

PLANBESKRIVELSE

Datert: 18.09.2026



Bergen kommune

ÅRSTAD. GNR. 159, BNR. 943 MFL., MINDEMYREN NORD

Reguleringsendring

Arealplan-ID 70520000

Innhold

1	Sammendrag og nøkkelopplysninger	3
1.1	Sammendrag	3
1.2	Nøkkelopplysninger	3
2	Bakgrunn.....	4
2.1	Intensjonen med planforslaget	4
2.2	Planstatus	5
2.3	Planprosess	11
3	Planområdet – dagens situasjon	18
3.1	Kort redegjørelse av dagens situasjon	18
4	Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger.....	21
4.1	Planlagt arealbruk	21
4.2	Plassering og utforming	24
4.3	Bolig og bokvalitet	26
4.4	Uteoppholdsareal.....	26
4.5	Universell utforming	27
4.6	Levekår og folkehelse	27
4.7	Mobilitet og samferdsel	27
4.8	Vannforsyning og avløp	32
4.9	Blågrønne verdier	32
4.10	Energi og klima	34
4.11	Kulturmiljø	34
4.12	Barn og unges interesser	34
4.13	Sosial infrastruktur	35
4.14	Risiko og sårbarhet	35
4.15	Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen	36
4.16	Rekkefølgebestemmelser	36
4.17	Oversikt over arealformål	36

1 Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Planforslaget omfatter reguleringsendring av Mindemyren Nord, arealplan-ID 70520000. Forslagsstiller Kanalvegen 50 AS ønsker å legge til rette for inntil 14 parkeringsplasser for tjenestebiler i kjeller av bygg i felt F/K/T. Dette er tenkt å komme i tillegg til ordinær bilparkering for feltet som skal løses utenfor planområdet i delfelt S14 på Mindemyren.

Forslag til planendring er av begrenset omfang. Endringen åpner for tjenesteparkering i bygget i felt F/K/T i bestemmelsene, det tas inn avkjørselspil til F/K/T i plankartet, og areal som er regulert til veg o_V og gatetun o_GT1 endres til vegformål og fortau/gangareal. Det gjøres ingen endringer i byggets ytre utforming. Trafikkøkningen som endringen medfører er lav, beregnet til 44 ÅDT. Det er ikke behov for endringer i krysset mot Kanalveien.

Forslagsstiller ønsker å fremme saken som en endring av reguleringsplanen gjennom forenklet prosess.

Oppsummering av foreslåtte endringer:

Tema	Gjeldende plan	Planendring
Tjenestebiler i F/K/T	Ikke tillatt	Inntil 14 plasser
Gatetun	Eget formål	Delt inn i vegareal, fortau, gangareal og annen veggrunn grøntareal
Gangareal	Gatetun/sambruk	Separate gangareal
Renovasjonsareal	Ikke vist i illustrasjonsplan	Ny funksjon er løst. Areal vist i oppdatert illustrasjon.
Tuntre	Vist i illustrasjonsplan	Videreført tuntre. Vist i oppdatert illustrasjon. Plasseres i AVG.
HC-parkering	Vist i illustrasjonsplan	Ny plassering. Vist i oppdatert illustrasjon.

1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel:	Årstad	Gårds- og bruksnummer:	Gnr. 159, bnr. 127, 943 mfl.
Gårdsnavn/adresse:	Kanalvegen 50		
Forslagsstiller:	Kanalvegen 50 AS	Plankonsulent:	Multiconsult Norge AS
Sentrale grunneiere:	Kanalvegen 50 AS, Bergen kommune		
Planens hovedformål:	Parkering for tjenestebiler	Planområdets størrelse:	3507 m ² (Varslingsområde oppstart: 9300 m ²)
Grad av utnytting:	Ikke relevant	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	Ikke relevant
Konsekvensutredningsplikt:	Nei	Varsel om innsigelse/Innsigelse:	
Kunngjort oppstart:		Offentlig ettersyn:	
Problemstillinger:	Trafikk, sambruk, nærhet til skole		

2 Bakgrunn

2.1 Intensjonen med planforslaget

Forslagsstiller Kanalvegen 50 AS fremmer forslag om reguleringsendring av detaljreguleringsplan for Mindemyren Nord (arealplan-ID 70520000), for å tillate tjenestebilparkering i felt F/K/T (gnr. 159 bnr. 127). Det foreslås å åpne for inntil 14 parkeringsplasser til tjenestebiler i kjeller av bygget. Bakgrunnen er behov fra fremtidige leietakere, innen helse- og omsorg, vaktmestertjenester, konsulentvirksomhet og håndverkere m.fl., som trenger å ha tjenestebiler lett tilgjengelig i direkte tilknytning til virksomheten, og for drift og vedlikehold av bygget.

Gjeldende detaljreguleringsplan for Mindemyren Nord ble vedtatt 30.10.2024. Planen legger opp til at all bilparkering skal skje i fellesanlegg utenfor planområdet, i delfelt S14. Parkering for tjenestebiler er ikke eksplisitt håndtert i plansaken, men i byrådets saksfremstilling ble temaet tatt opp.

Fra Byrådets saksfremstilling til behandlingen av Mindemyren Nord-planen:

«Det kan etablerast fire HC-parkeringsplassar innafor planområdet, S16 har intensjonsavtale med S14 om parkering der og får signal om at tiltakshavar kan føreslå endring av reguleringsplanen på eit seinare tidspunkt for å få inn ein utsleppsfri tenesteparkering i kjellar i eige bygg. Ut over dette er parkering tenkt løyst utanfor planområdet, i parkeringsanlegg på delfelt S14 (arealplan-ID 66350000). Det er lagt opp til at sykkelparkering skal løysast innafor planområdet.»

Byrådets saksfremstilling til vedtak av reguleringsplan for Mindemyren Nord (arealplan-ID 4601_70520000) åpner med dette for at det kan fremmes forslag om utslippsfri tjenesteparkering i kjeller i eget bygg.

Behovet for tjenestebilparkering

Tjenestebiler er et reelt behov for flere aktuelle leietakere i Kanalvegen 50, og det har blitt signalisert av flere at det ikke kan inngås leieavtale dersom tjenestebilparkering ikke er mulig i bygget. Manglende tilrettelegging vil dermed svekke byggets attraktivitet og kan forsinke realisering av planen.

Tjenestebilparkering skiller seg vesentlig fra ordinær parkering ved at bilene brukes i tjeneste, ofte på dagtid og med lavere belastning på trafikk og bybilde. Det er avgjørende at tjenestebilene lokaliseres i direkte tilknytning til virksomheten, og ikke i et fellesanlegg med fysisk avstand. For virksomhetene som trenger tjenestebiler er det nødvendig med rask og enkel tilgang til kjøretøyene for å sikre effektiv drift, god logistikk og kort responstid. En løsning der tjenestebilene må hentes fra et eksternt fellesanlegg vil medføre redusert fleksibilitet og svekket tjenestekvalitet. I tillegg gir lokalisering i eget bygg bedre kontroll med kjøretøyene.

Igangsettingstillatelse gitt

Det er gitt igangsettingstillatelse til bygget i felt F/K/T Kanalveien 50, godkjent 17.09.2025. Bygget oppføres med kjeller med vare- og sykkelheis, som senere kan åpnes for tjenesteparkering dersom reguleringsendringen blir godkjent. Heisen vil ha kapasitet for de aktuelle typene bil. Forslag om reguleringsendring har ingen betydning for byggets ytre utforming.

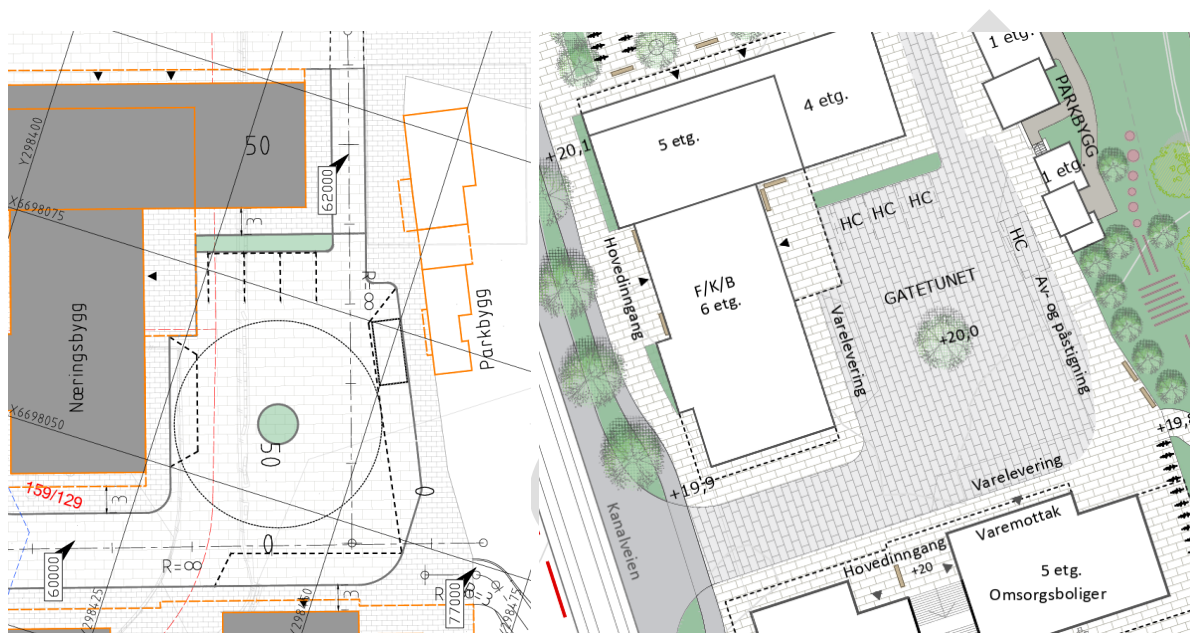
§ 4.2.2 o_GT1

§ 4.2.2.1 I formålet o_GT1 skal det etableres vareleveringslommer som skal være hovedløsning for varelevering i planområdet. Plassering er vist i teknisk plan, datert 26.06.2023.

§ 4.2.2.2 Innenfor gatetun o_GT1 tillates det etablert maksimalt 4 HC-parkeringsplasser, samt en av- og påstigningsplass. Plassering er vist i teknisk plan. Resterende arealer skal utformes, skiltes og eventuelt møbleres slik at fremmedparkering hindres.

§ 4.2.2.3 Sentrert i formålet o_GT1 skal det etableres et tuntre, som vist i Illustrasjonsplan.

Utklipp fra teknisk vegplan og illustrasjonsplan tilknyttet gjeldende reguleringsplan, viser løsning for avkjørsel og fordeling av funksjoner som HC-parkering, av- og påstigning og varelevering i gatetunet:



Figur 2-2 Utklipp fra teknisk vegplan (til venstre) og illustrasjonsplan (til høyre) tilknyttet gjeldende detaljreguleringsplan for Mindemyren Nord.

2.2.2 Andre vedtatte reguleringsplaner

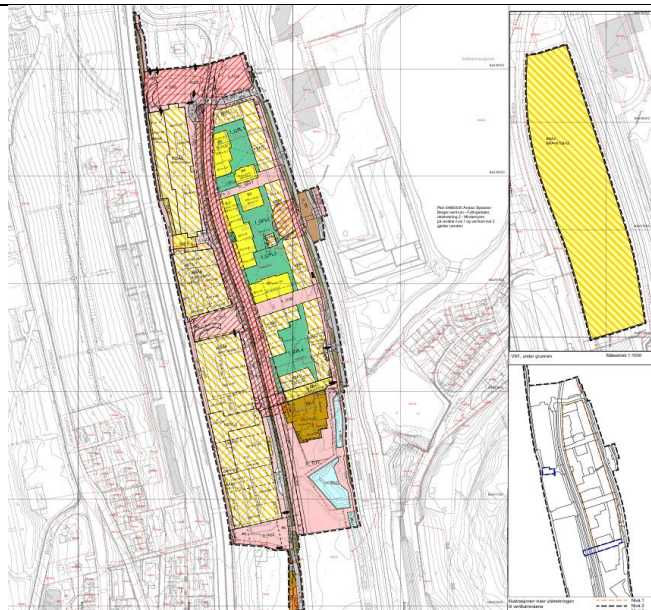
Plan	Plankart
OMRÅDEREGULERINGSPLAN MINDEMYREN, PLANID: 4601_61140000 Vedtatt 27.04.2015 Områdeplanen består av 25 delområder med formål sentrumsformål (S), samt torgarealer og grønnstruktur. Området for planendringen er avsatt som sentrumsformål S16 i områdeplanen. Områdeplanen setter føringer for parkering i fellesanlegg.	<i>Figur 2-3 Utklipp av vedtatt plankart (planid: 4601_61140000)</i>
DETALJREGULERINGSPLAN BYBANEN FRA SENTRUM TIL FYLLINGSDALEN, DELSTREKNING 2: MINDEMYREN, PLANID: 4601_64860000 Vedtatt 21.06.2017 Bybaneplanen avgrenses vest for felt F/K/T. Regulert sykkelveg, fortau, annen veggrunn, envegskjørt kjøreveger og bybanetrase i midten. Det er regulert krysningspunkt over bybanen ved torg nord for området til planendringen. #91 er midlertidig rigg og anleggsområde knyttet til bybaneutbyggingen, og er ikke lenger aktuelt.	<i>Figur 2-4 Utklipp av vedtatt plankart (planid: 4601_64860000)</i>

**ÅRSTAD. GNR. 159, BNR. 128 MFL.,
DEL FELT S14 MINDEMYREN,
PLANID: 4601_66350000**
Vedtatt 17.06.2026

Planens hensikt er å transformere arealkrevende industri- og næringsvirksomheter til et urbant bymiljø med arbeidsplasser og boliger i tilknytning til bybanestoppet på Mindemyren. Planen tilrettelegger for en kombinasjon av bolig, forretning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning. Det foreslås å bygge mer bolig enn minimumskravet i områdeplanen, i tilnærmet rene boligkvartaler langs Kanalveien og øst for Minde allé.

Under boligkvartalene reguleres det for en felles parkeringskjeller som også betjener to nabofelt på Mindemyren (S16 og S17). Innkjøringen er lagt i det sørlige boligkvartalet KBA2.

I planen er det også regulert for ny kryssing av Kanalveien og bybanen. Krysningspunktet er lagt i området mellom innkjøringen til gatetun o_GT1 og vareleveringslomme o_KV2, slik at det kommer nært hovedinngangen til planlagt skole i delfelt S16.



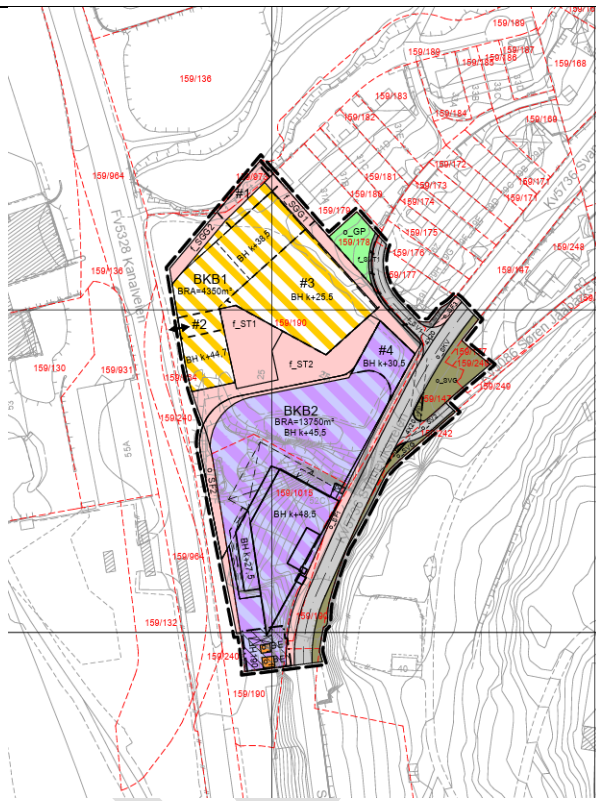
Figur 2-5 Utklipp av vedtatt plankart (planid: 4601_66350000)



Figur 2-6 Utklipp av vedtatt plankart (planid: 4601_66350000) med krysningspunkt for myke trafikanter over Kanalveien og Bybanen.

**ÅRSTAD. GNR. 159, BNR. 190 mfl.,
DEL FELT S15 MINDEMYREN**
Vedtatt 29.04.2026

Planforslaget legger til rette for bolig-, kontor-, og forretningsbebyggelse, samt et mindre areal for offentlig eller privat tjenesteyting, som skal avgrenses til publikumsrettet aktivitet og lokaliseres i 1. etasje mot Kanalveien. Kontorformålet blir en utvidelse av eksisterende bebyggelse til kontor- og forretningsformål



Figur 2-7 Plankart ved offentlig ettersyn, datert 08.06.20

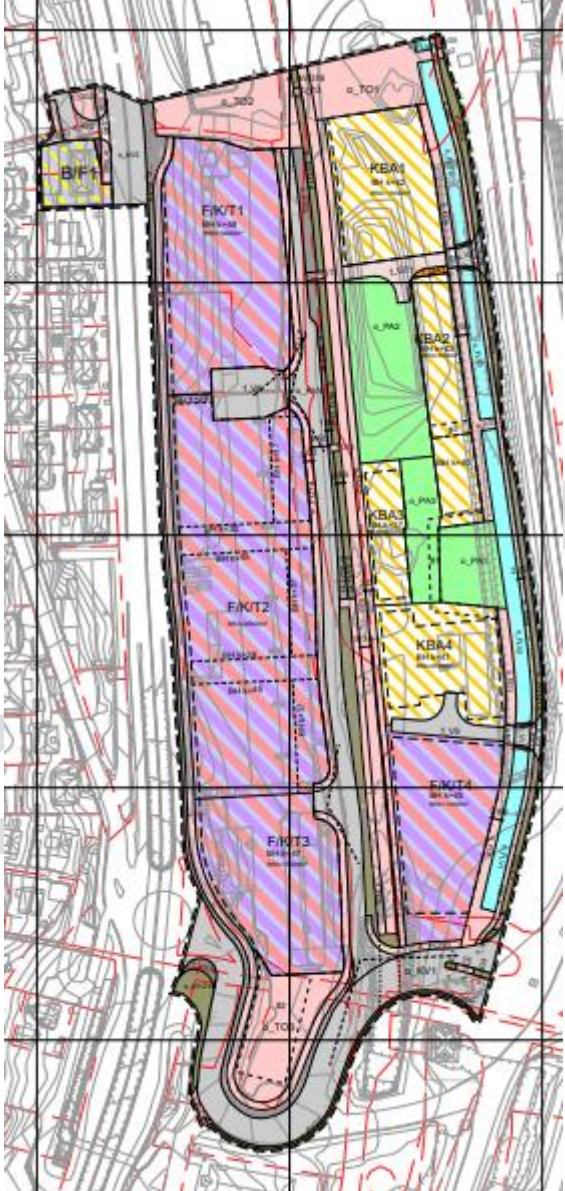
**ÅRSTAD. GNR 159 BNR 81 MFL.,
DEL FELT S19 OG S20, MINDEMYREN**
Vedtatt 29.04.2026

Gjennom planforslaget ønsker forslagsstiller å transformere næringsområdet til et attraktivt bolig- og næringsområde med gode tilbud til beboere, ansatte, naboer og besøkende. Dette gjøres gjennom å regulere området til en kombinasjon av boliger, forretning, tjenesteyting, allmenning, kontor, og barnehage, og ved å inkludere bevaringsverdig bebyggelse. Det foreslås en bedre arealutnyttelse, variasjon i byggehøyder, bevaring av gamle bygg, og opprettelse av en allmenning med gang- og oppholdsarealer gjennom området. Planforslaget innebærer ca. 310 nye boliger og 20 365 m2 kontor- og næringsarealer.



Figur 2-8 Plankart ved offentlig ettersyn, datert 25.09.2024

2.2.3 Reguleringsplaner under arbeid

Plan	Foreløpig plankart
ÅRSTAD. GNR 159 BNR 133, DELFELT S11 MINDEMYREN Kunngjøring av planoppstart: 28.05.2020 Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for ulike sentrumsformål. Området skal transformeres fra dagens situasjon, med store asfalterte flater, til bymessig bebyggelse og byrom. En ønsker å mikse funksjoner, og slik skape byliv, også etter arbeidstid. Det er gjennomført parallelloppdrag for S11.	 <i>Figur 2-9 Foreløpig plankart datert 11.05.2023</i>

2.2.4 Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel

Planområdet omfattes av Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030 (KPA2018) slik vist i kartutsnitt under, og er i KPA2018 regulert til BY2, byfortetting, sone to (av totalt fire). Reguleringsplan for Mindemyren nord var vedtatt i 2024 og gjelder foran KPA. Kommuneplanen viderefører områdeplanen, men noen unntak der KPA gjelder foran. Dette gjelder boligparkering, støy, handel og byggegrense langs sjø og vassdrag, og er ikke relevant for reguleringsendringen.



Figur 2-10 Utklipp fra kommuneplanens arealdel (KPA 2018). Planområdet er vist med sort, stiplet sirkel.

Ny kommuneplanens arealdel (KPA2027) er under arbeid, og planforslaget skal etter planen legges ut til høring i august 2026. I høringsutkastet som er utarbeidet 29.04.2026 videreføres planområdet som byfortettingssone (BY). Det foreslås justeringer av parkeringsbestemmelsene sammenlignet med gjeldende kommuneplan.

2.3 Planprosess

2.3.1 Planprosess

Forespørsel om veiledningsmøte i saken ble sendt til Bergen kommune 25.09.2025. I forespørselen ble det bedt om avklaring på om saken kunne fremmes som en endring av reguleringsplanen gjennom forenklet prosess, og hvilke krav som ville stilles til dokumentasjon og utredninger.

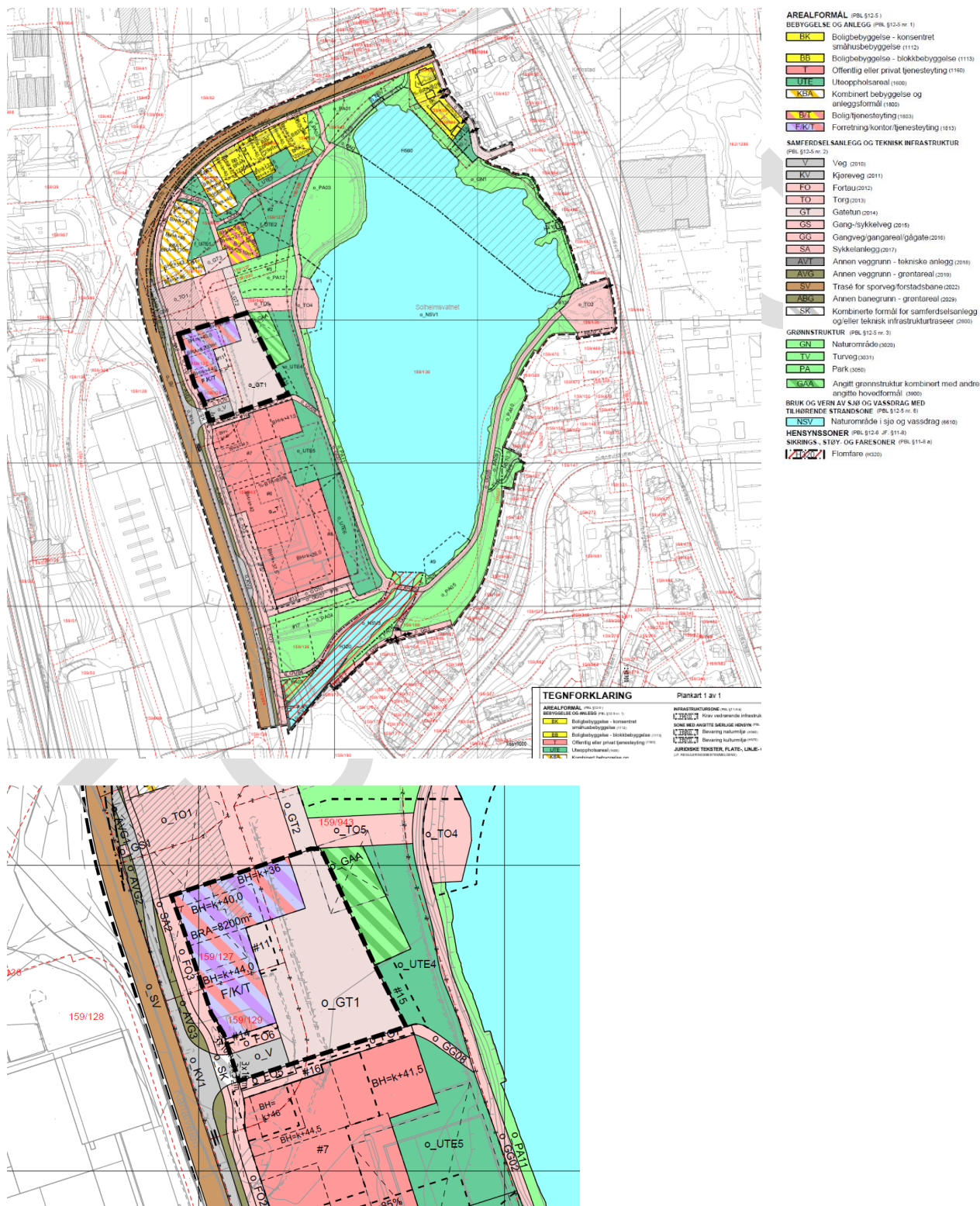
Etter mottatt tilbakemelding fra Bergen kommune, ble det ikke avholdt veiledningsmøte. I stedet ble det utarbeidet planinitiativ for saken som ble sendt inn 16.12.2025.

Oppstartsmøte med Bergen kommune ble avholdt 26.03.2026. Forslagsstiller Kanalvegen 50 AS og plankonsulent Multiconsult var til stede. Fra Bergen kommune stilte representanter fra Byplan. Forenklet prosess eller ordinær planprosess var drøftingstema i oppstartsmøtet og perioden etterpå. Politisk ledelse har bedt om at saken starter opp som en forenklet prosess og PBE legger til grunn det som ble levert inn i planinitiativ med endring av plankart med tilhørende bestemmelser. Det kan imidlertid komme innspill i høringsfasen som likevel krever at saken må gjennomføres som en ordinær planprosess. Dette vurderes etter at høring er gjennomført.

Høring av planforslag for forenklet prosess gjennomføres derfor kombinert med varsel om oppstart, med minimum 4 ukers merknadsfrist, slik at planprosessen kan gå videre som ordinær prosess dersom det blir nødvendig.

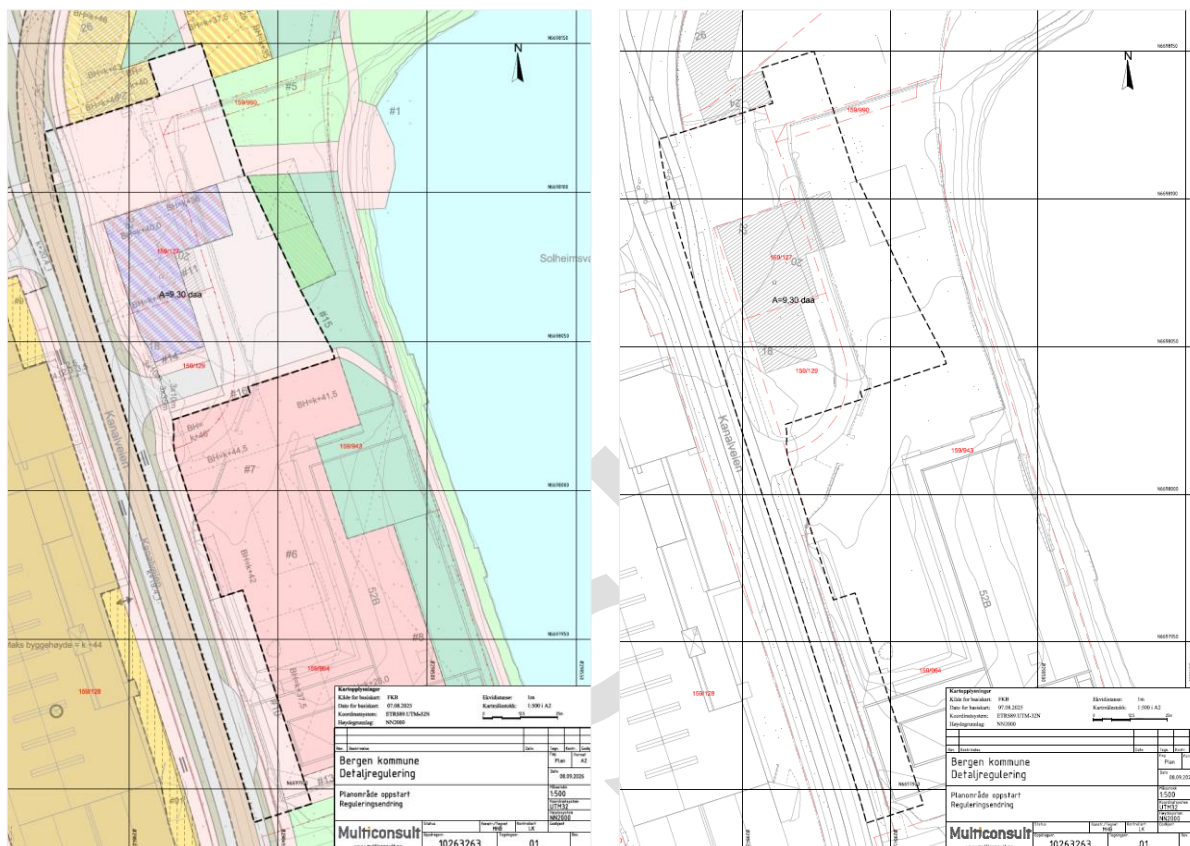
Planavgrensning

Forslag til reguleringsendring avgrenses innenfor gjeldende detaljreguleringsplan for Mindemyren nord, som vist med stiplet linje i Figur 2-11 nedenfor. Planområdet utgjør 3507 m² og omfatter felt F/K/T, gatetun o_GT1, veg o_V og fortau o_FO6. Felt F/K/T er regulert til formål forretning, kontor, tjenesteyting og bevertning, mens felt o_GT1 er regulert til gatetun med funksjoner for varelevering, HC-parkering, av- og påstigning og ferdsl.



Figur 2-11 Avgrensning av planområdet vist med stiplet strek over plankartet til gjeldende detaljreguleringsplan for Mindemyren Nord.

I forbindelse med oppstart av planarbeidet varsles det et større område enn planområdet, se Figur 2-12. Varslingsområdet er basert på tilbakemelding fra Bergen kommune i oppstartsmøtet og tar høyde for at det gjennom planprosessen kan komme innspill som gjør det nødvendig å utvide planområdet. Varslingsområdet utgjør 9300 m² og inkluderer tilgrensende veg-, sykkel- og fortausformål, gatetun og torg.



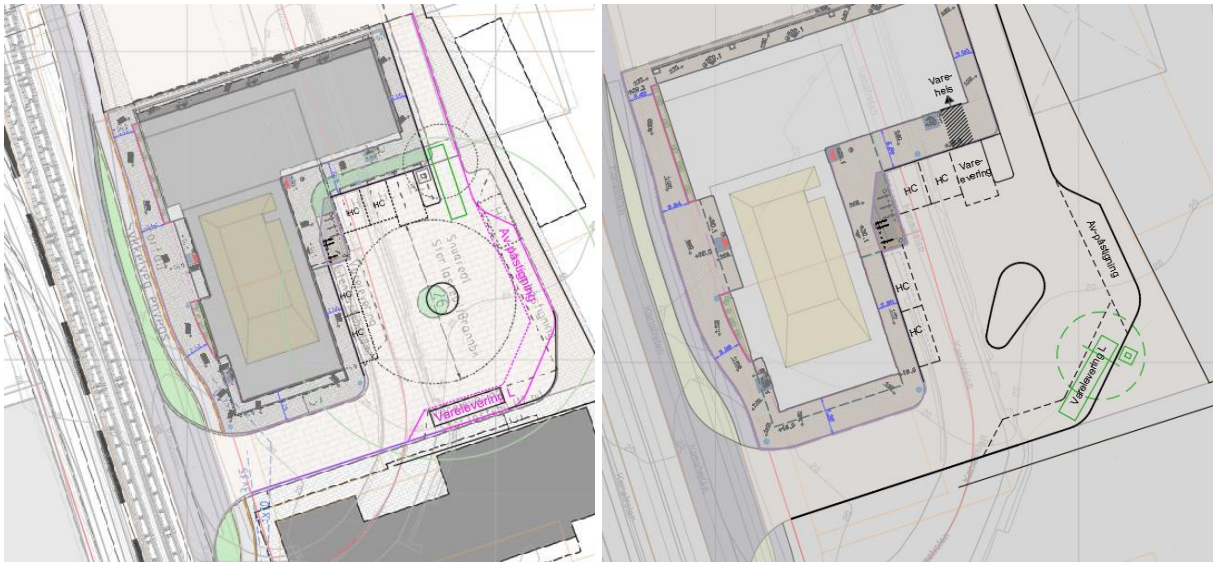
Figur 2-12 Varslingsområdet, vist med stiptet linje over gjeldende reguleringsplan (til venstre) og kartgrunnlag (til høyre)

Utvikling av plangrepet og vurderte alternativer

Ved utarbeidelsen av planinitiativet ble det forutsatt at det ikke skulle gjøres endring på arealformål i gjeldende plankart, men kun legges til en avkjørselspil fra gatetun o_GT1 til felt F/K/T. Det ble også fremlagt et forslag til hvordan detaljløsning på gatetunet kunne utformes for å få plass til innkjøringen, samt i tillegg finne plass for renovasjonsløsning til glass- og metallavfall. Det ble utarbeidet to alternative detaljløsninger for disponering av arealene innenfor gatetun o_GT1; alternativ 1A og 1B.

I alternativene ble innkjøring til tjensteparkering i bygget foreslått etablert fra norddelen av gatetunet, via areal som også vil benyttes til varelevering, med avsatt plass til liten lastebil. Videre ble HC-parkeringsplasser foreslått flyttet til langs bygget. I det ene alternativet (1A) ble renovasjon lagt ved siden av innkjøringen til kjeller. I det andre alternativet (1B) ble renovasjon lagt på østsiden av gatetunet, sammen med areal for varelevering og av-/påstigning.

Alternativ 1A ble forkastet fordi løsningen krever at renovasjonsbil må kjøre videre inn på offentlig torg i nord for å snu. Alternativ 1B ble lagt til grunn for planinitiativet og videre dialog med Bergen kommune.



Figur 2-13 Til venstre: Forkastet alternativ 1A, med renovasjon lagt ved siden av varelevering og innkjøring inn til bygget F/K/B. Til høyre: Alternativ 1B som lagt til grunn i planinitiativet, der renovasjon er lagt på østsiden av gatetunet sammen med areal for varelevering og av-/påstigning.

I oppstartsmøtet med Bergen kommune ble det anbefalt å jobbe videre med bedre tilrettelegging for skolebarn/barn og unge. Det ble samtidig reist spørsmål om mulige konflikter mellom gangferdsel, varelevering og renovasjon, samt den overordnede organiseringen av arealene med gatetunformål. På bakgrunn av dette ble det utarbeidet tre nye alternativer; alternativ 2, 3 og 4. I møtet kom det også signaler fra Bergen kommune om at det er ønskelig at arealet deles i kjøreareal og fortau. Alle alternativene foreslår derfor med en oppdeling av arealet i kjøreareal og fortau/gangareal i stedet for gatetunformål.

Alternativ 2 legger til rette for en stor utvidelse av arealene for myke trafikanter (gangareal) i de viktige ferdselslinjene for skolebarn, og vegetasjonsskjerming av renovasjonsarealet.



Figur 2-14 Alternativ 2 med utvidet plass til gangareal og skjerming av renovasjonsareal

Alternativ 3 bygger videre på samme prinsipp som alternativ 2, men med noe mindre gangareal for myke trafikanter. Dette gir kjøreareal med mer fleksibilitet for manøvrering av kjøretøy.



Figur 2-15 Alternativ 3 med utvidet plass til gangareal og skjerming av renovasjonsareal, men noe mindre gangareal enn alternativ 2.

I alternativ 4 er renovasjonsarealet flyttet inn mot byggets østfasade, og to av HC-parkeringsplassene flyttet ut i vegarealet ved siden av av- og påstigning. Løsningen vil gi plass til renovasjonsfunksjonen, men medfører noe mindre areal til myke trafikanter og mindre tilgjengelig areal for manøvrering av kjøretøy, varelevering og av- og påstigning enn de øvrige alternativene. Det er også noe usikkerhet til om renovasjonsløsningen vil godkjennes av BIR. Plasseringen av renovasjon gjør også at brukerne som skal kaste avfall må krysse kjøreareal i større grad enn de andre løsningene. Ettersom løsningen gir mindre areal til myke trafikanter og mindre tilgjengelig areal for manøvrering og andre funksjoner, i tillegg til at myke trafikanter i større grad forventes å måtte krysse kjøreareal for å kaste avfall, er denne løsningen valgt bort.



Figur 2-16 Alternativ 4 med renovasjon lagt langs byggets østfasade.

Etter en samlet vurdering av trafikkssikkerhet, framkommelighet, driftshensyn og bymiljø foreslås alternativ 3 lagt til grunn for planforslaget. Alternativet gir store sammenhengende arealer for myke trafikanter, tydelig skjerming av renovasjon og er en robust løsning for trafikkavvikling.

2.3.2 Vurdering av konsekvensutredningsplikt (KU)

I Forskrift om konsekvensutredninger §§ 6 b) og 8 a) er det beskrevet hvilke tiltak som kan unntas konsekvensutredningsplikten i forskriftens vedlegg I og II. Unntaket gjelder blant annet for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne. Planforslaget er i samsvar med overordnede planer, og konsekvensutredningen fra gjeldende områdeplan for Mindemyren, plan-ID 61140000. Endringen gjelder kun innvendig parkering for tjenestebiler, og vil ikke medføre vesentlige virkninger for miljø, samfunn eller andre interesser som omfattes av forskriften. Det vurderes derfor at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Plan- og bygningsetatens slutter seg til forslagsstillers vurdering om at planforslaget ikke krever behandling etter forskrift om konsekvensutredninger.

2.3.3 Vurdering av forenklet prosess etter pbl. § 12-14

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-14 kan en reguleringsendring behandles med forenklet prosess dersom endringen i liten grad påvirker gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder. Vurderingen av disse vilkårene følger nedenfor.

1. Endringen skal ikke gå ut over hoveddrammene i planen.

Gjeldende plan har som hensikt «å legge til rette for bolig, barnehage, næring, torg, parkarealer, samt et kommunalt flerbruksbygg som blant annet skal inkludere barneskole, idrettshall, omsorgplussboliger, aktivitetssenter, kultursal og frivillighetssentral. Planen skal sikre høy arkitektonisk og materiell kvalitet på ny bebyggelse og utearealer, som skal utvikles i samspill med omgivelsene. Det skal planlegges for gode, attraktive byrom og ulike møteplasser som åpner for flerbruk og sambruk for nærområdene. Planen skal bygge opp under visjonen om at Mindemyren skal bli en blågrønn gåby for alle. Det legges til rette for en fremtidig situasjon med kraftig reduserte trafikkmengder, og bilparkering forutsettes løst i felles kommersielle anlegg på Mindemyren. Nye tiltak skal ta hensyn til naturmiljøet i planområdet, samtidig som rekreasjonsområdet rundt Solheimsvatnet skal styrkes med å sikre gode, sammenhengende gangforbindelser og muligheter for aktivitet og opphold.»

Planendringen innebærer at det i bestemmelsene åpnes for inntil 14 utslippsfrie parkeringsplasser for tjenestebiler i kjeller, og at etableres innkjøring til bygget via gatetun/kjøreareal. Illustrert detaljløsning og forslag til revidert plankart dokumenterer at samme funksjonsfordeling i gatetunet som gjeldende plan kan opprettholdes, inkludert varelevering, HC-plasser, av-/påstigning, tuntre, sykkelparkering og gangakse. Det er også dokumentert plass til renovasjonsløsning for glass og metall.

Når det gjelder planens mål om redusert privatbilbruk og at ordinær parkering skal løses i fellesanlegg, må det presiseres at tjenestebilparkering er noe annet. Tjenestebiler er en del av virksomhetenes drift, og er ikke et tilbud til de ansatte, besøkende eller beboere. Parkering for tjenestebiler kan sammenlignes med varelevering, som en nødvendig funksjon for å sikre god og effektiv drift. Trafikalt har tjenestebiler dagtidsprofil og lav turintensitet, uten toppbelastninger ved start/slutt på arbeidsdag. Virkningene for byrom og myke trafikanter blir dermed små. Vår vurdering er derfor at planens hoveddrammer ivaretas, og vilkåret anses som oppfylt.

2. Endringen skal i liten grad påvirke gjennomføringen av planen for øvrig.

Planendringen åpner for inntil 14 tjenestebiler i kjeller, og mulighet for å kjøre inn og ut av bygget. Planendringen påvirker ikke byggets ytre rammer. Det åpnes ikke for ordinær parkering for ansatte eller besøkende.

Illustrert detaljløsning og forslag til revidert plankart viser at funksjonene som er innpasset på gatetun i vedtatt reguleringsplan fremdeles kan håndteres innenfor arealet. Det er også lagt inn løsning for glass og metall. Dette er ikke et krav i gjeldende plan, men det er en viktig funksjon som må løses. Det at det er mulig å plassere renovasjonsløsningen her, er et viktig ledd i gjennomføringen av flere planer på Mindemyren.

Den foreslåtte planendringen er liten og krever ingen endringer i utnyttelsesrammer eller mobilitetsløsninger. Trafikkbelastningen med 14 tjenestebiler vurderes som begrenset. Endringen skaper ikke nye konfliktpunkter for gående eller syklende, og oppdatert plankart og illustrasjon dokumenterer at funksjoner ivaretas. Andre parkeringsbehov skal fortsatt løses i tråd med vedtatt reguleringsplan. Med denne bakgrunn vurderes endringen til å ha minimal betydning for gjennomføringen av planen, og vilkåret anses oppfylt.

3. Endringen skal ikke berøre hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Planendringen gjelder innvendig parkering med atkomst fra gatetun/kjøreareal. Det medfører ingen endring av blågrønne strukturer, parkarealer eller friluftsområder, og påvirker ikke Solheimsvannet eller sammenhengende gangforbindelser. Vilkåret anses som oppfylt.

Konklusjon

Alle tre vilkår i pbl. § 12-14 anses som oppfylt. Vi vurderer derfor at planendringen kan behandles med en forenklet prosess.

2.3.4 Medvirkning

Alle relevante offentlige organer, naboer og andre interesserte vil varsles om planoppstart og høring i tråd med plan- og bygningsloven. Det anses ikke som behov for et eget nabomøte, da planendringen er av begrenset omfang.



Figur 3-2 Bygging er igangsatt for felt F/K/T og for boliger i delfelt S17 i norddelen av Mindemyren. Kilde: Google maps, juni 2026.



Figur 3-3 I sør er det regulert for skole og omsorgsleiligheter. Her er eksisterende bygg ikke revet enda. Kilde: Google maps, juni 2026.



Figur 3-4 Bybaneanlegget og Kanalveien er ferdig utbygd, utsyn mot sør. Kilde: Google maps, juni 2026.

I forbindelse med gjeldende detaljreguleringsplan er det utarbeidet en rekke kartlegginger av området, herunder trafikkanalyse (Rambøll, datert 26.06.2023). Videre har Sweco utarbeidet oppdatert trafikkanalyse for hele Mindemyren i 2024 (Trafikknotat Mindemyren, Sweco, datert 14.01.2024). Det er også utarbeidet supplerende trafikkvurdering (Multiconsult, datert 04.06.2025), Mobilitetsplan (Multiconsult, datert 30.05.2025) og risikovurderinger i RAMS-analyserapport (Safetec, datert 03.10.2025) i detaljreguleringsplan for delfelt S14 (plan-id 66350000). I dette planarbeidet har det vært en RAMS-prosess for regulering av krysningspunkt over bybanen.

4 Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger

4.1 Planlagt arealbruk

Formålet med reguleringsendringen er å åpne for at det kan etableres tjenestebilparkeringsplasser i kjeller i felt F/K/T. Det foreslås å åpne for inntil 14 slike parkeringsplasser. Parkeringen skal kun benyttes av virksomheter med behov for tjenestebiler. Det er ikke ønsket ordinær bilparkering for ansatte eller besøkende i feltet, da dette håndteres av fellesparkering i delfelt S14 utenfor planområdet. Endringen innebærer ingen endring i byggets ytre utforming.

Forslag til endring

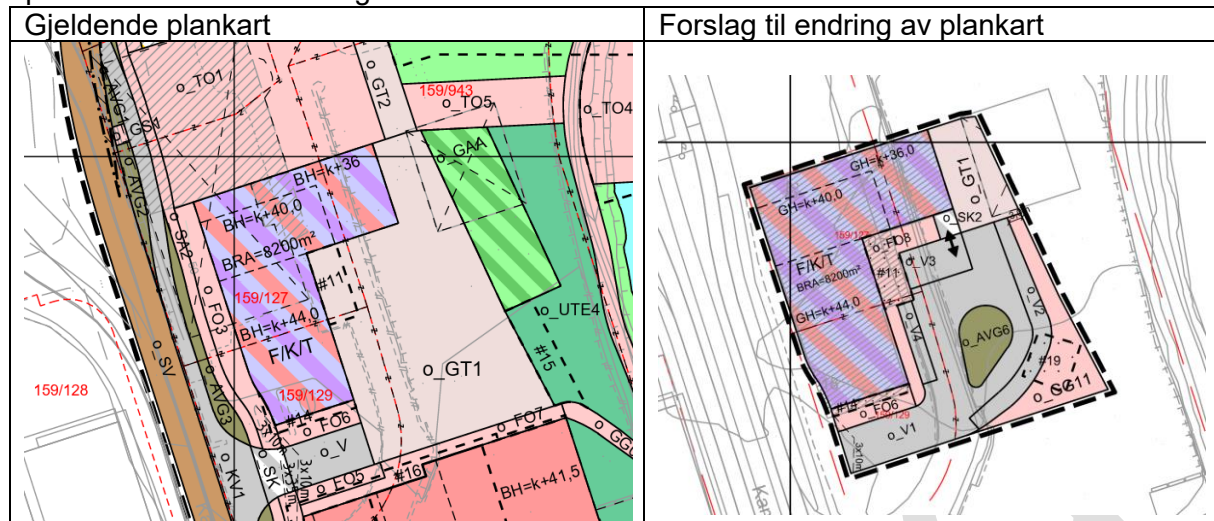
Forslag til reguleringsendring omfatter en endring i bestemmelsene (2.13.2) som åpner for tjenesteparkering i bygget i felt F/K/T og etablering av avkjørselspil til felt F/K/T. Det foreslås også endring av arealformålene o_GT1 og o_V i plankartet, der gatetun omreguleres til separerte veg- og fortaus-/gangarealer.

Som følge av endringene i arealformål fra gatetun til veg og fortau/gangareal foreslås det nødvendige justeringer i øvrige bestemmelser som berører disse arealene. Endringene innebærer i hovedsak at gjeldende krav og funksjoner videreføres innenfor nye arealformål.

Hovedendringen i bestemmelsene gjelder § 2.13.2:

Gjeldende bestemmelse	Forslag til endring av bestemmelse
§ 2.13 Parkering og sykkelparkering § 2.13.1 Etablering av bilparkeringsplasser innenfor planområdet tillates ikke. Parkering for bil kan etableres i fellesanlegg, fortrinnsvis på delfelt S14 (Plan-ID 66350000, planforslag under arbeid). Det stilles ikke minimumskrav til bilparkeringsdekning ved oppføring av nye bygg, eller ved bruksendring innenfor planområdet. § 2.13.2 Unntaket er innenfor gatetun o_GT1, hvor det tillates etablert maksimalt 4 HC-parkeringsplasser.	§ 2.13 Parkering og sykkelparkering § 2.13.1 Etablering av bilparkeringsplasser innenfor planområdet tillates ikke. Parkering for bil kan etableres i fellesanlegg, fortrinnsvis på delfelt S14 (Plan-ID 66350000, planforslag under arbeid). Det stilles ikke minimumskrav til bilparkeringsdekning ved oppføring av nye bygg, eller ved bruksendring innenfor planområdet. § 2.13.2 Unntaket er innenfor o_V2, o_V3 og o_V4, hvor det tillates etablert til sammen maksimalt 4 HC-parkeringsplasser, og innenfor felt F/K/T, hvor det tillates inntil 14 bilparkeringsplasser for tjenestebiler i kjeller i bygg. Alle parkeringsplassene i felt F/K/T skal tilrettelegges for elbil-lading.

I plankartet foreslås endringer som vist nedenfor:



4.1.1 Arealformål

Forretning/kontor/tjenesteyting F/K/T

Det reguleres atkomst for tjenestebiler til bygget, vist som atkomstpil i plankartet. Ingen endring av arealformålsgrenser for bygget.

Veg o_V1-o_V4

Endring av gatetunformål i gjeldende plan der veg o_V1 utvides og omfatter kjøreareal, o_V2 avsettes som areal til varelevering, oppstilling for renovasjon, av- og påstigningsfelt og HC-parkering og o_V3-o_V4 avsettes som areal til varelevering og HC-parkering.

Fortau o_FO8

Endring av gatetunformål i gjeldende plan til et nytt fortausareal, o_FO8. Fortauet sikrer gangforbindelse langs bygget i F/K/T.

Gatetun o_GT1

Gatetunformålet innskrenkes til å kun omfatte kobling fra vegformål o_V1 til o_GT2 i nord.

Gangveg, gangareal eller gågate o_GG11

Endring av gatetunformål i gjeldende plan til et nytt gangareal, o_GG11. Arealet sikrer gangforbindelse mellom offentlige torg og gatetun i nord og fortau o_FO7 i sør. Det skal være minimum 3 m bred ferdselssone.

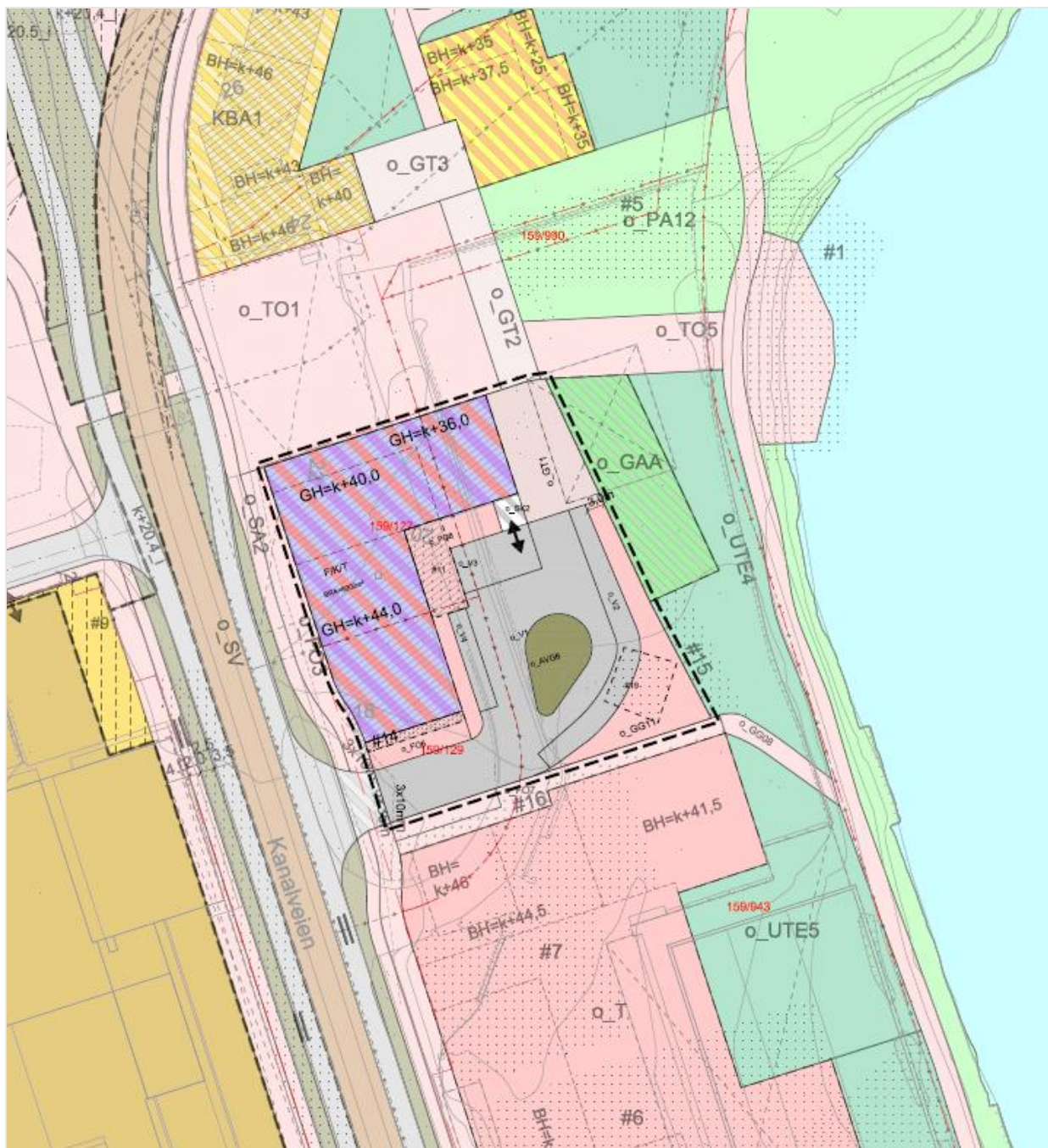
Det er lagt til et nytt bestemmelsesområde #19 med tilhørende bestemmelse som åpner for etablering av containere for renovasjon og sikrer vegetasjonsskjerming mellom gangsone og vareleverings-/renovasjonsareal.

Annen veggrunn, grøntareal AVG6

Endring av gatetunformål i gjeldende plan til et nytt annen veggrunnareal, AVG6. Formålet skal gis en grønn utforming og det skal etableres et tuntre.

Samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser o_SK2

Det er lagt til et nytt kombinert formål o_SK2 som utgjør arealet der fortau (o_FO8) krysser veg med kjøreatkomst til felt F/K/T.



Figur 4-1 Forslag til endring av plankart, vist i forhold til resterende del av områdeplanen

AREALFORMÅL (PBL §12-5)
BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL §12-5 nr.1)

FIK/T Kombinert forretning, kontor og tjenesteyting (1813)

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
(PBL §12-5 nr. 2)

V Veg (2010)
FO Fortau (2012)
GT Gatetun (2014)
GG Gangveg, gangareal eller gågate (2016)
AVG Annen veggrunn, grøntareal (2019)
SK Samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser (2800) (2010 veg, 2014 fortau)

BESTEMMELSESMÅLE
(PBL §12-7)

#0 Bestemmelsesområde

4.2 Plassering og utforming

Innkjøring til tjensteparkering i kjeller foreslås etablert fra det som er regulert til gatetun o_GT1 i gjeldende plan, med formålsendring av gatetunet til separert veg- og fortaus-/gangareal. Gjeldende reguleringsplan har klare føringer for hvilke krav og funksjoner som skal ivaretas i området, og den retningsgivende illustrasjonsplanen som fulgte planen, viser en foreslått utforming med fordeling av nødvendige arealer til HC-plasser, varelevering, sykkelparkering, av- og påstigning, samt hensyn til universell utforming, trafiksikkerhet og vegetasjon.

I forslag til detaljløsning er det tatt utgangspunkt i denne illustrasjonsplanen og vurdert hvordan de opprinnelige funksjonene kan videreføres og optimaliseres, samtidig som det åpnes for innkjøring til kjeller i felt F/K/T. Målet har vært å finne en løsning som både ivaretar krav i gjeldende plan og gir en god bruk av arealet. Det er også sett på hvordan renovasjon kan få plass i området. Dette er ikke et krav i gjeldende plan, men det er signalisert at det er en aktuell lokasjon for containere til glass og metall, da dette har vært utfordrende å løse andre steder i norddelen av Mindemyren.

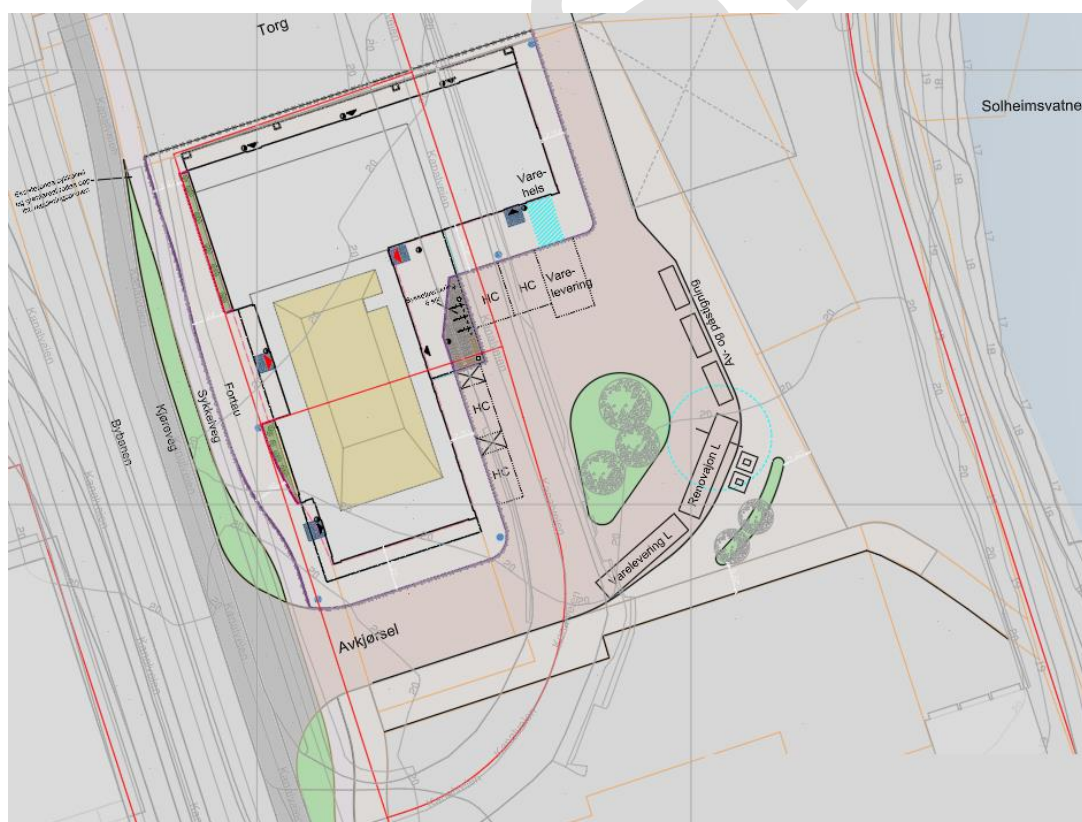
Figurene nedenfor viser illustrasjonsplan fra gjeldende plan og forslag til revidert detaljløsning for området.



Figur 4-2 Utklipp fra retningsgivende illustrasjonsplan tilknyttet gjeldende plan.



Figur 4-3 Utklipp fra retningsgivende illustrasjonsplan tilknyttet gjeldende plan, som viser forslag til funksjonsfordeling og utforming av det som er regulert til gatetun.



Figur 4-4 Forslag til revidert detaljløsning for området med innkjøring til bygget i felt F/K/T og foreslått ny funksjonsfordeling. Tegningen er navnsatt som «Oppdatert utsnitt teknisk plan, datert 16.09.2026».

Innkjøring til tjenesteparkering i bygget foreslås etablert fra norddelen av kjørearealet, via areal som også vil kunne benyttes til varelevering, med avsatt plass til liten lastebil. Heis til kjeller kan dermed brukes både som vareheis og tilkomst til bilparkering. Med en slik flerbruksløsning blir det ikke behov for egen vareleveringslomme langs østlig fasade av bygget, som skissert i opprinnelig illustrasjonsplan. Her foreslås det i stedet lagt inn to HC-parkeringsplasser, slik at totalt antall plasser for HC-parkering blir fire.

Varelevering og renovasjon er foreslått plassert etter hverandre i sørøstdelen av vegformålet. Det er vist mulig plassering av nedgravd løsning med en til to containere for glass og metall. Vareleverings- og renovasjonsarealet er foreslått skjermet med vegetasjon, for å skape en visuell skillelinje mot øvrige gangsoner.

Av- og påstigningsareal er plassert nord for renovasjonsarealet. Illustrasjonen viser at selv om en lastebil står ved containerne, er det mulig å få minst to personbiler etter hverandre uten behov for rygging.

Gjeldende reguleringsplan regulerer utkjøring til fylkeskommunal vei. Planendringen innebærer ingen fysiske endringer i denne situasjonen.

4.2.1 Byggehøyder, byggegrenser, utforming og grad av utnyttning

Endringen gjelder kun innvendig tilrettelegging for tjenestebilparkering i kjeller, og innkjøring til bygg. Det er ingen endringer i byggets ytre utforming eller eksisterende bygningsmasse.

4.2.2 Arkitektur, byform og estetikk

Reguleringsendringen medfører ingen endringer i byggets volum eller ytre avgrensning. Aktive fasader i første etasje opprettholdes, og det etableres fortausareal langs bygget som legger til rette for ferdsel og opphold i tilknytning til byggets publikumsrettede funksjoner.

I gjeldende plan er det satt premisser for utformingen av gatetunet som videreføres i reguleringsendringen. Kjørearealene skal opparbeides med samme materialkvalitet som lagt til grunn i gjeldende plan og byggesak, og skal ikke fremstå som et ordinært asfaltbelagt veganlegg. Løsning med tuntre og tilhørende vegetasjon beholdes, og det etableres i tillegg vegetasjonsskjerming mellom gangareal og renovasjons- og varelevering.

4.3 Bolig og bokvalitet

Reguleringsendringen medfører ingen endringer i antall boliger, boligstørrelser eller uteoppholdsarealer, og påvirker derfor ikke bokvalitetene som er lagt til grunn i gjeldende reguleringsplan. Kvaliteter knyttet til boligmiljø, uteoppholdsarealer, solforhold og skjerming videreføres uendret.

Planområdet grenser til arealer regulert for omsorgsboliger. Forslaget medfører en begrenset økning i trafikk som følge av tjenestebilparkering i bygg F/K/T. Beregnet trafikkøkning er lav sammenlignet med trafikkmengdene på omkringliggende vegnett, og trafikken vil i hovedsak være knyttet til tjenestekjøring på dagtid. Endringen vurderes derfor ikke å gi vesentlige konsekvenser for bokvalitet eller bomiljø i tilgrensende bolig- og omsorgsboligområder. Trafikkøkningen vurderes heller ikke å medføre vesentlige støy- eller miljøulempere.

4.4 Uteoppholdsareal

Reguleringsendringen påvirker ikke private eller felles uteoppholdsarealer innenfor planområdet. Størrelse, lokalisering og kvalitet på uteoppholdsarealene videreføres som i gjeldende reguleringsplan.

Endringen berører utformingen av arealet som i gjeldende plan er regulert til gatetun o GT1. Selv om deler av arealet foreslås omregulert til veg- og fortaus-/gangformål, videreføres funksjonen som et sentralt byrom med ferdsel, opphold og grønne elementer. Vegetasjon i gatetunet videreføres, og det etableres i tillegg vegetasjonsskjerming mellom gangarealer og arealer for renovasjon og varelevering.

Planendringen vurderes ikke å redusere kvalitetene for opphold eller tilgjengeligheten til offentlige byrom, gangforbindelser eller rekreasjonsområder i nærområdet. Gangforbindelsene mellom Kanalveien, torget i nord og Solheimsvannet opprettholdes.

4.5 Universell utforming

Reguleringsendringen viderefører kravene til universell utforming som følger av gjeldende reguleringsplan. Gangforbindelsene gjennom planområdet opprettholdes, og omleggingen fra gatetun til veg- og fortaus-/gangformål gir et tydeligere skille mellom arealer for gående og kjørende.

Antall HC-parkeringsplasser videreføres som i gjeldende plan. HC-plassene har fått justert plassering sammenlignet med tidligere illustrasjoner, men opprettholder nærhet til innganger og hovedfunksjoner.

Arealet er tilnærmet flatt, og reguleringsendringen medfører ingen vesentlige endringer i terreng eller stigningsforhold. Fortauskanter bidrar til å tydeliggjøre skillet mellom gangarealer og kjørearealer og gir bedre lesbarhet og orientering i byrommet. Samtidig må detaljutformingen sikre tilfredsstillende tilgjengelighet og framkommelighet for alle brukergrupper.

4.6 Levekår og folkehelse

Reguleringsendringen vurderes å ha begrensede konsekvenser for levekår og folkehelse. Trafikkøkningen som følger av tjenestebilparkeringen er liten, og gangforbindelsene gjennom området opprettholdes. Planforslaget bidrar til god tilgjengelighet til viktige målpunkt og hverdagsfunksjoner i området.

4.7 Mobilitet og samferdsel

4.7.1 Overordnede mål for trafikk sikkerhet og mobilitet

Overordnede planer, KPA og områdereguleringsplanen for Mindemyren bygger på prinsippet om redusert privatbilbruk, konsentrert parkering i fellesanlegg og prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange. I områdeplanen åpnes det for løsninger som ivaretar nødvendige transportfunksjoner, herunder varelevering og spesialiserte kjøretøy, for å sikre effektiv drift i et område med høy urban tetthet.

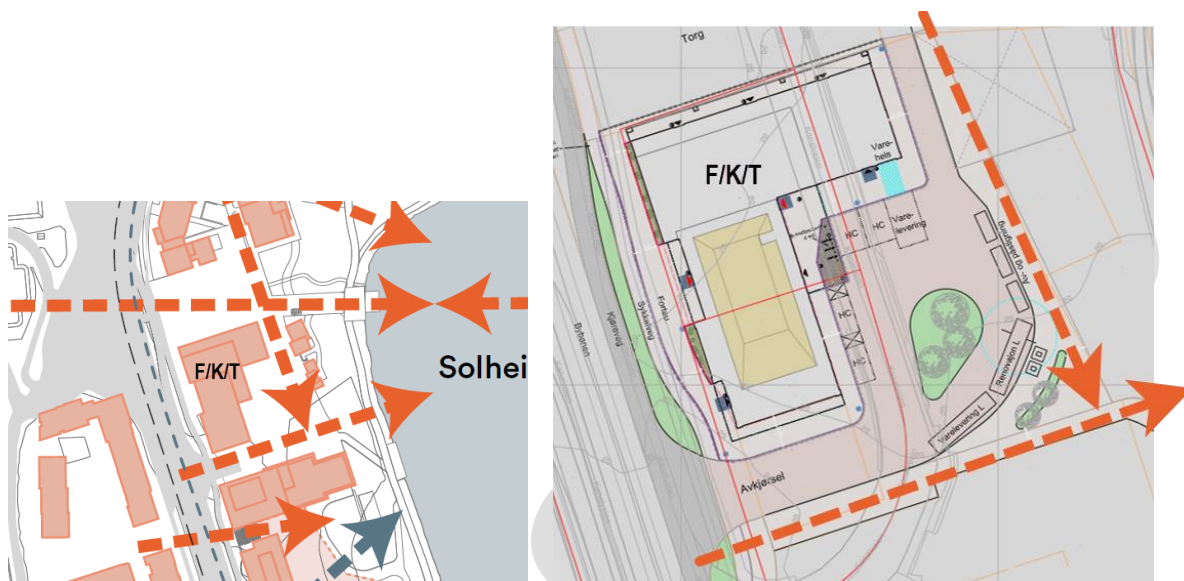
Tjenestebilene som omfattes av denne endringen skiller seg vesentlig fra ordinær parkering ved at de er en del av virksomhetenes kjernefunksjon og brukes i tjeneste gjennom dagen. For virksomhetene er rask tilgang til kjøretøy avgjørende for å opprettholde tjenestekvalitet og responstid. Å lokalisere bilene i kjeller gir kontroll sikkerhet, og reduserer behovet for overflateparkering som kan gå på bekostning av byromskvalitet. Løsningen endrer ikke hovedgrepene, da den ikke åpner for privatbilbruk eller ordinær ansattparkering, men sikrer et driftsbehov innenfor planens rammer. Endringen vurderes derfor å være i tråd med intensjonen om bærekraftig mobilitet og effektiv arealutnyttelse.

4.7.2 Gange

Gangforbindelsene gjennom planområdet opprettholdes som i gjeldende reguleringsplan. Reguleringsendringen innebærer at tidligere gatetun deles opp i veg- og fortaus-/gangarealer, noe som gir et tydeligere skille mellom kjørende og gående trafikk.

Det legges til rette for en bred og sammenhengende gangforbindelse, med minimum 3 meter fri ferdselsbredde, i nord-sør-retning mellom offentlige torg i nord og det framtidige skoleområdet i sør. Dette er en viktig ferdselsakse for skolebarn og andre gående. I øst-vest-retning opprettholdes forbindelsen mellom fortauet langs Kanalveien og Solheimsvannet. I møtet mellom disse ferdselsaksene er gangarealet utvidet til et større oppholds- og ferdselsareal. Her er renovasjons- og vareleveringsfunksjonene skjermet med vegetasjon, slik at arealet fremstår som en naturlig utvidelse av fortauet.

Det etableres også fortau langs bygget i felt F/K/T som kobler offentlig torg i nord til fortau mot Kanalveien.

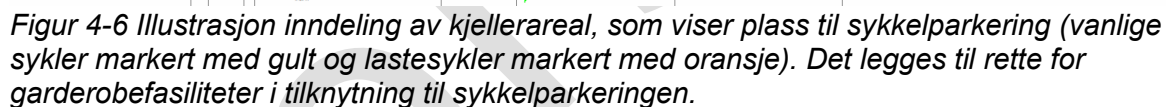


Figur 4-5 Til venstre: Viktige akser og siktlinjer fastsatt i formingsveileder til områdereguleringsplanen. Til høyre: Ivaretagelse av akser og siktlinjer i foreslått løsning for planområdet.

4.7.3 Sykkel

Planområdet har direkte tilknytning til sykkelvegnettet langs Kanalveien og Bybanen. Reguleringsendringen medfører ingen endringer i sykkelinfrastrukturen eller tilkomsten til planområdet for syklende.

Sykkelparkering langs byggets inngangssone (6 stk) videreføres. Etablering av tjenestebilparkering i kjeller reduserer tilgjengelig areal i underetasjen, men krav til sykkelparkering, garderobefasiliteter og øvrige nødvendige funksjoner jf. gjeldende plan vil fortsatt kunne oppfylles. Totalt utgjør kravet 78 sykkelparkeringsplasser, hvorav 12 avsettes til lastesykler. Se illustrasjon nedenfor som viser fordeling av funksjoner i kjeller inkludert areal til parkeringsplasser for tjenestebiler.

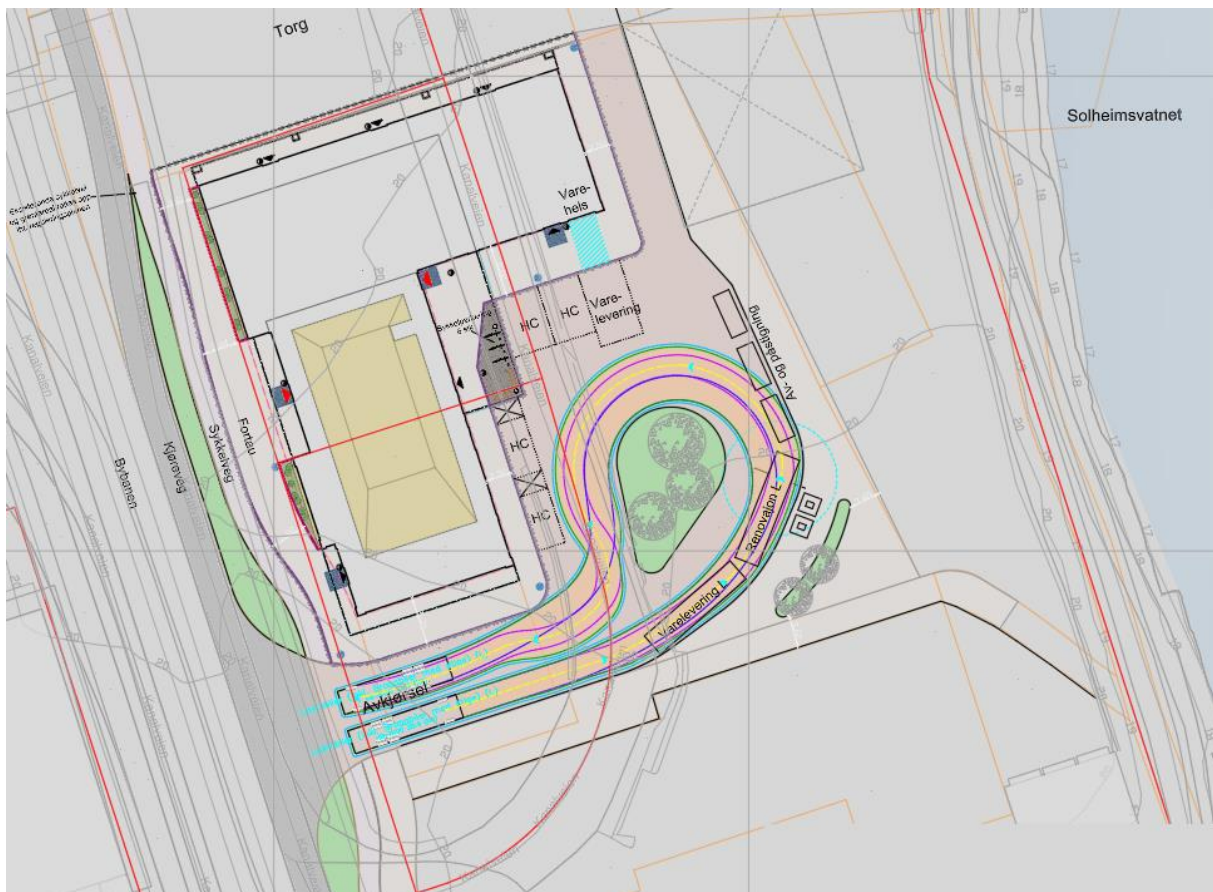


Kollektivtilbud påvirkes ikke av reguleringsendringen.

Varelevering til bygget i F/K/T er foreslått løst innenfor felt o V3-o V4 nært bygget.

Øvrig varelevering for planområdet er foreslått i felt o_V2, ved siden av areal til oppstillingsplass for renovasjon. Løsningen vurderes å gi god tilgjengelighet for avlevering av avfall og varelevering, samtidig som funksjonene samles i ett område.

Side 29 av 37



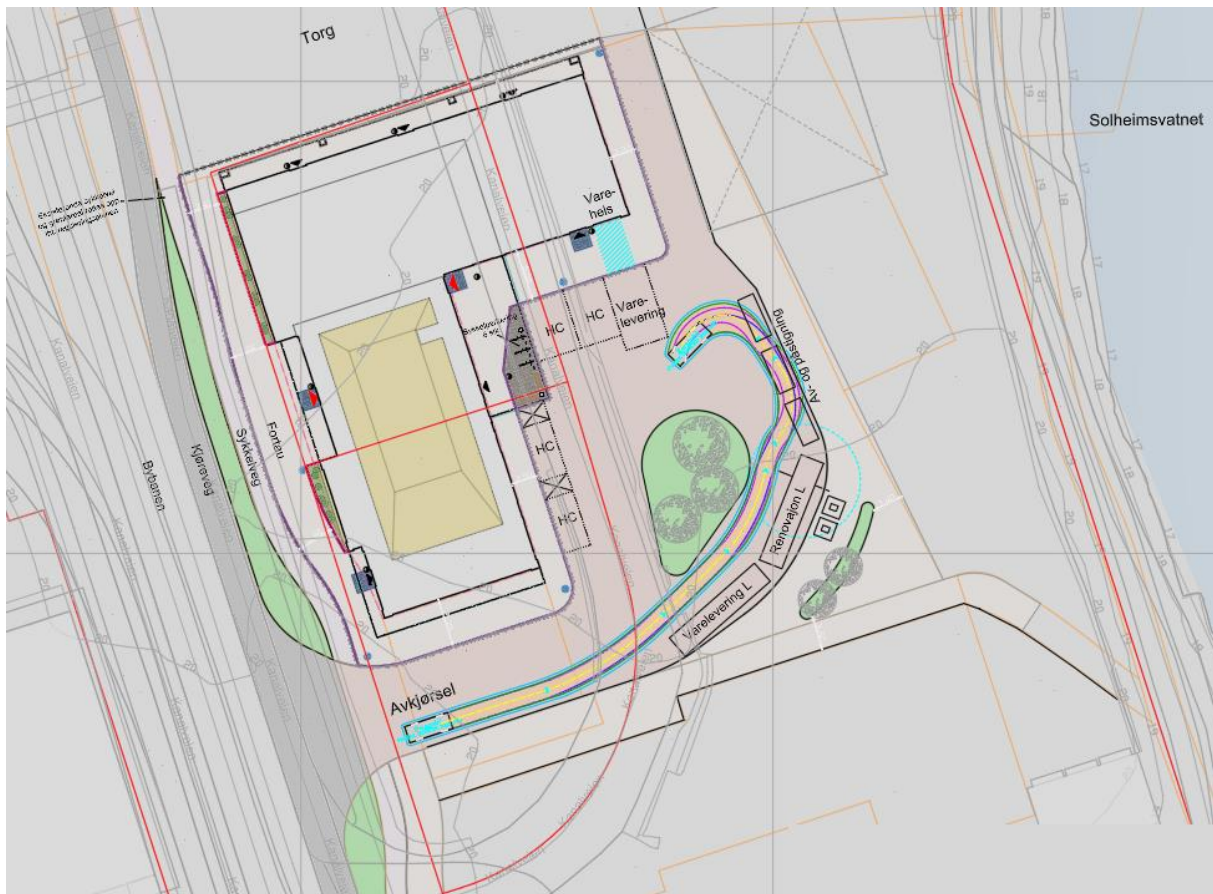
Figur 4-7 Sporing for lastebil (L 12m, renovasjon og brann). Lastebilen må ikke rygge, og det er ikke konflikt med av- og påstigning.

4.7.6 Vei og parkering

Reguleringsendringen åpner for inntil 14 parkeringsplasser for tjenestebiler i kjeller i felt F/K/T. Tilkomst skjer via eksisterende avkjørsel fra Kanalveien og videre til vare- og bilheis i byggets sørøstside. Planforslaget medfører ingen endringer i avkjørselen til Kanalveien.

Det opprettholdes fire HC-parkingsplasser og areal for av- og påstigning innenfor planområdet. HC-plassene er foreslått flyttet sammenlignet med tidligere illustrasjonsplan, men opprettholder god tilgjengelighet til innganger.

Sporingsanalyser viser at personbil kan betjene både tjenestebilparkeringen i bygget og arealet for av- og påstigning på en tilfredsstillende måte. Det er også dokumentert at av- og påstigning kan benyttes samtidig som varelevering foregår.



Figur 4-8 Sporing for personbil (P) til/fra av- og påstigningslomme. Dersom det står en renovasjonsbil til tømning er det plass til at to personbiler kan kjøre inn i lommen og uten behov for rygging.

Trafikale konsekvenser

Det er utarbeidet et eget trafikknnotat for reguleringsendringen. Trafikknnotatet vurderer konsekvensene av å etablere inntil 14 parkeringsplasser for tjenestebiler i kjeller i felt F/K/T.

Trafikknnotatet legger til grunn et høyt anslag for bruk av tjenestebilene, med inntil fem turer per virkedag per parkeringsplass. Samlet trafikkøkning, inkludert trafikk knyttet til tømning av glass- og metallavfall, er beregnet til om lag 44 ÅDT. Tjenestebiltrafikken forventes å være jevnere fordelt gjennom dagen enn ordinær arbeidsreisetrafikk og vil i liten grad belaste rushperiodene.

Trafikkøkningen vurderes som begrenset sammenlignet med eksisterende og framtidig trafikk på Kanalveien. Det vil allerede være trafikk i området knyttet til varelevering, HC-parkering og av- og påstigning. Trafikknnotatet konkluderer med at den foreslåtte reguleringsendringen ikke vil ha vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i planområdet eller på tilstøtende vegnett.

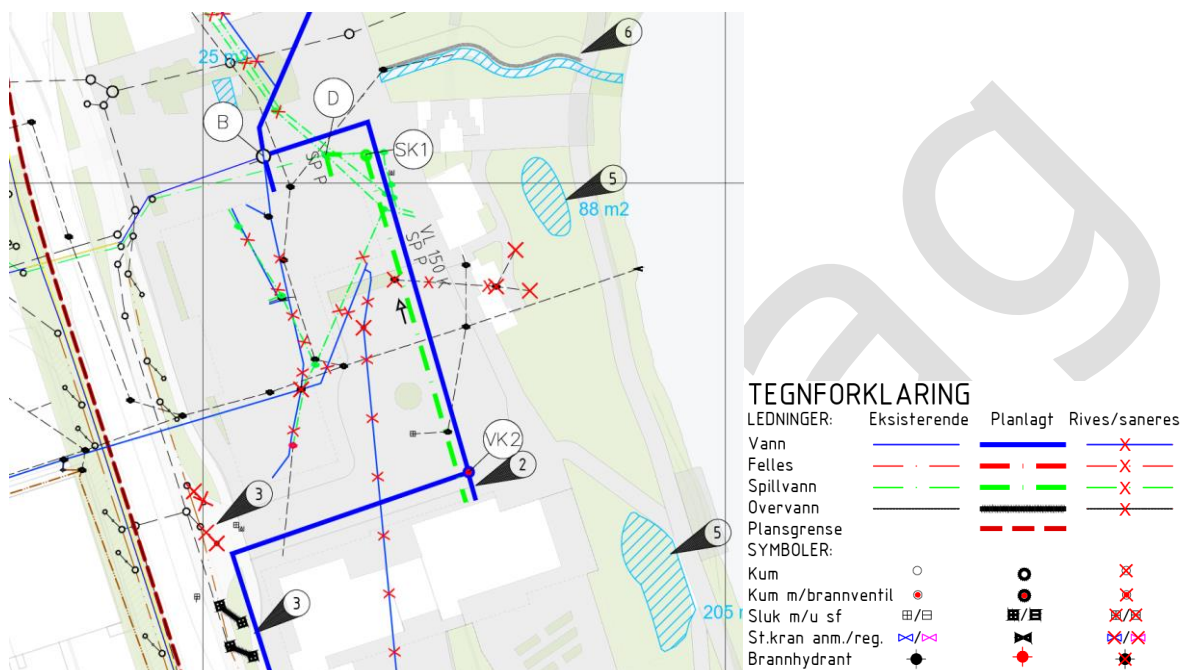
På bakgrunn av den begrensede trafikkøkningen vurderes det ikke å være behov for endringer i krysset mellom planområdet og Kanalveien.

Støy er ikke utredet nærmere på grunn av begrenset trafikkøkning. Men det anslås at det vil bli noe mer støy i området med bruk og tømning av containere for glass og metall.

4.8 Vannforsyning og avløp

Planområdet er tilknyttet offentlig vann- og avløpsnett. I VA-rammeplan til gjeldende reguleringsplan er det planlagt nye vann- og avløpsledninger innenfor arealet som i dag er regulert til gatetun. Reguleringsendringen medfører ingen endringer i de planlagte VA-anleggene eller deres plassering. Endringen gjelder arealbruken på bakkenivå og påvirker ikke gjennomføringen av VA-rammeplanen.

Nedenfor er det tatt inn utklipp fra VA-rammeplan til gjeldende plan, som viser plan for VA-anlegg.



Figur 4-9 Utklipp fra tegning som viser eksisterende og planlagt VA-infrastruktur i VA-rammeplan til gjeldende plan

4.9 Blågrønne verdier

Reguleringsendringen vurderes ikke å ha vesentlige konsekvenser for overordnede blågrønne forbindelser eller økologiske sammenhenger.

4.9.1 Rekreasjon og friluftsliv

Planforslaget påvirker ikke areal eller allmennhetens tilgang til friluftsområder, grøntdrag eller andre rekreasjonsarealer. Tilgangen til Solheimsvannet og tilhørende park- og rekreasjonsområder opprettholdes.

4.9.2 Jordressurser

Temaet vurderes ikke som relevant.

4.9.3 Naturmangfold og miljøkonsekvenser

Planforslaget er vurdert i lys av prinsippene for offentlig beslutningstaking i naturmangfoldloven § 7, jf. §§ 8-12. Det foreligger en naturmangfoldsrapport datert 02.12.2021 til gjeldende reguleringsplan. Kunnskapsgrunnlaget i denne vurderes som tilstrekkelig også for den aktuelle reguleringsendringen. Vurderingen bygger på gjeldende rødliste fra 2021, og fremmedartsliste fra 2021. Fremmedartslisten er oppdatert i 2023, men reguleringsendringen vurderes ikke å medføre forhold som påvirker vurderingen av naturmangfoldet.

NML § 8 (Kunnskapsgrunnlaget)

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig. Det er gjennomført naturkartlegginger og undersøkelser i forbindelse med gjeldende reguleringsplan, og reguleringsendringen medfører ikke nye inngrep som tilsier behov for ytterligere registreringer.

NML § 9 (føre-var-prinsippet)

Reguleringsendringen er av begrenset omfang og berører ikke registrerte naturverdier direkte. På bakgrunn av eksisterende kunnskapsgrunnlag vurderes usikkerheten som lav, og det er ikke identifisert behov for særskilte føre-var-tiltak.

NML § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Solheimsvannet og tilgrensende grøntområder utgjør viktige natur- og landskapselementer i et ellers sterkt urbanisert område. Reguleringsendringen omfatter etablering av tjenestebilparkering i kjeller og omdisponering av arealer på bakkenivå innenfor et område som allerede er regulert til utbyggingsformål. Planforslaget medfører ikke inngrep i naturarealer eller økt belastning på de naturverdiene som er knyttet til Solheimsvannet og omkringliggende blågrønne strukturer.

Det forutsettes at det gjennomføres tiltak for å hindre spredning av fremmede skadelige arter, slik aktsomhetskravet i Forskrift for fremmede arter stadfester.

NML § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Reguleringsendringen vurderes ikke å medføre miljøforringelse som utløser behov for særskilte avbøtende tiltak utover det som følger av gjeldende reguleringsplan og byggesak.

Kapittel 5 i naturmangfoldsrapporten til gjeldende plan foreslår avbøtende tiltak som er nødvendige for å avgrense skadene på naturmangfoldet ved gjennomføring. Det er klargjort at tiltakshaver skal ta de økonomiske kostnadene ved gjennomføring av nødvendige avbøtende tiltak.

NML § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Reguleringsendringen endrer ikke forutsetningene for gjennomføring av tiltakene i gjeldende reguleringsplan. Gjeldende krav til miljøforsvarlige løsninger og driftsmetoder legges til grunn ved videre prosjektering og utbygging.

Samlet vurderes reguleringsendringen å ha ubetydelige konsekvenser for naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt nok.

4.9.4 Terrenginngrep og massehåndtering

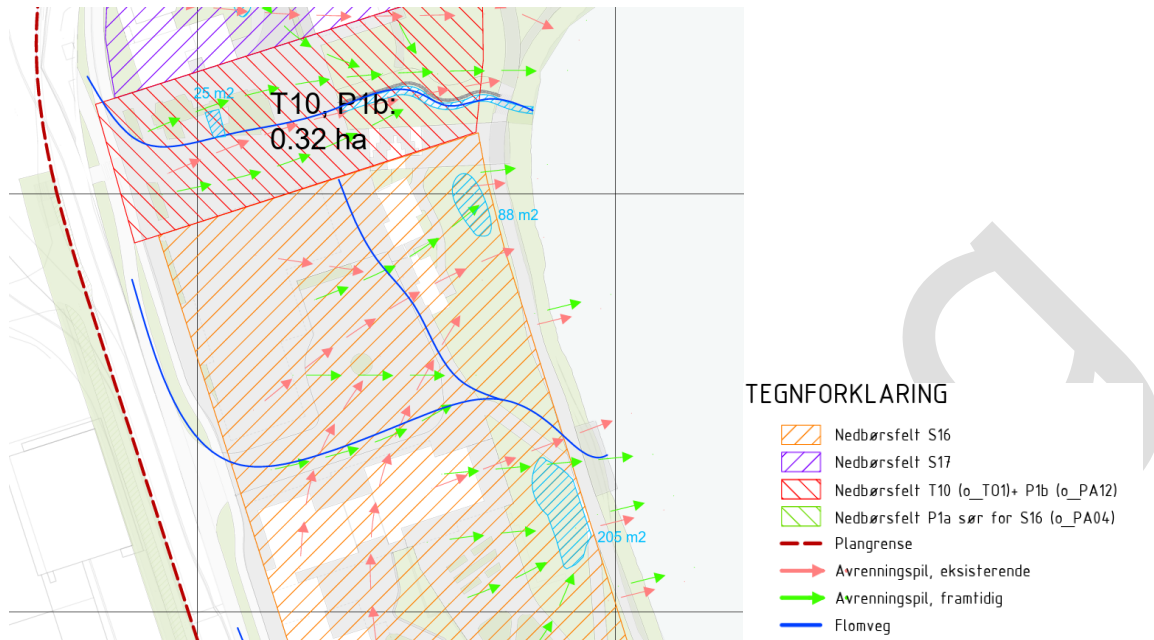
Reguleringsendringen medfører ikke behov for nye terrenginngrep eller massehåndtering utover det som allerede er lagt til grunn i gjeldende reguleringsplan og godkjent byggesak. Tjenestebilparkeringen etableres innenfor planlagt kjeller i bygg F/K/T.

Planforslaget medfører ikke behov for dypere utgraving eller større masseutskifting enn det som allerede er forutsatt for bygget. Endringen vurderes derfor ikke å påvirke grunnvannsforholdene utover det som er vurdert i forbindelse med gjeldende reguleringsplan og byggesak.

4.9.5 Overvannshåndtering

Reguleringsendringen medfører ingen endringer i prinsippene for overvannshåndtering som er lagt til grunn i gjeldende reguleringsplan og tilhørende VA-rammeplan. Overvann skal fortsatt håndteres i tråd med godkjente løsninger for området, med avrenning mot Solheimsvannet i øst.

Endringen fra gatetun til veg- og gang-/fortausformål endrer ikke de overordnede avrenningsforholdene. Ved detaljprosjektering må det sikres at overvann fortsatt ledes mot planlagte lavpunkter og resipienter. Etablering av fortauskanter må derfor utformes slik at disse ikke hindrer planlagt overvannsavrenning. Dette kan løses gjennom fallsetting av arealene og lokale tiltak som renner o.l.



Figur 4-10 Utklipp fra tegning som viser eksisterende nedbørsfelt og planlagte avrenningspiler i VA-rammeplan til gjeldende plan

4.10 Energi og klima

4.10.1 Energiløsninger og klimatiltak

Parkeringen tilrettelegges for utslippsfrie tjenestebiler med el-billading.

4.10.2 Klimagassberegninger

Reguleringsendringen er av begrenset omfang og medfører ikke endringer på byggets ytre rammer. Nye klimagassberegninger vurderes derfor ikke som relevant.

4.11 Kulturmiljø

Temaet vurderes ikke som relevant.

4.12 Barn og unges interesser

Planområdet ligger mellom framtidig skole i sør og nye boliger og barnehage i nord, og utgjør en viktig del av framtidige gangforbindelser for barn og unge på Mindemyren. Planforslaget legger ikke beslag på arealer avsatt til lek eller opphold for barn og unge

Det er lagt vekt på å sikre gode og trafikksikre gangforbindelser gjennom området, med separering av kjøre- og gang-/fortausareal. Løsningen gir en sammenhengende gangakse fra offentlig torg i nord og skoleområdet i sør, samtidig som forbindelsen mellom Kanalveien og Solheimsvannet opprettholdes. Arealene for gående er utvidet sammenlignet med tidligere vurderte løsninger.

Innkjøringen til tjenestebilparkering i kjeller er plassert slik at den ikke krysser de viktigste ganglinjene gjennom området (se Figur 4-5).

Regulering til fortau/gangareal og kjøreareal gir et tydeligere skille mellom gående og kjørende enn dagens gatetunløsning. Renovasjons- og vareleveringsareal er samlet og skjermet med vegetasjon for å redusere konflikter med gående.

4.13 Sosial infrastruktur

Reguleringsendringen utløser ikke nye behov for sosial infrastruktur.

4.14 Risiko og sårbarhet

Fremgangsmåten for utarbeidelse av ROS-vurderingen bygger på metode gitt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017). ROS-vurderingen er et supplement til ROS-analysen som ble utarbeidet for gjeldende reguleringsplan, og er avgrenset til forhold som kan påvirkes av den aktuelle reguleringsendringen

Etter gjennomgang av aktuelle tema er det identifisert én hendelse som vurderes nærmere i analyseskjema nedenfor: *Konflikt mellom kjørende og gående på skolevei gjennom planområdet*. Planområdet ligger mellom framtidig skole i sør, boliger og offentlig torg i nord og tverrforbindelse til Solheimsvannet vest-øst. Området vil ha funksjon som sentral gangforbindelse for barn og unge på Mindemyren.

Nr. 1		Navn uønsket hendelse: Konflikt mellom kjørende og gående på skolevei gjennom planområdet		
Beskrivelse av uønsket hendelse: Området vil være en viktig ferdselsåre for barn og unge, samtidig som området skal håndtere innkjøring til tjenestebilparkering, varelevering, renovasjon, HC-parkering og av- og påstigning. Dette er risiko for konflikt mellom gående og kjørende dersom arealene ikke utformes på en trafiksikker måte.				
Om naturpåkjenninger (TEK 17)	Sikkerhetsklasse flom/skred	Forklaring		
Årsaker				
- Økt trafikk som følge av tjenestebilparkering og renovasjon. - Sambruk mellom gående, varelevering, renovasjon og kjørende trafikk. - Nærhet til framtidig skole og viktige gangforbindelser.				
Eksisterende barrierer				
- Stort og oversiktlig areal avsatt til gatetun og ferdsel. - Begrenset trafikkmengde i området. - Lav hastighet som følge av utforming og arealbruk.				
Sårbarhetsvurdering				
Området vil ha en stor andel gående, herunder skolebarn, og vil fungere som en sentral gangforbindelse mellom viktige målpunkt på Mindemyren. Området er derfor sårbart for løsninger som skaper konflikt mellom gående og kjørende trafikk.				
Sannsynlighet	Høy	Middels	Lav	Forklaring
			X	Trafikknotatet viser at reguleringsendringen vil gi en begrenset trafikkøkning på om lag 44 ÅDT. Trafikken forventes å være jevnt fordelt gjennom dagen og ikke konsentrert til rushtid. Avfallshenting foregår sjeldent, med tømning av glass- og metallcontainer anslått til om lag hver 10. uke. Sporingsanalyser viser tilfredsstillende framkommelighet for personbil, varelevering og renovasjon.

					Lav fart, store ferdselsarealer, tydelig oppdeling av funksjoner og oversiktighet reduserer sannsynligheten for hendelse.
Konsekvensvurdering					
	Konsekvenskategorier				
Konsekvenstyper	Høy	Middels	Små	Ikke relevant	Forklaring
Liv og helse		X			En eventuell påkjørsel av gående kan medføre personskafe, særlig fordi området vil bli brukt av skolebarn og andre myke trafikanter.
Stabilitet				X	
Materielle verdier				X	
Samlet begrunnelse av konsekvens: Planområdet vil ha en stor andel gående, herunder skolebarn. Samtidig er trafikkøkningen som følge av planforslaget begrenset og det er lav fart. Planforslaget avsetter store og sammenhengende arealer for gående og tydelig separasjon mellom ferdselsarealer og kjøreareal. Konsekvensen vurderes samlet som middels for liv og helse.					
Usikkerhet	Begrunnelse				
Lav	Det er utarbeidet et eget trafikknotat og gjennomført sporingsanalyser for personbil, varelevering og renovasjon. Trafikkøkningen er vurdert som begrenset.				
Forslag til tiltak og mulig oppfølging i arealplanleggingen og annet					
Tiltak:				Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.:	
Sikre separering av fortau og kjøreareal som vist i forslag til plankart				Plankart	
Samle oppstilling av renovasjonsbil og varelevering nært hverandre, og skjerme disse visuelt fra ferdselsarealer med vegetasjon.				Bestemmelser og illustrasjonsplan	
Vegetasjonsskjermingen må utformes som lav vegetasjon som gir et visuelt skille mellom ferdselsarealer og kjørearealer/renovasjon, uten å redusere sikt eller oversikt for gående og kjørende.				Bestemmelser	

4.15 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Reguleringsendringen innebærer endringer i offentlig regulerte samferdselsarealer. Planforslaget vurderes ellers ikke å medføre vesentlige juridiske eller økonomiske konsekvenser for kommunen.

4.16 Rekkefølgebestemmelser

Reguleringsendringen innebærer at tidligere gatetun deles opp i veg- og gang- og fortausformål. Det foreslås noen endringer på rekkefølgebestemmelsene slik at det sikres kvalitetsmessig opparbeiding av arealene til riktig tidspunkt. Forslag til endring innebærer at rekkefølgekrav for opparbeidelse av fortau langs bygg (o_FO8) og kombinertformål (o_SK2) for innkjøring til kjeller påfaller felt F/K/T. Dette er areal som det er naturlig at sikres i tilknytning til bygget. Øvrige deler av tidligere gatetunformål som nå er foreslått inndelt i veg-, fortaus- og gangareal er som tidligere knyttet til etablering av felt o_T.

4.17 Oversikt over arealformål

4.17.1 Grad av utnytting

Reguleringsendringen påvirker ikke grad av utnytting. Det gjøres ingen endringer på byggets utstrekning.

4.17.2 Arealformål

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1813 - Kombinert forretning, kontor og tjenesteyting (F/K/T)	1332
Sum areal denne kategori:	1332
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2010 - Veg (o_V1)	763
2010 - Veg (o_V2)	189
2010 - Veg (o_V3)	114
2010 - Veg (o_V4)	57
2012 - Fortau (o_FO6)	90
2012 - Fortau (o_FO8)	215
2014 - Gatetun (o_GT1)	277
2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (o_GG11)	308
2019 - Annen veggrunn, grøntareal (o_AVG6)	137
2800 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser (o_SK2)	25
Sum areal denne kategori:	2175
Totalt alle kategorier: 3507 m²	