



**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN**

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20644-48

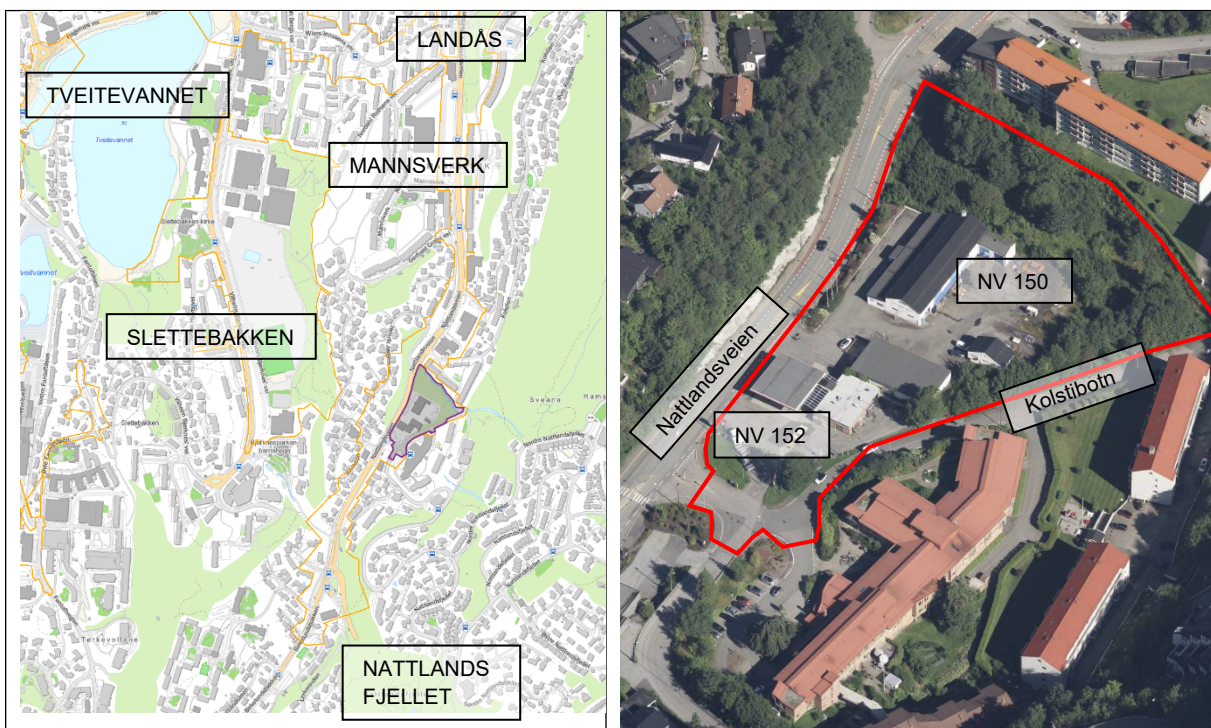
Saksbehandler: Jonas Søbstad

Dato: 16.01.2026

**Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn
Årstad. Gnr. 161, Bnr. 1032 mfl., Nattlandsveien
Arealplan-ID 70680000**

Om planforslaget

Sweco Architects AS foreslår på vegne av Nattlandsveien 150 AS detaljregulering for et område på 15 519 m² ved Nattlandsveien 150 i Årstad bydel.



Figur 1 - Forslag til reguleringsplan. Bilde 2 - Ortofoto av eksisterende situasjon

Intensjonen med planforslaget er å legge til rette for en trinnvis transformasjon av eksisterende lager- og næringsbebyggelse til boligbebyggelse med ca. 70-80 boenheter i felt BB1-3. I felt KBA legges det opp til kombinerte formål, forretning, kontor og tjenesteyting. Maksimal grad av utnytting er 1800 m² for felt BB1, 1850 m² for felt BB2, 3800 m² for felt BB3

og 2950 m² for felt KBA. Total BRA er oppgitt å være ca. 13 169 m², dette inkluderer parkering og boder under bakken. Forslag til byggehøyder varierer mellom 4-5 etasjer og med en byggehøyde på opptil 17,5 meter for de høyeste delene av boligbebyggelse.

Forslagsstiller ønsker å fortette området med kvalitet gjennom tilrettelegging for funksjonelle boliger i ulike størrelser. Bebyggelsen etableres rundt et bilfritt fellesareal som skal utformes som et luftig gårdsrom, og bebyggelsen skal utvikles med hensyn til stedegen arkitektur på Landås.

Planforslaget er i hovedsak i tråd med overordnede planer, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel (KPA2018). Planområdet ligger innenfor ytre fortettingssone i KPA 2018, og omfattes av hensynssoner for Kulturmiljø Landås og Historisk veifar langs Nattlandsveien (H570), av konsesjonsområde for fjernvarme (H410), rød og gul støysone (H210 og H220), samt aktsomhetsområde for steinsprang, jord- og flomskred (H310_1) helt øst i planområdet. Nordlige del av planområdet er i KPA avsatt til grøntstruktur og definert som økologisk korridor.

Viktige tema i planprosessen har vært adkomst, støy, hensyn til grønnstruktur, stedstilpasning og transformasjon.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger. Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 29.06.2021. Komplette planforslag til 1. gangs behandling ble mottatt 08.10.2025.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Til varsel om oppstart ble det mottatt 8 private merknader og 13 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 16.02.2022. Plan- og bygningsetaten har gått gjennom materialet og vurderer at merknadsskjemaet som dekkende. Det er ikke varslet innsigelse til planarbeidet fra statlige eller regionale myndigheter.

De private merknadene gjaldt i hovedsak byggehøyder og utnyttelse, volum og innsyn, samt forhold knyttet til grøntarealer. Uttalelsene fra offentlige instanser tok opp en rekke planfaglige tema, herunder universell utforming, kvalitet i uteoppholdsarealer, grønnstruktur og naturmangfold, trafiksikkerhet og forbindelser, hensyn til vassdrag og overvann, renovasjon og brannsikkerhet, samt forhold knyttet til terrengtilpasning, arkitektur, bygningstypologi, fortetting, støy og barn og unges interesser. Samlet sett berører merknadene i stor grad planforslagets hovedtema og sentrale avveininger, herunder omfang av utbygging, kvalitet i uteoppholdsarealer og forholdet til omkringliggende grønnstruktur og nabobebyggelse.

Øvrig medvirkning i planprosessen

Gjennom planprosessen er det gjennomført medvirkning gjennom dialogmøter med Byarkitekten, Byantikvaren, grunneiere, berørte borettslag og Vestland fylkeskommune.

Tema i møtene har blant annet vært bebyggelsesstruktur og forholdet mellom byggene, takform og arkitektonisk uttrykk, terrengtilpasning, soner og uterom, samt trafikk-løsninger. Dialogmøtene har hatt som formål å avklare overordnede premisser og kvalitetskrav tidlig i prosessen, og har bidratt til justeringer i planforslaget underveis.

Det er i tillegg avholdt egne møter med Løvli Natland Borettslag og Løvli Terrasse, der adkomstforhold, bruk av Kolstibotn og eksisterende parkeringsløsninger langs vegen har vært sentrale tema.

Vurdering av planforslaget

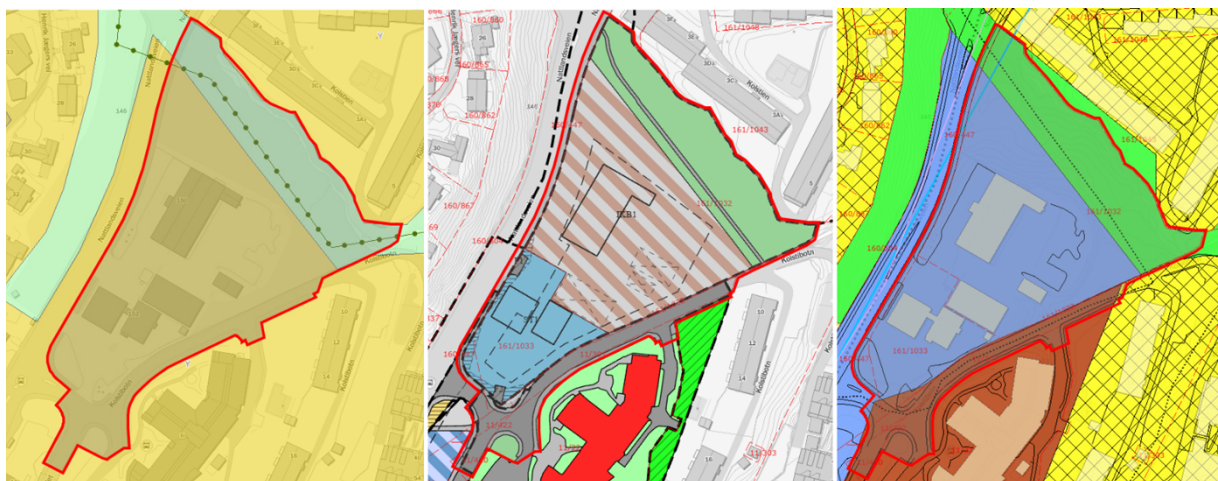
Plan- og bygningsetaten (PBE) kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst. Vi slutter oss i utgangspunktet til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget.

Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Arealstrategi og plangrunnlag

Planområdet ligger innenfor ytre fortettingssone i kommuneplanens arealdel (KPA2018). Området har god tilgjengelighet til kollektivtransport, med bussholdeplass om lag 100 meter fra planlagt bebyggelse, betjent av linjene 6, 20 og 81. Avstanden til bybanestopp ved Slettebakken er om lag 950 meter, tilsvarende cirka 10 minutters gange. Videre har planområdet kort gangavstand til dagligvarehandel (Rema 1000 Natland), idrettsanleggene på Sletten og Paradis, samt gode forbindelser til byfjellene og Ulriken.

Den foreslåtte utbyggingen inngår i et etablert boligområde og det legges til rette for en ny tverrforbindelse mellom Natlandsveien og Kolstibotn. Denne forbindelsen vil kunne fungere som en snarvei for området og styrke den lokale gangstrukturen, i tråd med overordnede mål om tilgjengelighet og sammenhengende bystruktur.



Figur 2 - Planområdet og KPA (t.v.), gjeldende reguleringsplan (midten) og kommunedelplan for Landås (t.h)

KPA2018 legger til rette for et utnyttelsspenn mellom 30–120 %-BRA i ytre fortettingssone, der øvre del av spennet forutsetter svært god kollektivdekning. Planforslaget legger opp til en utnyttelse på 85 %-BRA. Plan- og bygningsetaten vurderer dette som å ligge i midtsjiktet av det tillatte spennet og å være i tråd med intensjonene for området, sett i sammenheng med tilgjengelig kollektivtilbud, områdets funksjonsmiks og stedlige kvaliteter. Samtidig

understrekes det at vurderingen av utnyttelse også må ses i sammenheng med planområdets fysiske rammer, herunder terreng, uteoppholdsarealer og bokvalitet, som behandles i egne kapitler.

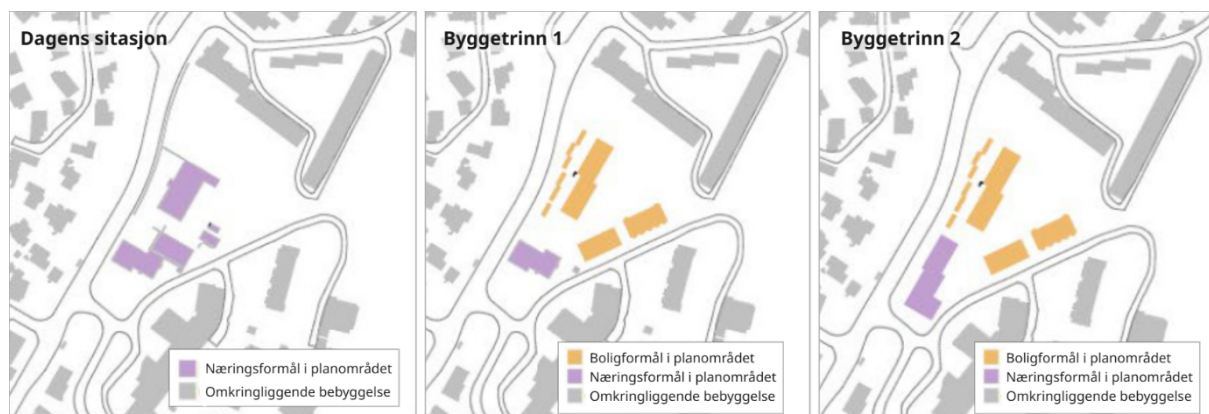
Planområdet er omfattet av Kommunedelplan Landås vedtatt i 1996 (planid [9730000](#)), hvor planområdet er vist med formål industri og næring, samt friområde langs bekkeløp. Videre er området regulert gjennom eldre reguleringsplan av 29.11.1999, «ÅRSTAD. GNR 161 BNR 1032 OG 1033, NATTLANDSVEIEN 150, OFFENTLIG PLAN» (planid [10520400](#)). Gjeldende reguleringsplan åpner for formålene industri, kontor og bolig (IKB1), bensinstasjon (ST1) samt friområde/park, med tillatt bebygd areal T-BYA = 30 %. Planforslaget innebærer en omforming fra et eldre nærings- og industripreg til en mer bymessig og boligdominert struktur. Dette er i tråd med kommuneplanens overordnede føringer for transformasjon og fortetting i ytre byområder.

Planområdet overlapper delvis med pågående planforslag for gang- og sykkelvei langs Natlandsveien, ÅRSTAD. FV 585, NATTLANDSVEIEN MELLOM HAGERUPS VEG OG BIRKELUNDSTOPPEN (planid [71490000](#)). Dette utgjør et viktig premiss for vurdering av adkomstforhold, trafiksikkerhet og samspill mellom ny bebyggelse og overordnet mobilitetsstruktur langs Natlandsveien.

Det fremgår av kommunens aktsomhetskart at deler av planområdet er registrert med mulig forurensning i grunnen, blant annet som følge av tidligere og eksisterende næringsvirksomhet. Disse forholdene er relevante for den videre vurderingen av planforslaget, særlig med hensyn til helse, miljø og gjennomføring, og er fulgt opp gjennom krav til dokumentasjon og tiltak i reguleringsbestemmelsene, herunder bestemmelse 2.11.7. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at nødvendige undersøkelser og eventuelle tiltak knyttet til forurenset grunn og forholdet til bensinstasjon vil bli nærmere belyst og avklart i videre plan- og byggesaksprosess, i tråd med gjeldende regelverk.

Trinnvis utbygging

Planforslaget åpner for en trinnvis utbygging av planområdet. I byggetrinn 1 etableres ny boligbebyggelse innenfor feltene BB1–BB3, mens eksisterende bensinstasjon i felt KBA opprettholdes. I byggetrinn 2 legger planforslaget til rette for etablering av ny næringsbebyggelse innenfor felt KBA.



Figur 3 – Foreslått trinnvis utbygging av planområdet

Plan- og bygningsetaten vurderer at flere av planforslagets sentrale kvaliteter i stor grad er avhengige av hvordan trinnvis utbygging håndteres. Dette gjelder blant annet forhold knyttet til skjerming mot støy, arkitektonisk helhet, sammenhengende byrom og funksjonelle felles- og uteoppholdsarealer. Disse kvalitetene forutsetter i stor grad ferdigstilt situasjon slik planforslaget er illustrert.

I første byggetrinn vil deler av planområdet ha en annen funksjonell og romlig karakter enn i ferdig utbygget situasjon. Dette innebærer at midlertidige løsninger, overgangssituasjoner og samspill mellom eksisterende og ny bebyggelse får særlig betydning for bokvalitet, tilgjengelighet og brukskvalitet i perioden frem til full gjennomføring av planen.

Virkinger av trinnvis utbygging vurderes derfor videre innenfor de enkelte plantemaene, herunder arkitektur, utforming og kulturmiljø, uteoppholdsarealer, støy, trafikksikkerhet, grønnstruktur og naturmangfold.

Arkitektur, utforming og kulturmiljø

Planområdet er lokalisert mellom Nattlandsveien og Kolstibotn, og tomtens form og beliggenhet gir klare føringer for bebyggelsens orientering og struktur. Planforslaget legger opp til en bygningsstruktur med langsgående boligvolumer organisert rundt et felles tun på bakkeplan. Tunet er et sentralt arkitektonisk grep i prosjektet, både som romdannende element og som og som hovedarena for felles uteopphold, lek og sosialt samspill for boligene.

Et sentralt tema i plansaken har vært tilpasning til strøkskarakter og hensynssone kulturmiljø (H570). Foreslått ny bebyggelse er tilpasset stedlig byggeskikk gjennom volumoppbygging og bruk av saltak. Dette er sikret gjennom reguleringsbestemmelser der det er krav til takform og materialbruk. Plan- og bygningsetaten vurderer at dette bidrar til å forankre prosjektet i eksisterende bebyggelsesstruktur på Landås.



Figur 4 - Illustrasjon fra planforslagets tunside mot syd

Innenfor hensynssone H570 er det ikke én entydig bygningstypologi som er førende for området. Landås Bydel, Arkitektonisk stedsanalyse ([Lenke](#)) peker i stedet på betydningen av helhetlig materialbruk, dempet fargepalett og samordnet taklandskap som bærende kvaliteter. Valg av saltak og tradisjonelle materialer i planforslaget vurderes å være i tråd med disse føringene. For å ivareta disse kvalitetene forutsettes det at takflater fremstår sammenhengende og uten brudd som kan svekke lesbarheten av saltaksformen, herunder omfattende takopplett eller dominerende tekniske installasjoner.

Foreslått næringsbebyggelse i felt KBA danner sammen med boligbebyggelsen i BB3 en sammenhengende linjestruktur mot Nattlandsveien og bidrar til å etablere en tydelig byromsvegg, i tråd med områdets karakter langs hovedveger.

Plassering av hovedinnganger til ny boligbebyggelse er sikret gjennom reguleringsbestemmelse 3.1.2.9, som fastsetter at hovedinnganger i BB1–BB3 skal ligge vendt mot felles uteområde (f_UTE). Dette vurderes som et viktig arkitektonisk og sosialt grep som gir tydelige innganger, god oversikt og økt trygghet, og som legger inngangssoner på prosjektets stille side.

Når det gjelder reguleringsbestemmelse 3.1.2.1, som åpner for inntil 80 boenheter innenfor BB1–BB3, vurderes dette som et høyt antall sett i sammenheng med tilgjengelig uteoppholdsareal på bakkeplan og arkitektonisk romslighet. Plan- og bygningsetaten vurderer at planforslaget ligger nær øvre grense for hva uteoppholdsarealer og bokvaliteter kan bære. Det fremstår som begrenset handlingsrom for ytterligere fortetting uten at dette vil gå på bekostning av bokvalitet og uterommenes funksjon.

Foran boligbebyggelsen i BB3 mot Nattlandsveien etableres en bodrekke som bidrar til skjerming mot trafikk og støy og til å definere mer lune utearealer på innsiden. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at bodanlegg, støyskjermer og tekniske installasjoner, herunder energianlegg/trafo, må utformes som en integrert del av prosjektets arkitektoniske helhet, med samordnet materialbruk og uttrykk.

Bebyggelsen i BB3 er trinnvis tilpasset terrengets fall langs Nattlandsveien og følger gateforløpets høydeforskjeller på en måte som reduserer opplevelsen av bygningshøyde og volum. Dette vurderes å bidra til bedre stedstilpasning og en mer lesbar overgang mellom bebyggelse og terreng.



Mellom felt KBA og BB3 er det foreslått en gangforbindelse for myke trafikanter med direkte kobling til Nattlandsveien. Denne styrker den interne gangstrukturen og knytter boligbebyggelsen tettere til omkringliggende byrom og kollektivakse. Det anbefales at illustrasjoner som viser ganglinjer, inngangsforløp og sammenhengen mellom f_UTE og gangforbindelsen tydeliggjøres før sluttbehandling.

Figur 5 - Lamellbebyggelse rundt tunstruktur

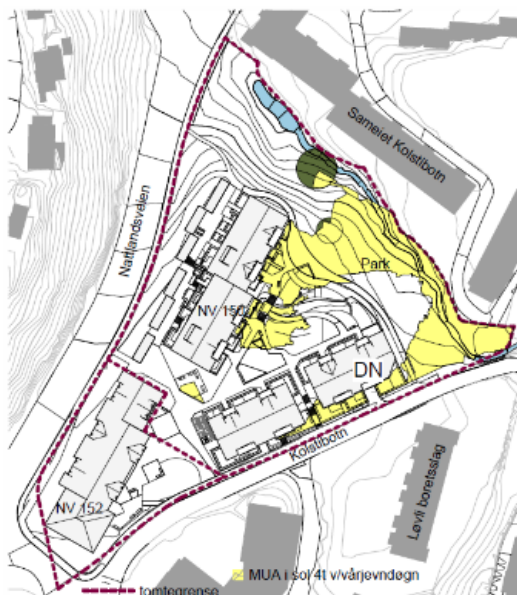
Plan- og bygningsetaten vurderer samlet sett at planforslaget ivaretar hensynet til arkitektur og kulturmiljø på en tilfredsstillende måte. Dette forutsetter at overordnede grep knyttet til volumoppbygging, takform, materialbruk og samordnet uttrykk sikres gjennom reguleringsbestemmelsene og legges til grunn i videre planlegging og byggesaksbehandling.

Uteoppholdsarealer

I henhold til kommuneplanens arealdel (KPA2018) er kravet til uteoppholdsareal minimum 75 m² per boenhet. Av dette kan maksimalt 40 % etableres på tak eller altan, mens minimum 40 % skal utformes som felles uteoppholdsareal eller offentlig tilgjengelig areal. Videre stilles det krav om at alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal.

Planforslaget legger opp til mellom 70 og 80 boenheter. Dette innebærer et samlet krav til uteoppholdsareal på om lag 5 250–6 000 m². Dette innebærer at det må tilrettelegges for minimum ca. 3 150–3 600 m² uteoppholdsareal på bakkeplan. Med foreslått konsept kan det etableres om lag 5 119 m² uteoppholdsareal på bakken, hvorav 4 160 m² er felles uteoppholdsareal innenfor formålene f_UTE, f_PA og deler av f_TV og f_BG, samt 959 m² privat uteoppholdsareal tilknyttet boligbebyggelsen i BB1–BB3. I tillegg etableres private uteoppholdsarealer i form av balkonger, som i skisseprosjektet utgjør om lag 673 m². Samlet viser planforslaget et totalt privat og felles uteoppholdsareal på om lag 5 800 m².

Av det oppgitte uteoppholdsarealet på bakkeplan ligger imidlertid betydelige deler innenfor formålene f_BG (blågrønn struktur) og f_TV (turveg), samt i randsoner med skrånende terreng. Disse arealene har primært funksjon som økologisk korridor, ferdsel eller landskapsstruktur, og vurderes å ha noe begrenset tilgjengelighet og brukskvalitet for opphold og lek.



Figur 6 - F12 MUA vårjevnndøgn 4t (fra forslagsstiller)

I henhold til *KPA § 14.2* skal nødvendige uteoppholdsarealer oppfylle kvalitetskravene i punktene a–g. Selv om planforslaget samlet sett oppfyller de kvantitative arealkravene, viser solforhold og terreng at deler av arealet som inngår i MUA-beregningen har begrenset soltilgang og er lite egnet for praktisk bruk. Figur 6, som er klippet ut fra *Sol-10-004 – F12 MUA, variant 4*, viser at deler av uteoppholdsarealet ligger i bekkefar og i skrånende terreng med aktsomhetssone for flom. At området i tillegg fungerer som økologisk korridor innebærer at vegetasjon og terrengutforming vil begrense både tilgjengelighet og faktisk bruk selv om plan- og bygningsetaten anerkjenner verdien av området som oppholdsareal med uformell kvalitet.

Det legges derfor til grunn at arealer med hovedfunksjon som turveg, økologisk korridor,

skråninger og ferdselsarealer i begrenset grad kan regnes som uteoppholdsareal med tilfredsstillende brukskvalitet etter *KPA § 14.2*. På bakgrunn av dette vurderes oppgitt reelt brukbart uteareal å være lavere enn det planforslaget legger til grunn. Samlet sett viser vurderingen av uteoppholdsarealer at planområdet har begrenset kapasitet for ytterligere fortetting. Etter plan- og bygningsetatens vurdering ligger et boligantall på om lag 70 boenheter nær den øvre grensen for hva uteoppholdsarealene kan bære, uten at dette går på bekostning av tilgjengelighet, brukskvalitet og universell utforming i uterommene.

Planforslaget åpner for inntil 80 boenheter. Et slikt omfang forutsetter etter etatens vurdering at det dokumenteres hvordan krav til uteoppholdsareal, brukskvalitet, tilgjengelighet og støy ivaretas fullt ut. Dette er forhold som ikke anses tilstrekkelig avklart i dette planforslaget, og som må vurderes nærmere i den videre planprosessen før sluttbehandling.

Grøntstruktur, økologisk korridor og terrenginngrep

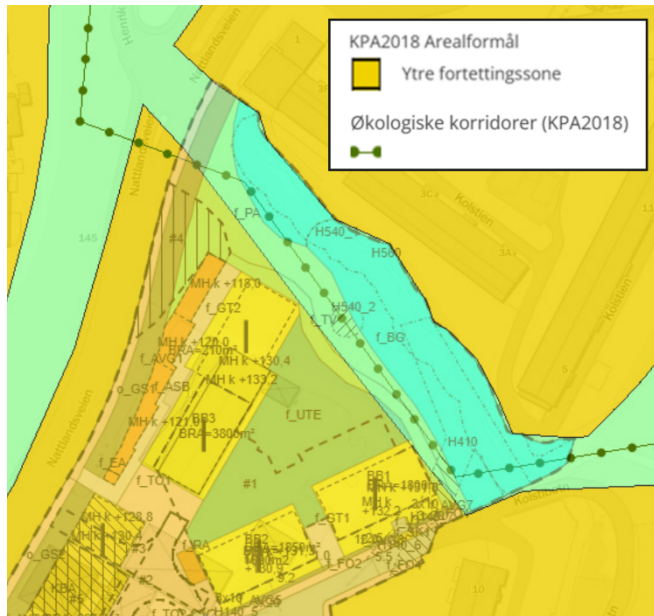
Planområdets nordlige del er i kommuneplanens arealdel (*KPA 2018*) vist som grønnstruktur med funksjon som økologisk korridor. Hensynet til grønnstruktur og økologiske sammenhenger har vært et sentralt tema gjennom planprosessen, og eksisterende grønnstruktur vurderes som viktig å bevare og videreutvikle.

Grøntarealet er i dag lite tilgjengelig, da det er avstengt med gjerder og avgrenset med forstøtningsmurer med ulike høyder. I planforslaget er grønnstrukturen i hovedsak foreslått regulert til blågrønn struktur (*f_BG*), park (*f_PA*) og turveg (*f_TV*). En mindre del av uteoppholdsarealet (*f_UTE*) samt byggegrense for felt BB1 i det nordøstlige hjørnet tangerer formålsgrensen for grønnstrukturen i *KPA*.

Foreslåtte terrenginngrep i og mot grønnstrukturen består i hovedsak av utjevning av terrengforskjeller for å etablere en mer naturlig overgang mellom ny bebyggelse, uteoppholdsarealer og eksisterende terreng. Det legges også opp til terrenginngrep i forbindelse med etablering av regulert turveg i felt *f_TV* og åpning av eksisterende gjerde mot Kolstibotn.

Bymiljøetaten har i planprosessen uttalt at turvegen ikke bør planlegges nærmere enn 20 meter fra vassdraget, jf. KPA2018 6.1.1, og heller ikke innenfor areal avsatt til grønnstruktur i KPA. Formålet er å bevare naturkvalitetene knyttet til vassdraget og dets kantvegetasjon. I planforslaget ligger deler av turvegen innenfor grønnstruktur i KPA, og avstanden til vassdraget varierer. Enkelte partier av gangvegen ligger nærmere enn 20 meter fra vassdraget.

Forslagsstiller har imidlertid foreslått at gangforbindelsen etableres som en løftet trekonstruksjon, fremfor terrenglagt gangveg. En slik løsning kan bidra til å redusere inngrep i terreng og kantvegetasjon, og dermed begrense påvirkning på vassdraget sammenlignet med en tradisjonell terrengbearbeidet løsning. Samtidig vil løsningens faktiske konsekvenser for grønnstruktur og vassdrag avhenge av detaljert utforming, fundamentering og anleggsgjennomføring.



Figur 7 - Planforslaget, arealformål i KPA og økologisk korridor. Viser formål i planforslaget som er foreslått regulert i grønnstruktur i KPA.

Plan- og bygningsetaten legger til grunn at dette må redegjøres nærmere for i videre planprosess, og at endelig løsning bør vurderes i lys av innspill fra berørte fagmyndigheter, herunder Bymiljøetaten. Samtidig vurderer plan- og bygningsetaten gangforbindelsen mellom Kolstibotn og Nattlandsveien som et viktig og kvalitativt grep i planforslaget. Forbindelsen bidrar til bedre tilgjengelighet, styrket gangnett og økt allmenn bruk av området, og fremstår som et sentralt element for å understøtte boligformål og bymessig fortetting på tomten. Det er derfor viktig at gangforbindelsen utformes på en måte som både ivaretar hensynet til grønnstruktur og vassdrag, og som er teknisk og planmessig gjennomførbar uten å medføre uforholdsmessige inngrep eller senere behov for vesentlige avvik fra planforutsetningene.

Utforming av turvegen er sikret i bestemmelse 3.3.3. I planforslaget sikres eksisterende bekk og tilhørende kantsone gjennom regulering av hensynssone H560 (naturmiljø) i plankartet. Utenfor hensynssonen er det i bestemmelse 4.3.2.1 foreslått at arealer innenfor f_BG kan bearbeides og tilrettelegges for lek og opphold, forutsatt at dette skjer på en skånsom måte. Tiltak innenfor disse arealene må vurderes i sammenheng med hensynet til grønnstruktur, økologisk funksjon og brukskvalitet, jf. vurderingene i kapitlet om uteoppholdsarealer.



Figur 8 - Fra forslagsstillers figur 75 i planbeskrivelsen

Plan- og bygningsetaten ber om innspill i høringsfasen, særlig knyttet til hvordan hensynet til grønnstruktur, økologisk korridor og vassdrag ivaretas, og hvordan gangforbindelsen kan realiseres på en måte som balanserer tilgjengelighet, naturhensyn og landskapskvaliteter.

Naturmangfold og vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8–12

I henhold til naturmangfoldloven (nml.) § 7 skal prinsippene i §§ 8–12 legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet, og vurderingen av disse prinsippene skal fremgå av beslutningsgrunnlaget.

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Etter nml. § 8 skal offentlige beslutninger som kan påvirke naturmangfoldet baseres på et kunnskapsgrunnlag som står i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. For planområdet foreligger det en naturmangfoldsrapport datert 29.06.2021. Rapporten er basert på tilgjengelig offentlig informasjon og feltarbeid gjennomført 23.06.2021

Av naturmangfoldsrapporten fremgår det at fuglelivet ikke er særskilt kartlagt, da dette er vurdert som lite relevant sett i sammenheng med planområdets størrelse, beliggenhet og tiltakets omfang. Under feltarbeidet ble det observert vanlige fuglearter som linerle og rødstrupe.

I Artsdatabanken er det registrert en observasjon av fiskemåke (NT) innenfor planområdet. I naturmangfoldsrapporten vurderes dette som en enkeltobservasjon av arten under forflytning, ikke dokumentert hekking. Samtidig kan det ikke utelukkes at fiskemåke kan hekke i området, ettersom arten ofte hekker i nærhet til bebygde områder. Fraværet av systematisk fuglekartlegging innebærer at dette ikke er nærmere vurdert i rapporten. Plan- og bygningsetaten ber derfor om innspill i høringsfasen på om kunnskapsgrunnlaget knyttet til fuglelivet er tilstrekkelig, eller om det bør vurderes supplerende kartlegging.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Etter nml. § 10 skal påvirkning på økosystem vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet er eller vil bli utsatt for. Utbyggingen medfører nedbygging av et mindre område registrert som skogareal med høy bonitet. Det er ikke registrert naturtyper innenfor selve planområdet, men rik edelløvskog forekommer i den bratte lia mot Nattlandsfjellet og berøres ikke av tiltaket.

Det er registrert to rødlistearter innenfor planområdet: ask (*Fraxinus excelsior*, VU) og liten ramsløkflue (NT). Videre inngår deler av planområdet i et landskapsøkologisk funksjonsområde, blant annet dokumentert gjennom observasjon av hjortetråkk i øst-vestlig retning.

Planforslaget legger opp til at mesteparten av eksisterende grønnstruktur bevares, og at grøntdraget integreres som del av felles uteoppholdsarealer. Bekkeløpet sikres gjennom regulering av hensynssone H560 med minimum 6 meters kantsone, som også omfatter arealer med registrert forekomst av ramsløk og liten ramsløkflue. Dette er i tråd med kommunens føringer for blågrønne strukturer.

Plan- og bygningsetaten legger til grunn at kantsone rundt bekkeløpet ivaretar bekkens funksjon som økologisk korridor, gir rom for naturlige variasjoner i vannføring og tydelig avgrenser bekkeløpet mot mer intensive uteoppholds- og ferdselsarealer. Det bes om innspill i høringen på om disse hensynene er tilstrekkelig ivaretatt i plankart og bestemmelser.

Den foreslåtte gangforbindelsen gjennom den økologiske korridoren er vist løst som en løftet trekonstruksjon. Dette vurderes som et positivt grep som kan redusere terrenginngrep og påvirkning på kantvegetasjon sammenlignet med en tradisjonell terrengbearbeidet gangveg. I plankartet er to eksisterende trær, herunder et asketre med høy verdi, regulert med hensynssone grønnstruktur H540. Det er sikret gjennom bestemmelse 4.3.1.1 at trærne med tilhørende rotsone skal bevares.

Det er registrert forekomster av fremmede arter innenfor planområdet, inkludert arter med høy og svært høy økologisk risiko. Håndtering av fremmede arter er omtalt i planbeskrivelsen, men ikke eksplisitt regulert i reguleringsbestemmelsene. Plan- og bygningsetaten forutsetter at det innarbeides en bestemmelse som sikrer at gjennomføring av tiltak ikke bidrar til spredning av fremmede arter før sluttbehandling.

§9 Føre-var-prinsippet

Etter nml. § 9 skal føre-var-prinsippet legges til grunn der det foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, og kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Det vurderes at foreliggende naturmangfoldsrapport gir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag på plannivå. På denne bakgrunn vurderes det at føre-var-prinsippet etter § 9 ikke kommer direkte til anvendelse i denne plansaken. Det er likevel sikret i bestemmelse 2.11.1 at det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan i forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse.

Plan- og bygningsetaten ber om at bestemmelsen om miljøoppfølgingsplan suppleres, slik at planen også omfatter risikovurdering og risikoreduserende tiltak for naturmangfold i anleggsfasen. Dette inkluderer håndtering av fremmede arter, ivaretagelse av verdifull vegetasjon og tiltak for å redusere risiko for skade på fugl og annet dyreliv. Det bes videre

vurdert om tidspunkt for anleggsarbeid bør reguleres for å redusere risiko for forstyrrelser i fuglenes hekkeperiode. Dette forutsettes vurdert og sikret før sluttbehandling.

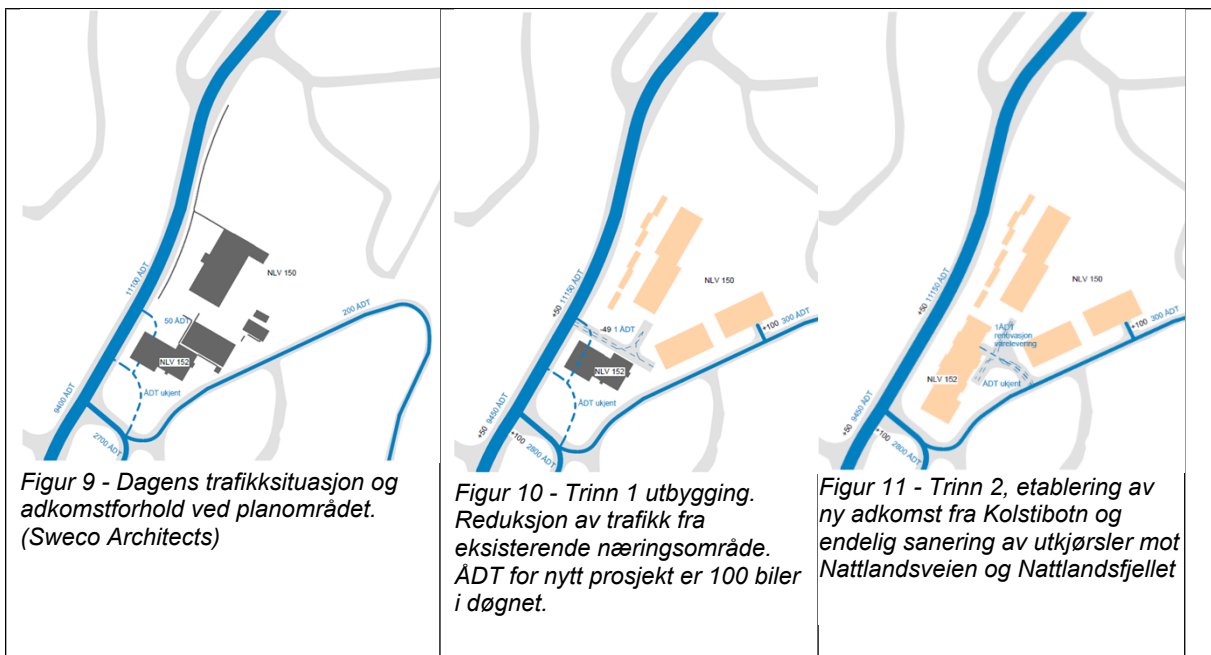
§§ 11 og 12 – Kostnadsansvar og miljøforsvarlige teknikker

Etter nml. § 11 skal kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet bæres av tiltakshaver. Nml. § 12 stiller krav om bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder for å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at tiltakshaver er kjent med disse prinsippene, og at de følges opp gjennom videre planlegging, detaljprosjektering og anleggsgjennomføring.

Samlet vurdering

Samlet vurderer plan- og bygningsetaten at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12 i hovedsak er ivarettatt på plannivå, forutsatt at anbefalte presiseringer og krav følges opp i videre planprosess og at innspill fra berørte fagmyndigheter vurderes gjennom høringen.

Trafikksikkerhet



Planforslagets adkomstløsninger og byggetrinn

I planforslaget legges det opp til en trinnvis utvikling av planområdet. I byggetrinn 1 etableres ny boligbebyggelse innenfor felt BB1–BB3, mens eksisterende bensinstasjon innenfor felt KBA videreføres. I denne fasen foreslås kjøreadkomst til parkeringskjeller for boligbebyggelsen fra Kolstibotn, mens kjøreadkomst til eksisterende bensinstasjon og adkomst for renovasjonskjøretøy til boligbebyggelsen foreslås fra Nattlandsveien.

I byggetrinn 2 forutsettes bensinstasjonen revet og ny bebyggelse etableres innenfor felt KBA. I ferdig utbygd situasjon legges det opp til at all kjøreadkomst til planområdet skjer fra Kolstibotn, og at eksisterende avkjørsel fra Nattlandsveien saneres.

Plan- og bygningsetaten registrerer at det i planbeskrivelsen redegjøres for alternative adkomstløsninger dersom adkomst fra Kolstibotn ikke lar seg realisere, samtidig som det i

bestemmelsene er krav om adkomst fra Kolstibotn i byggetrinn 1. Dette innebærer en viss uklarhet mellom planbeskrivelse og bestemmelser når det gjelder forutsetninger for adkomst i tidlige byggetrinn.

Videre viser planmaterialet at enkelte alternative løsninger, herunder samling av adkomst lengre ute i Kolstibotn, noe som kan medføre økt trafikkbelastning internt i planområdet og redusert kvalitet i planlagte felles- og uteoppholdsarealer, blant annet i områder som er foreslått utformet som shared space og delvis inngår i MUA. Etter vår vurdering må adkomst løses fra Kolstibotn, slik som vist i plankart og bestemmelser.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Nattlandsveien er en viktig ferdselsåre med planlagt hovedsykkeltrasé. I lys av dette vurderes det som et sentralt trafikksikkerhetsgrep at planforslaget legger til rette for sanering av biladkomster mot Nattlandsveien i ferdig situasjon. En videreføring eller etablering av ny avkjørsel til Nattlandsveien vurderes å kunne øke konflikt mellom biltrafikk og syklist og gi økt ulykkesrisiko.

Adkomst via Kolstibotn vurderes å være bedre tilpasset planens hovedgrep om et bilfritt tun og skjermede uteoppholdsarealer, og bidrar til å samle biltrafikk bort fra Nattlandsveien. Sanering av sideparkering langs Kolstibotn, til fordel for fortau og garasjeadkomst, vurderes å kunne gi en mer oversiktlig trafikksituasjon og bedre forhold for gående, forutsatt at løsningen utformes på en trafikksikker måte.

Planforslaget legger videre til rette for nye gangforbindelser gjennom planområdet, som styrker sammenhengen mellom Kolstibotn og Nattlandsveien og kan bidra til tryggere og mer attraktive ferdselslinjer for myke trafikanter.

Bil- og sykkelparkering

Planforslaget legger til rette for en samlet parkeringsløsning med 39 bilparkeringsplasser i felles parkeringsanlegg under terreng, samt om lag 168 sykkelparkeringsplasser, jf. planbeskrivelsen s. 46–47 og 50–53. Dette gir et forholdstall som innebærer en tydelig prioritering av sykkel fremfor bil.

Bilparkering er samlet under terreng innenfor bestemmelsesområde #1 og i KBA, og bidrar til å redusere biltrafikk og visuelle barrierer på bakkeplan. Dette understøtter det overordnede plangrepet om bilfrie uteoppholdsarealer og tunstruktur, og er i samsvar med føringer i KPA for *Ytre fortettingssone* (Sone 3), hvor det legges opp til moderat parkeringsdekning og tiltak for å fremme mer bærekraftige transportformer.

Antall bilparkeringsplasser er under fastsatt minimumsnorm på 0,8 plasser per 100 m² BRA bolig i KPA. Likevel vurderes foreslått parkeringsdekning å være tilpasset områdets funksjon og beliggenhet, sett i sammenheng med nærhet til bussforbindelse, sykkeltrase langs Nattlandsveien og relativt nært bybane. Løsningen innebærer et relativt lavt parkeringsnivå sett opp mot boligomfanget, noe som forutsetter at gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet gis høy kvalitet i gjennomføringen.

Landås er et etablert boligområde med relativt korte avstander til sentrum og viktige målpunkt, og har gjennomgående topografi som kan være krevende, men som i økende grad kompenseres gjennom el-sykkelbruk. I denne sammenhengen vurderes den høye andelen sykkelplasser, kombinert med ladeinfrastruktur, å være et relevant og fremtidsrettet grep som støtter kommunens mål om økt sykkelandel også i bydelene utenfor indre by.

- bilparkering begrenses og samles under terreng
- sykkel prioriteres både kvantitativt og kvalitativt
- løsningen understøtter et bilfritt og sammenhengende uteareal på bakkeplan.

Universell utforming

Saksnummer PLAN-2022/20644
Side 14 av 23

Planforslaget legger opp til trinnfri adkomst til ny boligbebyggelse i felt BB1–BB3, og hovedinnganger er orientert mot felles uteoppholdsareal (f_UTE). Dette vurderes som et positivt grep som bidrar til god oversikt, enkel orientering og sosial tilgjengelighet, og legger til rette for universell utforming av inngangssoner og interne gangarealer. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at krav til universell utforming av bygg og boenheter skal ivaretas i byggesak, i samsvar med gjeldende tekniske forskriftskrav.

Den foreslåtte gangforbindelsen mellom Kolstibotn og Nattlandsveien er et viktig strukturerende grep i planen, både for tilgjengelighet og for sammenheng i gangnettet. Det fremgår av planmaterialet at gangforbindelsen i hovedsak har moderate stigningsforhold. Forslagsstiller har videre foreslått at deler av gangforbindelsen etableres som en løftet trekonstruksjon. Dette kan gi et godt utgangspunkt for å oppnå tilnærmet universell tilgjengelighet samtidig som terrenginngrep begrenses. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at endelig utforming, herunder bredde, dekke, rekkverk og detaljer som er avgjørende for universell brukbarhet, må avklares nærmere i videre planlegging og detaljprosjektering.

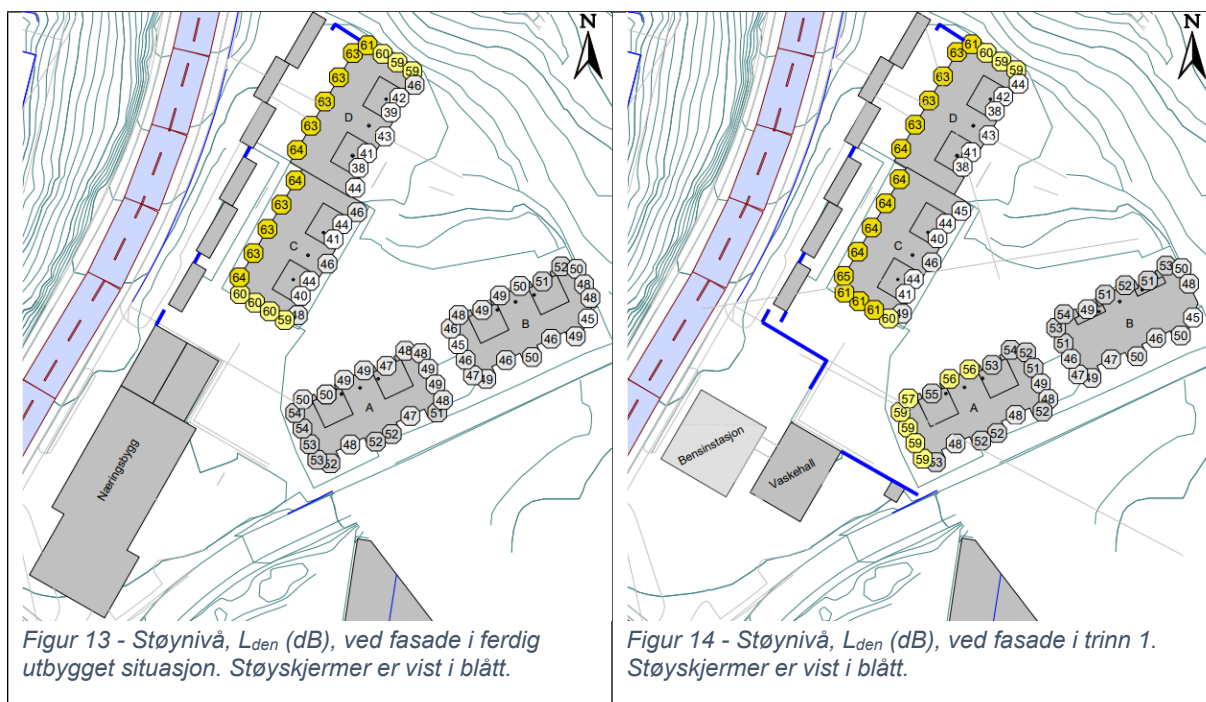
Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten at planforslaget legger til rette for universell utforming på et overordnet nivå, særlig gjennom trinnfri adkomst til bebyggelse, tydelige hovedforbindelser og tilgjengelige felles uteoppholdsarealer. Samtidig forutsettes det at universell utforming gis tilstrekkelig oppmerksomhet i videre plan- og byggesaksfase, spesielt knyttet til utforming av gangforbindelser og sentrale oppholdsarealer som skal fungere for alle brukergrupper.

Støy

Planområdet ligger delvis innenfor gul og rød støysone for vegtrafikk, jf. retningslinje T-1442, med Nattlandsveien som dominerende støykilde. Dette innebærer at deler av planområdet ligger i områder med forhøyet vegtrafikkstøy og stiller særlige krav til planløsning, avbøtende tiltak og kvalitet på uteoppholdsarealer.

Det er utarbeidet støyrapport datert 27.06.2025, som viser beregnede støynivåer for både ferdig utbygd situasjon og midlertidig situasjon i byggetrinn 1. Støyrapporten legges til grunn for vurderingene i plansaken.

Boligbebyggelse og planløsning



Det stilles i bestemmelsene krav om at minst halvparten av oppholdsrom, herunder minst ett soverom, skal ha vindu som kan åpnes mot stille side. Dette vurderes å være i tråd med føringene i T-1442 og etablert praksis for boligbebyggelse i områder med vegtrafikkstøy. For bygg A tillates det i byggetrinn 1 dempet fasade der støynivåene overstiger anbefalte grenseverdier, og balkonger med støynivå over grenseverdi skal skjermes med tett rekkverk. Disse tiltakene er regulert i bestemmelsene 2.6.1 og 2.6.2, og vurderes å være nødvendige for å sikre tilfredsstillende innendørs lydforhold.

Uteoppholdsarealer og støy

I planforslaget legges det opp til at hoveddelen av felles uteoppholdsarealer etableres på stille side av bebyggelsen, skjermet fra Nattlandsveien. Dette er et sentralt grep i planforslaget og vurderes å være avgjørende for å sikre tilfredsstillende uteoppholdsarealer innenfor et ellers støyutsatt planområde.

I byggetrinn 1 vil imidlertid skjermingseffekten være svakere enn i ferdig utbygd situasjon, ettersom ny bebyggelse i felt KBA ennå ikke er etablert. I denne fasen vil det være behov for midlertidige støyskjermingstiltak, blant annet i form av boder og skjermer mot Nattlandsveien.

Plan- og bygningsetaten vurderer at dette kan være akseptabelt innenfor rammene av T-1442, forutsatt at anbefalte avbøtende tiltak gjennomføres. Samtidig innebærer løsningen at kvaliteten på enkelte uteoppholdsarealer kan være redusert i en overgangsperiode sammenlignet med ferdig situasjon. Dette er et forhold som må tydeliggjøres i videre planprosess, og som forutsetter at midlertidige løsninger utformes slik at de ikke gir varige negative konsekvenser for brukskvalitet og uterom.

Utforming av støyskjermingstiltak

Det er i planprosessen kommet innspill, blant annet fra regionale myndigheter, om at rene, tekniske støyskjermer kan gi uheldige visuelle og byromsmessige virkninger. Som følge av dette er det foreslått å løse deler av støyskjermingen gjennom bodrekker og bygningsvolumer, fremfor frittstående støyskjermer. Plan- og bygningsetaten vurderer dette

som et prinsipielt godt grep, forutsatt at støyskjermingstiltakene gis tilstrekkelig arkitektonisk kvalitet, tilpasses prosjektets helhetlige uttrykk og inngår som en integrert del av bebyggelses- og uteromsutformingen. Det forutsettes at dette sikres gjennom bestemmelser og videre detaljering.

Bygge- og anleggsstøy

For bygge- og anleggsfasen stilles det i bestemmelsene krav om at grenseverdier i gjeldende versjon av T-1442 og veileder M-2061 skal tilfredsstilles. Ved eventuelle overskridelser skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak. Det skal utarbeides prognose for bygge- og anleggsstøy samt plan for avbøtende tiltak. Plan- og bygningsetaten vurderer at disse kravene er nødvendige og relevante, gitt planområdets beliggenhet i etablert boligområde.

Samlet vurdering

Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten at planforslaget, basert på foreliggende støyberegninger og forutsatt gjennomføring av foreslåtte støytiltak og planløsninger, kan oppfylle kravene i retningslinje T-1442 for etablering av boligbebyggelse. Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone for vegtrafikk, men støyrapporten viser at aktuelle boenheter kan gis tilfredsstillende støyforhold gjennom krav om stille side, gjennomgående planløsninger og lokal skjerming av utearealer og fasader.

Plan- og bygningsetaten understreker samtidig at planforslagets kvalitet, særlig i byggetrinn 1, er avhengig av at midlertidige støyskjermingstiltak gis tilstrekkelig funksjonell og arkitektonisk kvalitet, og at disse ikke svekker brukskvaliteten på uteoppholdsarealer i mellomfaser.

Renovasjon og samlet logistikk

I planforslaget legges det opp til felles løsninger for renovasjon og varelevering som del av en samlet logistikkstruktur for boligbebyggelsen i BB1–BB3 og næringsbebyggelsen i KBA. Løsningene må vurderes i sammenheng med planforslagets hovedgrep om bilfritt tun, trinnvis utbygging og begrenset kjøretrafikk på bakkeplan.

Løsning i byggetrinn 1

I byggetrinn 1 foreslås renovasjonsadkomst til boligbebyggelsen løst via eksisterende avkjørsel til bensinstasjonen i Nattlandsveien. Renovasjonskjøretøy vil i denne fasen benytte samme adkomst som dagens næringsvirksomhet, før ferdsel videre inn i planområdet til renovasjonspunkt. Dette er illustrert i figur 14.

Plan- og bygningsetaten legger til grunn at løsningen kan være funksjonell i en midlertidig fase, men påpeker at adkomst via Nattlandsveien innebærer kjøring og manøvrering i et område som også er planlagt med hovedsykkeltrasé. Dette tilsier at renovasjonsløsningen i byggetrinn 1 må vurderes nøye med hensyn til trafikksikkerhet, fremkommelighet og samspill med myke trafikanter. Dette fremgår ikke av planmaterialet slik det foreligger og må tydeliggjøres ytterligere i den videre planprosessen.

Løsning i byggetrinn 2

Ved ferdig utbygging, når eksisterende bensinstasjon er fjernet og ny bebyggelse i felt KBA etablert, legges det opp til at adkomst for renovasjonskjøretøy skjer fra Kolstibotn. Dette samsvarer med planforslagets overordnede mål om å samle kjøretrafikk bort fra Nattlandsveien og redusere konflikt med sykkeltrafikk. Løsningen innebærer at

renovasjonskjøretøy må manøvrere innenfor et område med felles uteoppholdsarealer og gangforbindelser, viser til figur 14. Dette stiller krav til god utforming av snumuligheter, kjøremønster og tydelig avgrensning mellom kjøreareal og oppholdsareal.

Manøvrering og rygging

I vurderingen av samlet logistikk er det også aktuelt å se på alternative manøvreringsprinsipper for renovasjonskjøretøy. Det kan for eksempel vurderes om rygging fra Kolstibotn inn til renovasjonspunkt, med påfølgende framkjøring tilbake til veg, kan redusere behovet for store manøvreringsarealer inne i planområdet. Slike løsninger benyttes i flere andre byområder. Samtidig innebærer rygging over fortau eller gangareal særskilte trafikk-sikkerhetsmessige problemstillinger, særlig der det er forventet ferdsel av gående og syklende. Eventuelle løsninger med rygging må derfor vurderes grundig i videre planlegging, både med hensyn til sikkerhet, siktforhold og driftsrutiner.

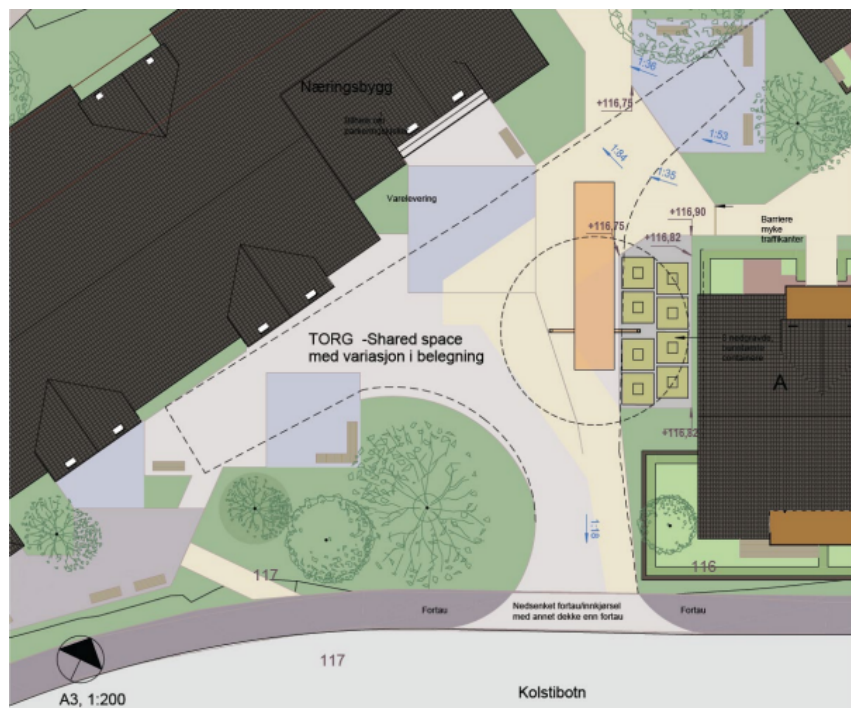
Samspill med uteoppholdsarealer og fellesarealer

Planforslaget legger opp til flerbruksløsninger der uteoppholdsarealer, gangforbindelser og logistikkarealer ligger tett på hverandre. Dette innebærer at deler av planområdet i praksis vil

fungere som flerfunksjonelle arealer med delt bruk mellom opphold, ferdsel og nødvendig kjøring. Slike «shared space»-løsninger kan bidra til arealeffektivitet og bymessig kvalitet, men forutsetter tydelig utforming, lave kjørehastigheter og klare rammer for når og hvordan renovasjonskjøretøy kan ferdes i området. Dette gir et kompakt og bymessig grep, men forutsetter at renovasjonsløsningen utformes slik at den ikke reduserer brukskvalitet, trygghet eller tilgjengelighet i felles utearealer. Plan- og bygningsetaten vurderer det som viktig at renovasjon og annen logistikk løses på en måte som i minst mulig grad kommer i konflikt med planens hovedgrep om bilfritt tun og gode uteoppholdsarealer, særlig i ferdig utbygd situasjon.

Forhold til ROS og videre oppfølging

Adkomst og manøvrering for renovasjonskjøretøy berører flere risikotema som også er relevante i ROS-analysen, herunder trafiksikkerhet, samspill mellom kjøretøy og myke trafikanter samt oversiktighet i fellesarealer. Plassering av renovasjonspunkt og kjøreruter må også vurderes i forhold til nærliggende boliger og uteoppholdsarealer, slik at hensyn til bokvalitet, støy og brukskonflikter ivaretas i både midlertidig og ferdig situasjon. Disse



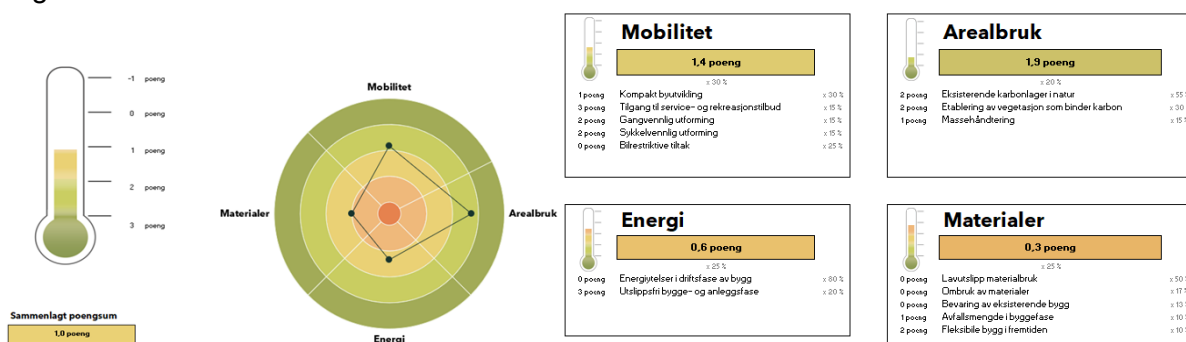
Figur 15 - Renovasjonsløsning og plassering for avfallsbil inkl. Manøvreringsareal (stiplet) - (fra Fig 61 - Planbeskrivelse)

forholdene bør sees i sammenheng, og det forutsettes at endelig løsning for renovasjon og logistikk vurderes helhetlig i videre planprosess.

Plan- og bygningsetaten legger til grunn at spørsmål knyttet til renovasjonsadkomst, manøvrering og eventuelle behov for revisjon eller presisering av RTP kan belyses nærmere gjennom høringsinnspill og videre dialog med berørte fagmyndigheter og forslagsstiller.

Klima og energi

Plan- og bygningsetaten har vurdert planforslaget opp mot overordnede mål for reduksjon av klimagassutslipp og bærekraftig ressursbruk, slik disse fremgår av kommuneplanens arealdel, kommunens klima- og energimål samt relevante statlige føringer. Vurderingen er basert på forslagsstillers klimaanalyse, inkludert poengbasert sammenstilling av tiltak innenfor temaene arealbruk, mobilitet, energi og materialer, slik dette er illustrert i fagnotatets diagrammer.



Figur 16 - Samlet vurdering av klimaeffekt basert på prosjektets poengscore innen mobilitet, arealbruk, energi og materialer. Diagrammene viser både samlet poengsum og delpoeng per kategori, og gir et overordnet bilde av planforslagets klimaprofil.

Overordnet vurdering av klimaeffekt

Den samlede poengsummen for planforslaget er oppgitt til om lag 1,0 poeng, noe som indikerer at prosjektet samlet sett har en moderat, men positiv klimaeffekt sammenlignet med en referansesituasjon. Diagrammene viser at planforslaget særlig har styrker innen arealbruk og mobilitet, mens bidragene innen energi og materialbruk er mer begrensede. Dette gir et nyansert bilde av prosjektets klimaprofil og tydeliggjør både sterke sider og forbedringspotensial.

Arealbruk

Innenfor kategorien arealbruk oppnår planforslaget en relativt høy poengscore. Dette er knyttet til at utbyggingen skjer som fortetting i et allerede utbygd område, med effektiv utnyttelse av areal og uten ytterligere nedbygging av større sammenhengende natur- eller landbruksarealer. Bevaring og videreutvikling av eksisterende grønnstruktur og økologisk korridor, kombinert med etablering av nye uteoppholdsarealer, vurderes å bidra positivt i et klimaperspektiv. Arealbruksstrategien er i tråd med overordnede mål om konsentrert byutvikling og redusert transportbehov, og gir et viktig bidrag til prosjektets samlede klimavurdering.

Mobilitet

Planforslaget oppnår en god poengscore innenfor mobilitet. Dette henger sammen med beliggenheten i ytre fortettingssone med kort avstand til kollektivtilbud, samt planforslagets

tydelige prioritering av gange og sykkel gjennom etablering av sammenhengende gangforbindelser og høy andel sykkelparkering. Begrenset bilparkering og samling av biltrafikk under terreng understøtter målet om redusert bilbruk.

Mobilitetstiltakene vurderes å være i tråd med Bergen kommunes overordnede mobilitets- og sykkelstrategier, og bidrar til å redusere transportrelaterte klimagassutslipp over tid.

Energi

Innenfor kategorien energi viser klimaanalysen en lavere poengscore. Dette indikerer at planforslaget i hovedsak legger opp til løsninger som tilfredsstiller gjeldende minimumskrav til energieffektivitet, uten at det er dokumentert tiltak som i vesentlig grad går utover dette. Planområdet er innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Det forutsettes at energiløsninger for ny bebyggelse prosjekteres i samsvar med gjeldende tekniske forskriftskrav, og at bygningene utformes med tilstrekkelig energifleksibilitet til å kunne tilpasses fremtidige energiløsninger og teknologisk utvikling. Eventuelle ytterligere ambisjoner innen energieffektivitet og lokal energiproduksjon kan vurderes i videre plan- og byggesaksfase.

Materialbruk og rivning

Kategorien materialbruk har den laveste poengscoren i klimaanalysen. Dette må blant annet ses i sammenheng med at planforslaget innebærer riving av eksisterende bebyggelse, herunder bensinstasjon og tilhørende konstruksjoner. Riving medfører klimagassutslipp knyttet til avfallshåndtering, transport og produksjon av nye byggematerialer, og påvirker prosjektets samlede klimaregnskap negativt i anleggs- og materialfasen.

Samtidig er rivingen en forutsetning for ønsket transformasjon av området fra nærings- og trafikkformål til boligformål med tilhørende uteoppholdsarealer og grønnstruktur. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at materialvalg og gjennomføring i byggefasen kan ha stor betydning for å redusere klimapåvirkningen, blant annet gjennom valg av lavutslippsmaterialer, effektiv ressursbruk og vurdering av ombruk der dette er teknisk og økonomisk mulig. Dette bør vurderes i den videre planprosessen.

Samlet vurdering og videre oppfølging

Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten at planforslaget har en klimaprofil som er i tråd med overordnede mål for fortetting, redusert transportbehov og bærekraftig byutvikling. Klimaanalysen gir et godt grunnlag for å forstå prosjektets relative styrker og svakheter, og synliggjør at de største bidragene ligger innen arealbruk og mobilitet, mens det er et tydelig forbedringspotensial knyttet til energi og materialbruk. Eventuelle ytterligere ambisjoner knyttet til energi, materialbruk og klimagassreduksjon bør sikres i den videre planprosessen.

Barn og unges interesser

Barn og unges interesser er vurdert i planforslaget, jf. planbeskrivelsen kapittel 4.11. I tillegg har plan- og bygningsetaten lagt til grunn tilgjengelig kunnskapsgrunnlag fra kommunens oppvekstprofil og folkehelseprofil for Årstad bydel. Oppvekstprofilen viser at bydelen har en relativt høy andel barn og unge, samt sammensatte levekårsutfordringer, blant annet knyttet til trangboddhet og lavinntekt i enkelte husholdninger. Samtidig fremkommer det at mange barn og unge opplever nærmiljøet som trygt, og at tilgang til møteplasser og fritidsarenaer er av betydning for trivsel og inkludering.

I planforslaget legges det til rette for etablering av nye uteoppholdsarealer med varierte kvaliteter, samt en intern gangforbindelse gjennom planområdet som knytter Kolstibotn mot Nattlandsveien. Denne forbindelsen vurderes å være et positivt grep for barn og unge, da den styrker tilgjengelighet, gir mer sammenhengende ganglinjer i nærområdet og kan bidra til tryggere ferdsel til skole, fritidsaktiviteter og nærliggende grøntområder.

Det vurderes som viktig at boligtypologi, uteoppholdsarealer og interne gangforbindelser utformes med tanke på barnefamilier, slik at prosjektet bidrar til gode og trygge oppvekstsvilkår i nærmiljøet. Dette forutsatt at disse kvalitetene realiseres og opprettholdes også ved trinnvis utbygging. Samtidig er flere av de kvalitetene som er viktige for barn og unge, herunder trygg ferdsel, skjerming mot trafikk og sammenhengende uteoppholdsarealer, i stor grad avhengige av ferdigstilt situasjon. Med foreslått trinnvis utbygging er det derfor viktig at hensynet til barn og unges bruk av utearealer og ferdselslinjer ivaretas også i mellomfaser.

Plan- og bygningsetaten forutsetter at dette følges opp i videre planprosess, herunder gjennom tydelige bestemmelser og løsninger som sikrer tilstrekkelig kvalitet, tilgjengelighet og trygghet i alle byggetrinn.

Skole- og barnehagekapasitet

Forholdet til skole- og barnehagekapasitet er redegjort for i planbeskrivelsen. Det fremgår her at planområdet ligger innenfor Slettebakken skolekrets, og at det i henhold til gjeldende skole- og barnehagebruksplaner er tilstrekkelig kapasitet i området.

Plan- og bygningsetaten vurderer på denne bakgrunn at planforslaget ikke utløser behov for nye anlegg for sosial infrastruktur innenfor planområdet.

Konklusjon

Plan- og bygningsetaten vurderer at planforslaget for Nattlandsveien 150–152 i hovedsak er i tråd med overordnede føringer i kommuneplanens arealdel, og at det legger til rette for bymessig fortetting i ytre fortettingssone med vekt på gode bokvaliteter, tilgjengelighet og sammenhengende grønnstruktur. Planforslaget viser gjennomarbeidede grep knyttet til bebyggelsesstruktur, arkitektonisk utforming og etablering av bilfritt fellesareal, samt tilrettelegging for nye gangforbindelser og uteoppholdsarealer som kan bidra positivt til nærmiljøet. Samlet vurderes planforslaget å bidra til bedre tilgjengelighet, økt trafiksikkerhet for myke trafikanter og styrket bomiljø i nærområdet.

Samtidig viser vurderingene at planområdet har begrenset handlingsrom for ytterligere fortetting. Dette gjelder særlig forhold knyttet til faktisk tilgjengelig og brukbart uteoppholdsareal på bakkeplan, universell utforming og støyforhold. Plan- og bygningsetaten vurderer at økning utover om lag 70 boenheter vil gå på bekostning av sentrale bokvaliteter. Planforslaget åpner likevel for inntil 80 boenheter. Dette er et forhold som ikke fullt ut er fulgt opp i foreliggende planforslag, og som forutsettes vurdert nærmere i videre planprosess.

Planforslaget er fremmet med flere alternative adkomstløsninger. Dette er begrunnet i pågående avklaringer knyttet til vegrett og adkomstforhold, og vurderes som et bevisst og strategisk valg fra forslagsstiller for å sikre fremdrift i planarbeidet. Plan- og bygningsetaten har vurdert konsekvensene av de ulike løsningene og pekt på hvilke løsninger som best

understøtter planforslagets hovedgrep knyttet til trafikkssikkerhet, bilfritt tun og kvalitet i felles uteoppholdsarealer. Det forutsettes at endelig adkomstløsning, herunder håndtering av adkomst i de ulike byggetrinnene, avklares i videre planprosess.

Videre er planens kvalitet i stor grad avhengig av hvordan trinnvis utbygging håndteres. Flere av planens sentrale kvaliteter, herunder skjerming mot støy, arkitektonisk helhet og funksjonelle fellesarealer, forutsetter ferdigstilt situasjon. Plan- og bygningsetaten vurderer derfor at det er avgjørende at midlertidige løsninger i mellomfaser ikke svekker bokvalitet, tilgjengelighet eller brukskvalitet i planområdet, og at dette hensyntas i videre planprosess og ved gjennomføring. Videre forutsettes det, på bakgrunn av vurderingene etter naturmangfoldloven §§ 8–12, at det innarbeides bestemmelser som sikrer at gjennomføring av tiltak ikke bidrar til spredning av fremmede arter.

Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Reguleringsplan, Årstad. Gnr. 161, Bnr. 1032 mfl., Nattlandsveien, arealplan-ID 70680000 vist på plankart, datert 16.12.2025
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 16.10.2025

Plan- og bygningsetaten

Vigdis Berge

Avdelingsleder

Tarje Iversen Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 16.12.2025
Reguleringsbestemmelser datert 16.10.2025
Planbeskrivelse datert 16.12.2025
Merknadsskjema datert 16.02.2022
Illustrasjonsplan 01.08.2025
Snitt og oppriss datert 11.08.2025
Sol- og skygeillustrasjoner datert 11.08.2025
ROS-analyse datert 16.12.2025
VA-rammeplan datert 23.05.2025
VA-rammeplan - Uttalelse datert 03.07.2025
VA-200 datert 30.05.2025
VA-201 datert 30.05.2025
VA-202 datert 30.05.2025
VA-203 datert 30.05.2025
Kulturminnerapport datert 25.02.2021
Kulturminnenotater - supplerende datert 02.07.2025
Byantikvarens tilbakemelding datert 01.10.2025
Naturmangfoldsrapport datert 29.06.2021
Klimagassberegning Inndata datert 09.09.2025
Klimagassberegning Bolig datert 09.09.2025
Klimagassberegning Næringsbygg datert 09.09.2025
Klimagassberegning Boder datert 09.09.2025
Klimanorm datert 09.09.2025
RTP datert 19.08.2025
Uttale BIR datert 15.08.2025
Trafikkanalyse & mobilitetsplan datert 27.10. 2021
Lengde- og tverrprofiler veg datert 26.03.2025
Støyrappport datert 27.06.2025
Arealoversikt datert 16.12.2025
Foto, perspektiver datert 11.08.2025
Digital befaringsplan datert 03.11.2025

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr:
PLAN-2022/20644