



Ytrebygda, Birkeland, Liland, Ådland og Espeland. Plan-ID 61020000. Forslag til kommunedelplan, 1. gangs behandling

FIWE

ESARK-1130-200908907-275

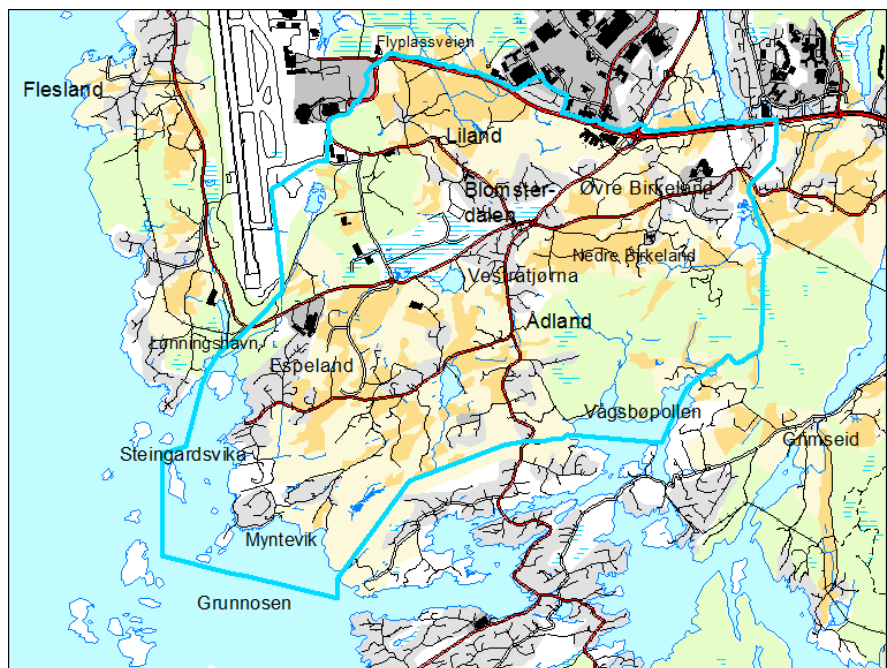
Hva saken gjelder:

Bakgrunn for planarbeidet er Kommuneplan 2006-2017, vedtatt 25. juni 2007, der fylkesmannen fremmet innsigelse til kommuneplanens forslag til arealbruk på Birkeland og Liland på bakgrunn av at det i pressområder som dette måtte settes klare grenser mellom LNF-områder og byggeområder. Innsigelsen ble stadfestet av Miljøverndepartementet i juni 2010. Gjennom kommunedelplanarbeidet skal en langsiktig grense mellom LNF-områder og byggeområder avklares nærmere. Potensialet for utbygging skal vurderes, herunder for videre utvikling av lokalsenter i Blomsterdalen, industri-, kontor- og lagerformål på Liland og Espeland og boligområde på Birkeland. Viktige sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) skal bevares. Økt allmenn tilgjengelighet til strandsonen og friluftsområder samt jordvern er viktige tema i arbeidet. Innarbeiding av traséer for hovedvegnettet skal også inngå i kommunedelplanarbeidet.

Kommuneplan 2010 utgjør også en bakgrunn for kommunedelplanarbeidet ved departementet sine krav knyttet til opphevelsen av innsigelsen knyttet til boligområdet B51 på Ådland (ZEB-prosjektet). Disse kravene er tatt inn i punkt 19.5 i bestemmelsene til KPA2010. Kravene gjelder avklaring av løsninger for miljøvennlige transportløsninger, om planområdets størrelse, grad av utnyttning, grønnstruktur og planlegging med nullutslippsboliger.

Forslag til kommunedelplan tilrettelegger hovedtrekkene for utvidelse av Blomsterdalen lokalsenterområde og nye boliger ved bybanestoppet Birkelandsskiftet, boliger ved Ådland, nye store næringsområder ved Liland og Espehaugen, samt skole, barnehager, parker, turveger, badeplasser, idrettsanlegg, småbåthavner, naust og gravplass. Det settes langsiktige grenser mellom byggeområder og LNF-formål.

Det foreslås at Ytrebygdsvegen mellom Blomsterdalen og Birkelandsskiftet ombygges til sentergate med prioritet for gående, syklende og buss. Utbygging av planlagt trasé for Ringveg Vest fra Dolvik til Flyplassvegen vil kreve at vegkrysset Birkelandsskiftet avvikles i eksisterende form og kryssfunksjonen flyttes til nytt to-planskryss på Kokstadflaten. Ytrebygdsveien føres da i bro over Flyplassvegen til nytt senterområde ved bybanestopp. Eksisterende vegkryss til Kokstad vil da også avvikles. Det er også planlagt bro over Flyplassvegen fra næringsområdet på Liland til bybanestoppet på Kokstad.



Figur 1: Oversikt over planområdet

Det foreslås ny tilknytning for Hjellevadvegen til Flyplassvegen i 3 hovedalternativ, alle vest for Blomsterdalen: via Lønningsvegen (2D), via en helt ny vegtrase mellom Liland stadion og nytt to-plans vegkryss på Flyplassvegen ved Såtemyra / Kokstadflaten (2A) eller sør for Vestretjernet og via Lønningsvegen (2E). Krysset skal også betjene Ytrebygdsvegen nord for planområdet og nordre del av senterområde (S2 og S3) via en ny veg sør for Telenorbygget.

Planforslaget bygger opp under bybanestoppene ved Birkelands-skiftet, Kokstadflaten og Flesland, tilrettelegger for økt framkommelighet for buss langs Flyplassvegen, i Ytrebygdsvegen og langs nordre del av Hjellevadvegen.

Planforslaget er basert på flystøysoner i gjeldende kommuneplan 2010, som forutsetter 2 rullebaner. For senterområdet Blomsterdalen / Birkelands-skiftet foreslås det at det utarbeides områdereguleringsplan før detaljregulering. Det foreslås å knytte krav om detaljregulering til øvrige områder avsatt til bebyggelse og anlegg. Det foreslås å legge til rette for utvikling av blå-grønn struktur med turveger, kyststi og områder til friluftsliv i strandsonen og på sjøen. Landbruksareal blir dels sikret, og dels redusert som følge av nye næringsområder. Planforslaget omfatter ikke lokalisering av regionale havnefunksjoner, men viser at arealmessig vil en evt. lokalisering være mulig. Evt. godsterminal på Liland anbefales ikke og er ikke tatt med.

Det tilrettelegges ikke for detaljhandel med bruksareal utover 1.500 m² utenfor lokalsenterområdet. Handelsvirksomhet innenfor arealkrevende varegrupper kan etableres i næringsområdene.

For de fleste tema og tiltak skal krav og bestemmelser i kommuneplanen 2010 anvendes. Det er forslag om rekkefølgekrav om utbygging av offentlig infrastruktur (veg, g/s-veg, turveg) for å kunne sikre nødvendig kapasitet og sikkerhet på vegsystemet.

På plankartet er det forslag om 6 Hensynssoner med tilhørende bestemmelser: om støysoner, faresoner, infrastruktursoner, særlige hensyn (landbruk, landskap, naturmiljø, kulturmiljø), gjennomføringssoner og bestemmelsesområde.

Planområdet er på 6.542 daa landareal og 721 daa sjøareal, i alt 7.263 daa. Maksimal utnyttelsesgrad for utbygging er mellom %BRA=150 og 250. Maksimale byggehøyder er mellom 9 og 22 meter eller forutsettes fastsatt i oppfølgende reguleringsplan. Området kan etter utbygging ha kapasitet til nærmere 2.500 nye boenheter og ca 7.000 arbeidsplasser.

Planarbeidet ble vedtatt igangsatt av byrådet 28.10.2010 og kunngjort 7.11.2010.

Det er avholdt et informasjonsmøte 19.11.2010 før oppstart av planarbeidet og en kontordag i forbindelse med høring av planprogrammet. Det kom inn 24 synspunkt til oppstart fra offentlige høringsinstanser og 37 synspunkt fra private interesser:

Offentlige uttalelser

De offentlige instansene har i første rekke vært opptatt av utbyggingsmønster, folkehelse, flystøy, samferdsel og teknisk infrastruktur, jordvern, kulturmiljø, naturmiljø og friluftsliv.

Private merknader

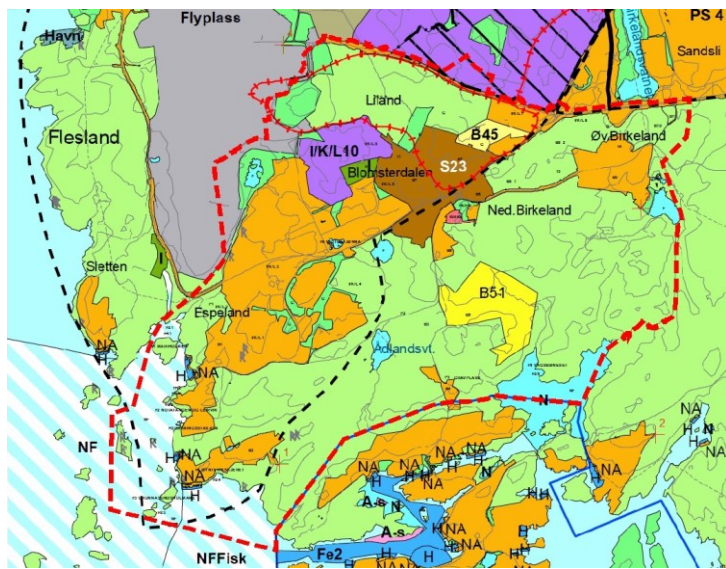
De private merknadene har i hovedsak dreid seg om private utbyggingsønsker for nærings- senter- og boligområder. Flere beboere og grunneiere har uttalt seg i mot videre ekspansjon av næringsområdene på bekostning av kulturlandskap og boliger. Det påpekes også i noen av uttalelsene at det er stor interesse for å bygge boliger og etablere seg innenfor rød flystøysone.

Det vises til vedlegg for en fullstendig omtale av mottatte uttalelser og merknader.

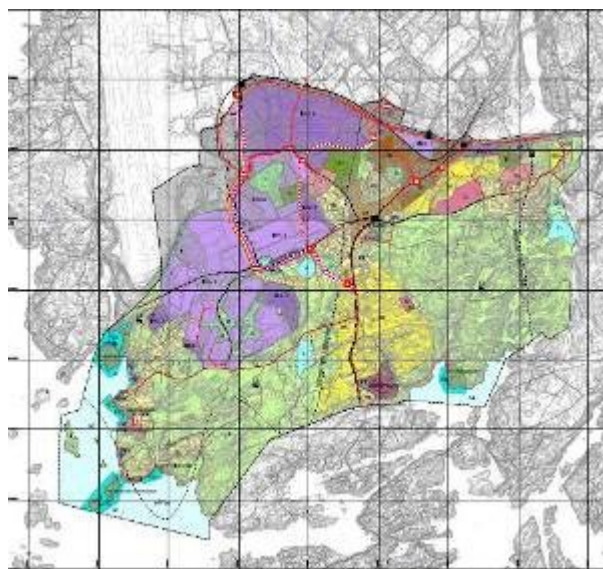
Planprogram for konsekvensutredninger ble fastsatt i bystyret 20.6.2011 (sak 132-11), herunder om utarbeiding av rapport for areal- og ressursbruk, og en egen rapport for Flyplassvegen og tilknytning til Hjellesadvegen. Synspunkt på forslag til planprogram ble beskrevet i bystyresak 132-11.

Nærmere om hovedpunktene i forslaget til kommunedelplan:

- Å legge til rette for arbeidsplasser og boliger i en by i vekst
- Lokalsenterutvikling i Blomsterdalen
- Legge til rette for miljøvennlig boligplanlegging nær hovedårer for kollektivtransport
- Sikre samordnet transport- og arealplanlegging med vekt på kollektiv, gange og sykling
- Næringsutvikling og bedre forhold for næringsvirksomhet i Ytrebygda



Figur 2: Kommuneplan 2010



Figur 3: Kommunedelplan, forslag til plankart

- Sikre helhetlige nye boligområder, med fokus på sosial infrastruktur og nærmiljøutvikling.
- Utvikle områder med urbane strukturer og moderne prinsipper for utforming
- Tenke barn- og unges oppvekstvilkår
- 5-minutters byen (bolig-arbeidsplass-servicefunksjoner)
- Tilrettelegge kysten for friluftsliv med turveger og nye badeplasser
- Videreutvikle Bergen lufthavn
- Avsette plass for gravlund

Planforslaget tilrettelegger for 1.152 daa mer areal til bebyggelse, anlegg og samferdselsanlegg enn kommuneplanen 2010, se også figur 2 og 3. Av økt areal til byggetiltak er 1.139 daa tidligere LNF-areal, herav 191 daa fulldyrka jord, 92 daa overflatedyrka og 147 daa innmarksbeite.

Nærmere beskrivelse av forslag til arealbruk i planforslaget:

Boligområder

Planforslaget inneholder fem nye boligområder sammenliknet med kommuneplanens arealdel 2010. I tillegg er dagens boligområder som er avsatt til bebyggelse og anlegg i KP2010, tatt inn som eksisterende boligområder i kommunedelplanen. Noen mindre justeringer i avgrensingen av områdene i forhold til den eksisterende bebyggelse er gjort.

Det legges opp til en mer helhetlig utvikling av boligområder langs en av hovedfartsårene i bydelen (Hjellesadvegen) samt i sentrale områder nær Blomsterdalen lokalsenter og Fleslandsvegen.

Boligområdene er plassert ved eksisterende infrastruktur, i forbindelse med eksisterende bebyggelse og i nærheten av serviceinstitusjoner, lokalsenteret i Blomsterdalen og arbeidsplasser. Avgrensingen av enkeltområder er tilpasset kulturlandskap og landskapsformasjoner i området. Utbygging langs Hjellesadvegen vil skape et økt grunnlag for kollektivtrafikk. Gang- og sykkelvei skal også opparbeides i hele planområdet. Tiltaket er dermed i samsvar med målene i samordnet areal- og transportplanlegging og bygger oppunder prinsippene om fem-minutters byen. Endelig avgrensing av boligområdene i forhold til viktige grøntområder, grønnstruktur og grønne lunger skal avklares videre på detaljplannivå.

Sentrumsområder

Planforslaget legger opp til en videreutvikling av eksisterende lokalsenter i Blomsterdalen, samt videreutvikling av senterområde langs eksisterende infrastruktur ned mot Birkelandskrysset. Framtidige områder legger opp til utvikling av et godt og bærekraftig tettsted som er nært knyttet til kollektivknutepunktet ved Birkelandskrysset og prinsippene om fem-minutters byen. Tetthet og spesifikk arealbruk i nye sentrumsområder skal avklares videre på detaljplannivå.

Næringsområder

Planforslaget legger til rette for store og sentrale områder for privat initiert næringsliv. Det tilrettelegges for 6 nye område for utvikling av næringsvirksomhet og industri. Næringsområdene er enten knyttet til eksisterende industriområder (tilsluttende næringsutvikling) og/eller tett knyttet til Flesland flyplass. Der det er hensiktsmessig har enkeltområder blitt avgrenset i forhold til naturverdier og landskapsverdier i LNF-områder. Det er også utarbeidet prinsippskisser for forslag til arealutvikling i de viktigste og industriområdene, jf. Planbeskrivelsen 7.1.2 Arealutvikling. Endelig avgrensing av næringsområdene i forhold til viktige grøntområder, grønnstruktur og grønne lunger skal avklares videre på detaljplannivå.

Offentlig tjenesteområder

Nytt areal for skoleutbygging er plassert ved eksisterende infrastruktur, i forbindelse med eksisterende og ny bebyggelse og i nærheten av lokalsenteret i Blomsterdalen. Ny barnehage er plassert i nær tilknytning til B5 Ådland-Vågsbømarka. Barnehagen vil således fungere som en lokalbarnehage som fanger opp behovet for barnehageplasser etter hvert som området langs Hjellesadvegen blir utbygget. Barnehagen vil også ligge nær LNF-områder, som kan fungere som utvidet uteareal. Barnehagen kan fungere som en buffer mellom boligutbygging og langvarig LNF-grense.

En ny park er planlagt i forbindelse med den nye kirken i Blomsterdalen. Parken kan fungere som et område for rekreasjon og aktivitetsområde for kirken (fotografering, utegudstjeneste, undervisning etc.) Areal for ny gravplass er plassert ved eksisterende infrastruktur og i relativ god tilknytning til kirken, lokalsenteret og bebyggelse.

Avgrensingen av enkeltområder er tilpasset kulturlandskap og landskapsformasjoner i området. Endelig avgrensing av områdene i forhold til viktige grøntområder, grønnstruktur og grønne lunger skal avklares videre på detaljplannivå.

Småbåthavner

Ved Mariholmen er det i dag områder som brukes til fortøyning av småbåter i iler/boyer. Det er ønskelig å samle båtene i området i en småbåthavn. Ved foreslått nytt naustområde ved Notatangen er det også vist en liten ny småbåthavn i tilknytning til nye naust. Småbåthavnene er lagt ut etter PBL § 11-7, nr. 6.

Sjøområder

Sjøområdene er lagt ut etter PBL § 11-7, nr. 6 "Bruk og vern av sjø og vassdrag" som område for småbåthavn, naturområde, friluftsområde og natur, friluftsliv og fiskeområde.

Naustområder

Eksisterende naustområder er vist i planen som "Bebyggelse og anlegg – Naust". Områdene i kommuneplanens arealdel 2006-2017 er videreført, og kommunedelplanen forslår ett nytt område ved Notatangen, hvor naust kan oppføres på vilkår av at området gjøres tilgjengelig for allmenheten.

Interessekonflikter

Den vesentligste arealavveiningen som behandles i planen er omdisponering av et relativt stort dyrka areal. Planforslaget er i tråd med rikspolitiske retningslinjer samordnet for areal- og transportplanlegging som sier at innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknett, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.

Der det ellers er registrert potensiell konflikt er det stilt krav om tilleggsutredning for å avklare situasjonen, eller det er satt krav til utforming på bakgrunn av spesielle hensyn.

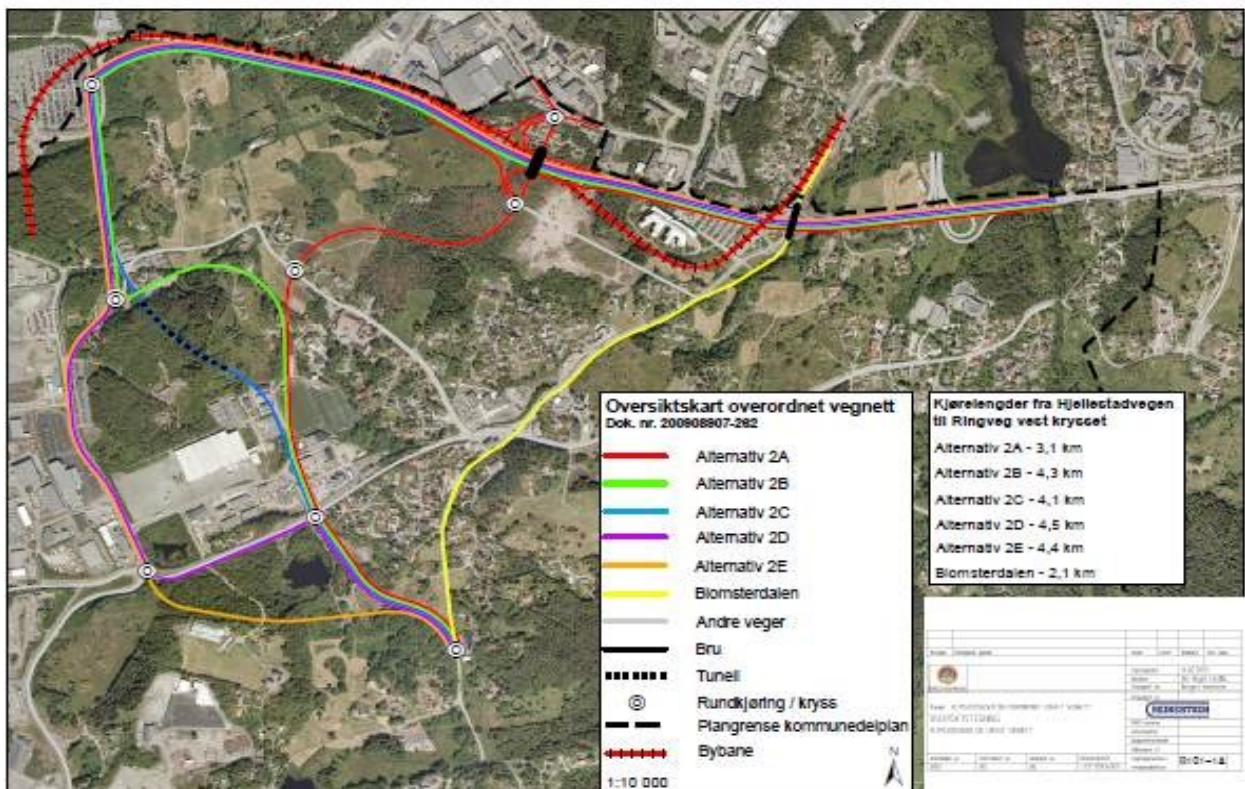
Bestemmelser

Bestemmelsene er basert på bestemmelsene i kommuneplanens arealdel 2010, men tilpasset kommunedelplanen for de enkelte formål og delfelt.

Konsekvensutredninger:

Konsekvensutredning for planforslaget består av to rapporter, om naturtyper og om vegalternativ:

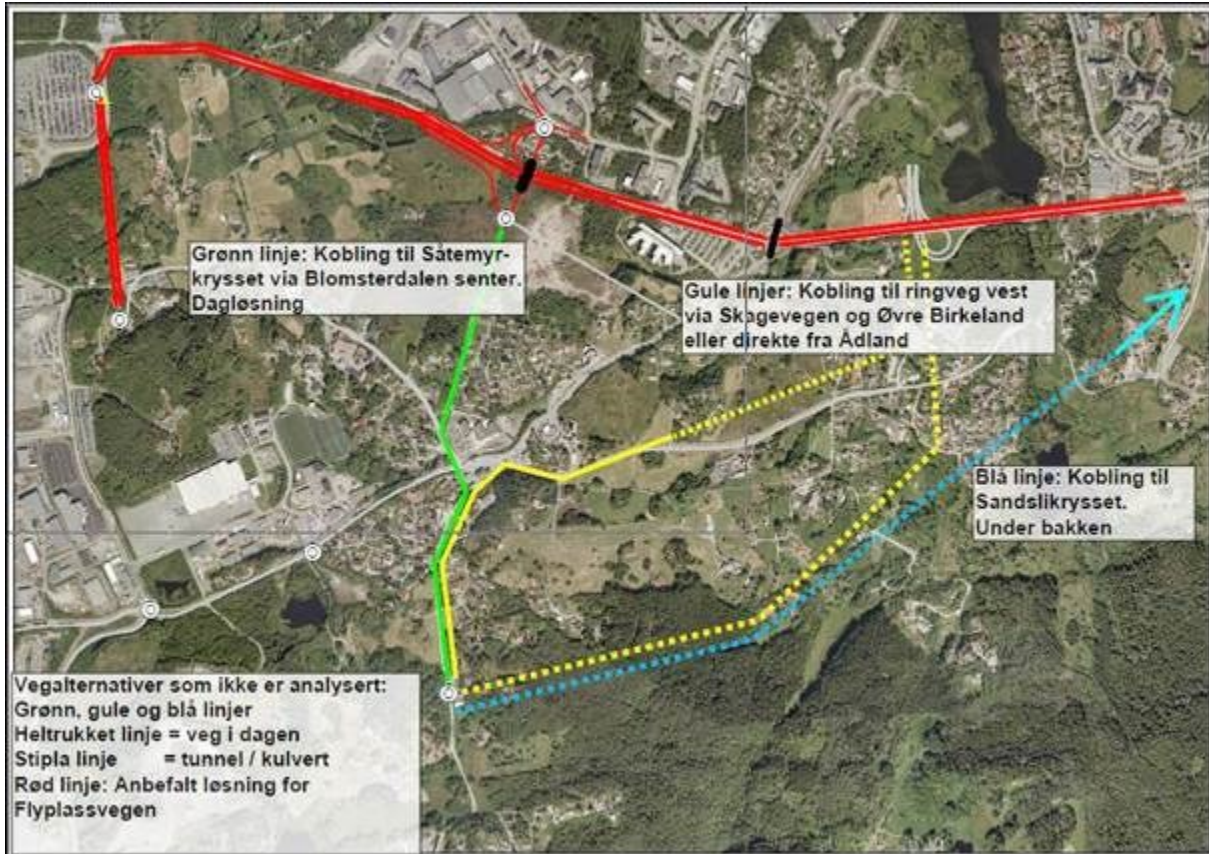
- I forhold til vurdering av interesser og krav etter naturmangfoldloven er det utarbeidet kartlegging av naturtyper og vilt og biologisk kartlegging av naturtypen *lavurt eikeskog* (Hule eiker), se vedlegg. I alt er det avgrenset og beskrevet 22 verdifulle naturtypelokaliteter og 4 verdifulle viltlokaliteter innenfor utredningsområdet. I tillegg kommer tre trekkveier for hjortevilt. Samlet sett må verdiene sies å være moderate. Det er overvekt av lokaliteter med lav verneverdi og det er liten variasjon. Geografisk er det en klar konsentrasjon til områdene i nord og vest, mens sørøstre del ikke har noen påviste lokaliteter. Verdifulle miljøer er i første rekke rike edellauvskoger, samt noen sumpskoger og våtmarksmiljøer. I tillegg er det påvist 3 rødlistearter, herunder liten ramsløkflue. Det er påvist to forekomster av hule eiker i planområdet, på Liland og på Ådland.
- Om vegalternativ foreligger utredning om Flyplassvegen og overordnet lokalt vegnett med i alt 5 alternative traséer for tilknytning av Hjeltestadvegen til flyplassvegen, se kart i figur 4.



Figur 4: Vegalternativer som i alt er vurdert i konsekvensutredning

Av i alt 5 vurderte vegalternativ er 3 alternativ ansett som aktuelle og ført videre som forslag ved høring av planforslaget. Dette gjelder vegalternativene 2A, 2D og 2E.

I arbeidet med å finne ny tilknytning mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen ble noen trasealternativer silt ut tidlig i planleggingen uten nærmere analysering, som følge av store inngrep i eksisterende bebyggelse, begrensnig av boligpotensialet i gul støvsone og til dels høye anleggskostnader, se figur 5. Utsiling og planlegging av vegalternativer er utført i samarbeid med Statens vegvesen.



Figur 5: Vegalternativ som er foreslått silt ut uten nærmere detaljert vurdering.

Fagetatens vurderinger

Endret grense mellom byggeområder og LNF-formål

For å kunne tilføre nye næringsområder og utnytte potensialet for miljøvennlig utbygging langs bybanen og kollektivaksen, foreslås det nedbygging av relativt store jordbruksareal på Liland (IKL6) og i Espehaugen-området (IKL1, IKL 2 og IKL4).

Samtidig vektlegger planforslaget å fastlegge en langsiktig grense mellom byggeområder og LNF ved å unngå utbygging i store sammenhengende landbruksområder sør for Espelandsvegen og Skagevegen. Plangrepet kan imidlertid bli utfordret av nasjonale og tunge regionale interesser som ny regional godshavn og eventuell godsterminal for jernbane. Dersom noen av disse funksjonene etableres kan det bli behov for å etablere nye næringsareal for lager- og logistikkformål. Tilknytning av veg og jernbane kan også gripe inn i LNF-formål.

Senterområdet

Fagetaten foreslår en omfordeling av senterområdet i KPA2010, med vekt på å kunne utvikle senterformålene mot bybanestoppet på Birkeland og mot det nye vegkrysset på Kokstadflaten. Områder som er berørt av rød (fly)støvsone er tatt ut, og tilsvarende for områder med eksisterende småhusbebyggelse som er mindre egnet for fortetting til sentrumsformål.

Vurdering av forlengelse av bybanen til Blomsterdalen

I forbindelse med vedtak i byrådet 3.2.2011 om utleggelse av planforslaget for bybane Rådal-Flesland, ble det tatt med et punkt om utredning av evt forlengelse av bybanen til Blomsterdalen lokalsenter. Flere traséalternativ og utviklingsscenario er vurdert med basis i økt passasjergrunnlag ut fra planlagt boligbebyggelse og næringsvirksomhet, se rapport i vedlegg.

Fagetaten slutter seg til rapportens anbefaling om at det ikke er grunnlag for en forlengelse:

«En forlengelse av Bybanen fra Flesland til Blomsterdalen kan ikke anbefales da den vil gi liten gevinst for kollektivtilbudet fra Blomsterdalen. Reisetid for passasjerer til/ fra Blomsterdalen mot byen vil bli lenger, og investeringskostnadene er store uten at bussruter kan saneres. Et godt matebuss-system til Bybanens holdeplass ved Birkelandsskiftet vil kunne gi passasjerer fra Blomsterdalen et godt kollektivtilbud.»

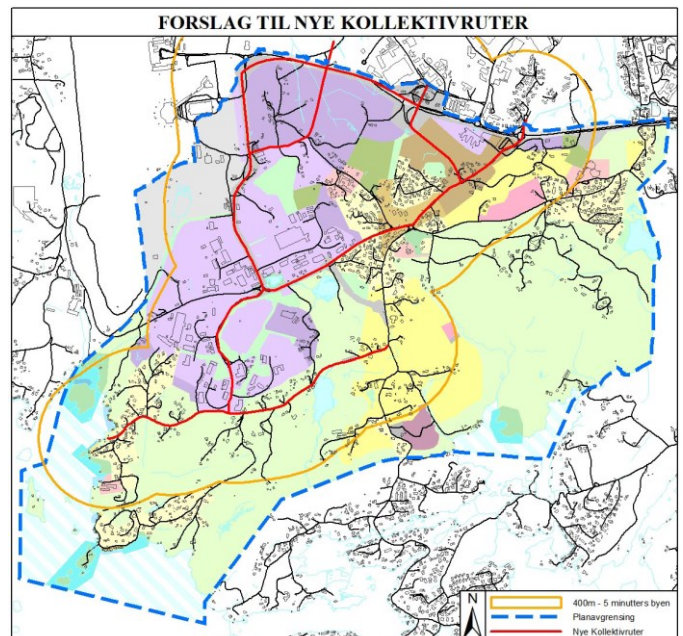
Skole

Planlagt utbygging av nye boliger og forholdet til flystøy der Liland skole ligger i rød støysone, vil trolig utløse behov for bygging av en ny skole. Ut fra dette har fagetaten foreslått en romslig tomt (T3) langs Skagevegen utenfor rød støysone.

Samferdselsanlegg og trafikkforhold

Fagetaten peker på at nødvendige forutsetninger for utbygging er tydelige forbedringer i infrastruktur for gående og syklende, tilrettelegging for styrket busstransport og avlastning av Ytrebygdsvegen. Det viktigste grepet blir den nye tilknytningen mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen. Det vurderes 4-feltsveger på Flyplassvegen og Lønningsvegen, hvor to av feltene bør benyttes til sambruksfelt eller kollektivfelt. Det pekes videre på behov for kollektivgate mellom Blomsterdalen og bybanestopp med forbud mot gjennomkjøring med privatbil. Med nye kollektivruter vil en stor del av bebyggelsen kunne være innenfor 400 m til busstopp – «5 minutters byen», se figur 6

Figur 6: Mulige nye kollektivruter (rød strek) og bebyggelse innenfor 400 m til busstopp (gul strek)



Forholdet til eventuell regional godshavn ved Flesland

Hordaland fylkeskommune arbeider med Regional plan for lokalisering av godshavn i Bergensområdet. I forslag til høring høsten 2013 av revidert planprogram er Fleslandsalternativet (området Sletten/ Lønningen/ Espeland), ett av tre lokaliseringalternativ, se figur 7.

Fagetaten peker på at en regional havn ikke vil overlappes med foreslåtte byggeområder i kommunedelplanen, men vil kunne komme i direkte konflikt med verdier og deler av den foreslåtte tilretteleggingen for friluftsliv på kysten. Det er knyttet stor usikkerhet både til om det blir ei havn, samt til hvilke deler av planområdet som eventuelt vil bli omregulert til havn. Fagetaten vurderer det derfor ikke som ønskelig å avvente planlegging i kystsona på kommunedelplannivå til havnesaka er avgjort. Vegtilkomst til en evt eventuell havn bør etter fagetaten sin vurdering være via Lønnings-vegen og via vegalt. 2D som tilknytning til Flyplassvegen.



Figur 7: Interesseområde for regional havneplan

Fagetaten viser til at det i planprogram for regional havn er vist at en eventuell jernbaneterminal kan legges i direkte tilknytning til kaiområde på ett plan. Dersom et slikt alternativ velges vil jernbanen trolig måtte passere hele de sentrale deler av kommunedelplanens område i tunnel. Jernbanen forventes ikke å komme i konflikt med byggeområder, men kan komme i konflikt med arealbruk og verdier i strandsona.

Samlet sett vurderer fagetaten virkningene av forslaget til kommunedelplan som små for mulighetene til evt å etablere regional havn i tråd med fylkesplanen.

I etterkant av ferdigstillingen av notatet fra fagetaten, har fylkesutvalet i møte 20.05.2014 gått inn for at sluttbehandlingen av planprogrammet for regional havn avventes og føres videre gjennom Jernbaneverket sitt KVVU-arbeid (konseptvalg utredning) for logisitikknutepunkt i Bergensområdet, se nærmere omtale under byrådets vurdering.

Bokvaliteter, bomiljø og uteoppholdsarealer

Støyskjerming av flystøy på uteoppholdsareal er et hovedproblem for å kunne sikre tilfredsstillende bokvalitet og bomiljø. Blokkbebyggelse er mer effektiv som støyskjerming av uteareal enn småhusbebyggelse. Planforslaget åpner for innglassing og overbygging av privat uteareal i blokkbebyggelse som aktuelle tiltak. For å kunne oppnå tilstrekkelig boligtetthet åpner planforslaget også for at krav til uteoppholdsareal for Sentrumformål i KPA2010 kan godtas for boligområdet B8 ved Birkelandskrysset.

Boligområde på Ådland – B5 og B3

Et boligområde på Ådland (B5) er lagt inn i planforslaget i tråd med Miljøverndepartementet sitt vedtak om oppheving av innsigelser til kommuneplanens arealdel og det statsstøttede prosjektet Zero Emission Buildings. Forskings- og boligprosjektet har som målsetning å prøve ut nullutslippsboliger i stor målestokk. Feltet B5 kan ihht. utredningene romme inntil ca. 1000 boliger.

Felt B5 er supplert med et forslag til nytt felt B3 vest for Hjellevadvegen for å styrke kollektivkorridoren langs Hjellevadvegen. Feltet er avgrenset mot rød flystøysone og viktige landskapsdrag. Feltet foreslås ikke regulert før konseptvalgutredning for Bergen lufthavn er vedtatt. Fagetaten mener at det er såpass stor usikkerhet knyttet til de gjeldende flystøysonene i kommuneplanen at det vil være hensiktsmessig å avvente regulering og utbygging av B3 til en eventuell rullebane 2 er mer nøyaktig plassert og dimensjonert.

Byggehøyder

Byggehøyder følger prinsippene i KPA2010. For flere av områdene er det forutsatt at byggehøyde skal utredes og fastsettes i detaljplan. En eventuell vurdering av ytterligere økt grad av utnyttning av Blomsterdalen som bydelssenter kan gjøres i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Strandsoner

Offentlig sikret friareal i strandsona i planområdet består pr. i dag bare av en liten badeplass ved Lønninghavn, som er sterkt underdimensjonert i forhold til behovet. Planforslaget inneholder et forholdsvis rikelig stort framtidig friareal i form av feltene F1, F2, F3 og F4 på strekningen Lønninghavn – Myntevikskjeret. Det kan i det videre planarbeidet være rom for å gjøre noen justeringer og tilpasninger for å ivareta private interesser på noen av områdene.

Folkehelse

Planforslaget fremmer gange og sykling som transportformer og tilrettelegger for et godt idrettstilbud og et omfattende turvegnett for fysisk aktivitet og rekreasjon i nærmiljøet. Som følge av områdets vindeksponering og topografi uten fjell og dype daler kan det forventes overveiende god luftkvalitet i området. Fagetaten vurderer opplevelsesmulighetene i kystsona som så gode at dette for de fleste brukerne mer enn oppveier for de negative virkningene av flystøy.

Barns og unges interesser

Planforslaget bidrar til å ivareta barn og unges interesser ved at det settes av tomter for skole og barnehager, og løsninger som fremmer gange og sykling som transportformer. Turvegnett, planlagte nye badeplasser og nye idrettsområder er andre sentrale elementer. Den viktigste negative virkningen av planforslaget på dette feltet forårsakes av flystøy. Samlet vurderer fagetaten planen som tilfredsstillende for barns og unges interesser.

Naturmiljø og vilt

Planforslaget medfører at kystnedbørsmyra Såtemyrane bygges ned. Naturtypen er vurdert som sårbar i Norsk rødliste for naturtyper. Lokaliteten inneholder ingen sjeldne eller sårbare arter, men kan være viktig som hvilested for hjort. Lokalitetens randsoner er påvirket av tekniske inngrep og granplanting. Såtemyrane berøres sterkt av behovet for ny vegkryssløsning til Kokstad og Liland på Flyplassvegen (området ST på plankartet). Fagetaten vurderer ikke verneverdiene til myra som så store at de nødvendigvis bør være førende for hvilken løsning som velges på Flyplassvegen.

Kulturminner og kulturmiljø

Fagetaten anser at aktuelle kulturminneverdier er ivaretatt gjennom arealbruk og hensynssoner på plankartet og i bestemmelser.

Rekkefølgekrav

I forslag til bestemmelser inngår omfattende rekkefølgekrav til m.a. utbygging av offentlig infrastruktur og friområder. Rekkefølgekravene kan deles inn i to grupper:

- krav tilknyttet spesifiserte felt (bestemmelsenes pkt. 3.1 og 3.2)
- krav hvor det i forbindelse med reguleringsplan må avgjøres hvilke felt og formål som skal bidra til finansiering og planmessig avklaring av tiltakene (bestemmelsenes pkt. 3.3).

Rekkefølgekravene er forutsatt løst gjennom utforming av utbyggingsavtaler.

Kravene i bestemmelsenes pkt. 3.1 og 3.2 gjelder tiltak som etter fagetaten sin vurdering må være ferdig opparbeidet før det kan utstedes ferdigattest. Kravene i pkt. 3.3 gjelder tiltak hvor fagetaten vurderer at det er tilstrekkelig at de er sikret etablert underveis i utbyggingen, slik at en del av bygningene og områdene kan tas i bruk før alle tiltakene utføres.

Fagetaten peker på at rekkefølgekravene er meget omfattende og vil kunne forsinke oppstart av utbyggingen i store deler av planområdet. Rekkefølgekravene er imidlertid forutsetning for trafikksikker og effektiv betjening av planområdet for bl.a. gående, syklende og kollektivtransport, og for at de nye beboerne skal få tilgang til friluftsliv- og rekreasjonsområder. Vegnett for gående, syklende og buss er i dag svært mangelfullt utbygd i planområdet, og det samme gjelder tilgangen til offentlige turveger, friområder og badeplasser.

Oppsummering

Etat for plan og geodata anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Byrådets vurderinger

Forslaget til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland er en omfattende og viktig planoppgave for en bydel i vekst. Planarbeidet er forankret i KPA 2006-2017 og i KPA2010 med forutsetninger om å avklare langsiktige grenser mellom LNF-områder og byggeområder, og flere forhold omkring boligformålet på Ådland (ZEB-prosjektet).

Planforslaget viser løsninger for videre forvaltning og utbygging av infrastruktur, knutepunkt- og senterområder, boligområder, næringsområder og friluftsområder, samtidig som viktige landbruks- og naturinteresser sikres. Planlagt utvikling er basert på hovedprinsipp om samordnet areal- og transportplanlegging, miljøkrav og høy kollektivdekning.

Prinsippet om «5-minutters byen» med korte avstander mellom bolig, arbeidsplass og service, er formulert som et spennende og krevende perspektiv. Økt tilrettelegging for boligbygging vil kunne gi en bedre balanse mellom antallet arbeidsplasser og boliger i bydelen. Planområdet har store arealressurser. Samtidig ligger det store utfordringer i forholdet til flystøy og de store behovene for utbygging av infrastruktur for å oppnå økt kapasitet og tilrettelegge for kvalitet. Området har også regionale interesser gjennom arbeidet med lokalisering av havne- og godsterminalfunksjoner.

Byråden slutter seg til hovedpunktene i fagetaten sine vurderinger og det fremsendte planforslag til offentlig utleggelse. Byråden ser behov for å understreke noen av hovedutfordringene:

Flystøy og 2 rullebaner

Flesland flyplass har stor regional betydning og kommuneplanen har satt av areal til en evt utbygging med to rullebaner. Når det gjelder spørsmålet om areal berørt av flystøy, så har spørsmålet om 2 rullebaner stor betydning. Dette vil kunne påvirke mest hva som er tilgjengelig areal til evt utbygging av bolig og andre støyfølsomme formål. Byråden vil peke på at planforslaget er basert på at utendørs støynivå på uteoppholdsareal i gul støysone skal være lavere enn $L_{den}=52$ dB på stille side, samt flere andre krav til løsninger for leiligheter og plassering av bebyggelsen. Dette er i samsvar med nasjonale retningslinjer om håndtering av flystøy i nye plansaker, selv om KPA2010 gir rom for 55 dB i eksisterende forhold. Kommunen har ikke tatt endelig stilling til om det skal kunne bygges en rullebane 2, men anser det hensiktsmessig at spørsmålet avklares nærmere gjennom revisjon av kommuneplanen og aktuelle utredninger. Inntil en avklaring foreligger, legges det til grunn en flystøysituasjon med 2 rullebaner for perioden frem til 2030 i plan- og byggesaker.

Utbygging av Hjellestadvegen og rekkefølgekrav

Hjellestadvegen har i utgangspunktet ikke kapasitet eller trafiksikkerhet til økt trafikk som følge av planlagt utbygging, og boliger spesielt. Dette er allerede erkjent av bystyret ved vedtaket om rekkefølgebestemmelser i KDP Mildehalvøyen. Ut fra denne situasjonen er utbygging av Hjellestadvegen fra Blomsterdalen til Ådland bro tatt inn i Bergensprogrammet som et nytt tiltak i perioden 2014-2017. Etter byråden sin vurdering vil dette kunne bidra til at omfanget av rekkefølgekrav kan bli noe mindre krevende for den private utbyggingen.

Forholdet til samordnet areal- og transportplanlegging

Selv om planforslaget forutsetter nedbygging av relativt store landbruksareal til nye næringsområder langs bybanen, er likevel planforslaget basert på hovedpunktene i de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging.

Byråden vil her vise til at retningslinjene åpner for at det innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknett, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur. Byråden vil videre understreke behovet for utbygging av næringsområder og arbeidsplasser som følge av stor økning av folketallet i kommunen i årene fremover. Det er også et stort behov for å kunne øke boligbebyggelsen i planområdet og i bydelen i forhold til boligbehov og ikke minst kunne oppnå en bedre balansering av nærhet bolig og arbeidsplass i et klima- og miljøperspektiv.

Trafikk- og kollektivløsninger

En bærekraftig utvikling av planområdet forutsetter utbygging av gode kollektivløsninger med buss og bane fremfor bilbaserte løsninger. Kollektivløsningene skal være etablert før utbygging kan skje i særlig grad. Det er videre et behov for å styrke kapasiteten på vegnettet for å kunne redusere trafikkproblem og bedre grunnlaget for økt fremkommelighet til flyplass, nærings- og boligområder. I denne sammenheng er det utredet alternativer for utbygging av Flyplassvegen fra Sandslikrysset til Bergen lufthavn Flesland og for Hjellestadvegen med alternative vegtraseer og kostnadsberegning, se vedlegg.

Formålet for arbeidet har vært å utrede ny 4-felts veg fra Sandsli-krysset til Bergen lufthavn Flesland, og utrede en alternativ trasé for Hjellestadvegen som leder gjennomgangstrafikken utenfor Blomsterdalen sentrum.

Vegtraséalternativ for tilknytning mellom Hjellestadveg og Flyplassveg blir et viktig punkt i forbindelse med høringen. Oppsummering av konsekvensene av vegalternativene i utredningen viser at traséalternativene er relativt ulike på konsekvenser når det gjelder samferdselsteknisk forhold, potensiale for næringsutvikling og kostnader som varierer fra 155 mill. kr til 267 mill. kr., se vedlegg F. Fagetatens foreløpige konklusjon er at alt 2D er best egnet, mens Vegkontoret foreløpig foretrekker Alt 2A. Byråden tar foreløpig ikke stilling til hva som er mest aktuelt vegalternativ og avventer merknader til forslaget til oppsummering i 2.gangs behandling av saken. Byråden vil imidlertid peke på at det kan bli behov for nærmere avklaring av aktuell rekkefølge og faser av utbygging av vegtiltak på fylkesvegen til Hjellestad. Dette avklaringsbehovet gjelder også for planlagte vegtiltak langs Flyplassvegen, som også berøres av planarbeid for videre utbygging av næringsområdene på Kokstad og forholdet til utbygging av siste parsell på Ringveg Vest mellom Dolvik og Flyplassvegen. Byråden vil også understreke betydningen av den planlagte satsningen på utbygging av et nett av gang- og sykkelveger som vil kunne sikre effektive og trafiksikre ruter mellom viktige målpunkter slik at beina og sykkelene kan brukes fremfor bilen.

Energi- og miljøspørsmål

Planområdet er i hovedsak innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme med tilhørende tilknytningsplikt. Planforslaget legger dette til grunn, men skisserer ikke nærmere fokus på om det også kan være andre aktuelle energi- og miljøløsninger. Byråden vil understreke behovet for utarbeiding av en energianalyse for å kunne sikre og legge til rette for en helhetlig bærekraftig utvikling i planområdet. Eksisterende og kommende byggtekniske forskrifter, TEK10 og TEK15, gir i seg selv en utvikling til passiv hus, nullutslippshus og til pluss hus, med sterkt reduserte behov for energi til oppvarming og reduserte klimagassutslipp. Denne bakgrunnen gir både et bedre utgangspunkt enn før, men gir også nye utfordringer om hva som er aktuelle og gode nye energi- og miljørettede løsninger for bygg og områder. Det er ønskelig å gi planarbeidet en tydeligere målsetting og profil for å kunne utvikle løsninger for energi- og miljøspørsmål.

Byråden viser her til det spennende planarbeidet for utbygging av ZEB-prosjektet (Zero Emission Building, Klimanøytral energiforsyning med null CO₂-utslipp) på Ådland som en tydeliggjøring av dette behovet.

Planstruktur

Kommunedelplanen foreslår krav i bestemmelsene om nærmere detaljering av arealbruken gjennom dels områdeplan og detaljplaner innenfor planområdet. For å kunne legge til rette for rasjonelle prosesser, vil det være aktuelt å se mer nyansert på hva som vil være aktuelle plankrav og planutforming i de ulike delområdene. Det kan også pekes på behov for nærmere avklaring av aktuelle faser for utbygging av infrastruktur og utbyggingsområder for et planområde med et relativt langsiktig perspektiv på samlet utbygging.

Planprosess og organisering

Videre planarbeid er omfattende og vil kreve noe tid frem til endelig vedtak, trolig 1 – 2 år. Byrådet vil understreke behovet for at det legges opp til et arbeidsprogram som kan bidra til en raskest mulig planprosess.

Et omfattende planarbeid har store behov for en god organisering og tilrettelegging for informasjon til og medvirkning fra offentlige etater og berørte parter og interesser. Byrådet vil understreke behovet for utarbeiding av et nærmere program for informasjon om planarbeidet og tilrettelegging for kontakt, medvirkning og dialog underveis med parter og interesser. Aktuelle informasjonstiltak vil f.eks. være bruk av kommunens nettsider, folkemøter, kontordager o.l.. En godt organisert planprosess har også stor betydning for fremdrift av planarbeidet.

Når det gjelder organisering av planarbeidet forutsetter byråden at det vurderes nærmere om det er behov

for evt. arbeidsgrupper, referansegrupper o.l. til fagetaten sitt arbeid med planforslaget.

Rekkefølgekrav, utbygging og gjennomføring

Planforslaget åpner for en omfattende utbygging som vil kreve en tilhørende utbygging av infrastruktur for å kunne sikre nødvendige funksjoner og kvalitet til de ulike arealformålene. Rekkefølgekravene gjelder i hovedpunkt vegarealer, vegkryss, gang- og sykkelveger og turveger. Evt. utbygging av Flyplassvegen til 4-felt er ikke en del av forslag til rekkefølgekrav, men en to-plans kryssløsning ved Kokstadsområdet inngår. Rekkefølgekravene er dels knyttet til utbygging av aktuelle delfelt, dels til alle tiltak og er nyansert i forhold til faser i utbygging. Rekkefølgekravene er satt opp med forslag til fordeling mellom utbyggingsformål. Det forutsettes at planlagt utbygging i stor grad skal være selvfinansierende gjennom privat utbygging, i samsvar med hovedprinsipp for kostnadsfordeling, jfr. retningslinjer i kommuneplanen.

I senere behandling av planforslaget er det behov for å vurdere nærmere om fordelingen av rekkefølgekravene på utbyggingsformål har en hensiktsmessig balansering. I denne sammenheng vil det også være behov for å se på forholdet til eksisterende reguleringsplaner i området med gjenstående potensial for utbygging.

Det er foreløpig ikke utarbeidet kostnadsoverslag for andre tiltak enn fylkesvegen mellom flyplassen og Ådland, men det antas et relativt høyt kostnadsnivå samlet sett for utbygging av infrastruktur innenfor planområdet. Byråden vil understreke behovet for nærmere kostnadsoverslag for aktuell utbygging samlet sett og for å kunne avklare det offentlige sin rolle i denne sammenheng.

Selv om forslagene til rekkefølgekrav allerede er omfattende, vil byråden peke på at det også kan være behov for avklare nærmere om det er aktuelle rekkefølgekrav innenfor utbygging av lokalsenterområdet. Dette kan f.eks. gjelde behov for offentlige torg, plasser eller allmenninger.

Når det gjelder forslag til utforming av rekkefølgebestemmelser vil byråden videre forutsette at de bearbeides i forhold til hensiktsmessig detaljering opp mot krav om oppfølgende detaljplan, hjemmelsgrunnlag og behov for presisering av hvilke grad av tiltak innenfor eksisterende byggeområder som ikke skal utløse plankrav med tilhørende rekkefølgekrav.

Byråden forutsetter at viktige tema knyttet til utbygging og gjennomføring håndteres og koordineres gjennom samarbeid med nyopprettet Etat for utbyggingsavtaler.

Forholdet til pågående reguleringsarbeid

Det foreligger allerede ett privat planforslag til 2.gangs behandling innenfor planområdet. Det pågår flere private planarbeid for byggeprosjekter i området. Pågående detaljplanarbeid i deler av et stort område samtidig med planprosessen, gir utfordringer for kommunedelplanarbeidet som i første omgang skal avklare hovedstrukturen i arealbruk og funksjoner.

Byråden forutsetter at det kan pågå parallelt detaljplanarbeid underveis som er godt koordinert med kommuneplanprosessen, men sluttbehandling av private planforslag bør avvente det videre arbeidet med kommunedelplanen. Det kan likevel bli aktuelt å føre planforslag frem til behandling før kommunedelplanen er ført frem til sluttbehandling. Byråden forutsetter i denne sammenheng at et planforslag ikke kan vanskeliggjøre utforming og gjennomføring av hovedpunktene i pågående kommunedelplan.

Oppsummering

Byråden slutter seg til hovedpunktene i forslag til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland og anbefaler at forslaget legges ut til offentlig ettersyn. Byråden viser til supplerende kommentarer til punkt i planforslaget og forutsetter at høring og sluttbehandling vil gi nærmere avklaring av sentrale tema i saken.

Vedtakskompetanse:

I henhold til byrådets fullmakter, bystyresakene 294/13, er myndigheten til å vedta utleggelse av kommune(del)planforslag etter plan- og bygningsloven § 11-14, delegert til byrådet.

Byråden for byutvikling, klima og miljø innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 11-14 og forskrift om konsekvensutredning av 26.6.2009 legges følgende ut til offentlig ettersyn:

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, arealplanID 61020000 med plankart 1 og 2 datert 06.02.2014 og forslag til bestemmelser datert 20.03.2014.

Dato: 14. oktober 2014

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Henning Warloe
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg: Fagnotat datert 17.03.2014, med følgende vedlegg:

Plankart, datert 16.2.2014

Plankart, datert 26.2.2014

Bestemmelser, datert 20.3.2014

Planbeskrivelse, datert 5.3.2014

Konsekvensutredning for kommunedelplan, datert 14.2.2014

Konsekvensutredning for Flyplassvegen / lokalt vegnett, datert 7.2.2014

Oversiktskart overordnet vegnett, datert 14.2.2013

Bybanen i Bergen - Vurdering av mulig forlengelse, datert 15.8.2011

Kartlegging av naturtyper og vilt, datert 2.8.2011

Biologisk kartlegging i naturtypen lågurt eikeskog, NNI-rapport 373, datert 20.12.2013

Kulturminnegrunnlag, datert 18.10.2011

ROS-analyse, datert 7.8.2013

Oppsummering av innspill ved oppstart, datert 25.3.2014

Planprogram, datert 12.8.2011