

Saksnr.: 200908907/421  
Emnekode: ESARK-5120  
Saksbeh.: ORLI

Til: Byrådsavdeling for byutvikling  
Fra: Etat for plan og geodata  
Dato: 3.11.2015

## KOMMUNEDELPLAN TIL ENDELIG BEHANDLING

### Ytrebygda bydel.

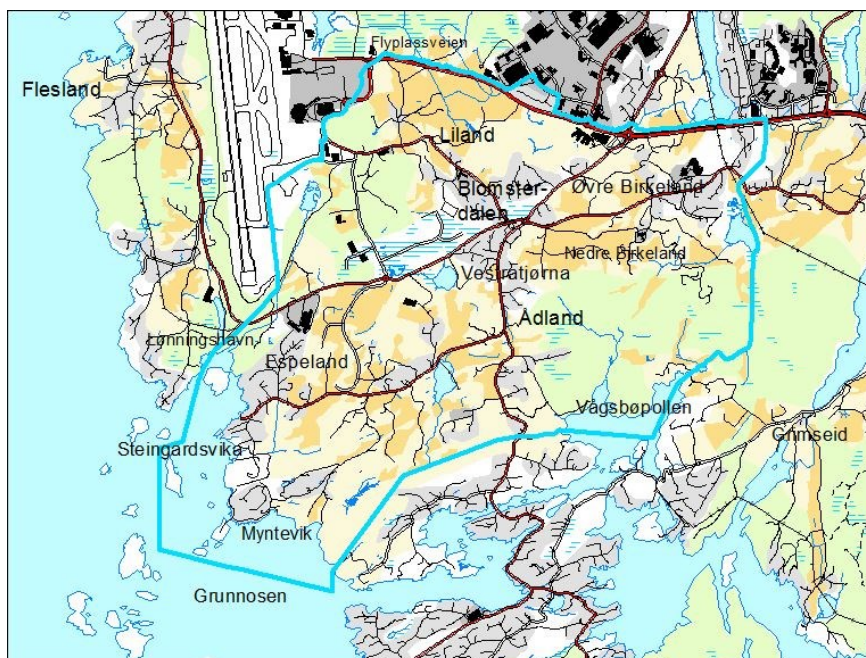
### KDP for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, arealplan-ID 61020000

#### Hva saken gjelder

Planforslaget legger til rette for lokalsenter, boliger, tjenesteyting og idrett ved Blomsterdalen og Birkeland, boliger ved Ådland og næringsbebyggelse ved Liland, Lønningen og Espehaugen. Langs kysten, og mellom kysten og boligområdene foreslås friområder og turveger.

Sentrumsformålet ved Blomsterdalen foreslås flyttet nærmere bybanestoppet i Birkelandskrysset i forhold til gjeldene kommuneplan. Sentrumsområdet er også forskjøvet til arealer med mindre flystøy, for å legge til rette for en høyere boligandel.

I planen foreslås en ny vegløsning mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen. Trafikken legges utenom Blomsterdalen, slik at strekningen gjennom lokalsenteret kan prioriteres for buss, syklende og gående og kjøring til eiendommene.



Figur 1. Planavgrensning.

Fylkesmannen og Avinor har fremmet innsigelser ved høring av planforslaget.

Etter høringen er planforslaget bearbeidet på grunnlag av mottatte uttalelser og i samråd med fylkesmannen. Det reviderte planforslaget tar hensyn til alle innsigelsene fra Avinor, og til de fleste av innsigelsene fra fylkesmannen.

Fylkesmannen har ikke formelt trukket noen av innsigelsene. Dette må kommunen anmode om ved en oversendelse av revidert planforslag til fylkesmannen.

Uløste innsigelser fra fylkesmannen gjelder forslaget om boliger og barnehage ved Ådland (feltene B5 og T2). Innsigelsene som gjenstår retter seg mot mangelfull utredning av flystøy, feil bruk av avvikssone for flystøy og brudd på målsetningene om en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som reduserer transportbehovet.

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

- Utbyggingen er forutsatt i kommuneplanen
- Mer detaljerte utredninger av flystøy vurderes som mest hensiktsmessig å utføre på neste plannivå
- 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.

Som følge av de uløste innsigelsene fra fylkesmannen kan kommunen ikke egengodkjenne planen. Dersom videre behandling eller meglings ikke løser innsigelsene kan planen etter vedtak sendes til kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse.

#### **Forslag til vedtak:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 11-15 vedtas følgende forslag til kommunedelplan:

- KDP for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, arealplan-ID 61020000, vist på plankart datert 1.10.2015
- Tilhørende bestemmelser og retningslinjer datert 30.9.2015
- Tilhørende planbeskrivelse datert 3.11.2015

### **ETAT FOR PLAN OG GEODATA**

Mette Svanes  
byplansjef

Ole Roger Lindås  
prosjektleder

## SAKSUTREDNING

### Innhold

1	Nøkkelopplysninger .....	4
2	Sammendrag .....	4
3	Bakgrunn for planarbeidet .....	7
4	Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer .....	7
5	Planprosessen.....	7
6	Eksisterende situasjon.....	7
7	Merknader ved offentlig ettersyn .....	8
8	Endringer i planen etter høring og offentlig ettersyn .....	12
9	Beskrivelse av planforslaget .....	19
10	Konsekvenser av planforslaget .....	19
11	Utredninger etter forskrift om konsekvensutredninger .....	20
12	Fagetatens vurdering og konklusjon .....	20

### Sentrale plandokumenter, saksnr. 200908907:

Bilag	Tittel	Datert / Revidert	Dok. nr.
A	Plankart 1, revidert	1.10.2015	422
B	Plankart 2, revidert (Hensynssoner)	1.10.2015	423
C	Bestemmelser og retningslinjer, revidert - Med markering av endringer etter offentlig ettersyn	30.9.2015	424-2
D	Bestemmelser og retningslinjer, revidert – Uten markering av endringer etter offentlig ettersyn	30.9.2015	424-3
E	Planbeskrivelse, revidert	3.11.2015	425
F	Merknadsoppsummering	6.11.2015	429
G	Konsekvensutredning for arealbruk, revidert	5.11.2015	426
H	Konsekvensutredning for Flyplassvegen / lokalt vegnett, revidert	6.11.2015	427
I	Bybanen i Bergen – Vurdering av mulig forlengelse	15.8.2011	270
J	Kartlegging av naturtyper og vilt	2.8.2011	269
K	Kulturminnegrunnlag	18.10.2011	273
L	ROS-analyse, revidert	7.8.2015	430
M	Plankart 1- Høringsutkast	6.2.2014	267
N	Hensyns- og bestemmelsessoner – Informasjonskart, revidert	18.11.2015	432

De mest sentrale dokumentene er også tilgjengelige i kommunens digitale planarkiv:  
<http://www.bergenskart.no/braplan/>

## 1 Nøkkelopplysninger

Bydel	Ytrebygda
Gårdsnavn (adresse i sentrum)	Øvre og Nedre Birkeland, Liland, Ådland, Espeland, Lønningen, Vågsbø
Plankonsulent	Tegn3 AS m.fl.
Hovedformål	Sentrum, boligbebyggelse, næringsbebyggelse, tjenesteyting, samferdsel, idrett, grønnstruktur, landbruks-, natur- og friluftformål, bruk og vern av sjø og vassdrag
Planområdets areal i daa	7.263, hvorav 721 er sjøareal
Grad av utnytting	Opptil 250 % BRA
Antall nye boenheter/ nye arbeidsplasser innen formålene som inngår i framtidig bebyggelse og anlegg*	2400 – 2900 / 3300
Aktuelle problemstillinger	Bolig- areal og transportplanlegging, flystøy, grønnstruktur, jordvern.
Foreligger det varsel om innsigelse	Ja, fra fylkesmannen og Avinor
Konsekvensutredningsplikt	Ja
Kunngjøring oppstart, dato	7.11.2010
Offentlig ettersyn	2.11.2014 – 16.12.2014
Informasjonsmøte avholdt	18.11.2014: Åpent møte Ytrebygda kirke

\*I tillegg kan det forventes et stort antall arbeidsplasser og et mindre antall boliger innenfor formålene som inngår i eksisterende bebyggelse og anlegg.

## 2 Sammendrag

Planen ble vedtatt startet opp 28.10.2010, og var lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 2.11.2014 – 16.12.2014.

Flyplassvegen (Rv580) med forslag til nytt vegkryss ved Kokstadflaten danner områdets nordgrense. I vest grenser planområdet til flyplassen, i sørvest til Raunefjorden og i sør mot Langaneset og Vågsbøpollen. Øst for planområdet ligger jordbruks- og skogsområder mot Grimseid og Skage.

Planområdet er til sammen 7.263 daa, hvorav 6.542 daa landareal og 721 daa sjøareal.

Utgangspunktet for planarbeidet er prosessen rundt kommuneplan 2006, supplert med kommuneplan 2010.

De viktigste tema for kommunedelplanen er:

- *Fastsettelse av ei langsiktig grense mot LNF-området*
- *Utvikling av Blomsterdalen lokalsenter med boliger, sentrumsfunksjoner, kommunale tjenester og idrettsanlegg*
- *Etablering av nye bolig- og næringsområder*
- *Omdisponering av jordbruksområder på Liland til næringsformål, samt tilrettelegging for fortetting av eksisterende næringsområder*

- *Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og utvikling av infrastruktur med vekt på kollektiv-, gang- og sykkeltransport*
- *Tilrettelegging for friluftsliv, med vekt på kystsona og turveger mellom nye boliger og kysten*
- *Fastlegge nytt hovedvegssystem og nytt hovedkryss på Flyplassvegen*

Planen legger til rette for et styrket lokalsenter i Blomsterdalen med Ytrebygdsvegen som sentral akse og sentergate. Det forutsettes en stor boligandel i og ved sentrumsformålet.

Planforslaget forutsetter at det utarbeides en felles områdereguleringsplan for sentrumsformål (S1-S3), kombinert bebyggelses og anleggsformål (T/I/B) og idrettsformål I2. Områdereguleringsplanen har som mål å angi struktur på utbyggingen og plassere skole, barnehager og andre offentlige tjenester. Planen skal også angi rekkefølgekrav og optimalisere veg- og gatetraseer og formålsgrenser.

Det legges til rette for boliger ved Ådland, næringsbebyggelse ved Liland, Lønningen og Espehaugen, samt turveger, kyststi og nye friområder ved sjøen.

Planer for økt standard og hastighet på Flyplassvegen gjør det sannsynlig at vegkrysset i Birkelandsskiftet avvikles. Kryssets funksjoner foreslås flyttet til Kokstadflaten og Flesland flyplass. Ytrebygdsvegen foreslås lagt på bru over Flyplassvegen.

Det var tre forslag til ny trasé for Hjellestadvegen i høringsutkastet til planen. Fagetaten anbefaler alternativ 2D, som i stor utstrekning benytter seg av eksisterende vegnett. Alternativ 2D har minst inngrep i terreng og klart lavest anleggskostnad. Alternativet er gunstig med tanke på etappevis gjennomføring. Alternativet er innarbeidet i revidert planforslag.

Nytt kryss på Flyplassvegen er vist med et arealkrevende toplanskryss. På dette plannivået er det nødvendig å sikre nok plass til funksjonene. Ved neste plannivå bør det etter fagetatens vurdering sees på mulighetene for en mer plassbesparende kryssløsning.

Planen foreslår at det tillates innglassing og overdekking av privat uteareal i blokkbebyggelse i formålene boligbebyggelse og kombinert bebyggelses og anleggsformål. Dette skiller seg fra gjeldende kommuneplan, som bare tillater dette i sentrumsformål.

Fylkesmannen og Avinor har fremmet innsigelser til planen.

Innsigelsene fra Avinor vurderes som løst ved de innarbeidete tilføyelsene til bestemmelser og plankart.

Følgende av innsigelsene fra fylkesmannen vurderes som løst ved hjelp av de foreslåtte endringene som er innarbeidet i reviderte bestemmelser og reviderte plankart:

- *Innsigelser som gjelder de nordlige delene av planområdet (arealer som får god tilgang til bybanen)*
- *Innsigelser til næringsbebyggelse*
- *Innsigelser til grønnstruktur,*
- *Handelsomfang i sentrumsformål*
- *Naust*

Innsigelsene fra fylkesmannen som gjelder boliger og barnehage ved Ådland er ikke løst. For disse områdene er det fremmet en generell innsigelse begrunnet i manglende støytredninger,

brudd med målsetningene i statlige retningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, og feil bruk av avvikssone for støy.

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

- Utbyggingen er forutsatt i kommuneplanen
- Mer detaljerte utredninger av flystøy vurderes som mest hensiktsmessig å utføre på neste plannivå
- 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.

I høringsforslaget var det innarbeidet et boligområde B3 vest for Hjeltestadvegen. Fagetaten har konkludert med at det bør utgå, og har tatt det ut av revidert plankart. Området B3 sin beliggenhet i forhold til en rullebane 2, samt de framlagte støyutredningene i reguleringsplan for felt B5, gjør det lite sannsynlig å oppnå tilfredsstillende støyforhold på uteareal. Området kan ut fra den informasjon man har om flystøy pr. i dag ikke bygges ut.

De sørlige delene av planområdet for øvrig er lagt ut til landbruks-, natur- og friluftsmål med hensynssone landbruk for langsiktig ivaretagelse av jordbrukspotensialet.

Økt allmenn tilgang til strandsone og friluftsområder foreslås gjennomført ved å bygge et nett av turveger fra boligene til sjøen, kystturveg langs sjøen, samt ved å etablere flere nye friområder ved sjøen. Siden mye av strandsona er benyttet til boligtomter og naust, må mange av disse tiltakene gjennomføres på bebygde private eiendommer. Ingen boliger eller fritidsboliger vil måtte rives eller flyttes, men et mindre antall naust, badehus, brygger og kaier vil berøres.

Trasé for gang- og sykkelanlegg og nye veier, veikryss, samt terminalutvidelse ved Bergen lufthavn er innarbeidet og hensyntatt i planarbeidet.

Planen påvirker ikke mulighetene for å etablere ei regional havn ved Flesland samlokalisert med en jernbaneterminal.

De viktigste konsekvensene av kommunedelplanen er:

- *Tiltrengte nye boliger i en bydel som huser kommunens nest største konsentrasjon av arbeidsplasser*
- *Mulighet for et styrket sentrumsområde med fokus på boliger og tjenester*
- *Et nytt vegsystem som kan lede trafikk utenom sentrumsområdet*
- *Forbedret transportsystem, spesielt for transportformene kollektiv, gange og sykling*
- *Styrking av næringsområdene*
- *Kystsoner og naturområder gjøres tilgjengelige for allmennheten*
- *Tap av dyrka og dyrkbar jord*
- *Omfattende boligbygging i gul flystøysone*

Arealdelen består av plankart med tilhørende bestemmelser og retningslinjer og en planbeskrivelse. I tillegg er det utarbeidet konsekvensutredninger (KU), en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) og flere tematiske utredninger.

Plankartet er vist i målestokk 1:5000 og viser arealbruken i området for perioden. Hensynssonene er vist i et eget plankart 2.

Sluttvedtaket av kommunedelplanen vil erstatte gjeldende kommuneplan for det aktuelle området.

Som følge av de gjenstående innsigelsene fra fylkesmannen kan kommunen ikke egengodkjenne planen. Dersom videre behandling eller meglings ikke løser innsigelsene kan planen etter vedtak sendes til kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse.

Fylkesmannen har ikke formelt trukket noen av innsigelsene. Dette må kommunen anmode om ved en oversendelse av revidert planforslag til fylkesmannen.

### **3 Bakgrunn for planarbeidet**

Bakgrunn for planarbeidet er behov for å avklare grensene mellom utbygging og bevaring av LNF-formål. Videre detaljer framgår av kap. 3 i Planbeskrivelse

### **4 Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer**

Planområdet er i kommuneplan 2010 i hovedsak vist som LNF-formål, samt et større næringsformål i vest. Noen mindre områder omkring Blomsterdalen og Skagevegen er regulert til sentrumsformål og boliger.

Ved bygging av bybane er det et overordnet mål å transformere og fortette arealer i gangavstand til stoppestedene.

Se mer utførlig beskrivelse i kap. 5 i Planbeskrivelse.

### **5 Planprosessen**

Merknader ved varsel om oppstart av planarbeid ble behandlet i fagnotat offentlig ettersyn.

Planforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 2.11.2014-16.12.2014.

Det er i forbindelse med høringen avholdt åpent informasjonsmøte 18.11.2014, og kontordag 25.11.2014. I tillegg er det avholdt møter med utbyggere og berørte parter.

Avinor og fylkesmannen har fremmet innsigelser til 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.

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

### **6 Eksisterende situasjon**

Se kap. 6 i Planbeskrivelse.

## 7 Merknader ved offentlig ettersyn

Det er til sammen mottatt merknader og uttalelser fra 108 parter til planforslaget.

Det er kommet inn merknader fra 12 høringsinstanser, hvorav to har fremmet innsigelser: Avinor og fylkesmannen.

Det er kommet inn 85 merknader fra grunneiere, privatpersoner, lag og organisasjoner.

Det er kommet inn 11 merknader fra interne parter i kommunens administrasjon.

Merknadene er oppsummert og kommentert av fagetaten i dokumentet «Merknadsbehandling».

Her oppsummeres merknadene til noen sentrale plantema:

### Avklaring av flystøy

Fylkesmannen fremmet en generell innsigelse til høringsutkastet fordi flystøy ikke var nærmere avklart. Prosessen med fylkesmannen i etterkant av høringen har resultert i et revidert planforslag med justeringer i bestemmelsene om uteareal og støy. Fylkesmannen har signalisert at de vil kunne trekke innsigelsene til det reviderte planforslaget for sentrumsformål og boligområder/tjenesteyting i gangavstand til bybanen.

Fylkesmannens innsigelse for tema flystøy tilknyttet utbygging ved Ådland – felt B5 og T2 står ved lag.

### Merknader til samordnet bolig, areal og transportplanlegging

De som har uttalt seg har i hovedsak støttet utbygging av sentrumsformål, tjenesteyting og boliger i gangavstand til bybanen.

Fylkesmannen og fylkeskommunen vurderer utbygging ved Ådland (B3, B5 og T2 i høringsutkastet) til å være i strid med statlig retningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Det legges særlig vekt på at området ikke ligger i gangavstand til bybane, samt at busstilbudet ikke forventes å få en høy frekvens.

Fylkesmannen har fremmet innsigelse til Ådland fordi utbyggingen er i strid med statlige retningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging.

### Merknader til endret sentrumsformål

Ingen av de som har uttalt seg har gått i mot at sentrumsformålet utgår på store arealer sør og vest for Ytrebygdsvegen, eller at det utvides mot bybanestoppet ved Birkelandsskiftet og på sørsida av Telenorbygget.

Grunneiere i områder som er foreslått tatt ut av sentrumsformålet har i liten grad uttalt seg.

Fylkesmannen har i forbindelse med sin innsigelse til omfanget av detaljhandel foreslått at sentrumsformålet kan reduseres. De har signalisert at de vil godta arealomfanget på vilkår av innarbeidet i revidert bestemmelse pkt. 21.1, som innebærer at detaljhandelsvolumet skal behandles i områdereguleringsplan.



Også fylkeskommunen har bemerket at de vurderer sentrumsformålet som for omfattende. I likhet med fylkesmannen er det omfanget av handelsvolumet de har vært bekymret for. Handelsvolumet hadde ingen begrensninger i høringsutkastet.

#### Merknader og innsigelser til nye boliger

Forslaget om nye boliger i sentrumsformål og ved Øvre Birkeland har i stor grad blitt støttet av de som har uttalt seg.

Nye boliger ved Ådland er møtt med innsigelse fra fylkesmannen. Fylkeskommunen har vært kritisk og forslaget er møtt med protester fra noen av gårdeierne nord og øst for området.

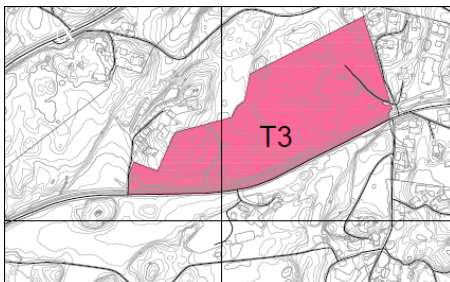
Fylkesmannens innsigelse er begrunnet i manglende utredning av flystøy og brudd med de statlige retningslinjene for samordnet bolig, areal og transportpolitikk. Fylkeskommunen deler i stor grad dette synet i sin uttalelse, men har ikke fremmet innsigelse.

Gårdeiere som berøres av gangveg mellom felt B5 og Skagevegen har påpekt at traseen vil dele opp landbrukseiendommene og at den vil vanskeliggjøre landbruksdrift som f. eks. husdyrhold og drift av arealene.

#### Merknader til tjenesteyting og idrettsanlegg

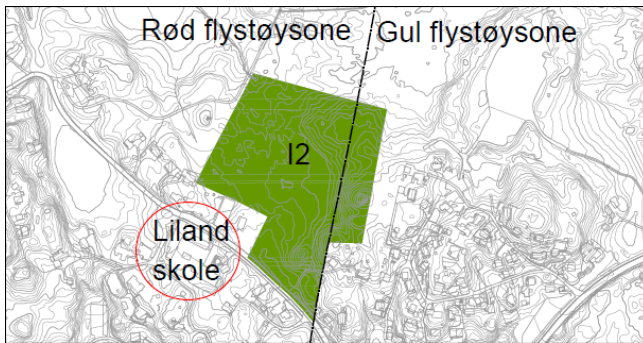
Interne etater har bedt om at det vurderes en mer sentral plassering av tomt for barneskole (felt T3 i høringsutkastet), slik at funksjonen kan samlokaliseres med andre offentlige tjenester i sentrumsgata Ytrebygdsvegen. De har pekt på at idrettsformål bør ses i sammenheng med skole for å legge til rette for sambruk.

Arealet som var foreslått til barneskole mv. i høringsutkastet (T3) er privat eid. Grunneier går i mot forslaget og vil benytte det til boligbebyggelse.



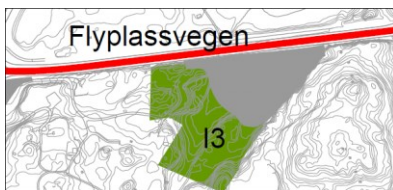
**Figur 2. Ca. 46 daa langs nordsida av Skagevegen var satt av til barneskole mv. i høringsutkastet. I revidert planforslag inngår området i felt T/I/B.**

Grunneier til areal avsatt til idrettsanlegg I2 (Figur 3) har bedt om at den delen av formålet som ligger i gul flystøysone omgjøres til sentrumsformål.



**Figur 3. Areal foreslått avsatt til idrettsanlegg ved Liland skole. Hoveddelen av arealet ligger i rød flystøysone.**

En sentral grunneier til areal avsatt til idrettsanlegg I3 i høringsutkastet har stilt spørsmål ved om formålet kan legges i rød støysone for veg, og har bedt om at arealet avsettes til nærings- og boligformål.



**Figur 4. Areal som var foreslått avsatt til idrettsanlegg i høringsutkastet. I revidert planforslag inngår området i felt T/I/B.**

#### Merknader og innsigelser til nye næringsformål

Det er mottatt noen merknader som gjelder ønske om at større arealer blir avsatt til nye næringsformål i området sør for Fleslandsvegen og vest for Hjellestadvegen.

Naboer til nye næringsformål ved Espehaugen og Lønningen har protestert på grunnlag av frykt for økt støy, støv, lukt, trafikk som fører til dårligere bomiljø.

Fra fylkesmannens side har det vært et vilkår for å trekke den generelle innsigelsen til tema bolig-, areal- og transportplanlegging at det blir utarbeidet et revidert planforslag hvor areal avsatt til næring i større grad forbeholdes arealkrevende næringer, og at kontorformål må utgå fra plankart og bestemmelser i området I/L6, samt fra plankart i områdene I/L1 – I/L5.

Fylkesmannen har også forutsatt at kontorformålet skal utgå fra deler av I/K/L1 som ligger lengst fra bybanen.

#### Merknader til nye friområder og turveger

Forslagene om nye turveger og friområder er i hovedsak støttet av de som har uttalt seg om dette.

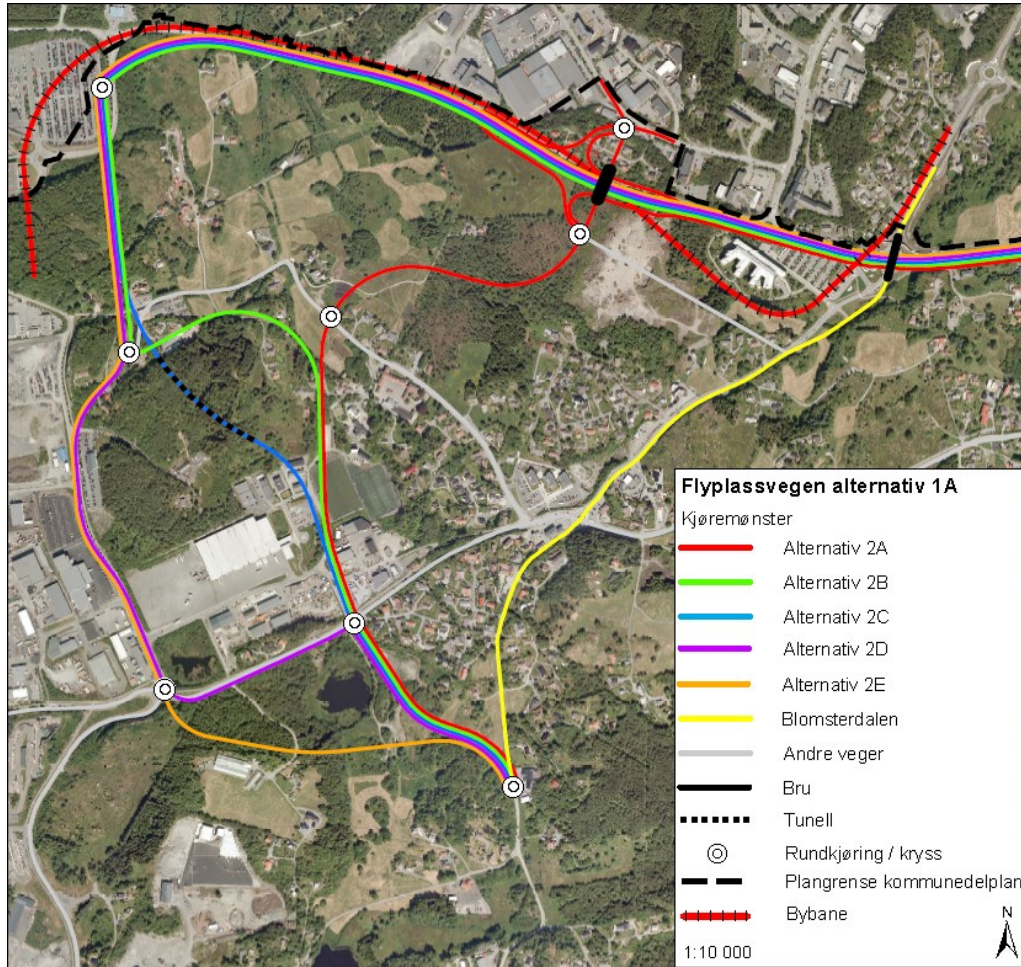
Flere av de grunneierne som er mest berørt av kystturveg og nye badeplasser har protestert mot planforslaget, som omdisponerer noe hageareal. Enkelte naboer til planlagte tiltak har også gått imot tiltakene. Protestene har bl.a. inneholdt forslag om at kystturveg legges langs eksisterende veger bak husene, at foreslåtte badeplasser kuttes ut, og at arealer på Marinbiologisk stasjon i stedet omdisponeres til badeplass.

Det er også reist kritikk mot at de fleste badeplassene ikke har parkering, det er protestert mot terrenginngrep, og det er hevdet at noen deler av strandsona er for bratt og værhard for tiltakene. Det er også kommet inn opplysninger om at mye av bunnen i Vågsbøpollen er svært bløt.

Grunneier til område F5 ved Vågsbøneset går i mot at området får turveg og badeplass, og har opplyst om at sjøbunnen er svært bløt, slik at det kan oppstå farlige situasjoner ved vassing.

### Merknader til vegsystem

Mange har i sine uttalelser kommet med anbefalinger om løsninger for nytt vegsystem.



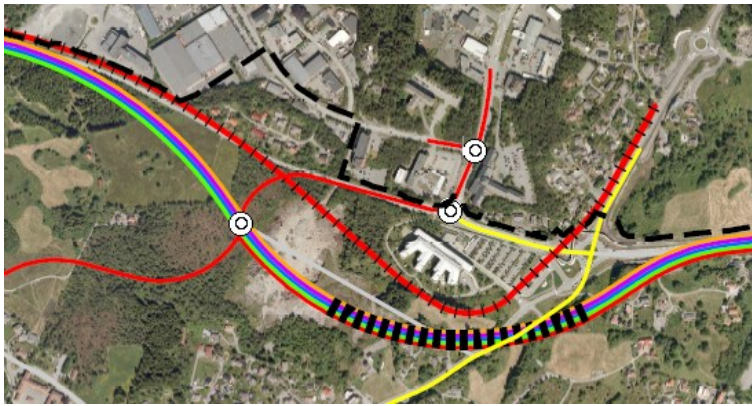
Figur 5. Flyplassvegen alt. 1A (veg i dagen) med konsekvensutredete alternativer for lokal veg.

De fleste uttalelsene har handlet om den nye forbindelsen mellom Hjellestadvegen og Flyplassvegen. Noen har støttet fagetatens anbefaling (alt. 2D), og noen har støttet de to andre alternativene som var med i høringsutkastet (alt. 2A og alt. 2E). Andre har foreslått trase for rask og kort biltransport direkte fra Ådland til Flyplassvegen øst for Birkelandskrysset. En slik traseløsning ble omtalt i fagnotat offentlig ettersyn i kap. 7. Løsningen ble foreslått silt ut, bl.a. pga. høy anleggskostnad.

Både Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har gått in for alt. 2A.

Fylkesmannen har ikke tatt stilling til valg av vegtrase, men har stilt spørsmål ved behovet for nytt vegsystem. Fylkesmannen har spurt om behovet bortfaller dersom all utbygging ved Ådland tas ut av planforslaget.

De to konsekvensutredete vegalternativene 2B og 2C er det registrert lite støtte til. Den utredete løsningen som legger Flyplassvegen under bakken forbi Birkelandsskiftet (alt. 1B, Figur 1) er det ikke registrert støtte til.



Figur 6. Flyplassvegen alt. 1B med tunell under Birkelandsskiftet.

I noen av de private uttalelsene er det uttrykt bekymring for at en stenging av Ytrebygdsvegen for gjennomkjøring med privatbil vil føre til svekkelse av de eksisterende og framtidige sentrumsfunksjonene.

I flere private uttalelser er det uttrykt bekymring for rekkefølgebestemmelser med tiltak på vegger og gang- og sykkelanlegg blir så kostbare at de kan stoppe eller forsinke utbygging.

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

## 8 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 planen.

De vesentligste endringene er:

- En mer generalisert arealbruk er vist ved Øvre Birkeland. Felt B8, I3 og T3 i høringsutkastet er slått sammen til felt T/I/B i revidert planforslag.
- Forslaget om boligbebyggelse ved Ådland vest for Hjellestadvegen (B3) er tatt ut.
- For I/L 6 på Liland er formålene kontor og hotell tatt ut.
- For I/K/L 1 er det gitt nye bestemmelser som ikke tillater kontorformål lengst fra bybanen.
- Omfang på friområdene F2 og F3 ved Notatangen og Grunnasund er redusert.
- Boligbebyggelse B10 ved Skagevegen er utvidet mot nord.
- Veg mellom vegkryss I og III er flyttet fra bestemmelsen pkt. 3.2 til pkt. 3.3, slik at rekkefølgekravet inntreffer ved igangsettingstillatelse.
- I rekkefølgebestemmelsen pkt. 3.0 er det tilføyd at kravene kan godkjennes utført etappevis.
- I rekkefølgebestemmelsen pkt. 3.3 er tiltakene endret fra krav om «sikret finansiert og regulert» til «regulert og sikret opparbeidet».
- I bestemmelsen 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.
- Parkeringssone er endret til P3 for hele planområdet.
- For sentrumsformålet er det etter krav fra fylkesmannen bestemt at handelsarealet skal avgrenses i områdereguleringsplan, jf. pkt. 21.1 i bestemmelsene.
- Meldepliktssone Avinor er utvidet og nye bestemmelser er innarbeidet etter krav fra Avinor.

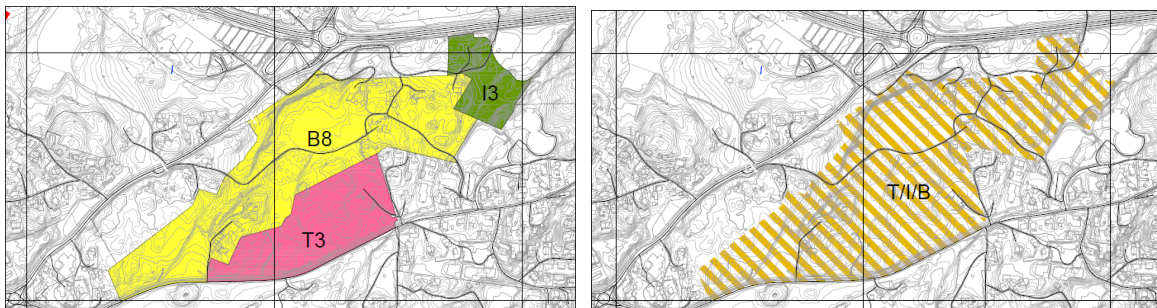
- *Revidert plankart inneholder kun vegalternativet 2D, som går gjennom vegkryssene I, II, III, IV og V. De to andre vegalternativene som var med i høringsutkastet er tatt ut av plankartet. Som en følge av dette er veglinjer og vegkryss på vegstrekningen mellom kryss VI og VII justert.*

#### Arealbruk ved Øvre Birkeland for felt B8, T3 og I3 i høringsutkastet

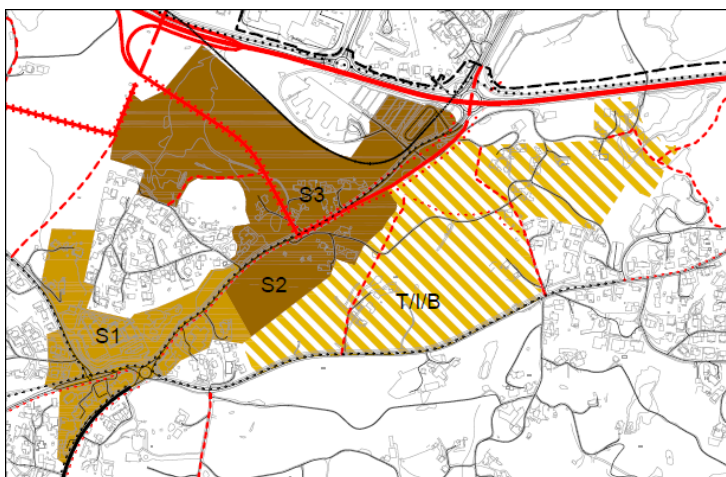
Kommunen legger i dag større vekt på samlokalisering av offentlige tjenester enn hva som var tilfelle da planforslaget ble utarbeidet. Primært bør samlokalisering skje i sentrumsformålet med publikumsfunksjoner henvendt direkte mot Ytrebygdsvegen.

Tomt for skole og barnehage (T3) i høringsutkastet ligger ikke optimalt plassert i forhold til ønsket om samlokalisering, som betyr at andre offentlige tjenester ønskes tatt inn i formålet. En større samling av offentlige tjenester ønskes primært etablert på et mer sentralt sted.

Det er pr. i dag for tidlig å avsette tomt for offentlige tjenester. Det er særlig forholdet til flystøy som trenger en nærmere avklaring før tomt kan avsettes. Revidert planforslag er derfor endret slik at valg av tomt foretas i områdereguleringsplan. Området som omfattes av krav om felles planlegging er utvidet, slik at felt T/I/B inngår (T3, B8 og I3 fra høringsutkastet). Søkeområdet for tomter for offentlige tjenester er sentrumsformål og det kombinerte formålet T/I/B.



Figur 7. Arealbruk ved Øvre Birkeland i høringsutkast (til venstre) og i revidert planforslag (til høyre).



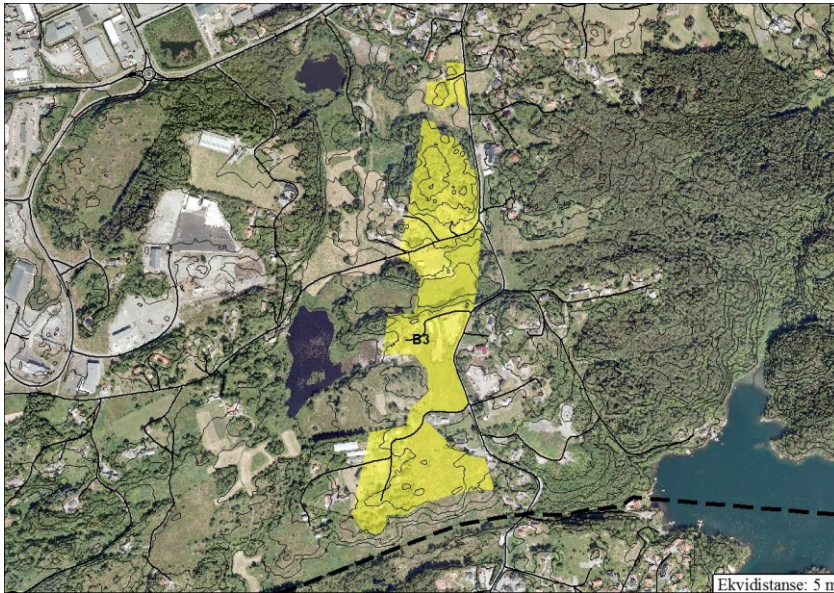
Figur 8. Søkeområde for tomt for skole samlokalisert med andre offentlige tjenester er sentrumsformålene pluss felt T/I/B.

#### Boligbebyggelse ved Ådland vest for Hjellestadvegen (B3 i høringsutkastet)

I reguleringsplan for felt B5 øst for Hjellestadvegen har forslagsstiller utført en analyse av bruk av bygninger som støyskjerm mot flystøy, kombinert med optimalisering av solforhold. De støyfaglige vurderingene (jnr. 201203571- 45, fil-nr 19) viser at det blir vanskeligere å støyskjermte utearealene jo nærmere man kommer flyplassen. I de vestligste delene av felt B5 klarer ikke forslagsstiller å oppfylle kvalitetskravene til uteareal pga. flystøy. Feltet vest for

Hjellestadvegen har en verre flystøysituasjon pga. sterkere flystøy og brattere vinkel mellom horisontalplan og støykilde. I tillegg vil Hjellestadvegen være vanskelig å skjerme mot fordi vegstøyen kommer fra en annen side enn flystøyen.

Fagetaten vurderer det som lite sannsynlig at det er mulig å tilfredsstille kvalitetskravene til uteareal innenfor felt B3 (Figur 9). Hvorvidt framlagte flystøyprognoser for 2030 eller 2050 benyttes som grunnlag for vurderingen har svært liten betydning., siden forskjellene i beregnet støy er svært liten i dette området. Feltet foreslås tatt ut av planforslaget, og opprettholdt som LNF-formål.



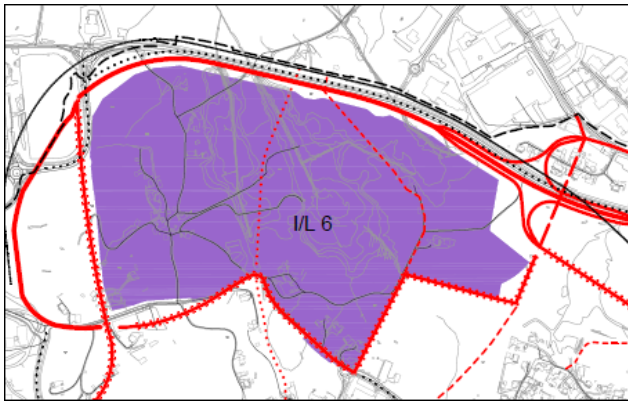
**Figur 9. Boligbebyggelse (B3) ved Ådland vest for Hjellestadvegen som er tatt ut av planforslaget pga. gjeldende flystøyprognoser.**

Den langsiktige LNF-grensa justeres ikke i tråd med endringen. Arealbruken i området bør kunne vurderes på ny hvis felt B5 øst for Hjellestadvegen bygges ut, og det i tillegg skjer vesentlige endringer i prognosene for flystøy.

#### I/L 6 på Liland nord er satt av til arealkrevende næringsvirksomhet

Fylkesmannen har opplyst om at hvis kontorformålet i framtidig næringsbebyggelse på Liland (felt I/K/L6 i høringsutkastet) utgår vil dette bidra til at den generelle innsigelsen til planforslaget kan trekkes. Fagetaten er enig med Fylkesmannen i at det er størst behov for dette arealet til arealkrevende næringer. Fylkeskommunen har påpekt at eventuelle hotell i området vil kunne svekke sentrumsformålet ved Birkelandsskiftet – Blomsterdalen.

Feltbetegnelsen er endret til I/L6 i revidert planforslag, og bestemmelsene er revidert slik at formålene kontor og hotell utgår.



**Figur 10. I høringsutkastet inngikk formålene kontor og hotell i næringsformålet på Liland nord. I revidert planforslag er disse to formålene fjernet.**

Kravet om at all parkering skal legges i underjordiske anlegg, i kjellere eller i parkeringsbygg er opprettholdt. Kravet bidrar til å sikre høy utnyttingsgrad når dette svært gunstig beliggende arealet bygges ut. Kravet begrunnes også i at området er et verdifullt landbruksområde. Ved utbygging av slike områder er det en forutsetning med høy utnyttelse.

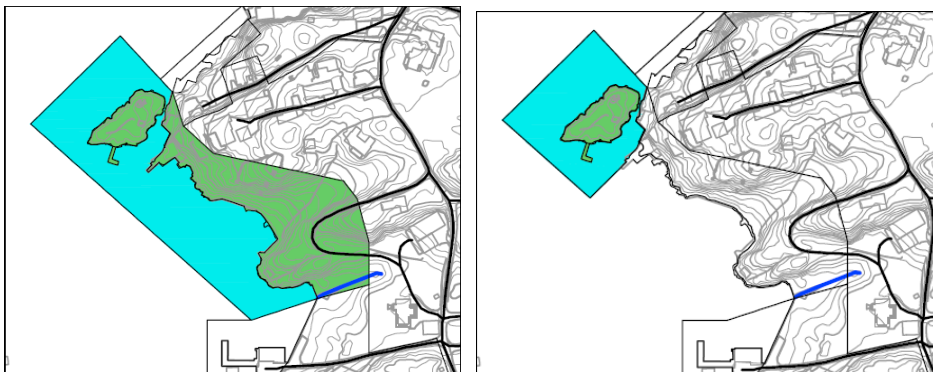
Feltet er grensejustert mot idrettsanlegg i øst, som følge av tilpasning av planforslaget til anbefalt vegalternativ.

#### Nye bestemmelser om kontorformål for I/K/L 1

I forbindelse med reguleringsplan for deler av I/K/L 1 har fylkesmannen fremmet innsigelse mot kontorformål i de delene av området som ligger lengst fra bybanestopp. Fylkesmannen har ønsket at avgrensning av kontorformålet skal skje i kommunedelplanen. I revidert planforslag er fylkesmannens innspill delvis imøtekommet ved at bestemmelsenes pkt. 22.2 har fått nye bestemmelser som sier at det ikke tillates kontorformål i de deler av feltet som ligger lengst fra bybanen, og at formålsgrensene avklares i reguleringsplan.

#### Omfang av friområder og løsninger for turveger

I høringsutkastet gikk det fram at det etter fagetatens vurdering var rom for å redusere noe på det samlede arealet av friområder ved sjøen, og fortsatt skape et tilfredsstillende tilbud om opphold i attraktive og tilgjengelige kystområder.

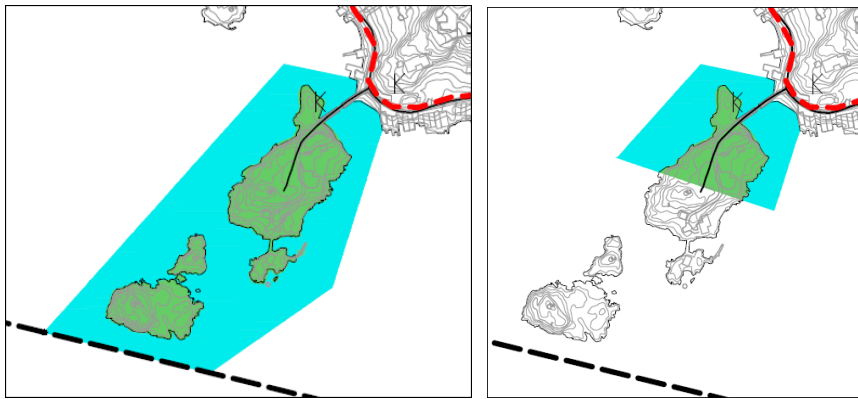


**Figur 11. Friområdet F2 ved Notatangen i høringsutkastet (til venstre) og i revidert planforslag (til høyre).**

Friområdet F2 Notatangen er foreslått redusert i areal i sør av hensyn til forsknings- og undervisningsaktivitet ved Marinbiologisk stasjon, samt av hensyn til en eldre eneboligeiendom ved Leirvika. Forslaget om turveg langs sjøen i området opprettholdes.

Friområdet F3 Grunnasund er foreslått redusert i areal i sør av hensyn til en eldre fritidsbolig hvor hovedbygningen etter fagetatens vurdering ville måtte erverves hvis høringsutkastet ble

vedtatt. Fritidsboligen vurderes av fagetaten å ha en relativt høy markedsverdi, og det er mulig å tilrettelegge for tilfredsstillende atkomst til sjøen uten å ta med hele denne eiendommen. På denne måten reduseres totalcostnaden med å tilrettelegge kysten i planområdet.

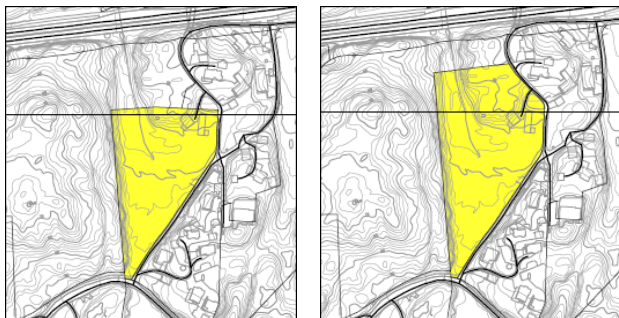


**Figur 12. Friområde ved Grunnasund. Venstre: Løsning i høringsutkast. Høyre: Løsning i revidert planforslag**

Fagetaten anbefaler at turvegen langs sjøen legges slik den var vist i høringsutkastet. Forslagene om å legge den lenger vekk fra kysten til eksisterende veger bak bebyggelsen og bort fra sjøen bør ikke tas til følge. Opplevelsene ved å bruke en trase bak bebyggelsen er vesentlig forskjellig fra hva som oppnås ved å tilrettelegge en trase langs sjøen.

### Boligbebyggelse B10

Området er utvidet mot Flyplassvegen i nord, med formål å øke boligpotensialet noe.

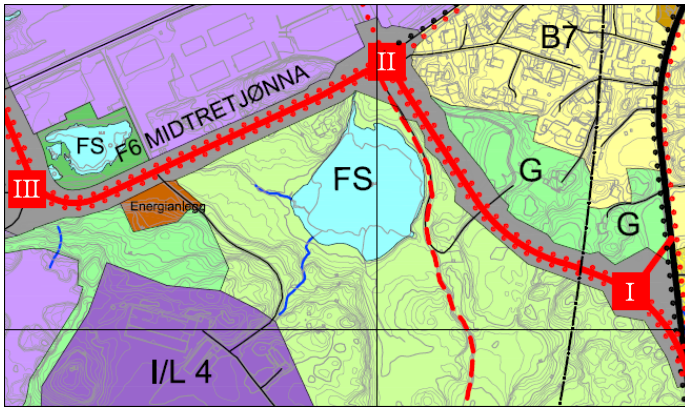


**Figur 13. B10 ved Skagevegen i høringsutkastet (til venstre) og i revidert planforslag (til høyre).**

### Veg mellom vegkryss I og III

Traseen (Figur 14) er flyttet fra bestemmelsen pkt. 3.2 til pkt. 3.3. Rekkefølgekravet, som i revidert planforslag er endret til et krav om at traseen skal være regulert og sikret opparbeidet, inntreer ved igangsettingstillatelse. I høringsutkastet var det foreslått at vegen skulle være opparbeidet ved ferdigattest.





Figur 14. Veg mellom vegkryss I og III.

#### Mulighet for etappevis godkjenning av rekkefølgebestemmelsenes pkt. 3.0

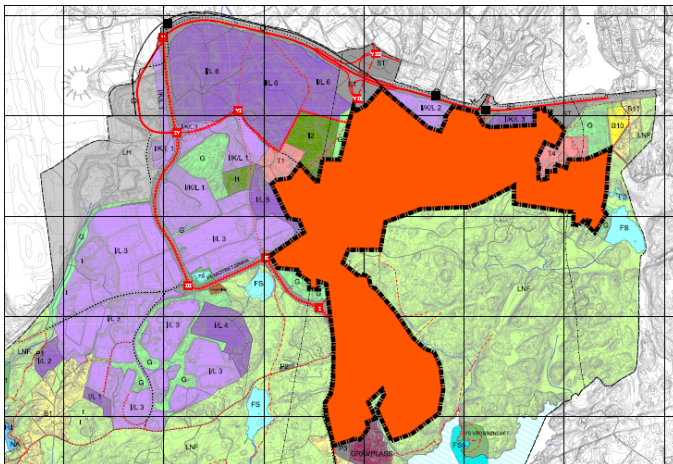
Endringen åpner for etappevis utførelse hvis dette vurderes som hensiktsmessig i de videre planarbeider. Ingen vil automatisk ha krav på å få delt opp tiltakene i etapper. Vurdering må gjøres i de enkelte planer.

#### Endring i rekkefølgebestemmelsenes pkt. 3.3 fra «sikret finansiert og regulert» til «regulert og sikret opparbeidet»

Presiseringen tydeliggjør at det er opparbeidelse som er målet, mens finansiering er et virkemiddel.

#### Bestemmelsenes pkt. 13.1 og 13.3

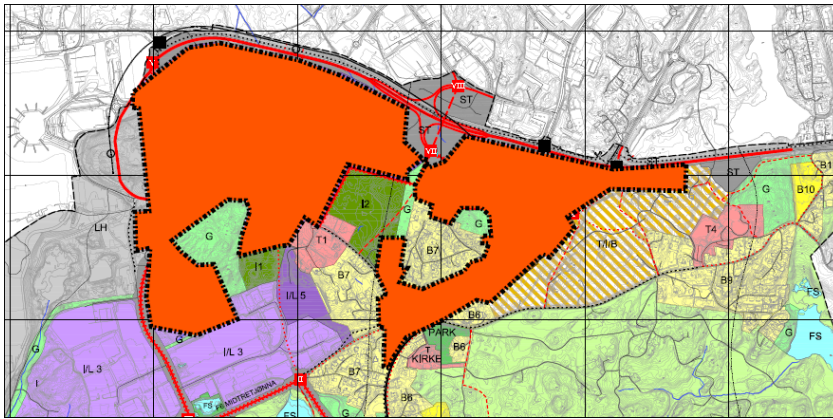
Det er lagt inn hvilke felt bestemmelsen om avvikssone for støy med åpning for innglassing og overdekning av balkong, planløsning, ventilasjon og solavskjerming gjelder for. I revidert planforslag foreslås kravet for felt B5, B6, B7, B9 og T/I/B, i tillegg til sentrumsformål. (Fylkesmannens innsigelse til felt B5 består.)



Figur 15. Del av planområdet som foreslås omfattet av bestemmelser om mulighet til innglassing og overdekning av balkong, samt regler for planløsning, ventilasjon og solavskjerming.

#### Parkeringszone er endret til P3 for hele planområdet.

I høringsutkastet var sone P3 foreslått for sentrumsformål og næringsbebyggelse I/K/L6 – I/K/L9 (Figur 16). Øvrige formål lå i sone P4.



**Figur 16. Parkeringszone P3 i høringsutkastet.**

I revidert planforslag er sone P3 innarbeidet for hele området på bakgrunn av forbedringene som er under arbeid og under planlegging i kollektivsystem og gang- og sykkelanlegg, samt målene om å stoppe veksten i biltransport.

#### Avgrensning av handelsarealet i sentrumsformål

I høringsutkastet var det ikke angitt ei øvre grense for handelsareal i sentrumsformålet.

I de reviderte bestemmelsenes pkt. 21.1 for sentrumsformål er det lagt inn krav om at handelsarealet skal fastsettes i områdereguleringsplan, samt krav om at all handel, servering og hotell må lokaliseres langs Ytrebygdsvegen og henvende seg til denne. Det er også innarbeidet forutsetninger om at handelsvolumet skal tilpasses befolkning og virksomheter i planområdet, pluss områdene innenfor komunedelplan for Mildehalvøya og øvrig areal langs Fleslandsvegen.

Endringene er gjort på bakgrunn av krav og innspill fra fylkesmannen og fylkeskommunen.

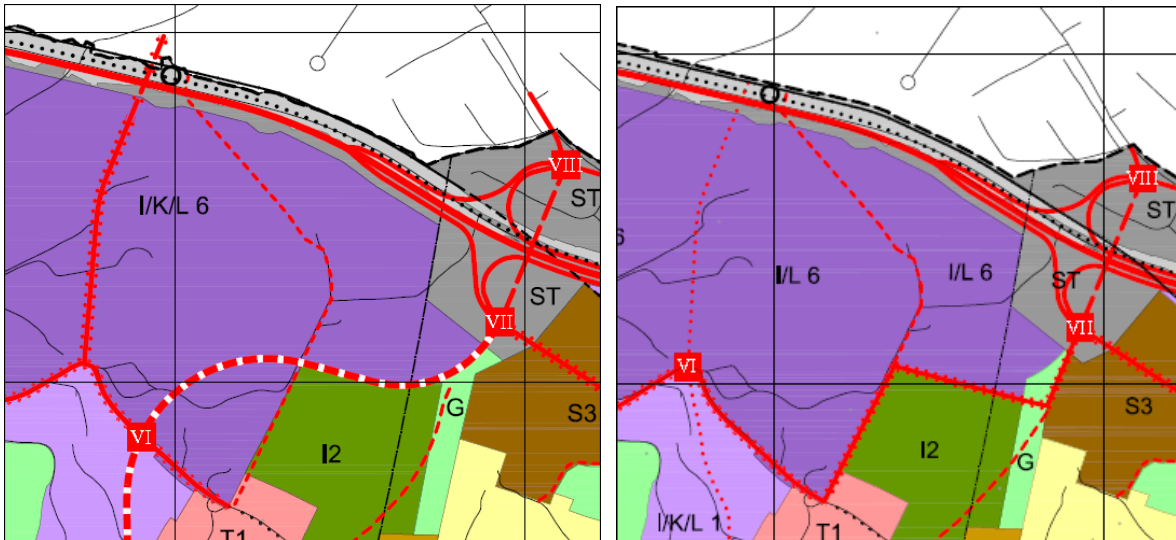
#### Meldepliktsone Avinor

Sona er utvidet til å dekke hele planområdet, og det er gitt flere nye bestemmelser i pkt. 38

Endringene er krevd av Avinor.

#### Justering av veglinjer og vegkryss på vegstrekningen mellom kryss VI og VII

Som en følge av at vegalternativ 2A er tatt ut av planforslaget er veglinjer og plassering av vegkryss justert på strekningen mellom vegkryss VI og VII. Justeringene er gjort for å legge til rette for god utnyttelse av arealene basert på en kvartalsstruktur.



**Figur 17. Justering av veglinjer og plassering av vegkryss ved Liland nord.  
Til venstre: Høringsutkast. Til høyre: Revidert planforslag.**

Veglenke fra kryss VI mot nord via en kryssing av Flyplassvegen fram til bybanestoppet ved Kokstadflaten er kun vist som gang- og sykkelanlegg i revidert plan. Bilveg i denne traseen er tatt ut fra kartet. Dette betyr likevel ikke at en bilveg vil være i strid med planen. Bilvegen er tatt ut fordi den vurderes som lite aktuell å stille rekkefølgekrav til.

## 9 Beskrivelse av planforslaget

Se dokumentet Planbeskrivelse.

## 10 Konsekvenser av planforslaget

De viktigste konsekvensene 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
- Kystsone 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

### Folkehelse

Boligene i planområdet forventes 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 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 unge

Ovennevnte konsekvenser for folkehelse gjelder også for barn og unge. Ballplasser og andre anlegg for større barns lek vil vanligvis ikke kunne plasseres i støyskyggen av bygninger. De vil derfor trolig bli anlagt i arealer med støynivå Lden over 52 db. Støynivået forventes å bli langt under grenseverdien på 70 dB som gjelder for f. eks. arbeidsplasser som ekspedisjon i forretninger og varehus, kontrollsortering, pakking, lagerarbeid, betjening i tog, trikk og buss og servering ved bevertningssteder. Forutsatt at slike lekeplasser ikke legges tett inntil de mest trafikkerte vegene vil dette ikke medføre vesentlige negative konsekvenser for brukerne. 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.

I plan- og bygningsloven er det i § 15-1 angitt vilkår for når arealdel av kommuneplan kan gi grunneier rett til 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.

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 tiltak. Hvorvidt det vil bli aktuelt i dette planområdet må vurderes på etterfølgende plannivåer.

### Vedlagte konsekvensutredninger

For videre vurderinger vises det til konsekvensutredninger og temarapporter.

## **11 Utredninger etter forskrift om konsekvensutredninger**

Planforslaget er konsekvensutredet. Konsekvensutredningen ble sendt på høring sammen med planforslaget. Utredningene er supplert på bakgrunn av informasjon som har framkommet i høringen. Utredningen er 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.

## **12 Fagetatens vurdering og konklusjon**

### Arealbruk ved Øvre Birkeland.

Sammenslåing av formålene tjenesteyting, bolig og idrett ved Øvre Birkeland er ønskelig for å ivareta mulighetene for å vurdere samlokalisering av ny skole med andre offentlige tjenester i direkte tilknytning til sentrumsgata. Ulempene er at det blir mindre forutsigbart hva de ulike delene av arealene skal brukes til. Det er også ei ulempe at det er usikkerhet knyttet til hva en eventuell flytting av barneskole til et mer støutsatt område vil medføre av behov for

lydtekniske tilpasninger av bygninger og uteareal. Det økte støynivået vil kunne påvirke byggekostnadene. Ved områderegulering vil det bli behov for å avklare flystøy for støyfølsomme tjenesteytingsformål på et tidlig planstadium, slik at det kan legges til rette for at private utbyggere kan arbeide med detaljreguleringsplaner parallelt med områdereguleringen.

#### Boligbebyggelse ved Ådland øst for Hjeltestadvegen

Planforslaget følger opp arealbruk og bestemmelser i kommuneplan 2010, og gir i tråd med kommuneplanens bestemmelser området en justert avgrensning. Arealer lengst unna kollektivaksen Hjeltestadvegen tas bort, mens nye arealer nær kollektivaksen tas inn i formålet.

Området er ikke optimalt plassert i forhold til transport, og dette var ei av årsakene til at fagetaten frarådet feltet da det ble fremmet i kommuneplanens arealdel. At området nå er innarbeidet i kommuneplanen tillegges betydelig vekt for fagetatens anbefaling i planforslaget til kommunedelplan.

Planområdet vil ligge i sykkelavstand fra sentrumsformål, idrettsanlegg, friluftsområder og fra de aller fleste arbeidsplassene i bydelen. Gitt at de foreslåtte rekkefølgekravene om nye gang- og sykkelanlegg og gangveg gjennomføres, forventes området å kunne oppnå en høy andel av daglige reiser som foretas med sykkel. Det vises til at området, som i dag ikke har et tilbud for syklende, vil få to korridorer med tilrettelegging for sykkel mot nord: En rute langs Hjeltestadvegen 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 låg kollektivandel, vurdert ut fra beliggenheten ved et kollektivtilbud med middels frekvens.

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 Hjeltestadvegen. 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 Hjeltestadvegen er faglig forsvarlig å overlate detaljprosjekteringen av støyskjerming og uteareal til neste plannivå. Bygningene i planområdet vil kunne få ei stille side mot øst, siden både flystøy og vegtrafikkstøy vil komme fra vest.

Det er nødvendig med omfattende bygging av ny eller oppgradert infrastruktur for å legge til rette for transportformene gange, sykkel og kollektiv for betjening av feltet. Det er spesielt viktig å legge til rette nye gang- og sykkelanlegg og å etablere ny veg for å legge gjennomgangstrafikken utenom Blomsterdalen.

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 Ådland.

#### Boligbebyggelse ved Ådland vest for Hjeltestadvegen

Dette området har, i motsetning til felt B5, ikke ei stille side mot øst. Bebyggelsen vil få flystøy fra vest og vegstøy fra øst. Flystøyen er kraftigere enn i felt B5, og den kommer fra en mer ugunstig vinkel. Basert på de støyutredningene som er gjort i reguleringsplan for felt B5, vurderes det som lite sannsynlig at kvalitetskravene for uteareal kan oppfylles. Feltet foreslås derfor tatt ut av kommunedelplanen.

Forslaget til langsiktig LNF-grense foreslås imidlertid ikke justert, pga. at det ikke kan utelukkes vesentlige justeringer i flystøyprognosene.

Hvis utbyggingen øst for Hjeltestadvegen avvises bør imidlertid den langsiktige LNF-grensa vurderes justert slik at de avviste byggeformålene både på østsida og vestsida av Hjeltestadvegen kan innlemmes.

#### Endring av delformål på næringsformål - Liland nord.

Bortfall av delformål hotell og kontor på felt I/L6 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.

De negative virkningene vurderes i et samfunnsmessig perspektiv som mer er enn oppveid ved at det er stor etterspørsel etter arealer for industri og lager, 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 i revidert planforslag reduserer behovet for å etablere en kjøreveg som krysser Flyplassvegen ved bybanestoppet på Kokstadflaten. Antall arbeidsplasser som kan etableres i felt I/L er betydelig redusert, og det vurderes derfor ikke som nødvendig å ta med en bilkryssing over Flyplassvegen i rekkefølgekravene. Kryssing av Flyplassvegen for gående og syklende er beholdt i revidert planforslag.

### Nye bestemmelser om kontorformål for I/K/L 1

Reduksjon av areal hvor kontor kan etableres har til hensikt å konsentrere kontorformålet til områdene med best kollektivdekning. Endringen er også en tilpasning til endringene for felt I/L 6.

Felt I/K/L 1 er et eksisterende næringsområde 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 i reguleringsplan.

### Omfang av friområder og løsninger for turveger

Forslaget om å redusere disse to områdene må ses i 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.

Det er riktig som det pekes på i noen av uttalelsene at turveg ved sjøen vil gi noen terrenginngrep på strekninger med bratt terreng. Fagetaten mener at det er akseptabelt med noen inngrep for å tilrettelegge for allmenn ferdsel. På neste plannivå bør det arbeides med optimalisering av trase, materialvalg og standard for å gi et godt resultat både bruksmessig og estetisk.

### Utvidet boligformål B10 ved Skagevegen

Det har ikke kommet merknader med innvendinger mot felt B10 i høringen. 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.

### Parkeringszone er endret til P3 for hele planområdet.

Endringen vurderes som en logisk oppfølging av etablering av bybane i planområdet. Endringen gir også en tilpasning til parkeringsbestemmelser for nyere planer i området like nord for Flyplassvegen.

### Valg av vegsystem

Vegalternativ 2D har følgende gunstige egenskaper:

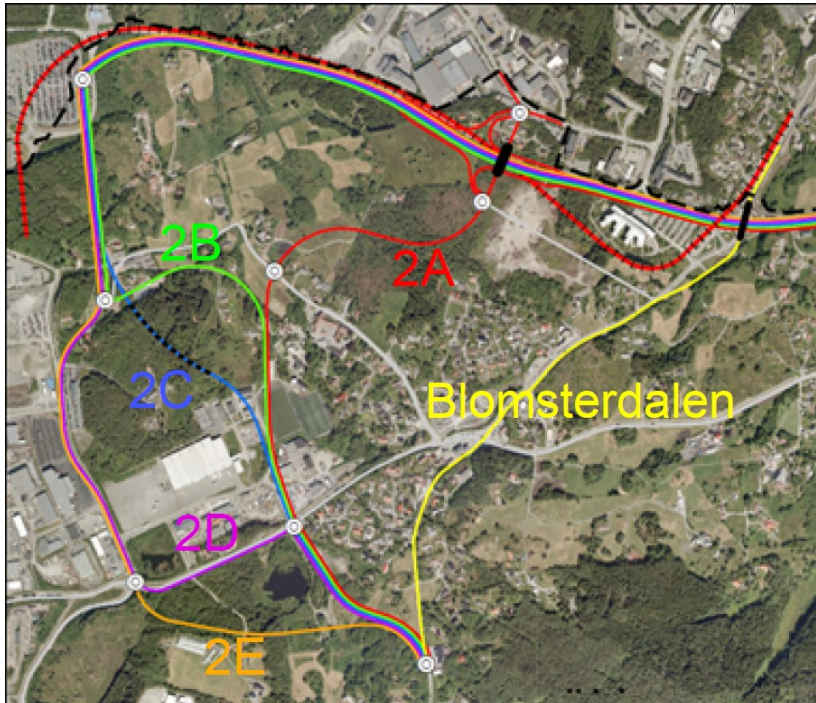
- Følger i størst grad eksisterende veg
- Gir sammen med alt. 2E minst arealbeslag på nye byggeområder
- Gir mindre terrenginngrep og oppdeling av grønnstruktur enn alt. 2E
- Har lågest anleggskostnad.
- Framstår i størst grad som egnet til kollektivtrase\*

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

Alt 2D er den av de framlagte traseene som har dårligst vegføring for trafikken til / fra Hjellestad. 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 Hjellestad ikke tillegges avgjørende vekt. Utbygginger i planområdet skal være med å bekoste veganlegget, 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 må benytte nytt kryss ved Kokstadflaten som tilknytningspunkt til 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.



**Figur 18. Oversikt over de fem konsekvensutredete alternativene for omlegging av Hjellestadvegen utenom Blomsterdalen.**

### Rekkefølgebestemmelser

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 sentrum. Da kan Ytrebygdsvegen tilrettelegges med et stort antall boliger i og rundt sentrumsformålet.

Både utbygging ved Hjellestadvegen 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 veglenke 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. Trolig måtte det offentlige 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 Hjellestad midlertidig ledes via Fleslandsvegen mellom eksisterende kryss i felt S1 og kryss III i en periode.

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, 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 krav til størrelse på felles uteoppholdsareal som man har i sentrumsformål
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 er særlig viktig å overholde for flystøy, pga. utfordringene med å støyskjerme for støy ovenfra.

#### Innsigelser fra Avinor

Innsigelsene fra Avinor vurderes som fullt ut imøtekommet ved endringer innarbeidet i plankart (utvidelse av meldepliktsone) og tilføyelser til bestemmelsenes pkt. 38.1.

Fagetaten har gjennom dialog forsøkt å få til en annen løsning, hvor kommunedelplanen underordnes kommuneplanens arealdel. Meldepliktsona omfatter et areal som går langt utenfor plangrensa i kommunedelplanen. Implementering i kommuneplanens arealdel er derfor den beste måten å sikre et enhetlig regelverk i hele kommunen.

Avinor har et annet syn på dette, og ønsker å implementere nytt regelverk innenfor dette delområdet av meldepliktsona. Misforholdet som oppstår når det gjelder regelverk kan enkelt ordnes opp i ved revisjon av kommuneplanens arealdel. De negative konsekvensene som planendringen medfører er små og vurderes som akseptable.

### Innsigelser fra Fylkesmannen

Fylkesmannen har lagt ned innsigelser til både planforslag og konsekvensutredning.

Innledningsvis la fylkesmannen ned generell innsigelse i brev dat. 14.1.2015 fordi planforslaget var vurdert å være «i strid med nasjonal arealpolitikk som de statlige støyretningslinjene, strandsone, jordvern, samordnet BAT, detaljhandelsvolum mm.»

I uttalelsen sa fylkesmannen: «Vi vil avvente sentral avklaring på temaet flystøy før vi kan ta endelig stilling til planforslaget.» Noen andre forbehold om suppleringer i beslutningsgrunnlaget ble ikke tatt.

Etter forespørsel (j.nr. 200908907-403) fra kommunen om presisering av den generelle innsigelsen, la fylkesmannen ned ei rekke nye innsigelser til planforslaget i brev dat. 4.3.2015. De nye innsigelsene gjaldt 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 BATP-sammenheng)
- Det må foretas en mobilitetsanalyse med fokus på transportfordeling.
- Nullutslippsboliger er ikke faget 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.

Kommunen bestred i brev dat. 7.5.2015 (j.nr. 200908907-409) fylkesmannens mulighet til å fremme innsigelser til konsekvensutredningene (KU). Kommunen hevdet at innsigelsene var for seint framsatt, mottatt ca. 40 dager etter den utsatte tidsfristen. I brevet gjør kommunen rede for at de fleste av kravene til nye utredninger vurderes som ikke nødvendige, og at en eventuell oppfylling av alle kravene vil gi en stor ressursbruk, store utgifter til kjøp av konsulenttjenester og ca. 2 års forsinket framdrift. Fylkesmannens innsigelser til KU er vurdert faglig og behandles som merknader til planforslaget.

På grunnlag av det faglige innholdet i fylkesmannens innsigelser til KU er det utført noen suppleringer. Dette er gjort for å sikre at utredningsplikten blir oppfylt. Disse suppleringene er av mindre omfang enn fylkesmannens framsatte krav. Suppleringene gjaldt i hovedsak temaene flystøy på lekeareal for barn og unge, kapasitet i vegnett, begrunnelse for nye veglenker og kryssløsninger, samt supplering til utredningene for verdiene i strandsona sett i lys av statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjø. Suppleringene fulgte som vedlegg til kommunens brev dat. 7.5.2015 til fylkesmannen. Suppleringene er også innarbeidet i revidert konsekvensutredning.

Den 20.5.2015 ble det avholdt et samrådsmøte hos fylkesmannen hvor kommunen deltok med byråd for byutvikling, byrådsavdeling og fagetater. Fylkesmannen skrev ikke et eget referat fra møtet, men det som kom fram av møtet framgår av fylkesmannens uttalelse datert 27.5.2015 til planen.

I møtet ble det oppnådd enighet med fylkesmannen om at de ville kunne frafalle alle innsigelser som gjelder sentrumsformål og øvrig arealbruk i gangavstand til bybane, samt innsigelser til næringsformål, naust og strandsona på følgende vilkår:

- Presisering av krav til maks. flystøynivå Lden 52 dB i bestemmelsenes pkt. 10.
- Presisering av hvilke boligområder bestemmelsenes pkt. 13.1 og 13.3 omhandler.
- Liland nord (I/L6 i revidert planforslag) legges ut til arealkrevende næring.
- 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.

Fylkesmannen opplyste i møtet at de er grunnleggende uenige i arealbruken ved Ådland, og at de vurderer vilkårene som Miljøverndepartementet har satt for utbygging som ikke 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
- Manglende utredning av flystøy.

I tillegg er det innsigelse rettet mot påstått feil bruk av avvikssone for flystøy.

Fagetaten har forståelse for fylkesmannen sitt synspunkt om at utbygging ved Ådland ikke er i samsvar med de statlige retningslinjene for bolig, areal og transportplanlegging. Fagetaten mener imidlertid at fraviket fra retningslinjene 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.

Viktige momenter i totalvurderingen er at utbyggingen er innarbeidet i kommuneplanens arealdel, samt at den er forutsatt fra Miljøverndepartementet sin side. Videre er det et moment at bydelen har stor underdekning av boliger i forhold til antall arbeidsplasser, og at 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 Hjellevadvegen og Flyplassvegen får en omveg som gjør biltransport mindre attraktiv, mens eksisterende trase gjennom Blomsterdalen utvikles for buss, syklende og gående.

Fagetaten har ikke funnet juridisk grunnlag for å 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 ruter og rutefrekvens styres i prinsippet helt uavhengig av arealplaner. Det er fullt mulig å sette et krav 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.

Vegkapasiteten i planområdet økes mye for buss i det anbefalte vegalternativet, og lite for biltransport. Dette vil kunne medvirke til å gjøre privatbil mindre attraktivt i rushtid.

Busstilbudet vil også få en noe økt attraktivitet som følge av at traseen gjennom Blomsterdalen frigjøres slik at køståing for buss reduseres, samt at det anbefalte vegnettet vil ha begrenset attraktivitet i rushtid, jfr. vurderingene angitt ovenfor i kap. 12 for boligbebyggelse ved Ådland øst for Hjellevadvegen.

Til fylkesmannens påstand om at avvikssone for flystøy er brukt feil vil fagetaten bemerke at dette gjelder bestemmelser som skal sikre bokvaliteter mht. planløsning og tekniske krav til bygg som plasseres i ei støysone. Bestemmelsene har liten betydning for f. eks. utbyggingspotensiale, og gjelder f.eks. ikke for kravene til kvalitet på uteoppholdsareal. Fagetaten kan ikke se at fylkesmannens ansvarsområder innenfor utbyggingsmønster og folkehelse er vesentlig berørt av disse bestemmelsene.