



Arkivsak:

Arkivnr: 2014/22978-5

Saksbehandlar: Sigrid Næsheim Bjercke, Vigdis Bjørgo, Erlend Iversen, Øystein Skår, Ole Vegard Skauge

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kultur- og ressursutvalet		18.03.2015

Fråsegn til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland – Ytrebygda - Bergen kommune

Samandrag

Bergen kommune har sendt forslag til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland – i Ytrebygda bydel, på høyring.

Målsetting med kommunedelplanen er å legge til rette for utviding av Blomsterdalen lokalsenterområde og nye bustader ved bybanestoppet ved Birkelandsskiftet, bustader ved Ådland, nye store næringsområde ved Liland og Espehaugen, skule og barnehagar, parkar, turvegar, badeplassar, idrettsanlegg, småbåthamner, naust og gravplass. Planen skal setje langsiktige grenser mellom byggeområde og LNF-føremål.

Utfordringar i planarbeidet er mellom anna å sikre bukvalitet i høve til støy frå veg og flytrafikk. Vegkapasitet med særleg omsyn til sykkel og gange, og å legge til rette for at nye byggeområde har god kollektiv dekning.

Fylkesrådmannen har merknader til planarbeidet når det gjeld samordna areal og transport planlegging med fokus på balanse mellom arbeidsplassar og bustader og god utnytting av transport-infrastrukturen. Ut frå ei kollektivfagleg vurdering vil det ikkje vere kundegrunnlag for busslinjene som er presentert i planforslaget. Dette må gi konsekvensar for planen ved at areal som ikkje ligg i gangavstand til Bybanen får låg utnyttingsgrad og ikkje vert nytta til kontor eller bustadføremål. Senterområde må avgrensast for å sikre ei meir kompakt løysing med høg kvalitet og omfang av handel må regulerast tydelegare.

Det er positivt at planforslaget legg til rette for friområder og gang og sykkel. Fylkesrådmannen rår i frå at det vert lagt inn nye naustområde i regionalet viktige friluftsområde og ber om at det vert sikra grøntkorridorar for vilt. Ytrebygda bydel er rik på kulturminne, både automatisk freda kulturminne frå før 1537, og kulturminne frå nyare tid. Det er likevel lågt konfliktnivå mellom kjente automatisk freda kulturminne og nye område foreslått regulert til bebyggelse og anlegg.

Forslag til vedtak

1. Kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland er eit godt grunnlag for avklaring av langsiktige byggegrenser og sikring av friluftsområde, utvikling av lokalsenteret Blomsterdalen og tilrettelegging for vidare næringsutvikling.
2. Balanse mellom bustader og arbeidsplassar innafor ei geografisk eining vil redusere transportbehovet. Ytrebygda har eit vesentleg overskot av arbeidsplassar, samstundes er det behov for å legge til rette for at arealkrevjande verksemder kan flyttast frå sentrale delar av Bergensdalen.
3. Kommunedelplanen bør i større grad reservere næringsareal for industri og lager og avgrense areal til kontor. Kultur- og ressursutvalet ber om fylgjande endringar:
 - Næringsareal (IKL 1-5) som er sett av til industri/kontor og lager, bør reserveras for industri og lager.
 - Næringsareal i IKL6 bør ikkje opna for hotell / overnatting. Utbygginga bør avvente ferdig infrastruktur og at fortettingspotensiale i andre eksisterande og planlagde næringsområder i kommunen er utnytta.
4. Detaljhandel bør i størst mogeleg grad lokaliserast i senterområde og balanserast med omlandet i tråd med regional plan for attraktive senter. Kultur- og ressursutvalet ber om fylgjande endringar:
 - Reduksjon av areal sett av til senterføremål
 - Øvre rammer for areal til detaljhandel i sentrum
5. Nye bustadområde bør lokaliserast i nær tilknytning til kollektivsystem. Bustadområde B3 og B5 bør avgrensast til areal som ligg i gangavstand til bybaneterminalen på Birkelandsskiftet.
6. Område frå Kviturpollen, med Mynteviken til Espeland er eit regionalt viktig friluftsområde. Nedbygging av strandsona i form av naust vil redusera verdien av området. Naustområdet FNA bør tas ut av planen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
regionaldirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

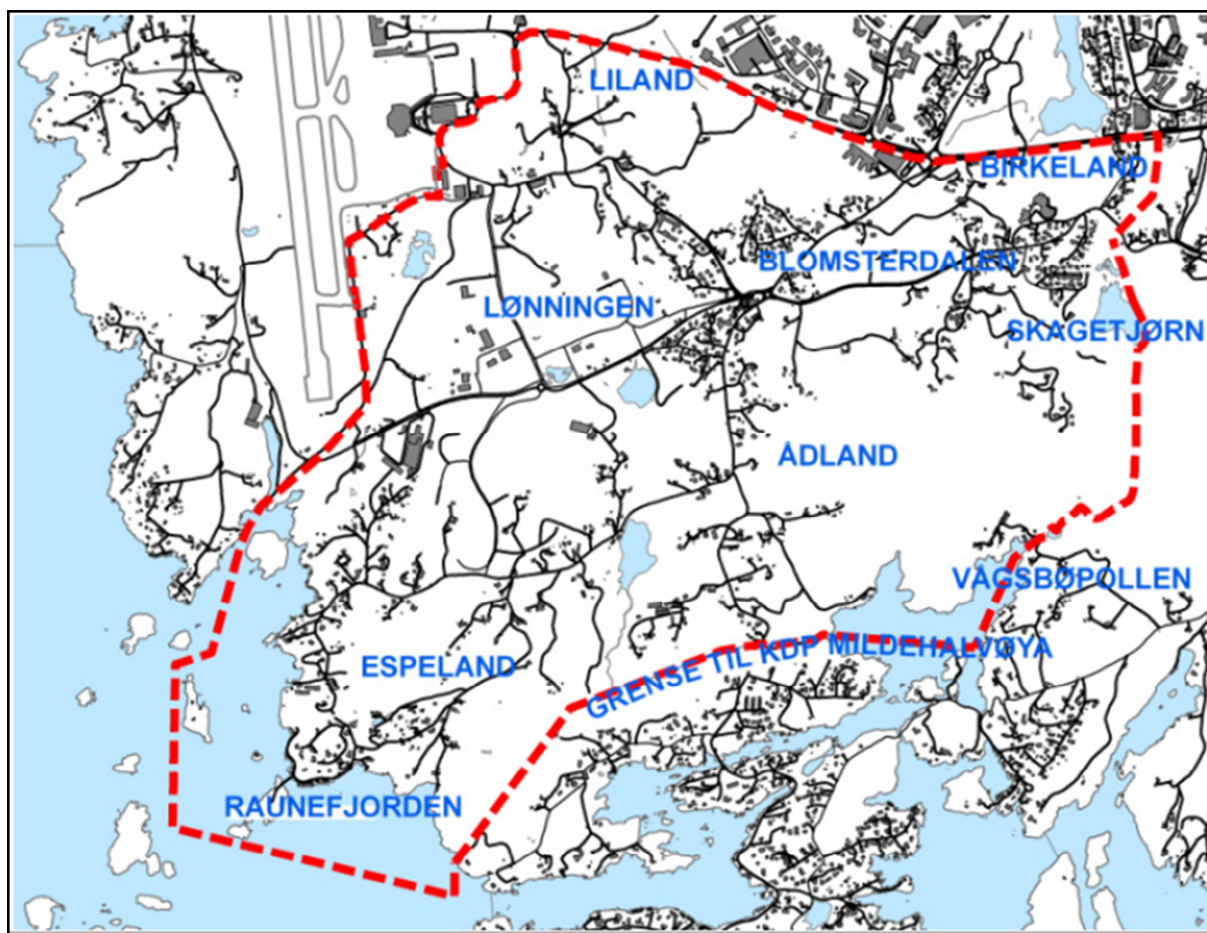
Vedlegg: Dokumenta i saken kan lesast på : [Birkeland, Liland, Ådland og Espeland](#)

Fylkesrådmannen, 05.12.2014

Bakgrunn

Bergen kommune har sendt kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland på høyring med frist 16.12.2014. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til 26.januar 2015. Grunna stor saksmengde har det ikkje vore mogeleg å legge fram sak til avtalt tidspunkt og fylkeskommune har fått innvilga ytterleg utsett frist til 11.februar. Kommunen er kjent med innhaldet i saka, og vil få vedtak oversendt når det ligg føre.

Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.



Kart over planområdet

Planprosess og medverknad

Bakgrunnen for utarbeiding av kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland er at Fylkesmannen i Hordaland fremma motsegn mot godkjenning av Kommuneplanen for Bergen 2006-2017, vedtatt 25.06.07. Grunnlaget for motsegn var at det måtte settas klare grenser mellom LNF-områder og byggeområder for eit slikt pressområde. Motsegn frå Fylkesmannen blei stadfesta av Miljøverndepartementet i juni 2010.

Hordaland fylkeskommune har gitt innspel til planprogrammet i brev av 13.12.2011. Vi hadde merknader til planprogrammet knytt til næring og handel, energi/klima, grønstruktur, trafikktryggleik og kulturminne. Vi sakna også tydelegare referansar til regionale planar og arealpolitiske føringar for planarbeidet.

Til høyring av revidert forslag til kommuneplanens arealdel for Bergen kommune 2010 – 2021 hadde fylkeskommunen merknader til bustadområde B51 på Espeland. Dette svarar til bustadområde B5 i forslag til kommunedelplanen som no er på høyring. Kultur- og ressursutvalet hadde følgjande vedtak til høyring av kommuneplanen:

Bustadområde B51 Espeland (Aadland) kan vere aktuelt for ei framtidig utbygging. Intensjonane om lågenergibustaderer i samsvar med Klimaplan for Hordaland. For å kunne aweie ulike interesser er det tenleg å avvente pågåande kommunedelplan-prosess.

Kultur- og tressursutvalet ønskjer at forskningsprosjektet ZEB får realisert pilotprosjektet med lågenergibustader som ei del av B51 og dersom det vert ytterlegare utsettingar i det pågåande kommunedelplan bør pilotprosjektet verte handsama som ei eiga reguleringsplan.

Fylkesmannen i Hordaland hadde motsegn til same delområde og kommuneplanen vart difor sendt til departementet for endeleg vurdering. Motsegn frå fylkesmannen blei delvis tatt til følgje. I kommuneplan 2010 er departementet sine krav knytt til oppheving av motsegna til bustadområdet B51 på Ådland (ZEB-prosjektet) tatt inn i punkt 19.5 i føresegnene til KPA 2010. Krava gjeld avklaring av løysningar for miljøvenleg transport, om størrelse på planområdet, grad av utnytting, grønstruktur og planlegging med nullutslepps bustader.

Krav som vart satt til miljøvenleg transport vedkjem i særleg grad Hordaland fylkeskommune sitt sektoransvar for kollektivtransport, og vil bli nærmare drøfta under kappittel om samferdsel.

Innhald i planen

Planomtale.

Målsetting med kommunedelplanen er å legge til rette for utviding av Blomsterdalen lokalsenterområde og nye bustader ved bybanestoppet ved Birkelandsskiftet, bustader ved Ådland, nye store næringsområde ved Liland og Espehaugen, skule og barnehagar, parkar, turveggar, badeplassar, idrettsanlegg, småbåthamner, naust og gravplass. Planen skal setje langsiktige grenser mellom byggeområde og LNF-føremål.

Utfordringar i planarbeidet er mellom anna å sikre bukvalitet i høve til støy frå veg og flytrafikk. Vegkapasitet med særleg omsyn til sykkel og gange, og å legge til rette for at nye byggeområde har god kollektiv dekning.

I følgje planskildringa er planområdet på 6.542 daa landareal i tillegg kjem areal i sjø. Maksimal utnyttingsgrad for utbygging er mellom % BRA=150 og 250. Området kan etter utbygging ha kapasitet til nærmare 2.500 nye bueiningar og ca 7.000 nye arbeidsplassar.

Planen har meir areal til bygg, anlegg og samferdselsanlegg enn det som er vist i kommuneplanen 2010. Av økt areal til byggetiltak er storparten tidligare LNF-areal, av dette er omlag 2/3 dyrka mark og 1/3 innmarksbeite.

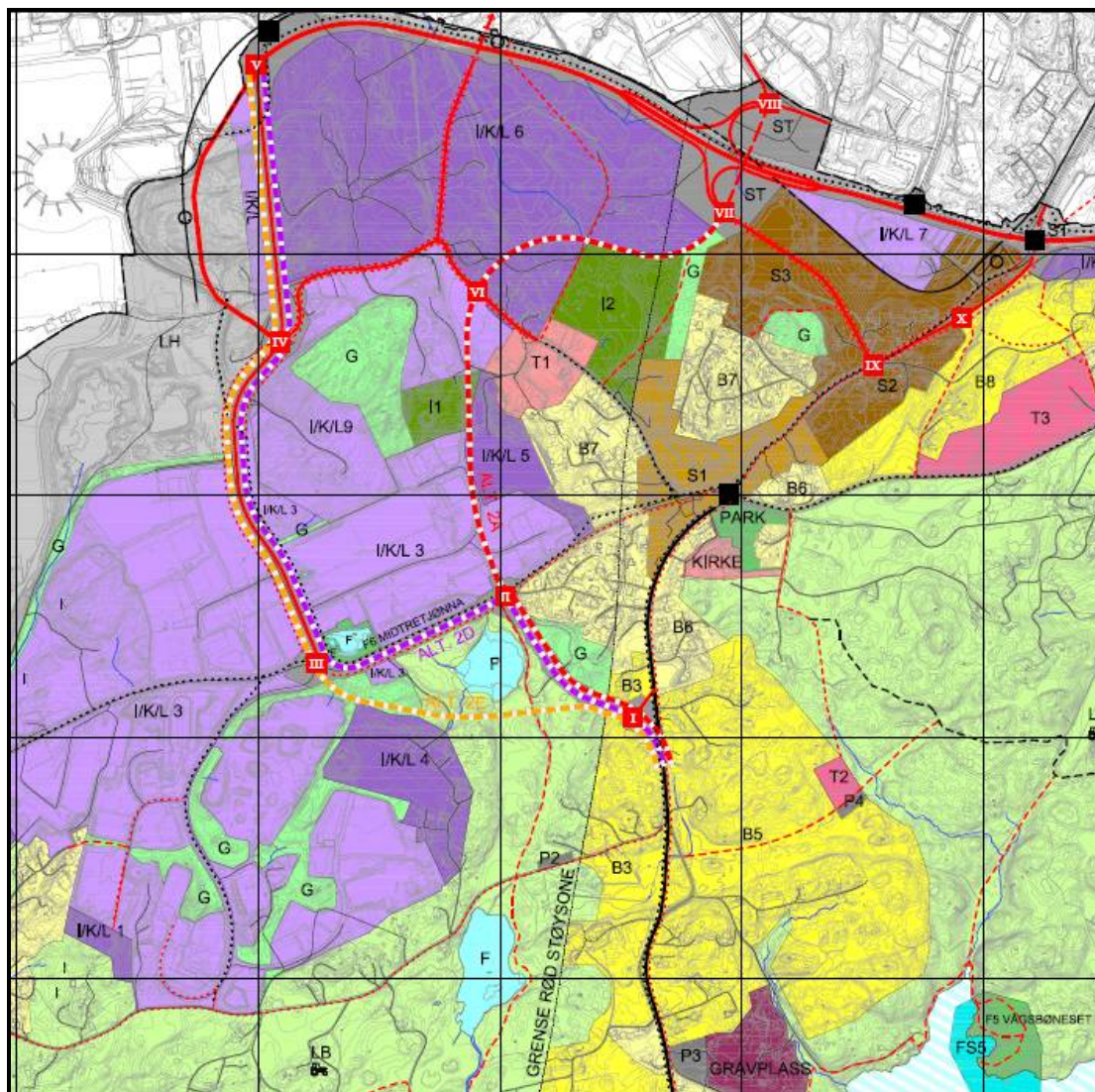
I forslag til planprogram for -Regional plan for lokalisering av godshavn i Bergensområdet -, som var på høyring i 2013, er det anbefalt ei evt. hamn ved Flesland. Planskildringa viser til at området for lokalisering av hamn i dette området ikkje vil vere i konflikt med utbyggingsplaner i kommunedelplanen, men kan få stor verknad på friluftsområder.

Plankart.

Plankartet viser forslag til utviding av eksisterande senterområde slik at Blomsterdalen senter vert kopla til Birkelandsskiftet kollektivterminal, med bybanehaldeplass. Nytt bustadområdet B8 nær senterområde, vil ha høg utnytting og B3 og B5 som ligg mindre sentralt har lågare utnyttingsgrad.

Nye næringsområder har mørk lilla farge. Alle næringsområda har nemning som I/K/L, men føresegna differensierer mellom arbeidsintensive næringsareal, kontor og plasskrevjande næring, industri og lager.

Det er lagt opp til ulike vegløyningar, der stipla kvit og raud linje, viser ny avlastningsveg kring Blomsterdalen senter, med kopling til planlagt kryss over Flyplassvegen. Dei andre ringvegalternativa viser oppgradering av eksisterande veg via Flesland flyplass. Målet er at veg gjennom senterområde skal bli skjerma mest mogeleg for gjennomgangstrafikk og først å fremst nyttast til buss og brukarar av sentrum.



Utsnitt av plankart – ein rute er 500x500 m

Utanfor kartutsnittet er større areal avsett til LNF, med særskilte tiltak for tilkomst til strandsona. Dei raude stipla linjene viser nye gang og sykkelvegsamband som vil binde dei ulike områda saman.

Føresegner

Føresegnene er delt inn i to hovudavsnitt :

- Generelle og tematiske bestemmelser .
I dette avsnittet vil vi særleg rette merksemd til krav om områdereguleringsplan for Blomsterdalen lokalsenter, og krav til rekkefølge til tiltak som må vere opparbeida før realisering av byggeområder som t.d. opparbeiding av Hjellestadvegen med gang og sykkelveg. Dette gir konsekvensar for utbyggingstakt og tidshorisont.

- Bestemmelser knyttet til arealformål og soner

I dette avsnittet vert det i stor grad referert til føresegn i kommuneplanen med tilsvarende tema. Vi vil særleg rette merksemd på punkt 14 om energi, 16 om handel, punkt 20 om naust, punkt, 21 om sentrumsføre mål og punkt 22 om næringsføre mål.

Konsekvensutgreiing

Konsekvensutgreiinga vurderer nye byggeområder i høve til :

Kommuneplanen, lokal arealanalyse og mogelegheitstudie når det gjeld bustad og næringsinteresser. I tillegg er det gjort barnetråkk registrering, og vist til dokumentasjon i høve til grønne interesser og kulturminnedokumentasjon. (ref 2.4 i Konsekvensutgreiinga.)

Vurdering av planforslaget i høve til regionale interesser

I dette avsnittet vurderer vi i kva grad regionale interesser er ivaretatt i planen. Det er lagt mest vekt på tema som planen ikkje har teke tilstrekkeleg omsyn til og som har vore sentrale i tidlegare innspel. Omtale av arealformål i planen er å finne oppsumert i kapittel 4.

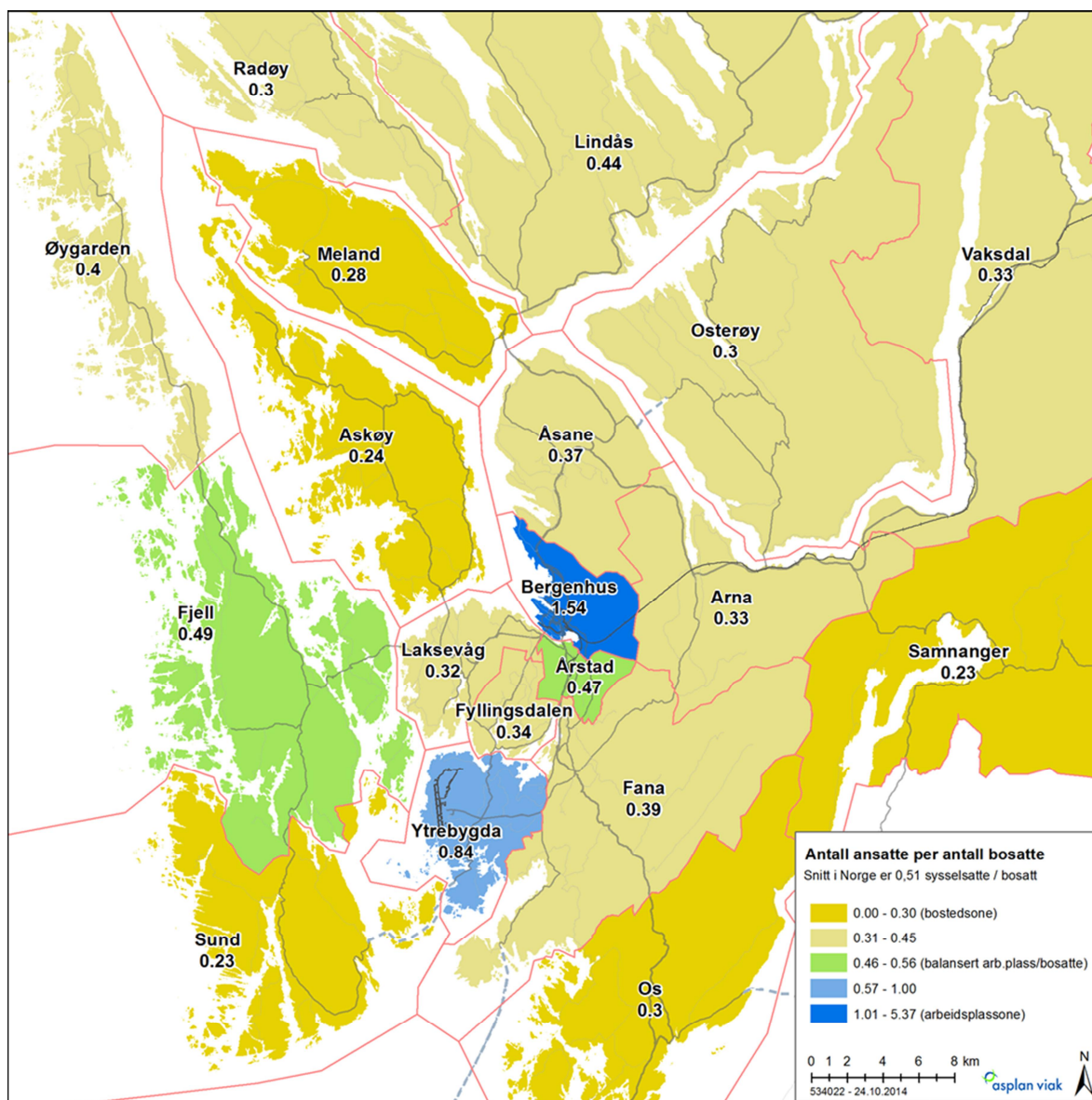
Samordna areal og transport planlegging

Fylkesrådmannen legg vekt på at lokalisering av næringsareal og arbeidsplassar har stor innverknad på kor mykje transport som blir skapt. Ein effektiv og gunstig lokalisering kan vere med å avgrense veksten i, redusere biltrafikk og leggje til rette for at arbeidsreiser kan skje kollektivt, med sykkel og til fots. Det er difor avgjerande at det ikkje berre blir sett fokus på arealbehovet som skal dekkast, men og at areala må bli lokalisert på ein gunstig måte for å utnytte transportinfrastrukturen på ein hensiktsmessig måte og bidra til endra reisevanar. Å søke å få til ei balanse mellom arbeidsplassar og bustader er ein viktig del av denne planlegginga.

«Regional areal og transportplan for bergensområdet» er under arbeid. Eit mål med planen er å stimulere til planlegging av attraktive næringsareal som er lokalisert slik at de dekker eit langsiktig behov i bergensområdet. Næringsareal med kort avstand til flyplassen er rekna som svært attraktivt og området på Liland, Espeland, Blomsterdalen og Ådland er under høgt press for vidare utbygging. Som del av det regionale planarbeidet har Hordaland fylkeskommune fått utarbeida analyse som viser lokalisering av næringsareal og arbeidsplassar i regionen. Materialet viser at det er ein stor ubalanse mellom dei ulike bydelane internt i Bergen kommune. Denne utviklinga skaper auka transportbehov og press på veg og kollektivsystem. Kommunedelplanen forsterkar denne ubalansen ved å legge opp til to til tre gonger så mange arbeidsplassar som bustader. Langsiktig arealplanlegging av denne delen av kommunen er særst velkomen, men vi saknar ei overordna vurdering om lokalisering av næringsføre mål i høve til arbeidsplassfordeling i kommunen og regionen. Og fylkesrådmannen vurderer at utbygging bør skje etter at infrastruktur og fortettingspotensiale i andre eksisterande og planlagde næringsområder i kommunen er utnytta.

Behov for fleire bustader er i konflikt med naboskap til lufthamna og flystøy. Planar for ei rullebane 2, er under arbeid. Ei vidare utbygging av Flesland flyplass kan gi redusert tal på bustader i B3, som ligg mest støyutsatt. Det er tatt atterhald om endeleg avklaring om dette i kommunedelplanen.

Bustader og arbeidsplassar som ikkje ligg i gangavstand til Bybanen, er ikkje i tråd med kollektivbasert byutvikling og vil i praksis vere med på å undergrave klimamåla. Planen må difor differensiere langt tydelegare på arealbruk og utnyttingsgrad i høve til kollektivtilbod både for bustadområder og næringsareal. Talet på bustader vil då bli ytterlegare redusert utanfor dei sentrale områda kring Blomsterdalen senter.



Kart som viser talet på busette per tilsette i dei ulike delområda i bergensregionen. Ytrebygda har den største konsentrasjonen av arbeidsplassar etter Bergen sentrum.

Til det vidare planarbeidet viser vi til «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet» som er under arbeid, der Asplan Viak engasjert av Hordaland fylkeskommune for å sjå på næringsareal i Bergensområdet. BRB sin utgreiing om arealbehov for bergensområdet er også relevant.

Senterutvikling

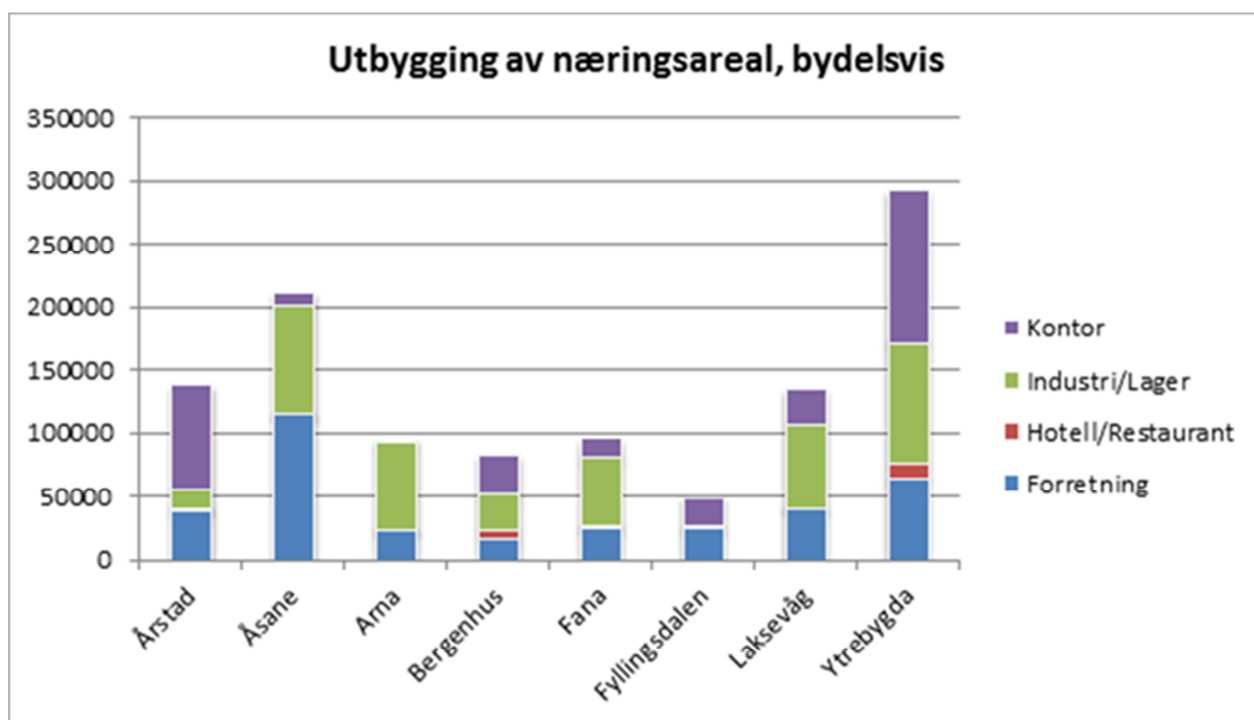
Ei viktig føresetnaden for at Blomsterdalen senter skal fungere optimalt er at flest mogeleg tilbod og funksjonar er lokalisert innanfor ein gangbar kjerne. Store avstandar fører til at senteret i praksis blir delt og at ein nyttar bil mellom ulike funksjonar. Av denne grunn er det særleg viktig med lokalisering av handel og tenester vert lagt inntil hovudgata som er vist i kommunedelplanen. Planen må gi tydelige rammer kor det vert opna for anna handel for å unngå at senteret vert utflytande og med dette mister attraksjon. Vi rår til at det til dømes berre vert opna for hotell og andre tenester i sentrum og ikkje i andre delområder. I Regional plan for attraktive senter i Hordaland-, finn de mål og retningslinjer knytt til planlegging i senterområder. Vi viser særleg til kap. 2 «Attraktive sentrum».

Etablering av handel har ringverknad ut over det konkrete senteret. Det er ynskeleg med levedyktige lokalsenter som betener sine nærrområde, dette kan redusere transport til handel av daglege varer og tenester. I senterområdet i planforslaget er det opna for kombinert føremål. Om det ikkje vert sikra regulering av totalt tillat handelsareal, vil det vere mogeleg å etablere handel utover lokalsenteret sin funksjon og ein kan risikere at senteret tapper andre lokalsenter i omlandet på ei negativ måte. Kommunedelplanen bør sette eit tak på mengda handelsareal, slik at dekningsgrad for detaljvarehandel vert balansert mot folketal i handelsomlandet.

Næringsutvikling

Framtidig verdiskaping i bergensregionen føreset regionale løysingar på arealbehov. Lokale og regionale flaskehalsar i vegnettet gjev somme stader særst høge kostnader for næringsliv og arbeidstakarar, særleg i bergensområdet, og fylkesrådmannen etterspør difor ei grundigare vurderinga av konsekvensane av planforslaget i høve til vegkapasitet og kollektivtilbod, for å sikre at infrastrukturen er tilpassa næringslivet sine behov.

Nesten 80 % av arbeidsplassene i Bergen er konsentrert i korridoren frå sentrum mot flyplassen. Planforslaget legg til rette for 480 nye daa med næringsareal som skal gi omlag 6100 nye arbeidsplassar i følge planskildringa. Då er ikkje delområdet IKL 9 rekna med. Fylkesrådmannen legg vekt på at næringslivet i bergensregionen har tilgang på tilstrekkeleg areal, men etterspør grundigare dokumentasjon og vurdering av kva for type næring som bør liggje kor. Til dømes er det behov for å legge til rette for at arealkrevjande verksemdar kan flyttast frå sentrale delar av Bergensdalen og nytte dette arealet til meir arbeidsintensive og publikumsretta aktivitet. Bergen lufthamn, Kokstad og Sandsliområdene nytter same infrastruktur som næringsområda i kommunedelplanen, og høyrer naturleg også med i ei slik oversikt.



Kvm næringsareal tatt i bruk i Bergen 2000-2013, etter bydel og type bygg. ref. »Regional plan for areal og transport i bergensområdet«

Det bør vere eit overordna mål om at dei sysselsettings-intensive næringane (ofte kompetanse-arbeidsplassar) bør liggje i konsentrerte delar av by- og tettstadsstrukturane i regionen for å få ein samanheng mellom bu- og arbeidsområde. Dei arealkrevjande arbeidsplassane bør ideelt etablerast på stader som ligg langs hovudinnfartsårene. Store deler av Espeland er regulert til arealkrevjande næring i dag. Kommunen legg til grunn betra kollektivtilbod og difor også moglegheit for auka utnyttingsgrad i desse områda, vist som IKL 1-5. Fylkesrådmannen kan ikkje stille seg bak forslag om nye busslinjer som skal betene næringsområda. Dette må få konsekvensar for utnyttingsgrad og føremål. Arealet kan nyttast til plasskrevjande næring, ikkje kontor og maks % BRA 100%. Arbeidsintensiv næring må liggje til bybanen.

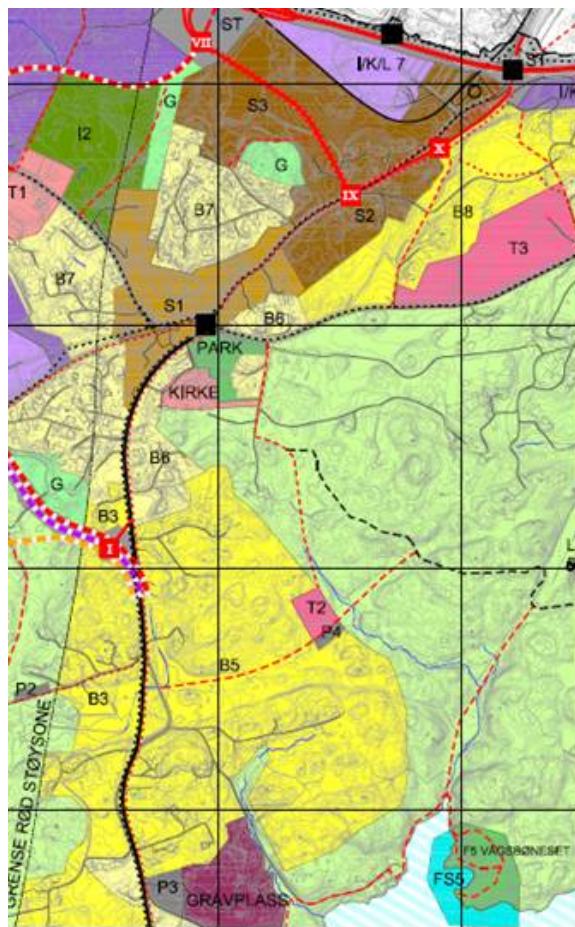
Bustad

Det er ei underdekking av bustader i bydelen i høve til arbeidsplassar. Planforslaget legger til rette for tre nye bustadområder B3, B5 og B8.

B8 ligg i nær tilknytning til Birkeland kollektivknutepunkt med bybanehaldeplass, og vil i praksis vere ein utviding av senterområde med høg utnytting og ein urban struktur. Dette er i samsvar med målsetting om fortetting i senterområder med god kollektivdekning.

B5 er eit forskings- og bustad-prosjektet med målsetting om å prøve ut nullutsleppsbusstader i stor målestokk. Det er planar om 1000 bustader. Kultur- og ressursutvalet har i tidlegare vedtak lagt vekt på at bustadområdet skal bli vurdert i samanheng kommunedelplanen. Ein viktig premis for at eit buområdet ikkje skal vere bilbasert er tilstrekkeleg frekvent kollektivtilbod. Kommunedelplanen gir ikkje grunnlag for at det det kan etablerast eit slikt busstilbod i Hjeltestadvegen. Fylkesrådmannen rår til at bustadområdet vert avgrensa til areal som ligg som ligg i gangavstand frå kollektivknutepunkt på Birkeland.

B3 Ligger vest for Hjeltestadvegen og er avgrensa mot rødt flystøysone og viktige landskapsdrag. Utbygging er meint å få endeleg vurdering i samband med eventuell bygging av rullebane 2. Fylkesrådmannen rår i frå bustadområdet, som vil ligge for langt i frå kollektivknutepunkt på Birkeland.



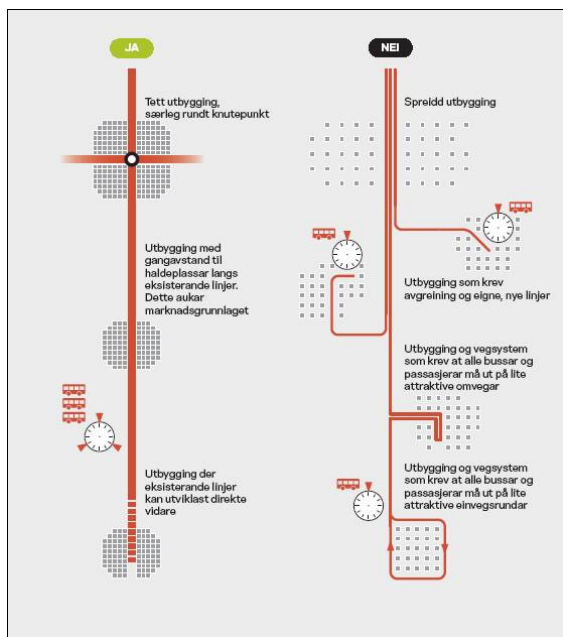
Samferdsel

Kollektivtransport

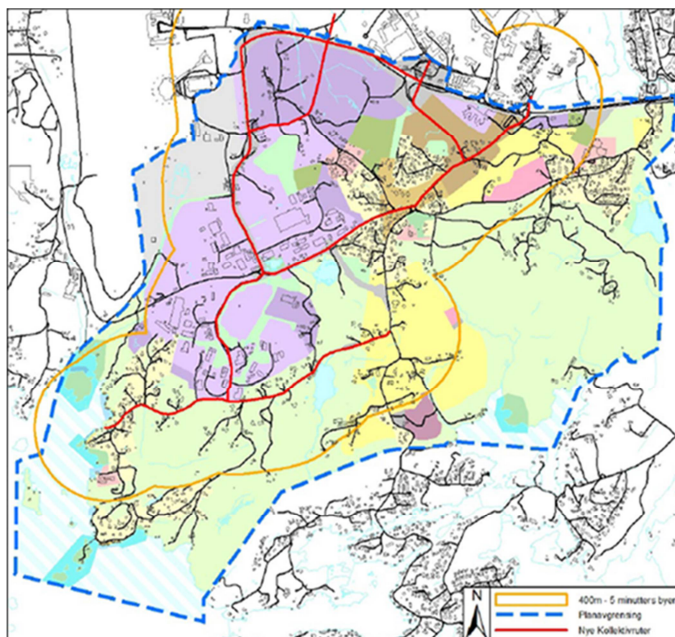
Kollektivstrategi for Hordaland er vedtatt i fylkestinget i juni 2014, og er ein del av oppfølginga av Regional transportplan for Hordaland 2013-24. Strategien gir fagleg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar for å nå vedtekne mål for kollektivtransporten, og vil mellom anna ligge til grunn for innspel og bidrag inn i kommunale planar.

Kollektivstrategien gir ei klar føring om å prioritere ressursane der transport-behovet er størst, og der det er grunnlag for eit godt tilbod med høg frekvens som kan gi mange nye kundar. Det beste tilbodet vil vere knytt til stamlinjene, der bybanen er ryggraden i stamlinjenettet.

Bybanen dannar ryggraden i ein integrert areal- og transportplanlegging i sørkorridoren, i særleg grad i Ytrebygda. I ein bydel med ny bybanetrase, vil det naturlege vere å planlegge bustads- og næringsområde som byggjer opp under trafikkgrunnet for bybanen. Dette er avgjerande for å skape miljøriktige reisevaner.



Kollektivstrategi for Hordaland viser prinsipp for viser kollektivorientert byutvikling.



Forslag til nye kollektivruter i kommunedelplanen tegnet med rødt.

Planen skisserer forslag til nye kollektivruter og eit kollektivnett med stor kapasitet via Flyplassvegen, Ytrebygdsvegen og Lønningsvegen. Etter fylkesrådmannen sin vurdering vil volumet i nye bustader og type næringsaktivitet som er planlagt, ikkje gi marknadgrunnlag for å etablere nye busstilbod med høg frekvens i området.

Forslag om ringruter og nye linjer med fleire avgreiningar bryt også med vedtekne grunnprinsipp for utvikling av kollektivnettet. Dette er kostnadsnevjande og lite attraktive linjetypar som ikkje er ønskeleg. For å minimere det samla behovet for transport og legge grunnlag for eit godt kollektivtilbod bør utbyggingsområda vere ein god balanse mellom bustad og næring. Ei slik utbygging genererer trafikk til og frå området gjennom heile dagen i motsetnad til der aktiviteten i området gir stort transportbehov kun i rush og i ei retning.

Planen legg fram konkrete forslag om kollektivruter, med mating til bybanen. Bybanen vil ha høg frekvens gjennom heile dagen. Sjølv om det vil vere mogleg å etablere eit frekvent matebusstilbod til Birkelandsskiftet, vil dette ha avgrensa nytteverdi. Eit matetilbod vil ha preg av å vere eit sekundærttilbod, då det mellom anna vil vere ulemper knytt til tvungne bytter i kollektivnettet. Generelt vil eit kollektivnett som legg opp til fleire bytter utgjere ein vesentleg terskel for å nytte kollektivtrafikk.

Veg

Statens vegvesen har ansvar for uttale til vegtekniske løysingar på riks og fylkesveger. Hordaland fylkeskommune er vegeigar og ansvarleg for drift av kollektivtransport. Statens vegvesen har gitt uttale til eksisterande og framtidig hovudvegnett innafor planområdet.

Statens vegvesen har følgjende merknader til dei ulike alternativ for framføring av ny Hjellstadveg / Ytrebygdsveg frå Ådland til Flyplassvegen:

Vi vurderer alternativ 2A med ny veg fra Ådland til nytt to-planskryss ved Såtemyra/Kokstadflaten som det klart beste alternativet i forhold til linjeføring, utløsning av nye utbyggingsområder og som det korteste alternativet mellom Ådland og Flyplassvegen spesielt med tanke på trafikken fra Hjeltestadområdet og til Bergen sentrum.

Kjørelengden fra Hjeltestadvegen til Ringveg vest krysset er 3,1 km for alternativ 2A og 4,5 km og 4,4 km for henholdsvis 2D og 2E.

Alternativene 2D og 2E vil betinge utbygging av Lønningsvegen til fire felt. På bakgrunn av mange avkjørsler/kryss til både eksisterende og nye utbyggingsområder langs denne traseen vil det kunne bli aktuelt med bygging av firefelts veg med midtdeler som betinger løsning med høyre av og høyre på i tilknytningspunktene til de fleste av utbyggingsområdene.

Ved å presse all trafikk fra områdene i sør forbi flyplassen vil trafikkbelastningen bli stor forbi flyplassområdet, og en framføring via disse vestlige alternativene vil betinge bygging av 2 to-planskryss i tilknytning til Bergen Lufthavn Flesland.

Alternativet 2D vil også føre til en lite smidig linjeføring for den viktige nye Hjeltestadvegen ved at det blir flere rundkjøringer med 90 graders vinkling av vegen. Alternativ 2E vil gi en bedre linjeføring sør for Lilandsvegen, men dette alternativet er mer problematisk i forhold til miljø og grønne verdier.

Statens vegvesen vil sterkt anbefale at en velger alternativ 2A som trase for ny Hjeltestadveg når eksisterende veg gjennom Blomsterdalen må stenges for gjennomkjøring.

Fylkesrådmannen sin vurdering :

Fylkesrådmannen stiller seg bak Statens vegvesen sin tilråding, men har fylgjande presisering.

Statens vegvesen legg til grunn Bergen kommune sine ynskjer om arealbruk og kollektivløysingar. Fylkesrådmannen stetter ikkje forslag til kollektivløysingar i planforslaget og har også merknader til arealbruk. Bearbeiding av planen i høve til fylkesrådmannen sine merknader til samordna areal og transportplanlegging, kollektivtransport og vilforvaltning, tilseier at planforslaget må endrast før andre gongs handsaming. Endringa vil kunne gi konsekvensar for veg og trafikkfaglege forhold.

Klima og energi

Mål for arealbruk i klimaplan for Hordaland seier at Hordaland skal ha eit berekraftig utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet, stimulerer til kortare og meir miljøvenlege reiser, og unngår nedbygging av verdifulle areal. Jord- og skogkledd areal fungerer som CO₂-lager som ein del av det naturlege karbonkrinslaupet, matproduksjon, naturmangfald eller rekreasjon. Ny utbygging bør skje som fortetting framfor å bygge ned areal som har funksjon som CO₂-lager.

Planen viser endra føremål for omlag 1.140 daa som nå er areal avsett til landbruk, natur og friluftsliv, og tener som ei ressurs som arealreserve i kommunen i dag. Det er difor viktig å gjere ei overordna vurdering med omsyn til om det er her, det er mest påkrevd å legge ut nytt areal til utbyggingsføremål. Dette bør sjåast i samanheng med merknader til næringslivet sitt arealbehov og transport.

Klimaplanen set fokus på auka kompetanse på energi- og klimavenlege bygg. Dette omfattar strategi for klimavenlege bygningar i Hordaland med meir effektiv energibruk, energikonvertering og miljø- og klimavenleg materialbruk. Planen stiller krav om at kommunal planlegging skal leggje til rette for fornybar lokal energibruk. Og vi stettar kommunen i å nytte kommunedelplanen til å legge føringar for å bygge og rehabilitering til energismarte og miljøvenlege bygg, særleg i dei eksisterande næringsområda. I samband med kommuneplanarbeidet bør det bli utarbeida ein energianalyse for å kunne sikre og legge til rette for ein heilskapleg og bærekraftig utvikling i planområdet.

For å støtte overgangen til transportmidlar med lågare eller null utslepp bør parkeringsanlegg ved alle bustadområde og næringsbygg ha normallading for elbilar.

Bustadområdet på Ådland er lagt inn i planforslaget i tråd med Miljøverndepartementet sitt vedtak om oppheving av motsegn til kommuneplanens arealdel og det statsstøtta prosjektet Zero Emission Buildings. Forskings- og bustadprosjektet har som målsetning å prøve ut nullutslepps bustader i stor målestokk. Feltet B5 kan ihht. utgreiingane romme inntil ca. 1000 bustader.

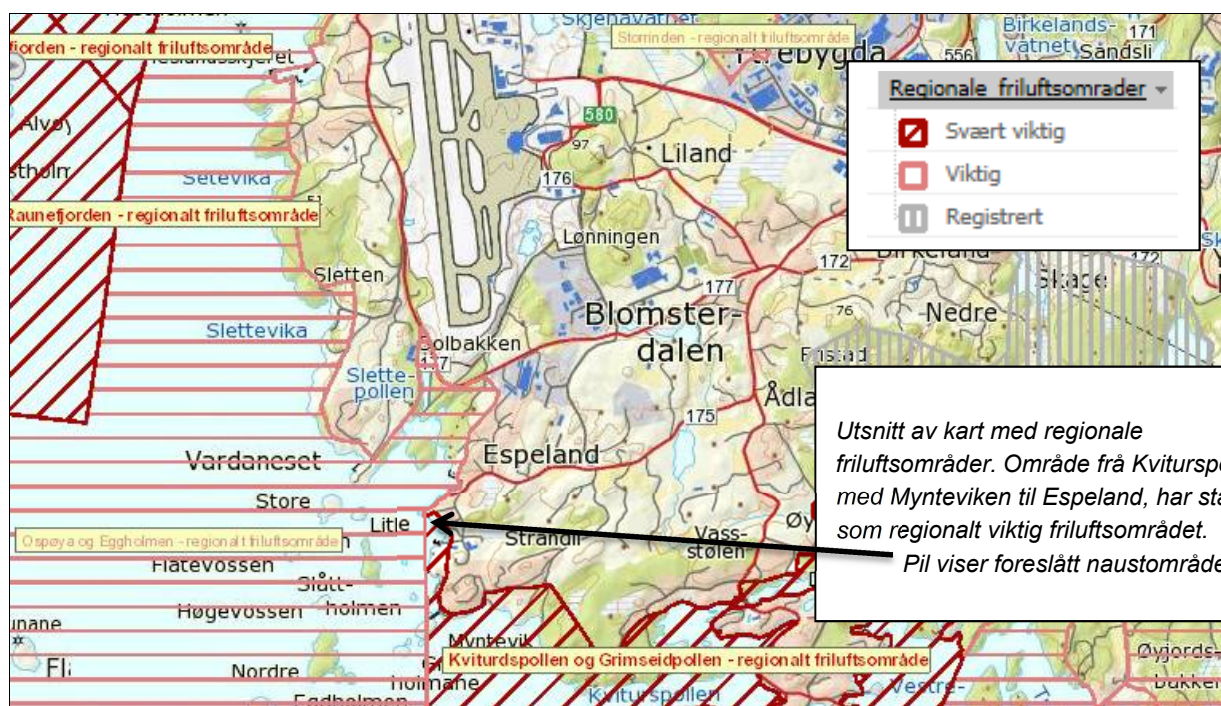
Intensjonane om lågenergibustader er i samsvar med Klimaplan for Hordaland. Kultur- og ressursutvalet uttala til høyring av kommuneplanens arealdel at dei ønskja at forskingsprosjektet ZEB skal få realisert pilotprosjektet med lågenergibustader, men at det er tenleg å avvente pågåande kommunedelplan-prosess for å kunne aweie ulike interesser knytt til prosjektet. Fylkesrådmannen vurderer at tiltaket er viktig frå eit byggperspektiv – bygningane er miljø- og klimavenlege og prosessen bidreg til auka kompetanse i regionen. Det kan gje gode ringverknader. Når det gjeld lokalisering og vurdering av bustadområdet vurdert ut frå mål om samordna areal og transportplanlegging, er det behov for nokre endringar i planforslaget.

Deler av bustadområdet B5, vil få opp til 1400 m til bybanehaldeplass. Dette kan kompenseras med strategiar for samkøring, bildeling og overgang til transportmidlar med lågare- eller null utslepp. Slike ordningar kan ein ikkje sikre gjennom plan og føresegn etter plan og bygningslova. Fylkesrådmannen rår difor til at bustadområdet vert avgrensa til området som ligg innafør 1km frå kollektivknutepunkt. Om kommunen opnar for bygging utanfor denne radiusen, bør prinsipp om lavenergi oppretthaldast, men utnyttingsgraden bør reduserast vesentleg. Prinsipp om at nye reisande skal takast med kollektivtransport, sykkel eller gange kan ikkje realiserast utan at utbygging skjer der det er mogeleg å gi eit frekvent og stabilt kollektivtilbod.

Både i eit klima og folkehelsperspektiv, er det viktig at bustadområdet vert knytt til skule og arbeidsplassar med god infrastruktur for sykkel og gange. Dette må sikrast gjennom krav til rekkjefølgje i planen

Friluftsliv og strandsona

Forslag til kommunedelplan har gjort eit godt arbeid for å sikre betre tilgang til sjø og legge til rette for at det kan etablerast gang og sykkelstiar gjennom natur og jordbruksområder. Dette er et positivt tilskot til bydelen som er under høgt utbyggingspress med mange nye bebuarar med større behov for rekreasjons og friluftsområder.



Område frå Kviturspollen, med Mynteviken til Espeland, har status som regionalt viktig friluftsområdet. Dette tilseier at området også har stor verdi for eit større geografisk omland og ikkje berre lokalt. Innafor dette området er det planar om 5 nye naust vist som i FNA i kartet. Det er eit krevjande løft å reversere ei utvikling der store delar av strandsona er blitt privatisert til å gi moglegheit for at fleir kan få del i desse godane. Etablering av nye naust i vil ha motsett effekt, og vil skape ytterlegare nedbygging og privatisering av det avgrensa arealet langs sjøen. Fylkesrådmannen rår i frå at det vert lagt inn nye naustområde i kommunedelplanen.

3.9 Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern. Det er laga eit godt kulturminnegrunnlag, og konsekvensutgreiinga er omfattande og god. Vi har berre merknader til nokre av vurderingane.

Automatisk freda kulturminne

Ytrebygda bydel er rik på kulturminne, både automatisk freda kulturminne frå før 1537, og kulturminne frå nyare tid. Det same gjeld for delar av planområdet. Det er likevel lågt konfliktnivå mellom kjente automatisk freda kulturminne og nye område foreslått regulert til bebyggelse og anlegg.

Hovudtyngda av automatisk freda kulturminne er konsentrert i sørvestleg del av planområdet. Mange kulturminne ligg innafor funksjonell strandsona. Fleire av dei forhistoriske gravhaugane og gravrøysane i dette området har fått godt vern i form av omsynssone med formål bevaring av kulturmiljø.

Dette området har en stor tetthet av gravanlegg frå jernalder, og er det største kystgravfeltet vi har i Hordaland. Det må sjåast på som ein viktig del av samfunnsstrukturen i eldre jernalder der gardstuna låg lengre inne på Espeland, Ådland, Liland og Birkeland mens gravanlegga synleggjorde maktstrukturar og eigeomsforhold langs kysten. Denne delen av planområdet er ein del av eit særskilt viktig kulturmiljø av nasjonal interesse. Grunna området sin betydning for forhistoria bør øyane Little Løholmen og Store Løholmen innlemmast i planområdet. Det er kjend ti automatisk freda gravminne berre på desse øyane, og i dag ligg dei like utanfor plangrensa. Øyane er ein del av det samanhengande kulturmiljøet og det vil styrke vernet av kulturminna om dei vert integrert i planen.

I sørlig del av denne delen av skjærgården som er vist som omsynssone bevaring kulturmiljø ligg Grunnasundholmane som er foreslått regulert til friområde og friluftsområde. På den nordligaste holmen er det kjend ei stor gravrøys, ID 6705, som er vurdert til å ha middels verdi i konsekvensutredninga. Som en del av eit heilheitleg kulturmiljø der gravlegging har vore sentralt er vår meining at dette kulturminnet må vurderast til å ha stor verdil områder med ny arealbruk der det ikkje er registrert automatisk freda kulturminne, kan det verte naudsynt med arkeologiske registreringar for å oppfylle undersøkingsplikta, jf. § 9 i kulturminnelova. Dette må avklarast på reguleringsplannivå. Det same vil gjelde for opparbeiding av turvegar som er planlagt å binde saman dei ulike friområda, då denne vil gå i områder som har høgt potensial for funn av ukjende automatisk freda kulturminne.

Nyare tids kulturminne

Vi er einige i at kulturmiljøet i kulturlandskapet på I/K/L6 Liland nord har høg verdi, men ikkje høgare enn dei automatisk freda gravrøysane på F3 og FS3 Grunnasundholmane, som er sett til middels. Gravrøysane har høg kulturminneverdi.

Vidare er det ikkje lagt inn avbøtande tiltak for stort tap av kulturmiljø i kulturlandskap på I/K/L6 Liland, sjølv om kulturminneverdien er vurdert til å være høg. Det er i staden foreslått omsynssone bevaring på B8 Bashaugen, sjølv om kulturminneverdien er vurdert til å være liten og konsekvensen 0. Vi rår til at bruk av omsynssone kulturminne etter plan- og bygningsloven § 11-8, pkt. c) knytast til dei kulturminna i planområdet som har høgst verdi.

Tapet av kulturmiljøet på I/K/L6 Liland nord er ikkje ubetydeleg, og det minkar av slike i Bergen kommune. Vi vil likevel ikkje rå i frå reguleringa på I/K/L6 Liland, då kulturminneverdiane venteleg ikkje vil få ein god situasjon i framtida.»

Biologisk mangfald og vilt

Hjort

Viktige trekkveggar for hjort er vist i rapporten «Viltet i Bergen» (MVA-rapport 2/2005). Dei same trekkvegane er lagt inn i Miljødirektoratet sin Naturbase, og vist på side 66 i den miljøfaglege rapporten som er brukt under planarbeidet (Flynn, 2011). Desse trekkvegane er vist på kartutsnittet i figuren nedanfor. I MVA-rapport 2/2005 er hjorten omtalt som ein tilpassingsdyktig art, men at det likevel er særst viktig at hjorten relativt uhindra kan forflytte seg mellom viktige beiteområde, og at det difor er nødvendig å ta omsyn til kjente trekkveggar som bind saman beiteområda. I rapporten der er det peika på fleire område i Bergen som skil seg ut som «flaskehalsar» i den samanheng, t.d. trekk mellom Grimseid og Stendafjellet og mellom Liland og Gjeddevatnet. MVA-rapport 2/2005 er omtalt i konsekvensutgreiinga til kommunedelplanen, og kunnskapsgrunnlaget for handtering av hjort i arealplanen har vore rimeleg godt under planarbeidet. Fare-skiltet «Hjort» (med blinkande lys) på Flyplassvegen ved Såtemyrane viser at ein har vore godt klar over hjortetrekket der og dei mange hjortepåkjørslane den siste kilometeren mot flyplassen. Trekket over Flyplassvegen der peikar seg ut som den naturleg lettaste trekkvegen for hjort frå Fanaområdet til områda vest for Bergensdalen, (og vidare til Sotra).

Med den nye utbygginga i planområdet, med næringsutbygginga i Lilandsområdet og bustadutbygginga nordvest for Vågsbøpollen, vil trekkvegen Stendafjellet-Grimseid-Liland-Gjeddevatn bli ytterlegare hindra i planområdet. Mykje trafikk (bil og bane) i planområdet vil elles vere konfliktfylt i forhold til ein relativ tett bestand av hjort i området. Som eit minimum bør det søkjast å oppretthalde ein aust-vest grøntkorridor mellom Espelandsvegen i nord og Hjeltestadvegen nr 101-106 i sør.

Med dei føreslåtte utbyggingane på sørsida av Flyplassvegen, i området Liland-Såtemyrane, er det nok rett som det står i konsekvensutgreiinga for planframlegget (s. 18) at trekkveg for hjort i sør-nord retning på Liland vil gå tapt. I konsekvensutgreiinga er det vurdert at trekkvegen truleg allereie har ein kraftig redusert verdi pga. eksisterande næringsområder, samt at Fleslandsvegen og Flyplassvegen fungerer som barriærar på tvers av trekkruta. Og Bybanen er i ferd med å etablere ein ny barriere over trekkruta. Med planforslaget vil resultatet etter mange år med steg for steg utbygging bli at ein endar opp med eit svært isolert beiteområde for hjort på nordsida av Flyplassvegen utan samanbinding sørover. For å unngå dette, måtte ein ha oppretthaldt ein grøntkorridor via Såtemyrane og viltkorridor over Flyplassvegen/bybanen. Dette bør i alle fall vurderast som ei planløyning som enno kan vere aktuell.

Fylkesmannen ber om at det i det vidare planarbeidet vert vurdert å leggje ein aust-vest grøntkorridor for hjorten, langs turvegtrasseen i B5 og B3. Det bør også vurderast ein grøntkorridor via Såtemyrane og viltkorridor over Flyplassvegen/bybanen.

Generelt om planen

Konsekvensutgreiinga

Store deler av arealet er ikkje vurdert tidlegare i kommuneplan og utløyser dermed krav om konsekvensutgreiing. Materialet som er lagt til grunn i konsekvensutgreiinga er i første rekke ei vurdering av lokale konsekvensar, og dette er viktig, men arealbruken vil også ha regionale konsekvensar. Fylkesrådmannen saknar at endringar av arealføremål og lokalisering av næring vert vurdert i eit overordna perspektiv og at forhold utover det enkelte utbyggingsområde blir vurdert. Dette gjelder spesielt overordna transportmønster i bydelen, kommunen og regionen. Konsekvensutgreiinga må vise kopling mellom arealbruk, transport og klima- og miljømål i eit regionalt perspektiv. Vi etterspør ei synleggjing av korleis kommunedelplanen står i høve til kollektivstrategi for Hordaland. Utgreiinga kunne med fordel også ha hatt ein betre dokumentasjon av dagens situasjon i bydelen og næringslivet sitt arealbehov.

Fylkesrådmannen meiner at grunnlagsmaterialet for konsekvensutgreiinga er mangelfullt og burde vore supplert med fleire overordna vurderingar. I tillegg er fleire underlagsrapportar og kunnskapsgrunnlag

vanskeleg tilgjengeleg. Dette svekker konsekvensutgreiinga som avgjerdsgrunnlag for ein plan som opnar for mykje ny næringsverksemd og mange arbeidsplassar.

Plankart.

Vi har ikkje vesentlege merknader til plankartet, men gir råd om at ein ikkje nyttar nemninga I/K/L for næringsområda, men differensierer i kartet mellom industri, lager og kontor.

Føresegn:

Fylkesrådmannen vurderer at rekkefølgekrav er omfattande og vil kunne forsinke oppstart av utbygg i store deler av planområdet. Krav til rekkefølge er ei føresetnad for trafikksikker og effektiv betening av planområdet for mellom anna gåande, sykkel og kollektivtransport, og for at de nye bebuarar skal få tilgang til friluft- og rekreasjonsområder. Vegnett for buss og mjuke trafikantar er mangelfullt utbygd i planområdet, og det samme gjeld tilgang til offentlege turvegar, friområde og badeplassar. Vi stettar difor regulering av utbyggingstakt gjennom rekkjefølgekrav til viktig infrastruktur.

Innspel til utvalde arealføremål

I dette avsnittet oppsummerer vi nye arealføremål som er i konflikt med regionale interesser, og korleis planen bør endrast i skjemaet nedanfor. Skjemaet er strukturert etter arealføremål for å få fram korleis regionale interesser samla sett blir påverka av planforslaget.

Arealføremål	Regionale interesser	Tilråding
Bebyggelse og anlegg		
Bustad		
Felt B5	Forsknings- og boligprosjektet har som målsetning å prøve ut nullutsleppsbusstader i stor målestokk, B5 kan romme inntil ca. 1000 bustader. Det ikkje er grunnlag for tilstrekkeleg frekvent kollektivtilbod for utstrakt fortetting langs Hjellestadvegen.	Fylkesrådmannen rår til at bustadområdet vert avgrensa til området som ligg innafor gangavstand frå kollektivknutepunkt på Birkeland.
felt B3	Ligger vest for Hjellestadvegen Feltet er avgrensa mot rød flystøysone og er meint å få endeleg vurdering i samband med eventuell bygging av rullebane 2. Det ikkje er grunnlag for tilstrekkeleg frekvent kollektivtilbod for utstrakt fortetting langs Hjellestadvegen.	Fylkesrådmannen rår i frå bustadområdet, som vil ligge for langt i frå kollektivknutepunkt på Birkeland.
Sentrumsføremål		
S1,2 og 3	Senterområdet bør avgrensast i utstrekning for å leggje grunnlag for eit mest mogeleg kompakt senterområde med gode kvalitetar. Planen må setje tak på handel slik at det vert samsvar med dekningsgrad for detaljvarehandel balansert mot folketal i handelsomlandet.	Fylkesrådmannen rår til at senterområdet vert avgrensa i utstrekning og at planen set tak på tillat areal for handel.
Offentlig eller privat tenesteyting		

Næring		
	IKL6 er verdifull arealreserve for kontorføremål, med lokalisering nær bybane. Området bør kallas K6 for kontor, og bør ikkje nyttast til detaljhandel, hotel eller industri og lager. Utbygging bør skje etter at infrastruktur og fortettingspotensiale i andre eksisterande og planlagde næringsområder er utnytta.	Fylkesrådmannen rår til at det ikkje vert opna for handel og hotel i IKL6 og at utbygging bør skjer etter at infrastruktur og fortettingspotensiale i andre eksisterande og planlagde næringsområder er utnytta.
	IKL 1-5 må nyttast til arealkrevjande næring då dei ligg usentralt i høve til frekvent kollektivtilbod. I plankartet må dei nemnast som IL – industri og lager. Utnyttingsgrad må vere BRA 100%.	Fylkesrådmannen rår til at utnyttingsgrad i IKL1-5 vert sett til BRA 100% for arealkrevande næring ikkje kontor.
Idrett		
Andre typar bygg og anlegg		
Naust	Innafor området definert som regionalt viktig friluftsområde, er det planar om 5 nye naust vist som i FNA i kartet. Etablering av nye naust i vil skape ytterlegare nedbygging og privatisering av det avgrensa arealet langs sjøen.	Fylkesrådmannen rår i frå at det vert lagt inn nye naustområde i kommunedelplanen.
Grav og urnelund		
Samferdselsanlegg		
Veg		
	Statens vegvesen vil sterkt anbefale at ein velger alternativ 2A som trase for ny Hjeltestadveg når eksisterande veg gjennom Blomsterdalen må stengas for gjennomkøyring.	Fylkesrådmannen stettar anbefalinga frå Statens vegvesen om å gå vidare med vegalternativ 2A, men tek atterhald om endringar som følgje av andre merknader til planløysinga.
Kollektivnett		
	Volumet i nye bustader og type næringsaktivitet som er planlagt vil ikkje gi marknadsgrunnlag for å etablere nye busstilbod med høg frekvens i området.	Fylkesrådmannen rår i frå forslag om ringruter og nye linjer med fleire avgreiningar som bryt med vedtekne grunnprinsipp for utvikling av kollektivnettet.
Grønstruktur		
Friområde		
F1, F2, F3 og F4	-på strekningen Lønninghavn – Myntevikskjeret.	Fylkesrådmannen stettar etablering og sikring av friområde i regionalt viktige friluftsområder.

Oppsummering

Langsiktig planlegging av pressområda i ytrebygda er velkomen. «Regional areal og transportplan for bergensområdet» er under arbeid. Eit mål med planen er å stimulere til planlegging av attraktive næringsareal som er lokalisert slik at de dekker eit langsiktig behov i bergensområdet. Tyngdepunktet av arbeidsplassane i Bergen i dag, er lokalisert i korridoren frå sentrum mot flyplassen. Næringsareal med kort avstand til flyplassen er rekna som svært attraktivt og området på Liland, Espeland, Blomsterdalen og Ådland er under høgt press for vidare utbygging.

Fylkesrådmannen legg vekt på at lokalisering av næringsareal og arbeidsplassar har stor innverknad på kor mykje transport som blir skapt. Vi saknar ei overordna vurdering i samband med kommunedelplanarbeidet, der lokalisering av næringsføremål vert vurdert i høve til næringsflyttekjeder, ei meir balansert arbeidsplassfordeling i kommunen og regionen og i høve til transportinfrastrukturen.

Planforslaget legg opp til nye busslinjer. Ut frå ei kollektivfagleg vurdering vil det ikkje vere kundegrunnlag for busslinjene som er presentert i planforslaget. Dette må korrigerast i planskildring og få konsekvensar for arealbruk i planforslaget. Mellom anna må areal i B3 og B5 som ikkje ligg i gangavstand til Bybanen takast ut av planforslaget. Næringsareal som ikkje ligg nær Bybanen må berre nyttast til arealkrevjande næring med få tilsette.

Intensjonane om lågenergibustaderer i B5 er i samsvar med Klimaplanfor Hordaland. Kultur- og ressursutvalet uttala til høyring av kommuneplanens arealdel at dei ønskja at forskingsprosjektet ZEB skal få realisert pilotprosjektet med lågenergibustader, men at det er tenleg å avvente pågåande kommunedelplan-prosess for å kunne aweie ulike interesser knytt til prosjektet. Fylkesrådmannen vurderer at tiltaket er viktig frå eit byggperspektiv – bygningane er miljø- og klimavenlege og prosessen bidreg til auka kompetanse i regionen. Det kan gje gode ringverknader. Når det gjeld lokalisering bryt det med prinsipp om at nye reisande skal takast med kollektivtransport, sykkel eller gange då bustadområdet ligg utanfor der det er mogeleg å gi eit frekvent og stabilt kollektivtilbod.

Det vert lagt opp til ringvegløysing utanfor sentrum og oppgradering av vegar med tilrettelegging for gåande og dei som sykklar. Ny veg har status som fylkesveg. Det er knytt rekkefølge krav til infrastruktur og veg.

Friområde og turstiar er lagt inn i planen. Dette er positivt. Nye naust bidrar til ytterleg nedbygging av strandsona og må ikkje tillatast. Hjort må sikrast gode grøntkorridorar i viktige trekkruiter.

Ytrebygda bydel er rik på kulturminne, både automatisk freda kulturminne frå før 1537, og kulturminne frå nyare tid. Det er låg konfliktnivå mellom kjente automatisk freda kulturminne og nye område foreslått regulert til bebyggelse og anlegg.