



Byrådssak 279/17

Saksframstilling

Vår referanse: [Klikk her for å skrive inn tekst.](#)
Saksbehandler: Andreas Graue Berg

**Ytrebygda gnr. 107 m.fl. Birkeland, Liland, Ådland og Espeland -
Kommunedelplan, arealplan-ID 61020000, ny 2.gangs behandling**

Hva saken gjelder:

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken første gang i møte 9.2.2017, sak 60-17, og avga innstilling til bystyret om vedtak. Ut fra foreliggende innsigelse fra fylkesmannen til boligområdet B5 og barnehageområdet T2 på Ådland ble det gjennomført meklingsmøte hos fylkesmannen 14.mars. Det ble ikke enighet om disse to områdene, slik at innsigelsen opprettholdes og må sendes til departementet for endelig avgjørelse. Planforslaget ellers har ikke gjenstående innsigelser og kan føres frem til endelig vedtak. Dette forutsetter at kommunen slutter seg til at de eksisterende boligområdene B6, B7 og B9 i gul flystøysone ikke gis anledning til utbygging som vil kreve innglassing av balkong som avbøtende tiltak for flystøy.

Det ble videre avklart på meklingsmøtet at forslag om ytterligere reduksjon av samlet omfang av kontorformål i planforslaget gir grunnlag for at gjenstående innsigelse til vedtatt reguleringsplan for Flesland næringspark kan trekkes. Dette gir grunnlag for at reguleringsplanen for denne næringsparken kan gjennomføres med tidligere vedtatt omfang av kontorformål.

Ut fra denne situasjonen fremmes det sak til ny 2.gangs behandling der delområder med innsigelse unntas fra rettsvirkning og at resterende områder kan vedtas med egengodkjenning for gjennomføring.

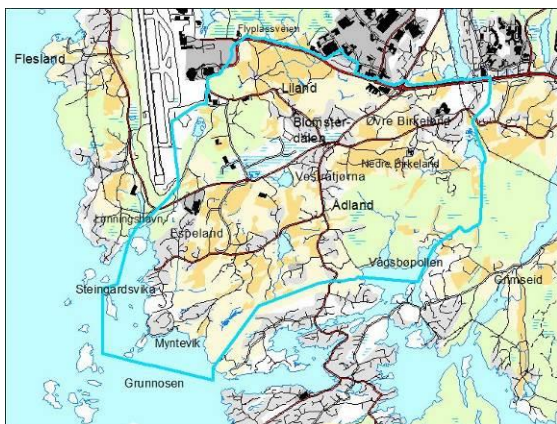
Saken og innstillingspunkt er som forslaget til forrige behandling, og er supplert med resultatet fra meklingsmøtet. Dette gjelder justering av bestemmelser om bolig og flystøy og areal til kontorformål innenfor I/K/L 1 området ved den nye flyplassterminalen. Oppdaterte vurderinger etter meklingsresultatet er tatt inn i byrådets vurderinger i et eget avsnitt. Det gjøres oppmerksom på at tekst om beskrivelser og vurderinger av ulike formål før meklingsmøtet i hovedsak *ikke* er endret, og slik sett viser historikken underveis i planprosessen.

Forslaget til kommunedelplan legger til rette for utvikling av lokalsenter, boliger, tjenesteyting og idrett ved Blomsterdalen og Birkeland, boliger ved Ådland og næringsbebyggelse ved Liland, Lønningen og Espehaugen (KDP BLÅE). Det er vist tilrettelegging for friluftsliv, med vekt på kystsonen og turveger mellom nye boliger og kysten. Sentrumsområdet ved Blomsterdalen justeres og utvides nærmere bybanestoppet i Birkelandskrysset for å kunne styrke utviklingen av senteret og for å legge til rette for en høyere boligandel i områder med lav belastning av flystøy.

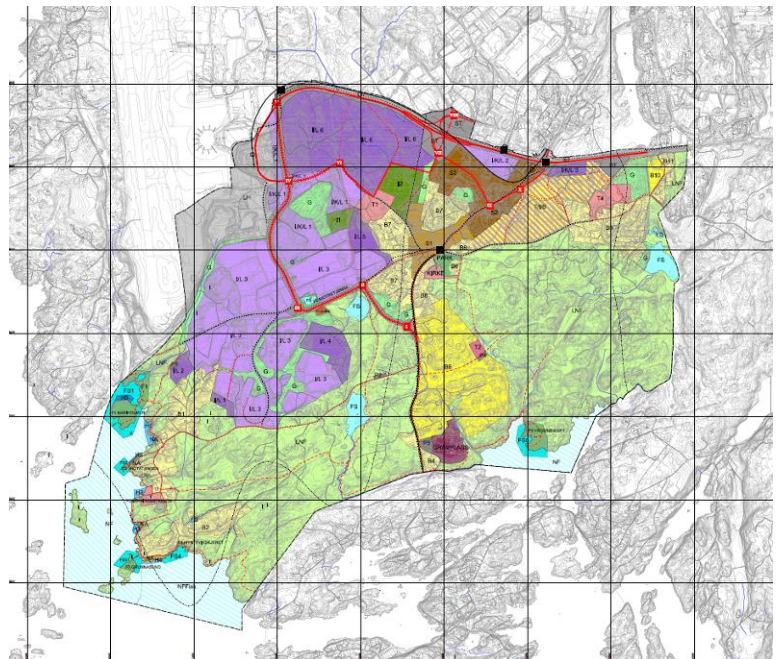
Planforslaget er i samsvar med hovedpunktene i arealbruk i kommuneplanen 2010 (KPA).

Hovedvegssystemet er vurdert på nytt som en følge av at vegvesenet reiste denne problemstillingen i reguleringsplan for bybane Rådalen-Flesland. Vurderingene gjelder utvikling av vegsystemet for Flyplass-vegen, sett i lys av situasjonen når siste parsell av Ringveg vest er realisert. Planer for økt standard og hastighet på Flyplassvegen gjør det sannsynlig at vegkrysset i Birkelandsskiftet over tid må avvikles. Kryssets funksjoner foreslås da flyttet til Kokstadflaten, og Ytrebygdsvegen foreslås lagt på bru over Flyplassvegen til Birkelandsskiftet. Det foreslås en ny vegløsning mellom Hjeltestadvegen og Flyplass-vegen ved at trafikken til Milde og Hjeltestadområdet legges utenom Blomsterdalen, slik at vegstrekningen gjennom lokalsenteret til kollektivterminalen kan prioriteres som miljøgate for buss, syklende og gående og kjøring til eiendommene.

Det er lagt stor vekt på samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med utvikling av en bedre infra-struktur for kollektiv-, gang- og sykkeltransport, og særlig basert på bybanen til Flesland. Det foreslås at bybanen ikke føres videre fra terminalen på Flesland til Blomsterdalen, siden det vurderes at en buss-basert løsning vil være mest



hensiktsmessig på denne strekningen.



Figur 1: Oversikt over planområdet

Figur 2: Plankart 1

I sammenheng med behov for mer areal til fortetting av bolig og næringsområder er frigivelse av land-bruksområder nærmere vurdert. Planen har her forslag om omdisponering av landbruksområder på Liland og Espeland til utbygging og fastsetting av en langsiktig grense for utbygging mot LNF-området sør for Skagevegen.

Planområdet er i alt på 7.263 daa, herav 6.542 daa landareal og 721 daa sjøareal. Planlagt tilrettelegging i tråd med høringsutkastet viser at området har en kapasitet til ca 2.400 – 2.900 nye boenheter og ca 3.300 nye arbeidsplasser. I tillegg kommer en del kapasitet innenfor eksisterende bolig- og næringsområder for utbygging. Utnyttelsesgrad er foreslått til opptil %BRA=250. Tilrettelegging for omfattende boligbygging skal bidra til å rette opp en skjev balanse mellom boliger og arbeidsplasser i bydelen.

Boligbygging i områder som er belastet med flystøy (gul og rød sone) har vært et hovedtema i plan-arbeidet. Flystøy er vurdert i forhold til at det kan bli 2 rullebaner, jf KPA2010 og prinsipsak om flystøy i bystyret i møtet 15.6.2016 (sak 150-16). Det foreligger innsigelse fra fylkesmannen til forslaget om boligbygging på B5-området på Ådland (ZEB-prosjektet, Zero Emission Buildings). Innsigelsene er begrunnet med manglende støyutredninger, brudd med målsetningene i statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og feil bruk av avgrensning av avvikssone for flystøy, jf mulighet for tiltak med støyfaglige kompromisser. Ut fra foreliggende innsigelse er det ikke hjemmel for planvedtak med

egengodkjenning av planforslaget uten mekling hos fylkesmannen etter at Komite for miljø og byutvikling (KMBY) sin innstilling foreligger.

Som avbøtende tiltak i boligområder med flystøy i gul sone foreslår planen at det tillates innglassing og overdekking av privat uteareal i blokkbebyggelse i arealformålene boligbebyggelse og kombinert bebyggelses- og anleggsformål. Dette skiller seg fra gjeldende kommuneplan, som bare tillater dette i områder med Sentrumsformål.

For forslag om nye boliger i gul flystøysone stilles det krav om uteoppholdsareal på en stille side med dokumentert støynivå lavere enn $L_{den}=52$ dB. Det er ikke forslag om ny boligbygging i røde flystøysoner.

Planforslaget har ikke tatt opp spørsmål om ev regional havn ved Flesland, eller jernbane- eller gods-terminal som var parallelle tema i planprosessen. Hovedformålet i strandsonen er tilrettelegging for allment friluftsliv, og uten tilrettelegging for utbygging av andre formål.

Forslag til arealbruk følges opp med omfattende rekkefølgekrav om utbygging av infrastruktur (veger, gang- og sykkelveger og turveger) i forbindelse med byggetiltak.

Konsekvensutredning

Ut fra størrelse og omfang av planarbeid og utbyggingstiltak, er det utarbeidet konsekvensutredning.

Det vises til planbeskrivelse og tilhørende plandokumenter for nærmere beskrivelse av planforslaget og konsekvensutredning, se vedlegg.

Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer

Planområdet er i Kommuneplan 2010 i hovedsak vist som LNF-formål og et større område med nærings-formål i vestlig del. Noen mindre områder omkring Blomsterdalen og Skagevegen er i dag regulert til sentrumsformål og boliger.

Ved bygging av bybane er det et overordnet mål å transformere og fortette arealer i gangavstand til stoppestedene. I Ytrebygda er Senterområder langs bybanetraseen ikke ennå fastlagt i KPA.

Det vises til mer utførlig beskrivelse av planforslaget i kap. 5 i Planbeskrivelse.

Planprosessen

Planarbeidet ble kunngjort oppstartet 7.11.2010. Merknader ved varsel om oppstart av planarbeid ble behandlet i fagnotat om utleggelse til offentlig ettersyn i byrådssak 1388/14. Forslag til planprogram ble

fastsatt av bystyret i møte 20.6.2011, sak 132-11. Planforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 2.11. - 16.12.2014. I forbindelse med høringen av planforslaget ble det avholdt åpent informasjonsmøte 18.11.2014, og kontordag 25.11.2014. I tillegg er det avholdt møter med utbyggere og berørte parter underveis i plan-prosessen.

Avinor og fylkesmannen fremmet innsigelser til flere punkt i planforslaget.

I forbindelse med behandling av fylkesmannen sine innsigelser ble det avholdt et møte hos fylkesmannen 20.5.2015. Fylkesmannens oppsummering fra møtet framgår av brev dat. 27.5.2015, se vedlegg. Endring av plankart og bestemmelser til 2.gangs behandling gir grunnlag for å komme i møte de fleste innsigelsespunktene fra fylkesmannen, og samtlige fra Avinor.

Ut fra dette grunnlaget har Avinor trukket innsigelsene til foreliggende planforslag.

Fylkesmannens innsigelse for tema flystøy tilknyttet utbygging ved Ådland – felt B5 (ZEB-prosjektet) og T2 (ny barnehage) står ved lag. Det bør gjennomføres et meklingsmøte hos fylkesmannen om gjenstående innsigelsespunkt etter KMBY sin innstilling, og før saken fremmes til bystyret.

Fylkesmannen har ikke formelt trukket noen av innsigelsene til punktene som her foreslås imøtekommet. Dette må kommunen formelt anmode om ved en oversendelse av bystyrets planvedtak til fylkesmannen og henvisning til at innsigelsespunkt er imøtekommet.

Fagetatens begrunnelse for ikke å imøtekomme fylkesmannens innsigelser til B5 og T2 er:

- Utbyggingen er forutsatt i kommuneplanen 2010
- Mer detaljerte utredninger av flystøy og planløsninger vurderes som mest hensiktsmessig å utføre på neste plannivå, jf krav om oppfølgende detaljplan
- De foreslåtte bestemmelsene om avvikssone gjelder krav til planløsning og tekniske krav som vurderes som nødvendige for å ivareta bokvalitet.
- Planforslaget vurderes å være mindre i strid med statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging enn fylkesmannen legger til grunn. Bydelen har mangel på boliger, og boligene vil bl.a. ligge i sykkelavstand til mange arbeidsplasser, sentrumsformål, skoler, barnehager, idrettsanlegg mv.

Fullstendig oversikt over planprosess framgår av kap. 4 i dokumentet Planbeskrivelse.

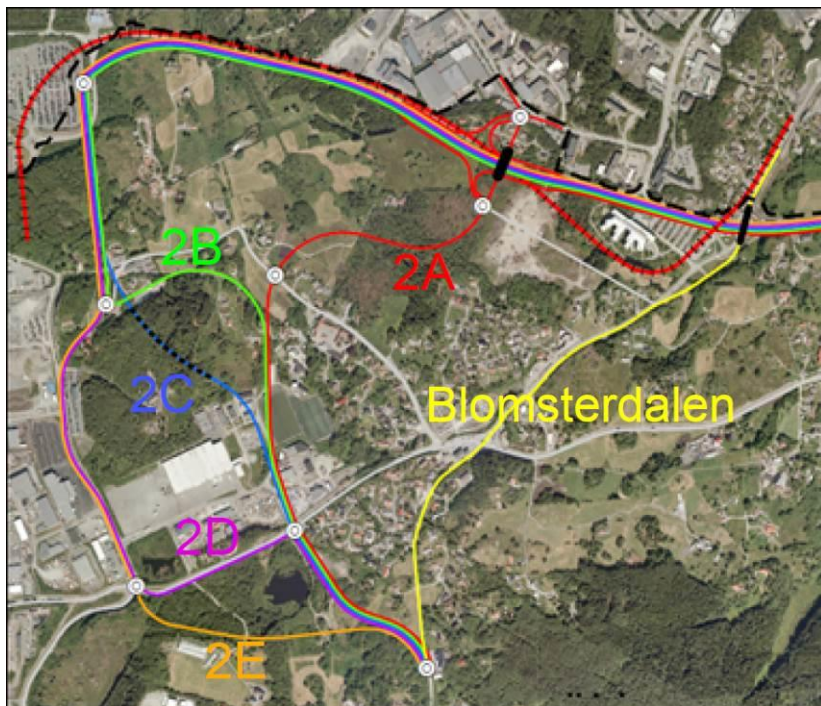
Merknader ved offentlig ettersyn

Det er til sammen mottatt merknader og uttalelser fra 108 parter til planforslaget, herav 12 fra hørings-instanser og 85 merknader fra grunneiere, privatpersoner, lag og organisasjoner. I tillegg er det kommet inn 11 merknader fra interne høringsparter i kommunens administrasjon. Merknadene er oppsummert og kommentert av fagetaten i dokumentet «Merknadsbehandling», se vedlegg.

Hovedpunkt i merknader er knyttet til sentrale plantema:

- Flystøy i forhold til boligområder - Ikke tilstrekkelig utredet og avklart, innsigelse.
- Samordnet bolig, areal og transportplanlegging - Utbygging på Ådland ligger ikke i gangavstand til bybane og bussfrekvens er lav
- Endret sentrumsformål - Omfang av senterområde er for stort, kan bli for mye handelsareal
- Nye boligfelt - Dels oppslutning og dels problem med flystøy
- Endret lokalisering av skole og idrettsanlegg - Ønske om mer sentral lokalisering av skole og samlokalisering med andre offentlige tjenester. Grunneiersynspunkt om alternativ bruk.
- Nye næringsområder på Espehaugen og Lønningen – synspunkt på ulemper av næringsvirksomhet, aktuelt med arealkrevende næringer i områder lengst vekk fra bybanen
- Nye friområder og turveger - I hovedsak tilslutning til forslagene.
- Nytt hovedvegssystem – delvis tilslutning til alt D (fagetatens) og delvis til alternativene 2A og 2E, se figur 3. Fylkesmannen tar ikke stilling til vegalternativ. Bekymring for at miljøgate i senterområde vil svekke senterfunksjonene. Bekymring for at rekkefølgebestemmelser med tiltak på veger og gang- og sykkelanlegg blir så kostbare at de kan stoppe eller forsinke utbygging.

Det foreligger ikke innsigelse til noen av vegalternativene, og kommunen kan derfor gjøre endelig vedtak av trase.



Figur 3: oversikt over vurderte vegalternativ

Endringer i planen etter høring og offentlig ettersyn

På bakgrunn av innsigelser, uttalelser, dialog med parter og fagetatens egne vurderinger er det foretatt flere endringer i planforslaget til 2.gangs behandling.

De vesentligste endringene er:

- En mer generalisert arealbruk er vist ved Øvre Birkeland. Felt B8 (bolig), I3(idrettsanlegg) og T3 (skole og barnehage) i høringsutkastet er slått sammen til felt T/I/B i revidert planforslag. Samme områdeavgrensing, men detaljering og tomtevalg gjennom krav om oppfølgende områdeplan.
- Forslaget om boligbebyggelse ved Ådland vest for Hjellestadvegen (B3) er tatt ut/tilbake til LNF-formål. Området er for utsatt for både flystøy og veitrafikkstøy til at det er mulig å oppfylle kvalitetskrav til uteoppholdsareal.
- For I/L 6 på Liland er formålene kontor og hotell tatt ut. Fagetaten er enig med Fylkesmannen i at det er størst behov for dette arealet til arealkrevende næringer. Dette gir bidrag til at den generelle innsigelsen fra fylkesmannen kan trekkes.
- For I/K/L 1 (Flesland Næringspark) er det gitt nye bestemmelser som ikke tillater kontorformål lengst fra bybanen, jf innsigelse fra fylkesmannen. Detaljering forutsettes i reguleringsplan.
- Omfang på friområdene F2 og F3 ved Notatangen og Grunnasund er reduisert av hensyn til hhv forsknings- og undervisningsaktivitet ved Marinbiologisk stasjon og en eldre eneboligeiendom ved Leirvika. Forslaget om turveg langs sjøen i området opprettholdes.
- Boligbebyggelse B10 ved Skagevegen er utvidet mot nord, med formål å øke boligpotensialet noe.
- Veg mellom vegkryss I og III er flyttet fra bestemmelsen pkt. 3.2 til pkt. 3.3, slik at rekkefølgekravet inntreer ved igangsettingstillatelse i stedet for ved ferdigstillelse av byggetiltak.

- *I rekkefølgebestemmelsenes pkt. 3.0 er det tilføyd at kravene kan godkjennes utført etappevis, hvis det vurderes som mest hensiktsmessig i videre planarbeider.*
- *I rekkefølgebestemmelsenes pkt. 3.3 er tiltakene endret fra krav om «sikret finansiert og regulert» til «regulert og sikret opparbeidet». Tydeliggjøring av behovet for opparbeiding.*
- *I bestemmelsenes pkt. 13.1 og 13.3 er det etter krav fra fylkesmannen lagt inn hvilke felt bestemmelsen om innglassing av balkong, planløsning, ventilasjon og solavskjerming gjelder for.*
- *Parkeringszone er endret til P3 for hele planområdet. Representerer en innstramning i stedet for P3 for senterområdet, IKL 6-9 og P4 ellers.*
- *For sentrumsformålet er det etter krav fra fylkesmannen bestemt at handelsarealet skal avgrenses i områdereguleringsplan, jf. pkt. 21.1 i bestemmelsene. Fastsettes gjennom krav om områdeplan og tilpasses kundegrunnlaget i planområdet.*
- *Meldepliktsone Avinor er utvidet og nye bestemmelser er innarbeidet etter krav fra Avinor.*
- *Revidert plankart inneholder kun vegalternativet 2D, som går gjennom vegkryssene I, II, III, IV og V. De to andre vegalternativene som var med i høringsutkastet er tatt ut av plankartet. Som en følge av dette er veglinjer og vegkryss på vegstrekningen mellom kryss VI og VII justert. Justeringene er gjort for å legge til rette for god utnyttelse av arealene basert på en kvartalsstruktur.*

Det vises til fagnotatet for nærmere omtale av endringene i planforslaget til 2.gangs behandling.

Konsekvenser av planforslaget

De viktigste konsekvensene, positive og negative, av kommunedelplanen er:

- Nye boliger i en bydel som huser kommunens nest største næringsområde
- Det gis mulighet for et styrket sentrumsområde med fokus på boliger og tjenester
- Det anlegges et nytt vegsystem som kan brukes til å lede trafikk utenom sentrumsområdet
- Forbedret transportsystem, spesielt for transportformene kollektiv-, gange- og sykling
- Styrking av næringsområdene, med åpning av store nye arealer for industri og lager
- Kystzone og naturområder gjøres tilgjengelige for allmennheten ved hjelp av turveger
- Tap av dyrka og dyrkbar jord
- Omfattende boligbygging i gul flystøysone
- Etablering av nye arbeidsplasser langt fra det befolkningsmessige tyngdepunktet i kommunen

Andre påpekte konsekvenser

- Folkehelse
Boligene i planområdet planlegges i stor grad oppført med miljøfaktorene støy og solforhold nær minimum av hva som kreves for å oppfylle kvalitetskravene til uteoppholdsareal. Nye boliger i planområdet har ikke andre påviste negative miljøfaktorer, og konsekvensene for folkehelse vurderes derfor samlet sett som små.
- Naturmangfold
Lokaliteten Såtemyrane går tapt som følge av nytt vegkryss på Flyplassvegen. Hjortetrekket over Flyplassvegen innskrenkes ytterligere. Øvrige vesentlige naturverdier vurderes ivaretatt gjennom arealbruk og bestemmelser.

- Barn og unges interesser i planarbeid

Ballplasser og andre anlegg for større barns lek vil vanligvis ikke kunne plasseres i støyskyggen av bygninger og vil derfor trolig bli anlagt på arealer med støynivå L_{den} over 52 db. Støynivået forventes likevel å bli langt under grenseverdien på 70 dB som gjelder for f. eks. arbeidsplasser som er støybelastet. Forutsatt at slike lekeplasser ikke legges tett inntil de mest trafikkerte vegene vil dette ikke medføre vesentlige negative konsekvenser for barn og unge. Støynivået forventes å bli på et nivå hvor ballspill o.l. vil kunne fungere tilfredsstillende uten større kommunikasjonsvansker.

- Økonomiske konsekvenser for kommunen
Det vil bli behov for store investeringer i skole, barnehager, etablering av offentlige tjenester friområder, idrettsanlegg, og infrastruktur i området. Det er ikke utarbeidet en oversikt over kostnadene, og det er ikke mulig å avklare på dette planstadiet hvilke tiltak kommunen må være med på å finansiere.

Gjennomføring av planen vil reise spørsmål om å kreve innløsning av ubebygd eiendom som ikke lenger kan nyttes på en regningssvarende måte, dersom den er angitt som areal til bl.a. offentlige trafikkområder, offentlige friområder eller statens, fylkets og kommunens bygninger og grav- og urnelunder, jf PBL § 15-1.

I plan- og bygningslovens § 17-3 om innhold i utbyggingsavtaler framgår det at tiltak som helt eller delvis pålegges utbyggere må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen. Det er ikke mulig pr. i dag å estimere hvor mye det er rimelig at kommunen bidrar med.

I noen tilfeller forskutterer kommunen nødvendige utbyggingstiltak på vegne av utbyggere. Hvorvidt det vil bli aktuelt i dette planområdet må vurderes på etterfølgende plannivåer.

Vedlagte konsekvensutredninger

For videre vurderinger vises det til konsekvensutredninger og temarapporter.

Utredninger etter forskrift om konsekvensutredninger

Konsekvensutredningen av planforslaget ble sendt på høring sammen med selve planforslaget. Utredningene er senere supplert på bakgrunn av informasjon som har framkommet i høringen. Utredningen er og tilpasset endringene som er gjort i revidert planforslag.

Fylkesmannen mener at utredningstemaene flystøy og samordnet bolig, areal og transportplanlegging ikke er tilfredsstillende behandlet for støyfølsomme formål ved Ådland. Det hefter derfor innsigelse til de delene av utredningene som gjelder utbygging ved Ådland.

Fagetatens vurderinger

Fagetatens vurderinger er knyttet til delområder:

Boligbebyggelse på Ådland, B5- øst for Hjellestadvegen (ZEB-prosjektområdet, Zero Emission Buildings)

Planforslaget følger opp arealbruk og bestemmelser i kommuneplan 2010, § 19, jf vilkår fra Miljøverndepartementet ved opphevingen av innsigelsene til dette området:

Helhetlig løsning for miljøvennlig transport, avgrensning av byggeområdet, grad av utnytting, grønnstruktur og flystøy skal avklares i KDP BLÅE. Aktuelle tiltak skal innarbeides i reguleringsplanen for området.

Avgrensning justeres ved at arealer lengst unna kollektivaksen Hjellevadvegen tas ut og nye arealer nær kollektivaksen Hjellevadvegen tas inn i boligformålet. Samlet sett er boligområdet B5 noe større enn B51 i kommuneplanen.

Delområdet har ikke optimal lokalisering i forhold til transport. Avstand langs veg er hhv ca 1 km til Blomsterdalen og ca 1,7 km til bybanen i Birkelandsskiftet. Planområdet vil ligge i sykkelavstand fra sentrumsformål, idrettsanlegg, friluftsområder og fra de aller fleste arbeidsplassene i bydelen. Ved gjennomføring av de foreslåtte rekkefølgekravene om nye gang- og sykkelanlegg og gangveg, forventes området å kunne oppnå en høy andel av daglige reiser som foretas med sykkel.

Området vil få to korridorer med tilrettelegging for sykkel mot nord: En rute langs Hjellevadvegen og en rute via vegkryss I og II. Det vil også være mulig å sykle langs planlagt gangveg gjennom skogen direkte til Skagevegen. I tillegg vil friluftsområder mv. mot sør og vest også kunne nås via framtidige anlegg for gående og syklende.

Planområdet er ikke gunstig plassert i forhold til gange som transportform. Avstanden til sentrumsformålet og til bybanen vurderes som for lang. Planene for nærbutikk og barnehage internt i feltet og en egen gangtrase direkte til Skagevegen vil hjelpe på, men dette er likevel ikke tilstrekkelig til at andelen av daglige reiser som foretas med transportformen gange kan forventes å bli høy.

Uten nye restriksjoner på biltrafikk må feltet forventes å få en lav kollektivandel, vurdert ut fra beliggenheten ved et kollektivtilbud med middels frekvens (ca 15-min. frekvens i rushtid, ellers hver time).

Vegsystemet som fagetaten foreslår i revidert planforslag vil ha en relativt begrenset kapasitet for biltransport. Begrensningene ligger både i at halve kapasiteten på Flyplassvegen og Lønningsvegen settes av til kollektiv- eller sambruksfelt, samt at det ved alternativ 2D (og 2E) blir betydelig mindre kapasitet mellom Flyplassvegen og Fleslandsvegen enn i alt. 2A. Valg av alternativ 2D (eller 2E) vil trolig bidra til at biltransport ikke blir spesielt attraktivt i rushtid. Det vil medvirke til at andre transportformer, inkludert kollektivtransport, får økt konkurransekraft. Utenom rushtid vil denne effekten forventes å være langt mindre.

Hvis det i framtida innføres vesentlige restriksjoner på biltransport vil det ligge godt til rette for å betjene hele området med buss langs Hjellevadvegen. Pr. i dag synes slike vesentlige restriksjoner på biltransport å være lite sannsynlig.

Når det gjelder flystøy mener fagetaten at det for Ådland øst for Hjellevadvegen er faglig forsvarlig å overlate detaljprosjekteringen av støyskjerming og uteareal til pågående reguleringsplannivå. Bygningene i planområdet vil kunne få en stille side mot øst, siden både flystøy og vegtrafikkstøy vil komme fra vest.

Fagetatens konklusjon for området er at det kan anbefales utbygget på de angitte vilkår i bestemmelsene. Til grunn for anbefalingen ligger:

- Området er vedtatt i kommuneplanens arealdel
- Det er stort behov for boliger i bydelen
- Det ligger til rette for en høy sykkelandel
- Biltransport kan framstå som tungvint i rushtid
- Kollektivtransport kan framstå som attraktivt i rushtid
- Det er en målsetning å bidra til etablering av nullutslippsboliger i Bergen.

Fylkesmannen mener at utredningsplikten for Ådland ikke er oppfylt. Fagetaten er ikke enig i dette, og mener at saken er tilstrekkelig utredet til at det kan treffes vedtak også for boligformålet på Ådland.

Boligbebyggelse ved Ådland vest for Hjellestadvegen

Delområdet ligger i gul støysone med god tilgjengelighet fra Hjellestadvegen, men har da ikke en stille side mot øst. Fagetaten vurderer det som lite sannsynlig at kvalitetskravene for uteareal kan oppfylles og feltet foreslås tatt ut og at området vises med LNF-formål.

Endring av delformål på næringsformål - Liland nord, felt I/L6.

Fagetaten foreslår at delformål hotell og kontor på felt I/L6 tas ut av hensyn til innsigelsespunkt fra fylkesmannen. Det vil medvirke til en vesentlig reduksjon i potensialet for arbeidsplasser i planområdet. Dette kan gi en liten negativ virkning for det potensielle kundegrunnlaget til bybanen, siden deler av området ligger nær bybanestoppet ved Kokstadflaten.

Fagetaten vurderer de negative virkningene i et samfunnsmessig perspektiv som mer enn oppveid ved at det er stor etterspørsel etter arealer for industri og lager i kommunen, samt at tilrettelegging av dette store arealet kan sette i gang en flyttekjede som frigjør tomter med ekstensiv bruk i mer sentrale deler av kommunen.

Bortfall av formålet hotell er gunstig for å unngå at Liland nord konkurrerer med sentrumsformålet om etableringer av funksjoner som er ønskelig å få etablert ved knutepunktet for tjenesteyting og servering.

Fjerning av formålene kontor og hotell på dette delområdet reduserer behovet for å etablere en kjøreveg som krysser Flyplassvegen ved bybanestoppet på Kokstadflaten. Det vurderes derfor ikke som nødvendig å ta med en bilkryssing over Flyplassvegen i rekkefølgekravene. Kryssing av Flyplassvegen for gående og syklende er imidlertid beholdt i foreliggende planforslag.

Nye bestemmelser om kontorformål for I/K/L 1 (Flesland Næringspark)

Ut fra foreliggende innsigelse til omfang av kontorformål i kommunedelplanen, foreslår fagetaten at kontorarealet i I/K/L1 reduseres og konsentreres nærmest kollektivtilbudene. Endringen er også en tilpasning til endringene for felt I/L 6.

Felt I/K/L 1 er et eksisterende næringsområde med samme formål i kommuneplanen. I arbeidet med kommunedelplanen har det vært forutsatt at reguleringsplanen for I/K/L 1 skulle tilpasse seg kommunedelplanens forslag til alternativer for framtidig infrastruktur. Det har ikke vært forutsatt at detaljeringen av arealformål skulle behandles i kommunedelplanen. Fagetaten mener at det er faglig forsvarlig å gjøre detaljeringen av næringsformålene i dette eksisterende feltet gjennom endring og ferdiggjøring av den delen av vedtatt reguleringsplan som er unntatt rettsvirkning, jf. forslag til bestemmelser

Omfang av friområder F2 og F3 og løsninger for turveger

Fagetaten foreslår å redusere friområdene F2 og F3 ut fra en nærmere vurdering av sammenheng med det totale omfanget av foreslåtte friområder på kyststrekningen Lønningshavn – Mynteviken. Reduksjonen av areal medfører at de viktigste negative konsekvensene for grunneiere og for Universitetets virksomhet avdempes, samtidig som det totale tilbudet til allmennheten ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Utvidet boligformål B10 ved Skagevegen

Fagetaten vurderer det som faglig forsvarlig å utvide feltet noe mot nord i revidert planforslag, selv om denne utvidelsen ikke har vært på høring. Naboeiendommene forutsettes ivaretatt på neste plannivå. Området ligger utenfor gul støysone.

Parkeringszone er endret til P3 for hele planområdet.

Endringen innebærer en markert innstramming for parkering for bil, og vurderes som en logisk oppfølging av etablering av bybane og utbygging av gang- og sykkelvegnett i planområdet. Endringen gir også en bedre tilpasning til parkeringsbestemmelser for nyere planer i området like nord for Flyplassvegen. For formålet forretning representerer denne endringen ikke en innstramming ved at P4 har dekningskrav på 10-15 plasser pr 1000 m², mens P3 har 16 plasser.

Valg av vegsystem

Det er utredet 5 alternativ for hovedvegssystem. Fagetaten anbefaler alt. 2D ut fra vekt på følgende egenskaper:

- Følger i størst grad eksisterende veg
- Gir sammen med alt. 2E minst arealbeslag på nye byggeområder
- Gir mindre terrenginngrep og oppdeling av grønnstruktur enn alt. 2E
- Har lavest anleggskostnad.
- Framstår i størst grad som egnet til kollektivtrase*

* De delene av traseen som følger Lønningsvegen og Fleslandsvegen kan forventes å inngå i framtidige kollektivtraseer

Alt 2D har den dårligste vegføringen for trafikken til / fra Hjeltestad. Det er retningsforandringene i de to kryssene på Fleslandsvegen som gir utslaget. For trafikk til Blomsterdalens søndre del har alternativet ikke dårligere vegføring enn de andre alternativene.

Fagetaten anbefaler at vegføring for trafikk til/fra Hjeltestad ikke tillegges avgjørende vekt. Utbygginger i planområdet skal være med å bekoste veganlegget gjennom rekkefølgekrav, og det er vanskelig å argumentere for å legge inn store ekstrakostnader for å få en bedre vegføring.

Det nye vegsystemets største svakhet vil være at bussene ved Birkelandsskiftet terminal frem i tid må benytte nytt kryss ved Kokstadflaten som tilknytningspunkt til Flyplassvegen, når siste parsell for Ringveg vest er tilknyttet Flyplassvegen. Dette vil være med på å svekke den konkurransefordelen som kollektiv får hvis gjennomgangstrafikken i Blomsterdalen ledes bort. Ved regulering av Flyplassvegen er det fagetatens synspunkt at det bør ses nærmere på alternative løsninger for tilknytningen mellom bussterminalen og Flyplassvegen.

Rekkefølgebestemmelser – omfang og spesifisering

Planforslaget har ei rekke krav til hvilke tiltak som skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet i etterfølgende planer og byggesaker. Planområdet har generelt stor mangel på nødvendig infrastruktur for annen transport enn biltransport. Det er særlig store mangler innen tilrettelegging for gående og syklende.

Et av de enkelttiltakene innenfor infrastrukturtiltakene som har høyest investeringskostnad er omlegging av gjennomgangstrafikken slik at den kan gå utenom Blomsterdalen. Dette tiltaket vurderes som nødvendig for å skape et tilfredsstillende bymiljø i sentrumsområdet. Da kan Ytrebygdsvegen tilrettelegges med et stort antall boliger i og rundt sentrumsformålet.

Både utbygging ved Hjellevadvegen og utbygging i og rundt sentrumsformålet foreslås i planforslaget som bidragsyttere for omlagt vegsystem (Bestemmelsenes pkt. 3.3)

Planforslaget har ikke en endelig opplisting av hvem som skal være med å finansiere alle tiltakene som er med i rekkefølgebestemmelsene i pkt. 3.3. Dette betyr ikke at tiltakene i pkt. 3.3 er mindre viktige enn de som inngår i pkt. 3.1-3.2. Grunnen til at det ikke er spesifisert er at det pr. i dag er vanskelig å angi med tilstrekkelig nøyaktighet hvem som har nytte eller behov for tiltakene.

Veglenke mellom kryss I og kryss III er i revidert planforslag flyttet fra bestemmelsenes pkt. 3.2 til pkt. 3.3. Dette innebærer frafall av kravet om at veglenken skal være opparbeidet før ferdigattest. Dette kravet vurderes å være svært tungt å oppfylle økonomisk. Anlegget vil neppe kunne påregnes å bli forskuttert av private utbyggere. De vil i så fall trolig måtte finansiere hele sin andel ved lån, på et tidspunkt før andeler av prosjektene er solgt. Det kan ut fra dette bli aktuelt at offentlige etater må forskuttere vegen for å få anlegget etablert.

I revidert planforslag kreves at vegen mellom kryss I og kryss III skal være regulert og sikret opparbeidet før igangsettingstillatelse. Utbygging kan dermed komme i gang på et tidligere tidspunkt. På denne måten forbedres muligheten for at byggetiltakene som skal delta i finansiering kan realiseres. Ulempen som må tåles er at det i en periode blir en forverret trafikksituasjon i Blomsterdalen. Ulempene for bymiljøet i Blomsterdalen vil eventuelt kunne vurderes dempet ved at trafikken til/fra Hjellevad midlertidig i en periode ledes via Fleslandsvegen mellom eksisterende kryss i felt S1 og kryss III.

I revidert planforslag er det åpnet for at rekkefølgekrav kan gjennomføres etappevis. Det vurderes som ønskelig å legge til rette for en mer finmasket inndeling av tiltakene på neste plannivå, slik at byrdene for de enkelte utbyggere i større grad kan tilpasses det som vurderes som rimelig ut fra hvem som har behov og hvem som har nytte av tiltakene.

Flystøy

Planforslaget er i samsvar med støybestemmelsene for kommuneplanens arealdel 2010 (maks 55 dB på uteoppholdsareal), men med tre unntak:

1. Det åpnes for innglassing og overdekking av privat uteplass (for blokkbebyggelse) utenfor sentrumsformål
2. Det åpnes for at et område ved Øvre Birkeland (T/I/B) får samme (reduerte) krav til størrelse på felles uteoppholdsareal som KPA har for Sentrumsformål ellers.
3. Støygrensen for flystøy på uteoppholdsareal justeres i tråd med nasjonal retningslinje til 52 dB.

Det faglige grunnlaget for pkt. 1 ovenfor er at flystøy kommer fra samme side som ettermiddagssol. De fleste beboere vil trolig ønske balkonger mot vest, selv om de da vil bli belastet med støy. Ved å plassere balkongene på denne sida kan også noe areal på bakkeplan frigjøres på stille side, slik at dette i sin helhet kan avsettes til felles uteoppholdsareal.

Grunnlaget for pkt. 2 ovenfor er at området ligger gunstig plassert ved kollektivknutepunkt, slik at høy utnyttelse er ønskelig. Bydelen har i dag et stort underskudd på boliger i forhold til antall arbeidsplasser.

Grunnlaget for punkt 3 ovenfor er at grensa i statlig retningslinje (T-1442/12) er særlig viktig å overholde for flystøy, pga. utfordringene med å kunne skjerme for støy ovenfra.

Innsigelser fra Avinor

Innsigelsene fra Avinor vurderes som fullt ut imøtekommet ved endringer innarbeidet i plankart (utvidelse av meldepliktzone) og tilføyelser til bestemmelsenes pkt. 38.1 om maksimale byggehøyder tilpasset sikkerhetskrav i flykorridorer.

Meldepliktsonen gjelder tiltak som kan øke antall boenheter eller arbeidsplasser, og om tiltak med bygge-høyde utover lovens generelle rammer. Fagetaten har gjennom dialog forsøkt å få til en annen løsning, hvor kommunedelplanen underordnes kommuneplanens arealdel.

Meldepliktsona i kommuneplanen omfatter et areal som går langt utenfor plangrensa i kommunedelplanen. Implementering i kommune-planens arealdel er derfor den beste måten å sikre et enhetlig regelverk i hele kommunen.

Innsigelser fra Fylkesmannen

Fylkesmannen har lagt ned innsigelser til både planforslag og konsekvensutredning, først med en generell begrunnelse og senere supplert med presiseringer av innsigelsespunkt:

- Generell innsigelse i brev dat. 14.1.2015; «i strid med nasjonal arealpolitikk som de statlige støyretningslinjene, strandsone, jordvern, samordnet SBATP (statlig retningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging), detaljhandelsvolum mm.» Forbehold om : «Vi vil avvente sentral avklaring på temaet flystøy før vi kan ta endelig stilling til planforslaget.»
- Presisering i brev dat. 4.3.2015., samt tatt med en rekke nye innsigelsespunkt om mangler i KU for følgende temaer:
 - Det må oppnås enighet om hvordan flystøy som tema skal håndteres i planen. De foreslåtte nye bolig- og sentrumsområder og barnehager vil ligge i gul flystøysone uten at dette temaet er vurdert nærmere i KU.
 - Konsekvensene av flystøy på lekeareal for barn og unge må utredes
 - Konsekvensene av å ta i bruk store arealer i LNF-formål utenfor den etablerte byggesonen må utredes (i SBATP-sammenheng)
 - Det må foretas en mobilitetsanalyse med fokus på transportfordeling.
 - Nullutslippsboliger er ikke fanget opp i KU (eller plankart eller bestemmelser)
 - Alternative løsninger til økt vegkapasitet er ikke utredet
 - Begrunnelse for nye veglenker og kryssløsninger er ikke tilstrekkelig utredet
 - Begrunnelse for en ny veglenke fra Flyplassvegen til Birkeland terminal mangler
 - Omfang av handel i det utvidete sentrumsformålet må utredes og ses i sammenheng med områdereguleringene på nordsiden av Flyplassvegen og Lagunen. Det må utarbeides handelsanalyse.
 - Potensialet for fortetting og transformasjon må være kartlagt ved forslag om omdisponering av verdifull matjord eller dyrkbar mark (Jfr. SBATP pkt. 5.3).
 - Det etterlyses en konkret analyse av konsekvensene for verdiene i strandsona av planforslaget sett i lys av statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjø.
 - Kommunen må gå gjennom strandsonen inkludert naustområder og småbåthavner i kommuneplanens arealdel, ikke i kommunedelplaner.
 - Barns og unges interesser må utredes grundigere, bl.a. må det utredes erstatningsareal for fjerning av eksisterende leirskole i rød flystøysone.

Fagetaten har i brev dat. 7.5.2015 til fylkesmannens pekt på at innsigelser til konsekvensutredningene (KU) er mottatt ca. 40 dager etter den utsatte tidsfristen og er for

sent framsatt, se vedlegg. Ut fra dette bestrider fagetaten at det foreligger grunnlag for mottatte innsigelser til utført konsekvensutredning.

Videre peker fagetaten på at de fleste kravene til nye utredninger vurderes som ikke nødvendige, og at en eventuell oppfylning av alle kravene vil kreve stor ressursbruk, utgifter og gi ca. 2 års forsinket framdrift. Fylkesmannens innsigelser til KU er vurdert faglig og behandles som merknader til planforslaget.

Ut fra det faglige innholdet i fylkesmannens innsigelser til KU har fagetaten sett behov for å få utført noen suppleringer for å sikre at utredningsplikten kan ansees oppfylt. Disse suppleringsene er av mindre omfang enn fylkesmannens framsatte krav. Suppleringsene gjelder i hovedsak temaene flystøy på lekeareal for barn og unge, kapasitet i vegnett, begrunnelse for nye veglenker og kryssløsninger, samt supplerings til utredningene for verdiene i strandsona sett i lys av statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjø. Suppleringsene fulgte som vedlegg til kommunens brev dat. 7.5.2015 til fylkesmannen. Suppleringsene er også innarbeidet i revidert konsekvensutredning.

Forhold og spørsmål om mottatte innsigelser er søkt avklart gjennom et dialog/samrådsmøte den 20.5.2015 med fylkesmannen. Kommunen deltok med byråd for byutvikling og representanter fra byrådsavdeling og fagetater. Fylkesmannen skrev ikke et eget referat fra møtet, men hovedpunkt fremgår av fylkesmannens uttalelse til planforslaget datert 27.5.2015, se vedlegg.

I møtet ble det oppnådd enighet med fylkesmannen om at alle innsigelser som gjelder sentrumsformål og øvrig arealbruk i gangavstand til bybane, samt innsigelser til næringsformål, naust og strandsoner kan trekkes på følgende vilkår:

- Presisering av krav til maks. flystøynivå L_{den} 52 dB på uteoppholdsareal i bestemmelsesens pkt. 10.
- Presisering av hvilke boligområder bestemmelsesens pkt. 13.1 (kvalitetskrav) og 13.3 (flystøy) om støy omhandler.
- Liland nord (I/L6 i revidert planforslag) legges ut til arealkrevende næring, ikke omfatte kontorformål.
- Krav om at det for sentrumsformålet gis bestemmelser som avgrenser handelsvolumet og definerer hva som er handelsomlandet.

De ovenfor nevnte planendringene er innarbeidet i revidert planforslag og anbefales av fagetaten.

Når det gjelder forslaget om boligbygging på Ådland, B5 og T2 (barnehage), er det fylkesmannen sin vurdering at vilkårene som Miljøverndepartementet har satt for oppheving av innsigelse til samme område i kommuneplanen om utbygging ikke er oppfylt. For feltene B5 og T2 i revidert planforslag består derfor den generelle innsigelsen.

De to hovedpunktene i innsigelsen til Ådland er:

- Brudd med statlig retningslinje for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (SBATP)
- Manglende utredning av flystøy.

Fagetatens vurdering er at fraviket fra retningslinjene SBATP ikke er så omfattende som fylkesmannen vurderer det. Kollektivbetjeningen av området vurderes av fagetaten som det største minuset. Denne vil trolig ikke bli god nok til at retningslinjene kan sees som fullt ut oppfulgt.

Fagetaten understreker flere punkt i planforslaget om Ådland som er i samsvar med SBATP:

- Boligområde B5 er innarbeidet i kommuneplanens arealdel og akseptert av Miljøverndepartementet ved opphevingen av fylkesmannens innsigelse
- Ytrebygda har stor underdekning av boliger i forhold til antall arbeidsplasser.
- Området ligger i sykkelavstand fra viktige målpunkt som de fleste arbeidsplasser i bydelen, sentrumsområde i Blomsterdalen, skoler og idrettsanlegg.
- Sykkel har potensial til å kunne framstå som et attraktivt og mye brukt transportmiddel hvis forslagene til nye gang- og sykkelanlegg etableres.
- Den foreslåtte nye vegløsningen med oppgradert Flyplassveg innebærer at trafikken mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen får en omveg som gjør biltransport mindre attraktiv, mens eksisterende trase gjennom Blomsterdalen utvikles for buss, syklende og gående.
- Busstilbudet vil også få en noe økt attraktivitet som følge av at traseen gjennom Blomsterdalen frigjøres slik at køståing for buss reduseres
- Vegkapasiteten i planområdet økes mye for buss i det anbefalte vegalternativet, og lite for biltransport.

Fagetaten peker på at det ikke er juridisk grunnlag for å kunne gi velfungerende bestemmelser om frekvens på kollektivtilbudet ved Ådland. Plan- og bygningsloven er egnet for å styre valg av traseer og sette krav til hvordan traseer, holdeplasser og anlegg for gående skal tilrettelegges fysisk. Fastsetting av bussruter og rutefrekvens styres i prinsippet helt uavhengig av arealplaner.

Det er mulig å sette et rekkefølgekrav i kommunedelplanen om at Ådland ikke kan utbygges før et kollektivtilbud med en nærmere angitt frekvens er etablert. Arealplanen har imidlertid ingen virkemidler for å sørge for at frekvensen opprettholdes når utbyggingen er gjennomført.

Fagetatens oppsummering

Planforslaget har store dimensjoner i areal og potensial for utvikling, fortetting og utbygging av bolig- og næringsområder i området langs bybanen, i knutepunktet Blomsterdalen-Birkelandskiftet og ved flyplassen. Planforslaget tilrettelegger for en nødvendig utbygging av infrastruktur for kollektivtilbud for å styrke tilgjengelighet og fremkommelighet i et bærekraftig perspektiv.

Hovedpunkt i mottatte innsigelser til konsekvensutredning og planforslag er bearbeidet og imøtekommet ved fremstilling av plankart og bestemmelser i sak til 2 gangs behandling. Det er likevel knyttet gjenstående innsigelse fra fylkesmannen til forslaget om boligformål (B5) og barnehage (T2) på Ådland ut fra en begrunnelse om at det ikke er tilstrekkelig samsvar med retningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging, samt mangelfull konsekvensutredning og avbøtende tiltak for flystøy.

Planforslaget er utarbeidet gjennom en grundig planprosess med konsekvensutredninger, avveininger og balansering av en rekke hensyn og interesser. Fagetaten anbefaler at planforslaget føres frem til vedtak.

Gjenstående innsigelsespunkt bør avklares med fylkesmannen før saken fremmes til bystyret.

Byrådets vurderinger

Områdene i Ytrebygda ved Birkelandskiftet og langs bybanen frem til flyplassen har et stort potensial for videre utvikling av eksisterende næringsområder og utbygging av senterområde og boligområder. I tillegg har området store landbruks-, landskaps- og naturverdier som krever en langsiktig forvaltning som kan ta vare på ressursene.

Området er i vekst, bybanetrase til Flesland er bygget, det er planer om nye gang- og sykkelveger, «ny» kollektivterminal med innfartsparkering er bygget på Birkelandsskiftet, og det er stor interesse for boligbygging, transformasjon og utbygging av nye næringsareal. Tine meieri skal flytte ut til Espeland, flyplassen utvider med ny terminal, Lagunen bygges ut til bydelssenter, Hjellestadveien bygges ut og E39 føres frem til Lagunen/Rådalen. Gjennom en grundig planprosess og omfattende utredninger og vurderinger viser forslag til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (KDP BLÅE) både forslag til utbygging av området, og areal avsatt til vern av viktige områder innenfor et bærekraftig perspektiv for byutvikling. Byrådet ser positivt på planforslaget og slutter seg til hovedpunktene om arealbruk og fagetatens vurderinger.

Selv om planområdet ligger utenfor sentrumsområdene i kommunen med spesiell fokus på utbygging, vil byrådet anse at planforslaget likevel følger opp viktige punkt i byrådets politiske plattform:

Om bolig og byutvikling

...Bergen skal vokse i årene fremover og har et stort behov for flere boliger. Byrådet ønsker en byutvikling som legger til rette for komplette bydeler med en bedre balanse mellom boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og detaljhandel. En god fortetningsstrategi handler om å bygge nye, attraktive bo- og næringsområder ved eksisterende knutepunkt, først og fremst i sentrum og i bydelssentrene. Nye utbyggingsprosjekter som bidrar til en økning i transportutslipp skal som hovedregel ikke godkjennes. Byrådet ønsker en forsøksordning med såkalt BREEAM-sertifisering av større utbyggingsplaner. ...

Om verdiskaping og næringsliv

...Byrådet legger vekt på at kommunen skal være en pålitelig partner for næringslivet i Bergen. Forutsigbarhet og effektiv infrastruktur er avgjørende for at næringslivet skal ha gode rammebetingelser. Byrådet ønsker at kommunen skal ta en aktiv rolle i planleggingen av byen, og sørge for helhetlige planer for byutviklingen og effektiv utbygging av samferdselsprosjekter.

Om klima og samferdsel

...Byrådets målsetting er å redusere klimagassutslippene i Bergen med 50 % i perioden 1991 til 2030..

... Veksten i transportbehovet i Bergen må løses ved bruk av kollektivtransport, gange og sykling. Å bruke bil skal ikke være en forutsetning for å leve et godt liv i Bergen. Fotgjengere, syklist, buss og bane skal ha prioritet fremfor privatbilen. Gangveier og stier skal derfor sikres i nye reguleringsplaner. Byrådet vil jobbe for kollektivfelt på de store innfartsårene i Bergen....

Etter byrådets vurdering vil planforslaget legge til rette for utvikling av aktivitet langs bybanetraséen, utvikle senterfunksjoner i kollektivknutepunkt, utvikle næringsområder som har fortrinn av nærhet til flyplassen, sikre mer areal til plasskrevende næringsvirksomhet, utvikle store nye boligområder og herunder bidra til å kunne rette opp en skjev balanse mellom bolig og arbeidsplasser i Ytrebygda. Grad av bedre balansering bolig og arbeidsplasser bør også sees over tid, siden det vil være ulik rekkefølge på utbygging av bolig- og næringsprosjekter. Det må også understrekes at hoveddelen av nye arbeidsplasser er knyttet til arealkrevende næringsvirksomhet, med relativt færre arbeidsplasser.

Byrådet vil understreke følgende premisser for en balansert utbygging innenfor et bærekraftig perspektiv:

- oppfølging av miljøgate for busstransport Blomsterdalen-Birkelandsskiftet
- krav om nye gang- og sykkelveger

- omlegging av hovedveisystemet for biltransport utenom Blomsterdalen
- ev utbygging av kollektivløsninger med bussfelt på Flyplassvegen.

Sentrumsfunksjonene vil være tilgjengelig innenfor gangavstand på 800 m og 10 minutter, og store deler av funksjonene ellers vil være tilgjengelig innenfor sykkelavstand på 1-1,4 km, se figur 4. Planlagt boligutbygging ligger innenfor gangavstand til eksisterende busslinje(r) og holdeplasser. Eksisterende bussrute er en del av hovedlinjenettet til sentrum og har ca 45 avganger i døgnet, med hvert 15.min i rushtid.

Ut fra disse hovedgrepene i planforslaget er det byrådet sin vurdering at planforslaget tilrettelegger for en mer komplett bydel med bedre balanse mellom boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og detaljhandel. Dette i samsvar med hovedpunkt i statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SBATP).

Byrådets vurdering av planforslagets viktige tema:

Konsekvensutredninger

Basert på fastsatt program for konsekvensutredning, er det utført omfattende utredninger for en rekke tema i planarbeidet, med utgangspunkt i kommunedelplan som plannivå. Byrådet anser at utførte utredninger gir et dekkende grunnlag for

Figur 4:

Avstander

vurderinger av ulike hensyn og interesser i planområdet og i planforslaget.

Når det gjelder det problematiske forholdet til flystøy på uteoppholdsareal til boliger, anser byrådet at hovedpunktene i situasjonen fremkommer tydelig nok og at det er sikret nødvendig detaljering av mulige løsninger gjennom oppfølgende detaljplankrav. Krav om avbøtende støytiltak må være oppfylt for at planlagt boligbygging kan realiseres.

Boligbygging - flystøy og kollektivløsninger

Planområdet har store områder med eksisterende boligbebyggelse og tilrettelegger i tillegg for en omfattende boligutbygging i østlig del. Hele planområdet omfattes i praksis av flystøysoner,

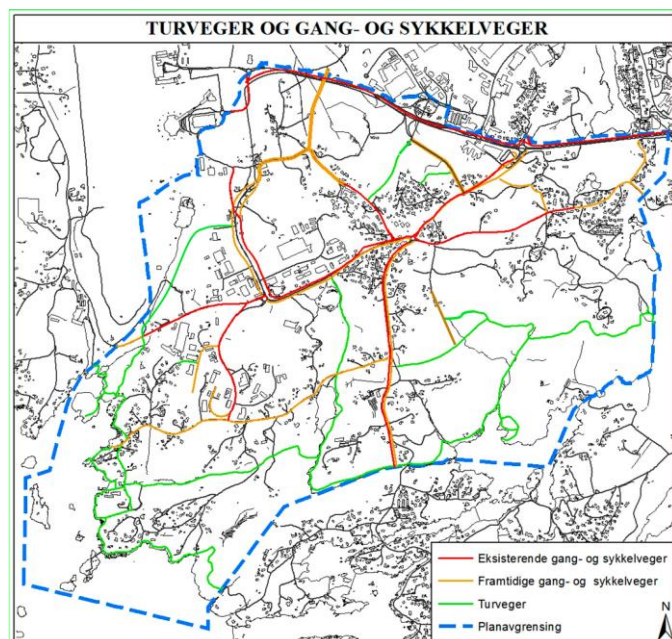
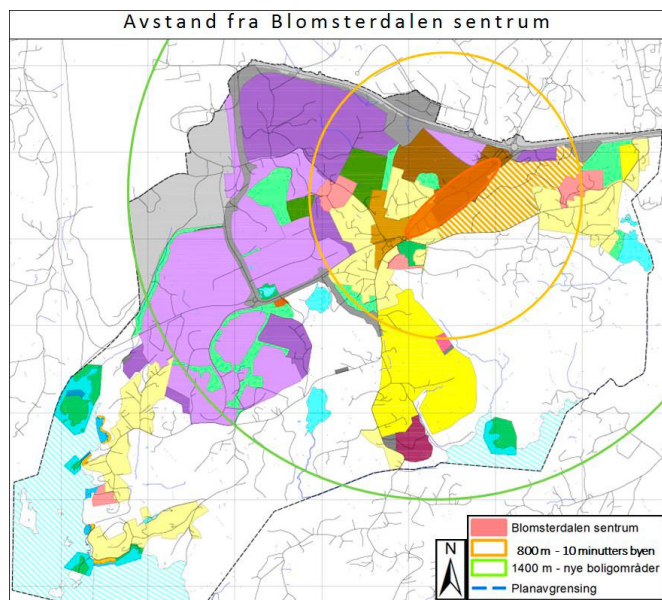
rød sone sør og øst for flyplassen og gul sone

Figur 5: Oversikt over gang-, tur-, og sykkelveger øst for Hjellestadvengen, se vedlegg.

Hoveddel av eksisterende boligbebyggelse og tilnærmet alle næringsområder ligger innenfor rød støysoner.

Beregning av flystøysoner er basert på kommuneplanen 2010 med to rullebaner og et perspektiv til 2050 for utvikling av flytrafikken.

Støyberegning med en rullebane er også utført, men endrer ikke i særlig grad på hovedpunkt i denne situasjonen ved at planlagte boligområder i hovedsak også vil ligge innenfor gul sone



for en rullebane. Dersom en rullebane avklares som aktuell løsning frem til 2030, vil imidlertid økt avstand til rullebanen ha positiv betydning for utforming av avbøtende tiltak med løsninger for uteoppholdsareal i «lyd-skygge» av planlagt blokkbebyggelse. Byrådet viser her til prinsippsak (150-16) i bystyret med avklaring av spørsmål om en eller to rullebaner og flystøy i sammenheng med pågående revisjon av kommuneplanens arealdel.

Flystøy på områder til støyfølsom bebyggelse er problematisk å håndtere siden støyen primært er direkte ovenfra og ikke lar seg skjerme på uteareal uten overdekking, helt eller delvis. Hverken i KPA2010 eller i støyretningslinjene 1442/12 vurderes overdekking av (felles) uteoppholdsareal som aktuelt tiltak for håndtering av flystøy. Situasjonen er spesielt krevende for å kunne løse støyfølsomme tiltak som uteoppholdsareal til boliger, uteareal for skoler, barnehager og institusjoner.

Planforslaget er i samsvar med statlig retningslinje for støy og innsigelse fra fylkesmannen er i møte-kommet når det gjelder tiltak og formål i rød støysone:

- Henvisning til gjeldende bestemmelser i kommuneplanen2010
- Ikke tillatt med nye boliger i (eksisterende) boligområder innenfor rød støysone
- Ingen forslag om nye boligområder
- Det tilrettelegges for omlokalisering av skolen på Liland til et mer egnet område i gul sone øst for Blomsterdalen, fra T1 til T//B
- Alle næringsområder, eksisterende og nye, er planlagt som ikke støyfølsomme formål i rød støysone

Når det gjelder planer om støyfølsomme tiltak i gul sone foreslår planen følgende krav og løsninger:

- Henvisning til gjeldende bestemmelser i kommuneplanen2010 om boligformål
- Krav til maksimalt flystøynivå på uteoppholdsareal endres og innstrammes fra 55 dB til 52 dB
- Krav om støykartlegging og fastsetting av bebyggelsesform og avbøtende tiltak gjennom detaljplan
- Privat uteoppholdsareal kan lages som vinterhage / innglasset balkong

Støy er et betydelig folkehelseproblem. Nasjonale målsettinger fra Stortingsmelding 26 (2006-07) slår fast at støyplager skal reduseres med 10 % innen 2020 sammenlignet med 1999. Utviklingen går foreløpig motsatt vei. Innstramming til 52 dB vil være i samsvar med målsettinger i Handlingsplan mot støy 2013 – 2018 (bystyresak 5/15). Her framgår det at Bergen skal være en foregangskommune innen arbeid med støy, begrense støy som påvirker helse og trivsel og vektlegge støy i all arealplanlegging.

Nedre grense for gul flystøysone er L_{den} 52 dB mot 55 dB for vegtrafikk og 58 dB for bane. Skalaen er logaritmisk, og en økning på 3 dB er en dobling av lydenergien. Menneskets subjektive opplevelse av endring i lydnivå kan beskrives som godt merkbar ved 3 dB økning og dobling ved 10 dB økning (som tilsvarer en tidobling av lydenergien). Støy fra flytrafikk er spesielt krevende av flere årsaker. Varigheten av en enkelt støyhendelse er lang, lyden kommer ovenfra, nivåvariasjonene er store, og frekvensinnholdet gir store energibidrag i ørets mest følsomme område. Flytrafikken følger heller ikke faste baner, og særlig i områder i forlengelsen av rullebanens lengderetning kan lydinnfall komme fra flere retninger. Det er vanskelig å gi bygninger en stille side, og å sikre uteoppholdsarealer med tilfredsstillende kvalitet. Blant annet på grunn av dette, opereres det med lavere grenseverdier for flystøy enn for andre støykilder.

Parallelt arbeid med privat planforslag for et stort boligprosjekt på Ådland (B5/ ZEB-prosjektet) har utført detaljerte støyberegninger og kan i utgangspunktet beskrive løsninger for uteoppholdsareal i «lydskyggen» av planlagt blokkbebyggelse. Dette planarbeidet viser at

det kan utformes mulige løsninger som ivaretar kvalitetskravene for boligbebyggelse og uteoppholdsareal på boligområder som både ligger øst for hovedretningen til flyplassen og i en tilstrekkelig avstand.

Når det gjelder forutsetninger i departementets behandling av trekking av innsigelsespunkt kommune-planen 2010 for B5-området med krav om tilstrekkelig tilbud av kollektivløsninger for dette området, er det byrådet sin vurdering at planforslaget tilrettelegger for utbygging med nødvendige tiltak av gang- og sykkelveger til senterområde med skole, service og kollektivknutepunkt langs hovedveg og som «snar-veger». Videre tilrettelegger planforslaget for bedre fremkommelighet for buss gjennom omlegging av hovedvei utenom Blomsterdalen, for å kunne prioritere kollektivtrafikk i en miljøgate mellom Blomsterdalen senterområde og bybanestopp/kollektivterminal.

Byrådet vil også legge til grunn at busstilbudet opprettholdes og videreutvikles i samsvar med fylkes-kommunen sin kollektivstrategi for valg av bussruter, frekvens og kapasitet. Byrådet anser at lokalisering av B5 er i samsvar med kollektivstrategien ved at planlagt boligbebyggelse vil ha gangavstand til holdeplass for en bussrute som er en del av hovedlinjenettet til lokalsenter/kollektivterminal/bydelscenter/Bysentrum.

Skyss opplyser at bussrute 53 (Milde-Birkelandsskiftet) er opprettholdt etter åpning av bybanen og antall avganger er økt til ca 45 i hver retning. Utenom rushtid vil linjen gå til Birkelandsskiftet terminal, som gir gode overgangsmuligheter til Bybanen og flere andre busslinjer. I rushtid vil en del av avgangene gå til Bergen sentrum. Hovedpunkt i rutetilbudet er:

- Første avgang fra Hjellevad snuplass til Birkelandsskiftet ca. kl. 05:30
- Avganger oftere enn hvert kvarter i rushtid
- Avganger hver halvtime utenom rush
- Siste buss fra Hjellevad snuplass er på Birkelandsskiftet terminal litt før kl. 23.

I tråd med retningslinjene for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging, legges det opp til en relativ høy utnyttelsesgrad for nye boligområder med 200 til 250 % BRA og krav om blokkbebyggelse eller konsentrert småhusbebyggelse. Bygging av ny frittliggende småhusbebyggelse er ikke tillatt. Planlagt boligbebyggelse skal ha et bymessig preg med reduserte krav til størrelse på uteareal. Attraktivitet og trivsel er samtidig sikret gjennom krav til løsninger, herunder om differensiert bebyggelse med varierende størrelse på boenhetene.

Når det gjelder forslaget om å endre kravet til maksimalt støynivå på uteoppholdsareal fra 55dB til 52 dB for nye boliger i gul flystøysone, anser byrådet dette primært som en aktuell tilpassing til gjeldende retningslinje for støy og flystøy spesielt, samt krav i TEK10 om krav til byggetiltak. Byrådet vil likevel understreke at forslag til avbøtende løsninger for dekking av krav til uteoppholdsareal, må sees i en helhetlig sammenheng med situasjonen og målsettingene for utvikling av området. En viktig del av denne forståelsen er at situasjonen innenfor en «grovmasket» gul støysone vil være differensiert mht støynivå, landskap og nærhet til sentrum/senterområde og kollektivtilbud. Byrådet anser at innglassing av balkonger for å kunne skjerme privat uteareal i denne situasjonen, er et akseptabelt og aktuelt avbøtende tiltak, selv om det ligger utenfor senterområder som ellers har denne muligheten.

Som i planforslaget ellers er bestemmelser basert på gjeldende kommuneplan og på aktuelle tillegg knyttet til planområdet, herunder om henvisning til flystøy. Planens forslag til bestemmelser tar ikke opp hvilken tidshorisont som skal legges til grunn for støyberegninger. Byrådet ser her behov for å ta inn en presisering om en kortere periode enn frem til 2050

som er lagt til grunn i KPA2010, og vil foreslå 2030 frem til KPA er revidert, se innstillingspunkt 1.B.c). Tidshorisont på 2030 vil gi konsistens med planperioden til KPA og tilhørende vurderinger av støysituasjoner og avbøtende tiltak. Byrådet ser tilsvarende behov for å presisere at det i støyberegninger til denne planen fortsatt legges til grunn et føre var-prinsipp om to rullebaner, for å unngå boligbygging som kan få støyproblemer dersom rullebane 2 blir realisert.

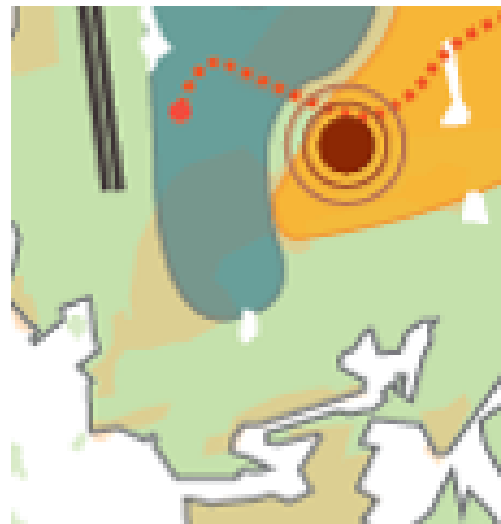
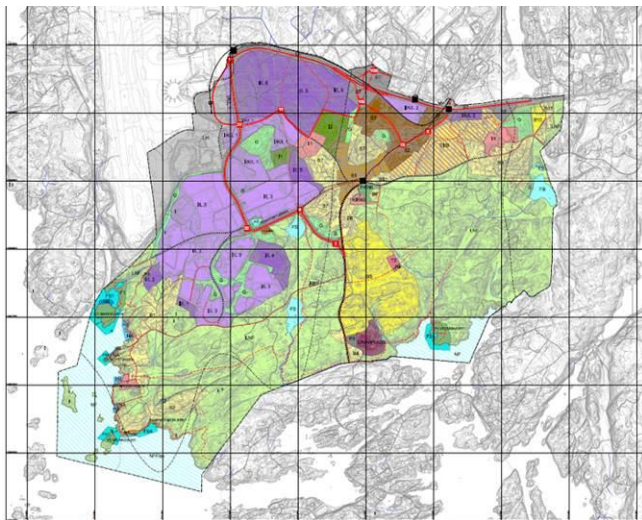
Senterområde – utbygging

Planforslaget legger til rette for videre utvikling av eksisterende senter i Blomsterdalen til et lokalsenterområde med god tilknytting til bybane og kollektivterminal. Det legges til rette for en viss konsentrasjon i Blomsterdalen, samtidig som det åpnes for en videre utvikling i østlig retning til Birkelandskiftet med etablering av en miljøgate forbeholdt kollektivtransport. Omfanget av handelsareal er spesifisert og knyttet til dekning av kundegrunnlaget i nærmeste omland i denne delen av Ytrebygda. Planforslaget åpner i hovedsak ikke for etablering av detaljhandelsvirksomhet, hotell eller servering utenfor avgrenset Senterområde. Detaljhandel med bruksareal inntil 1.500 m² kan lokaliseres uavhengig av planlagt senterstruktur.

Senterområdene S1-3 forutsettes bygd ut med høy utnyttelsesgrad og med krav til bymessig utforming i samsvar med krav til Sentrumsformål i kommuneplanen. Detaljering skal følges opp gjennom å stille krav om områdeplan og eventuelle detaljplaner.

Etter byrådet sin vurdering legger planen både til rette for utvikling og utbygging av senterområdet i samsvar med sentrale målsettinger i kommuneplanen, og for en bærekraftig utvikling i en retning av en mer balansert og komplett del av denne delen av bydelen.

Planforslaget er også i hovedsak i samsvar med *Strategisk Temakart 2030* for byutvikling, bystyresak 225/16 i møte 21.9.2016, se figur 6 a og b.



Næringsområder – både for arealkrevende og arbeidsplassintensive næringer

Hoveddelen av næringsområdene er eksisterende områder (I/L3) som gis rom for videre utvikling innen formålene industri og lager. Det skal ved videre utbygging tas hensyn til utvikling av en grønnstruktur innenfor disse områdene.

Planforslaget tilrettelegger for en utvikling av flere nye områder til arealkrevende næringsvirksomhet gjennom forslag om områdene I/L 2-6 som ligger som en utvidelse av eksisterende næringsområder. Formålene *Industri og lager* ansees i samsvar med de statlige retningslinjene for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (SBATP). Byrådet vil understreke at tilrettelegging for nye områder til areal-krevende virksomhet kan ha stor betydning for å kunne etablere en flyttekjede for utflytting av areal-krevende virksomhet fra sentrale områder som ønskes transformert til mer urbane nærings- og bolig-områder. Dette gjelder bl.a. Mindemyren-området.

Tilrettelegging for slike næringsflyttekjedener har også stor betydning som bidrag til en grønn byutvikling med reduserte utslipp og transportbehov, både for området som frigjøres mer effektiv/intensiv arealbruk, og for området som tas i bruk. Byrådet viser her til målsettinger i Grønn strategi (vedtatt i bystyret 21.9.2016) om en fossilfri by i 2030.

Næringsområde I/L6 på Liland eller opprettholde dagens landbruksareal?

Forslag om næringsområde på Liland er i samsvar med nylig vedtatt *Strategisk Temakart 2030*, der Lilands-området er en del av et større sammenhengende næringsareal øst for Flesland flyplass.

Et næringsområde på Liland vil i utgangspunktet ha en god lokalisering og tilgjengelighet i forhold til hovedveier, bybane, kyststamvei, mulig ny lokalisering av godsterminal/logistikknutepunkt, gang- og sykkelveger, samt kort avstand til Norges nest største flyplass. Lokaliseringen gjør det mulig å til rette-legge for gode mobilitetsløsninger for arbeidsplassene.

Byrådet ser samtidig at tilgang til flere næringsområder til arealkrevende virksomhet i kommunen også har en regional betydning i et grønt perspektiv. Selv om det er flere alternative næringsområder i Bergensregionen samlet sett, er det også behov for næringsareal med den lokaliseringen og egenskapene som f.eks. Lilandområdet har. Større bredde i lokaliseringsvalg for næringslivet, kan gi reduserte transportbehov og utslipp, og mulighet for flere arbeidsplasser i kommunen.

Forslag om utvidelse av næringsareal for arealkrevende virksomheter i planområdet er i samsvar med strategier og målsettinger i *Strategisk næringsplan for Bergensregionen 2010-2014* og sak om oppfølging av rapport om næringslivets arealbehov i byrådet i møte 18.09.2012 (byrådssak 1403/12). Byrådet vil imidlertid også understreke at utvidelse av areal til arealkrevende næringsvirksomhet må sees i sammenheng med mål om reduserte klimautslipp og vern av dyrkbare arealressurser, det vises her til nærmere vurderinger i punkt om omdisponering av landbruksareal.

Næringsområder til kontorformål

Forslag om utbygging av næringsområder som også har kontorvirksomhet som delformål, er lokalisert i direkte tilknytning til lokalsenterområdet (I/K/L 2-3) og til flyplassen (I/K/L1). Disse områdene med arbeidsplassintensiv virksomhet har god kollektiv tilgjengelighet fra bybane,

buss, gange og sykkel. Parkeringsdekning er markert innstrammet i planen, fra sone P4 til P3, som tilsier liten grad av bilbasert tilgjengelighet og best tilgjengelighet med kollektivtilbud. For kontorformål utgjør denne reduksjonen av parkeringsdekning fra 5-15 p-plasser pr 1.000 m² til 6 p-plasser pr 1.000 m².

Prosjektet *Flesland næringspark* er etablert som et kompakt næringsområde (bystyresak 276/14). Dette er i samsvar med avklaring av arealbruken i kommuneplanen og nærheten til flyplassen som fortrinn og premiss. Hovedformålet er kontorvirksomhet og hele området ligger innenfor gangavstand fra bybane-stoppet på flyplassen. Kollektivtilgjengeligheten styrkes også med eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger. Parkeringsdekningen er også her markert innstrammet og legger ikke til rette for en bilbasert lokalisering. Tilgjengelighet fra eksisterende og planlagte boligområder i Ytrebygda øker med utbygging av gang- og sykkelveger.

Etter byrådet sin vurdering representerer Flesland næringspark en aktuell utbygging ved Vestlandets viktigste flyplass. Området utgjør et knutepunkt for videre utvikling av kompetansemiljø innen strategiske næringer i området og i regionen. Byrådet anser ut fra disse momentene om formål, lokalisering og kollektivtilgjengelighet, at det er samsvar med infrastruktur og hovedgrep for arealbruk i forslaget til kommunedelplan. Ut fra denne vurderingen og de avgrensinger som er gjort etter høringen, kan ikke byrådet se at det er grunnlag for innsigelsen fra fylkesmannen som er begrunnet med «mangelfullt samsvar med retningslinjene for SBATP» og «for stort omfang av kontorformål».

Ved bystyrets behandling av denne reguleringsplanen forelå en uavklart innsigelse fra fylkesmannen, slik at hoveddelen av planområdet ble unntatt fra rettsvirkning. Dette ble gjort for å kunne realisere en mindre del med hotell nærmest den nye flyterminalen. Byrådet har i sammenheng med behandling av kommune-delplanen tatt initiativ til avklaring av gjenstående innsigelse til nevnte plan for næringsparken fra 2014, se eget avsnitt om meklingsresultatet.

Omlegging av hovedvegssystem utenom Blomsterdalen og Ytrebygdsvegen til Birkelandskiftet
Planområdet er en del av en viktig økonomisk korridor mellom Bergen sentrum og Flesland lufthavn. Høy arbeidsplasskonsentrasjon, kombinert med trafikk til og fra flyplassen gjør at trafikksituasjonen kan være vanskelig i rushperioden og spesielt i tilgrensende veinett. En økning av trafikken i dette allerede trafikkbeltede området kan gi overbelastning på veinettet. Økt utbygging i planområdet samt fortetting vil føre til økt trafikk, deriblant spesielt på veinettet Fv175 og Fv556.

I denne situasjonen er det viktig å kunne styrke kollektivtilgjengeligheten. Planen legger til rette for å stenge Ytrebygdsvegen for gjennomgangstrafikk i planlagt senterområde, med unntak av buss, sykkel og gange. På denne måten styrkes disse transportformenes attraktivitet og effektivitet.

En ny veiforbindelse mellom Ådland og Flyplassvegen er da nødvendig for å kunne lede gjennomgangstrafikk utenom senterområdet og gjennom næringsområdene.

Flere alternativ for vegtraséer er vurdert, se figur 3. Byrådet slutter seg til fagetatens anbefaling av alternativ 2D som vektlegger mest mulig bruk av eksisterende veg, minst behov for inngrep i landskap og som har lavest kostnad. Ulempen er lengst kjørelengde for biltrafikk til Hjellevad, men byrådet aksepterer at dette kan prioriteres lavere enn økt fremkommelighet for kollektivtilbud.

Planforslaget har også satt av plass til en ny kryssløsning på Kokstadflaten, som erstatning for eksisterende kryss i Birkelandskiftet, som må flyttes som følge av for stor nærhet til tilknytning av siste parsellen på Ringveg Vest til Flyplassvegen. Det foreløpig ikke avklart når denne parsellen av Ringveg vest kan bygges.

Når det gjelder ev utbygging av Flyplassvegen er det planlagt med fire felt, hvorav to skal kunne benyttes til kollektivfelt eller sambruksfelt. Det foreligger ikke konkrete planer for utbygging av Flyplassvegen til fire felt utover vedtatt bygging av to-plans kryss på Sandsli og nytt trafikkmonster i forbindelse med E39 til Rådal.

Parkering er innstrammet

Planforslaget er basert på bestemmelser i gjeldende kommuneplan2010 som hovedgrep, men foreslår i tillegg en «innstramming» til sone P3 for alle formål og områder for å sikre bærekraftige løsninger.

Etter byrådets vurdering er det i et bærekraftperspektiv aktuelt å vurdere grunnlaget for en ytterligere innstramming av parkeringsdekning til sone P2. For å sikre et helhetlig grunnlag for vurdering av parkerings-spørsmålet vil imidlertid byrådet vise til pågående revisjon av parkeringsbestemmelsene gjennom revideringen av kommuneplanens arealdel og behandlingen av prinsippsak om parkering.

Byrådet legger til grunn at revisjon av parkeringsbestemmelsene i KPA vil tilsi ytterligere innstramming, nyansering av ulike dekningskrav, ulike «smarte» parkeringsløsninger, ladepunkt for elbil/hybridbil, bildeleordninger mm..

Byrådet legger til grunn at et behov for nyansering og oppdatering av parkeringsbestemmelser i kommunedelplanen vil skje gjennom det pågående kommuneplanarbeidet.

Ved å beholde bestemmelsen i punkt 15 om henvisning til parkeringsbestemmelser i kommuneplanen, vil også foreliggende planforslag bli oppdatert uten behov for å behandles som endringer av foreliggende forslag.

Byrådet vil også vise til at det foreligger krav om utarbeiding av detaljplaner for utbygging av delområder, som gir et ytterligere grunnlag for fastsetting av parkeringskrav, jf punkt 1 i bestemmelsene. Byrådet vil videre vise til at infrastrukturen med kollektivtilbud og gang- og sykkelveger bygges ut over tid, slik at det vil være grunnlag for å vurdere aktuell innstramming av parkeringsdekning i sammenheng med tilbudet av andre transportformer enn bil.

Omdisponering av landbruksareal på Liland til næringsareal

For å kunne dekke behov for mer areal til arealkrevende næringsvirksomhet, tilrettelegger planforslaget for omdisponering av et stort LNF-område til industri- og lagerformål på Liland (I/L6). Lilandområdet er på 359 daa. I alt legger planforslaget til rette for omdisponering av ca 1.000 daa landbruksareal til byggeformål. Lilandområdet ligger langs bybanen, har god tilgjengelighet fra hovedvegssystemet og ligger innenfor rød flystøysone.

Forslaget vil innebære en reell reduksjon av samlet eksisterende landbruksareal i planområdet, og kan bidra til fortetting og mer effektiv bruk av areal med god tilgjengelighet innenfor det i hovedsak allerede utbygde området av planområdet. Parallelt kan en slik fortetting bidra til en konsentrasjon av næringsstrukturen ved at store sammenhengende LNF-områder lenger sør skjermes for utbygging gjennom fastsetting av mer langsiktige byggegrenser.

Forslag om å bygge ned LNF-areal står i motsetning til mål om vern av dyrkbare ressurser. BKKN/Etat for landbruk har frarådet slik omdisponering av LNF-areal til utbyggingsformål ut fra jordvernhensyn. Selv om landbruksarealet på Liland ikke er intensivt brukt, er det et areal med svært god jord som bl.a. egner seg godt til grønnsakdyrking. Bynært landbruk, parsellhager og andelslandbruk kan derfor være en aktuell bruk, i tråd med byrådsplattform, Grønn strategi og forslag til Handlingsplan for landbruk.

Dersom det skal være grunnlag for omdisponering forutsetter Landbruksetaten at eksisterende næringsareal er best mulig utnyttet og at det er gjenstående behov for mer næringsareal. Ved ev nedbygging forutsetter Landbruksetaten at produktive

jordmasser/matjord håndteres slik at de kan gjenbrukes til dyrking eller oppdyrking av andre areal til landbruksformål.

I kommunen og regionen er det pekt på behov for mer areal til arealkrevende næringsvirksomhet. Dette gjelder særlig i forbindelse med store aktørers flyttebehov fra sentrale næringsområder som Mindemyren, som er under transformasjon fra tradisjonelle industri-/lagerområder til urbane næringsområder. Å kunne tilrettelegge for slik utflytting har stor betydning for kommunen og næringslivet for å utvikle områder til mer intensiv og arealeffektiv bruk.

I dette perspektivet utgjør planlagt fortetting av næringsområdene på Kokstad en stor ressurs. Ut fra oppdatert informasjon om behov for næringsområder, pekes det imidlertid på at nye arealer på Kokstad allerede er kjøpt opp og at det ikke lenger er ledig areal for flere virksomheter, se vedlegg. Det er heller ikke store ledige næringsareal i andre deler av kommunen, og det understrekes behov for tomteareal til bedrifter som ønsker å flytte ut fra sentrale transformasjonsområder.

Bergen skal være en grønn by i vekst og byrådet ønsker å føre en aktiv næringspolitikk, slik byrådets politiske plattform peker på. Byrådet legger også vekt på at kommunen skal være en pålitelig partner for næringslivet i Bergen. Forutsigbarhet og effektiv infrastruktur er avgjørende for at næringslivet skal ha gode rammebetingelser.

Byrådet ser ut fra nevnte informasjon om mangel på nye næringsareal, at det ikke er grunnlag for - tidligere vurderinger om å utsette eventuell omdisponering av landbruksarealet på Liland til næringsområde (industri- og lagerformål, I/L).

Ut fra foreliggende situasjon og avveining av ulike mål, interesser og hensyn knyttet til klima og næringsutvikling, er det byrådets vurdering at Lilandområdet kan omdisponeres til et næringsområde for arealkrevende næringsvirksomhet. Denne oppsummeringen er også sett i sammenheng med hensyn til vern av mer areal til tilliggende Såtemyr, se eget avsnitt

Byrådet vil imidlertid understreke klimaperspektivet i alle vurderinger av nye næringsareal. Byrådet forutsetter at anleggsarbeid på I/L6 tar vare på området jordressurser, slik at den dyrkbare jorden gjenbrukes på andre aktuelle områder i kommunen. Byrådet viser her til nærmere avklaringer om disponering av jordressurser fra bygg- og anleggsarbeid i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Målsettinger om en grønn by i vekst gir også utfordringer for videre utforming og detaljplanlegging av attraktive næringsområder. Byrådet vil understreke klimaperspektivet i dette området ved å kunne tilrettelegge for *urban dyrking* som en del av en grønn profil for næringsområdet ved bruk av takflater og bufferområder i en grønn struktur.

Strandsone, LNF-områder og friluftsliv

Planområdet har store verdier og interesser for friluftsliv i strandsonen og i store LNF-områder. Etter byrådet sin vurdering sikrer planforslaget areal for allment friluftsliv og tilrettelegger for videre utvikling med tilgjengelighet med gangveger og turstier langs kysten og gjennom naturområdene mellom kysten og bebyggelsen. Byrådet vil også understreke at planforslaget avklarer en langsiktig byggegrense («Marka- grense») mot store LNF-områder sør for Skagevegen og Espelandsvegen.

Byrådet anser at planforslaget følger opp målsettinger for forvaltning av strandsonen i kommuneplanen, herunder en «stram» politikk overfor forslag om nye naust og småbåthavner.

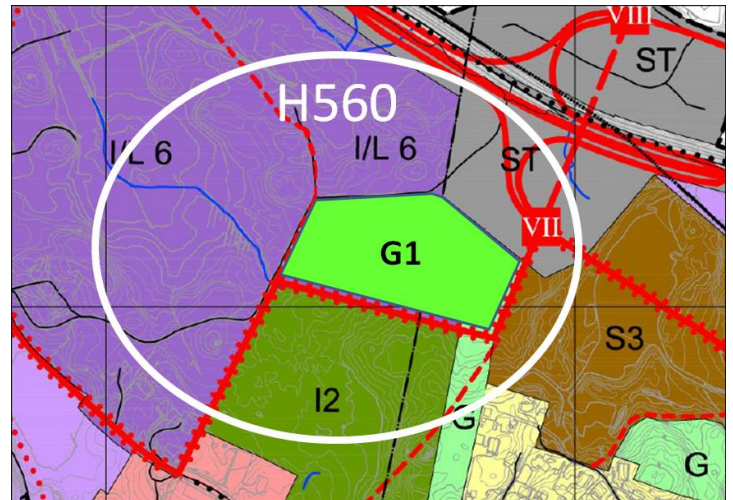
Naturverninteresser – vern av Såtemyr

Kartlegging av naturverninteresser i planområdet registrerer Såtemyr som et verneverdig myrområde, se figur 7 a.. Området har i tillegg verdi som grøntareal, fordrøyning av overvann, binding av klimagassen CO₂ og kan fungere som grønt bufferområde mellom ulike formål. Såtemyr blir i planforslaget sterkt berørt av planlagt vegkryssløsning i delområdet ST ved Flyplassvegen som skal sikre vegtilkomst til senterområdet ved Birkelandskiftet og ev ny/omflyttet tilkomst til Kokstad-området når siste parsell av Ringveg Vest bygges ut. I tillegg berøres myrområdet av forslaget om omdisponering til næringsområde.

I sum resulterer planforslaget i nedbygging av hele det registrerte verneverdige myrområdet.



Figur 7a:
Registrert
myrområde
med
Naturvern-
interesse



Figur 7 b: Forslag til område for myrvern, som Grøntstruktur G1, med innlagt bufferområde til naboområder. Grønn sirkel er forslag til Hensynsområde med bestemmelser om hensyn til å unngå drenering av myrområdet.

Byrådet ser ut fra et klimaperspektiv behov for å ta mer hensyn til Såtemyr og har vurdert flere løsninger som kan redusere behovet for inngrep. Lokaliseringen av to-planskrysset kan i praksis ikke justeres ut fra hensyn til bybane- og vegtraseer. Det er i utgangspunktet satt av et stort areal for å kunne sikre nok plass til vegkrysset. Byrådet forutsetter at det i detaljprosjektering vurderes mest mulig arealeffektive løsninger, herunder behov for vegstandard og hastighet på Flyplassvegen som dimensjonerende elementer.

I tillegg vil byrådet foreslå at det i planen tas inn vern av myrarealet med et areal som vist som G 1 på kartskisse i figur 7 b med tilhørende reduksjon av I/L 6-området. Det foreslås Grøntstruktur som arealbruksformål, som også tar med en buffersone rundt myrområdet. For å sikre at myrområdet ikke skal kunne bli drenert av anleggs- og byggevirksomhet på naboområdene, foreslås det også en Hensynssone bevaring naturmiljø (H 560) med bestemmelse om at alle tiltak etter plan- og bygningsloven skal planlegges, prosjekteres og utføres slik at drenering av myr på felt G1 unngås, se innstillingspunkt 1.A.a) og 1.B.h)

Dette forslaget vil også etablere et bufferområde til idrettsformålet I2 på Liland.

Det er foreløpig ikke gjort beregninger av CO₂-utslipp som følge av nedbygging av Såtemyr.

Renovasjon – krav til moderne løsninger

Planforslaget stiller krav om at valg av løsning skal sikres gjennom oppfølgende reguleringsplaner. Byrådet ser behov for at det også tas med krav om valg av prinsipp for renovasjonsløsninger, slik at det kan sikres moderne løsninger. For boligområder er det aktuelt med nedgravde løsninger og for senterområder vil det være mest egnet med bossug, fortrinnsvis som stasjonær løsning (bossnett som i bysentrum). For nærmere utdyping av moderne og fremtidsrettede renovasjonsløsninger viser byrådet her til egen sak til politisk behandling om uttalelse til BIR sitt forslag til Avfalls- og ressursstrategi for BIR 2016-2020.

Når det gjelder krav om utarbeidelse av renovasjonsteknisk avfallsplan i alle reguleringsplaner, presiseres at denne skal forelegges BIR til uttalelse. Forslag om endringer i bestemmelsene om renovasjonsløsning fremgår av innstillingspunkt 1.B.d).

Rekkefølgekrav - økonomiske konsekvenser og gjennomførbarhet

Planen legger til rette for etablering av næringsområder, sentrumsformål, nye boliger og omfattende utbygging av trafikkstruktur. En slik utvikling krever betydelige investeringer i offentlige tjenestetilbud. Deler av planlagte nye turveger, badeplasser og idrettsanlegg vil etter hvert måtte innpasses i offentlige budsjetter.

Planforslaget legger opp til at det meste av infrastrukturen skal utvikles ved hjelp av bidrag fra private utbygginger gjennom omfattende rekkefølgekrav. For noen av tiltakene er det angitt hvilke områder som kan pålegges å delta. For andre tiltak er det oppfølgende reguleringsplaner som skal avgjøre hvem som skal delta. Opplistingen av rekkefølgekrav i forslag til bestemmelser er ikke fullstendig. I henhold til bestemmelsenes pkt. 3.0 må det i etterfølgende planer vurderes om det er ytterligere behov for krav til etablering av byrom, gang- og sykkelanlegg, snarveger, turveger og turstier.

Rekkefølgekravene er bindende også for alle eldre reguleringsplaner i planområdet ved at kravene overstyrer eldre reguleringsplaner. Byggesaker som fremmes med hjemmel i eldre reguleringsplaner, kan dermed avslås med hjemmel i kommunedelplanen hvis de ikke har tatt opp i seg de nye rekkefølge-kravene. Målet med bestemmelsen er å sørge for at alle utbyggingsprosjekt som har nytte av tiltakene i forholdsmessig grad må bidra til realisering.

På dette stadiet i områdeplanleggingen, som kommunedelplannivå, er det vanskelig å avgjøre hvor mye de ulike parter skal bidra med for å oppfylle rekkefølgekravene. Ved neste plannivå må dette løses, og det må i denne sammenheng gjøres betraktninger av hva som er rimelig at de enkelte utbyggingene bidrar med.

I bestemmelsenes pkt. 3.3 er flere større infrastrukturtiltak angitt som rekkefølgekrav. Bestemmelsen er formulert slik at tiltak skal være «regulert og sikret opparbeidet før det kan utstedes igangsettingstillatelse». Det betyr at utbygging kan starte og byggverk kan tas i bruk, mens det «samles kapital» til å utføre hele eller deler av tiltakene som er nevnt i rekkefølgekravene.

Området for kommunedelplanen er ca. 7.200 daa stort, det vil si ca. dobbelt så stort som f.eks. områdeplan for Mindemyren. Noen utbyggingsområder vil trolig ikke være byggeklare før om ca. 10 år, og det kan anslås en gjennomføringshorisont på 25-30 år for hele planområdet.

Basert på nye kostnadsanslag i inngått utbyggingsavtale med Flesland 110/15 og 22 AS (Flesland næringspark, 1.byggetrinn), ble det fra daværende Etat for utbyggingsavtaler anslått totale kostnader ved felles veitiltak i planområdet til ca. 500 mill. kr.. Dette kostnadsanslaget som er basert på et nyere og mer detaljert grunnlag, gir bakgrunn for å anta at kostnadsberegninger fra 2013 er for lave.

Bymiljøetaten anslår at et realistisk utbyggingsvolum innenfor gjennomføringshorisonten på 25-30 år vil være ca 700.000 m² BRA. Dette utbyggingspotensialet gir da en gjennomsnittlig kostnad på ca kr. 750,- pr. m² BRA som bidrag til oppfylling av rekkefølgekrav om utbygging av nødvendig infrastruktur.

Det vil imidlertid ikke være slik at alle utbyggingsområdene vil få rekkefølgekrav for alle veitiltakene, og omfanget av rekkefølgekrav vil derfor variere mellom utbyggingsområdene, og over tid. Noen utbyggingsområder vil følgelig kunne ha lavere anleggsbidrag, og noen høyere. I tillegg kommer kostnader ved infrastruktur innenfor egen detaljreguleringsplan.

Basert på det ovennevnte er det Bymiljøetaten sin vurdering at kommunedelplanen i et overordnet perspektiv har et gjennomførbart nivå på omfanget av felles veiltak. Byrådet slutter seg til denne vurderingen.

Rekkefølgekravene er omfattende, men det er også lagt til rette for en viktig nyansering mellom når tiltak skal være opparbeidet i forhold til faser i utbygging, og eventuelt om de skal være sikret opparbeidet gjennom utbyggingsavtaler før igangsetting av byggearbeid.

Ut fra de store dimensjonene og lange tidshorizonten på gjennomføring av planlagte tiltak, er det vanskelig å fastlegge med tilstrekkelig nøyaktighet i KDP BLÅE hvem som har nytte eller behov for tiltakene. I forslag til bestemmelser er denne spesifiseringen forutsatt klargjort gjennom oppfølgende detalj-regulering.

Etter byrådets vurdering er det nødvendig å legge et grunnlag i foreliggende planforslag for en slik klargjøring, for å kunne inngå i utbyggingsavtaler på neste plannivå. Dette kan gjøres ved å utarbeide en veiledende oversikt over hvilke områder som berøres av rekkefølgekrav for hvilke tiltak. Byrådet vil anbefale at det tas inn et tillegg til bestemmelsene om dette forholdet for å kunne etablere et grunnlag for utbyggingsavtaler, se punkt 1.B, a) i innstilling.

I planområder med mange aktører, eiendommer og prosjekter som realiseres over lengre tid, kan det oppstå situasjoner der nødvendig planarbeid ikke er gjennomført for å kunne sikre ønsket fremdrift i utbygging av infrastruktur. Behovet kan løses ved at kommunen selv ved behov trer inn med utarbeidelse av nødvendig planmateriale for aktuell infrastruktur, fremfor å avvente utarbeidelse av en privat plan tilknyttet et byggeprosjekt.

Byrådet tar behov og mulig løsning til orientering, men kan foreløpig ikke ta nærmere stilling til aktuell oppfølging. Siden utbygging av infrastruktur i hovedsak vil være veg, vann, avløp og renovasjon, er dette viktige tema med offentlig interesse for å kunne tilrettelegge for utbygging i området. Ut fra dette ser byrådet positivt på å kunne bidra til å finne hensiktsmessige løsninger som kan sikre en rasjonell utbygging av nødvendig infrastruktur.

Slik bestemmelsene er bygget opp, er detaljplanlegging av hele området infrastruktur med byrom, veger, g/s-veger og turveger knyttet til enkeltvis planlegging og utbygging av delområder tenkt realisert gjennom utbyggingsavtaler. Det bør vurderes om plankravet kan følges opp ved å utføre detaljplanlegging som en egen plan for infrastruktur. Det kan gi et bedre grunnlag for å kunne gjennomføre en utbygging av infrastrukturen, og mindre avhengighet av situasjonen for utbygging og fremdrift på de enkelte private felt.

For å sikre et grunnlag for gjennomføring av utbygging i området, er det også behov for å utarbeide et samlet utbyggingsprogram med rekkefølge, faser, tempo og nærmere spesifisering av de enkelte tiltak. Det bør også settes opp et tidsrom for gjennomføring innenfor 10-15 år, for å kunne sikre en rasjonell tilrettelegging og grunnlag for utbyggingsavtaler.

Lederskap for et ev. utbyggingsprogram må avklares, herunder kommunen sin rolle.

Et viktig punkt i forbindelse med rekkefølgekrav er definisjon av hvilke (bygge/anleggs) tiltak som ikke skal utløse plan- og/eller rekkefølgekrav. Byrådet vil understreke behovet for at det kan utføres nødvendige vedlikeholds- og utviklingstiltak innenfor en mindre ramme for eksisterende virksomheter. Dette kan sikre modernisering og lovpålagte oppgaver uten at omfattende rekkefølgekrav skal bli et hinder. Byrådet anser at bestemmelsene sin henvisning til KPA2010 i punkt 1.3 om unntak fra plankravet, er dekkende formulert. Dette punktet gjelder tiltak i uregulerte områder. Når det gjelder tiltak i regulerte områder som er i samsvar med reguleringsformålet og kan ansees som mindre byggetiltak etter byggesaksreglene, legger byrådet tilsvarende til grunn at tiltaket kan gjennomføres uten å utløse plankrav og/eller rekkefølgekrav.

Det er videre viktig at rekkefølgekravene er utformet slik at de ikke i praksis fungerer som hindring for planer om utbygging av nye tiltak. Når det gjelder planer for utbygging av B5-feltet med ZEB-prosjektet er det byråds vurdering at forslag til rekkefølgebestemmelser er tilstrekkelig nyansert gjennom definisjon av faser i 3 trinn, herunder sikret opparbeidet før igangsettingstillatelse, tiltak som skal være opp-arbeidet før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest og tiltak som skal være regulert og sikret opparbeidet gjennom utbyggingsavtale før igangsettingstillatelse.

Byrådet vil understreke behovet for at den del av traseen av Hjeltestadvegen som ligger innenfor planområdet er opparbeidet før anleggsarbeid starter opp for å kunne ta vare på trafiksikkerhet for alle trafikanter.

Energi- og miljøspørsmål

Energi- og miljøløsninger er en vesentlig del av en bærekraftig utbygging. Planforslaget viser i punkt 14 i bestemmelsene til retningslinjer i kommuneplanen og forholdet til fjernvarme som er bygget ut til planområdet. Bestemmelsene i kommuneplanen åpner også for ev andre løsninger enn tilknytning til fjernvarmenettet dersom det kan skisseres bedre løsninger.

Byrådet anser at denne henvisningen til kommuneplanen er dekkende for å kunne åpne opp for energi- og miljøløsninger som ev kan være bedre enn tilknytning til fjernvarmenettet, fremfor å spesifisere ev endringer i foreliggende planforslag.

Grønn strategi – klima- og energihandlingsplan

I nylig vedtatt Grønn strategi settes det en rekke klare mål og bruk av virkemidler for at Bergen skal kunne bli fossilfri i 2030. Etter byråds vurdering kan forslag til KDP BLÅE bidra til målsettingene ved vektleggingen av tema om reduserte transportbehov og økt fossilfri mobilitet i arealplanforslaget ved lokalisering av byggeformål og bruk av kollektivtilbud. Tilrettelegging for flyttekjeder for arealkrevende næringsvirksomhet er også en del av målsettingene for Grønt næringsliv.

Bestemmelser – presiseringspunkt for å sikre entydig forståelse

Forslag til bestemmelser bygger på kommuneplanens bestemmelser, i innhold, oppbygging og struktur.

Det er behov for å presisere forståelsen av henvisning til kommuneplanen. Dette gjelder *til gjeldende KPA* som er KPA2010 på vedtakstidspunktet, mens intensjonen i planforslaget er *til enhver tid gjeldende kommuneplan*. Byrådet vil anbefale at det tas inn en formulering om denne forståelsen i pkt 2 i bestemmelsene, se innstillingens punkt 1.B.a).

Når det gjelder bruk av begrepet «ferdigattest» i forbindelse med forståelse av når rekkefølgekrav skal være utført, ser byrådet behov for å presisere at det anvendes i sammenheng med begrepet «midlertidig brukstillatelse», se innstillingspunkt 1.B.f). Intensjonen i lovverket er at det skal søkes om ferdigattest, og tiltakshaver skal ikke oppfordres til å gå veien om en midlertidig brukstillatelse. Erfaring tilsier imidlertid at spesielt i større prosjekter anmodes det fremdeles om midlertidig brukstillatelse for hele eller deler av det aktuelle tiltaket. Derfor bør det benyttes «midlertidig brukstillatelse/ferdigattest» for de rekkefølgekrav som skal være ferdigstilt ved innflytting av den aktuelle delen av tiltaket. Da kan kommunen når det er aktuelt å kun gi midlertidig brukstillatelse foreta en vurdering av de ulike kravene; hvilke rekkefølgetiltak må være ferdigstilt når (deler av) tiltaket tas i bruk (altså ved midlertidig brukstillatelse), og hvilke kan eventuelt avvente til endelig ferdigstillelse.

Innsigelser – gjenstående punkt

Kommunen har mottatt en rekke innsigelser fra fylkesmannen og Avinor til forslag om arealbruk, planløsninger og til viktige prinsipper for aktuell forståelse av premisser for arealbruk. Nærmere omtale av innsigelsespunktene fremgår av fagnotatet og i omtalen av planforslaget i foreliggende sak. I plan-prosessen er det søkt å imøtekomme

innsigelsespunktene gjennom dialog med innsigelsesmyndighetene og endringer i planforslaget for å kunne føre frem et planforslag som bystyret kan egengodkjenne. Byrådet slutter seg til fagetatens forslag til endringer av arealbruk og bestemmelser som imøtekommer de fleste av innsigelsespunktene.

Det er likevel to gjenstående innsigelsespunkt som ikke er løst gjennom oppfølging av dialog med fylkesmannen. Disse punktene er knyttet til delområdene B5 (ZEB-prosjektet) og T2 (barnehage) på Ådland, med følgende hovedbegrunnelser:

- Brudd med statlig retningslinje for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (SBATP)
- Manglende utredning av flystøy.

Det er herunder fylkesmannens vurdering at vilkårene som Miljøverndepartementet har satt for oppheving av innsigelse til samme område i kommuneplanen 2010 om utbygging ikke er oppfylt.

Vilkårene er følgende i departementets vedtak av 24.04.2013:

Boligområdet B51 Aadland

Byggeområde for boliger på Aadland godkjennes som byggeområde.

Kommuneplanbestemmelsene tilføyes et nytt underpunkt 5 Boligområde B51 Aadland:

Helhetlige løsninger for miljøvennlig transport, avgrensning av byggeområdet, grad av utnyttning, grønnstruktur og flystøy skal avklares i kommunedelplanen for Birkeland, Liland, Aadland og Espeland. Aktuelle tiltak skal innarbeides i reguleringsplanen for området.

Det skal legges til rette for miljøvennlige transportløsninger som omfatter:

1. Et effektivt kollektivtrafikktilbud herunder tilbringertjeneste til bybanestopp.
2. Gode gang/sykkelvegforbindelser blant annet til bybanestopp, skoler og lokalsenter ved Blomsterdalen og andre viktige målpunkt.
3. Nødvendige rekkefølgekrav i forhold til infrastruktur.

Det gis følgende supplerende retningslinje for område B51 Aadland: Området skal planlegges med nullutslippsboliger.

Nye statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging ble fastsatt 26.9.2014. Målsettingen med retningslinjene er at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utviklingen av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Byrådet vil understreke at departementet gjennom godkjenning av boligområdet B51 på Ådland i KPA2010 har godkjent arealbruksformålet og lagt til rette for utbygging etter nærmere spesifiserte vilkår.

Departementet sin forutsetning er at området planlegges med nullutslippsboliger. Situasjonen i forhold til flystøy er basert på KPA 2010 og er i hovedpunkt parallell med foreliggende plan.

Etter byrådets vurdering er kravet om helhetlige løsninger for miljøvennlig transport, avgrensning av byggeområdet, grad av utnyttning, grønnstruktur og flystøy fulgt opp gjennom forslag til kommunedelplan med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredninger. Disse helhetlige løsningene ansees også i samsvar med de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

- Lokalisert med gangavstand til busstilbud med god frekvens
- Sykkellavstand til senterområde med bybane (ca. 1,7 km) og servicetilbud
- Tilrettelegging for utbygging av gang- og sykkelvegnett i planområdet som gir effektiv tilgjengelighet mellom arealer til bolig, arbeidsplass og servicetilbud i denne delen av bydelen fremfor bilbasert utbygging
- Prioritering av kollektivtrafikk på hovedveg mellom Blomsterdalen og kollektivknutepunkt
- Nødvendige rekkefølgekrav om utbygging av infrastruktur

- Tilfører nye boliger til bydelen og bedrer skjev balanse mellom arbeidsplass og bolig
- Bidrar til utbygging av en mer kompakt by ved å bygge opp et senterområde ved kollektivknutepunkt og bybane
- Fastsetter langsiktige grenser mellom områder til utbygging og sammenhengende LNF-områder
- Krav til maksimalt støynivå på uteoppholdsareal for boliger er fastsatt til 52 dB i samsvar med statlige retningslinjer for håndtering av flystøy
- Samsvar med byrådets politiske plattform om å *legge til rette for komplette bydeler med en bedre balanse mellom boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og detaljhandel.*

Byrådet vil peke på at SBATP-retningslinjen forutsetter at praktisering skal tilpasses regionale og lokale forhold. Etter byrådets vurdering er det et relevant perspektiv å primært vurdere utbyggingen i forhold til senterområdet Blomsterdalen og bydelen Ytrebygda.

Når det gjelder departementets forutsetninger om bygging av nullutslippsboliger og etablering av en tilbringertjeneste til bybanen, legger byrådet til grunn at dette ytterligere følges opp gjennom pågående detaljreguleringsplan for boligområdet med oppfølgende rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler.

Når det gjelder utredning av flystøy er det byrådets vurdering at foreliggende flystøyberegninger fra Avinor i arbeidet med KPA2010 utgjør et dekkende grunnlag for vurdering av hovedpunktene i arealbruken og tilhørende krav til løsninger for å sikre tilstrekkelig kvalitet for boliger. Byrådet vil understreke at detaljerte løsninger må utarbeides i oppfølgende reguleringsplaner, og at det er satt krav om reguleringsplan for utbyggingsområder som sikrer dette.

Forholdet til innsigelse til Flesland næringspark?

Arealformålene til Flesland næringspark (I/K/L 1) er i samsvar med formålene i stadfestet område I/K/L 9 i KPA2010. Reguleringsplanen til næringsparken ble vedtatt 19.11.2014, men med rettsvirkning for en mindre del av planområdet, slik at hoveddelen til kontorformål er unntatt fra rettsvirkning. Bakgrunn for dette er fylkesmannens innsigelse til omfanget av kontorformål i foreliggende planforslag og krav om vurdering i sammenheng med KDP BLÅE. Det fremstår usikkert om Fylkesmannen sin generelle innsigelse til kommunedelplanen også omfatter I/K/L1-området og formålet til Flesland næringspark. Fagetaten har lagt spørsmålet frem for fylkesmannen, men det foreligger ikke klart svar. Ut fra denne situasjonen legger fagetaten til grunn at det ikke foreligger innsigelse til næringsparken i kommunedelplanen, og det anbefales at spørsmålet om gjenstående innsigelse i reguleringsplanen for næringsparken tas opp i et eget meklingsmøte. Fagetaten anbefaler videre gjennom forslag til bestemmelser at det ikke tillates kontorformål i de deler av feltet som ligger lengst fra bybanestoppet ved den nye flyplassterminalen, jf punkt 22.2.

Byrådet slutter seg til forståelsen om at det ikke foreligger gjenstående innsigelse til næringsparken i kommunedelplanen. Omfanget av planlagt kontorformål i næringsparken, ansees å være i samsvar med KPA2010, slik at det ikke er grunnlag for en reduksjon. Byrådet anbefaler at forslaget om reduksjon av kontorformålet tas ut av forslag til bestemmelser, se innstillingens punkt 1.B.e).

Byrådet anser ut fra dette at Flesland næringspark som et kompakt næringsområde med kontorformål er i samsvar med hovedpunktene i KDP BLÅE og retningslinjene for SBATP. Lokaliseringen har god kollektivtilgjengelighet og fremstår ikke som bilbasert, herunder med en lav parkeringsdekning. Lokaliseringen bygger opp under transportkapasiteten til bybanen, knutepunktet ved flyplassen og bidrar til realisering av potensialet for utvikling av ny næringsvirksomhet basert på nærhet til hovedflyplassen på Vestlandet.

Byform og arkitektur

Planforslaget har ikke spesiell fokus på tema om byform og arkitektur, men viser til og legger til grunn viktige føringer som fremgår av KPA2010 som gjeldende for kommunedelplanen. Byrådet vil her understreke viktige føringer i KPA , § 21.3 , om høy kvalitet ved utforming av byrom og byggetiltak i områder med sentrumsformål.

Områdeplan for Senterområdet som Strategisk planprogram?

Planforslaget har krav (jf § 1.1) om at det utarbeides en felles områdereguleringsplan for sentrumsformål (S1-S3), kombinert bebyggelses- og anleggsformål (T//B) og idrettsformål I2. Målet med område-reguleringsplanen er å angi helhetlig struktur på utbyggingen og plassere skole, barnehager og andre offentlige tjenester. Planen skal også angi rekkefølgekrav og optimalisere veg- og gatetraseer og formålsgrenser. Ut fra dette plankravet skal hovedtrekk i arealbruk i senterområdene først avklares gjennom en område-reguleringsplan, og deretter med detaljreguleringsplaner for delfelt med utbyggingsprosjekt (jf § 1.2).

Forslag til bestemmelser for Sentrumsformål (§ 21) har imidlertid detaljerte krav og rammer for hovedpunktene i område- og detaljreguleringsplaner, herunder aktuelle formål, utnyttelsesgrad, byggehøyder, prosentmessig fordeling av byggeformål, kvartalsstruktur og krav til bymessig utforming og løsninger.

Planprosesser er tid- og ressurskrevende, og det er behov for tempo i boligutbyggingen for å kunne dekke boligbehov til en økende befolkning. I bystyresak 300/16 om kommunens planstrategi for perioden 2015-2019 vektlegges at planleggingen skal være behovsstyrt, ikke gjøres mer omfattende enn nødvendig, og være tilpasset situasjon og utfordringer. I vedtaket er planaktiviteter prioritert og det fremgår av planoversikten at det for senterområdet Blomsterdal-Birkeland kan være aktuelt å vurdere bruk av strategisk planprogram i stedet for full områdereguleringsprosess etter plan- og bygningsloven.

Etter byrådets vurdering foreligger det i plankart og forslag til bestemmelser et avklart grunnlag for å kunne utarbeide et helhetlig strategisk planprogram som grunnlag for videre detaljregulering på delfelt. Et strategisk planprogram kan ikke gi formelle hjemler etter plan- og bygningsloven for formål, tiltak og krav, men dette behovet vil fanges opp gjennom oppfølgende detaljreguleringsplaner.

Kommunen har startet opp et tilsvarende plan- og programarbeid på Laksevåg som vil gi verdifull erfaring, herunder om parallelle plan- og programprosesser som er koordinert gjennom samarbeid og dialog mellom kommune, utbyggere og berørte interesser.

Forslag om å endre krav om områdereguleringsplan for senterområdet til strategisk planprogram berører §§ 1, 21 1-3 og 37.5 i bestemmelsene, og er tatt inn i innstillingspunkt 1.B.g).

Eksisterende boligfelt på Kokstad berøres av veiplan

Planområde ST for to-planskryss på Flyplassvegen ved Kokstad berører i utgangspunktet en rekke eksisterende boliger. Det samme gjelder for samme område i forslag til reguleringsplan for Kokstad øst som kommer til 2.gangs behandling (arealplanID 61130000). Omfanget av berørte boligeiendommer vil avklares gjennom rekkefølgekrav om oppfølgende detaljplan for utforming av kryssløsning.

Disse to planforslagene skaper usikkerhet for boligene, både om antall berørte boliger og når en utbygging av to-planskryss kan bli aktuell.

Byrådet forutsetter at det siktes på mest mulig arealeffektive løsninger for vegkryss som kan redusere omfanget av berørte boliger. Byrådet viser videre til Statens vegvesen sine «Retningslinjer for innløsning av boliger i fremtidige veglinjer», og herunder om innløsning av boliger før et vegganlegg skal realiseres.

Meklingsmøte før behandling i bystyret

Byrådet vil ta initiativ til et meklingsmøte hos fylkesmannen om gjenstående innsigelser før behandling i bystyret. Mekling vil være basert på innstilling fra komite for miljø og byutvikling.

Spørsmål om regional havn og godsterminal / logistikknutepunkt

Spørsmål om lokalisering av havn- og godsterminalfunksjoner er ikke tatt opp i planforslaget, og har gått i egne prosesser parallelt med planarbeidet. Byrådet viser her til sak om uttalelse til KVU for Logistikk-knutepunkt i Bergens-området (bystyresak til 148-16) der også lokalisering av godshavne-funksjoner til Ågotnes inngår.

Meklingsmøte om innsigelser 14.mars og resultater

Meklingsmøte om gjenstående innsigelse knyttet til boligområdet B5 og barnehage T2 ble gjennomført 14.mars med supplerende arbeidsmøter 1.juni og 9.august. Meklingsmøtet er basert på innstilling i saken fra Komite for miljø og byutvikling sitt møte 9.2.2017, sak 60-17.

Ferdigstilt protokoll fra meklingsmøtet er først mottatt 9.8.2017, se vedlegg. Hovedpunkt i resultat fra meklingsmøtet:

- Kommunen og fylkesmannen kom ikke til enighet om gjenstående innsigelser til områdene B5 og T2 på Ådland.
- Det var enighet om at andre mottatte innsigelser til planforslaget er imøtekommet.
- Justering av kontorformålet i I/K/L 1 - området
- Gjenstående innsigelser må sendes til departementet for endelig avgjørelse.
- Resterende del av planforslaget kan tas opp til endelig behandling i bystyret.
- Bestemmelser §§ 13.1 og 2 om forhold til flystøy i eksisterende boligområder B6, 7 og 9 må presiseres i forhold til lokalisering i og utenfor rød og gul flystøysone, samt i forhold til bruk av innglassing av privat uteareal (balkong) som avbøtende tiltak mot flystøy.
- Innsigelse til hoveddelen av kontorformålet i planen for Flesland næringspark trekkes

Ut fra meklingsresultatet er det grunnlag for å legge frem planforslaget til endelig behandling med anbefaling om oppdatering av innstillingspunkt om unntak fra rettsvirkning for boligområdet B5 og barnehageformålet T2, omfang av kontorformål i I/K/L 1 området, og justering av bestemmelsene §§ 13.1 og 3 for de (eksisterende) boligområdene B6, 7 og 9. Justering innebærer at det ikke gis anledning til innglassing av privat uteareal/balkong i eksisterende boligområder i gul flystøysone som avbøtende tiltak.

Boligområdet B5 og barnehageområdet T2 unntas fra rettsvirkning frem til innsigelse er endelig avklart i departementet. Områdene vises på plankartet som et Bestemmelsesområde og det tas inn tilhørende punkt i bestemmelser, se innstillingspunkt 1.B.k) og l).

Kommunens synspunkt og vurderinger fremgår av saken og av meklingsprotokollen, og tas inn i et oversendingsbrev til departementet etter bystyrets behandling. Oversending til departementet følger retningslinjer for prosedyre i rundskriv H-2/14 om innsigelser.

Oversending sendes gjennom Fylkesmannen, som skal oppsummere hovedpunkt i saken og gi sin samlede vurdering.

Departementet kan gjøre endelig vedtak som ikke kan påklages. Departementet kan i sin behandling enten oppheve innsigelsen eller ta den til følge helt eller delvis.

Kommunen vil også i sin oversending av saken til departementet ta inn prosessuelle synspunkt om fylkesmannens grunnlag for og fremsetting av innsigelsen, se eget avsnitt. Prosessuelle synspunkt er påpekt i fagnotat, byrådssak og meklingsprotokoll. Ut fra rundskriv om innsigelser skal kommunen likevel behandle merknader fremsatt som innsigelser som innsigelser.

Prosessuelle punkt om mottatt innsigelse

Kommunen bestrider både det prosessuelle og det materielle grunnlaget for Fylkesmannens innsigelse. Prosessuelt mener kommunen at innsigelsesretten er avskåret fordi innsigelsen ble avgitt med en generell form ved høringsfristen, i strid med retningslinjene i rundskriv H-2/14. Kommunen anser derfor innsigelsen som for sent fremmet iht. pbl § 5-4, 5. ledd. Videre mener kommunen at innsigelsesretten har falt bort som følge av at Fylkesmannen tidligere har fremmet innsigelse vedr. utbygging av boligområde B5 ifm. rulleringen av KPA i 2010, som ble godkjent av Miljøverndepartementet i vedtak av 24.04.2013. Kommunen mener at ny innsigelse knyttet til utbyggingen av B5 må betraktes som en omkamp om «samme forhold», som bestemmelsen i pbl § 5-5, 1. ledd ikke gir anledning til.

Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som skal avgjøre om retten til innsigelse er i behold, og om innsigelsen skal tas til følge. Den delen av planen som det er knyttet innsigelse til, kan ikke vedtas med rettslig bindende virkning av kommunen og skilles ut for egen behandling av departementet, jf. pbl § 12-13.

Forhold til vedtatt plan for Flesland næringspark (arealplan-ID 61780000) i delområde I/K/L 1 – fylkesmannen kan trekke innsigelsen

Reguleringsplanen ble vedtatt 19.11.2014 (plan-ID 61780000) og er hoveddelen av I/K/L 1 området i KDP BLÅE. Ved bystyrets behandling ble området delt i to, med en mindre del nærmest flyplass-terminalen til gjennomføring som 1.byggetrinn, og hoveddelen ble unntatt fra rettsvirkning, utdrag fra vedtak:

Areal til kontorformål i BK1 og BK2 omfattes av innsigelse fra Fylkesmannen og unntas fra rettsvirkning frem til innsigelse er avklart, jf PBL §§ 5-6 og 12-13.

Innsigelsen søkes avklart i et meklingsmøte, ev sendes saken til departementet for avgjørelse, jf PBL § 12-13, og referat fra dialogmøte 26.9.2014.

Fylkesmannen har i svarbrev datert 19.12.2014 om trekking av innsigelsen til første del av planen for næringsparken, presisert innholdet i innsigelsen, utdrag:

Innsigelsen fra Fylkesmannen som regional statlig miljømyndighet var knyttet til omfang på nytt areal med formål kontor og at detaljreguleringen måtte sees i sammenheng med kommunedelplanen for Liland, Birkeland, Ådland og Espeland som var under planlegging i kommunen.

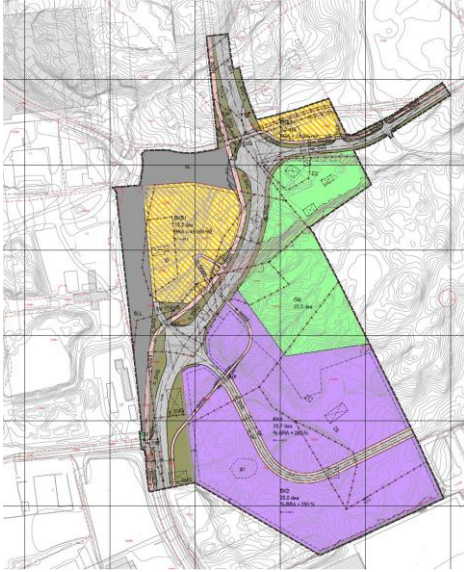
Hovedpunkt i vedtatt plan for næringsparken, se figur:

Samlet tomteareal til kontor som hovedformål er på ca 67.000 m²

Samlet bruksareal til kontor som hovedformål er på ca 186.000 m²

Bruksareal til kontor og hotell som hovedformål i del 1 er innenfor områdene BKB1 og 2 (Kombinert bebyggelse og anleggsformål) med et tomteareal på 15.400 m² og et bruksareal BRA på 57.000 m²

Areal til kontorformål i del 2 som er unntatt fra rettsvirkning, gjelder BK 1 og 2, med et tomteareal på 51.800 m² og et bruksareal på inntil 129.250 m²



PLANOMRÅDETS STØRRELSE

133 daa

TOMTEAREAL TIL HOVEDFORMÅL

Kombinert bebyggelse og anleggsformål:	15.400 kvm
Kontor:	51.800 kvm
Veg:	15.400 kvm
Øvrige samferdselsanlegg (inkl. lufthavn):	27.800 kvm
Naturområde:	22.000 kvm

BRA ULIKE FORMÅL FORDELT PÅ FELT

BKB1:	45.000 kvm BRA
BKB2:	12.000 kvm BRA
BK1:	64.250 kvm BRA
BK2:	65.000 kvm BRA
Sum:	186.250 kvm BRA

Figur 8: Reguleringsplan for Flesland næringspark og hovedtall for arealbruk

Det fremgår av planforslaget til politisk behandling at helhetlig forslag om kontorformål i industri- og lagerområder i KDP BLÅE er vesentlig redusert ved at kontorformål er tatt ut av alle områder unntatt I/K/L 1 som ligger nærmest flyterminalen og to mindre områder I/K/L 2 og 3 som ligger ved senterområdet ved Birkelandskiftet. Den største reduksjonen følger av at kontorformålet er tatt ut av I/L 6 området på Liland.

I tillegg til dette foreslår byrådet nå at kontorformålet i I/K/L 1 området reduseres ytterligere til å omfatte planområdet til Flesland næringspark. Kontorformålet i tidligere vedtatt plan for flyplassterminalen beholdes. Dette mindre området er vist som en del av I/K/L 1 området. Reduksjonen skjer ved at Kontorformålet tas ut av I/K/L 1-området øst for planlagt næringspark og at det fremstår et grønt formål mellom disse to næringsområdene i samsvar med vedtatt reguleringsplan for næringsparken. Forslag til plankart for kommunedelplan er oppdatert tilsvarende.

Ut fra dette fremstår næringsområdene i kommunedelplanen i hovedsak som områder til arealkrevende næringsvirksomhet for industri- og lagerformål i samsvar med en lokalisering i ytre del av kommunen.

Ut fra disse avklaringene om vesentlig redusert kontorformål i KDP BLÅE etter høringsforslaget, foreligger det tilstrekkelig grunnlag for at innsigelse til resterende delområder i Flesland Næringspark kan trekkes av fylkesmannen, jf. meklingsprotokollen datert 10.8.2017. Fylkesmannen forutsetter at kommunens vedtak blir i samsvar med kommunens premisser for spørsmålet om trekking av denne innsigelsen.

Dersom vedtaket i foreliggende sak om kommunedelplanen blir som forutsatt vil vedtaket om nærings-parkens del 2 få rettskraft og planen kan gjennomføres. Det er da ikke behov for ytterligere behandling av planen for næringsparken.

Om forholdet til flystøy for boligområdene B6, 7 og 9 og bestemmelsene §§ 13.1 og 3 B6, 7 og 9 er i hovedsak eksisterende boligområder med villapreget bebyggelse. Områdene er i hovedsak utbygget og det er i utgangspunktet ikke ledige tomter til utbygging. Områdene ligger i gangavstand til senterområdet og kollektivtilbud. Betegnelse på områdene er nå nyansert etter beliggenhet i eller utenfor rød og gul støysone, se oppdatert plankart. Planforslaget tilrettelegger i utgangspunktet for fortetting også i disse småhusområdene, men med forutsetning om bruk av (lav)blokkbebyggelse for økt utnyttelsesgrad og for å kunne få stille nok felles uteoppholds-areal på østsiden av en planlagt bebyggelse med samme type løsning som planlegges i B5-området. Planforslaget har også aksept for innglassing av privat uteoppholdsareal (balkong) som aktuelt avbøtende tiltak mot flystøy, selv om det er utenfor senterområde.

Som følge av innsigelsene til B5 området har fylkesmannen også innsigelse til aksept av innglassing av privat uteoppholdsareal utenfor senter- og kollektivknutepunktområde som avbøtende tiltak for flystøy. Innglassing av balkong som avbøtende tiltak mot flystøy fremgår av punkt 13.1 i forslag til bestemmelser for boligbebyggelse i gul flystøysone. Krav til planløsning med gjennomgående boenhet med en stille side med uteoppholdsareal under 52 dB fremgår av punkt 13.3, samt med krav om støykartlegging som grunnlag for utforming og plassering av boligbebyggelse.

Fylkesmannen har prinsipielle innvendinger til aksept for bruk av vinterhage/innglassete balkonger som avbøtende tiltak for boligformål i gul flystøysone, utdrag fra meklingsprotokoll:

«Det er et støydempingstiltak som kan være egnet for vegtrafikk- og banestøy, men ikke for flystøy, se brev av 30.06.2015 fra Fylkesmannen. Fylkesmannen mente også at tiltaket ikke er avgjørende for utbygging i sentrumsområdene og T/I/B i planområdet, da plassering av balkonger for privat uteoppholdsareal ikke trenger være mot vest. Det kan være bedre å plassere balkongene mot syd samt tilpasse utbyggingen og arkitekturen for å ta hensyn til de ulike støykildene som vegtrafikk-, bane- og flystøy.»

Fylkesmannens prinsipielle innvending til innglassing av balkong knyttes til boligformål i både i senterområde, eksisterende boligområder og til nye boligområder. For å kunne finne praktiske og helhetlige kompromissløsninger på dette punktet i innsigelsene er fylkesmannen likevel innstilt på å akseptere innglassing for flystøy for blokkbebyggelse i sentrumsformålene og i T/I/B, men ikke for de eksisterende boligområdene, utdrag fra meklingsprotokoll:

«Partene er enige om at de omforente løsningene for støy er praktiske kompromissløsninger som henger sammen som en totalløsning. Begge parter har fraveket sine prinsipielle standpunkt for å finne løsninger lokalt uten at denne delen av planen trenger sendes til Kommunal- og moderniseringsdepartementet til avgjørelse. Partene er videre enige om at løsningene ikke omfatter felt B5 som ikke har vært tema for den særskilte meklingen om støy.»

Etter byrådets vurdering er aksept og krav til planløsninger for boliger og avbøtende tiltak mot flystøy i disse områdene fortsatt prinsipielt aktuelle, herunder innglassing av privat uteoppholdsareal/balkong.

For å kunne fremme en sak uten gjenstående innsigelser til andre områder enn B5, kan byrådet likevel utfra behov for fremdrift i saken anbefale at de *eksisterende* boligområdene ikke tilrettelegges for fortetting, se innstillingspunkt 1.B.m) der områdene B6 a og B, B7 a, b og c og B9.1 tas ut av forslag til bestemmelser i punkt 13.1 og 13.3. Referanse til området B5 i 13.1 og 3 merkes med stjerne om unntatt fra rettsvirkning frem til innsigelse er avgjort i departementet.

Byrådet legger til grunn at potensialet for utbygging i disse villapregede områdene er svært avgrenset. Disse områdene ansees tilnærmet ferdig utbygd og at det kan være krevende å innpasse en ny blokkbebyggelse.

Byrådet legger også til grunn at denne praktiske avveiningen ikke svekker grunnlaget for bruk av innglassing av privat uteareal i departementets vurdering og avgjørelse av saken om innsigelse til området B5. Byrådet vil her understreke at det i B5 som et ikke utbygd område er et godt grunnlag for å kunne utforme boligløsninger som kan være innenfor kravene for boligbygging i gul flystøysone. Byrådet viser her også til meklingsprotokollen som gir grunnlag for å kunne gjøre dette skillet i vurderingene mellom eksisterende boligområder og planlagt bebyggelse i B5-området.

For å tilrettelegge for en selvstendig vurdering av krav og tiltak mot flystøy i B5, anbefaler byrådet at bestemmelsene i punkt 13.1 og 13.3 får en opplysning om at B5 er unntatt fra rettsvirkning frem til innsigelse er avgjort i departementet, se innstillingspunkt 1.B.k).

Byrådet vil understreke at fylkesmannens aksept for innglassing av balkonger i sentrumsområdene og T//B-området er en del av en helhetlig løsning som forutsetter at dette ikke gis aksept for innglassing i eksisterende boligområder. Dersom denne forutsetningen fravikes ved kommunens vedtak vil det oppstå en gjenstående innsigelse også knyttet til utbygging av sentrumsformålene og T//B-området. En slik evt situasjon vil ha stor negativ konsekvens for videre fremdrift av planlegging og utbygging av de viktige sentrumsområdene ved bybanestopet.

Byrådets oppsummering

Kommuneplanens arealdel har som mål å gjøre Ytrebygda bydel attraktiv gjennom å tilrettelegge et bærekraftig tilbud for næringsetablering, bolig og sentrumsutvikling. Forslag til kommunedelplan følger dette opp gjennom å tilrettelegge for å utvikle en helhetlig og framtidsrettet bydel med fokus på miljø-vennlig transport som gir lavest mulig energiforbruk og redusert klimagassutslipp.

Planlagt arealbruk tilrettelegger for en utbygging som skaper korte reiseavstander og som samtidig kople seg til, og bygger opp om sterke kollektivakser. Planlagt utbygging bidrar i utgangspunktet til å redusere den skjeve balansen mellom bolig og arbeidsplasser i bydelen. Det legges til rette for gjennomføring av planlagt utbygging gjennom bruk av rekkefølgekrav og krav om oppfølgende planarbeid for å sikre aktuelle planløsninger for ulike tiltak.

Planforslaget er utarbeidet gjennom en grundig prosess med omfattende vurderinger av konsekvenser og avveininger av hensyn til bruk og vern av arealer og ressurser.

De fleste innsigelsene fra fylkesmannen og alle fra Avinor er søkt imøtekommet, men gjenstående innsigelser om boligområdet B5 og barnehagen T2 oversendes til departementet for endelig avgjørelse.

Byrådet anbefaler bystyret å vedta planforslaget til kommunedelplan for Blomsterdalen, Liland, Ådland og Espeland, herunder at områdene B5 og T2 er unntatt fra rettsvirkning til innsigelse er avklart.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

I henhold til plan og bygningslovens (2008) § 3-3, 2.ledd, ligger det til bystyret selv å vedta kommunedelplan, jfr. § 11-15. Komite for miljø og byutvikling skal avgi innstilling i saken.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningslovens § 11-15 vedtas følgende:

- A. Ytrebygda, gnr. 107 m.fl., Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, kommunedelplan, arealplan-ID 61020000, vist på plankart sist datert/revidert 1.10.2015/28.06.2017 med følgende endring:
- a) Det tas inn areal til vern av hoveddel av Såtemyr med avgrensning som fremgår av arealskisse i figur 7 b i saksutredning, med formål *Grønnstruktur, naturområde* og som del av en *Hensynssone bevaring naturmiljø (H560)*. Areal til I/L6-formål reduseres tilsvarende.
 - b) Påført formål for I/K/L 1 som gjelder planområdet til Flesland næringspark (arealplan-ID 61780000) endres til K 1.
 - c) Påført formål for I/K/L 1 område øst for plan for Flesland næringspark endres i formål og betegnelse til I/L 1.1
 - d) Areal til boligformål i området B5 og barnehageformål i T2 omfattes av innsigelse fra Fylkesmannen og unntas fra rettsvirkning frem til innsigelse er avklart, jf PBL §§ 5-6 og 12-13. Innsigelsen sendes til departementet for avgjørelse, jf PBL § 12-13, og referat fra meklingsmøte 14.3.2017. Områdene vises som Bestemmelsesområde # 2 med tilhørende punkt i bestemmelser.
- B. Tilhørende bestemmelser datert 30.9.2015, med følgende endringer:
- a) Punkt 2 Forholdet mellom kommunedelplanen og eldre arealplaner, nytt avsnitt: «*Kommuneplanen supplerer og utfyller kommunedelplanen der tilsvarende tema ikke er behandlet i bestemmelser eller retningslinjer til kommunedelplanen. Der ikke annet er sagt, vil henvisning til kommuneplanen være en henvisning til den til enhver tid gjeldende kommuneplan.*»
 - b) Punkt 3.3 Tiltak som skal kreves regulert og sikret opparbeidet før det kan utstedes igangsettingstillatelse, tillegg: «*Som grunnlag for det videre arbeid med de enkelte reguleringsplaner, skal det utarbeides en egen veiledende oversikt over hvilke områder som skal ha rekkefølgekrav for hvilke tiltak.*»
 - c) Punkt 3.4 Øvrige rekkefølgekrav, punkt 13 Støy, tillegg: «*I beregning av flystøy skal brukes en tidshorisont på 15 år, i første omgang frem til 2030.*»
 - d) Punkt 18.2 Renovasjonsløsning, endring og tillegg, ny tekst: «*Valg av renovasjonsløsning skal sikres gjennom reguleringsplan. For boligområder skal det stilles krav om moderne, nedgravde løsninger. For senterområdene S 1-3 i Blomsterdalen skal det stilles krav om bossug, fortrinnsvis stasjonært (bossnett). For alle reguleringsplaner som omfatter boligformål kan det stilles krav om*

utarbeidelse av renovasjonsteknisk avfallsplan, som skal forelegges BIR til uttalelse. »

- e) Punkt 22.2 Eksisterende næringsbebyggelse, første punkt endres til: Det tillates kontorformål innenfor planområdet til Flesland næringspark arealplan-ID 61780000.
 - f) Punkt 3 Rekkefølgekrav, endring: «ferdigattest» endres til «midlertidig bruks-tillatelse/ferdigattest».
 - g) Punkt 1.1 Plankrav, punkt 21.1-3 Sentrumsformål og 37.5 Hensynssone med felles plan-legging, endring: plankravet om *områderegulering* endres til *strategisk planprogram*.
 - h) Punkt 37.3 Hensynssone bevaring naturmiljø, nytt delpunkt:
UNNTAK: Hensynssone H560 rundt felt G1 Såtemyrane: Alle tiltak etter plan- og bygningsloven skal planlegges, prosjekteres og utføres slik at drenering av myr på felt G 1 unngås. Felt G1 skal reguleres til karbonlagring.
 - k) Bestemmelser påføres opplysning om at områdene B5 og T2 er unntatt fra rettsvirkning:
** Fylkesmannen har innsigelse til utbygging av B5 og T2. Bestemmelsen kan derfor bare vedtas med rettslig bindende virkning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. pbl § 12-13.*
 - l) Bestemmelser påføres opplysning om innsigelser til B5 og T2 i Kap. 3 om rekkefølgekrav:
** Fylkesmannen har innsigelse til utbygging av B5. Bestemmelser om rekkefølgekrav som omfatter B5, kan derfor bare vedtas med rettslig bindende virkning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. pbl § 12-13. Dersom departementet vedtar at B5 ikke kan bygges ut, må det påregnes en omfordeling hvor utbygging i de øvrige feltene B6, B7, B9 og T//B må bære en forholdsmessig andel av de rekkefølgekrav som er knyttet til B5.*
 - m) Punkt 13.1 og 13.3, endringer: Områdene B6 a og B, B7 a, b og c og B9.1 tas ut av bestemmelsene. Området B5 merkes med stjerne, jf punkt k) om unntatt fra rettsvirkning frem til innsigelse til området er avgjort.
2. De vedtatte endringer tas inn i plankart og bestemmelser før bystyrets vedtak kunngjøres.
 3. Det utarbeides et eget handlingsprogram for utbygging av infrastruktur i planområdet, herunder avklaring av ansvar for ledelse.

Dato: 18. august 2017

Harald Schjelderup
Byrådsleder

Anna Elisa Tryti
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart nr 1, datert 28.6.2017

Plankart nr 2, datert 28.6.2017

Protokoll fra meklingsmøte 14.3.2017, brev datert 9.08.2017

Epost til fylkesmannen om ferdigstilling av meklingsprotokoll, datert 27.6.2017

Epost til fylkesmannen om merknader til foreløpig meklingsprotokoll, datert 5.5.2017

Brev fra fylkesmannen om utkast til meklingsprotokoll, datert 24.4.2017

Epost til fylkesmannen om gjenstående innsigelsespunkt, datert 19.01.2017

Bergen Næringsråd, brev datert 23.1.2017

Brev fra bedrifter/grunneiere på Kokstad, datert 24.1.2017

Fagnotat datert 3.11.2015 med følgende vedlegg:

Plankart 1, datert/revidert 1.10.2015

Plankart 2, datert/revidert (Hensynssoner) 1.10.2015

Bestemmelser og retningslinjer, revidert - Med markering av endringer etter offentlig ettersyn
30.9.2015

Bestemmelser og retningslinjer, revidert – Uten markering av endringer etter offentlig
ettersyn 30.9.2015

Planbeskrivelse, revidert, 3.11.2015

Merknadsoppsummering, 6.11.2015

Konsekvensutredning for arealbruk, revidert 5.11.2015

Konsekvensutredning for Flyplassvegen / lokalt vegnett, revidert 6.11.2015

Bybanen i Bergen – Vurdering av mulig forlengelse 15.8.2011

Kartlegging av naturtyper og vilt 2.8.2011

Kulturminnegrunnlag 18.10.2011

ROS-analyse, revidert 7.8.2015

Plankart 1- Høringsutkast 6.2.2014

Hensyns- og bestemmelsessoner – Informasjonskart, revidert 18.11.2015

Brev til fylkesmannen om innsigelser til KU, datert 7.5.2015

Vedlegg til kommunens brev

Oppsummering av dialogmøte om innsigelser hos fylkesmannen, datert 27.5.2015