

1 Senterstruktur og utbyggingsmønster

1.1 Mål

Bergensområdet skal ha ein fleirkjerna senterstruktur med sjølvforsynte senter i samsvar med definert senterhierarki.

Hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader skal kome innanfor definerte vekstsoner.

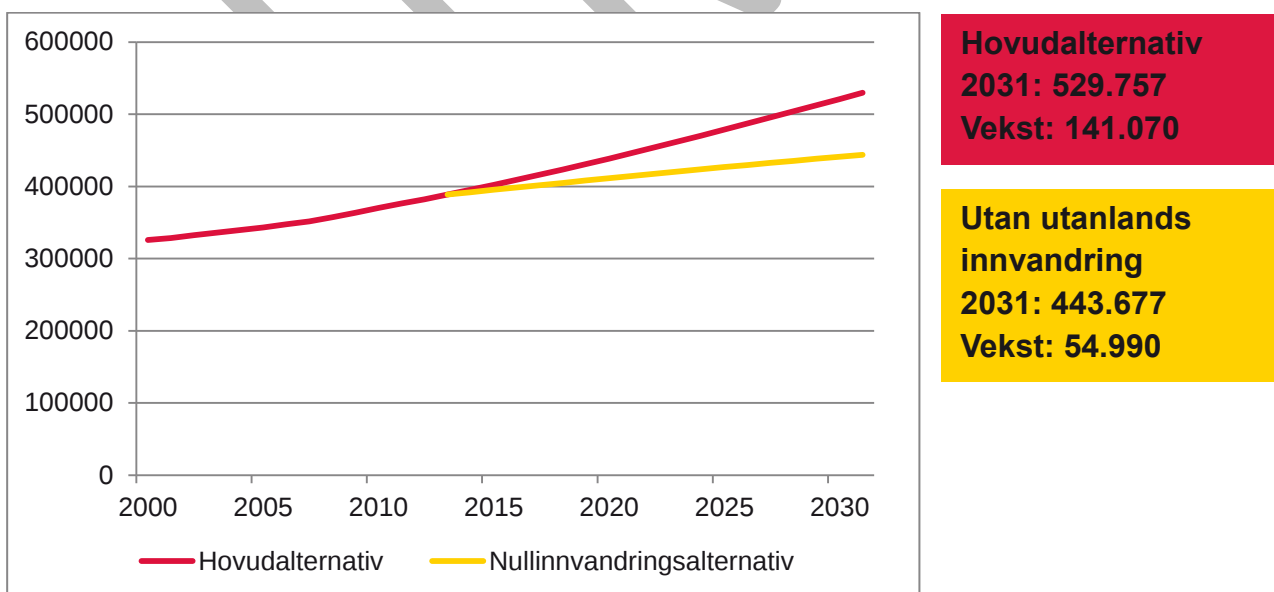
Delmål

Det skal vere høg arealutnytting i sentrumsnære område og langs prioriterte kollektivaksar.

1.2 Innleiing

Bergensområdet er i sterk vekst. I følgje regionale prognoser vil Bergensområdet vekse med 140.000 menneske i perioden 2014 til 2030. Det er ein nasjonal trend at dei største byregionane veks raskare enn andre delar av landet. Stavangerregionen har den relativt sett sterkaste veksten med prognosert vekst på opp i mot 40 % i perioden 2012-2040, mens Oslo og Bergen er berekna ein vekst på rundt 30 %. Nordiske land har også same trend. Norge har den klårt sterkaste veksten i Norden og Europa.

Arbeidsinnvandringa til Bergensområdet har vore og er forventa å vere stor i framtida. Rundt 60 % av veksten er forventa frå utanlands innvandring, og då i stor grad arbeidsinnvandring. Konjunkturane i arbeidsmarknaden vil derfor påverka folketalsutviklinga i Bergensområdet.



Figur 1. Framskriving av folketal i Bergensområdet, med og utan utanlands innvandring.

Eksisterande by- og tettstadsstruktur i regionen vil liggje fast i lang tid. Veksten er likevel så stor at det gir eit endringspotensial. Gjennom ei samordna utvikling kan det vere mogeleg å etablere eit arealbruksmønster som legg til rette for gode areal- og transportløyisingar på tvers av kommunegrensene.

Lukkast ein med å utvikle eit utbyggingsmønster som stør opp om kollektivtransporten og ei effektiv utnytting av infrastrukturen, vil utfordringar med kø og framkome bli redusert. Dette er god samfunnsøkonomi og aukar lønsemda i privat næringsliv. God tilgjengelegheit skapar også betre vilkår for kvardagslivet til einskildmenneske.

Transportsektoren er ein vesentleg kjelde til utslepp av klimagassar. Hordaland har gjennom regionale planar vedtatt ambisiøse mål for reduksjon av klimagassar frå transportsektoren. Transportbehov oppstår gjennom lokalisering av bustader, arbeidsplassar og funksjonar. Folks reisevanar kan påverkas gjennom arealplanlegging. Ei endring av reisevanar med redusert bilandel er også viktig for å redusera lokal luftforureining og støy.

Eit utbyggingsmønster som legg til rette for at fleire tenester og tilbod finnast innanfor gang- og sykkelavstand vil leggje til rette for at fleire er aktive i kvardagen, noko som vil gje klår gevinst for folkehelsa.

Sterk vekst i folketal skapar auka press på andre arealverdiar. Eit kompakt utbyggingsmønster og eit redusert transportbehov vil avgrense omdisponering av grøntareal og gje rom for betre arealutnytting.

Dette kapitlet legg føringar for det overordna utbyggingsmønsteret i Bergensområdet.

1.3 Planskildring

1.3.1 Regional fordeling av vekst

Dei store transportvoluma i Hordaland blir generert i Bergensområdet. Transportutfordringane kan ikkje løysast av den einskilde kommune og det er difor naudsynt å sjå på tvers av kommunegrensar. Eit utbyggingsmønster etter prinsippet om «desentralisert konsentrasjon», eller fleirkjerna utvikling, er valt for Bergensområdet fordi dette skapar den lågaste transportmengda, spesielt i sentrale delar av Bergen. Det er viktig føresetnad er at regionsentera kring Bergen blir meir sjølvforsynte og utvikla med arbeidsplassar, ikkje berre bustader.

Prognosane for bustadbygging syner at det er forventa mykje bustadbygging i kommunane omkring Bergen, medan veksten i arbeidsplassar er absolutt sterkast i Bergen kommune. For å oppnå den ønska utviklinga må fordelinga av bustader og arbeidsplassar balanserast og regionsentera blir vesentleg styrka med både arbeidsplassar og busette.

Balansekartet er eit mål på balansen mellom busette og tilgang på arbeidsplasser. Eit forholdstal på over 0,5 medfører ei netto innpendling, mens eit tal på under 0,5 netto utpendling. Fordeling av veksten må også inkludere deling av arbeidsplassane for å unngå for store pendlingstal.

Dersom ein set den oppdaterte framskrivinga av veksten inn i modellen for desentralisert konsentrasjon vil dette fordele seg som gitt i Tabell 1.

Sett inn kart med illustrasjon av regionane.

Tabell 1. Fordeling av veksten etter modell for desentralisert konsentrasjon.

	Framskriven vekst i folketal 2031	Omfordelt vekst i folketal 2031
Region Nord	9 897	13 000
Bergen	82 764	70 000
Region Aust	9 324	11 000
Region Vest	28 890	33 000
Region Sør	10 195	13 000
Total	141 070	140 000

1.3.2 Senterutvikling

Regional plan for attraktive senter i Hordaland fastset ein overordna senterstruktur for heile fylket. Senterstrukturen skal leggje til rette for at tenester, handel, arbeidsplassar, fritids- og kulturtilbod blir lokalisert saman for å skape best mogeleg tilbod for innbyggjarane. Samlokalisering legg grunnlag for eit effektivt og miljøvennleg transportsystem og gir samfunnsøkonomisk vinst ved at investeringar blir konsentrert. Samling skapar også grunnlag for større grad av synergi mellom verksemdar og gjer senteret attraktivt for folk.

Tydeleg satsing i utvalde senter vil gjere dei attraktive som lokaliseringsstad for tenester, handel og arbeidsplassar og kan setje i gong ein positiv etableringsspiral.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet byggjer vidare på den senterstrukturen som er vedteken i Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Mål og retningslinjer i senterplanen vil derfor også gjelde for utvikling av alle senter i Bergensområdet.

Senterstrukturen i Hordaland har følgjande nivå:

- Fylkessenter: Bergen
- Regionsenter
- Kommunesenter
- Bydelssenter i Bergen
- Lokalsenter
- Nærsenter

For Bergensområdet er samanhengen mellom transportbehov og senterstruktur sentral. Som følgje av dette er det trong for vurdering av lokalsenter og nærsenter.

Fylkessenteret – Bergen sentrum

Bergen sentrum er det naturlege fylkessenteret. Med dette følgjer eit naturleg lokaliseringsval for funksjonar som tener heile fylket, både statlege og fylkeskommunale. Dessutan er senteret eit svært viktig regionalt knutepunkt for ulike typar transport, men i særleg grad kollektivtransport. Sentrum forstås som eit meir avgrensa område. Det er ein fordel med sentral plassering av publikumsretta tenester og viktige møteplassar for regionalt forvaltingsnivå., og men ikkje alle funksjonar er av ein slik karakter at dei kan plasserast innafor sentrumsavgrensinga, til dømes større sjukehusanlegg. Så langt det er mogeleg bør ein innpasse slike funksjonar i ein bystruktur. Bergen sentrum har også ein særleg funksjon for lokalisering av spesialisert detaljhandel og som opplevingslokalitet for turistar.

Regionsenter

Eit regionsenter er eit mellomnivå mellom fylkessenter og kommunesenter. Regionsenter har eit minimum befolkningsgrunnlag (10 000) og er tilgjengeleg innan ein rimeleg reiseavstand (1 time) frå der folk bur. Regionsenter i Bergensområdet er fastsett i regional plan for attraktive senter. Det er ynskjeleg at regionsentera i Bergensområdet har ein større befolkningskonsentrasjon innafor 2 km radius, gjerne 10 000 innbyggjarar for å kunne vera attraktivt for kontorarbeidsplassar. Regionsenteret bør innehalde funksjonar som ikkje alle kommunar kan ha, til dømes vidaregåande skule. I regionsenteret kan det leggjast til rette for detaljhandel og tenester som krev eit større befolkningsgrunnlag enn kvar kommune har. Regionsenter i Bergensområdet skal ha svært god kollektivdekning.

Kommunesenter

Kvar kommune har eit kommunesenter. Kommunesenteret er naturleg lokaliseringsval for funksjonar og tenester som omfattar heile kommunen. Kommunesenter kan også ha handel og private tenester som krev eit større befolkningsgrunnlag enn lokale senter. Kollektivtransport i kommunesenteret bør vera tilrettelagt i samsvar med befolkningsgrunnlag.

Bydelssenter i Bergen kommune

Bydelssenter i Bergen er definert av Bergen kommune og er derfor eit undernivå under kommunesenter i ein hierarkisk struktur. Fordelinga av kommunale funksjonar mellom kommunesenteret i Bergen og bydelssentera bør stø opp under sjølvforsynte senter med variert tilbod og tenester,

Bydelssentera i Bergen betener ofte eit omland som har eit befolkningsgrunnlag som er større enn regionsentera. Dei fleste funksjonar som bør finnast i regionsenter er også naturleg i bydelssenter. Det gjeld mellom anna vidaregåande skule og offentleg tannhelseteneste. Detaljhandel og andre private tenester bør dimensjonast for bydelen, med nokre unntak for Rådalen/Lagunen og Åsane som har handel og private tenester for eit større omland. Bydelssentera er svært viktige transportknutepunkt og må ha eit høgt nivå på kollektivtilgjenge.

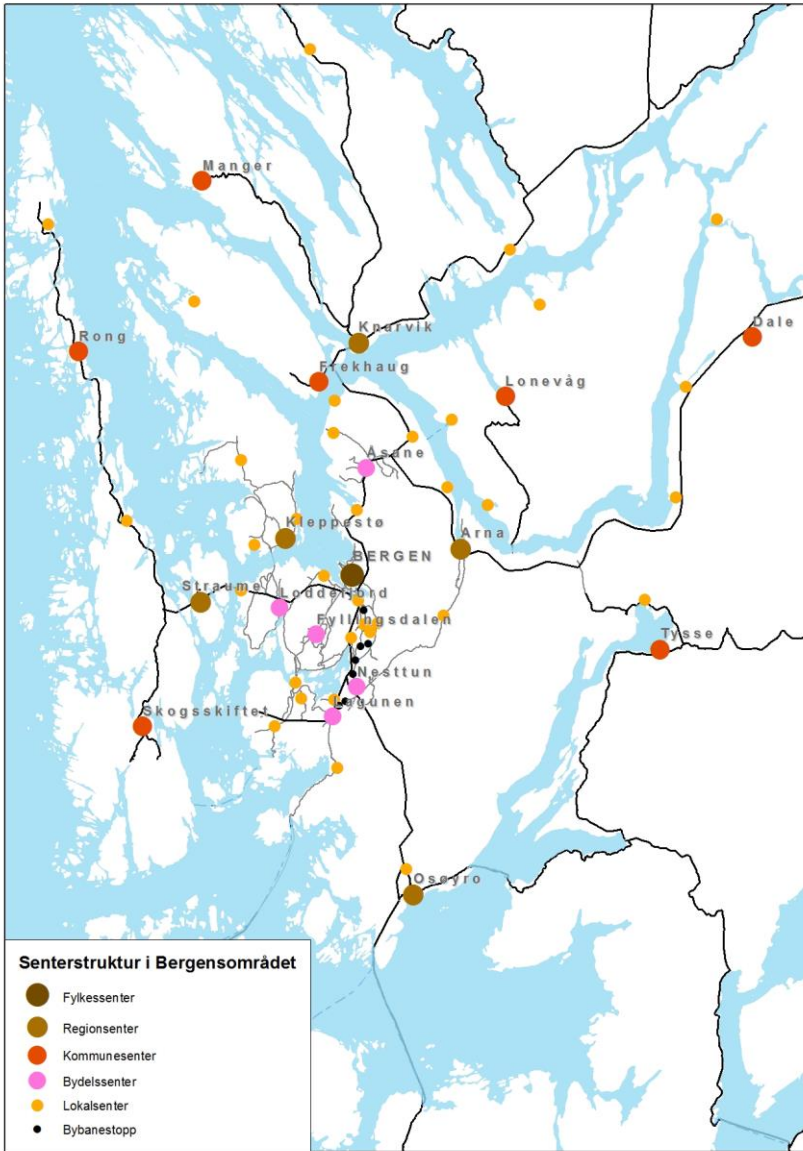
Lokalsenter

Kommunane i Bergensområdet omfattar store areal. For å redusera avstandsulempar til kommunesenteret og stimulera til gode lokalmiljø er det aktuelt med lokalsenter i alle kommunane i Bergensområdet. Nye lokalsenter kan vurderast dersom eksisterande bustadområder har meir enn 5 km til næraste senter, jf. Figur 3. Eit lokalsenter bør leggje til rette for barnehage og grunnskule, daglegvarebutikk og publikumsretta tenester. Eit lokalsenter kan også vera tenleg lokaliseringsval for offentlege bustader. Lokalsenter bør også ha kollektivdekning i samsvar med folketal, fordi ikkje alle kan nå lokalsenteret utan bil. Skulekretsar kan vera naturlege avgrensingar av omland til lokalsenter.

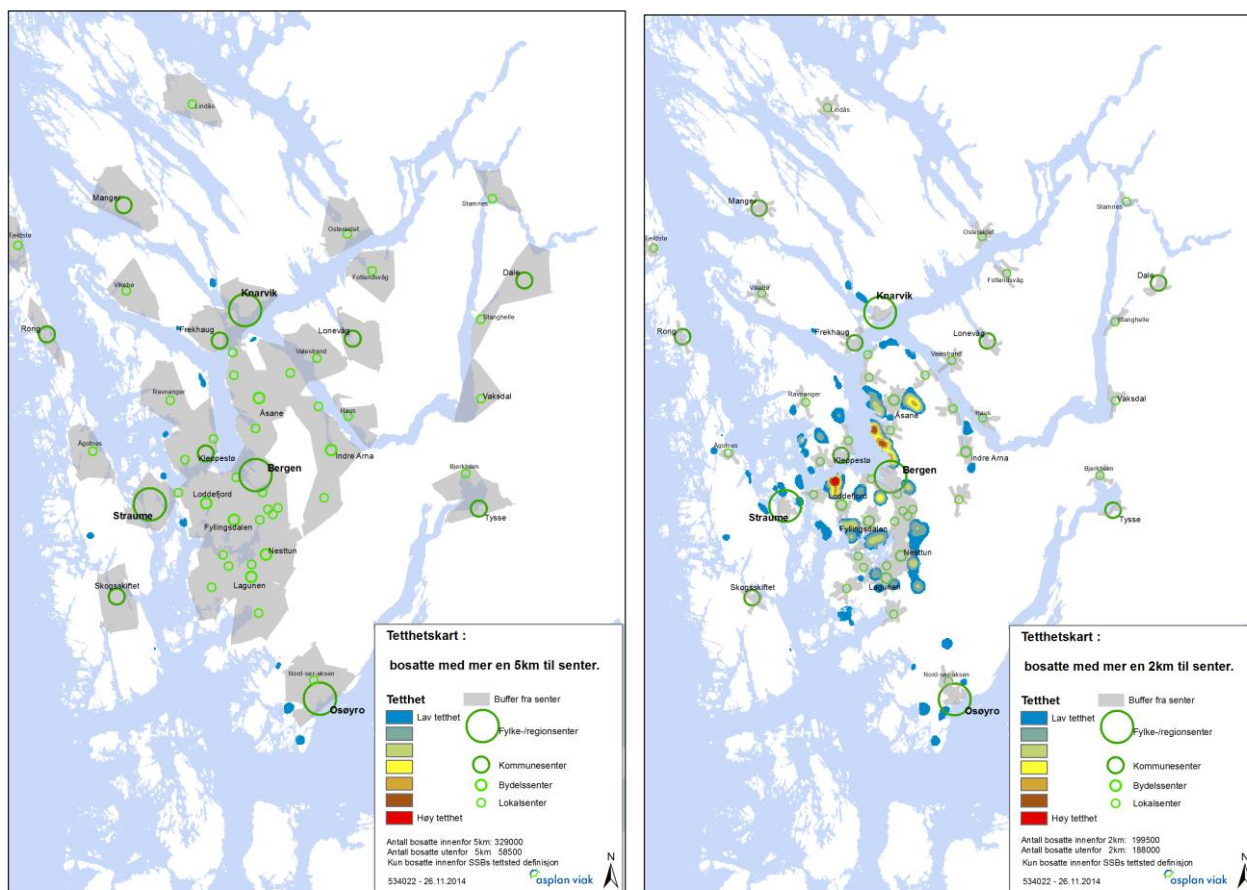
Nærsenter

I dei mest folkerike kommunane med tettast konsentrasjonar av busette kan det vera naturleg med nærsenter innafor gangavstand. I område der det bur meir enn 1000 personar innanfor ein radius på 1 km kan det vere tenleg med eit nærsenter. Dette gir grunnlag for barnehage, grunnskule og daglegvarebutikk i gangavstand. Innafor tettbygde område i Bergen kan det vera tentleg med fleire slike nærsenter som også kan vera møteplassar med fleirbruksfunksjonar på dag – og kveldstid.

Kartet under viser dei ulike sentera som er registrert i Bergensområdet ned til lokalsenternivået.



Figur 2. Dagens senterstruktur definert gjennom regionale og kommunale planar.



Figur 3. Busetnad med meir enn 5 km (kart til venstre) eller 2 km frå næraste senter (kart til høgre).

For å legge til rette for robuste senter med tenlege funksjonar er det ynskjeleg å ikkje ha for mange senter. Dei bør heller ikkje liggje for tett dersom dei skal ha lik funksjon. For å leggje til rette for nærleik til service og funksjonar slik at daglege behov kan nåast ved hjelp av sykkel og gange, bør det ikkje vere meir enn 2km frå større busetnader med meir enn 1000 busette til næraste senter eller 5 km til næraste lokalsenter.

Eitt senter kan i praksis har fleire senterfunksjonar. Til dømes kan eit kommunesenter vera senter for heile kommunen, lokalsenter for eit større område og nærsenter for dei som bur i sjølve senteret.

Figur 3 viser busetnadsstruktur i høve til eksisterande senterstruktur slik den er definert i regionale og kommunale planar. Det er berre nokre mindre område med låg tettleik som har meir enn fem kilometer til sitt næraste senter, men det er fleire tett busette område i Bergen kommune som har meir enn 2 km til senter. Dette gjeld fleire større tettstadar som Drotningstveit, Bjørge, Bønes, Ytre-Sandviken, Eidsvågneset, Flaktveit, Melkeplassen og Sædalen. Dette er område kor det bør bli sett fokus på god senterutvikling for å dempa avstandane til viktige daglege gjeremål og funksjonar. Desse områda kan og ha verdi som aktuelle transformasjonsområde med mogelegheit for fleire busette. På same måte viser kartet med 5 km buffer at det kan vera trong for å vurdere fleire definerte lokalsenter i Os, Fjell, Askøy og Lindås. Føresetnaden for alle nye senter er at dei er knytt til og stør opp om hovudstrukturen for kollektivsystemet, eventuelt utnytter ledig kapasitet i andre område.

Utbyggingsmønsteret må stø opp om senterstrukturen.

1.3.3 Kollektivorientert utbyggingsmønster

Kollektivtransport bør vera strukturerande for eit framtidig utbyggingsmønster. Kollektivtransporten er viktig for arbeidsreiser, men også for å nå fritidsaktivitetar og service og tenester. Medan gange- og sykkel er viktigast på korte avstandar er kollektivtransport det viktigaste tiltaket på lengre avstandar.

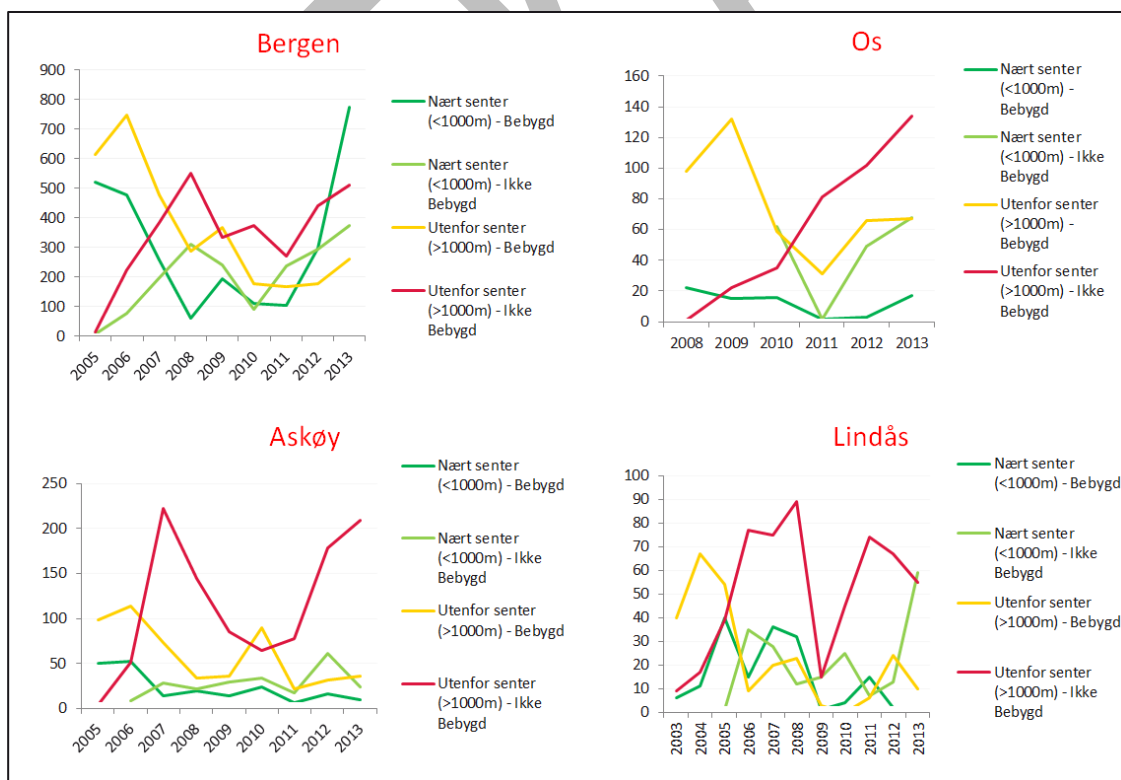
Konsentrert byutvikling og fortetting knytt til kollektivknutepunkt er vesentleg for å utvikle eit attraktivt og godt fungerande kollektivsystem. På den andre sida er eit kollektivsystem ein viktig faktor for å få til ein god byutvikling. Byutvikling og kollektivsystemet må gjensidig stø opp om kvarandre. Når kollektivressursane kan bli samla omkring færre ruter, vil dette gi rom for høgare frekvens og at ein kan prioritere områda med det største transportbehovet. Dette betyr at veksten i arbeidsplassar og busette først og fremst bør kome innanfor hovudnettet for kollektivsystemet.

Kollektivstrategien for Hordaland set befolkningsgrunnlag som kriterie for tilretteleggingsnivå. Befolkningsgrunnlag kan alt vera til stades eller kan forsterkast gjennom fortetting. Senterstrukturen spelar her ei avgjerande rolle.

Befolkningsgrunnlag kan også koma som ny utbygging, men denne utbygginga må vera naturleg å betene kollektivt ved nærleik til senter innanfor hovudkollektivaksane. Nærleik definerast her som inntil 600m frå kollektivknutepunkt. Ved ny utbygging må det leggjast til rette for trafikksikre gangveggar og snarveggar til næraste kollektivhaldeplass.

1.3.4 Fortetting

I dei fleste kommunane har bustadbygginga kome i område utanfor senter (lenger unna enn 1000 m frå senterpunkt), og i stor grad på tidlegare ubebygde areal. Det er likevel ein svak tendens å spore til at det blir bygga meir sentrumsnært. I Bergen kommune er denne tendensen tydeleg. Figur 4 illustrerer kor veksten i bustadmassen har kome dei siste 10-12-åra i ulike kommunar.



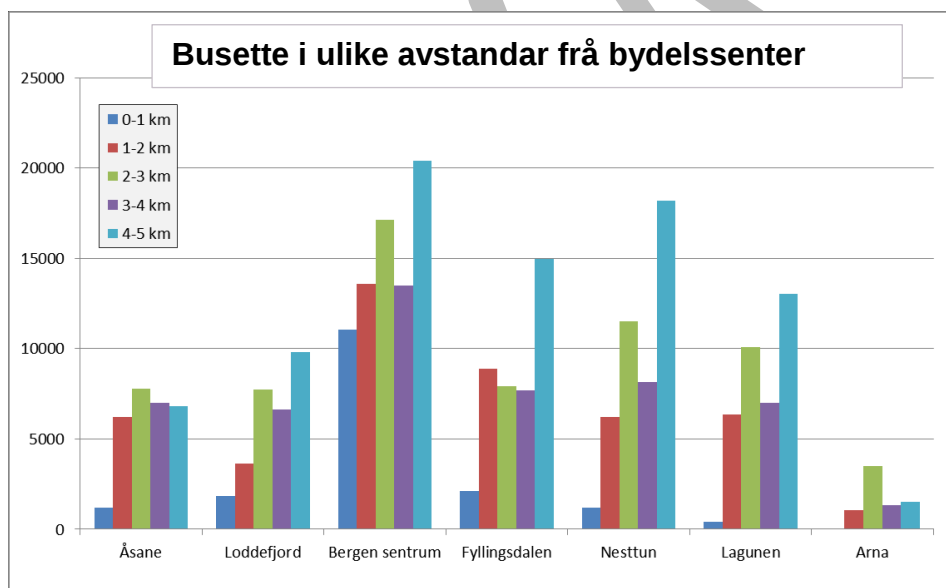
Figur 4. Lokalisering av ny utbygging i dei siste åra i ulike kommunar. Den mørke grøne lina viser utbygging som har skjedd innanfor 1 km frå senter og på tidlegare bebygde område, lys grøen er innanfor 1km frå senter, men på tidlegare ubebygde område, gul line er bygging meir enn 1 km frå senter, men på tidlegare bebygde område, rød er meir enn 1 km frå senter og på tidlegare ubebygde område.

Formålet med fortetting er å hindre byspredning og slik bidra til å redusere areal- og transportbehovet. "Med fortetting menes all byggevirksomhet innenfor dagens utbygde områder som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse" (Stortingsmelding nr. 31 (1992-93 "Den regionale planleggingen og arealpolitikken"). Fortetting kan føregå som nybygging innafor ei tettstadsgrense eller eit definert byggjeområde, som «eplehagefortetting», eller som transformasjon av bebygd areal som for eksempel parkeringsplassar eller industriområde. Bygging nær sentre som støt opp om kollektivsystemet kan reknast som ei transportreduserande fortetting. Fortetting kan skape mange reiser med bil dersom dei er lokalisert i område som er lite tilgjengelige med kollektivtransport. Utbygging av bustadområde eller næringsområde som krev mykje persontransport og ligg perifer i forhold til hovudstrukturen av kollektivnettet, vil dermed ikkje vere transportgunstig fortetting. Bygginga bør primært leggjast i eller nærast mogeleg kollektivaksar som støt opp under senterutvikling.

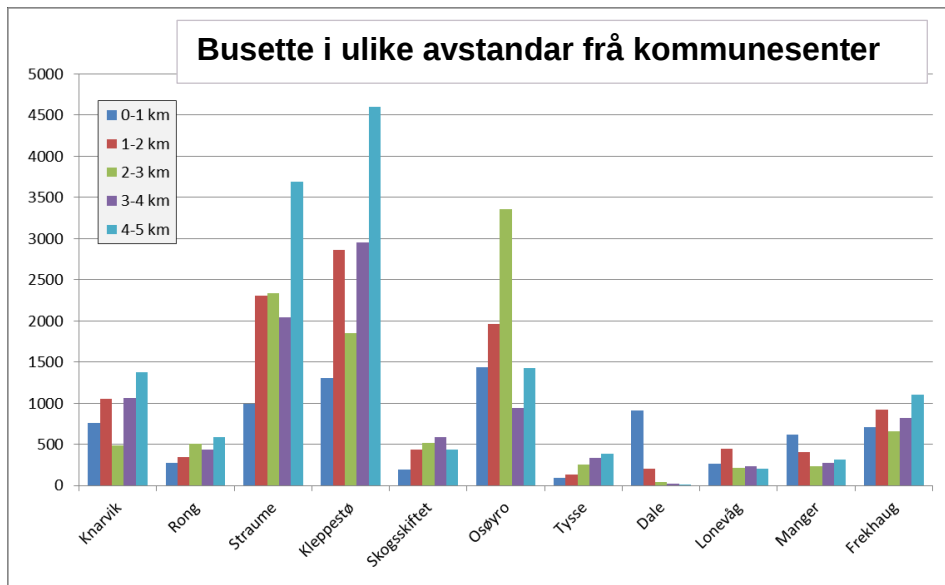
Utbygging som skåner grøntareal kan altså i nokre tilfelle karakteriserast som «transportgenererande fortetting», medan bygging nær sentre og kollektivsystem på den andre sidan kan gi auka nedbygging av arealverdier.

Å byggje på ubebygde areal er mindre krevjande enn å byggje gjennom transformasjon og fortetting. Slike prosesser er ofte tidkrevjande i plangjennomføring, mellom anna på grunn av kompliserte eigedomsstrukturar og behov for å flytte eksisterande verksemder.

Det er ynskjeleg med konsentrert busetnad rundt kommunesenter og regionsenter slik at ein kan ha grunnlag for å byggje opp attraktive senter. Analysar viser at det er relativt få busette sentrumsnært.



Figur 5. Busette i ulike avstandar frå sentera i Bergen.



Figur 6. Busette i ulike avstandar frå andre kommunesenter i Bergensområdet.

For Bergen sentrum og for bydelsentera er det eit potensiale for å busetja fleire innafør ein 1 km radius. For andre kommunesenter i Bergensområdet er det også generelt ei auke i tal på busette med aukande avstand frå senteret. Dette er lite gunstig med tanke på å legge til rette for bærekraftige og attraktive sentrumsområder med gang- og sykkelavstand til funksjonar og tenester i sentrum. Kleppstø, Straume og Os har høvesvis minst andel i sentrumskjerna medan Manger og Dale er i andre enden av skalaen.

Generelt kan ein seie at det er eit stort potensial for å busette fleire personar i sentrale område knytt til senterstrukturen i Bergensområdet. Dette må i hovudsak kome gjennom fortetting og transformasjon. Der dette ikkje er tilstrekkeleg må ein vurdere utnytting av tidlegare ubebygd areal tett på sentera og område som har god dekning med kollektivtransport.

Tabell 2. Fortettingspotensialet knytt til senter. Det er tatt utgangspunkt i ei teoretisk brutto tettleik på 5 personar per dekar i nye område i fylkessenter og sentrum av alle senter. Vidare er det nytta 4 personar per dekar i 1 km sona og 3 personar per dekar i 2 km sona. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Senter	Totalt potensial	Andel i ledig bustadsone i KP	Andel transformasjon	Andel ubebygd areal
Fylkessenter (2km)	13 921	991	5 111	7 819
Bydelscenter (2 km)	83 713	19 619	12 077	52 017
Lokalsenter i Bergen (1km)	79 314	16 202	16 002	47 110
Regionsenter (2km)	78 554	15 150	16 065	47 337

Det er eit behov for eit auka fokus på transformasjon og fortetting som utbyggingsstrategi i Bergensområdet. Fortettingspotensialet er vurdert ut i frå dagens arealbruk og tettleik i nærleiken av senter. Tettleiken er sett med tanke på at det også skal vere rom for andre kvaliteter, grønstruktur og buattraktivitet.

Analysane syner at det er eit stort potensial for å byggje vidare gjennom fortetting i eksisterande byggjesone og nært senterområda, så stort at det kan dekke største delen av veksten mot 2030. Dette gjeld i alle delregionane omkring Bergen, så vel som i Bergen kommune.

1.3.5 Framtidas utbyggingsmønster

I kapittel 1.3.1 til og med 1.3.4 er ulike for framtidig utbyggingsmønster presentert; regional fordeling av vekst, senterutvikling, kollektivorientert utbyggingsmønster og fortetting. Her definerast ein heilskapleg strategi.

A - Samordna senterutvikling og kollektivsystem

Eit overordna prinsipp i Bergensområdet må vera at utbygging av bustader og konsentrerte arbeidsplassar må stø opp under kollektivsystemet. Kollektivsystemet må stø opp rundt senterstrukturen. Senterstruktur og kollektivsystem må difor koplast saman og ny utbygging må forsterke synergieffektane mellom senterstruktur og kollektivsystem. Bilbasert spreidd utbygging skal unngås i heile byregionen.

Bergen kommune har eit høgverdig kollektivsystem med stor flatedeknad gjennom mange kollektivstopp, noko som vil bli ytterlegare styrka gjennom bygging av bybane. Innanfor planens tidshorisont vil det ikkje vere sannsynleg at dette er aktuelt andre stader enn internt i Bergen kommune. Kollektivsystemet i Bergen gir store moglegheiter for senter og knutepunktsutvikling langsmed bystamlinene.

Langs dei regionale linene utanfor Bergen kommune er det lite sannsynleg å få høg nok tettheit av busette og funksjonar til at det vil vere hensiktsmessig å spreie utbygginga ut på mange senter. Langs dei regionale linene er det difor mest berekraftig å satse fullt på utbygging av få og godt fungerande senter som styrkar kollektivsystemet. For at dei regionale linene skal vere effektive er det naudsynt at ein fokuserer på fortetting i få utvalte senter. Dei største voluma bør kome knytt til regionsentera.

Utviklinga bør skje innanfor eksisterande byggjesone og byggje opp omkring eksisterande infrastruktur. Utvikling for å utnytte både teknisk og sosial infrastruktur betre skal bli prioritert. Nye investeringar bør bygge opp om kollektivsystem og moglegheiter for sykkel og gange.

B - Regionale vekstsoner

1. Kommunane skal leggje den regionale fordelingsmodellen til grunn for kommuneplanen. 80 % av veksten skal skje innanfor dei regionale vekstsoner. 20 % av veksten skal vere knytt til lokale vekstsoner.
 - a. Regionale vekstsoner er definert som areal som er innanfor 600 m frå kollektivstopp og:
 - i. samstundes er 2km frå fylkessenter, bydelssenter eller 1 km frå andre senter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet
 - ii. areal som ligg inntil 2 km frå regionsenter.
 - b. Lokale vekstsoner er definert som areal som er innanfor 1 km frå kommunesenter og lokalsenter

Sett inn kart...

C - Balanse vekst og vern

Eit overordna prinsipp er avveging mellom nedbygging av areal og vern av arealverdiar. I vekstsoner blir det vesentleg å leggje til rette for utbygging ved at vekst kan tilleggjast relativt større vekt enn vern. Utanfor vekstsoner vil verneverdiane måtta leggjast større vekt på. I mange tilfelle er det også aktuelt å finna løysingar som ivaretek både vekst og vern.

Fortetting er særleg viktig innafor dei område som blir utpeikt som regionale vekstsoner. Dette kan skje i form av auka utnyttingsgrad, transformasjon og utbygging av areal inntil eller inni byggesonen. Utnyttingsgrad kan differensierast ut i frå avstand til senter.

1.4 Retningslinjer og kart

Retningslinjer for analyser

1. Kommunane skal ved rullering av kommuneplanen vurdere arealreserven i eksisterande byggjesone og potensialet for fortetting knytt til senterstrukturen innanfor 2 km frå regionsenter, 1 km frå andre senter og samtidig er inntil 600m frå kollektivknutepunkt.

Retningslinjer for areal

2. Kommunane skal leggje den regionale fordelingsmodellen til grunn for kommuneplanen. 80 % av veksten skal skje innanfor dei regionale vekstsoner. 20 % av veksten skal vere knytt til lokale vekstsoner.
 - a. Regionale vekstsoner er definert som areal som er innanfor 600 m frå kollektivstopp og:
 - i. samstundes er 2km frå fylkessenter, bydelssenter eller 1 km frå andre senter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet
 - ii. areal som ligg inntil 2 km frå regionsenter.
 - b. Lokale vekstsoner er definert som areal som er innanfor 1 km frå kommunesenter og lokalsenter
3. I regionale vekstsoner bør vekst gå føre vern. I andre område går vern foran vekst.
4. Nye utbyggingsområde bør i hovudsak utnytte eksisterande sosial og teknisk infrastruktur. Investeringar i ny infrastruktur skal i hovudsak skje knytt til senter.
5. Kommunane skal setje krav om rekkjefølgje i utbygging av arealreservane der transportreduserande og arealeffektive prinsipp er lagt til grunn. Sentrumsnære område bør prioriterast.
6. Kommunane skal leggje til rette for tett utbygging i regionale vekstsoner. Følgjande tabell er retningsgi- vande for utbyggingstettleik og skal bli lagt til grunn for kommunal planlegging:

Sone	Pers/dekar (min/maks)
Innanfor bystamlinjer i Bergen kommune og innafor sentrumsutstrekninga av fylkessenter, regionsenter og bydelssenter	12 – 25*
Område inntil 1 km frå regionsenter/bydelssenter	10 – 15
Område inntil 2km frå regionsenter/bydelssenter og som samtidig er innanfor 600m frå kollektivstopp	10 - 12
Lokale vekstsoner	Min 5

* Område med god kollektivdekning kan liggje i øvre del, mens mindre lokalsenter med svakare kollektivdekning bør liggje i nedre del av skalaen.

1.5 Tiltak

1. Det skal bli utvikla målindikatorar for å vurdere om måla for arealdisponering vert nådd. Dette skal bli sett i samanheng med indikatorar utvikla i samband med bymiljøavtalene.
2. Det skal bli inngått avtalar om samordna areal- og transportutvikling der staten, fylkeskommunen og kommunane er partar. Dette er knytt til både bymiljøavtalar knytt til transport og utviklingsavtalar knytt til arealutvikling.

UTKAST

Vedlegg 1 – Fortettingspotensiale i Bergensområdet

1.5.1 Analyse av fortettingspotensial i Bergensområdet

Tabell 13 og 14 viser dagens tettleik av personer per dekar i ulike avstandar frå sentrum i fylkessenteret, bydelssentera, regionsentera og i utvalde lokalsenter i Bergen kommune. Med bakgrunn desse tala er fortettingspotensialet i ulike senter vurdert ut i frå teoretiske tettleiker i framtida. Alle vurderingar av tettleik er knytt til bruttoareal. Utnytting på sjølve tomtearealet vil vere vesentleg høgare, men bruttotettleiken er sett med tanke på at det også skal vere rom for andre kvaliteter som tek vare på buattraktiviteten.

Analysen gir eit bilete av kva som potensielt er mogeleg å byggje ut i framtida innanfor dagens utbyggingsmønster. Dette må bli følgt opp av kommuneplanane for å vurdere konkret korleis potensialet kan bli utløyyst dei ulike sentera og deira omland.

Tabell 3. Dagens tettleik i bydelssentera. Oppgitt i personar per dekar. Tala til venstre er tettleik er tettleik innafør dagens bustadareal i kommuneplanen, mens tala til høgre er tettleik i heile buffersona.

Avstand frå senter	Fyllingsdalen		Lagunen		Loddefjord		Nesttun		Åsane	
400m	5,4	3,7	1,5	1,1	6,5	3,7	3,6	2,9	2,4	2,0
1000m	5,3	2,9	3,2	2,2	4,3	1,7	2,8	1,9	3,5	2,1
2000m	4,5	1,3	3,3	1,2	3,8	0,9	2,9	1,6	3,4	1,2
3000m	3,5	1,3	3,1	0,6	3,4	1,1	3,4	1,0	3,6	0,7

Tabell 4. Dagens tettleik i regionsentera. Oppgitt i personar per dekar. Tala til venstre er tettleik er tettleik innafør dagens bustadareal i kommuneplanen, mens tala til høgre er tettleik i heile buffersona.

Avstand frå senter	Arna		Kleppestø		Knarvik		Osøyro		Straume	
400m	1,1	0,8	2,0	1,6	1,5	0,9	1,9	1,7	1,2	0,7
1000m	2,2	0,7	2,7	1,2	2,7	1,0	2,6	1,0	2,9	1,1
2000m	2,7	0,3	2,5	0,8	2,7	0,3	3,0	0,6	2,7	0,7
3000m	1,8	0,2	3,4	0,8	2,0	0,2	3,3	0,2	2,4	0,3

Tabell 5. Dagens tettleik i utvalgte lokalsenter. Oppgitt i personar per dekar. Tala til venstre er tettleik er tettleik innafør dagens bustadareal i kommuneplanen, mens tala til høgre er tettleik i heile buffersona.

Avstand frå senter	Landåstorget		Wergeland		Sletten		Ågotnes		Flåten (Os)	
400m	8,3	6,4	6,5	4,9	8,7	6,7	2,8	0,7	3,0	2,7
1000m	7,1	2,9	6,2	3,8	6,6	3,6	3,3	0,5	3,4	0,6
2000m	3,6	0,1	3,8	0,1	4,6	2,3	3,0	0,2	2,6	0,3

1.5.1.1 Fortetting i Bergen kommune

Tabell 6. Fortettingspotensialet i fylkessenteret med utgangspunkt i ei teoretisk brutto tettleik på 5 personar per dekar. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Senter	Avstand	Totalt Potensial	Andel i ledig bustadsone	Andel transformasjon	Andel ubebygd areal
Bergen	1km	3 746	433	1 963	1 350
	2km (akk)	13 921	991	5 111	7 819

Tabell 7. Fortettingspotensialet i bydelsentera i Bergen. Analysen har satt ulik brutto teoretisk tettleik i sentrum (400m), 1km, og 2km sona, henholdsvis på 5, 4 og 3 personar per dekar. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Senter	Avstand	Totalt Potensial	Andel i ledig bustadsone	Andel transformasjon	Andel ubebygd areal
Fyllingsdalen	1km	5 414	1 772	1 513	2 128
	2km (akk)	19 451	3 228	2 819	13 404
Lagunen	1km	3 802	1 792	555	1 455
	2km (akk)	15 686	4 803	2 028	8 855
Loddefjord	1km	6 464	1 131	846	4 488
	2km (akk)	16 776	2 559	1 534	12 683
Nesttun	1km	3 575	1 453	1 119	1 004
	2km (akk)	12 419	4 423	2 509	5 487
Åsane	1km	4 542	2 035	1 086	1 420
	2km (akk)	19 381	4 607	3 187	11 587
SUM	1km	23 797	8 183	5 119	10 495
	2km	83 713	19 619	12 077	52 017

Tabell 8. Fortettingspotensialet i lokalsenter i Bergen kommune. Analysen har satt ulik brutto teoretisk tettleik i sentrum (300m) og i 1km sona, henholdsvis på 5, 3 og 2 personar per dekar. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Senter	Avstand	Totalt Potensial	Andel i ledig bustadsone	Andel transformasjon	Andel ubebygd areal
Blomsterdalen	1km	9 415	1 587	2 511	5 318
Danmarks plass	1km	2 912	407	816	1 689
Eidsvåg	1km	6 108	1 174	650	4 283
Fana	1km	6 390	1 032	1 493	3 864
Fanatorget	1km	4 298	1 385	1 061	1 851
Fjøsanger	1km	5 104	395	755	3 954
Godvik	1km	3 651	819	977	1 855
Laksevåg	1km	4 116	285	1 023	2 808
Landåstorget	1km	4 435	125	764	3 546
Myrsæter	1km	8 169	4 048	1 080	3 041
Nordås	1km	2 542	1 323	299	921
Salhus	1km	4 080	249	423	3 409
Sletten	1km	2 533	171	893	1 469

Søreide	1km	2 652	1 527	240	886
Toppe	1km	6 425	799	961	4 666
Wergeland	1km	2 651	126	1 645	880
Ytre Arna	1km	3 832	750	410	2 671
SUM	1km	79 314	16 202	16 002	47 110

1.5.1.2 Region Nord

Tabell 9. Fortettingspotensiale i regionsentra i nord med tettleik på 5 personer per dekar i sentrum (400m buffer), 4 personer per dekar i 1 km sona og 3 personer per dekar i 2 km sona. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Knarvik	Totalt Potensial	Andel i le- dig bustad- sone	Andel transforma- sjon	Andel ube- bygd areal
1km	4 896	871	1 951	2 074
2km (akk)	12 682	1 726	3 401	7 555

1.5.1.3 Region sør

Tabell 10. Fortettingspotensiale i regionsentra i sør med tettleik på 5 personer per dekar i sentrum (400m buffer), 4 personer per dekar i 1 km sona og 3 personer per dekar i 2 km sona. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Osøyro	Totalt Potensial	Andel i le- dig bustad- sone	Andel transforma- sjon	Andel ube- bygd areal
1km	4 840	809	1 790	2 241
2km (akk)	14 319	1 681	4 220	8 418

1.5.1.4 Region aust

Tabell 11. Fortettingspotensiale i regionsentra i aust med tettleik på 5 personer per dekar i sentrum (400m buffer), 4 personer per dekar i 1 km sona og 3 personer per dekar i 2 km sona. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Arna	Totalt Potensial	Andel i le- dig bustad- sone	Andel transforma- sjon	Andel ube- bygd areal
1km	6 316	918	871	4 527
2km (akk)	20 729	3 440	2 079	15 210

1.5.1.5 Region vest

Tabell 12. Fortettingspotensiale i regionsentra i vest med tettleik på 5 personer per dekar i sentrum (400m buffer), 4 personer per dekar i 1 km sona og 3 personer per dekar i 2 km sona. Alle vurderte område er innanfor 600m frå kollektivstopp.

Kleppestø	Totalt Potensial	Andel i le- dig bustad- sone	Andel trans- formasjon	Andel ube- bygd areal
1km	3 708	1 117	957	1 635
2km (akk)	13 913	4 535	2 561	6 816

Straume	Totalt Potensial	Andel i le- dig bustad- sone	Andel trans- formasjon	Andel ube- bygd areal
1km	5 767	1 878	1 341	2 548
2km (akk)	16 911	3 768	3 804	9 338

UTKAST