

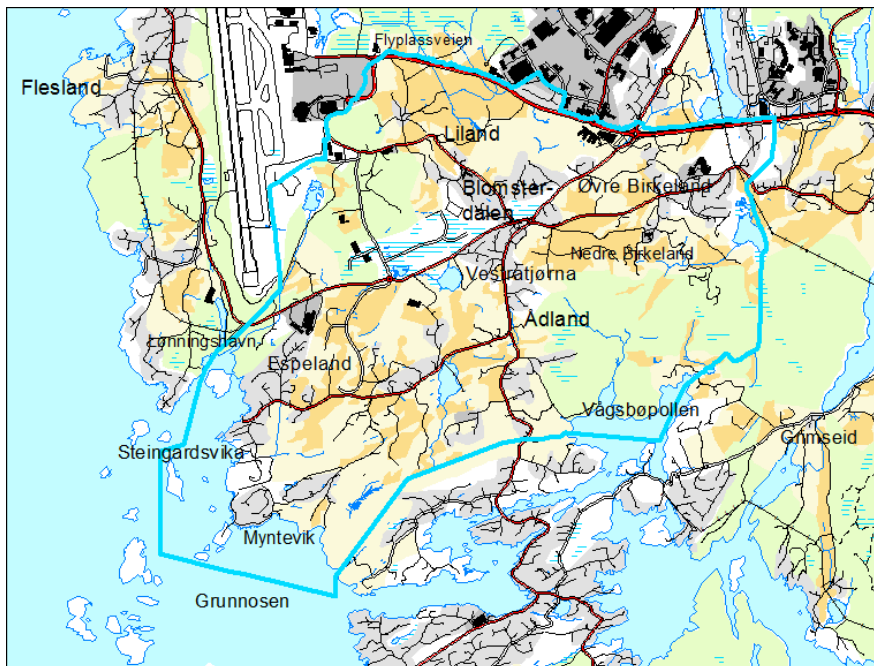
Saksnr.: 200908907/251
Emnekode: BBY-1130
Saksbeh.: ORLI

Til: Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø
Fra: Etat for plan og geodata
Dato: 17.3.2014

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

Sammendrag

Planforslaget tilrettelegger for senterutvikling og nye boliger ved bybanestoppet Birkelandsskiftet, boliger ved Ådland, nye 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.



Figur 1. Oversiktskart. Blå linje: Plangrense.

Det foreslås at Ytrebygdsvegen mellom Blomsterdalen og Birkelandsskiftet ombygges til sentergate med prioritet for gående, syklende og buss.

Hjellestadvegen gis ny tilknytning til Flyplassvegen via Lønningsvegen eller via en helt ny vegtrase mellom Liland stadion og nytt toplans vegkryss på Flyplassvegen ved Såtemyra / Kokstadflaten. 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 Birkelandsskiftet, Kokstadflaten og Flesland. Planforslaget tilrettelegger for å øke framkommeligheten for buss langs Flyplassvegen, i Ytrebygdsvegen og langs nordre del av Hjeltestadvegen.

Planforslaget er basert på flystøysoner i gjeldende kommuneplan 2010.

For senterområdet Blomsterdalen / Birkelandsskiftet foreslås det at det utarbeides områdereguleringsplan.

Anbefalt forslag fra fagetaten:

I medhold av plan- og bygningslovens § 11-14 og forskrift om konsekvensutredning av 26.6.2009 legges forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland ut til offentlig ettersyn.

ETAT FOR PLAN OG GEODATA

Mette Svanes
etatsleder

Ole Roger Lindås
prosjektleder

Innhold

1	Nøkkelopplysninger	3
2	Bakgrunn for planarbeidet.....	3
3	Planprosessen	4
4	Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer	4
5	Planbeskrivelse.....	5
6	Beskrivelse av planområdet med omgivelser	5
7	Utredninger i henhold til forskrift om konsekvensutredninger	5
8	Beskrivelse av planforslaget.....	7
9	Konsekvenser av planforslaget.....	7
10	Forhåndsuttalelser/merknader	9
11	Fagetatens foreløpige vurdering.....	10
12	Konklusjon	15

SAKSUTREDNING

1 Nøkkelopplysninger

Bydel	Ytrebygda
Gjeldende planstatus (kommuneplan 2010)	LNF, IKL, sentrum, bolig mv.
Plankonsulent	Tegn3 AS, Rambøll, Reinertsen m.fl.
Ny plans hovedformål	Sentrum-, bolig-, IKL-, idrett-, friområde, LNF-formål m.fl.
Planområdets areal i daa	7263 (6542 daa landareal og 721 daa sjøareal)
Grad av utnytting	Inntil BRA = 250 %
Antall nye boenheter/ nye arbeidsplasser innen formålet framtidig bebyggelse og anlegg*	Ca. 2500 – 3000 / ca. 7000
Aktuelle problemstillinger	Jordvern, senterutvikling, gange og sykling, transportsystem, flystøy, allmenn tilgang til strandsone
Foreligger det varsel om innsigelse	Nei
Konsekvensutredningsplikt	Ja
Kunngjøring oppstart, dato	7.11.2010
Informasjonsmøte avholdt	19.1.2010

* I tillegg kan det forventes et stort antall arbeidsplasser og et mindre antall boliger innenfor formål eksisterende bebyggelse og anlegg.

2 Bakgrunn for planarbeidet

Bakgrunn for planarbeidet framgår av dokumentet planbeskrivelse.

Politiske vedtak

Vedtak av planoppstart og fastsetting av planprogram

Planarbeidet ble vedtatt igangsatt av byrådet 28.10.2010, og planprogrammet ble vedtatt i bystyret 20.6.2011.

Utvidelse av plangrense for å ta med nytt kryss på Flyplassvegen

Utvidelse av plangrense ved Kokstadflaten / Såtemyra ble vedtatt i byrådet 21.3.2013.

Utredning av bybane til Blomsterdalen lokalsenter

Byrådet vedtok den 3.2.2011 utlegging av reguleringsplan for bybane Rådal – Flesland til offentlig ettersyn. I samme sak, 1039-11, ble følgende vedtatt: "I kommunedelplan for Birkeland - Liland - Espeland - Aadland skal det utredes å bygge bybanen videre fra Bergen lufthavn til Blomsterdalen lokalsenter."

Sjøtransportstrategi 2013 - 2020

Bystyret vedtok 30.10.2013 å gi sin tilslutning til Sjøtransportstrategi 2013 – 2020. I strategien inngår en ny moderne havn på Flesland som et hovedtiltak. Havna foreslås som et logistikk-knutepunkt der transportører som frakter gods på veg, bane, sjø og luft kan tilbys samlokalisering.

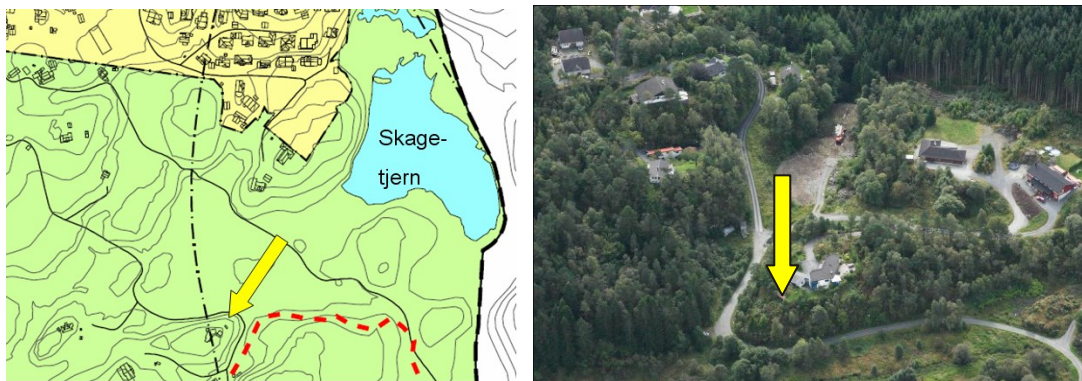
Ønske om kyststi

I forbindelse med behandling av kommunedelplan for Mildehalvøya (Byrådssak 84-03) fremmet Ytrebygda bydelsstyre flere konkrete forslag som hadde som formål å bidra til å få etablert kyststi mellom Vågsbøpollen og Mynteviken – Espeland.

Ønske om spredt boligbygging

I en klagesak vedr. søknad om bygging av en bolig på gnr. 113 bnr. 28, Klettevegen, framsatte Ellinor-Therese Kreybu på vegne av H, A, FrP og KrF i Komite for miljø og byutvikling 27.10.2011 sak 331-11 en merknad som fikk flertall:

"Komite for miljø og byutvikling er positiv til etablering av enebolig på eiendommen. Tiltaket søkes løst gjennom regulering og bør tas inn i den pågående behandling av kommuneplanen med plannr. 61020000."



Figur 2. Gul pil viser beliggenhet til Gnr. 113 bnr. 28, som ligger i skogsterreng med et betydelig innslag av spredt bebyggelse.

Det aktuelle området består av skogsterreng langs en privat veg med ca 800 m kjøreavstand nordover til offentlig veg ved Skagevegen. Langs denne private vegen har det blitt etablert en del spredte bebyggelse. Den private vegen er ikke tilrettelagt for myke trafikanter.

Fagetatens vurdering er at etablering av en enebolig i dette store sammenhengende LNF-området er uheldig fordi det forringer området som friluftsområde og skogbruksområde.

Områdene sør for Skagevegen foreslås lagt innenfor grensa for langsiktig jordvern. Området har stor verdi for bynært friluftsliv, jordbruk og skogbruk. Dersom området skal bevares som LNF- område er det viktig å unngå ytterligere spredt utbygging. Det forventes at verdien og bruken av området som friluftsområde tiltar hvis boligpotensialet i forslaget til kommunedelplan realiseres.

3 Planprosessen

Se dokumentet Planbeskrivelse

4 Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer

Se dokumentet planbeskrivelse.

5 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen følger som eget bilag.

6 Beskrivelse av planområdet med omgivelser

Se dokumentet Planbeskrivelse.

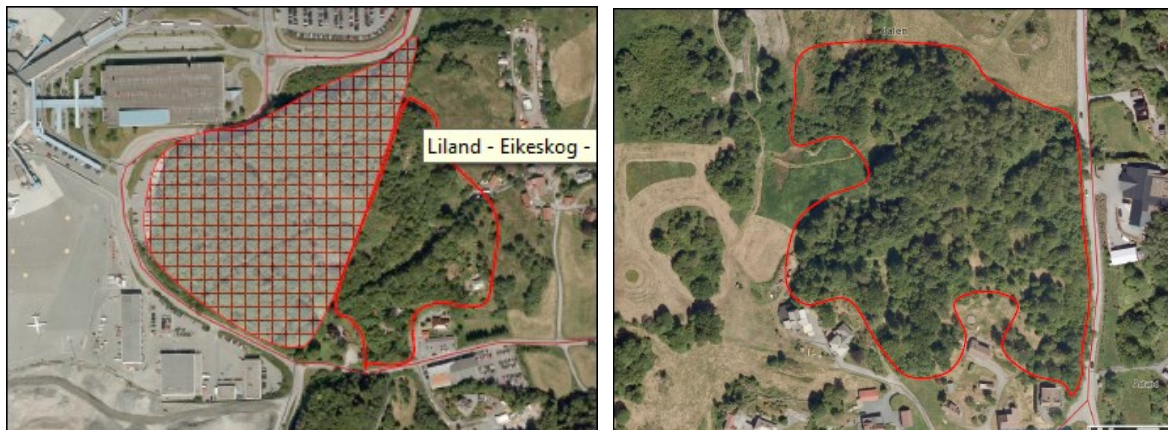
7 Utredninger i henhold til forskrift om konsekvensutredninger

Konsekvensutredning for planforslaget består av to rapporter. Det foreligger en rapport for arealbruken og en egen rapport for Flyplassvegen og lokalt vegnett. Med lokalt vegnett menes ny tilknytning mellom Flyplassvegen og Hjellestadvegen.

Utredninger av konsekvenser for naturmangfold

Kartlegging av vilt og naturtyper foreligger i egen rapport, og er brukt som grunnlag for konsekvensutredningene.

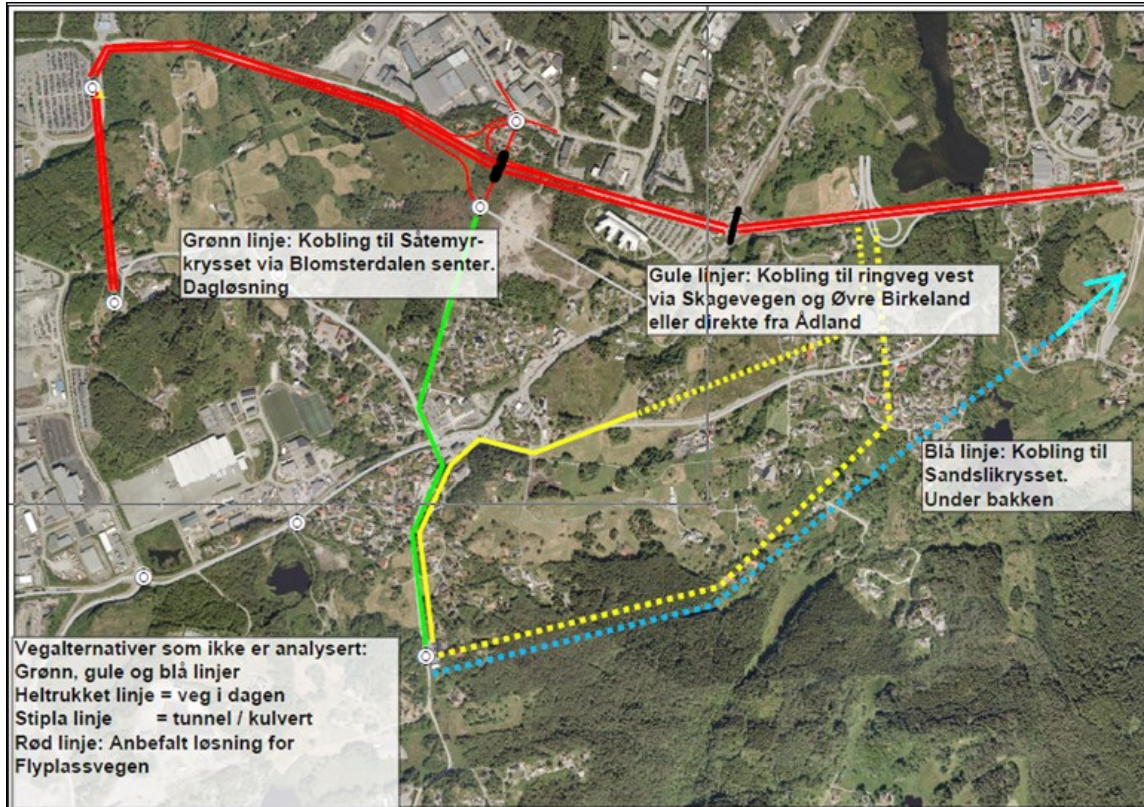
Grønn etat har i 2013 kartlagt naturtypen lågurt eikeskog, som er oppført som nær truet i nasjonal rødliste. Det er påvist to forekomster av naturtypen i planområdet, med ett område på Lilandsåsen og ett ved Ådland (Figur 3). Naturtypen kan være artsrik, og finnes i Hordaland nær sin europeiske nordgrense. Rapporten ble overlevert fagetaten like før planforslaget var klart for utlegging til offentlig ettersyn. En vurdering og eventuell tilpasning av planen er derfor ikke utført. Det forutsettes at dette gjøres innen 2.-gangsbehandling. Rapporten med de kartlagte områdene følger som vedlegg.



Figur 3 Forekomster av naturtypen lågurt eikeskog. Lilandsåsen til venstre, Ådland til høyre.

Vegalternativ som ikke er konsekvensutredet

I arbeidet med å finne ny tilknytning mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen ble noen trasealternativer silt ut tidlig i planleggingen, uten at de ble analysert (jf. fig. nedenfor). Alternativene er vist her, ettersom fagetaten påregner at det i høringen kan bli stilt spørsmål ved om Hjellestadvegen bør kobles til Flyplassvegen lenger mot øst enn alternativene i planforslaget.



Figur 4. Vegalternativer som er foreslått silt ut på et tidlig planstadium: Grønne, gule og blå linjer.

Begrunnelse for utsiling av alternativene vist i figuren ovenfor:

Grønn linje:

- Bryter sammenhengen mellom senterområde og Liland skole / barnehager / planlagt idrettsanlegg.
- Gir et stort inngrep i eksisterende bebyggelse omkring kryssing av Fleslandsvegen
- Begrenser boligpotensialet i gul flystøysone pga. vegstøy og arealbeslag.

Gule linjer:

- I strid med vedtatt reguleringsplan for ringveg vest når det gjelder kryss på Flyplassvegen.
- Nordre linje begrenser boligpotensialet i gul flystøysone pga. vegstøy og arealbeslag.
- Krevende nærføring med Ytrebygda ungdomsskole.
- Høy kostnad pga. behov for to tunnellop.

Blå linje:

- Antatt svært høy anleggskostnad pga. lang tunnel med behov for to tunnellop.
- Konflikt med LNF-formålet langs Flyplassvegen sør for Sandslikrysset / Håvardstun

En eventuell daglinje for den blå linja ville ytterligere forsterket konflikten med LNF-formål.

To av vegalternativene (alt. 2B og 2C) som er med i konsekvensutredningen anbefales også silt ut. Nærmere redegjørelse går fram i konsekvensutredning for vegnett i kapittelet "Anbefaling – valg av alternativ for ny fylkesveg".

Å anlegge ny hovedveg gjennom Blomsterdalen via Ytrebygdsvegen med tilkobling til Flyplassvegen gjennom felt S3 er ikke vurdert som aktuelt fordi det har vært en målsetning å fredeliggjøre senterområdet og prioritere buss og myke trafikanter.

Utsiling og planlegging av alternativer er utført i samarbeid med Statens vegvesen.

8 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget er beskrevet i dokumentet Planbeskrivelse.

9 Konsekvenser av planforslaget

De viktigste positive virkningene av planforslaget er:

- Forskyving av senterformålet mot bybanestopp
- Nye boliger nær kommunens nest største konsentrasjon av arbeidsplasser.
- Nytt næringsareal, hvorav brorparten kan betjenes av bybane.
- Styrket nett for gående og syklende i en gunstig topografi.
- Bedret framkommelighet og kapasitet for busstransport.
- Kystlandskap, kulturlandskap og skogområder tilrettelegges for friluftsliv.

De viktigste negative konsekvensene av planforslaget er:

- Nedbygging av dyrka og dyrkbar mark, naturforekomster og kulturlandskap.
- Beboerne kan eksponeres for potensielt helseskadelig flystøy når de beveger seg utenfor de støyskjerma arealene.
- Høye utbyggingskostnader. Vegnettet i området må bygges mye ut for å legge til rette for buss, gående og syklende, og det må påregnes kostnader til støyskjerming.
- Flere boliger må rives for å etablere ny vegløsning. De fleste av disse ligger i området for nytt vegkryss på Flyplassvegen.
- Stort behov for investeringer i skoler og barnehager tidlig i bebyggelsens levetid. Fagetaten vil bemerke at dette kan forsterkes av regelverket for støy på uteareal. Det er enklere å oppfylle støykravene på uteareal jo større leiligheter som etableres. Dette skyldes at

bygningsskroppene må benyttes som støyskjerm, og minste uteoppholdsareal er i gjeldende kommuneplan det samme for alle leilighetsstørrelser. Hvis det blir en overvekt av store leiligheter må det forventes at barnefamilier blir overrepresentert i en tidlig fase av boligens levetid.

- Økt transportbehov som følge av etablering av arbeidsplasser relativt langt unna befolkningstyngdepunktet i kommunen. Sammen med planlagt utvikling av Kokstad øst og vest legges det grunnlag for et kraftig voksende antall arbeidsplasser i området. Det vil trolig ikke være tilstrekkelig med gode kollektivforbindelser mellom planområdet og Bergen sentrum. Det kan forventes et økende behov for direkte kollektivruter til bydeler og omegnskommuner, med et betjeningsmønster som ligner det man har i Bergen sentrum. Et slikt kollektivnett er kostbart i drift.

Blomsterdalen senterområde

Endret avgrensning av Blomsterdalen senterområde gir muligheter til å etablere Ytrebygdsvegen som hovedgate. Dette forbedrer mulighetene til å utvikle områdene nær bybanestoppet.

Endret formål for Liland skole og barnehager og Liland stadion vurderes å ha små eller ingen vesentlige konsekvenser.

Krav til støy på privat uteoppholdsareal

Muligheten til innglassing og overdekking vil føre til at deler av de private uteoppholdsarealene blir noe mindre attraktive på de beste godværsdagene, mens virkningene ved gråvær vurderes som små, og til dels positive.

Krav til størrelse på felles uteoppholdsreal

Planforslaget åpner for at boligområdet B8 får samme minstekrav som boliger i sentrumsformålet (15 m² pr. boenhet). Dette gir muligheter til høy utnytting/urbanisering, på et areal som ligger gunstig plassert helt inntil nytt bybanestopp og planlagt sentrumsområde, og med gang- og sykkelavstand til svært mange arbeidsplasser.

Konsekvensene vurderes som positive, forutsatt at uteoppholdsarealene gis høy kvalitet.

Plankrav

Planforslaget har et absolutt plankrav for nye boenheter i sentrumsformål og framtidig boligbebyggelse. Kommuneplan 2010 er mer liberal, og åpner for noe utbygging på ubebygde resttomter på nærmere gitte vilkår. Bakgrunnen for at det foreslås et strengere regelverk i kommunedelplanen er at mest mulig av tomtearealet bør forbeholdes byggeprosjekter med høy arealutnyttelse, i en bydel som har en særlig stor overvekt av arbeidsplasser i forhold til boliger.

Fagetaten vurderer mulighetene i planområdet som små til å oppnå tilfredsstillende støyforhold på uteareal ved småhus, jfr. de gjeldende størrelseskravene til støyskjerm utareal for småhus.

Funksjonell strandsone

Den foreslåtte reduksjonen av funksjonell strandsone ved IKL2 ved innfallsporten til Lønningsstrand leirsted gir en liten negativ konsekvens. Virkningen dempes ved at det er stilt krav om separat gangveg / turveg mellom Fleslandsvegen og utfartsparkering P1 sin vestlige grense.

Juridiske konsekvenser

Planforslaget inneholder ei rekke arealbruksendringer og endringer av bestemmelser fra gjeldende kommuneplan som medfører endrete juridiske forutsetninger. Dette har store konsekvenser for framtidig arealbruk i planområdet.

Økonomiske konsekvenser

Selv om det er lagt opp til at planlagt utbygging i stor grad skal være selvfinansierende, vil kommunen måtte påregne å sette av betydelige midler til investeringer og drift av sosial infrastruktur, teknisk infrastruktur, byrom, friområder og idrettsanlegg.

Konsekvenser av rekkefølgekrav

Konsekvensene av rekkefølgekravene er at en tilfredsstillende infrastruktur sikres for alle trafikantgrupper, med mulighet for prioritering av kollektiv, gange og sykling. Friområder sikres og tilrettelegges.

For en god del av tiltakene det kan stilles rekkefølgekrav til er det tilstrekkelig at de er sikret finansiert og regulert før det kan gis igangsettingstillatelse. Dette har som konsekvens at utbygging kan framskyndes, men det fører til at trafikkproblemene for alle trafikantgrupper kan forverres i Ytrebygdsvegen i en innledende fase av utbyggingen. For å forebygge økte trafikale problemer er imidlertid vegparsellen mellom kryss I og kryss II / III forutsatt opparbeidet før det kan gis ferdigattest. Gjennomføring av denne parsellen muliggjør kollektivprioritering i Ytrebygdsvegen.

Konsekvensutredningsrapporter

For videre beskrivelser og vurderinger av konsekvenser vises det til de to vedlagte KU-rapportene.

10 Forhåndsuttalelser/merknader

Til den opprinnelige kunngjøringen av oppstart av planarbeidet kom det 24 forhåndsuttalelser fra offentlige instanser og 37 fra private.

Til kunngjøring om utvidet plangrense ved Kokstadflaten kom det 4 forhåndsuttalelser fra offentlige instanser og 2 fra private.

En fullstendig omtale av uttalelsene og merknadene foreligger i eget vedlegg.

Høringsinstansene og nærmiljøet er særlig opptatt av følgende forhold:

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.

11 Fagetatens foreløpige vurdering

Nedenfor følger fagetatens vurdering av et utvalg sentrale tema.

Endret grense mellom byggeområder og LNF-formål

Utbygging av jordbruksområdene på Liland og Øvre Birkeland (felt IKL6, B8 m.fl.) bidrar til å konsentrere utbyggingen langs den viktigste kollektivaksen. Det kan gi en vridning av transportarbeid i en miljøvennlig retning. Utbyggingen vurderes som ønsket for å bygge opp under kollektivnett og utnytte bybaneinvesteringene.

Utbygging av de foreslåtte nye næringsområdene I/K/L1, I/K/L2 og I/K/L4 vil gi negativ virkning for jordvern og for noen av boligene i nordre del av felt B1 (Espedalen), men positive virkninger for næringsliv. Forslagene er resultat av et søk etter mulig ekspansjonsareal for næringsområdene ihht. strategisk kart for kommuneplan 2006. Områdene vurderes som de best egnete for en eventuell utvidelse av næringsarealene.

Nordre del av felt B1 vurderes ut fra planfaglige kriterier som egnet for omdisponering til næringsområde. Pga. den forholdsvis høye boligtettheten i området, samt at det ikke er fremmet innspill om endret arealbruk, er området ikke foreslått innarbeidet i I/K/L-formål.

Fastsetting av ei langsiktig grense mellom byggeområder og LNF

Grensa er ment å være bindende for arealdisponeringen mange år framover i tid.

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

Avgrensning av senterområdet foreslås endret i forhold til kommuneplan 2010. For å utvikle arealene ved bybanens stoppested foreslås senterformålet utvidet mot nord, slik at Ytrebygdsvegen mellom krysset med Flyplassvegen og krysset med Skagevegen blir hovedakse og hovedgate. I tillegg er alle områder i rød flystøysone tatt ut av senterområdet, og noen områder med småhusbebyggelse som er vurdert som mindre egnet for total fornying er også foreslått tatt ut. Den nye avgrensningen av senteret mot vest er en tilpasning til bybanens byggetrinn 3.

Vurdering av forlengelse av bybanen til Blomsterdalen

Norconsult anbefaler ikke forlengelse av bybanen til Blomsterdalen, jf. vedlagt utredning. Fagetaten støtter denne vurderingen.

Skole

Planlagt utbygging av nye boliger vil i seg selv utløse behov for en ny skole. Det er derfor nødvendig å sette av tomt i kommunedelplanen. Tomta som er foreslått er meget romslig, slik at det kan anlegges en stor skole hvis Liland skole må flyttes pga. ny rullebane.

Fagetaten har også vurdert å legge skolen til nordre del av felt B5, men har gått bort fra denne lokaliseringen pga. flystøy. Skoler har krav til store uteoppholdsareal som må støyskjermes.

Også på den foreslåtte tomte felt T3 er flystøy ei utfordring, og det må påregnes utstrakt bruk av skolebygningene som støyskjermer for å klare kravene.

Samferdselsanlegg og trafikkforhold

Nødvendige forutsetninger for utbygging er forbedringer i infrastruktur for gående og syklende, tilrettelegging for busstransport og avlastning av Ytrebygdsvegen. Det viktigste grepet blir den nye tilknytningen mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen.

Planforslaget tilrettelegger for styrking av kollektivtransporten. Bybanens kapasitet utnyttes ved ny utbygging, og det legges grunnlag for økt bussframkommelighet i den viktige bussaksen langs Ytrebygdsvegen, samt firefelts veger på Flyplassvegen og Lønningsvegen, hvor to av feltene bør benyttes som sambruksfelt eller kollektivfelt.

For å sikre bussframkommelighet gjennom senterområdet kan det bli nødvendig med forbud mot gjennomkjøring med privatbil i Ytrebygdsvegen mellom felt S1 og S2. Også Lilandsvegen, Skagevegen og Espelandsvegen peker seg ut som aktuelle for å vurdere forbud mot privat gjennomkjøring. Dette må vurderes i neste plannivå.

En endring av Flyplassvegen fra planlagt standard med 80 km/t og uten busstopp til 50 eller 60 km/t med busstopp kunne ytterligere forbedret mulighetene for busstransport. Dette ville også kunne redusere arealbeslaget til ramper og kryssløsninger. Fagetaten ser det imidlertid ikke som formålstjenlig å innarbeide denne standarden i kommunedelplanen, fordi det strider mot Statens vegvesen sine mål for veien. Det viktigste nå er å fastlegge traseer og sikre nok plass til veganleggene. Dimensjonerende hastighet og eventuell bussbetjening kan kommunen ta opp til vurdering i neste plannivå.

Forholdet til eventuell regional havn ved Flesland

Etablering av regional havn ved Flesland er foreslått i fylkesplanprogram som ble vedtatt lagt ut på høring i fylkesutvalget 31.10.2013 (Figur 5).



Figur 5. Området som blir lagt til grunn for videre arbeid med fylkesplan. Kilde: Forslag til fylkesplanprogram dat. 10.10.2013.

Ei slik havn vil ikke overlappe 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. Investeringene som planlegges for planlegging og opparbeiding av kyststi og

badeplasser er svært små sammenliknet med kostnadene for ei ny havn. Slike tiltak vil derfor ha liten betydning for de økonomiske forutsetningene for ei havneetablering.

Etablering av nye boliger i planområdet vil medføre økt bruk av kystområdene. Dette kan gi et økt lokalt engasjement som går imot havneplanene. Dette engasjementet kan forventes å utvikle seg proporsjonalt med befolkningsveksten. Det vil trolig ikke ha stor betydning om de foreslåtte kystturvegene og friområdene inngår i kommunedelplan når havnespørsmålet skal avgjøres. Forventningene om at det kan bli etablert kystturveg er allerede kjent i befolkningen fra Friluftsmeldingen og fra vedtak i Ytrebygda bydelsstyre.

Ei eventuell havn i det området som er anbefalt videre bearbeidet i vedlegg til fylkesplanprogram bør etter fagetaten sin vurdering gis atkomst via Lønningsvegen. Fra sørligste vegkryss langs Lønningsvegen (kryss III på plankartet) kan videre vegframføring enten følge Fleslandsvegen eller Espehaugen, avhengig av hvor i området havna blir lagt.

Av de tre framlagte vegalternativene i planforslaget vurderes alt. 2D som best tilpasset havneplanen og alt 2E som nest best. Disse alternativene følger Flyplassvegen lengst mulig og har fire felt i Lønningsvegen. Rangeringen mellom de to er gjort på bakgrunn av at alt 2E kan gi en noe dårligere vegføring til Espehaugen enn alt. 2D.

I planprogram for regional havn er det 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 å etablere regional havn i tråd med fylkesplanen.

Bokvaliteter, bomiljø og uteoppholdsarealer

Pga. flystøy vil det først og fremst være i blokkbebyggelse at tilfredsstillende bokvalitet og bomiljø kan oppnås. Høye og lange bygninger er langt mer effektive som støyskjerm mot flystøy enn små hus. Gode bomiljø vil etter fagetaten sin vurdering kunne oppnås forutsatt at det i alle plannivåer sikres at de støyskjerma utearealene gis høyeste kvalitet og attraktivitet.

Planforslaget forholder seg til kommuneplan 2010, men åpner for at det kan godtas de samme arealkravene til uteoppholdsareal i felt B8 som i sentrumsformålet. Fagetaten vurderer det som ønskelig at felt B8 gis mest mulig like vilkår som sentrumsområdet, siden B8 ligger like gunstig plassert i forhold til bybanestoppet som sentrumsformålet. Bakgrunn for at B8 ikke er tatt inn i sentrumsformålet er at areal avsatt til sentrumsformål vurderes som stort nok uten B8, samt at boliger bør gis høyeste prioritet i en bydel med svært mange arbeidsplasser i forhold til antall innbyggere.

Planforslaget åpner for innglassing og overbygging av privat uteareal i blokkbebyggelse innenfor formålet boligbebyggelse. Bakgrunn for dette er:

- Boligene vil bli eksponert for den sterkeste flystøyen fra vest. Dette er den foretrukne retningen for privat uteplass, og det må antas at beboere i området vil prioritere mulighet for kveldssol foran skjerm mot flystøy.
- Det spares areal i støyskygget område øst for bygningene, slik at dette fullt ut kan disponeres til felles uteoppholdsareal.

Boligområde på Ådland

Et boligområde på Ådland er lagt inn i planen i tråd med Miljøverndepartementet sitt vedtak av innsigelser til kommuneplanens arealdel. Området er gitt ny avgrensning i forhold til strandsone og tilgjengelighet for kollektivtransport. Området er fortsatt stort nok til at det statsstøttede prosjektet Zero Emission Buildings kan realiseres innenfor feltet. Forskningsprosjektet har som målsetning å prøve ut nullutslippsboliger i stor målestokk. Feltet B5 kan ihht. utredningene romme inntil ca. 1000 boliger.

Felt B5 ved Ådland er supplert med et forslag til nytt felt B3 vest for Hjellestadvegen. Området er lagt inn i planforslaget for å søke å styrke kollektivkorridoren langs Hjellestadvegen. Feltet er avgrenset mot rød flystøysone og viktige landskapsdrag. Feltet ligger helt opp til rød flystøysone, og det 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 til en eventuell rullebane 2 er mer nøyaktig plassert og dimensjonert.

Krav til støyforhold på privat uteareal

Planforslaget åpner for å avvike kravene i kommuneplan 2010, ved at det åpnes for at privat uteareal i blokkbebyggelse kan overdekkes og innglasses både i sentrumsbebyggelse og boligbebyggelse. Fagetaten vurderer dette som formålstjenlig ut fra ønsket om høy utnyttelse og fordi bebyggelsen pga. flystøy i stor grad vil måtte plasseres med ei langside vendt mot vest. Det vil være hensiktsmessig å etablere private balkonger mot vest, slik at alt uteareal i støyskyggene øst for bygningene kan disponeres til fellesareal.

Byggehøyder

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

Strandsone

Offentlig sikret friareal i strandsona i planområdet består pr. i dag bare av en liten badeplass ved Lønninghavn. Den 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.

Hensynssone foreslås redusert ved to områder: I/K/L2 og gravplass.

Området for gravplassen vil få en estetisk opprustning ved at en fyllplass omgjøres til grav- og urnelund. Dersom det ikke vedtas at området skal benyttes til gravplass bør deler av feltet foreslås som bolig. Et grønt belte i skråningene mot sør bør i så fall beholdes som LNF for å ivareta landskap og friluftsliv langs det grønne beltet som strekker seg i øst-vest retning mellom Espelandskysten og Vågsbøpollen.

Ved I/K/L 2 forventes små negative konsekvenser av at funksjonell strandsone innsnevres. Det er fortsatt over 150 m mellom næringsformål og sjø, og de negative virkningene for friluftsliv må veies mot vanskene med å bruke bebyggelsen til leirskole i rød flystøysone.

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.

Økt bosetting i gul flystøysone, samt idretts- og friluftsområder som lokaliseres i rød og gul flystøysone kan ha noen negative virkninger for folkehelse. Fagetaten vurderer opplevelsesmulighetene i kystsona som så gode at dette for de fleste brukerne mer enn oppveier for den negative virkningen av flystøy. Området har ei alt for flott strandsone til ikke å bli tilrettelagt.

Barns og unges interesser

Plangrep som bidrar til å ivareta barn og unges interesser er avsetting av nye tomter for skole og barnehager, samt tilrettelegging 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 randsone er påvirket av tekniske inngrep og granplanting.

Det vil ikke være mulig å skaffe atkomst fra Flyplassvegen til både Liland og Birkelandsskiftet ved hjelp av ett vegkryss uten å gjøre inngrep i myra. Statens vegvesen har en målsetning om å øke vegstandarden til Flyplassvegen på strekningen og redusere antall kryss. Fagetaten vurderer ikke verneverdiene til myra som så store at de nødvendigvis bør være førende for hvilken løsning som velges på Flyplassvegen.

Med den arealbruken som er planlagt på Flesland, Kokstad, Liland, Øvre Birkeland og Lønningen vil lokalitetens verdi for hjort etter fagetaten sin vurdering bli svært redusert.

Ved neste plannivå kan det vurderes om noen deler av lokaliteten likevel kan bevares. Dette forutsetter at Flyplassvegen gis en vegstandard som er bedre tilpasset busstransport med lågere dimensjonerende hastighet og med en kryssløsning som er tilpasset et bymessig utbygget område.

Kulturminner og kulturmiljø

Verdier er ivaretatt gjennom arealbruk og hensynssoner. For gårdstunene som ligger samlet på Liland gård er det ikke foreslått hensynssone. Dette kommer av at det er lite igjen av den opprinnelige bebyggelsen på gårdstunene. Mange bygg er fjernet eller sterkt ombygget. Ut fra foreliggende registreringer mener fagetaten at utbyggingsinteressene bør kunne prioriteres foran bygningsvern på Liland.

Rekkefølgekrav

Planforslaget har omfattende rekkefølgekrav til m.a. offentlig infrastruktur og friområder.

Rekkefølgekravene som er foreslått i bestemmelsenes pkt. 3.1 – 3.3 kan deles inn i to grupper: En gruppe med krav tilknyttet spesifiserte felt (bestemmelsenes pkt. 3.1 og 3.2) og en annen gruppe med krav hvor man i forbindelse med reguleringsplan må avgjøre hvilke felt og formål som skal bidra til finansiering og planmessig avklaring av tiltakene (bestemmelsenes pkt. 3.3).

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.

Det er gitt rekkefølgekrav til de fleste av friområdene, turvegene og grøntstrukturen sentralt i planområdet.

For kyststrekningen Lønninghavn – Espeland – Mynteviken er det bare rekkefølgekrav for en kort strekning for felt FNA/FH2. Øvrige deler av kystturvegen ligger relativt langt unna utbyggingsområdene som får mest nytte av tiltakene. Det må også påregnes en del konflikter ved gjennomføring av et slikt tiltak i strandsona. Fagetaten vurderer derfor denne kystturvegen som best egnet for gjennomføring av kommunen selv.

Rekkefølgekravene er meget omfattende og vil kunne føre til forsinket oppstart av utbyggingen i store deler av planområdet dersom det blir vanskelig å framforhandle nødvendige utbyggingsavtaler. Rekkefølgekravene er en forutsetning for trafikksikker og effektiv betjening av planområdet for bl.a. gående, syklende og kollektiv, og for at de nye beboerne skal få tilgang til friluft- og rekreasjonsområder. Vegnett for gående, syklende og buss er i dag svært mangelfullt i planområdet, og det samme gjelder tilgangen til offentlige turveger, friområder og badeplasser.

12 Konklusjon

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

Sentrale plandokumenter:

Bilag	Tittel	Datert / sist revidert	Dok. nr.
A	Plankart 1	6.2.2014	200908907-267
B	Plankart 2	6.2.2014	200908907-268
C	Bestemmelser	20.3.2014	200908907-266
D	Planbeskrivelse	5.3.2014	200908907-265
E	Konsekvensutredning for kommunedelplan	14.2.2014	200908907-264
F	Konsekvensutredning for Flyplassvegen / lokalt vegnett	7.2.2014	200908907-263
G	Oversiktskart overordnet vegnett	14.2.2013	200908907-262
H	Bybanen i Bergen - Vurdering av mulig forlengelse	15.8.2011	200908907-270

I	Kartlegging av naturtyper og vilt	2.8.2011	200908907-269
J	Biologisk kartlegging i naturtypen lågurt eikeskog, NNI-rapport 373	20.12.2013	201000668-44
K	Kulturminnegrunnlag	18.10.2011	200908907-273
L	ROS-analyse	7.8.2013	200908907-271
M	Oppsummering av innspill ved oppstart	25.3.2014	200908907-272
N	Planprogram	12.8.2011	200908907-166

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <http://www.bergen.kommune.no/innsynpb/>, saksnr. 200908907