. Det konkluderes med at det er lav sannsynlighet for at tiltaket kan medføre uforutsett alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Føre-var-prinsipper kommer dermed ikke til anvendelse.

Økosystemtilnærming og samlet belastning etter § 10

Det følger av nml. §10 at:

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for».

Store deler av området er allerede bebygd og skal erstattes med nye bygg og grøntareal. Planforslaget tilrettelegger for blågrønne strukturer som vil øke kvaliteten i området. I anleggsperioden skal avrenning til Solheimsvatnet hindres, for å unngå eutrofiering av vannet, noe som kan påvirke sammensetningen av vannvegetasjon. Videre skal støv og forstyrrelser minimeres i hekketiden, og fremmede arter eller infiserte masser som oppdages skal håndteres på forsvarlig måte for å hindre spredning.

Planforslaget tilrettelegger for funksjonelle, flate tak der takflaten eksempelvis kan etableres som grønne tak med dreneringsfunksjon, eller beplantes med pollinatorvennlig vegetasjon og

solcellepaneler. Vi vurderer at dette vil bidra positivt til det lokale økosystemet og at § 10 er ivare tatt i planforslaget.

Kostnader ved miljøforringelse etter § 11

Foreslåtte avbøtende tiltak som er nødvendige for å avgrense skadene på naturmangfoldet ved gjennomføring av tiltaket, er sikret i bestemmelsene. Disse er vurdert til å ikke være urimelige ut fra tiltaket og risiko for skade. Tiltakshaver skal ta de økonomiske kostnadene ved gjennomføring av nødvendige avbøtende tiltak.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder etter § 12

Planforslaget viser til at planområdet kommer til å få et løft ved å etablere blågrønne strukturer. Forslagsstiller er kjent med kravet til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Plan- og bygningsetaten oppfordrer tiltakshaver til å bruke miljøvennlige anleggsmaskiner for å redusere eller begrense skader på naturmangfoldet.

Parkering

En sentral utfordring for Mindemyren er å legge til rette for en fremtidsrettet parkeringsløsning som støtter opp under visjonen om å skape en blågrønn gåby for alle, med en hensiktsmessig reisemiddelfordeling som forankret i den offentlige reguleringsplanen. I foreliggende planforslag er det vurdert at planområdet skal utformes som et gangvennlig og bilreduert område uten egne parkeringsplasser i feltene. Parkering skal i stedet løses i fellesanlegg under bakken innenfor nabofeltet delfelt S14 (arealplan-ID 66350000).

Foreslått parkeringsløsning er vurdert til å være i tråd med områdereguleringsplanens bestemmelse 1.12.1 og 1.12.2 som gir at parkering skal etableres i parkeringskjellere under terreng og samles i få og robuste anlegg. Formålet er å utvikle et enkelt og oversiktlig kjøremønster og parkeringssystem i området. Løsningen er videre i tråd med byrådets vedtak i sak om føringer for plan- og gjennomføringsprosesser på Mindemyren fra 25.3.21 (sak 1101.3/21), om at det praktiseres lav parkeringsdekning i de enkelte detaljreguleringsplanene, og at felles parkeringsløsninger tilstrebes.

PBE har utarbeidet et notat som er et kunnskapsgrunnlag for parkering i Mindemyren, jf. saksnr. 202118253/9. Her vises det hvordan områdeplanens intensjon om å samle parkering i få og robuste anlegg basert på et enkelt og oversiktlig kjøremønster kan løses i de pågående detaljreguleringene. Vurderingstallene er basert på gjeldende områdeplan og KPA. Vurderingstall er hovedsakelig basert på KPA. For noen arealformål har en forutsatt en noe redusert parkeringsdekning sammenlignet med områdeplanen for Mindemyren.

Begrunnelse for parkeringsdekning

Mindemyrens sentrale lokalisering og særdeles gode kollektiv- og sykkeltilbud gjør at det kan forutsettes at kun et fåtall av arbeidstakere i området vil kjøre til jobb. Her ligger forholdene til rette for å velge andre reisemidler. I tillegg vurderes det at det er helt nødvendig å sikre en parkeringsdekning i nedre del av parkeringsspennet i KPA av hensyn til bystrukturen på Mindemyren med boliger, sosialinfrastruktur og næring tett på hverandre i felles gatestruktur. Etter fagetatens vurdering er den foreslåtte løsningen i planforslaget i samsvar med områderegulering og KPA, og er en konkret løsning på hvordan intensjonen om å samle

parkering i felles anlegg kan oppnås. Tabell 1 viser vår anbefaling for parkeringsdekning for S16 og S17. Anbefaling fra parkeringsnotatet (Min +KPA) legges til grunn for delfelt 17 og 16.

Tabell 1 Vurdering av parkeringsdekning som lagt til grunn for offentlig ettersyn av planforslaget:

S16			Forret/ kont.	Skole	Idrett	Omsorg	SUM S16
Krav			1p/1000m2	0,5/ 10 barn	0,5/ 10 pers	1/10 senger	
Arealgrunnlag			8700	400	medtatt skole	35	
P-plasser S16			8	20	0	4	32
S17	Bolig	Barnehage	Forretning				SUM S17
Krav	0,4/ 100m2	0,5/ 10 barn	1p/1000m2				
Arealgrunnlag	15170	80	1000				
P-plasser	61	4	1				66
Sum p-plasse S17							
Sum parkeringsbehov							98
Andel HC-plasser 10%							10

Til 2.gangsbehandling ble parkeringsdekningen diskutert og vurdert på nytt. Grunneierne på S16 og S17 ønsket en høyere parkeringsdekning. Grunneierne ønsket totalt 120 parkeringsplasser pluss 20 delebils plasser. Dette tallet er basert på 0,4 p-plasser pr 100 m² bolig, 4 pr 1000 m² for kontor, og 10 pr 1000 m² for forretning. For tjenesteyting har grunneierne foreslått 5 pr 1000 m², bevertning 1 pr 1000 m² og barnehage 0,5 plasser pr 10 barn.

Grunneier sitt ønske er en betydelig økning fra offentlig ettersyn da totalt antall parkeringsplasser var beregnet til 90-98 parkeringsplasser. Ettersom foreliggende planforslag ikke regulerer parkering innenfor delfeltet, men parkering løses innenfor delfelt S14, vil endelig parkeringsdekning avklares som en del av sistnevnte planarbeid.

Planforslaget til detaljreguleringsplan for delfelt S14 har vært på offentlig ettersyn, men det foreligger innsigelse fra Statens vegvesen knyttet til parkeringsdekning. Som et resultat av dette har PBE hatt jevnlig dialog med forslagsstillerne og konsulenter for delfelt S14 for å arbeide frem et omforent, justert forslag til parkeringsdekning. Dette justerte forslaget skal danne grunnlag for dialog med Statens vegvesen og vil forhåpentligvis medføre at innsigelsen kan trekkes. Det planlegges dialogmøte med Statens vegvesen i september.

Nåværende arbeidsutkast til parkeringsdekning som skal danne grunnlag for dialogmøtet med Statens vegvesen er vist i Tabell 2 under. Forslag har kun justert parkeringsdekning for kontor/næring til 2 plasser pr 1000 m². Dekningen er i tråd med spennet i kommuneplanens arealdel og områderegeringsplanen slik tabellen viser.

Tabell 2 Oversikt over parkeringsdekning i planforslaget delfelt S14:

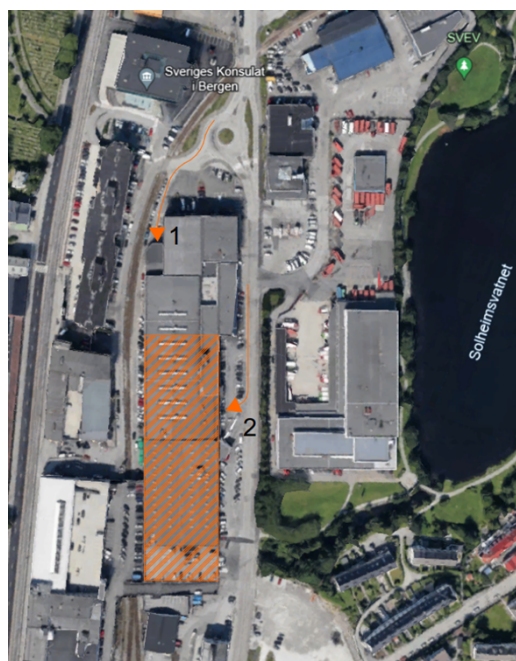
	Offentlig ettersyn	BRA til beregning	Parkeringsdekning	KPA krav	Områdeplanen	Nåværende arbeidsutkast
S14 Bolig	154	39000 m2 (ca.)	0,4 pr 100 m2 bolig	0,4 – 1 (reduksjon min.krav)		154

				med bildeling)		
S14 Næring (KBA 5 og KBA 6)	170	11500+ 10600 = 22100 m2	8,3 pr 1000 m2	0 – 10 (forretni ng) 0 – 3 (kontor) 0 – 1 (industri/ bevertn)	0 – 10 (forretn.) 0 – 4 (kontor) 0 – 2 (bevertn.)	44 (2 pr 1000)
S14 Næring (KBA 4)	217	35000 m2	6,2 pr 1000 m2			70 (2 pr 1000)
S17	66 Inkludert parkering for barnehag en		0,4 pr 100 m2 bolig			70
S16 Næring	8		1 pr 1000 m2			16 (2 pr 1000)
S16 Flerbruksbygg	24					24
Sum	663					378

Dersom nåværende arbeidsutkast for parkeringsdekning blir gjort gjeldende betyr dette en økning i parkeringsplasser for S16/næringsbygget på 8 nye plasser, sammenliknet med dekning lagt til grunn ved offentlig ettersyn. Dette gir en total parkeringsdekning for S16 og S17 på 106 plasser.

Midlertidig parkeringsløsning

PBE har vært i dialog med forslagsstiller for delfelt S17 om bruk av eksisterende bygningsmasse på S14 til parkering i en midlertidig fase, fram til felles parkeringsanlegg på S14 er etablert. Det er to mulige innkjøringer fra Kanalveien til eksisterende bygg som PBE vurderer kan benyttes i en midlertidig fase. Se figur 1.



1. Mulig innkjøring fra nord. Krysser ikke sykkelvei eller fortau.



2. Mulig innkjøring fra Kanalveien.



Figur 1: Bilder som viser dagens situasjon og mulig innkjøring på delfelt S14

Fagetaten er positiv til en midlertidig parkeringsløsning som beskrevet ovenfor. Løsningen krever søknad om byggetillatelse til endret bruk av eksisterende bygningsmasse.

Overgangsfelt langs Kanalveien mellom delfelt S14 og S16

Kanalveien med bybanelinjen ligger i dag som en barriere mellom planområdet, der det skal bygges skole og barnehage, og naboplanen for delfelt S14. Innenfor S14 skal det bygges rundt 435 nye boliger. Det er i dag 350 meter mellom de etablerte overgangsfeltene i gaten. Dersom det ikke etableres nye overgangsfelt vurderer PBE at det er stor risiko for mye villkryssing, spesielt av barn, over både bybanetrasé, sykkelveg og kjøreveg. PBE vurderer derfor at det er avgjørende å få etablert to nye overgangsfelt.

Det er pågående dialog mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen for å avklare en rekke temaer knyttet til trafiksikkerhet, derav blant annet fartsgrensereduksjon, flere krysningspunkt og vareleveringslommer langs Kanalveien.

Planarbeidet er koordinert opp mot arbeidet på delfelt S14. Forslag til nye krysningspunkt mellom skolen på S16 og S14 er vist i illustrasjonsplan for Mindemyren Nord, se figur 2.

S16/S17

Mindemyren nord:

Forslag til nye overganger ved offentlig ettersyn.

Rød sirkel i nord viser foreslått overgang til skolens hovedinngang.

Rød sirkel i sør viser foreslått overgang til idrettshallens inngang, og direkte kobling til Solheimsvatnet.

Det er planlagt ny barneskole for ca 400 barn, barnehage for 80 barn og flere nye boliger langs Kanalveien. Det er derfor viktig å sikre flere overganger slik at det blir en trygg og oversiktlig trafikksituasjon ved skolen hvor mange barn skal ferdes.



Figur 2: Utklipp fra illustrasjonsplan i planforslaget Mindemyren Nord som viser mulige overganger langs delfelt S14 og S16.

Etablering av de nye overgangsfeltene krever RAMS-analyse og søknader til Statens vegvesen og jernbaneverket. PBE foreslår en arbeidsfordeling der analyser, fastsettelse av utforming og søknader håndteres som del av planarbeidet for delfelt S14. Selve gjennomføringen av etableringen foreslår vi blir knyttet opp imot etableringen av ny skole. Dette fordi Statens vegvesen sannsynligvis ikke kommer til å godkjenne etablering av overgangsfeltene før skolen er på plass. Det blir derfor urimelig å skulle stille et slikt rekkefølgekrav til oppføring av boligene på delfelt S14.

Fylkeskommunen stiller flere kriterier til nye overgangsfelt, samt at det er utfordringer knyttet til bybanen og driftsstans. Det må leveres en grundig analyse for hvor nye overgangsfelt kan plasseres. Det må også sikres hvileareal mellom bane og vei, som vil kreve mye areal, og

overgangsfeltene må signal reguleres. Fylkeskommunen anbefaler at planområdet til delfelt S14 utvides for å regulere krysningen over veien. Utforming og avklaringsprosess, samt søknaden til aktuelle myndigheter skal skje gjennom planarbeidet til delfelt S14.

PBE vurderer at det vil være urimelig å gi rekkefølgekrav til delfelt S14 for opparbeiding av overgangsfelt, når det er sannsynlig at Statens vegvesen ikke vil godta at overgangsfeltene bygges før skolen på S16 er etablert. Rekkefølgekrav til opparbeiding av tilrettelagt kryssing/overgangsfelt langs skolen og bolig bør etter PBE sin vurdering sikres i reguleringsplan for delfelt S16/17. PBE anbefaler derfor at følgende rekkefølgekrav blir lagt inn ved behandling av forliggende planforslag som vedtakspunkt:

«Før skolen kan tas i bruk skal det etableres nytt/nye overgangfelt i Kanalveien i henhold til løsning regulert i naboplan for delfelt S14 PLANID: 66350000»

Plan- og bygningsetaten

Aslaug Aalen

Avdelingsleder

Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.