

KRPA 2016

KOMMUNEPLANENS AREALDEL

HØRINGSUTKAST

Planbeskrivelse

Plan - og bygningsetaten

5. oktober 2017



BERGEN
KOMMUNE

INNHOOLD

INNLEDNING	5
Formålet med arealdelen	5
<hr/>	
1. GÅBYEN - UTVIDELSE AV SENTEROMRÅDENE	7
Kompakt byutvikling	8
Flerkjernet senterstruktur	9
Inndeling av byggesonen	11
Innhold og kvalitet i senterområdene	15
Stedsanalyse/ byromsanalyse	17
<hr/>	
2. SIKRING AV KVALITET I BYUTVIKLINGEN	19
Levekår og folkehelse	20
Grønne uterom, parker og uteoppholdsareal	21
Luft og vann av god kvalitet	25
Kulturmiljø	26
<hr/>	
3. BOLIGFORSYNING	27
Boligforsyning frem til 2030	27
<hr/>	
4. BLÅGRØNNE BERGEN	29
Grøntområder og parker	29
Friluftsliv og byfjell	30
Strandsone og sjøområder	31
Vassdrag	32
Landbruk	33
Naturmangfold og biologisk mangfold	34
<hr/>	
5. KLIMATILPASSING, RISIKO OG SÅRBARHET	35
ROS-analyse	35
Overvannshåndtering	35
Ekstremvær (Flom, ras og skred)	36
Havstigning	36

6. BÆREKRAFTIG TRANSPORT	37
Gange	37
Sykkel	38
Kollektivtransport	38
Vegsystemet	39
Nullvekst i personbiltrafikk	39
Parkering	40
Næringsarealer	41
Godshavn	42
<hr/>	
7. BERGEN I REGIONEN	43
Regionale og statlige funksjoner	43
Regional transportsituasjon	44
Næringsutvikling	44
Felles bolig - og arbeidsmarked.	45
Samfunnsnyttig disponering av masser	46
<hr/>	
8. OFFENTLIGE FUNKSJONER	47
Skoler	47
Barnehager	48
Idrettsanlegg	49
Andre offentlige funksjoner	49
<hr/>	
PLANFORSLAGET	50
Plankart 1- Oppbygging og endringer	51
Plankart 2 - Hensynssoner	55
Oppbygging og endringer i bestemmelser og retningslinjer	56
Informasjon og veiledning	57
Forholdet til eldre kommunedelplaner	57
<hr/>	
FØRINGER FRA OVERORDNEDE PLANER (STATLIGE OG REGIONALE)	58



INNLEDNING

Formålet med arealdelen

Kommuneplanens arealdel angir hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan iverksettes i planperioden. Planen angir også hvilke hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Kommuneplanens arealdel omfatter plankart, bestemmelser og denne planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen viser hvordan overordnede planer og føringer er ivaretatt.

Arealdelen bygger på kommuneplanens samfunnsdel og er et virkemiddel for å sikre at arealbruken i kommunen bidrar til å nå målene som er vedtatt i samfunnsdelen.

Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030

Kommuneplanens samfunnsdel, BERGEN 2030, ble vedtatt i bystyret 24.juni 2015. Samfunnsdelen fastsetter langsiktige mål og strategier for hele kommunesamfunnet, kommunens tjenesteproduksjon og kommunen som organisasjon.

Kommuneplanens samfunnsdel legger til grunn en visjon om at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. Planen peker på 50 satsingsområder, gruppert i 9 hovedkapitler, som kommunen ønsker å vektlegge i planperioden.

Følgende 19 satsingsområder gir direkte føringer for kommuneplanens arealdel (hovedkapittel i parentes):

- **Bergen skal prioritere utbygging og tjenestetilbud som gjør det lettere for folk å gå i hverdagen (Gåbyen)**
- **Bergen skal etablere gode sykkelanlegg (Gåbyen)**
- **Bergen skal styrke den blågrønne strukturen som del av rekreasjonstilbudet (Gåbyen)**
- **Bergen kommune skal sørge for byfortetting (Fremtidsrettet)**
- **Bergen skal ha en bærekraftig vekst som ivaretar klima- og miljøhensyn (Grønn)**
- **Bergen skal satse på moderne miljøvennlig arkitektur og fornybar energi (Grønn)**
- **Bergen skal legge til rette for sosiale møteplasser (Engasjert)**
- **Bergen skal være en attraktiv region å leve og bo i, og å flytte til (Drivkraft i regionen)**
- **Bergen skal ha en infrastruktur som legger til rette for en bærekraftig transport (Drivkraft i regionen)**
- **Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur med et nettverk av senterområder (Kompakt)**
- **Senterområdene skal utvikles som gåbyer med høy tetthet og kvalitet (Kompakt)**
- **Transportsystemene og arealdisponeringen skal utvikles med tanke på nullvekst i personbiltrafikken (Kompakt)**
- **Bergen skal ivareta byfjell og strandsone (Kompakt)**
- **Bergen skal tilby gode boliger i varierte bomiljø (Mangfoldig)**
- **Alle skal ha tilgang til trygge oppvekstmiljø og kunne ferdes trygt (Trygg)**
- **Alle innbyggerne skal sikres luft og vann av god kvalitet og tilgang til stille soner (Trygg)**
- **Bergen skal ta vare på og videreutvikle byens historiske særpreget (Særpreget)**
- **Bergen skal ta vare på og styrke byen i naturen og naturen i byen (Særpreget)**
- **Bergen skal styrke bydelene som særegne steder og fullverdige samfunn (Særpreget)**



Overordnede føringer

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel bygger på overordnede føringer gitt gjennom statlige og regionale planer og retningslinjer. Også kommunale sektorplaner har vedtak som påvirker arealbruken. Felles for disse dokumentene er at de understreker behovet for et bærekraftig utbyggingsmønster med kompakt bystruktur og nullvekst i biltrafikk. Det betyr en byutvikling med høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, gode og tette sentrums- og bomiljøer, gange-, sykkel og kollektiv som viktigste transportmidler og klare grenser mot grøntområder. En oversikt over de mest relevante dokumentene og hovedtrekk i innhold gis på side 58.

Kommuneplanens arealdel følger opp prinsippene i de overordnede dokumentene. Den har en bystruktur som tilrettelegger for høy tetthet og bymessig utforming i gangavstand rundt senterområdene, mens den øvrige byggesonen beholdes som åpne småhusområder. Det legges ikke opp til utbygging av nye områder utenfor byggesonen, og de store grøntområdene opprettholdes som i dag.

1. GÅBYEN



Begrepet Gåbyen uttrykker hovedmålet for byutviklingen i Bergen: Vi skal skape et nettverk av kompakte senterområder, der innbyggerne har de fleste av hverdagens målpunkt innenfor gangavstand fra boligen. I senterområdene skal det være sammenhengende byrom som er attraktive og trygge. Bergen sentrum, bydelssentrene og lokalsentrene skal utvikles med egen identitet, som nærings- og boligområder. Gange og sykkel skal være de viktigste transportformene, sammen med et godt kollektivtilbud sentralt i alle senterområdene.

Hovedmålene for byutvikling kan oppsummeres i to punkt;

- Byen skal tilrettelegge for god livskvalitet, med gode forhold for bolig, arbeid og fritid.
- Byen skal være bærekraftig og miljøvennlig.

Begge målene kan oppnås gjennom en kompakt byutvikling, med et nettverk av senterområder etter prinsippene i Gåbyen. En tett by med god kvalitet gir grunnlag for gode bomiljøer og velfungerende næringsområder, samtidig som den bidrar til å redusere transportbehovet og tilrettelegge for miljøvennlige transportformer.

Målsetninger om fortetting og knutepunktsutvikling står sentralt i kommuneplanens samfunnsdel og øvrige overordnede planer. Fortettingsstrategien har ligget til grunn for arealplanleggingen gjennom de foregående kommuneplanene. Resultatene viser en viss utvikling i riktig retning, men ikke tilstrekkelig til å nå miljømålene. Målsetningen på miljøfeltet er også forsterket gjennom Stortingets krav om nullvekst for personbiltrafikken i de store byene. For Bergen kommer i tillegg en målsetning om reduksjon av personbiltrafikken med 10 prosent innen 2020.

Samlet har Bergen større arealforbruk pr. innbygger enn andre norske storbyer, men byen er blitt noe mer kompakt de siste årene.

Utfordringer innen miljø, trafikk, folkehelse og levekår viser behov for en forsterket innsats for å nå målene. Virkemidlene må hentes fra alle sektorer i samfunnet, men innenfor arealplanleggingen er den kompakte byutviklingen det viktigste. Arealplanens virkemidler må benyttes mer målrettet og tydeligere enn før. Forslag til ny arealdel reflekterer denne innstramningen.

Kompakt byutvikling

Prinsippet for senterstrukturen er et nettverk av kompakte senterområder som legger til rette for et miljøvennlig transportmønster i form av gange, sykkel og kollektiv. Tette byområder med god kvalitet gir grunnlag for attraktive bo- og arbeidsmiljøer, og for god livskvalitet for innbyggerne.

Transportbehovet pr. innbygger må reduseres betydelig. Den resterende transporten må skje med miljøvennlige transportformer. Gåbyen løser dette med å sikre at hvert senterområde har korte avstander mellom bolig og målpunkt.

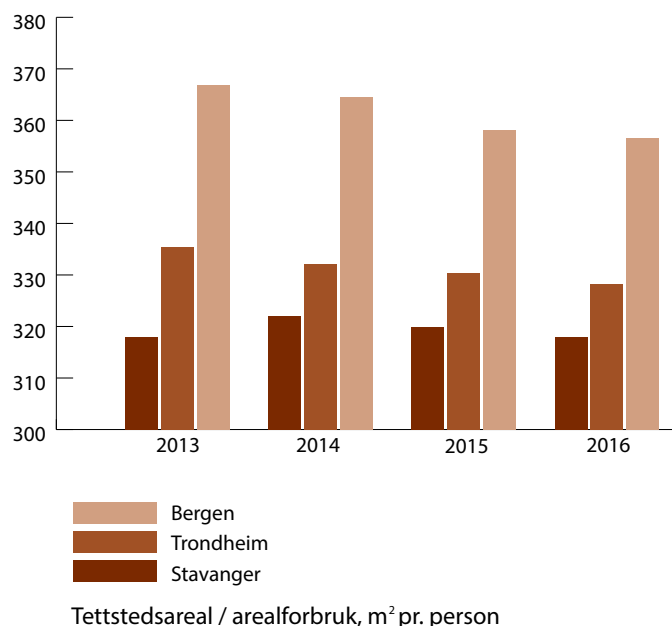
Hvert senterområde skal utformes på de gåendes premisser, med gange som en attraktiv og praktisk måte å transportere seg på i hverdagen. Mellom senterområdene og for lengre reiser vil sykkel og kollektiv være de viktigste transportmidlene.

Med Gåbyen planlegges senterområder med en indre sentrumskerne og en større byfortettingssone rundt. I sentrumskjernen legges arbeidsplasser og boliger, i tillegg til møtestedet og tjenester, som innbyggerne trenger i hverdagen. Handel, service og en offentlig plass hører hjemme her.

Byfortettingssonen skal romme tette og varierte boligområder med næring som ikke er til ulempe for boligene.

Planforslaget legger opp til at det meste av nye boliger og arbeidsplasser med høy tetthet skal bygges i sentrumskjernen og i byfortettingssonen. Disse sonene utgjør til sammen 22 % av den totale byggesonen i kommuneplanen. Det kan likevel skje fortetting i den ytre fortettingssonen. Dette er områder med relativt sentral beliggenhet og en brukbar kollektivdekning.

I resten av eksisterende byggesone, i den øvrige byggesone, åpnes det i liten grad for ny utbygging.

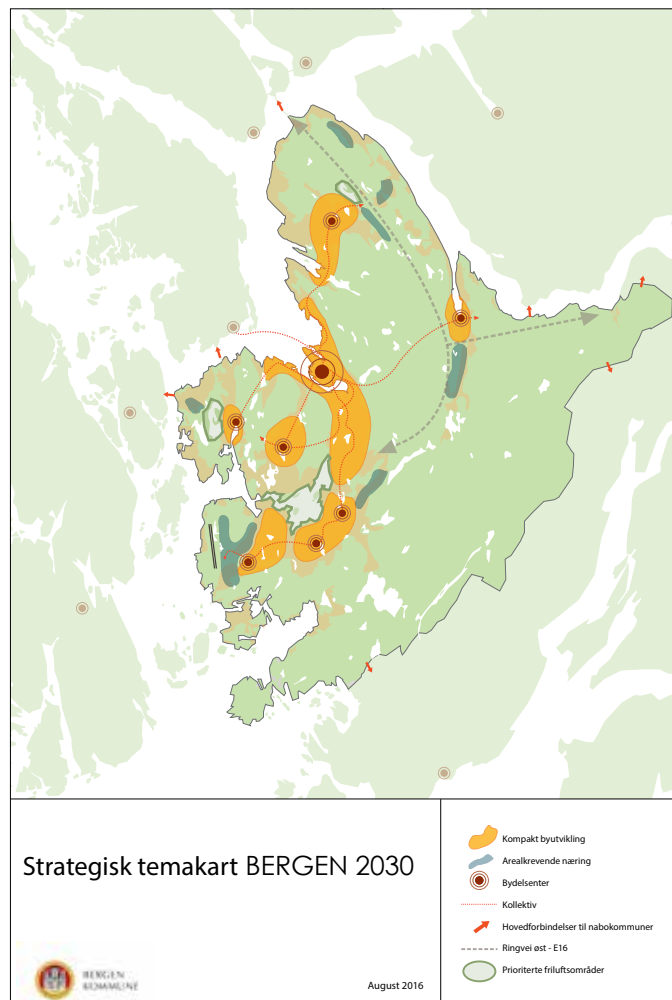


En kompakt by:

- gir bedre folkehelse ved å tilrette for mer fysisk aktivitet og sosiale møtestedet
- har korte avstander som åpner for en enklere hverdag
- gir urbane kvaliteter og mangfoldig tjenestetilbud
- gir mer aktivitet og dermed mer trygghet i sentrum
- gir mindre biltrafikk og grunnlag for redusert støy- og luftforurensning.
- sparer grøntarealer og dyrka mark fra nedbygging
- gir mindre energibruk i bebyggelsen
- gir reduserte kostnader til drift av offentlige tjenester

I KPA 2010 er det avsatt flere større boligfelt som "fremtidige boligområder" utenfor dagens byggesone. I kommuneplanens samfunnsdel er det vedtatt at disse områdene skal vurderes på nytt ut fra målet om en kompakt bystruktur og nullvekst i biltrafikken. De fleste områdene har en beliggenhet som ikke samsvarer med målsetningene om gåby og redusert transport, se vedlegg G. Årsaken er i hovedsak lang avstand til senterområder, service og kollektivknutepunkt. Det medfører økt transportbehov og gjør innbyggerne bilavhengige. Det anbefales derfor at de fleste av disse områdene tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF). Ved å erstatte disse byggeområdene med sentrumsnær utbygging oppnår vi både å redusere transportbehov og biltrafikk, og å beholde grøntområder i byens randsone for rekreasjon og naturmangfold. Dette er i tråd med *Strategisk temakart BERGEN2030* (prinsippsak 2016).

Samlet gir dette en bystruktur som tilrettelegger for høy tetthet og bymessig utforming i kort avstand rundt senterområdene, mens den øvrige byggesonen beholder sine kvaliteter som åpne småhusområder. Det legges ikke opp til utbygging av nye områder utenfor byggesonen, og de store grøntområdene opprettholdes som i dag.



Flerkjernet senterstruktur

Hovedprinsippet for senterstrukturen er et nettverk av senterområder bygget omkring kollektivaksene. Byens beliggenhet mellom fjellene gir en naturlig båndby med relativt korte avstander både til senterområder og grønnstruktur. Det betyr at de tettest befolkede delene av byen har god tilgang til kollektivtilbud og sentrumsfunksjoner i sitt nærmiljø.

Samlet inneholder arealplankartet 32 sentrumskjerner omgitt av byfortettingssoner. I tillegg er det enkelte byfortettingssoner uten sentrumskjerne.

Deler av byen ligger likevel utenfor gang-/sykkelavstand til foreslåtte sentrumskjerner, og flere av disse har vært vurdert som senterområder. Det anbefales imidlertid å konsentrere aktiviteten om de mest avklarte og sentrale stedene. Det gir mulighet for å etablere dem som attraktive sentre med befolkningsgrunnlag for et tilpasset tjenestetilbud. Når denne senterstrukturen er godt etablert kan flere senterområder vurderes ved senere rullering av kommuneplanen.

Bysentrum, bydelsentre og lokalsentre

Senterområdene har ulik størrelse og rolle, fra Bergen sentrum til små lokalsentre. I plankartet har alle sentrumsområdene samme formål, men i bestemmelsene er det behov for en differensiering ut fra nivå i senterstrukturen. Det skilles derfor mellom Bergen sentrum, bydelsentre og lokalsentre.

Bergen sentrum er i en særstilling som byens og regionens midtpunkt og møtested. Her skal de store regionale og bydekkende funksjonene finne sin plass, innenfor handel, offentlige tjenester, undervisning, helse, kultur, rekreasjon og næring. I tillegg er byen oppvekstmiljø for de mange boligene både innenfor og i randsonen til sentrum. Bergen sentrum er veletablert og har betydelige verneverdier som legger sterke føringer for framtidig utvikling. Her ligger utfordringen i å ivareta de gode bykvalitetene og historie samtidig som det utvikles en moderne og mangfoldig storby.

I arealdelen åpnes det for funksjonsblanding og mulighet for ny utbygging. Dette må skje innenfor rammer gitt av kulturverdiene og behovet for å opprettholde den bergenske byskikken. Bestemmelsene til planen setter rammer for dette. Det settes ikke begrensninger for mengde handel.

Bydelsentrene skal være samlingspunkt for sin bydel, med tjenester og service som dekker hele bydelen. De vil også fungere som lokalsentre for innbyggerne i sitt nærområde. Bydelsentrene skal utvikles som allsidige og mangfoldige småbyer med bolig, arbeidsplasser, handel, kultur og tjenesteyting. Handelstilbudet skal tilpasses bydelscenterets omland, med grunnlag i en handelsanalyse.

Lokalsentrene er hverdagens nærmiljø for innbyggerne rundt. De skal ha god kollektivdekning og et visst servicetilbud. Mengde handel som tillates varierer etter størrelsen på stedet, og skal avklares gjennom handelsanalyse.

Noen unntak og tillegg

En del av senterområdene har kun byfortettingssone og ikke sentrumskerne. Noen av disse er områder hvor det ikke er en naturlig sentrumskerne i dag, mens for andre må plassering av sentrumskjernen avklares i planarbeid. Vi redegjør her for disse områdene:

- Nyborg: Lokalisering av sentrumskerne vil avhenge av hvor framtidig bybanestopp legges. Det er utarbeidet et forslag til reguleringsplan som tar høyde for to alternative bybaneløsninger. Avgrensning av sentrumskjernen forutsettes avklart i reguleringsplanen .
- Griggastemma: Det planlegges bybaneholdeplass i nordenden av Griggastemma, i et område uten eksisterende sentrumsdannelse, og med terrengmessige utfordringer. Det er lite aktuelt med en sentrumskerne her, men spørsmålet kan tas opp i forbindelse med bybanens regulering.
- Eidsvåg: Her er det usikkerhet rundt bybane- og vegløsningene. Sammen med området kulturverdier, vassdrag, solforhold og eksisterende motorveg tilsier dette at avgrensning av sentrumskjernen kan vente til bybanens trase er avklart.
- Slettebakken: Bybaneholdeplassen her ligger forholdsvis nær det etablerte lokalsenteret ved Sletten, og det er ikke naturlig med en egen sentrumskerne.
- Hop: Relativt kort avstand til Nesttun og Paradis, samt hensyn til topografi og vassdrag tilsier at det ikke er naturlig med egen sentrumskerne her.
- Mårdalen og Skjold: Disse holdeplassene har kort avstand til sterke bydelssentre, og har begrenset rom for en bymessig sentrumskerne.
- Sandslivegen: Terreng, bilveg og arealbruk rundt bybaneholdeplassen begrenser muligheten for bymessig utvikling, og det anbefales ikke sentrumskerne her.
- Blomsterdalen/ Birkelandsskiftet : Området er et naturlig senterområde. Det inngår i Kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland som er under sluttbehandling. Det vises foreløpig ikke som sentrumskerne på arealplankartet.
- Kokstad øst: Holdeplassen ligger nær lokalsenteret i Blomsterdalen/Birkelandsskiftet, og det anbefales ikke sentrumskerne her.

Det er også to områder hvor vi ikke anbefaler vesentlig ny boligbygging, men der en viss nærings- eller sentrumsutvikling tillates. For disse områdene har plankartet et bestemmelsesområde og regler for nyetablering og transformasjon primært for næring.

- Salhus: Historisk sentrum med mulighet for bruksendring og ny utvikling. Vernebestemmelser, terreng og eksisterende bebyggelse gjør vesentlig ny boligbygging lite aktuelt.
- Lone: Kommuneplan 2010 viser Lone som senterområde, men beliggenheten tilsier at større boligbygging ikke anbefales. Videreutvikling av sentrumsfunksjoner og næringsbebyggelse kan imidlertid tillates, og det vises derfor med bestemmelsesområde for dette.

Sandviken

Bybanens holdeplasser vil være viktige for å definere framtidigesenterområder. I planforslaget har vi vist lokalsenter ved Sandvikstorget, hvor det er et lokalt knutepunkt allerede. Her pågår det offentlig reguleringsarbeid som tilrettelegger for vesentlig ny utbygging. Området vil få god tilknytning til bybanen uansett valg av trasé, og er derfor anbefalt som lokalsenter. Også ved NHH er det avsatt senterområde der alle alternativ for bybanen har holdeplass. Det kan bli aktuelt med flere senterområder i Sandviken når bybanens trasé og holdeplasser er avklart.



Inndeling av byggesonen

Byggesonen er inndelt i fire soner:

- **sentrumskjerne**
- **byfortettingssone**
- **ytre fortettingssone**
- **øvrige byggesone**

De to innerste sonene utgjør de utvidete senterområdene, og det er her hoveddelen av ny utbygging skal skje.

Senterområdene er primært valgt ut fra kriterier om:

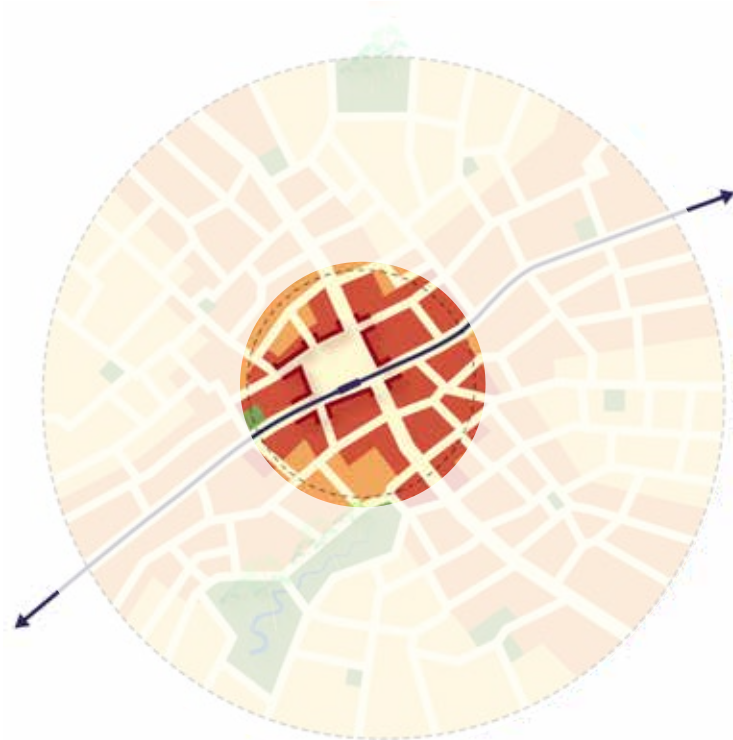
- god kollektivdekning
- eksisterende arealbruk og tetthet i senterområdet og i omkringliggende nærrområde
- potensiale for videreutvikling av senteret
- godt gang- og sykkeltilbud



Sone 1 - Sentrumskjernen:

Sentrumskjernen er hjertet i stedet – der service og handel er lokalisert og innbyggerne møtes. Her skal det være åpne fasader og publikumsrettet aktivitet i første etasje, og en offentlig plass. Mengde handel som kan etableres vil avhenge av størrelsen og rollen til stedet. Sentrumskjernen har lavere krav til uteareal og parkering, og det aksepteres forholdsvis høy tetthet. Skillet mot byfortettingssonen ligger først og fremst i at de viktigste målpunktene i hverdagen skal være i sentrumskjernen. Sentrumskjernen er mindre i utstrekning enn senterområdene i dagens kommuneplan.

Et sammenhengende og finmasket gangsystem skal gi god tilgjengelighet til sentrumskjernens tjenester og kollektivtilbud. Området skal utvikles med utgangspunkt i stedets historiske og landskapsmessige kvaliteter og skal bebygges tett og bymessig.



Sone 2 - Byfortettingssonen:

Områdene i gangavstand rundt sentrumskjernen utgjør relativt store arealer, som både har nærhet til sentrumskjernen og mulighet for avskjermede bomiljøer. Størrelsen på byfortettingssonen er definert ut fra en rimelig gangavstand til sentrumskjerne eller kollektivknutepunkt. For lokalsentrene har vi lagt til grunn en gangavstand på 600 m, mens det for bydelsentrene er 1 km. Dagens arealbruk i disse sonene varierer mye, fra næring til boliger i kvartaler, lavblokker, rekkehus og eneboliger. Tettheten er gjennomgående lav.

En stor del av fremtidig bebyggelse skal etableres i byfortettingssonen. Dette skal skje ved tett utbygging med gater og offentlige byrom som struktur. Tette bomiljøer med mulighet for blanding av private, felles og offentlige soner gir grunnlag for stor variasjon i boligtyper. Med trafikksikre adkomstløsninger og parkering i anlegg ligger det godt til rette for bymessige familieboliger. Bomiljøer med sosiale møtesteder og sammensatt befolkning er et godt utgangspunkt for livskvalitet og folkehelse for alle innbyggere.



FOTO: Sven Berggreen



Noen av de sentrumsnære byfortettingssonene har allerede en bymessig karakter. For andre områder må det påregnes betydelige endringer, fra småhusbebyggelse til tettere, høyere og mer sammenhengende bygg. Ny bebyggelse i denne sonen skal primært tilpasses en fremtidig bystruktur, og ikke til den bygningstrukturen som finnes i dag. Utbyggingen kan komme til å skje i mindre prosjekter spredt rundt i hele byfortettingssonen. Det krever at man tidlig klarlegger hovedtrekk i framtidig byromsstruktur, og at alle enkeltprosjekter tilpasses dette byromsnettverket. En stedsanalyse er et verktøy for å sikre dette. Det betyr også at kompakte, nye prosjekter i perioder vil stå i sammenheng med eksisterende småhus. Slike kontraster er en del av en langsiktig byutvikling.

Utbyggingen er basert på frivillighet. Alle grunneiere står fritt til å vurdere om de ønsker å benytte muligheten som planen gir dem. De må imidlertid påregne at nabolaget endres fra dagens situasjon. Utviklingen mot et sammenhengende byområde vil skje over lang tid.

Byfortettingssonen vil romme mange boliger og innbyggere, og kvaliteten på bomiljøer og omgivelser er viktig. Bestemmelsene har krav om stedsanalyse i en tidlig fase av reguleringsplaner og byggesaker. Planavgrensning må avgjøres ut fra konkret vurdering, basert på stedsanalysen. Biloppstilling er en sterk begrensning for uteoppholdskvalitet i mange områder. Den kompakte byen krever at bilene parkeres i felles parkeringsanlegg. Dette vil frigjøre gater og plasser til lek, aktivitet og sosiale møteplasser.

Byrommene i denne sonen, enten de er grå eller blågrønne, skal prioriteres for rekreasjon og aktivitet for innbyggerne i nærområdene. Dersom dette ikke lar seg forene med ønsker om biologisk mangfold, skal tilrettelegging for lek og rekreasjon vektlegges sterkest.

Offentlige tilbud som skole, barnehage og eldreomsorg bør ligge i sentrumskjernen eller byfortettingssonen.

Næringsvirksomhet tillates videreutviklet eller nyetablert, forutsatt at den ikke medfører støy, trafikkbelastning eller annen ulempe for boligene. Dagligvarehandel kan etableres. Øvrig handel bør primært legges til sentrumskjernen. Nye handelsvirksomheter kan vurderes der etableringen ses i sammenheng med nærliggende sentrumskjerne(r) gjennom en handelsanalyse.

Det er også områder utenfor disse sentrale områdene som kan få en viss fortetting, og den gjenstående byggesonen deles derfor i to soner.

Sone 3: Ytre fortettingssone

Dette er områder som har relativt sentral beliggenhet, med grei sykkelavstand og brukbar kollektivdekning. Ved fortetting i denne sonen skal det legges vekt på gode gang- og sykkelforbindelser mot sentrumskjernen og hensyn til landskap, grønnstruktur og eksisterende bebyggelse. I tillegg til variert boligbebyggelse er det tillatt med næringsbebyggelse som ikke gir vesentlige ulemper for boligene. Virksomheter med mange ansatte og mange besøkende skal imidlertid lokaliseres i sentrumskjerne og byfortettingssone.



Hensynet til eksisterende boliger skal veie tyngre enn i sentrumskjernen og byfortettingssonen.

Sone 4 – Øvrig byggesone

Her er det ikke ønskelig med vesentlig ny boligbygging. Det kan tillates enkeltbygg i form av eneboliger og tomannsboliger, samt en utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse.



Innhold og kvalitet i senterområdene

En kompakt byutvikling stiller store krav til kvalitet i de nye, tette byområdene. Bestemmelsene til planen har derfor en rekke kvalitetskrav, der vi søker å overføre prinsipper for god byforming til generelle og juridiske bestemmelser.

Krav til byrom, bebyggelse, utearealer og parkering utformes blant annet med grunnlag i den bergenske bytradisjonen.

Bergensk byskikk

Bergen sentrum har i dag en veletablert bystruktur, basert på byens landskap, funksjon og historie. Denne bergenske byskikken er beskrevet i utredningen "Bergensk byskikk og byggehøyder". Kvaliteten ligger i rommene mellom bygningene, med byens allmenninger, plasser, gater og parker, og deres sammenheng med landskap og sjø. Disse prinsippene skal danne grunnlag for en bymessig utvikling også for de nyere knutepunktene, med tilpasning til lokal egenart og stedets størrelse.

De grunnleggende elementene i den bergenske byskikken framgår av bestemmelsenes pkt 8, mens konkrete krav til ulike soner i senterstrukturen framgår av pkt 26.

Prinsipp for bestemmelsene om senterstruktur

Vi redegjør her for grunnleggende prinsipper i bestemmelsene, og for hvordan de kommer til uttrykk i juridiske bestemmelser.

1. Ny utvikling skal skje med utgangspunkt i det aktuelle stedets egenart

Den lokale forankringen av byutviklingen sikres i generelle bestemmelser for utforming av byrom og bebyggelse. I tillegg kreves en stedsanalyse ved oppstart av alle nye planer og tiltak i senterområdene. Det viktigste med analysen er å definere hovedtrekk i byromsnett, som skal gi premisser for utforming av bebyggelsen. De lokale kvalitetene, som historiske sammenhenger, landskap, siktlinjer og eksisterende og framtidig bystruktur vil være sentrale tema i analysen.

I en by er det ingen prosjekter som kan vurderes isolert fra sine omgivelser. Hvert nytt bygg er en del av bybrukernes hverdag, og det må ha kvaliteter som både føyer seg inn i byen og tilfører kvaliteter til hverdagsopplevelsen av byen. Bestemmelsene har derfor krav om at det for alle nye tiltak skal beskrives hvilke kvaliteter prosjektet tilfører omgivelsene og tilstøtende byrom.

2. Byen skal utvikles etter en menneskelig skala

Det er menneskene som beveger seg i byen som skaper byen; de som besøker den, bor eller arbeider der, og som bruker byrom og tilbud. Opplevelsen av byen fra de gåendes perspektiv er derfor utgangspunkt for å definere bystruktur og utforming av bebyggelse.

I bestemmelsene kommer dette til uttrykk ved:

- Byggehøyden skal som hovedregel tilpasses stedskvaliteter som natur- og kulturlandskap og bygningsmiljø, og ivareta gode kvaliteter på tiliggende byrom i form av tilgang til sol og lys, samt ivareta viktige siktlinjer. Det skal tas hensyn til lokalklimatiske forhold, og negative vindvirkninger skal forebygges. Tiltakets fjernvirkning, synlighet og arkitektoniske kvaliteter tillegges vekt i vurderingen. Maksimal byggehøyde skal ikke overstige 35 meter.
- Krav til uteoppholdsareal for boliger. Kravene tilrettelegger for utearealer for alle befolkningsgrupper, tilpasset strukturen i hver sone.
- Parkering i senterområdene skal skje i fellesanlegg. I en kompakt by må byens arealer primært benyttes til bebyggelse eller til aktive byrom. Parkerte biler beslaglegger store arealer og begrenser byrommenes bruksmuligheter, og bør derfor legges til anlegg under bakken, eller i bygg.
- Bestemmelsene har krav om at det skal være offentlig plass eller allmenning sentralt i alle sentrumskjerner.

3. Sikre sammenhengende byromsstruktur

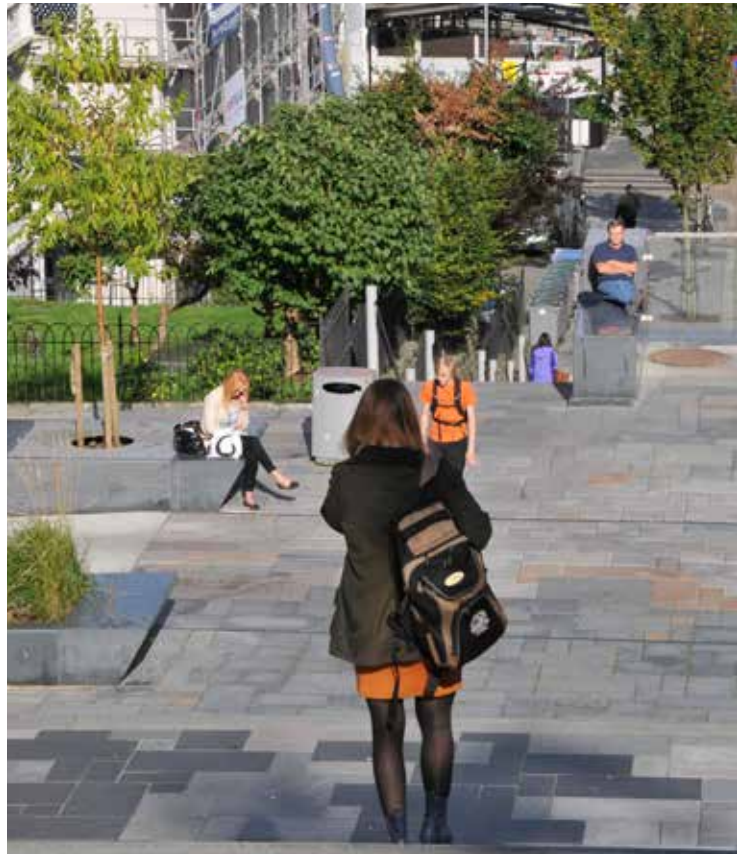
Sammenhengen og kvaliteten i nettverket av byrom og gangveger er basis for en velfungerende by. Videreføring av den bergenske byskikken med godt byromsnettverk ivaretas blant annet i følgende bestemmelser:

- Generelle krav til sammenhengende, variert og finmasket byromsnett, der blågrønne kvaliteter vektlegges.
- For sentrumskjerner og byfortettingssoner skal det være maks 70 meter mellom byrom eller gangårer.
- Stedsanalysen skal utrede og definere sammenhenger og krav.

4. Skape møtesteder

En god by skal tilrettelegge for et sosialt byliv og for møter mellom mennesker. Plankartet viser derfor sentrumskjerner innen gangavstand for en stor del av boligbebyggelsen.

- Sentrumskjernen er forholdsvis liten, for å sikre konentrasjon av aktivitet.
- Krav om offentlig plass eller allmenning i alle sentrumskjerner, eller sentralt i byfortettingssoner som ikke har sentrumskjerne.
- De større sentrumskjernene skal romme mange funksjoner, og sentrale målpunkt som handel, service og tjenester skal legges hit.



5. Gi fleksibilitet og mulighet for enkel saksbehandling der det er forsvarlig ut fra et helhetssyn

Utviklingen av kompakt by er mer kompleks enn den tradisjonelle utbyggingen på grøntområder i byens randsone. Det medfører også større krav til helhetlig planlegging av nye tiltak. Planens bestemmelser søker å ivareta helhet, samtidig som den skal åpne for fleksibilitet og enkel saksbehandling der det er mulig.

- I utgangspunktet gjelder et generelt plankrav for alle nye tiltak av betydning, men det åpnes for unntak fra plankravet basert på stedsanalyse.
- Omfanget av stedsanalysen skal tilpasses behovet i hver enkelt sak, og fokusere på de elementene som er beslutningsrelevante for byromstrukturen. Andre forhold rundt bygningsutforming, materialbruk etc må som tidligere avklares gjennom ordinær plan- og byggesaksbehandling.
- Bestemmelsene gir mulighet for justering av grensen mellom soner, basert på konkrete vurderinger av gangavstand til sentrumskjernen.
- Kommunen bidrar med offentlig planinnsats. Stedsanalyser for alle sentrumskjerner skal utarbeides av det offentlige. Dette kommer i tillegg til kommunens arbeid med kommunedelplaner og reguleringsplaner som gir planavklaringer for private detaljreguleringer og byggesaker.



Stedsanalyse

Arealdelen innfører stedsanalyse som et sentralt virkemiddel for å oppnå god byutvikling. Analysen skal sikre at en sammenhengende byromsstruktur gir premisser for hovedgrepet i alle nye byggetiltak. Målsetningen for plan- og byggesaksbehandlingen er å sikre en byutvikling med høy kvalitet, samtidig som saksbehandlingen gjøres så effektiv som mulig.

Byrom er alle offentlig tilgjengelige byrom som gater, plasser og torg, parker, løkker og blågrønne områder.

Hensikt med stedsanalyse

Det bygges mye bra i Bergen, men en del prosjekter fremstår som isolerte byggetiltak uten sammenheng med omgivelsene. De løser prosjektets interne utfordringer, men bidrar ikke til den helhetlige organismen en god by er.

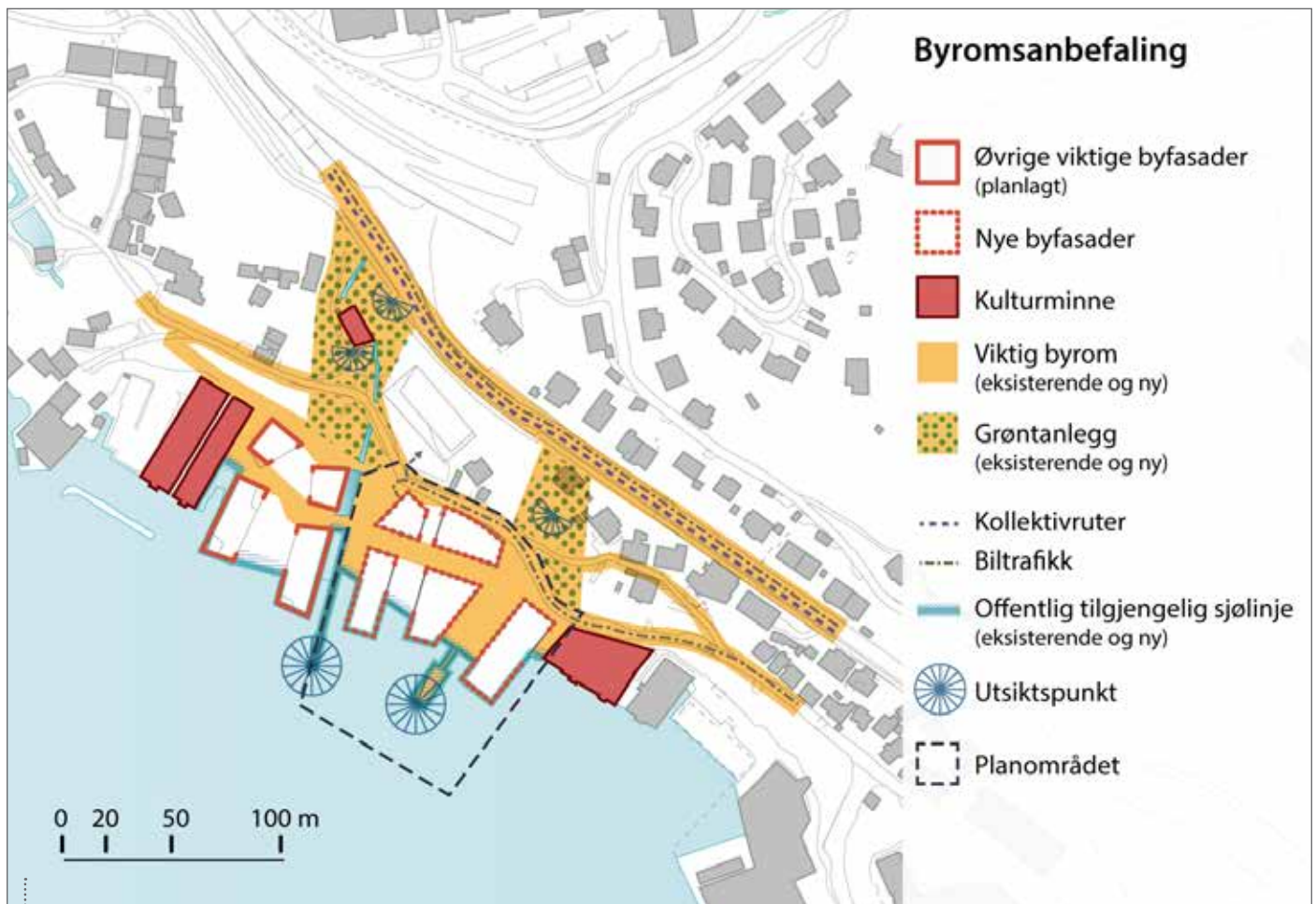
Et sammenhengende og variert byromsnettverk er nøkkelen til en god by. Bygningene rundt byrommene må utformes med utgangspunkt i byrommet – særlig når det gjelder bygningshøyde og kvartalslengde. I sentrumskjernen må man også ta hensyn til fasade/funksjon i første etasje. Helheten i byrommene er sentral for å sikre en bedre by.

Med krav til en stedsanalyse ønsker vi å sikre at man løfter blikket i startfasen av planleggingen. Hvordan står denne tomten i forhold til en helhetlig sammenheng for byområdet det inngår i? Hvilke forbindelser er og kan bli viktige, og hvilke vil man etablere eller forsterke gjennom prosjektet? Hvordan forholder prosjektet seg til historisk bystruktur, siktlinjer, landskap, målpunkt og møtesteder for eksisterende og fremtidige innbyggere?

Hensikten med stedsanalysen er å sikre denne helhetlige vurderingen. Analysen skal sette byromsstruktur på dagsorden fra starten av planarbeidet. Vurderingene som skal gjøres vil inngå i gode planprosesser allerede i dag, men kravet innebærer en sammenstilling og formalisering på et tidlig stadium i planarbeidet.

Bygningers utforming, fasadeuttrykk og stil er viktig for byen, men dette bør ivaretas på et senere stadium i plan- og byggesaksarbeidet.

Forslag til byromsveileder skal videreutvikles.



Eksempel fra veileder for byromsanalyse, Lehmkuhlstranden

Eksempel på innhold i stedsanalyse

Stedsanalyse skal begrense tildels mer beslutningsrelevant i det aktuelle området, men sikre nødvendig helhet.

Det mest sentrale tema i analysen vil være sammenhengen med eksisterende og mulig fremtidig bystruktur. I dette er følgende relevant:

- **Landskap, siktlinjer**
- **Historie, kulturminner**
- **Viktige målpunkt**
(sentrumskjerne, kollektiv, offentlige tjenester, rekreasjonsområder)
- **Byromsstruktur**

Nærmere redegjørelse for intensjon, innhold og prosess for stedsanalysen fremgår av vedlegg til bestemmelsene: "Veileder for byromsanalyse". I mange tilfeller kan stedsanalysen gi tilstrekkelig helhetlig vurdering til at tiltak kan behandles direkte som byggesak. Analysen skal avdekke mangler og forbedringsmuligheter i byromsnett. Dersom slike forbedringer ikke krever hjemmel i reguleringsplan, kan byggesaken håndtere dette.

Omfanget av stedsanalysen vil variere ut fra hvilket prosjekt og hvilket område den gjelder.

- For sentrumskjernene vil den være et eget prosjekt, som krever en del kartlegging, dialog og vurderinger av (alternative) hovedgrep for bystrukturen.
- For byfortettingssonen vil forbindelser til målpunkt og prosjektets rolle i utviklingen mot et bymessig område være sentralt.
- For ytre fortettingssone vil det være en forenklet analyse med gang-/vegforbindelser og mulige forbedringer som hovedtema.

Saksbehandling med stedsanalyse

For alle reguleringsplaner og byggesaker i sentrumskjernen, byfortettingssonen og ytre fortettingssone (sone 1, 2 og 3) skal det foreligge en stedsanalyse tidlig i prosessen. For byggesaker unntas alle mindre tiltak (§§ 20-4 og 20-5). Der det allerede foreligger en stedsanalyse som viser tilstrekkelige sammenhenger også for nye prosjekter, vil kravet være tilfredsstillt uten ny analyse.

2. SIKRING AV KVALITET I BYUTVIKLINGEN



I kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030 står "Det lokale folkehelsearbeidet handler om å skape gode oppveksts vilkår for barn og unge, forebygge sykdom og skader, utvikle et samfunn som legger til rette for sunne levevaner, beskytter mot helsetrusler og fremmer fellesskap, trygghet, inkludering og deltakelse".

Levekår og folkehelse

Byens innbyggere har i gjennomsnitt gode levekår. Det er viktig at byutviklingen bidrar til å videreføre denne situasjonen. Vi må utvikle en inkluderende og god by som oppfyller målsettingene fra samfunnsdelen. Befolkningen må få dekket ulike behov i eget bo- og nærmiljø, uavhengig av alder og livsfase, fysisk funksjon og etnisk bakgrunn.

Samtidig skal byutviklingen imøtekomme andre hensyn som ikke alltid drar i samme retning; som effektiv arealutnyttelse, raske prosesser og rimelige boligpriser. Byutviklingen er dermed avhengig av at kommuneplanens arealdel bidrar til en balansert og effektiv avveining mellom ulike interesser.

Fortettingsstrategien og gåby-målsettingen har flere effekter som medvirker i en ønsket retning:

- et utbyggingsmønster som gir flere tjenester og tilbud innenfor gang- og sykkelavstand legger til rette for at flere er fysisk aktive i hverdagen
- redusert biltrafikk i den tette byen bidrar til et tryggere og bedre nærmiljø
- transport som i hovedsak baseres på sykkel og gange bidrar til å utjevne sosiale forskjeller
- flere byboere, flere og bedre sosiale møteplasser og et mer allsidig byliv kan motvirke ensomhet

Planens bestemmelser og retningslinjer har som hovedformål å medvirke til at nye tiltak får rett omfang og kvalitet:

Formålsparagrafen (§1) inneholder de grunnleggende politiske målsettingene for byutviklingen fra kommuneplanens samfunnsdel .

For å sikre at teknisk og grønn infrastruktur blir utviklet i rett rekkefølge og med rett kvalitet, er det innarbeidet bestemmelser om rekkefølgekrav (§4) og utbyggingsavtaler (§5). Dagens rammeverk videreføres.

Levekår tas inn som egen paragraf (§7). Formålet er å synliggjøre sammenhengen mellom levekår og byutvikling. Det stilles ulike krav til byggetiltak i ulike deler av byen basert på stedets sterke og svakere sider.

Bergen kommune har utarbeidet rapporter om Levekår og helse i 51 levekårssoner. Den siste kartleggingen viser at kommunen som helhet er på landsgjennomsnittet, og at situasjonen er forbedret for flere viktige faktorer. Men den viser også at det er betydelige geografiske forskjeller. Dette gjelder for tema som helsetilstand, bruk av trygdeytelser, livsstil og sosiale faktorer som utdanning og inntekt.

Byskikk er også en egen paragraf (§8) som bygger videre på dagens bestemmelse om byform og arkitektur. Begrepet byskikk og metodikken byromsanalyse skal bidra til å sikre kvalitet.

For å prioritere boliger som er egnet for barnefamilier er det innarbeidet et nytt punkt i bestemmelsene om bolig og boligkvalitet (§9). Her samles ulike kvalitetskriterier som delvis er uavhengig av arealkategorier, og som ikke naturlig hører inn under andre paragrafer.

Bestemmelser om natur, friluftsliv og kulturminner er videreført fra KPA2010 (§§ 10-12), men med større vekt på vassdrag og gangforbindelser. Disse paragrafene sammenstiller målsettinger og kvalitetskrav knyttet til både naturens og menneskets behov. Verdien av naturmangfold, grønne lunger og kulturminner og kulturmiljø, sammen med gode forbindelser mellom dem, framheves som ressurser både for den enkelte og for fellesskapet.

Målsettinger knyttet til barn og unges fysiske oppvekstmiljø, knyttet til trafiksikkerhet, skoler, barnehager og idrett er samlet i § 13.

Gode og trygge utearealer virker positivt på den fysiske, psykiske og sosiale utviklingen hos barn, og er generelt et viktig tiltak for god folkehelse (§14). Denne paragrafen angir krav til mengde og kvalitet for uteoppholdsareal i de ulike byggesonene.

Det presiseres at tilgjengelighetskravene i teknisk forskrift skal oppfylles for boliger i nye bygg i byfortettingssonen og i ytre fortettingssone (§15). Det søkes ofte om dispensasjon eller unntak fra disse reglene, særlig i sentrumskjernen der mange nye boenheter etableres ved bruksendring eller

rehabilitering. Det ønskelig å finne en praktisk løsning innenfor eksisterende bebyggelse, selv om UU-krav ikke tilfredsstilles fullt ut.

Støy er et folkehelseproblem. I følge nasjonale mål skal støy reduseres med 10 prosent innen 2020 sammenlignet med 1999. Dette konkretiseres gjennom kommunens egen støyhandlingsplan. Arealpolitikken er et av de viktigste virkemidlene for å nå disse målene. Samtidig fører fortettingsstrategien til at flere mennesker skal bo i områder med høy tetthet og aktivitet, og dermed med potensielt høyere støynivå enn ønskelig. For å oppnå effektiv boligfortetting foreslås det to viktige unntak fra hovedregelen i støyretningslinje T-1442 (§22):

- utendørs støynivå på fasade kan overstige nedre grenseverdi for rød sone i prioriterte fortettingsområder
- offentlig areal som skal dekke behovet for utendørsareal for boliger i Bergen sentrum og bydelssentra (sone S1-S8) kan ha opptil 3 desibel høyere støynivå enn grenseverdi

Alle boenheter utenfor sone S1 skal likevel ha tilgang til skjermede utearealer og mulighet for åpningsvindu på en skjermet fasade.

Planen viser stille områder sentralt i Bergensdalen, basert på data og kriterier fra Handlingsplan mot støy. Hensynssone grønn støysone angir 15 områder som er skjermet mot veitrafikkstøy over 50 dB (inntil 50 % av arealet kan ha høyere støynivå).

I etterkant av registreringen i støyhandlingsplanen er det kommet nye data for helikopterstøy fra den planlagte basen for luftambulansen på Nygårdstangen. Denne støyen vil påvirke områdene Nygårdsparken og Møllendal kirkegård. Områdene vises likevel som stille områder på grunn av relativt få hendelser med begrenset varighet.

Fagetaten legger til grunn at forslag til støybestemmelsenes (§ 22) gir et tjenlig rammeverk, som på en forsvarlig måte balanserer hensynet til boligfortetting og god støystandard.

Fravær av forurensning er en grunnleggende viktig miljøforutsetning. § 23 omhandler både luft, jord og vassdrag. Drikkevann er markert med en egen hensynssone (§ 33.1).

I tillegg til de generelle og tematiske bestemmelsene (§§ 1 – 25) gir også bestemmelsene til de enkelte arealkategoriene en rekke føringer for kvalitet i byutviklingen. Dette gjelder særlig § 26 som konkretiserer fortettingsstrategien for de 4 byggesonene, § 29 Grønnstruktur, § 32 Sjø og vassdrag, en rekke av hensynssonene (§§ 33 – 37) og § 38.3 om



Grønne uterom, parker og uteoppholdsareal

Vi har behov for arealer til lek og opphold. En viktig premis i kommuneplanen er at alle skal ha tilgang på gode oppholds- og rekreasjonsområder utendørs.

Tilgang til parker og gode leke- og oppholdsarealer fremmer folkehelse og gir velbehag for dem som bruker områdene. De grønne områdene, og offentlige oppholds- og lekearealer med varierende innslag av grønt, er viktige bidrag for å skape en attraktiv by.

Alle områder som er regulert til grønnstruktur er videreført i kommuneplanen. I tillegg er en del parker og lekeplasser i kommunalt eie som er regulert til annet formål, endret til grønnstruktur. Samtidig er flere viktige rekreasjons- og lekeområder vist som byggesoneformål. Dette gjelder områder som er regulert til felles lek- og oppholdsarealer i detaljplaner. Områdene kan ha viktige funksjoner knyttet til det vi i dagligtalen tenker på som grønnstruktur: De er grønne områder, naturpregede eller opparbeidet til lek og opphold, men etter lovens definisjon inngår de ikke i grønnstrukturformålet. De blir dermed ikke grønne områder i plankartet på kommuneplannivå.

Ettersom vi mennesker er forskjellige, bruker vi også de ulike plassene forskjellig. Men grovt kan vi dele utearealene i byen mellom:

- den private uteplassen til én enkelt boenhet; som en hage eller en altan
- felles utearealer for flere boenheter; områdene kan være felles takterrasser, små tette hager og bakgårder, eller større områder som i praksis er tilgjengelig også for andre
- offentlige parker; tilgjengelig for alle og opparbeidet til bruk
- naturpregede områder; små vegetasjonsskjermer/korridorer eller større områder til lek og rekreasjon



I en tett bystruktur er det ikke nok areal til at alle har sitt eget uteareal. Det er derfor særlig de to midterste punktene som er vektlagt ved krav til nyetableringer i prioriterte områder. De offentlige parkene og andre områder som er offentlig tilgjengelig, er viktige bidrag for å møte målsettingene i KPS. Både samhold og sosial integrasjon kan utvikles der mennesker kan møtes. Utfordringer knyttet til psykisk helse er en viktig grunn til å tilrettelegge for omgivelser med naturelementer, der det er mulig å etablere gode stille soner eller naturnære opplevelser "like utenfor stuedøren".

Større områder gir gode rammer for barn og ungdoms lek, både med tanke på fysisk tilrettelegging, og mulighetene som ligger i at man møtes og kan leke sammen med andre uavhengig av egen bosituasjon.

Krav til uteoppholdsarealer er utformet ved å prioritere felles møteplasser. For å sikre god variasjon i boligtilbudet, er det nødvendig å sikre at en andel av boligene bygges med privat areal. Dette er ivarettatt i fortettingssonen. Bestemmelsene åpner for at det kan etableres privat areal til alle boenheter der forholdene ligger til rette for det. I fortettingssonene er det i hovedsak krav til at det opparbeides fellesområder og i første rekke offentlig tilgjengelige områder.

I deler av byggesonen er det mangel på parker og lekeplasser. Der utbyggingsområder kan bidra til etablering av offentlige parker, vil slike områder inngå i uteoppholdsarealene for boligprosjektene. Større parker må fordeles i et finmasket nett i byggesonen, men kan ikke ha like kort avstand til hvert enkelt boligprosjekt. Retningslinjene peker på en gangavstand på 200 meter.

Bergen sentrum – S1og By1

Her er hovedtrekk i arealdisponeringen gitt. Nye prosjekter skal innpasses mellom kulturminner i en eksisterende bystruktur. Det er ønske om flere boliger i et område som har mange unike kvaliteter. Krav til uteoppholdsareal i sentrum er formulert som krav om etablering eller oppgradering av 15 m² uteoppholdsareal, der minst 10 m² skal ligge på bakkeplan. Alt arealet kan løses som offentlig tilgjengelig uteareal. Det innebærer at eksisterende bygningsmasse uten tilgjengelig uteareal på egen tomt, kan omdannes til boliger dersom de innenfor angitt gangavstand kan etablere nytt eller oppgradere et eksisterende areal.

I kommunedelplan sentrum er kravet også 15 m² uteoppholdsareal, innen 50 m avstand, men bare ved strøksopparbeiding eller regulering. For mindre prosjekt er kravet satt lavere. I KPA2016 skiller vi ikke mellom nybygg/enkeltaker og større områder. Samtidig er avstanden til mulig oppholdsareal økt til 100 m, slik at det i de fleste tilfeller skal være mulig å bidra til oppgradering eller endring av eksisterende arealer i nærområdet. En kombinasjon av noe privat uteoppholdsareal, og noe offentlig areal, vil i mange tilfeller være en god løsning.



Birkebeinerkvartalet:

Offentlig tilgjengelig areal tilfredsstillt krav til uteareal for sentrum



Wergeland:

Det rom for å etablere alt uteareal på allmenninger, torg og offentlig uteareal for all ny bygningsmasse i planområdet.

Sentrumskjerne – Sone 1

Sonen skal bygges ut med høy tetthet. Områdene skal fungere som møtested i lokalsamfunnet, og de offentlige områdene må vektlegges. Der prosjektene har krav om samlet plan, vil sentrumskjernene alltid vurderes i sin helhet. Det kreves opparbeidet 25 m² uteareal pr. boenhet. Arealet kan etableres som private altaner eller interne fellesareal. Offentlig tilgjengelige byrom vil bli vektlagt i byromsanalyser, torg og offentlige plasser kan inngå i beboernes tilbud til utearealer. Det stilles ikke krav til privat eller lukket areal for hver boenhet, men gis rom for mangfold av løsninger. Høy kvalitet i de offentlige arealene er viktig, slik at de kan fungere godt til opphold. Sentrumskjernene er små områder, og de er ikke i første rekke prioritert for familieboliger. Her er det behov for tilstrekkelig tetthet, romdannelse og høy aktivitet. Sentrumskjernene åpner seg ut mot byfortettingssonene, og gangforbindelsene til ytterligere grønnstruktur og gode lekeområder i nærområdene skal gi god tilgang til andre typer rekreasjonsområder.

Byfortettingssone – Sone 2

Også i denne sonen skal det være høy tetthet og effektiv arealutnyttelse. Her vil de fleste nye boligene komme. For å få bygget tilstrekkelig med boliger og samtidig etablere gode boforhold, bør den største andelen av uteoppholdsarealer på bakkeplan utformes slik at de kan fungere for ulike grupper. Sambruk av arealer – både samtidig bruk og til ulike tider av dagen, gjør at ulike behov kan stettes på mindre plass. Ved å legge til rette for gode arealer med intensiv bruk, skapes også sosiale møtesteder.

Krav til uteoppholdsarealer skal sikre offentlig grønnstruktur, parker og privat uteareal der det er nødvendig. Kommuneplanen setter krav om 15 m² felles uteoppholdsareal pr. boenhet i denne sonen. Og i tillegg 25 m² uteoppholdsareal som privat, felles eller offentlig. I større prosjekt er det krav om at en andel av boligene etableres med privatareal kun for sin enhet. Ved å krev felles uteareal for flere enheter, sikrer kommunen at arealene blir store nok til flere aktiviteter, og dermed for en mer mangfoldig brukergruppe. Krav til 15 m² fellesareal er en videreføring fra KPA2010.

Byromsanalyser vil løfte frem behov for arealer til offentlig grønnstruktur eller offentlige lekeplasser og byrom. Der det ligger til rette for å etablere slike tett på boligene kan de regnes som del av uteoppholdsarealet. Dermed økes det private bidraget til offentlig grønnstruktur. Løsningen er ment å sikre etablering av offentlig grønnstruktur der det passer best utfra behov for gode rekreasjonsareal. Det samlede kravet på 40 m² uteoppholdsareal i byfortettingssonen er dermed høyere enn krav for leilighetsbygg i senterområdene i kpa 2010 (7 + 15/25 m²), men vesentlig lavere enn kpa 2010s krav på 50-150 m² + 15/25 m² uteoppholdsareal for andre bygningstyper enn leilighetsbygg. Planen søker å ivareta mulighetene for variasjon i bygningstypologi og gir en åpning til å sikre flere offentlige parkområder.

Ytre fortettingssone

Her åpner kommuneplanen for å fortette, og en må forvente varierende utbyggingsstruktur og boligsammensetning. I KPA 2010 skiller utearealkrav mellom ulike type bebyggelse: Blokkbebyggelse 37 m² pr. boenhet, Småhus: 100 m² pr boenhet, Enebolig: 200 m² pr boenhet. I KPA2016 er krav til uteareal satt til 75 m² pr enhet, uavhengig av bygningstype. Ved å fjerne skillet mellom bygningstyper, blir større boliger i rekkehus og småhus behandlet på samme måte som leilighetsbygg, som et incentiv til å etablere en variert struktur. Dette forenkler også prosessene. I denne sonen vil det være rom for å etablere et stort spekter av bygningstyper, og utearealkravene gjenspeiler det.

Øvrig byggesone

Her er det i hovedsak en videreføring av kjente krav, om opparbeiding av uteoppholdsareal til enkeltbygg. I denne sonen er det ikke relevant med parkmessig opparbeiding og drifting av grønnstruktur i utstrakt grad. Slike løsninger inngår dermed ikke som mulighet ved ny utbygging.



Med 2 - 3 boenheter i hvert hus, vil arealene være tilfredsstillende i hht. bestemmelsene i planen. Med tre eller flere enheter i alle hus, kunne det bli aktuelt å f.eks. opparbeide et gatetun utenfor, eller tilrettelegge i grøntområder i nærheten.



Luft og vann av god kvalitet

En av satsingsområdene i samfunnsdelen er at "Alle innbyggere skal sikres luft og vann av god kvalitet og tilgang til stille soner". Ren luft er viktig for folkehelsen. Vann er byens viktigste ressurs og næringsmiddel. For å sikre at badeplasser i vann og fjord skal ha god kvalitet, er det viktig å hindre forurensende tilsig.

Luftkvalitet

Bergen kommune har utfordringer med å overholde krav til luftkvalitet, særlig for nitrogen dioksid (NO₂). Kommunen har hovedansvar for å utarbeide tiltak for luftkvalitet. Det vil bli utarbeidet nye luftsonekart for svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) og nitrogen dioksid (NO₂). Prosjektet skal være ferdig i utgangen av mai 2017. De oppdaterte sonene vil bli innarbeidet som hensynssone Luftforurensning (pbl § 11-8 a) i plankartet så snart de foreligger.

Drikkevann

I KPA2010 er drikkevann vist som eget arealbruksformål. I tillegg er nedbørsfeltet for drikkevann vist som hensynssone med følgende bestemmelse: "Innenfor nedbørsfeltet for drikkevann er det forbud mot tiltak som kan forurense drikkevann". Dette videreføres i planforslaget.

Forurensning

Bergen kommune vil i 2017 oppdatere Aktsomhetskart for forurenset grunn som viser hvor det er sannsynlig at grunnen er forurenset. Informasjonen i aktsomhetskartet er for detaljert til å bli innarbeidet som hensynssoner i kommuneplanens arealdel. Men kartet vil tas inn i kommunens kartbehandlingsverktøy VISGI, som brukes i behandling av plansaker, byggesaker og ved søknad om tiltak.

Som en del av prosjektet Renere havn Puddefjorden er det innarbeidet en hensynssone for tildekket sjøbunn i Puddefjorden. Innenfor denne hensynssonen vil det ikke være tillatt med tiltak som kan ødelegge tildekkingslaget på sjøbunnen. Hensynssonen kan bli utvidet ved senere rullinger, etter hvert som prosjektet blir utvidet til å gjelde Store Lungegårdsvann og Vågen.



Kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljø regnes som samfunnets felles verdier. De er uerstattelige ressurser til kunnskap, bruk og opplevelser. Kulturminner skaper grunnlag for lokal samfunnsutvikling og har potensiale til kulturell, sosial og økonomisk verdiskaping. Konsentrert utbygging med høye krav til tetthet vil kunne føre til økt press på kulturminner og kulturmiljø. På den annen side kan det gi grunnlag for aktiv bruk som opprettholder og verner om kulturminnene.

I plankartet er en rekke kulturmiljøer vist som Hensynsoner med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø, i henhold til plan- og bygningsloven § 11-8 c; Historiske senter, Arkitektur og bygningsmiljø, Historiske kommunikasjonslinjer, Jordbrukslandskap og kulturhistoriske landskap og Særskilte viktige kulturhistoriske områder. I disse områdene er det et mål at tiltak skal fremme vern av kulturminnet eller kulturmiljøet, ved at den kulturhistoriske bebyggelsens egenart og områdets særpregete kulturmiljø sikres og opprettholdes. Retningslinjer og beskrivelse av områdene inngår i eget vedlegg til forslag til bestemmelser.

I prinsipp sak om Bergensk bysikk og byggehøyde vedtok bystyret at det skal innarbeides hensynssone rundt historiske områder, med bestemmelser om byggehøyder for nybygg. Med bakgrunn i vedtaket er det innarbeidet bestemmelsesområder for følgende områder i planforslaget:

- **Bergen sentrum**
- **Alvøen**
- **Laksevåg**
- **Nesttun**
- **Salhus**
- **Ytre Arna**

Avgrensningen av disse områdene tar utgangspunkt i Hensynsone for Historiske senter, utarbeidet av Byantikvaren. Planloven tillater ikke bestemmelser til hensynssone etter § 11-8 c, og vi har derfor valgt å supplere med bestemmelsesområder. Til bestemmelsesområdene stilles det krav til kulturhistorisk analyse, der historisk bystruktur, kommunikasjonskanaler og bygningmiljø klarlegges og drøftes med hensyn til betydning og føringer for videre byutvikling. Det tillates ikke nye bygg med byggehøyde over hovedregelen fastsatt i bestemmelsene § 26.1.7.

3. BOLIGFORSYNING



Befolkningsprognosen i samfunnsdelen tilsa at Bergen ville vokse med rundt 4.000 innbyggere årlig frem mot 2030, totalt nærmere 60.000 nye bergensere i forhold til 2016. I 2016 økte folketallet i Bergen med bare 1.164, som er vel 0,4 %. Dette er atskillig lavere enn toppåret 2009 da folketallet økte med 4.549 eller 1,8 %.

Boligforsyning frem til 2030

Grunnen til den forholdsvis lave befolkningsøkningen i 2016 er netto utflytting fra kommunen, for første gang siden 1997. En årsak er at et trangere arbeidsmarked gjør at mange arbeidstakere flytter tilbake til sine hjemland.

SSB sin befolkningsprognose tilsier nå en vekst på 30.000 nye innbyggere frem til 2030, som utgjør 2.300 nye bergensere i året.

Vi har tidligere regnet med et behov for opp mot 2.000 nye boliger i året. De nye befolkningsprognosene tilsier at 1.200-1.500 boliger er en tilstrekkelig målsetting. I 2016 ble de ferdigstilt rundt 1.500 boliger.

Målsettingen i samfunnsdelen er at en stor del av boligbyggingen skal skje i et utvidet sentrumsområde mellom NHH og Laksvågsneset i nord til Fjøsangebukten i sør. Skal hovedtyngden av boligproduksjonen skje her vil dette tilsa 6-800 boliger i året i et utvidet sentrum. Den øvrige boligforsyningen må komme i bydelene, rundt bydelsentrene og lokalsentrene.

Ferdigstilte reguleringsplaner, og større offentlige og private planer under arbeid, tilsier at det er realistisk å dekke boligbehovet frem til 2030 innenfor de tre byutviklingssonene; sentrumskerne, byfortettingssone og ytre fortettingssone.

Det totale boligpotensialet innenfor fortettingssonene er imidlertid atskillig større enn behovet frem mot 2030. Vi har anslått dette til rundt 40.000 boliger.

Potensiale innen det utvidete sentrumsområdet

- Ytre Sandviken, private og offentlige reguleringsplaner
- Indre Laksevåg, private reguleringsplaner og offentlig strategiplan
- Puddefjorden, private planer på begge sider
- Møllendal - Grønneviksøren, private og offentlige reguleringsplaner
- Mindemyren, flere private reguleringsplaner
- Wergeland, private reguleringsplaner
- Slettebakken, offentlige reguleringsplaner
- Bergen indre havn, fremtidig offentlig byutviklingsplaner

Potensialet i Ytrebygda

- Birkeland og Blomsterdalen, offentlig planstrategi
- Brakehaugen, privat reguleringsplan
- Kokstad øst, privat reguleringsplan
- Søreide, private planer
- Sandsliområdet, flere private planer
- Råstøl, private planer

Potensialet i Fyllingsdalen

- Spelhaugen, offentlig og privat reguleringsplan
- Oasen-området, offentlig og privat reguleringsplan
- Fortetting av større borettslag sentralt i Fyllingsdalen, offentlig områdeplan

Potensialet i Indre Arna

- Området rundt Arna stasjon, offentlig områdeplan
- Utfylling i Arnavågen, offentlig områdeplan

Potensialet i Åsane

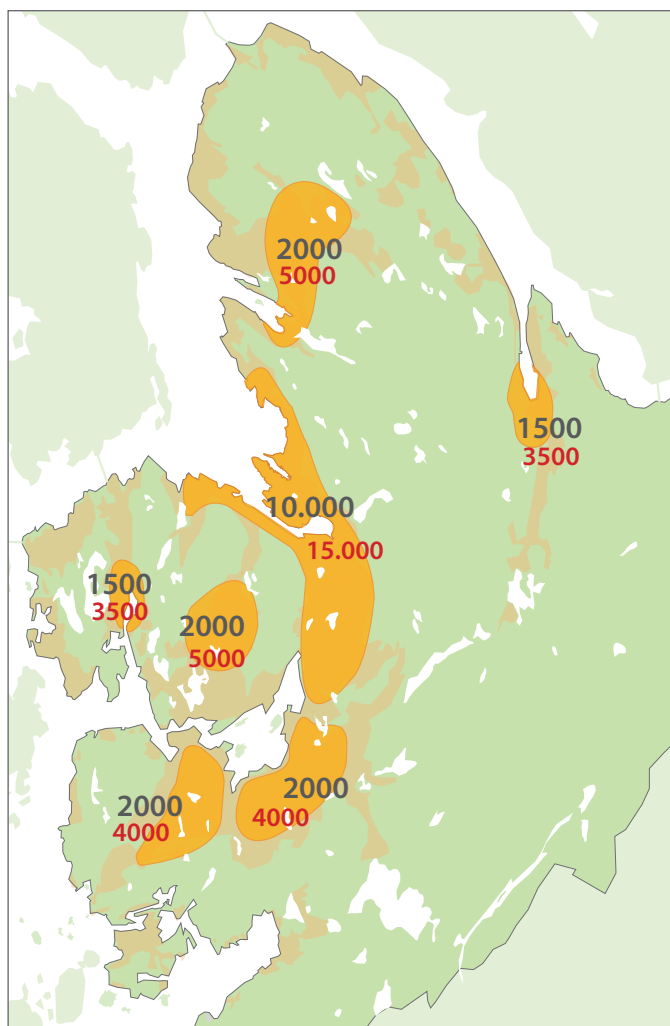
- Nyborg og rundt Liavatnet, offentlig områdeplan
- Åsane sentrum og C-tomten, privat og offentlig plan
- Eidsvåg, privat plan

Potensialet i Fana

- Paradisområdet, mange private planer
- Rådal og Kalgahaugen, offentlig plan
- Råstøl, private planer
- Skjoldskiftet, flere private planer

Potensialet i Loddefjord

- Fortetting rundt Vestkanten og Bjørndalspollen, offentlig strategiplan
- Fortetting i Kjølkelvik/Olsvik, private planer



Boligpotensialet i de 7 byutviklingssonene

	Boligbygging 2017-2030	Totalt potensiale
Utvidet sentrum :	10.000	15.000
Ytrebygda:	2000	4000
Fyllingsdalen:	2000	5000
Indre Arna:	1500	3500
Åsane :	2000	5000
Fana:	2000	4000
Loddefjord:	1500	3500
Bergen totalt:	21.000	40.000

Nasjonale og regionale trender viser at det vil bli en økning i antall aleneboere, og at husholdninger generelt blir mindre (Regional areal og transportplan 2017). Det er ønskelig med et utvalg av boligtyper som imøtekommer den individuelle valgfriheten. Barnefamilier ønsker ofte eneboliger eller småhus. Denne boligtype utgjør 2/3 av eksisterende boliger i Bergensområdet. I følge regional areal- og transportplan er dette tilstrekkelig til å møte etterspørselen i 2030. Boligbehovet møtes derfor best ved å bygge flere leiligheter, med variasjon i form og størrelse.

4. BLÅGRØNNE BERGEN



Bergen er en by i naturen. Forholdene for et allsidig og variert friluftsliv ligger godt til rette, med både fjell og skog, kystsone og vassdrag spredt i hele kommunen. De små, opparbeidede parkene, lekeplassene og byrommene inne i byggesonen har i tillegg avgjørende betydning som møteplasser og pustehull i hverdagen

Grøntområder og parker

Naturen som omgir Bergen setter sitt preg på opplevelsen av byen. I hverdagen er det likevel de lokale, mindre områdene som er viktig for å tilby byboerne rekreasjons- og lekemuligheter. For slike nære områder, er opparbeiding og tilrettelegging nødvendig for å tilby funksjonelle områder som tåler bruk. Her skal det være mulig å gå i hverdagstøy, sitte, trene, spise og ikke minst leke. Områder som kan tilby flere funksjoner, har normalt høy attraktivitet .

Et sammensatt nett av større og mindre arealer, med høy og lav intensitet i bruk, funksjonalitet og opparbeidingsgrad, gir en god by med tilbud til alle innbyggere. Offentlige områder og private fellesområder utfyller hverandre også med ulike tilbud og funksjoner.

Kommunen har mål om å ta vare på og styrke den finmaskede strukturen av parker, lekeplasser og byrom i fortettingssonene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2 om kvalitet i byområdene, under Uteoppholdsareal og grønstruktur.

De nære pusterommene og parkene er hverdagens viktigste grøntområder. Små områder ned i 1 daa kan ha lokalt stor betydning som lekeplass eller byrom. Større områder med lokal funksjon kan gi et bredere tilbud for flere.



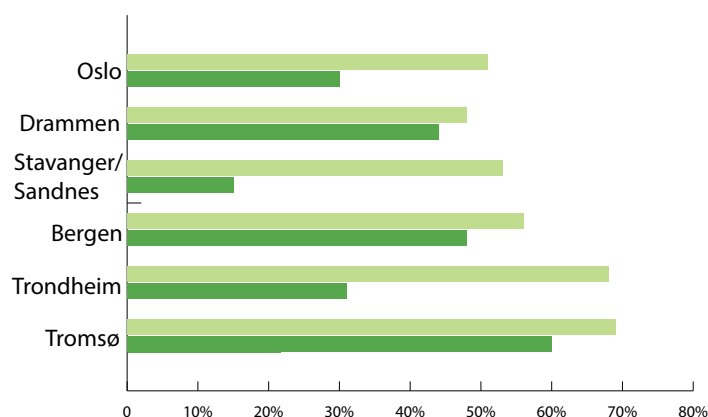
SSB har tall som viser tilgang på rekreasjonsområder og nærturterreng basert på arealbruk og veinett. Figuren til høyre viser tilgang til leke- og rekreasjonsareal over 5 daa, innenfor 200 m trygg gangavstand. Figuren viser også tilgang til nærturterreng over 200 daa. Her er gangavstanden 500 m. Trygg tilgang innebærer at tilkomst går langs stier, gangveier eller veier med lite trafikk og lav fart. Potensialet for å bedre innbyggeres tilgang på rekreasjonsområder, ligger i å etablere flere parker, samt å trygge eksisterende tilkomst eller etablere nye forbindelser. Sammenliknet med andre byer, kommer Bergen greit ut, men kommuneplanen tar sikte på å utnytte arealressursene bedre fremover.

Kommunedelplan for blågrønn infrastruktur i Bergen; **Grøntmiljøplan 2012 – 2020** gir føringer og rammer for videreutvikling og håndtering av blågrønne områder, og programfester enkelte nye tiltak. Planen omhandler både de mindre og de store sammenhengende blågrønne områdene.

Friluftsliv og byfjell

Friluftslivet er viktig for folkehelsen. Mange deltar i friluftslivsaktiviteter, og da i første rekke fotturer. Store, nære friluftsområder gjør natur og naturopplevelser tilgjengelig for mange. Med gangavstand fra boligen, kan tilkomsten til turområdene bli en del av turen. Bergen er en by med store friluftsområder tett på bebyggelsen. Nærheten til byfjellene er en kvalitet som både gir mulighet til rekreasjon, friluftsliv, opplevelse av natur, utsyn og identitet.

Plasseringen av de store byfjellsområdene er gitt. Mulighetene ligger i å øke tilgjengeligheten gjennom bedre koblinger fra boligområdene, i tillegg til flere og bedre innfallsporier.

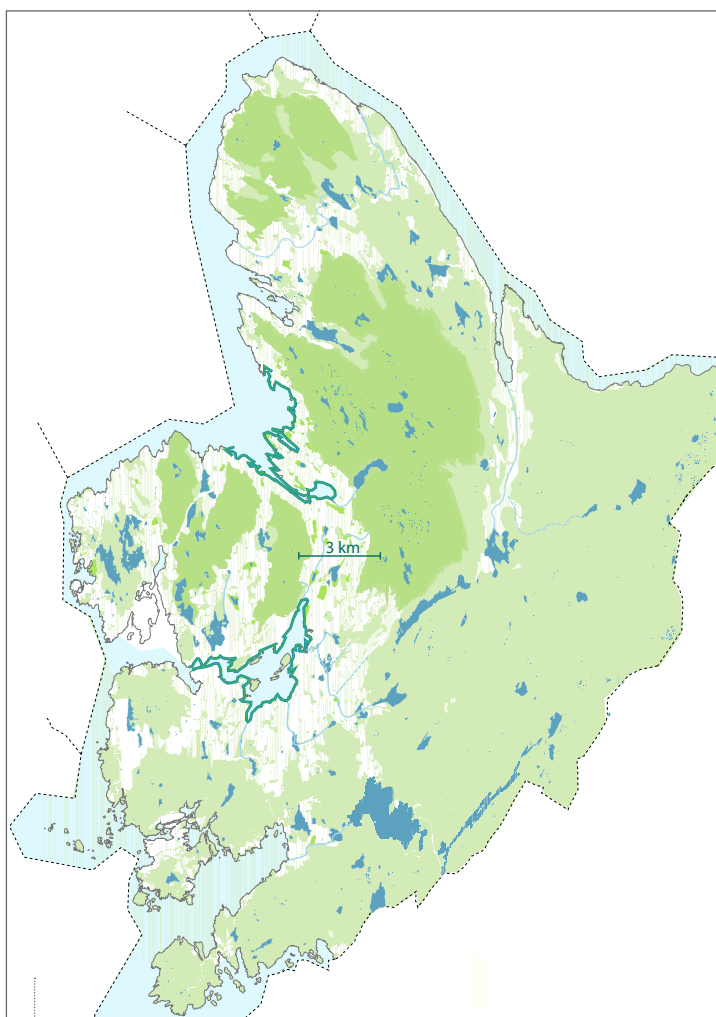


andel av befolkning med trygg tilgang til rekreasjonsareal
 andel av befolkning med trygg tilgang til nærturterreng

Tall for tettstedsområdet i byene, kilde SSB, 2016

SSBs kartlegging viser at over halvparten av befolkningen i Bergensområdet har trygg tilgang til nærturterreng > 200 daa innenfor en gangavstand på 500 meter. For lengre turer i større friluftsområder vil det i tette byområder være naturlig å akseptere en lengre gangavstand enn 500 meter frem til friluftsområdet. I utredningen "Uterom i tett by" forut for planarbeidet, benytter man en akseptabel gangavstand på 1500 meter til større friluftsområdene over 500 daa.

Analyser av byområdet viser stort potensial for å sikre innbyggerne tilgang til store sammenhengende friluftsområder innen 1500 m gangavstand. Unntaket er deler av strekningen mellom Paradis til Sandsli, som inneholder store byfortettingsområder.



Kartet viser grønne og blå hovedstrukturer, samt prioriterte turveier langs sjø.

For å gi et tilbud til større sammenhengende turområde i denne delen av kommunen, er det startet opp arbeid med å se på en mulig turvei rundt Nordåsvatnet.

Bergen kommune har i 2016 gjennomført en kartlegging av friluftsområder etter metode fra Miljødirektoratet. Friluftsområder som er vurdert til verdi A og som ikke er regulert, er innarbeidet som grønnstruktur i planforslaget.

Siden forrige rullering av arealdelen er det vedtatt forvaltningsplaner for byfjellene sør (2011) og byfjellene nord (2016). Disse byfjellsområdene er innarbeidet som hensynssoner i planforslaget.

Strandsone og sjøområder

Strandsonen er en viktig del av grønnstrukturen. Den har et særlig vern gjennom statlige føringer. Det er startet et arbeid med en egen strategi for sjøfronten fra Brevikven til Laksevågneset. I tillegg er både Nordåsvatnet og Bjørndalspollen vist med nye sammenhengende grøntområder rundt vannet. I dette inngår fremtidig grønnstruktur basert på utfylling i sjø.

Arealformål i sjø er langt på vei videreføring fra gjeldende kommuneplan. I stedet for gyteområde som grunnlag for arealformål fiske, er det lagt inn hensynssone naturmiljø for gytefelt for torsk. Gytefeltene er større enn gyteområdene. Hensynssonene er vurdert å ivareta behovet for spesielle hensyn i like stor grad som tidligere arealformål. En ny hensynssone for marint verneområde i Krossfjorden er også tatt inn, basert på forslag om marint vern i Hordaland fra Fylkesmannen i Hordaland.



En større del av Kviturspollen, Vestrepollen og Grimseidpollen er vist som kombinert område for natur og friluftsliv på bakgrunn av viktige naturkvaliteter. Også Store Lungegårdsvannet er vist som et kombinert område for natur og friluftsliv. Her er det lagt inn et bestemmelsesområde for sjørelatert motorsport som muliggjør to arrangement årlig.

Naust- og småbåtanlegg

Etter innsigelse fra fylkesmannen vedtok Miljøvern-departementet å ta ut alle områdene som var avsatt til naustformål i KPA2010. Departementet ba kommunen foreta en gjennomgang av strandsonen med naustområder og småbåthavner, for å sikre at allmenne hensyn blir ivaretatt.

Fagetaten har gått gjennom de 80 naustområdene, med bakgrunn i *Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø* (vedlegg I). Mange områder er ferdig bygget ut. Disse er vist som Bebyggelse og anlegg i plankartet. I Bebyggelse og anlegg gjelder byggeforbud i 25-meters belte langs sjø (bestemmelsene § 6). Det innebærer at det ikke åpnes for nye naust i disse områdene. Noen få områder foreslås opprettholdt som landbruks-, natur- og friluftformål (LNF), da de i liten grad har eksisterende naust. Med bakgrunn i konflikt med Svært viktig marin naturtype foreslår fagetaten at naustområdene i Kviturs-, Vågsbø-, Vestre- og Grimseidpollene går ut. Naustområdene ytterst i Kviturspollen beholdes.

Fagetaten anbefaler at 44 områder vises som naustområder (N) i plankartet. I disse områdene åpnes det for nye naust på grunnlag av reguleringsplan (plankrav).

I gjeldende arealdel vises alle havneområder som Småbåthavn (H). I forslag til ny arealdel foreslår vi å skille mellom Småbåthavn og Småbåtanlegg. Småbåthavn (kode 6230) er et anlegg med driftsselskap der bruken ikke er begrenset til nærmere fastsatte eiendommer. Småbåtanlegg (kode 1500) er et anlegg uten driftsselskap, knyttet til nærmere angitte brukere, bolig- og fritidseiendommer. Med bakgrunn i Kartforskriften vises småbåtanlegg med samme farge og (kode1500) som naustformål, men med betegnelsen SA.

Vassdrag

Vassdragene i byen er rekreasjonsområder, samtidig som de har betydelige økologiske verdi. Kommuneplanen er tydelig på at de blå linjene er viktige i den grønne strukturen. Bergen kommune har en egen forvaltningsplan for vassdragene. Hensynet til vassdragene i form av byggegrensler er videreført i planen.



Det er ikke alltid samsvar mellom ønsket om kontakt med vassdraget og hensynet til kantvegetasjon og økologiske verdier. I byområdene vil en inngripen i vassdragssonene, både i vegetasjon og vassdragsutforming, være relevant å vurdere med tanke på menneskevennlig bruk. Det gjelder alt fra behov for tilpassing, tilrettelegging, opparbeiding og omarbeiding av vassdraget og kantsonen. I bestemmelser om naturmangfold fremgår betydningen av naturlig kantvegetasjon, samtidig som det åpnes for parkmessig opparbeiding i sentrumskjerner og byfortettingssone.

Hensynet til vassdragene er i dag ivaretatt gjennom byggegrenser. Samtidig har det vært et ønske å i større grad synliggjøre de viktige vassdragene i kartet. Det er tegnet opp ny grønnstruktur langs deler av Daleelva, Arnaelva, Hopsvassdraget, Apeltunvassdraget og Steinsvikbekken. Byggegrensen er de fleste steder bredere enn grønnstrukturen, og dermed førende for nye tiltak. Den nye arealbruken i kartet skal bidra til å fremheve betydningen av de sammenhengende grønne strengene.

Selve vassdraget inngår i kartgrunnlaget, og er ikke tegnet inn som eget arealformål i plankartet.

Landbruk

Gode landbruksareal er en premisse for matproduksjon og selvforsyningskapasitet, og bør ivaretas i et langsiktig perspektiv og forvaltes etter et bærekraftig prinsipp. Landbruksareal er viktig for å opprettholde produksjon, kulturlandskap og kulturarv. Områdene har en viktig funksjon i å håndtere klimaendringer. Plantedekket areal binder CO₂ og fordøyer vann, noe som blir stadig viktigere med forventede klimaendringer og økt tetthet i bysonen. I tillegg utgjør områdene viktige biotoper for truede arter og areal for rekreasjon.

Bergen kommunes "Handlingsplan for Landbruket" behandlet i bystyret 22.mars 2017, er et verktøy for å prioritere satsing knyttet til landbrukssektoren. Ny arealplan er i hovedtrekk i samsvar med føringer i landbruksplanen. Krav til ny kartlegging av landbruksareal må innarbeides ved neste rullering av KPA. Hensynssone Sammenhengende landbruk er videreført fra KPA2010. Ny arealplan har tydelige grep om fortetting, og foreslår ikke nedbygging av landbruksarealer.

Mange innspill til oppstart berører LNF-områder (121 av 350). Til sammen berører innspillene over 5 800 daa areal avsatt til LNF i gjeldende arealdel. Fagetaten anbefaler at 156 daa endres fra LNF til byggsone. I tillegg legger fagetaten til grunn at flere boligområder fra KPA2010 tas ut av planen, i samsvar med strategisk temakart. Store deler av disse områdene blir LNF-områder ny plan, og vil dermed inngå i en fremtidig overordnet vurdering av landbruksområder.



Naturmangfold og biologisk mangfold

Ødelegging av leveområder er den største trusselen mot mangfoldet av planter og dyr. Naturmangfoldloven gir føringer for arbeidet med arealutvikling og fysiske tiltak som har innvirkning på naturmangfoldet. Å opprettholde et mangfold i naturen er også et tiltak for folkehelsen.

Planforslaget inneholder en egen bestemmelse om naturmangfold, med blågrønne strukturer, kantvegetasjon langs vassdrag og bytrær.

Planforslaget inneholder åtte områder som er båndlagt etter naturvernloven (Naturmangfoldsloven):

- Hisdalen
- Kalandsvika
- Kråmyrane
- Nesvika
- Reppadalen
- Seløyskjera - naturreservater
- Rambjøra - landskapsvernområde med plante- og dyrelivsfredning
- Fjøsanger - naturminne og landskapsvernområde

I tillegg inneholder planforslaget områder vist som hensynssone – Naturmiljø (H560): Biologisk mangfold. Dette er områder som er registrert som viktige naturtyper, geologiske forekomster, og prioriterte viltområder.

Det meste av Bergen kommune er naturpregede områder i form av store sammenhengende byfjellsområder, som gir gode levevilkår for et variert dyreliv. Mellom de fleste av de store områdene er det også tydelige korridorer der viltet kan trekke fra ett område til det neste.

I temakart for Grønnstruktur fremheves disse områdene.

Nytt temakart for blågrønne strukturer er under utarbeidelse.

5. KLIMATILPASSING RISIKO OG SÅRBARHET



ROS-analyse

Det er utarbeidet en ROS-analyse til kommuneplanens arealdel (vedlegg M). Denne er både et innspill til arealdelen og en oppfølging av BergenROS 2014 Bergen en trygg by, vedtatt 29.april 2015 (sak 106-15). ROS-analysen tar utgangspunkt i risikobildet fra BergenROS 2014 og hendelser som har betydning for arealbruk. Kartlegging av risiko er gjennomført for bydelsnivå. ROS-analysen anbefaler at det innarbeides hensynssoner for ras, skred og flom (se nedenfor).

Overvannshåndtering

Overvann er overflateavrenning som følge av nedbør. I tillegg til nedbørmengde og nedbørsintensitet vil lokal topografi og overflatestruktur påvirke hvor vannet tar veien. Fortetting og kompakt utbygging øker de harde overflatene og reduserer de gjennomtrengbare arealene som kan håndtere overvann. Det er derfor viktig med et klimatilpassingsperspektiv i all arealplanlegging. I bestemmelsene er dette fulgt opp i § 19 Klimatilpassning, risiko og sårbarhet.

VA-etaten er i ferd med å utarbeide en Overvannsstrategi for Bergen kommune. I høringsuttalelse til NOU 2015:16 Overvann i byer og tettsteder fremgår det at kommunen tar sikte på å utarbeide en kommunedelplan for overvann. Dette blir en relativt overordnet plan med temakart som viser avrenningslinjer generert fra modell. Planen vil videreutvikles etter hvert som behov og datagrunnlag gjør det formålstjenlig. Kommunedelplan for overvann er nevnt i Bergen kommunes planstrategi for valgperioden 2015-2019, vedtatt i bystyret 16.11.16 (sak 300/16).



“ Vannplassen” Nygårdstangen. I hovedplan for avløp og vannmiljø er Nygårdstangen lansert som satsningsområde for en helhetlig overvannshåndtering, med etablering av et vann-landskap der estetikk, forurensningfare og sikkerhet mot flom og oppstuvning er ivare tatt.

Ekstremvær (Flom, ras og skred)

NVE har i sitt innspill pekt på at aktsomhetsområder for steinsprang, snøskred, jord- og flomskred må innarbeides for å avklare potensiell fare i områder der det kan være aktuelt med utbygging. Aktsomhetsområder vises som hensynssoner i plankartet.

Med bakgrunn i anbefalinger i ROS-analysen og i NVE sin veileder Flaum- og skredfare i arealplaner (Retningslinjer 2 – 2011) foreslår fagetaten å innarbeide følgende hensynssoner i plankartet:

- Steinsprang og jord- og flomskred vises som hensynssone – fareområde (§11-8a); Ras og skredfare (310), basert på aktsomhetskart fra www.skrednett.no. Disse er kartlagt på et svært overordnet nivå, og fanger derfor ikke opp skrenter under 20 meter. Det innebærer også at hensynssonen berører en del bebygde områder, som sannsynligvis er beskyttet av annen bebyggelse.
- Kommunen har utarbeidet detaljerte skredfarevurderinger i deler av kommunen. Disse inngår i hensynssonen for ras og skred.
- Aktsomhetskartet fra NVE inneholder også snøskred. Aktsomhetskartet for snøskred dekker hele kommunen og tar ikke hensyn til eksisterende bebyggelse. Fagetaten mener derfor at aktsomhetskart for snøskred ikke er hensiktsmessig å innarbeide som en hensynssone.
- NVE har utarbeidet flomsonekart for Nesttunvassdraget og er i gang med å utarbeide kart for Apeltunvassdraget. Fra dette arbeidet innarbeides 200-årsflom som hensynssone – fareområde (§11-8a) - Flomfare (320). Flomsone er gitt et klimapåslag på 20 prosent for å ta høyde for fremtidig klimaendringer. Flomsone for Apeltunvassdraget vil bli innarbeidet når den foreligger.
- Verneområde for Osvasdraget vises som hensynssone Båndlagt etter andre lover (§11-8d).

Etter fagetatens vurdering er ikke hensynssonene tilstrekkelig detaljert til at det er naturlig å innføre byggeforbud innenfor områdene. Til hensynssonene Ras- og skredfare (310) og Flomfare (320) foreslår fagetaten at det stilles krav om fagkyndig utredning for å vurdere om arealet kan bebygges og hvordan det kan sikres. Bestemmelsene §§ 33.7 og 33.8.

Havstigning

Stigningen i havnivå varierer mellom ulike kystregioner i Norge. Havnivåstigning har konsekvenser for både eksisterende og planlagt infrastruktur langs kysten. I tillegg kommer stormflo, når lufttrykksendring og vind påvirker vannstanden. Det er stor usikkerhet knyttet til hvor mye havet vil stige. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB veileder 2016) anslår at havnivåstigning + stormflo (1000 års intervall) for Bergen i 2100 vil være 2,13 meter. Da er bølgepåvirkning ikke tatt med. Forslag til bestemmelse er at nye tiltak skal oppføres og plasseres med nødvendig sikkerhet mot skader ved fremtidig stigning i havnivå og stormflo (bestemmelse § 19).

6. BÆREKRAFTIG TRANSPORT



Gange

Kommuneplanens samfunnsdel fra 2015 satte mål for Bergen som en aktiv gåby med bakgrunn i forebygging av folkehelse og en bærekraftig kompakt byutvikling.

Den aktive byen skal stimulere til bruk av byens kulturtilbud, parker, byfjell, turstier og idrettsanlegg og byen skal tilrettelegges for alle aldersgrupper og personer med ulik funksjonsevne.

Gåbyen er et virkemiddel for å skape en mer menneskelig by, der psykisk og fysisk helse styrkes. Samtidig bidrar gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, til en mer klimavennlig by.

Alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gater, byrom og snarveier, som gir gåturen gode opplevelser og mulige møtesteder, er viktig for at det skal være attraktivt å gå mer.

Gange skal fremmes som hverdagsaktivitet fordi det er det enkleste og mest gjennomgripende tiltaket for å bedre folkehelsen. Mer mosjon gjennom gange og sykkel vil bidra til å redusere livsstilssykdommer. Gode gangtraseer gir bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Gåbyen fungerer godt når alt vi trenger i hverdagen ligger i nærområdet. Butikk, fritidstilbud, skoler og servicefunksjoner må være i bydelen og lokalsentrene.

Mange opplever isolasjon og ensomhet. Gode byrom som fungerer som møteplasser og oppholdssteder gir muligheter for sosial kontakt, også for uformelle møter. Det gir mer aktivitet og et sterkere byliv, og kan bidra til at flere føler seg inkludert i samfunnet.

De siste femti årene har vi i stor grad planlagt byen på bilens premisser. Nå skal vi prioritere de gående først og dernest sykkel og kollektivtransport. Dette skal skape en aktiv og klimavennlig by.

Sykkel

Hverdagssyklister er den transportgruppen som best kan integreres i gåbyen. Ved å erstatte biler med sykler, bidrar vi til å dempe støy og redusere konsekvenser av eventuelle trafikkuhell.

Flere byer og land ser fordelene med å tilrettelegge for sykkel som et reelt transportalternativ. Sykling er bra for miljøet, gir god helse og er god samfunnsøkonomi.

Det må etableres bedre sykkelveier til og gjennom sentrum, i og mellom bydelene og til friluftsområder. Innbyggerne må kunne sykle til barnehager, skoler og fritidsaktiviteter. Trygge og attraktive skoleveier og opplæring i trafikk- sikkerhet er viktig for å øke sykkelandelen blant barn og unge.

Vi må sikre bedre parkeringsmuligheter for sykler i sentrumsområder og nye utbyggingsprosjekt. Sykkelutleie og bysykler vil avlaste kollektivtrafikk på kortere strekninger.

Gå- og sykkelbyen er to sider av samme sak, hvor sykkel gir økt mobilitet og mulighet til å transportere både lettere varer og barn, på korte og mellomlange strekk.

Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 ble vedtatt 26.4.2010, og nærmer seg rullering.

I forslag til bestemmelser stilles det krav om garderobefasiliteter og parkering for sykkel på arbeidsplasser og tyverisikker sykkelparkering i tilknytning til bolig.



Kollektivtransport

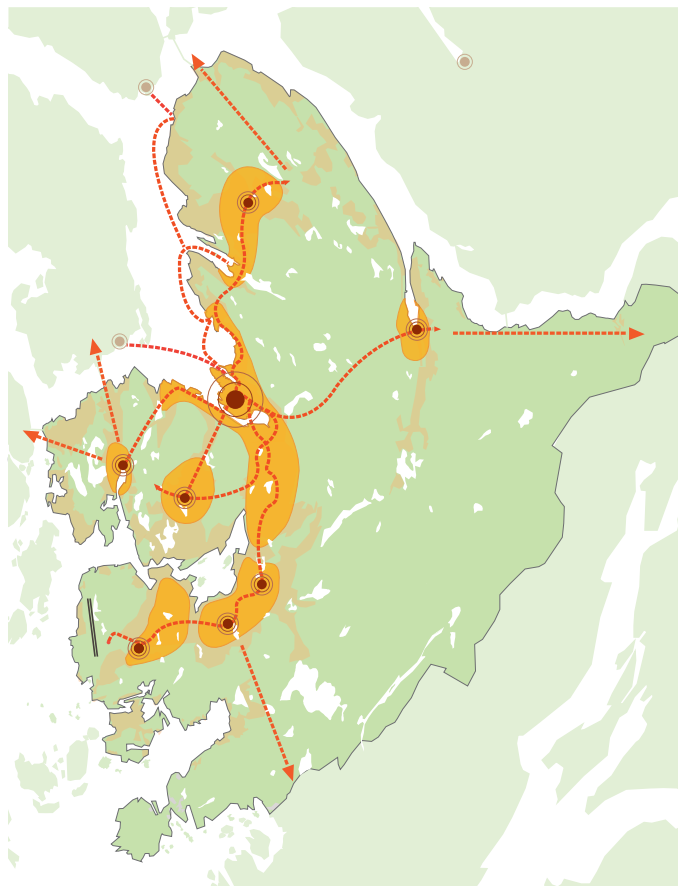
Ryggraden i kollektivsystemet er jernbanen til Arna og bybanen til de øvrige bydelene. Jernbanen bygger dobbeltspor til Arna som står ferdig om fem år. Bybanen er anlagt fra sentrum til flyplassen, der siste strekning åpner i april 2017. Reguleringsplan for bybane til Fyllingsdalen har vært på høring og planarbeid for strekningen mellom sentrum og Åsane er startet opp igjen.

For Laksevåg og Loddefjord er det gjort et utredningsarbeid i form av KDP kollektivtransport mot vest. Her er bybane via indre Laksevåg et aktuelt alternativ. Frem mot 2030 vil vi kunne få et banesystem mellom Bergen sentrum og alle bydelssentrene som vist i Strategisk temakart BERGEN 2030 som ble vedtatt i bystyret høsten 2016.

Et slikt kollektivsystem knytter byutviklingsområdene sammen med Bergen sentrum. Ytre direkte forbindelser mellom bydelene vil i første omgang betjenes med buss. Dette gjelder også forbindelsene mot nabokommunene Fjell, Askøy, Meland, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os.

En miljø- og klimavennlig "bybane til sjøs" mellom Bergen sentrum og øvrige aktuelle bydeler/nabokommuner skal utredes og vurderes.

Kollektivsystemet ligger til grunn for senterstrukturen i planforslaget.





Vegsystemet

Vegsystemet gjennom Bergensdalen og inn til Bergen sentrum fra nord og vest må i økende grad prioriteres for kollektivtrafikk og sykkeltrafikk. Ved en gradvis overgang til et utbedret kollektivnett i form av bane og egne bussfelt, kan det innføres restriksjoner på privatbiltrafikken inn til og gjennom Bergen sentrum. Felt som i dag er tilgjengelig for alle trafikanter gjøres om til sambruksfelt eller sykkelfelt.

I dag er det få muligheter til å prioritere varetransporten. Derfor er det viktig å ha god fremkommelighet på et ytre ringvegssystem som binder sammen E16, E39 og Rv555. Dette gir muligheter for tungtransport mellom bydelene. For distribusjon til det sentrale byområdet bør det vurderes å gi prioriterte kjøretøy for varelevering adgang til sambruksfeltene. Da hovedtyngden av bilbasert godstransport til byen kommer via E16 er det viktig at et utbedret ringvegssystem i øst har god kontakt mot E16. Utredning av nye traseer for E16 og E39 pågår i regi av Statens vegvesen.

Det er ikke lenger aktuelt å bygge tunnel mellom Midtbygda og Nordhordlandsbrua i form av tidligere planlagt tunnel. Vegforbindelsen fra Nordhordland må knyttes direkte mot en fremtidig Ringveg øst i området Vågsbotn - Haukås. Derfor foreslår vi å oppheve KDP E39 Nyborgtunnelen og fjerner denne fra arealplankartet.

Nullvekst i personbiltrafikk

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Målet er forankret i Klimaforliket (inngått av Stortinget i 2008 og 2012) og Nasjonal transportplan, og gjelder for de største byområdene i Norge.

Nullvekstmålet kan bidra til bedre fremkommelighet for nytte- og næringstransport, da persontransporten i større grad skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Redusert trafikkvekst vil bidra til å redusere utslipp av klimagasser fra transportsektoren.

Grønn strategi går lenger enn Regional areal- og transportplan (utkast 2017) når det gjelder nullvekst i personbiltrafikken, med mål om at personbiltrafikken i Bergen skal reduseres med minst 10 prosent innen 2020 og 20 prosent innen 2030 sammenlignet med 2013.

Et konsentrert utbyggingsmønster vil dempe transportbehovet og bidra til at nullvekstmålet realiseres. Ved å utnytte transportinfrastrukturen bedre og mer effektivt bidrar konsentrert utbyggingsmønster også til å redusere kapasitetsutfordringer. Tett og konsentrert arealbruk gjør det i tillegg enklere å gå, sykle og reise kollektivt, enn i mer spredt bygde områder.

Parkering

Regulering av parkeringstilbudet er et effektivt virkemiddel for å få til overgang fra bil til miljøvennlige transportformer. Samtidig er det nødvendig å håndtere parkering på en trafiksikker måte. I prinsipp sak om parkering ble betydningen av strukturen i parkeringstilbudet løftet frem, som et annet aspekt enn antallet parkeringsplasser. Ved å etablere parkeringen i felles anlegg, uten direkte heis til alle boenheter, eller knyttet til enkeltforetak, blir det enklere å løfte frem andre transportalternativ. Utformingen av parkeringsplasser og tilkomsten til disse må også gjøres med omtanke for omgivelsene, og minst mulig arealbeslag.

Kommuneplanen viderefører en restriktiv linje for etablering av parkering til næringsbygg. Boligparkeringskravene er vesentlig redusert. I sentrum vil det nå være mulig å bygge boliger uten parkering. I de andre fortettingsområdene er kravet til parkering vesentlig lavere enn i dagens plan. Det har lenge vært tydelig at behovet for å bygge parkering til sentrale boliger ikke er like stort som KPA2010 forutsetter.

For at begrensninger i muligheten til å etablere parkering skal ha god effekt, er det nødvendig å ha kontroll på arealet i nærområdet, slik at ikke parkeringen flyter ut og belaster andre områder, for eksempel ved bruk av boligssoneordningen.

Sykkel som transportform bør være like tilgjengelig i hele kommunen, og krav til sykkelparkering er derfor de samme over alt for å forenkle saksbehandling. Kvalitetskrav i KPA2010 begynner å gi effekt, og er videreført.

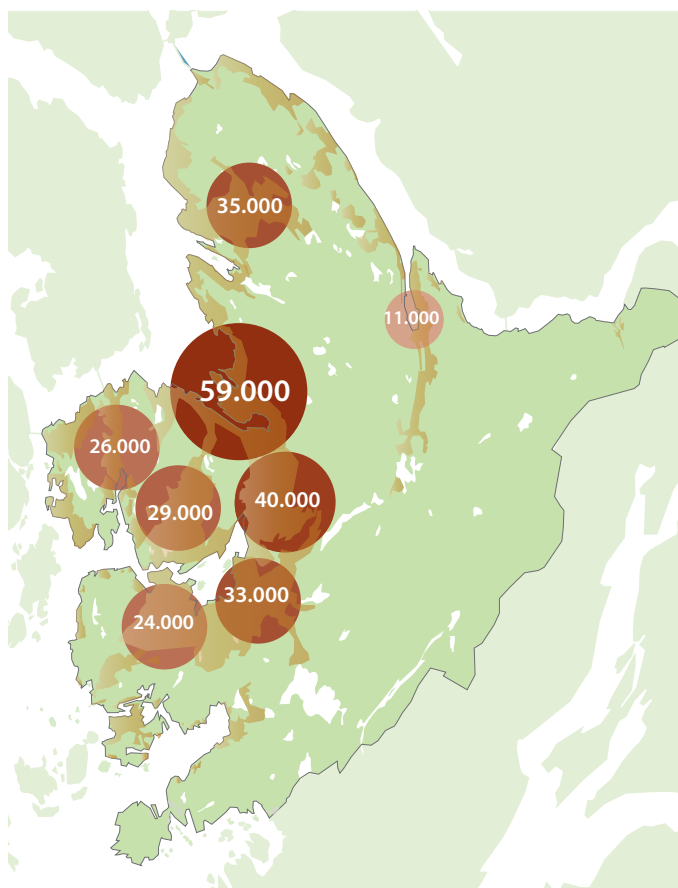
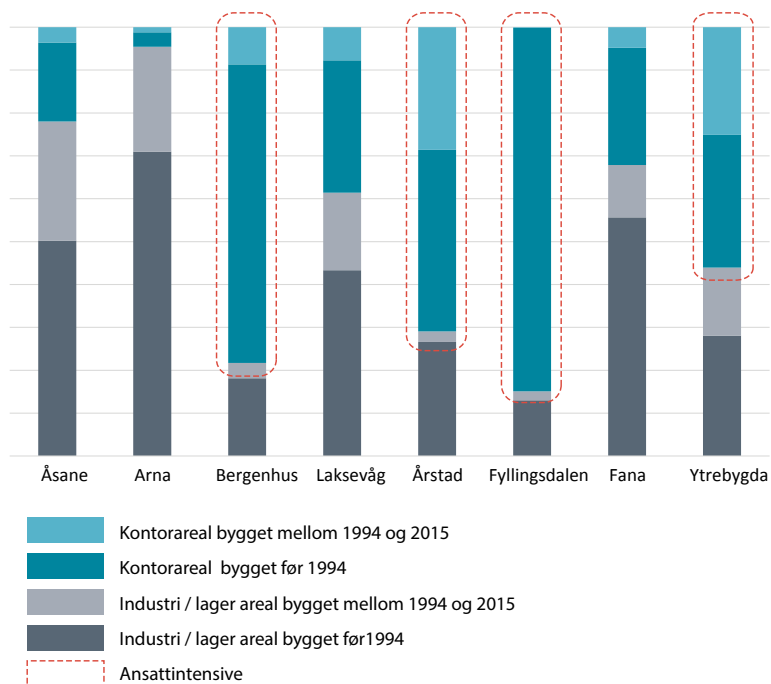
Fagetaten foreslår å gjeninnføre frikjøpsordningen. I enkelte områder er etablering av parkering i tråd med kommunens kvalitetskrav vanskelig. Ved å etablere en frikjøpsordning åpner vi for at utbygging kan skje uten at parkering er løst, samtidig som kommunen får tilført midler til å etablere parkeringsløsninger for flere. Frikjøpsordningen kan etter dagens regelverk benyttes til å etablere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Ordningen kan dermed være et virkemiddel fra kommunen for å få gjennomført fortetting. Beløpet må settes høyt nok til at det realistisk dekker etablering av ny parkeringsplass - både for bil og sykkel.



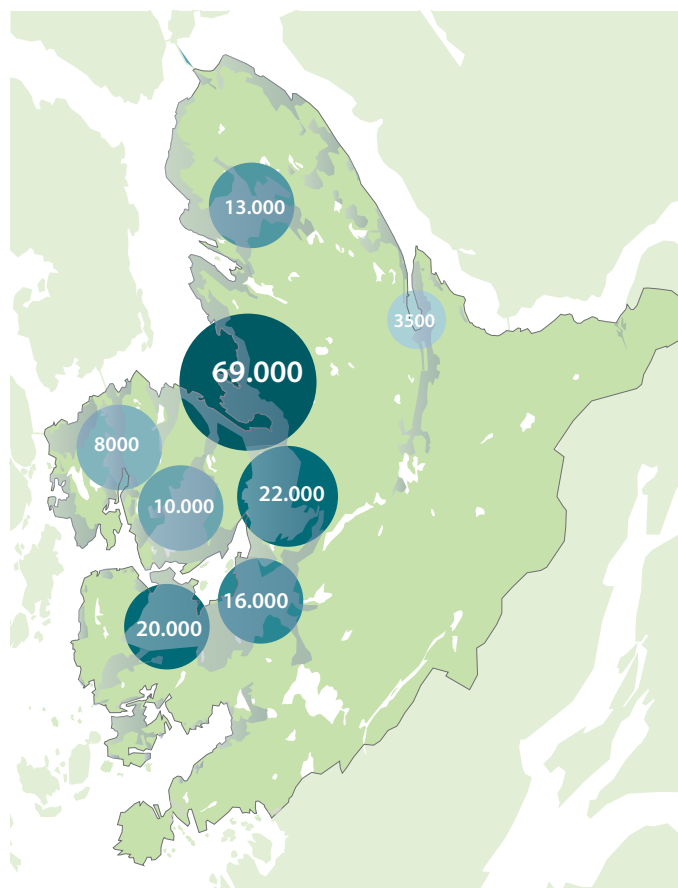
Næringsarealer

Kontorarbeidsplasser og offentlig og privat service skal lokaliseres til de samme områdene som boligbyggingen for å støtte opp om den kompakte gåbyen. Også viktige institusjoner innen kultur, idrett, undervisning og helse bør lokaliseres i disse områdene. Større arealkrevende idretts og kulturbygg kan lokaliseres utenfor senterområdene, men med kort avstand til stamrute for kollektivtrafikk.

En konsekvens av fortetningsprosessene er at arealkrevende næringsvirksomhet med få arbeidsplasser i fortetningsområdene bør flytte ut. Tilgang til nye næringsarealer for industri og lager er derfor avgjørende for å transformere områder som Mindemyren, Spelhaugen og Nyborg til kompakte byutviklingsområder. Det vil være mange alternative lokaliseringer i og utenfor kommunen så lenge tilgjengelighet for bil og tungtransport er ivarettatt. For noen bedrifter er nærhet viktig for å kunne betjene de tette byområdene på en god måte. I strategisk temakart BERGEN 2030 er det vist syv områder som kan egne seg til arealkrevende virksomheter. Disse er fulgt opp i arealen. Planforslaget inneholder 870 dekar egnet for arealkrevende næring. I tillegg ligger det inne et potensiale på 430 dekar på Liland- Espeland (KDP BLÅE), utover dette videreføres 900 dekar fra KPA2010.



Antall bosatte fordelt på bystrøk



Antall ansatte fordelt på bystrøk



Bergen kommune har anbefalt at fremtidig godsterminal for jernbanen lokaliseres til Rådalen. Alle områdene for arealkrevende næringer er lokalisert langs en ytre ringveg som kan nås fra Rådalen uten å belaste Bergen sentrum.

Bane NOR og Bergen kommune er enig om at det ikke er avgjørende å samlokalisere godshavn og jernbaneterminal. Bergen kommune ønsker at de tunge delene av sjøverts godstrafikk får regionale havnefasiliteter på Ågotnes i Fjell kommune. Dette vil frigjøre store deler av områdene på Dokken og Jekteviken til flerfunksjonell byutvikling.

Godshavn

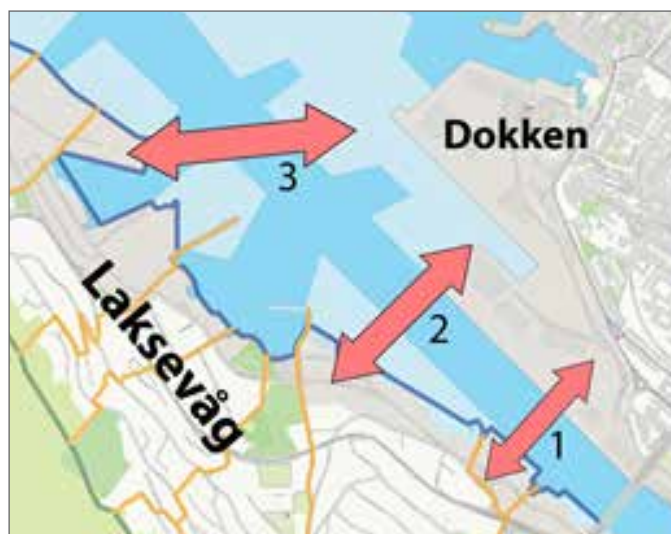
Dagens kommuneplan viser havneområdene i Bergen sentrum i tråd med KDP Bergen indre havn fra 2012. Her vises arealet fra Møhlenpriskaien og frem til Nøstekaien som havneareal. Totalt havneareal med potensiale for utfylling er 250 daa. Dette vil på sikt være et verdifullt byutviklingsområde for sentrale institusjoner, næringer og byboliger. Viktige havnefunksjoner for gods må da flytte ut fra sentrum.

Ågotnes i Fjell kommune er for tiden den mest interessante lokalisering for ny godshavn. Lokaliseringen er avhengig av at nytt Sotrasamband. En optimistisk fremdrift tilsier ferdig bygget samband med ny Sotrabro innen 2025.

Deler av dagens havneareal på Dokken og Jekteviken benyttes av næringer som ikke er direkte havnerelatert. Det betyr at deler av havnen kan transformeres til annen bruk før hoveddelen flyttes ut av byen. Havnearealene er ikke tilstrekkelig avklart til å kunne omdisponere arealene ved denne rulleringen, men er forslått markert som omformingsområde (hensynssone etter plb § 11-8 e).

På vestsiden av Puddefjorden pågår nå et strategisk plangrep for å utvikle indre del av Laksevåg fra havn, industri og lager til en flerfunksjonell bymessig utbygging. Her vil det kunne bli plass til flere tusen nye boliger, arbeidsplasser og tilhørende service. Dette krever en bedre kontakt mot sentrum via ny forbindelse over Puddefjorden for gange, sykkel og kollektivtrafikk.

En bro utenfor dagens Puddefjordsbro vil berøre deler av dagens godshavn. Det innerste alternativet vil gå via Frieleneskaien og det ytterste alternativet via Jekteviksutstikkeren. Områdene på begge sider av Puddefjorden er også markert med hensynssone for omforming (pbl § 11-8 e).



Varianter av ny broforbindelse til Laksevåg

7. BERGEN I REGIONEN



Regionale og statlige funksjoner

Bergen er sentrum i en region med et bredt sammensatt næringsliv med stort vekstpotensiale. Mange viktige regionale funksjoner innenfor offentlig og private tjenester er lokalisert i Bergen sentrum. Som Norges nest største by har Bergen en vesentlig andel statlige virksomheter. Storparten av arbeidsplassene ligger i sentrale deler av byen. Universitetet og høyskolene er de største miljøene når alle studentene regnes med. Helse vest med Haukeland universitetssykehus og Haraldsplass Diakonale Sykehus har en dominerende størrelse i antall arbeidsplasser.

De store institusjonene må kunne utvikle seg innenfor det nåværende byområdet.

Bygningsmassen må kunne økes og moderniseres og de må gis mulighet for høyere utnyttelse i tilknytning til eksisterende lokalisering. Kommuneplanens arealdel gir mulighet for dette. Alternativt må virksomheter som ikke naturlig passer inn i sentrumskjernen og byfortettingssonene flytte til mindre sentrale områder. Areal- og transportkrevende næringer skal fortrinnsvis være lokalisert i randsonen til byen.

De regionale transportterminalene er viktige elementer i bystrukturen. De har i dag en beliggenhet og et areal- og transportbehov som ikke er optimal for bysamfunnet. Muligheten for utflytting av jernbanens godsterminal og godshavnen er utredet. Endelig beslutning om framtidig lokalisering er ikke tatt.

Jernbanens godsterminal på Nygårdstangen er i ferd med å oppgraderes og moderniseres. Det vil derfor ikke være aktuelt med utflytting fra sentrum før etter 2030. Utflytting av godshavnen fra Dokken – Jekteviken kan imidlertid ha en adskillig kortere horisont, avhengig av etablering av nytt havneselskap og overføring av eiendommene til Bergen kommune.

Bergen lufthavn legger restriksjoner på store arealer, på grunn av støysonene rundt flyplassen. Flytrafikken har avgjørende betydning for næringslivet i hele regionen, og er også en stor arbeidsplass og en magnet for en næringsutvikling i bydelen. Når bybanen åpnes fram til flyterminalen i april 2017, har de reisende fått et godt lokalt transporttilbud, og lufthavnen er blitt bedre integrert i bysamfunnet.

Forsvarets virksomhet i Bergen har nasjonal betydning og er en del av det sterke maritime miljøet i byen. Forsvaret har et betydelig arealbehov som ivaretas i kommuneplanen, ca. 7 km² landareal og 2,2 km² til sjøs, samt tilgrensende områder med restriksjoner for byens sivile deler. I KPA2010 ble det innarbeidet en sikringssone rundt militærbasen på Haakonsværn. Sikringssonen er blant annet basert på Forsvarsbygg sin risiko- og sårbarhetsanalyse for Sjøforsvarets hovedbase Haakonsværn (Futura rapport 37/2009). Bakgrunnen for sonen er å hindre økning i antall beboere som vil kunne påvirkes av risiko og ulemper som medfølger av nærheten til Nordens største marinebase, og samtidig sikre at Haakonsværn orlogsstasjon skal kunne utføre statlige forsvarsoppgaver. Sikringssonen videreføres i planforslaget.

Bergen fengsel i Åsane er også en av de større statlige institusjonene som skal være sikret tilstrekkelige arealer i kommuneplanen.

Regional transportsituasjon

Omegnskommunene har de senere år hatt relativt større befolkningsvekst enn Bergen. Utviklingen har ført til større trafikk over kommunegrensen. Trafikkveksten har vært størst i nord og øst selv om befolkningsveksten har vært større i vest og sør.

Trafikken mellom Bergen og nabokommunene har økt med 18 % fra 2008 til 2016, fra 80.000 til 95.000 kjøretøy/døgn. Befolkningsveksten i det samme området har vært 13 %, fra 357.000 til 405.000 innbyggere.

Andel kollektivreisende over kommunegrensen har vært relativt stabil på knappe 20 %. Hvis målet om at persontrafikken med bil ikke skal øke, må kollektivtrafikken ta en atskillig større andel av trafikken i tiden framover.

Pendling mellom kommunene gir utfordringer for transportsystemet og klimamålene. Mange av utfordringene i Bergen må derfor løses i samarbeid med de andre kommunene i regionen. Bergen mangler sammenhengende kollektivfelt, og kollektivprioritering i kryss. Det innebærer at bussene blir stående i samme kø som privatbilene. Aktuelle regionale planer for Bergensregionen har som mål å tilrettelegge for bedre kollektivtrafikk.

En utfordring for transportsystemet er å forbedre det sentrale byområdet tilgjengelighet med kollektive transportmidler samtidig som sentrum skjermes for uønsket personbiltrafikk. Det må legges til rette for at den positive trenden i befolkningens reisevaner kan fortsette.

Hovedvegssystemet i Bergensområdet har Nygårdstangen som nav i et radielt system, noe som gjør det svært sårbart for hendelse i trafikken. Omkjøringsmuligheter er nødvendig for å redusere miljøproblemer og for å sikre god framkommelighet for næringstrafikken. Konklusjonene i KVVU for transportsystemet i Bergensområdet peker på at nye regionale sammenkoblinger er viktige for å redusere sårbarheten. For å hindre unødig trafikkvekst, anbefaler KVVU varig trafikantbetaling som trafikkreduserende tiltak. I det pågående arbeidet med planer for framtidige veg- og kollektivtiltak er forslag til byutviklingsstrategi i kommuneplanens arealdel en viktig forutsetning.

Næringsutvikling

Verdiskapningen i næringer med tilknytning til Bergensregionen kommer fra virksomheter innenfor olje og gass, maritim og marin sektor, samt andre næringer med mange arbeidsplasser. En del av disse næringene har arealbehov som ikke kan dekkes innenfor Bergen kommune. Byen er i første rekke arbeidssted for de virksomhetene som har mange kontorarbeidsplasser, behov for sentral beliggenhet i arbeidsmarkedet og nærhet til andre næringer og regionale funksjoner.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 har vurdert næringsarealene i forhold til tilgjengelighet etter ABC-prinsippet, der A- og til dels B-områder har god tilgjengelighet for kollektivtrafikk og er egnet for arbeidsplassintensiv virksomhet. Mange av disse ligger innenfor Bergen kommune. Der er det påvist at A- og B-områdene har et betydelig fortettingspotensiale.

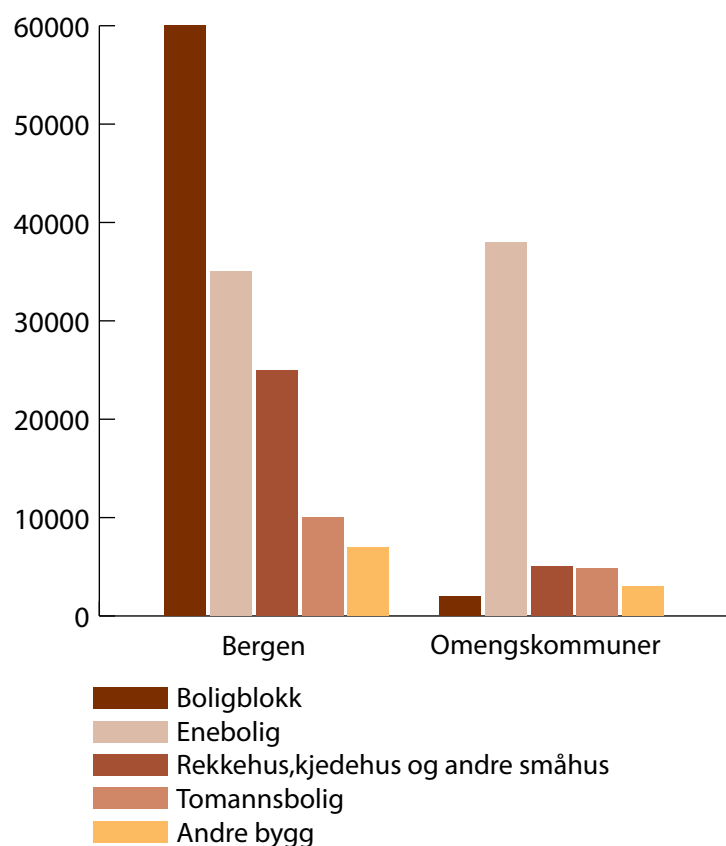
Den klassifiseringen av næringsarealer som framgår av det regionale planforslaget samsvarer bra med arealstrategien og prinsippene for fortetting som arealdelen legger til grunn.

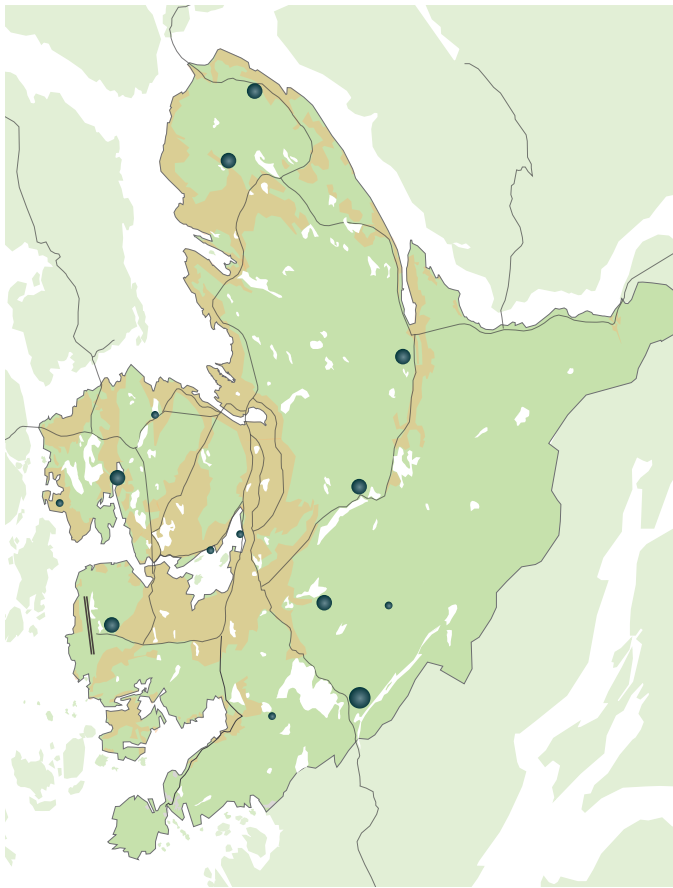


Felles bolig og arbeidsmarked

Bergen har et variert boligtilbud. En stor del av boligmassen er eneboliger, rekkehus og småhus som omsettes i bruktmarkedet. Bergen har 136.000 boliger, der eneboligene utgjør 26 %, og rekkehus og andre småhus utgjør 26 %. I Bergen er tettheten i overkant av 2,0 personer pr bolig. I omegnskommunene og ytre bydeler i Bergen er tettheten 2,4 personer pr bolig.

Store deler av Bergensregionen utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Boligbyggingen i omegnskommunene har vært dominert av eneboliger, men i det siste er det i større grad blitt bygget boligtyper der riktig lokalisering og nærhet til kollektivtransport og tjenestetilbud vektlegges. Dette er i samsvar med anbefalinger i Regional areal- og transportplan. Likevel er kontrasten stor mellom et spredt mønster av små bebygde steder i omegnskommunene til en mer sammenhengende og allsidig bystruktur i Bergen. Bergen kommune vil ta initiativ til et regionalt samarbeid om boligforsyning.





Lokaliteter for massedisponering

Samfunnsnyttig disponering av masser

Det forventes stort masseoverskudd fra byggevirksomhet i årene framover. Massene består av stein og jord fra tunneler, skjæringer og byggegroper, samt jord fra omdisponering av landbruksområder. Det er ønskelig å finne prosjekter som kan benytte overskuddsmasser på en samfunnsnyttig måte.

I gjeldende kommuneplan er det avsatt fire mindre områder for massedeponering og råstoffutvinning. Områdene er for få og for små til å betjene behovet. Det fører til at det transporteres masser over lange strekninger. Transporten gir økte byggekostnader, økt støy og luftforurensning, trafikkfare og vegslitasje. Mye kjøres ut av kommunen og masser deponeres stedvis som villfyllinger med miljømessige ulemper. Noe har de senere årene blitt benyttet til landbruksveger.

Samtidig som overskuddsmasser transporteres ut av kommunen, er Bergen en stor importør av byggeråstoffene pukk og grus fra andre kommuner. Deler av overskuddsmassene består av bergarter som oppfyller de tekniske kravene til byggeråstoff. For å legge til rette for økt nytte av lokale masser, er det i planforslaget vist flere nye arealer for mellomlagring og foredling.

For å begrense transporten er det et mål å finne arealer for bruk av overskuddsmasser i Bergen. Det bør være en god geografisk fordeling av lokalitetene. Dette er bakgrunnen for at Samfunnsnyttig massedisponering var ett av utredningstemaene i planprogrammet.

Rapporten **Samfunnsnyttig massedisponering** (vedlegg J), anbefaler at 16 lokaliteter innarbeides i høringsforslaget. Lokalitetene innebærer ulik arealbruk:

Massedeponi - for lagring, bearbeiding og salg

- Hordvik
- Mardalen
- Blåurskampen
- Skjenbakkeskogen ved flyplassen

Råstoffutvinning - uttak av byggeråstoff

- Fanafjell
- Arna jordsortering

Samferdselsanlegg - utfylling for økt tilgjengelighet og trafiksikkerhet

- Grimevatnet
- Søylevatnet

Turveg - etablering av kombinert skogs- og turveg

- Nøttveit, Valla, Totland

Jordmasser for landbruk - forbedring av jordbruksland

- Fjellbirkeland
- Gimmeland

Fremtidig grønnstruktur - tilrettelegging for friluftsliv

- Paradisstranden
- Stølsvika - Sørevågen
- Bjørndalspollen
- Gravidalsvannet
- Myraskjenet

Anlegget i Fanafjellet planlegges som underjordisk uttak av byggeråstoffer kombinert med mottak av forurensete masser for varig deponering.

I tillegg er det et betydelig potensiale for bruk av overskuddsmasser til utfylling i byutviklingsområder omkring Bergen sentrum/Laksevåg og Indre Arna. Det er også regulert et område i Nordåsvatnet (Skiparvika friområde) for anvendelse av overskuddsmasser. Offentlige reguleringsplaner under arbeid for Bybanen til Fyllingsdalen og Langeholmen ro- og padleanlegg tilrettelegger for bruk av overskuddsmasser til etablering av park/idrett/gang- og sykkelanlegg i Store Lungegårdsvann og Nordåsvatnet.

8. OFFENTLIGE FUNKSJONER



Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur med et nettverk av senterområder. Skoler, barnehager, idrett, helse- og omsorgstjenester og kulturtilbud skal plasseres slik at de styrker senterstrukturen og bygger opp under nærmiljøkvaliteter i gangavstand fra boligene.

Kommunen skal være en pådriver og tilrettelegger for en kompakt byutvikling. Etablering av offentlig infrastruktur i et transformasjonsområde er et viktig signal til private aktører om kommunens ambisjoner og er med på å dra i gang en utviklingsretning.

Etablering av offentlig infrastruktur i sentrale områder krever at kommunen:

- gjør strategiske kjøp av arealer
- samlokalisere de offentlige tjenestene
- har økt fokus på sambruk offentlige bygninger
- tenker utvidelse av eksisterende anlegg ved kjøp av tilgrensende tomter
- akseptere reduserte utearealnormer i tett by for skoler og barnehager
- utvikler offentlige anlegg som sosiale og integrerende møteplasser for nærområdet
- styrker koordinering mellom byrådsavdelingene som leverer den offentlige infrastrukturen



Foto: Håvard Holme

Skoler

Skolebruksplanen Rett bygg på rett sted til rett tid ble vedtatt i bystyret 15.juni 2016. Tilstrekkelig skolekapasitet i de tette byområdene tilrettelegger for barnefamilier og mangfoldig sammensetning av befolkningsgrupper.

Bergensskolene brukes på ettermiddags- og kveldstid. Samlokalisering av skole, barnehage, kultur og idrett gir gode møtearenaer for alle aldersgrupper, og er en positiv drivkraft i utvikling av senterområdene.

I fortettingsområdene kan økte behov løses ved å utvide kapasiteten på den enkelte skole. I Bergensdalen må imidlertid nye skoler etableres hvis Wergeland, Mindemyren og Slettebakken fortettes. Dersom boligproduksjon øker vesentlig på bakgrunn av nye reguleringsplaner, kan det gi behov for ytterligere kapasitetsutvidelser, nyetableringer eller relokalisering av skoleanlegg.

Bystyret har vedtatt at reguleringsplanarbeidet for skole på Seimsmyrane avsluttes og erstattes med rehabilitering og utvidelse av Garnes ungdomsskole.

Fremtidig behov for skolekapasitet i sentrale deler av Arna vil bli vurdert i områdereguleringsplan for Indre Arna. Bystyret har vedtatt at det ikke bygges ny skole på Leikvang. Tomten beholdes til eventuelle framtidige skolebehov.

Bystyret vedtok i skolebruksplanen at skoletomt på Mindemyren skal avklares i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel Områdereguleringsplanen for Mindemyren, vedtatt 23.4.2014, er delt inn i 25 delområder med sentrumsformål som alle åpner for skoleanlegg. Gjennom tomtekjøp vil endelig lokalisering kunne avgjøres.

- Bystyret har vedtatt at Haugland skole avvikles fra skoleåret 2018/19, når ungdomstrinnet på Ytre-Arna skole legges ned
- Bystyret har vedtatt at Nordvik skole nedlegges fraskoleåret 2017/18
- Bystyret har vedtatt at Riple skole nedlegges fra skoleåret 2016/17

Barnehager

Barnehagebruksplanen 2016-2030 Rett bygg på rett sted til rett sted ble vedtatt i bystyret 14.desember 2016, med vedtaket om å gi flest mulig barnehageplass i nærheten av der de bor eller arbeider. Det er med på å skape gode nabolag og nærmiljø, samtidig som det bidrar til mindre transportbehov.

I bystyresak (119/15) er krav til utearealer for nye barnehager i sentrumsnære områder redusert, dersom man kan vise til nærliggende grønne områder som egner seg for lek. Kommuneplanens arealdel er lite egnet å avsette områder til barnehager. Dette må gjøres i reguleringsplan. I bestemmelsene er heter det: *“Reguleringsplaner skal vurdere areal for: a. barnehage”*.



Foto: Christine Hvidsten

Idrettsanlegg

Idrettsplan 2017-2027 – Idrettsbyen Bergen – aktiv og attraktiv for alle ble vedtatt i bystyret den 22.mars 2017. Idrettsplanen er kommunens sektorplan for aktivitets- og anleggsutvikling innen idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv. Hovedmålet er å tilrettelegge for at flest mulig skal få et variert aktivitetstilbud i sitt nærmiljø.

Idrettsplanen peker på utfordringer når det gjelder egnede areal til større og mindre idrettsanlegg. Dette gjelder i Åsane, Loddefjord, Indre Arna, Fyllingsdalen, Lilandsområdet/ Flesland/ Søreide, Rådal og hele Bergensdalen. Derfor er det i bestemmelsene til KPA stilt krav om at arealer til idrett skal vurderes i reguleringsplaner. Det er viktig at arealbehov til idrett og skole spilles inn ved planlegging i senter og knutepunktutvikling.

Ved oppstart av planprosess for kommuneplanens arealdel kom det mange innspill til idrettsanlegg. Disse er sendt til Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett for vurdering i Idrettsplanen.

Idrettsplan 2017-2027 medfører i liten grad endringer i plankartet i kommuneplanens arealdel. Arealdelens plankart viser kun større idrettsparker/anlegg. Øvrige idrettsformål inngår i hovedmålet Bebyggelse og anlegg – blandet (1001).

I plankartet er det avsatt areal til 11'er bane på Kvistemyri på Søreide. Nordre del avsettes til fotballbane med arealmuligheter for parkering og klubbhus. Det grønne arealet i søndre del er verdifullt som friluftsområde. Hele området var tidligere avsatt til friområde.

Andre offentlige funksjoner

Den kompakte bystrukturen skal også gi plass til et mangfoldig kulturtilbud, gjerne i kombinasjon med andre offentlige funksjoner. Flerfunksjonalitet i de offentlige anleggene er både plass- og ressursbesparende og utvikler sosiale møteplasser og liv i byrommene rundt. Helse- og omsorgstjenester skal også være tilgjengelig i de tette byområdene. Dette krever målrettet innsats. Kommunen må sette seg i førerretet i fortettingsprosessene for å lykkes med tilrettelegging for de offentlige funksjonene.

Kulturbygg og bygg for helse- og omsorgstjenester er for detaljert for plankartet, disse inngår i arealformålet Bebyggelse og anlegg. Tilsvarende gjelder for anlegg for egenorganisert aktivitet, som for eksempel sentrumsnær utendørs skatepark.

Oppbygging og endringer i plankart 1

a. Bebyggelse og anlegg (pbl § 11-7 nr 1)

1) Byggesonen

I gjeldende arealdel er byggesonen delt i: "Sentrumsformål", "Bebyggelse og anlegg - blandet" og "Boligbebyggelse - fremtidig"

I nytt planforslag har vi delt byggesonen inn i 4 soner:

- Sentrumskerne (sone 1) (1130-2) - NY
- Byfortettingssone (sone 2) (1130-1) - NY
- Ytre fortettingssone (sone 3) (1001-2) - NY
- Øvrig byggesone (sone 4) (1001-1)

2) Fritidsbebyggelse (1120) - NY

Vi har opphevet kommunedelplan for Mildehalvøya, og har derfor tatt inn områder for eksisterende fritidsboliger i planforslaget

3) Tjenesteyting (1160)

I planforslaget vises nye skoler, utvidelse av eksisterende skoler og skoler som ligger i LNF

4) Råstoffutvinning (1200)

Følgende områder videreføres:

- D/M2 Gaupås
- D/M3 Arna jordsortering
- D/M4 Gimmeland tilbakeføres til LNF

Nye områder for råstoffutvinning

- Fanafjellet - Ny
- Hordvik - Ny
- Mardalen - Ny
- Skjenbakkeskog - Ny

5) Næringsbebyggelse (1300)

En rekke av transformasjonsområdene og næringsområdene (IKL) i KPA2010 er regulert og tas derfor i inn i den generelle byggesonen:

- Laksevåg (IKL6)
- Mindemyren (IKL7)
- Drotningstvik (IKL15)
- Spelhaugen (IKL16)
- Nyborg nord (IKL19)
- Nyborg øst (IKL20)

En rekke av områdene endres til Industri-Lager (uten kontor):

- IL1. Hordvik (tidligere IKL1)
- IL2. Haukås (tidligere IKL2)
- IL3. Salhusvegen (tidligere IKL3)
- IL4. Mardalen (tidligere IKL4)
- IL5. Nyborg (tidligere IKL18)
- IL7. Midttun (tidligere IKL8)

Opprettholdes som industri-kontor-lager:

- IKL1. Kokstad (IKL11 og IKL16)

Tas ut av planforslaget

- IKL5 Arna (endres til Energianlegg og LNF)
- IKL10 Liland (gitt nytt navn i KDP BLÅE)
- IKL14 Fagerdalen

Nye områder for arealkrevende næring:

- IL9. Mjeldheim
- IL10. Tangeland - Egnet for datalagring på grunn av nærhet til transformatorstasjon
- IL11. Helldal
- IL12. Rådalen

6) Idrettsanlegg (1400)

I planforslaget videreføres idrettsparker som vist i KPA2010

7) Grav- og urnelund (1700) - Delvis NY

I plankartet vises både eksisterende (1700-1) og nye (1700-2) grav- og urnelunder. Tidligere var kun nye grav- og urnelunder vist i plankartet.

8) Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg (1500)

- a) T: Terminal. Område regulert til fremtidig godsterminal.
- b) E: Energianlegg. Transformatorstasjoner - NY
- c) KA: Kommunalteknisk anlegg. Biogassanlegg, forbrenningsanlegg Rådalen
- d) SA: Småbåtanlegg. Eksisterende privat fellesbrygger med båtplasser knyttet til en bolig eller fritidseiendom - NY
- e) M: Massedeponi: Område for deponering av masser
 - D/M1. Leikvang: videreføres
 - M6. Blåurskampen - NY
- f) N: Naust - NY

b. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 11-7 nr 2)

1) Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (SA):

Viser område for deponering av masser for å tilrettelegge for trafikksikring og parkmessig opparbeiding av strandsone i Grimevatnet - NY

2) Bane (J): Viser eksisterende jernbane

3) Lufthavn (L): Viser eksisterende lufthavn

4) Havn (HA): Viser eksisterende havner

c. Grønnstruktur (pbl § 11-7 nr 3)

1) Grønnstruktur - eksisterende:

Områder som er regulert til fri- eller friluftsområder, grøntbelte langs vassdrag samt uregulerte viktige parker og friluftsområder

2) Grønnstruktur - framtidig (G):

Områder for deponering av masser for tilrettelegging for friluftsliv:

- Nordåsvannet: Paradisbukten og Stølsvika-Sørevågen - NY
- Bjørndalspollen - NY
- Gravidalsvannet - NY
- Myraskjenet - NY

d. Forsvaret (pbl § 11-7 nr 4)

Videreføres fra gjeldende arealplan. Viser områder som er eid eller regulert til forsvaret.

e. Landbruks, natur- og friluftsmål (pbl § 11-7 nr 5)

Områder for landbruks,- natur- og friluftsmål (LNF) fra KPA2010 videreføres.

Noen områder som tidligere var avsatt til boligformål er tilbakeført til LNF - NY

Det finnes en del eksisterende boliger innenfor LNF.

I gjeldende arealdel var det avsatt 3 områder for spredt boligbygging i LNF (Riple, Samdal og Trengereid). Disse videreføres ikke.

f. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (pbl § 11-7 nr 6)

1. Bruk og vern av sjø og vassdrag: Sjøområder for allmenn bruk. Ingen endring
2. Ferdsl (FE): Ankringsområde i Sandviken (FE1) videreføres.
3. Småbåthavn (SH): En del av områdene vist som småbåthavn i gjeldende arealdel er endret til småbåtanlegg (1500)
4. Fiske: Gjelder viktige områder for næringsutøvelse og for biologisk mangfold
5. Drikkevann: Vann som brukes som drikkevann og reservekilder
6. Naturområde (N): Områder i sjø med spesielle naturkvaliteter som skal beskyttes mot uønsket påvirkning
7. Friluftsområde (F): Friluftsområder er forbeholdt badeaktivitet
8. Kombinert formål i sjø og vassdrag: Kombinert områder for natur og friluftsliv

a) U: Område ved sjøkrigsskolen for undervisning i dykking - NY

g. Bestemmelsesområder (Kartforskriften)

- LNF-områder der deponering av rene masser tillates:
 - Fjellbirkeland (#1) - NY
 - Gimmeland (#2) - NY
- Idrettsformål - Store Lungegårdsvann (#3) - NY (tidligere vist som idrettsformål)
- Historiske områder (#4-9): Tillates ikke nye bygg med byggehøyde over hovedregelen (§ 27.1.7) - NY
- Flesland lufthavn - meldeplikt (#10)
- Andre områder (#11-12): Videreutvikling/transformasjon av eksisterende sentrumsfunksjoner - NY

Plankart 2 - Hensynssoner

Plankart 2 inneholder følgende hensynssoner:

- Sikrings-, støy og faresoner (§ 11-8 a):
- Nedbørsfelt drikkevann (110)
- Forurenset sjøbunn (130): Gjelder område for tildekking av forurenset sjøbunn i Puddefjorden - NY
- Sikringszone militær virksomhet (190): Sone rundt militærbasen på Haakonsværn
- Rød støysone (210) - Oppdatert
- Gul støysone (210) - Oppdatert
- Ras og skredfare (310): NY
- Flomfare (320): NY
- Brann og eksplosjonsfare (350)
- Luftforurensning (390): Oppdatert
- Akutt forurensning (390): NY
- Brannmitteområder (390)

Soner med særlige krav til infrastruktur (§ 11-8 b)

- Konesjonsområde fjernvarme

Soner med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø (§ 11-8 c)

- Landbruk (510) - Sammenhengende landbruksområder
- Friluftsliv (530) - Byfjell - Supplert med Byfjellene sør og Byfjellene nord
- Landskap (550) - Funksjonell strandsone
- Landskap (550) - Inngrepsfrie områder
- Naturmiljø (560) - Kjente områder med viktig biologisk mangfold - Oppdatert
- Kulturmiljø (570) - Oppdatert - (utfyllende informasjon i eget vedlegg til bestemmelsene)
 - Sentrum med ulike delområder
 - Historiske sentra
 - Arkitektur og bygningsmiljø
 - Kommunikasjonslinjer
 - Jordbrukslandskap og kulturhistorisk landskap
 - Kulturhistoriske områder

Soner for båndlegging i påvente av vedtak etter pbl eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt lovgrunnlag (§ 11-8 d)

- Båndlegging etter lov om naturmangfold (720) - Gjelder 8 områder i Bergen kommune
- Båndlegging etter lov om kulturminner (730) - Fredet bygrunn i Bergen sentrum
- Båndlegging etter andre lover (740)
 - Osvassdraget
 - Militær forbudssone i sjø - Laksevåg - NY
 - Reguleringsmagasin - NY
 - Høyspentanlegg - NY

Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlige samarbeids- eller eierformer, samt omforming og fornyelse (§ 11-8 e)

- Laksevåg - omforming - NY
- Indre Arna - omforming - NY
- Slettebakken - omforming - NY
- Dokken - omforming - NY

Oppbygging og endringer i bestemmelser og retningslinjer

Innledning

Innholdet deles inn i 3 hoveddeler (bestemmelser, retningslinjer og utfyllende informasjon), og samles slik at alt som gjelder samme tema står på samme plass i dokumentet. Dette gir god oversikt og anledning til å ta med mer av utfyllende informasjon (bl.a. ved bruk av aktive linker og krysshenvisninger til andre §§). Denne oppbyggingen av dokumentet gir også god anledning til å synliggjøre bystyrets politikk innenfor ulike samfunnssektorer på en bedre måte enn i dag. Det legges til grunn at boks 3 – informasjon – kan redigeres administrativt under veis i planperioden, dersom det f.eks. vedtas nye relevante temaplaner eller gjøres viktige prinsippvedtak.

Formålsparagraf

En ny § 1 gir de store hovedoverskriftene for kommunens politikk. Punktet kan bl.a. være til hjelp ved tolkingsbehov eller ved vurdering av dispensasjoner eller andre avvik fra overordnet plan. Det er viktig at innholdet begrenses, og at det er de rette punktene som løftes fram.

Målformuleringer

Der det er naturlig vil enkelte bestemmelsespunkter inneholde ytterligere målformuleringer retningslinjer (gjelder spesielt bestemmelser om innhold og kvalitet og hensynssoner/bestemmelsesområder). Dette bidrar til å klargjøre hensikten bak bestemmelsen, og den juridiske delen av innholdet kan i større grad rendyrkes. Vi unngår ikke at arealpolitikken fortsatt er regelstyrt, men ved hjelp av formålsparagrafen og målformuleringene løftes de bakenforliggende politiske målene bedre fram.

Nye tema

Bestemmelsesdelen av dokumentet inneholder flere helt nye tema, delvis som egne paragrafer og delvis integrert i andre:

- Byskikk og byromsanalyse (som også tar opp i seg tidligere Byform og arkitektur) (§ 8)
- Klima (§§ 18 og 19)
- Mobilitet (§ 16)
- Massehåndtering (§ 24)
- Bolig og boligfortetting (§ 9)
- Overvannshåndtering (§ 19 og 20)
- Levekår (§ 7)
- Rekreasjon og friluftsliv (§ 11)
- Skilt og reklame – innarbeidet fra tidligere kommunal vedtekt (§ 25)
- Avfall (§ 21)
- enkelte hensynssoner og bestemmelsesområder (§ 33-37)

Enkelte tema vil også utdypes videre i egne vedlegg/veiledere. Så langt ser vi behov for følgende:

- byromsanalyse
- parkering
- reklame
- hensynssoner for bevaring kulturmiljø

Endringer

På en rekke punkter foreslås det reelle endringer sammenlignet med KPA 2010 (her nevnes bare "mindre" tema som ikke drøftes andre steder i fagnotatet). Dette gjelder blant annet:

- Forholdet mellom KDP og KPA: hovedregelen endres til at KPA gjelder foran KDP ved motstrid (§ 2)
- Rekkefølgekrav for Åsane nord og Hjeltestad/Milde (fra KDP) innføres
- Levekårssoner: mer konkrete krav til nyansering av byggetiltak avhengig av levekårsstatus
- Hyblifisering: søknadsplikt for bruksendring og rivning av bolig i nærmere fastsatte områder
- Flytende bolig: knyttes til avklaring i reguleringsplan
- Tilgjengelig bolig: strengere krav til universell tilgjengelighet i byggesone 2 og 3 (i sone 1 etableres flere boliger ved bruksendring, der full tilgjengelighet kan være vanskelig å oppnå).
- Vassdrag: mer tydelige målformuleringer. Krav til vurdering av gjenåpning av lukkede vassdrag
- Støy: bedre tilpasning til nasjonale retningslinjer, omarbeidete rammer for unntak fra grenseverdi, rettsvirkning knyttes til beregnet støynivå i stedet for kartfestet støysone (§ 22)
- rammer for flytebrygger og naust (§ 27.7).
- Enklere regler for små, kurante tiltak på eksisterende bolig i LNF-områder (§ 31). Det foreslås å klarere små byggetiltak på etablerte boliger i LNF-områdene, slik at disse skal unngå dispensasjon

Informasjon og veiledning

En rekke punkter har som formål å bidra til å gjøre annet eksisterende regelverk og tilgjengelig kunnskap mer tydelig og lettere tilgjengelig. Dette omtales ikke i full bredde, men kan illustreres med noen eksempler:

- Det er utviklet et nasjonalt beregningsverktøy for luftkvalitet, som bl.a. kan være til hjelp for å kartlegge situasjonen i for tettingsområder. Dette henvises det til i § 23 om forurensning
- Kommunen har flere regulerte hytteområder, som har en slik beliggenhet at det er viktig å unngå bruksendring til bolig (f.eks. på grunn av lokalisering i friluftsområder eller fordi adkomstvegen ikke skal ha økt biltrafikk). Disse områdene vises med eget arealformål og tilhørende bestemmelser (§ 27.1)
- Vassdragsforvaltning skal i mange situasjoner også baseres på annet regelverk i tillegg til plan- og bygningsloven, bl.a. vannressursloven og vannforskriften med tilhørende regionale forvaltningsplaner. Det refereres til dette regelverket i § 32.1

Forholdet til eldre kommunedelplaner

Kommunen har en rekke eldre kommunedelplaner som det ikke er praktisk mulig å rullere. I dette planforslaget foreslås det at kommuneplanen skal gjelde foran eldre kommunedelplaner ved motstrid. Dette prinsippet er nytt sammenlignet med KPA 2010, og hovedbegrunnelsen er å forenkle det formelle plangrunnlaget, og å unngå at like problemstillinger behandles ulikt avhengig av innholdet i ulike kommunedelplaner.

Kommunedelplanen for Mildehalvøya (planID 1574, vedtatt 2006) er i grove trekk innarbeidet i KPA, og foreslås opphevet. Tilpasningen mellom planene utløser noen endringer og tilpasninger:

- rekkefølgekrav for nye byggetiltak langs Hjellestadvegen videreføres og konkretiseres i KPA
- tiltaksgrense mot sjø reduseres fra 50 m til 25 m i tråd med resten av kommunen
- et LNF-område for spredd boligbygging på Hjellestadvarden utgår, basert på kommunens generelle fortettingsstrategi, og et annet som er ferdig utbygd på Skipaneset endrer status til byggesone 4.

3 kommunedelplaner for samferdselsanlegg foreslås opphevet fordi de er regulert/gjennomført (ID 1623 bybane til Flesland + ID 1992 fastlandssamband Sotra) eller vurderes som uaktuelle (ID 1616 E39 Midtbygda – Nordhordlandsbrua).

Føringer fra overordnede planer (statlige og regionale)

Kommuneplanens samfunnsdel er basert på føringer fra en rekke statlige og regionale planer:

- **Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging**

Nasjonale forventinger ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12.juni 2015.

Regjeringen forventer at kommunen:

- *fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken*
 - *trekker langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder*
 - *legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*
 - *sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet*
 - *utnytter potensialet for fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk*
 - *legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*
 - *tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum*
 - *sikrer trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning*
 - *tar vare på naturverdier og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv*
 - *legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn*
- **Statlig planretningslinje for samordna bolig, areal- og transportplanlegging**
Retningslinjene legger følgende føringer til grunn:
 - *Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*
 - *Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.*
 - *Planlegging skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.*
 - **Stortingsmelding 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt.**
 - *Regjeringen gir i denne meldingen uttrykk for at planlegging etter plan- og bygningsloven er en av nøklene til bærekraftig utvikling i hele landet. Det vises bl.a. til at byområdene står overfor store utfordringer innen klima og miljøpolitikken, og at god planlegging er en viktig del av løsningen.*
 - *Regjeringen legger opp til at byvekstavtaler mellom myndigheter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå skal sikre bedre samordning av arealutvikling og investeringer i transportsystemene i de største byområdene.*



- **Klimaplan for Hordaland 2014-2030**
Samordna areal- og transportpolitikk er en sentral strategi for å redusere klimagassutslipp fra vegtrafikken i Hordaland med 30 % innen 2030.
- **Regional transportplan for Hordaland 2013-2024**
Planen er grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer innen transportsektoren. Planen har egne delmål om reismiddelfordeling i Bergensområdet, med utgangspunkt i målet om nullvekst. Planen er under rulling.
- **Regional plan for attraktive senter i Hordaland**
Planen har definert en regional senterstruktur i hele fylket.
- **Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (høringsutkast 2017)**
Planen har formulert følgende overordnede mål:
 - *Bergensområdet skal være en bærekraftig og konkurransedyktig vekstregion.*
 - *Utbyggingsmønster og transportsystem skal gi effektiv utnyttelse av samfunnsressurser og infrastruktur. Samordnet planlegging og et klimavennlig utbyggingsmønster skal legge til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønnstruktur blir bevart.*
 - *Det skal være en balansert fordeling av boliger og arbeidsplasser i Bergensområdet.*
 - *Utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal være arealeffektivt og klimavennlig basert på den regionale senterstrukturen. Hovedtyngden av veksten i arbeidsplasser og boliger skal komme innenfor regionale vekstsoner.*
 - *Bergensområdet skal ha et effektivt transportsystem som gir miljøvennlig og trygg transport, god mobilitet og tilgjengelighet til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.*
 - *Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekker et langsiktig behov.*
 - *Utbygging i Bergensområdet skal ta hensyn til naturmangfold, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv. Arealbruken skal legge til rette for en aktiv befolkning med god tilgang på natur og friluftsområder.*

I tillegg har Bergen kommune vedtatt en sektorplan med direkte føringer til arealdelen:

- **Grønn strategi**

Kommunens klima- og energihandlingsplan, Grønn strategi, ble vedtatt i bystyret 21. september 2016 (sak 218/16).

Grønn strategi for Bergen beskriver hvordan kommunen skal redusere utslipp av klimagasser og effektivisere energibruk. Planen trekker opp følgende mål:

- *Bergen skal være fossilfri i 2030.*
- *Bergen skal arbeide for at byen får et næringsliv som blir ledende i fornybarsamfunnet.*
- *Transportsektoren må redusere sine klimagassutslipp med 30 prosent innen 2020 og være fossilfri i 2030.*
- *Byggsektoren i Bergen skal være fossilfri før 2030, og energibruk i nye og eksisterende bygg samt i gatebelysning skal effektiviseres.*
- *Den totale mengden restavfall og klimagassutslipp fra avfallshåndtering skal reduseres.*
- *Kommunen skal være i forkant av utviklingen og være best mulig rustet til å minimalisere negative konsekvenser av klimaendringer.*

Grønn strategi viser til satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel, blant annet om at Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur, som viktig føring for en klimasmart by og for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Grønn strategi går lenger enn Regional areal- og transportplan (utkast 2017) når det gjelder målet om nullvekst i personbiltrafikken. Den har mål om at personbiltrafikken i Bergen skal reduseres med minst 10 prosent innen 2020 og 20 prosent innen 2030 sammenlignet med år 2013.

I vedtaket av klima- og energihandlingsplanen ligger det noen direkte føringer som er innarbeidet i arealdelens bestemmelser:

- *I nye reguleringsplaner skal det tilrettelegges for parkeringsplasser som er reservert for elbiler. Det skal også tilrettelegges for bildeleordning der det er hensiktsmessig.*
- *Krav om å legge til rette for ladepunkter (dimensjonering av elektriske anlegg, trekkør etc) for alle parkeringsplasser ved etablering eller oppgradering av parkeringsanlegg.*
- *Bergen kommune skal prioritere åpning av lukkede bekker og elver.*
- *Ved nybygg skal kommunen stille krav om grønne tak der det er hensiktsmessig.*

