

Revidert 3.11.2015

KOMMUNEDELPLAN BIRKELAND, LILAND, ÅDLAND OG ESPELAND



BERGEN KOMMUNE

PLANFORSLAG

Innhold

1.	Planbeskrivelse	0
2.	Sammendrag	3
3.	Bakgrunn for planarbeidet	5
3.1	Bakgrunn	5
3.2	Formål med planarbeidet utpekt i planprogrammet	5
4.	Planprosessen	7
5.	Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer	8
5.1	Kommuneplanens arealdel	8
5.2	Reguleringsplaner i planområdet	8
5.2.1	Vedtatte reguleringsplaner (ajour sept. 2015)	8
5.2.2	Planer under arbeid (ajour sept. 2015)	9
5.3	Kommunale føringer/temaplaner	11
5.3.1	Klima og energihandlingsplan Bergen kommune	11
5.3.2	Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune	11
5.3.3	Sykkelstrategi for Bergen 2010 -2019	11
5.4	Regionale føringer	12
5.5	Nasjonale føringer	12
6.	Beskrivelse av planområdet (dagens situasjon)	14
7.	Beskrivelse av planforslaget	16
7.1	Hovedgrepene i planen	16
7.1.1	En samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	16
7.1.2	Arealutvikling	16
7.1.3	Konsept "10 minutters byen"	18
7.1.4	Forholdet til gjeldende planer	18
7.2	Områdereguleringsplan	19
7.3	Arealregnskap	19
7.4	Bebyggelse og anlegg	20
7.4.1	Boligbebyggelse (B) og kombinert bebyggelse og anleggsformål (T/I/B)	20
7.4.2	Støytiltak i boliger	21
7.4.3	Sentrumsformål	22
7.4.4	Privat og offentlig service	23
7.4.5	Næringsbebyggelse	23
7.4.6	Idrettsanlegg	24
7.4.7	Grav- og urnelund (Gravplass)	25
7.5	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	25
7.5.1	Samferdsel	25
7.5.2	Trase for Flyplassvegen	25
7.5.3	Ny trasé for Hjeltestadvegen	26
7.5.4	Kostnadsberegninger for Flyplassvegen og ny trase for Hjeltestadvegen	27
7.5.5	Bergen lufthavn	27
7.5.6	Eventuell regional havn ved Flesland	27
7.5.7	Eventuell jernbaneterminal på Liland eller ved Flesland / Espeland	27
7.5.8	Bybane og kollektiv	28
7.5.9	Gang-/sykkelakser	29
7.5.10	Teknisk infrastruktur	30
7.5.11	Parkeringsplasser for betjening av friluftsområder	31
7.6	Grønnstruktur	31
7.6.1	Grønnstruktur	31
7.6.2	Park	32
7.6.3	Friområder	32
7.7	Landbruks-, natur- og friluftformål	36

7.7.1	LNF-områder	36
7.8	Bruk og vern av sjø og vassdrag	36
7.8.1	Småbåthavn	36
7.8.2	Kystsonen	37
7.9	Hensynssoner og bestemmelsesområder	37
7.9.1	Støysone	37
7.9.2	Faresone	38
7.9.3	Sone med særlige krav til infrastruktur	38
7.9.4	Særlige hensyn	38
7.9.5	Felles planlegging	38
7.9.6	Meldepliktsone Avinor	39
7.10	Gjennomføring / økonomi	39

2. SAMMENDRAG

Planen ble vedtatt startet opp 28.10.2010. Planområdet ligger sørvest for Bergen sentrum i Ytrebygda bydel. Bergen lufthavn Flesland grenser til området i nordvest, med terminalbygningen innenfor planområdet. Flyplassvegen (Rv580) med foreslått nytt vegkryss danner områdets nordgrense. I sørvest grenser planområdet til Raunefjorden og i sør mot Hjellestad og Vågsbøpollen. Øst for planområdet ligger skogsområder ved Grimseid.

Planområdet er til sammen 7263 daa, hvorav 6542 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 og kommunale tjenester
- Etablering av nye bolig- og næringsområder
- Omdisponering av Liland til næringsformål, samt fortetting av eksisterende næringsområder
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og videreutvikling av infrastruktur med vekt på kollektiv-, gang- og sykkeltransport
- Tilrettelegging for friluftsliv
- Fastlegge hovedvegssystem med nytt kryss på Flyplassvegen

Planen legger til rette for et styrket lokalsenter i Blomsterdalen med Ytrebygdsvegen som sentral akse og sentergate.

Planer for økt standard og hastighet på Flyplassvegen gjør det sannsynlig at vegkrysset i Birkelandsskiftet avvikles. Kryssets funksjoner må da flyttes. I planforslaget foreslås de flyttet til Kokstadflaten og Flesland. Ytrebygdsvegen foreslås lagt i 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, og som har mindre inngrep i terreng, mindre konflikt med bebyggelse og vesentlig lågere anleggskostnad enn de andre alternativene.

Nytt kryss på Flyplassvegen er i planforslaget vist med et svært arealkrevende toplanskryss, som sikrer nok plass til funksjonen.

Det legges til rette for næringsbebyggelse på Liland og Espeland og boliger i sentrumsområdet, ved Øvre Birkeland og på Ådland øst for Hjellestadvegen.

Planen foreslår (bestemmelsenes pkt. 13) at det tillates innglassing og overdekking av privat uteareal i blokkbebyggelse i nærmere angitte felt innenfor formålet boligbebyggelse og i kombinert formål T/I/B. Gjeldende kommuneplan tillater bare slike tiltak i sentrumsformål.

Fylkesmannen og Avinor har fremmet innsigelser til planen.

Innsigelsene fra Avinor vurderes som løst ved de foreslåtte tilføyelser til bestemmelser og plankart.

De av innsigelsene fra fylkesmannen som gjelder følgende temaer / områder anses som løst ved de foreslåtte endringer i bestemmelser og plankart:

- Innsigelser til de nordlige delene av planområdet (arealer som får god tilgang til bybanen)
- Innsigelser til grønnstruktur
- Innsigelser til utredning av flystøy i nordre deler av planområdet
- Innsigelser til handel
- Innsigelser til naust

De av innsigelsene som gjelder boliger og barnehage ved Ådland er ikke løst. For disse områdene er det fremmet en generell innsigelse grunnet utilstrekkelige støyutredninger, strid med målsetningene for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging og påstått feil bruk av avvikssone for støy.

De sørlige delene av planområdet er lagt ut til landbruks-, natur- og friluftsmål med hensynssone landbruk.

Økt allmenn tilgang til strandsone og friluftsområder foreslås gjennomført ved å bygge et omfattende nett av turveger fra boligene til sjøen, kystturveg langs sjøen, samt ved å etablere flere nye friområder ved sjøen.

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

Mulighetene for å etablere regional havn ved Flesland samlokalisert med jernbaneterminal vurderes å være tilnærmet upåvirket 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 den mest støyutsatte delen av gul flystøysone
- Etablering av nye arbeidsplasser langt fra det befolkningsmessige tyngdepunktet i kommunen

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 kart i målestokk 1:5000. Sluttvedtaket av kommunedelplanen vil erstatte gjeldende kommuneplan for det aktuelle området.

3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

3.1 Bakgrunn

Utgangspunktet for planarbeidet er kommuneplan 2006-2017, vedtatt 25. juni 2007. Fylkesmannen fremmet innsigelse til planens forslag til arealbruk på Birkeland og Liland på bakgrunn av at det i pressområder som dette må settes klare grenser mellom LNF-områder og byggeområder. Innsigelsen ble stadfestet av Miljøverndepartementet i juni 2010, men departementet avgjorde at arealbruk kan avklares i en kommunedelplan.

Bergen kommune har utarbeidet "Arealanalyse sør for Flyplassvegen" (januar 2009) for å kartlegge og vurdere verdiene og potensialet for "grønne" formål i LNF-områdene. Analysen er et ledd i utredningen av hvilke områder som bør bevares som LNF eller andre grønne formål og hvilke områder som kan bygges ut.

Bybanetraseen mellom Rådal og Bergen lufthavn er under bygging, og traseen svinger innom den nordligste delen av planområdet. Kommunedelplanen skal søke å legge rammer for utvikling av arealene rundt bybanestopp på strekningen Birkelandsskiftet – Bergen lufthavn.

I planområdet er det for øvrig en stor mengde planinitiativ fra grunneiere og utbyggingsinteresser.

3.2 Formål med planarbeidet utpekt i planprogrammet

I vedtatt planprogram er det 5 hovedtema for kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland:

1. Tettstedsutvikling/senterutvikling

Planen fokuserer på en helhetlig byutvikling for å skape attraktive næringsarealer i vest mot flyplassen og boligutvikling på Birkeland i den østlige delen av planområdet. Utvikling og styrking av Blomsterdalen som lokalsenter, og avgrensningen av dette står i fokus i planarbeidet.

2. Nærmiljø/bærekraftig utforming

Det søkes å finne miljørettede løsninger i forhold til godt bomiljø og energieffektivitet. Det fokuseres på å gi gode rammer for estetikk og fortetting med kvalitet, som grunnleggende prinsipper for en god utforming der det stilles krav om høy utnyttelse i forhold til å bygge tett og kompakt.

3. Jordvern

I arbeidet med kommunedelplanen avklares ei langsiktig juridisk grense for byutvikling. Viktige landbruksarealer vernes. Ved vedtaket om hvor bybanens stasjoner skulle lokaliseres ble i praksis jordbruksområdene ved Liland og Øvre Birkeland definert som framtidig byggeområde.

4. Transport og samferdsel

Det søkes å finne løsninger for å styrke kollektivtransport, redusere biltrafikken gjennom Blomsterdalen og for å tilrettelegge for menneskers varierende behov og ønsker. Det tilstrebes løsninger som ivaretar gode oppvekstsvilkår for barn og unge. Tilrettelegging for kollektiv transport samt for gange og sykling er vektlagt.

5. Næringsutvikling

Formålet er å skape grunnlag for framtidsrettede og konkurransedyktige bedrifter i et godt fungerende næringsmiljø.

Fra hovedtemaene vektlegges spesielt følgende punkter:

- Å legge til rette for arbeidsplasser og boliger i en by i vekst
- Lokalsenterutvikling i Blomsterdalen

- Næringsutvikling og bedre forhold for næringene i Ytrebygda
- Legge til rette for miljøvennlig boligplanlegging nær hovedårer for kollektivtransport
- Sikre samordnet bolig-, transport- og arealplanlegging med vekt på lokalisering, kollektiv, gange og sykling
- Sikre helhetlige nye områder, med fokus på sosial infrastruktur og nærmiljøutvikling.
- Utvikle områder med urbane strukturer og moderne prinsipper for utforming
- Tenke barn- og unges oppvekstvilkår
- 5-minuttersbyen
- Tilrettelegge kysten for friluftsliv med turveger og nye badeplasser, samt turveger fra boligene og ut til kysten
- Videreutvikle Bergen lufthavn
- Avsette plass for gravlund

4. PLANPROSESSEN

Kunngjøring oppstart

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 7.10.2010. Utvidelse av plangrensa ved Kokstadflaten / Såtemyra ble kunngjort 7.4.2013.

Medvirkning i planarbeidet i oppstartfase

Det ble avholdt et åpent informasjons- og dialogmøte på Ytrebygda skole 19.1.2010, før oppstart av planarbeidet. I forbindelse med oppstart og høring av planprogram ble det arrangert en åpen kontordag den 3.12.2011. I forbindelse med varsling av utvidelse av plangrense ved Kokstadflaten / Såtemyra ble det arrangert en åpen kontordag 16.4.2013. Det har i tillegg vært ei rekke møter med privatpersoner, organisasjoner, utbyggere og myndigheter, samt samarbeidsmøter med Statens vegvesen.

Offentlig ettersyn

Offentlig ettersyn av planforslaget ble kunngjort 23.10.2014. Store deler av våren 2015 gikk med til å få inn uttalelser fra sentrale høringsinstanser.

Medvirkning i planarbeidet i høringsfase

Det ble avholdt et åpent informasjonsmøte i Ytrebygda kirke 18.11.2014. Det ble avholdt et informasjonsmøte for utbyggere 27.11.2014. Det ble avholdt kontordag 25.11.2014. Planforslaget var presentert i planforum 18.11.2014. Det var samhandlingsmøte med fylkesmannen 20.5.2015. Det har i tillegg vært ei rekke møter med privatpersoner, organisasjoner og utbyggere.

Store deler av planområdet ligger i rød flystøysone, hvor det tillates ingen nye boliger.

Nye boliger foreslås etablert i sentrumsformålet, i felt T/I/B ved Øvre Birkeland, og ved Ådland øst for Hjellestadvegen, i tråd med føringer i bestemmelser til område B51 i kommuneplan 2010.

Nye næringsområder har i hovedsak blitt plassert på Liland helt nord i planområdet. I tillegg er det åpnet for mindre utvidelser av næringsområdet ved Espehaugen og Lønningen.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge, jmfør PBL § 5-1 Medvirkning. Det er gjort barnetråkkregistreringer ved Ytrebygda skole.

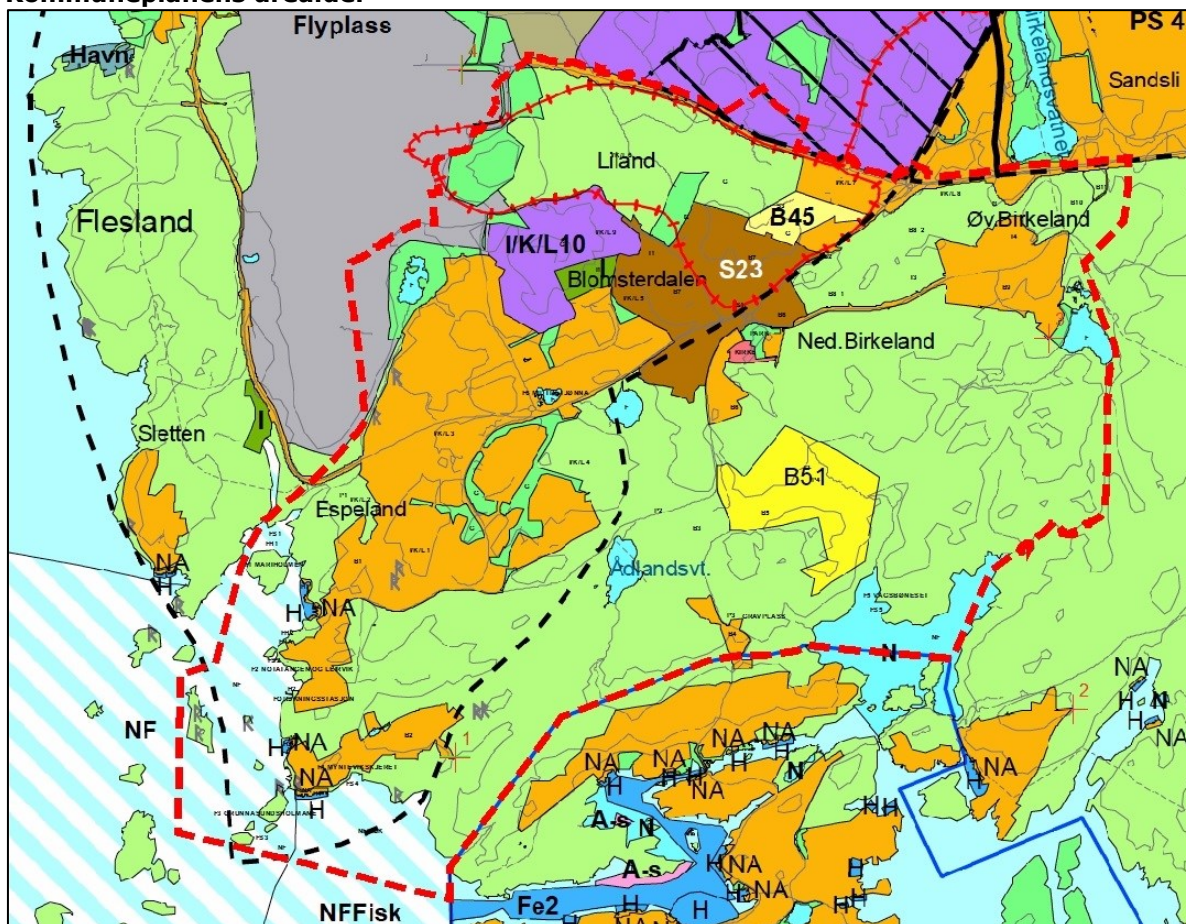
I barnetråkkregistreringene kom det fram at elevene som deltok vurderte følgende eksisterende arealer og funksjoner som overveiende gode / positive:

- Senterområdet i Blomsterdalen med servicetilbud, uteareal og møteplasser
- Eksisterende lekeplasser, idrettsanlegg og badeplasser

Arealer og funksjoner som ble vurdert som overveiende dårlige / farlige var i første rekke veger og trafikkanlegg med mangelfull tilrettelegging for gående og syklende.

5. GJELDENDE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

5.1 Kommuneplanens arealdel



Figur 1. Utdrag fra kommuneplan 2010. Rød stiplet linje: Plangrense for kommunedelplanen

Kommuneplanens arealdel viser bl.a. sentrumsformål (brun farge) ved Blomsterdalen og næringsbebyggelse (fiolett) ved Liland, boligbebyggelse (gul) ved Ådland. Sentrale deler av Birkeland og Liland er vist som LNF-formål (lys grønn), jfr. kap. 3.1.

Mesteparten av boligområdene og næringsområdene er vist som blandet kode bebyggelse og anlegg (oransje).

Temakart til kommuneplanens arealdel:

- Støysonekart for Bergen 2010
- Grøntfaglige interesser
- Sosial infrastruktur

5.2 Reguleringsplaner i planområdet

5.2.1 Vedtatte reguleringsplaner (ajour sept. 2015)

Plan-ID	Plannavn
61170000	BYBANEN RÅDAL - FLESLAND
15150001	GNR 110, LØNNINGEN II - INDUSTRIOMRÅDE
15230001	GNR 114 BNR 3 OG 334, BIRKELANDSSKIFTET TERMINAL
15830001	NEDRE BIRKELAND, SKAGETJERNVEGEN
16280000	RINGVEG VEST
16285000	GNR 114 BNR 367 M. FL., BRAKEHAUGEN NÆRINGSOMRÅDE
16290000	BIRKELAND - ØVRE, GNR 114 BNR 4 og 133, SKAGEVEGEN BOFELLESKAP,

BEBYGGELSESPPLAN

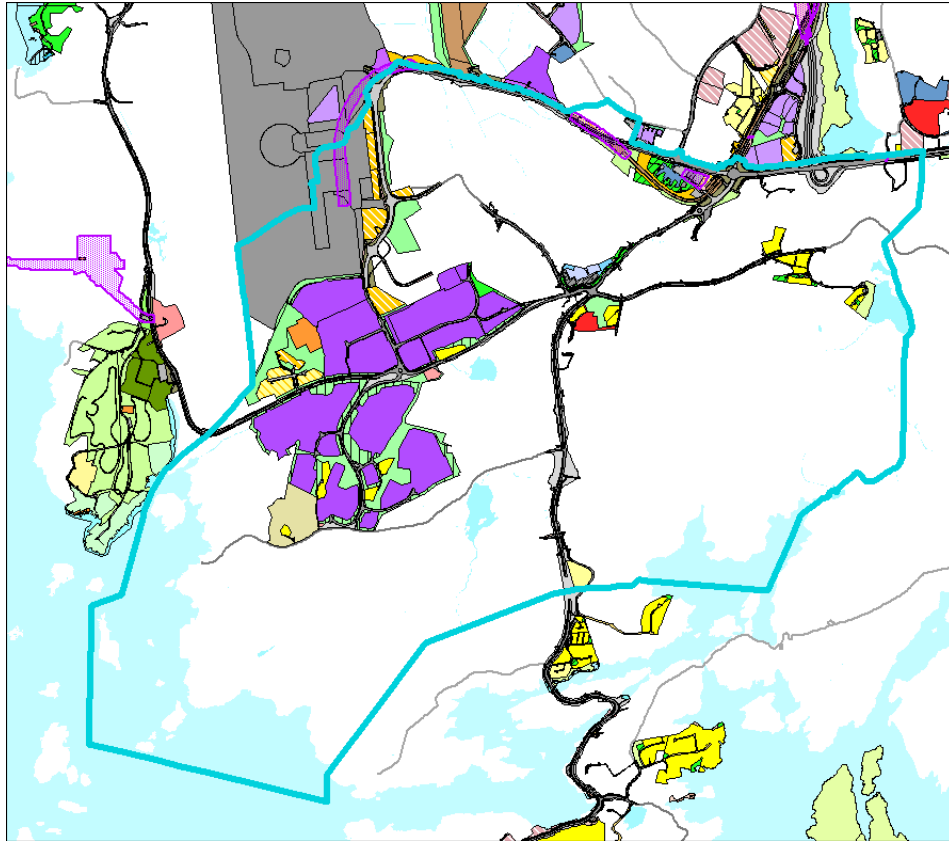
16760000	GNR 113 BNR 6, SKAGETJERNVEGEN 7 GNR 111 OG 113, LILAND, FLYPLASSVEGEN, RV 580, GANG OG SYKKELVEG, PARSELL
16920000	KOKSTADKRYSSSET - LILANDSVEGEN GNR 108 BNR 2, GNR 109 BNR 6, GNR 110 BNR 7 M. FL., FV 177 FLESLANDSVEGEN, GANG- OG SYKKELVEG
17110000	
18610000	GNR 113 DEL AV BNR 7, HELE BNR 10 M. FL., BLOMSTERDALEN, YTREBYGDA NÆRKIRKE
18750000	RV 556 YTREBYGDSVEGEN
18800000	GNR 110 BNR 5, KVERNHUSBAKKEN NÆRINGSOMRÅDE
30800000	GNR 112 BNR 3, ÅDLAND
4240000	GNR 111 OG 114, ØVRE LILAND-BIRKELAND
4240003	KOKSTADVEGEN SØR, KOLLEKTIVFELT
4240010	GNR 114 BNR 260 OG 281, KOKSTADFLATEN 4
4240100	GNR 111 114, ØVRE LILAND-BIRKELAND, HOTELL
4750000	DEL AV GNR 107, ESPELAND, VEGREGULERING
5500000	GNR 115 BNR 11, 14, 15, GNR 116 BNR 5, 8 M. FL., BIRKELANDSVATNET
5500700	GNR 115 BNR 137, ØST FOR BIRKELANDSVATNET, VESENTLIG REGULERINGSENDERING
5900000	GNR 113 BNR 6 OG 31, NEDRE BIRKELAND
60770000	GNR 110 BNR 53 M. FL., LØNNINGEN, HOTELL
61180000	FLESLAND, VERKSTED OG DEPOT BYBANEN
61490000	GNR 108 BNR 1, 3 M. FL., SLETTEN RIDESENTER
61710000	GNR 109 BNR 14 M. FL., FLESLAND, BERGEN LUFTHAVN
61780000	GNR 110 M. FL., BNR 3 M.FL., FLESLAND NÆRINGSOMRÅDE
62150000	GNR 116 BNR 114, 217 M. FL., SANDSLIKRYSSSET
6250100	GNR 113 BNR 136 M. FL., BLOMSTERDALEN SENTER, SÅTEDALSMYRA
6800000	RV 556 HJELLESTADVEGEN-BLOMSTERDALKRYSSSET YTREBYGDSVEGEN, STREKNINGEN BIRKELANDSKRYSSSET-BLOMSTERDALSKRYSSSET, 6800002 JUSTERING AV VEIEN
6800004	NEDRE BIRKELAND, ENDRING AV GANG- OG SYKKELVEG FOR DEL AV SKAGEVEGEN
6800006	GNR 113 BNR 85 M. FL., SKAGEVEGEN 29-37, AVKJØRSELSANERING
7450000	GNR 107, 110, 111 OG 112, LØNNINGEN INDUSTRIOMRÅDE
7450001	LØNNINGEN INDUSTRIOMRÅDE, ENDRING
7450005	GNR 110 BNR 40, LØNNINGEN NÆRINGSPARK
7450007	GNR 111 BNR 38 OG 120, LILAND
9000000	GNR 107 BNR 5 M.FL., ESPEHAUGEN INDUSTRIOMRÅDE
9000001	GNR 107 DEL AV BNR 349, 420, 441 OG 453, ESPEHAUGEN NÆRINGSOMRÅDE
9470000	RV 580 FLYPLASSVEGEN, RÅDAL-BIRKELANDSKRYSSSET, GANG/SYKKELVEG
9470200	RV 580 FLYPLASSVEGEN, 4-FELT MED SAMMENHENGENDE KOLLEKTIVFELT
16930000	RV 556 HJELLESTADVEGEN, GANG- OG SYKKELVEG BLOMSTERDALEN - HJELLESTAD

5.2.2 Planer under arbeid (ajour sept. 2015)

Plan-ID	Plannavn
60740000	GODSHAMN FOR BERGENSOMRÅDET
60820000	DEL AV GNR 33, 34 OG 111, KOKSTAD VEST OG STORRINDEN
61130000	DEL AV GNR 111, 114 OG 34, LILAND OG BIRKELAND ØVRE, KOKSTAD ØST HJELLESTAD-MILDE-ESPELAND, OMRÅDEREGULERING M/KU FOR FASTLANDSSAMBAND 61220000 FOR LERØY OG BJELKARØY, PARSELL BJELKARØY (SUND) YTREBYGDA (BERGEN)
61920000	GNR 110 BNR 17 M. FL., LØNNINGSTRAND
62680000	GNR 112 BNR 1 M.FL., ÅDLAND
62810000	GNR 107 BNR 17, DEL AV BNR 21, 24 M.FL., LANGANESET

62970000 GNR 107 BNR 33, KRONHEIMTOMTEN
63190000 GNR 107 BNR 141, 537 M. FL., ESPEHAUGEN
63430000 GNR 110 BNR 70 OG 72, LØNNINGSVEGEN 12
90000002 GNR 107 BNR 349, 420, 441, 453, ESPEHAUGEN

De deler av planområdet som er regulert er i hovedsak areal for veg, bane og lufthavn, næringsområdene Espehaugen - Lønningen, samt deler av områdene ved Birkelandskrysset, Blomsterdalen og Skagetjernvegen.



Figur 2. Regulerte områder innenfor planområdet vist med arealbruk ihht. Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Plangrense vist med blå linje. (Arealbruk pr. sept. 2015.)

Regional plan for lokalisering av godshavn i Bergensområdet

I forslag til planprogram som har vært på høring til 23.12.2013 er det anbefalt at ei evt. havn ved Flesland legges innenfor område vist på figuren nedenfor. I området er det også plass til godsterminal ved kai. Havna og terminalen vil ikke komme i konflikt med utbyggingsplaner i kommunedelplanen, men kan få stor virkning på friluftsområder. Framføring av veg og jernbane til anlegget vil måtte gå gjennom planområdet.



Figur 3. Anbefalt lokalisering av evt. havn jf. fylkesplanprogram høringsforslag dat. 10.10.2013

5.3 Kommunale føringer/temaplaner

5.3.1 Klima og energihandlingsplan Bergen kommune

Planen ble vedtatt i Bergen bystyre den 20. september 2010 og fastsetter mål om hva som skal til for at Bergen skal bli klimanøytral i 2030.

5.3.2 Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune

En fremtidsrettet og bærekraftig overvannshåndtering må baseres på å fordrøye og redusere/infiltrere overflateavrenning ved lokal håndtering av overvannet. God overvannshåndtering i urbane strøk kan oppnås gjennom løsninger som i størst mulig grad opprettholder den naturlige vannbalanse i området.

5.3.3 Sykelstrategi for Bergen 2010 -2019

Sykelstrategien ble stadfestet i Bergen bystyre den 26.4.2010. Strategien skal legges til grunn for arbeidet med tilrettelegging for sykkel i perioden. Det er fastsatt hovedmål og hovedgrep for arbeidet.

Strategiens hovedgrep fokuserer på sammenhengende og helhetlig hovedrutenett, å skille gående og syklende, tilrettelegging for sykling til og fra skole og fritidsaktiviteter, samt tilrettelegging for sykling i høy fart. Videre skal det være økt fokus på bydelene, og egne bydelsruter inngår.

5.4 Regionale føringer

Fylkesplan – regional planlegging

Vedtatte og igangsatte regionale planer har ei rekke føringer for planområdet innenfor temaer som samordning av areal- og transportplanlegging, idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv, folkehelse, kultur, landskap og klima.

Regionale planer:

- *Regional Transportplan Hordaland 2013-2024*
- *Klimaplan for Hordaland 2010-2020*
- *Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Hordaland 2010-2013*
- *Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030*
- *Fylkesdelplan Fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2008 - 2012*
- *Fylkesdelplan deltaking for alle – universell utforming 2006 - 2009*
- *Fylkesplan for Hordaland 2005-2008 (m. forlenga virketid)*
- *Fylkesdelplan for energi 2001- 2012*
- *Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel*
- *Strategidokument – «kollektivtransporten i Bergensområdet – mål, strategier og rutestruktur»*
- *Kollektivterminalplan for Hordaland 2002*
- *Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø*
- *Kollektivtransporten i Bergensområdet - mål, strategi og rutestruktur*

Det pågår arbeid med fylkesdelplan for ny regional godshavn i Bergensområdet. Et revidert planprogram ble 31.10.2013 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Ingen av havnealternativene berører planområdet direkte, men alle alternativene som fylkeskommunen anbefaler bearbeidet videre har atkomstveg gjennom kommunedelplanen. Fleslandsvegen eller Espehaugen er ifølge vedlegg til planprogrammet mulige tilknytningsveger til havna.

Jernbaneverket holder på med en konseptvalgutredning for lokalisering av et nytt logistikk-knutepunkt for godshåndtering i Bergensregionen. Ådland/Espeland er ett av de vurderte alternativene. Dette arbeidet skal konkludere med valg av alternativ høsten 2015.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er under utarbeidelse, med høring høsten 2015.

5.5 Nasjonale føringer

Ei rekke lover med tilhørende forskrifter, vil være relevante å forholde seg til i planarbeidet. Listen er ikke utfyllende, og det vil være tiltakshavers ansvar å påse at arbeidet til enhver tid følger gjeldende lover og regler innenfor det aktuelle fagområde;

Lover

Plan- og bygningsloven
Kulturminneloven
Naturmangfoldloven
Friluftslivloven
Jordloven
Forurensningsloven
Energiloven
Vassdragsloven
Kommunehelsetjenesteloven

Videre foreligger ei rekke stortingsmeldinger som legges til grunn for arealplanlegging på blant annet kommunenivå. Det er også utarbeidet retningslinjer som inneholder overordnede målsettinger for forvaltning inne en rekke fagområder. Listen under er ikke uttømmende.

- *Nye nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015.*
- *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. 1993 (T-5/93) er erstattet med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging.*
- *Rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn og unge sine interesser i planleggingen. 1995 (T-2/08).*
- *Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming. Fastsatt 14. juni 1985.*
- *Rikspolitiske retningslinjer for kjøpesentre*
- *Høringsutkast for rikspolitiske retningslinjer for universell utforming. Under behandling. (MD).*
- *"Fremtidens byer" et program med varighet 2008-2014 med hovedmål å redusere klimagassutslippene. Bergen har deltatt sammen med 12 andre byer. Programmet ble ledet av miljøverndepartementet (MD).*

6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

Området ligger sørvest for Bergen sentrum i Ytrebygda bydel. Bergen lufthavn Flesland grenser til området i nordvest. Flyplassvegen (Rv580) inkludert nytt areal for vegkryss ved Kokstadflaten danner områdets nordgrense. I sørvest grenser planområdet til sjø: Raunefjorden i vest og Hjellestad og Vågsbøpollen i sør. I sør grenser planområdet også til gjeldende kommunedelplan for Mildehalvøya (plan-ID 15740000). I øst avgrenses planområdet av Skagetjern og skogområder ved Grimseid. Sentralt i planområdet ligger lokalsenteret Blomsterdalen.

Planområdet har en total størrelse på 7260 daa hvorav ca. 800 daa er sjøareal.

Området består i hovedsak av arealer med lite bebyggelse. Det er store skogområder i sørøst, kulturlandskap i nord på Birkeland og Liland samt i sør på Espeland og Ådland. Deler av kulturlandskapet skjøttes og benyttes til landbruk, andre deler er i gjengroingsfase.

Hovedveger gjennom området er Flyplassvegen i øst-vestgående retning og Ytrebygdsvegen / Hjellestadvegen i nord - sørgående retning. I øst-vestgående retning går Skagevegen østfra ved Ytrebygda skole til Blomsterdalen. Denne vegen fortsetter over i Fleslandsvegen etter passert Blomsterdalen. Lilandsvegen går nord-vestover fra Blomsterdalen til Flyplassvegen. Espelandsvegen går sørvestover fra Ådland til Espeland. Mange av disse vegstrekningene er lite tilrettelagt for gående, syklende og kollektivtransport.

De nærmeste arealene tilknyttet hovedvegene er stedvis bebygd. Mellom hovedvegene ligger store åpne kulturlandskapsområder, et mosaikkpreget jordbrukslandskap med både innmark og utmark.

Mellom kulturlandskapsområdene er det spredt boligbebyggelse. Blomsterdalen fungerer i dag som lokalsenter. Planområdet har en grunnskole, Liland skole og Ytrebygda ungdomsskole og tre barnehager (Blomsterdalen barnehage, Liland barnehage og Bedehusbarnehagen) og ett idrettsanlegg på Liland. Idrettsanlegget består av 2 lyssatte kunstgressbaner, klubbhus og garderobehus.

Området er småkupert og varierer for det meste mellom 0-60 moh. Det finnes noen åser på rundt 80 moh. Det høyeste punktet i planområdet, Lilandshaugen på 97 moh. er planlagt fjernet ved bygging av ny veg ihht. vedtatt reguleringsplan for Bergen lufthavn Flesland.

Området innehar flere verdifulle kulturminnemiljøer bl.a. ved Liland, Espeland/Ådland og Nedre Birkeland. Gårdene her er av moderat størrelse med klyngetun og felles utmark, samt en rekke ferdselsårer mellom de ulike brukene. På Liland, ved Ådland og Vågsbøen, er det registrert spor etter viktige ferdselsårer.

Områdene sør for Flyplassvegen er et av de større områdene i Bergen, der kulturlandskapet fremdeles innehar en stor grad av lesbare historiske strukturer knyttet til bynært jordbruk.

I næringsområdene ved Birkelandsskiftet og ved Espehaugen / Lønningen er det etablert et betydelig antall arbeidsplasser i bedrifter av varierende type og størrelse, bl.a. Telenor-senteret ved Birkelandsskiftet.

Det er etablert to boligområder av noe omfang i planområdet: Et omkring Blomsterdalen senter og et mellom Ytrebygda ungdomsskole og Skagetjern. Begge områdene er dominert av småhusbebyggelse.

Karakteristisk for eiendomsstrukturen er noen få store grunneiere og en rekke mindre eiendommer.

Vesentligste støykilde i området er lufttransport ved Bergen lufthavn. Større veger har også støymessig betydning for arealplanleggingen.

Det er ikke påvist vesentlige risikoområder i forhold til ras, skred, flom, vind eller bølger. På flere lokaliteter finnes fyllmasser med potensial for forurenset grunn, jf. kommunens "aktsomhetskart forurenset grunn". Ved utbygging på Ådland bør forebygging av skader fra evt. skogbrann i tilgrensende barskogområde vurderes.



Figur 4. Planområde vist på flyfoto med rød stiplet strek.

Området innehar flere verdifulle kulturmiljøer ved Liland, Espeland og Øvre og Nedre Birkeland. Gårdene er av moderat størrelse med klyngetun og felles utmark, samt en rekke ferdselsårer mellom de ulike brukene. På Liland, ved Ådland og Vågsbøen, er det registrert spor etter viktige ferdselsårer.

Innenfor planområdet er det to registrerte SEFRAK- punkt (*SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminner*), begge i Lilandsvegen.

I næringsområdene ved Birkelandsskiftet og ved Espehaugen / Lønningen er det etablert et betydelig antall bedrifter av varierende type og størrelse.

Ved sjøen på Espeland, har Universitetet i Bergen (UiB) en marinbiologisk stasjon (MBS), der det årlig blir utført ca. 4000 dagsverk på feltstasjonen.

7. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

7.1 Hovedgrepene i planen

Ved utforming av hovedgrepet i kommunedelplanen, er det lagt til grunn et sett kriterier tilknyttet hovedutfordringene i planen: Bærekraft, sentrumsutvikling, bolig- og næringsutvikling, jordvern, friluftsliv og grønnstruktur.

Planforslaget legger rammer for videre utvikling gjennom å sette ei langsiktig grense for jordvern. Det legges til rette for utvikling av Blomsterdalen senterområde, boliger ved Birkeland og Ådland, næring ved Liland, Lønningen og Espehaugen, samt friområder på kysten og mellom bolig- og senterområder og kysten.

7.1.1 En samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Kommuneplanens arealdel tar utgangspunkt i å gjøre Ytrebygda bydel attraktiv gjennom å gi et bærekraftig tilbud med hensyn til næringsetablering, bolig og sentrumsutvikling. Det planlegges for å utvikle en helhetlig og framtidrettet bydel. Dette forutsetter å finne fysiske løsninger med fokus på miljøvennlig transport som gir lavest mulig energiforbruk og redusert klimagassutslipp. Det dreier seg om å tilrettelegge for en utbygging som skaper korte reiseavstander og som samtidig kopler seg til og bygger opp om sterke kollektivakser.

Målet er at området skal utvikles med optimale løsninger for miljøvennlig transport. Klimatilpasning i Ytrebygda innebærer å utforme et grep der det er fokus på effektivt veg og transportnett og krav til energieffektive bygninger for å møte utfordringene i klimaendringene. Dette implementeres i detaljplanleggingen (reguleringsbestemmelsene).

Det planlegges en ny veglenke fra Hjeltestadvegen ved Ådland til Flyplassvegen, jf. kap. 7.5 Samferdsel.

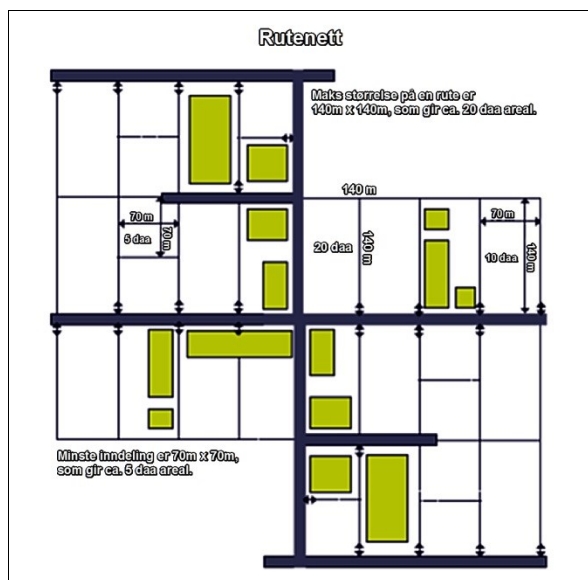
Denne nye traseen vil føre biltrafikk utenom Blomsterdalen sentrum, som dermed kan frigjøres til bl.a. busstransport, sykkel og gange. Dette vil medføre redusere trafikk gjennom Blomsterdalen lokalsenter og legger til rette for byutvikling med mye boliger i sentrum. På sikt stenges Birkelandskrysset. Det muliggjør ytterligere fredeliggjøring av Blomsterdalen sentrum.

7.1.2 Arealutvikling

På Liland legges det til rette for næringsetablering nær overordnet vegnett. Ett av hovedmålene i Rikspolitisk retningslinjer for areal- og transport (RPR) var at det skal være fokus på forholdet mellom lokalisering av ulik virksomhet og dens transportbehov.

I det reviderte planforslaget er det framtidige næringsformålet på Liland nord (I/L 6) lagt ut til arealkrevende virksomhet. Formålene kontor og hotell er tatt ut fordi de ville forsterket ubalansen som bydel Ytrebygda har i forholdet mellom arbeidsplasser og boliger. Tanken er at Liland kan initiere en flyttekjede ved at arealkrevende virksomheter flyttes fra mer sentrale deler av kommunen til Liland.

I bestemmelsene for veg og gate er det krav om gateutforming på nye veger. Med å bruke et rutenett ved videre utvikling av næringsområdet på Liland nord (I/L 6) kan man oppnå en god arealutvikling, jf. figur nedenfor. Kvartalsutforming med gateutforming vil kunne bidra vesentlig til målet om tilgjengelighet for alle og kan også gi området god permeabilitet.



Figur 5. Eksempel på hvordan et rutenett for strategisk og ressursbesparende utvikling av nye og eksisterende områder kan organiseres til effektive og gode bebyggelsesstrukturer.

Rutenettet strukturerer bebyggelse og funksjoner i forhold til et effektivt gatenett med god tilgjengelighet, og god lesbarhet hvor det er lett å finne fram. I tillegg vil bebyggelsen klart framstå attraktiv mot gate.

En god bebyggelsesstruktur vil også gjøre det lettere å få til gode løsninger for overvannshåndtering. Felles varelevering/avfallshåndtering kan bli lettere å etablere.

Det etableres nye boliger i sentrumsformålet, i øst (Øvre Birkeland) og ved Ådland sør for Blomsterdalen. Det planlegges for å effektivisere kollektivnettet. I tillegg fokuseres det på å lage gode og korte gang- og sykkelruter framfor å legge til rette for bil.

Boligområdet ved Ådland er en del utvidet i forhold til arealet som kom inn i kommuneplanens arealdel 2010. Utvidelsen er gjort for å ivareta bestemmelser til område B51 i kommuneplan 2010. Det er lagt vekt på å bygge bedre opp under kollektivtransporten langs Hjellestadvegen. Areal i øst som ligger lengst vekk fra kollektivaksen er tatt ut, mens areal nær bussaksen er tatt inn.

Det nye lokalsenteret i Blomsterdalen utvikles i retning mot bybanestoppet i Birkelandskrysset. Utforming av nytt sentrum vil strekke seg fra dagens handelssenter i sør langs Ytrebygdsvegen til Birkelandsskiftet terminal.

Hovedgate i sentrum vil bli Ytrebygdsvegen, som utformes som ei klart definert gate med tilknytning til bybanestopp ved Flyplassvegen.

Hvis ny 4-felts Flyplassveg realiseres, og ringveg vest tilknyttes til Flyplassvegen i henhold til løsning i gjeldende reguleringsplan, må rundkjøringen i Birkelandskrysset trolig fjernes, og Ytrebygdsvegen føres i bro over Flyplassvegen. Det vil gjøre det nødvendig med en vegforbindelse fra Flyplassvegen til Ytrebygdsvegen via det nye krysset ved Kokstad, jf. [Figur 6](#).



Figur 6. Prinsipp for en ny vegforbindelse (vist med blå linje) mellom nytt kryss ved Kokstad og Ytrebygdsvegen.

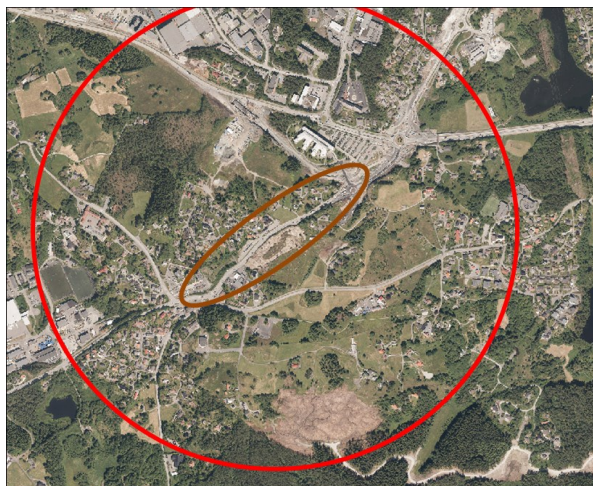
Denne nye forbindelsen forstås utformet som sentergate og vil legge til rette for videre senterutvikling i Blomsterdalen og vil danne en ny akse i lokalsenteret. Det kan bli nødvendig å stenge Ytrebygdsvegen for privatbiler sør for denne forbindelsen for å prioritere framkommelighet for buss og et tilfredsstillende bymiljø og bomiljø i senterområdet.

7.1.3 Konsept "10 minutters byen"

Sentrumsområdets plassering i bydelen gir god tilgjengelighet og kan gi korte avstander mellom viktige målpunkter som skole og barnehage, kirke og idrett, kultur og generell service. Bybanen og kollektivknutepunktet i Birkelandskrysset, legger til rette for god kollektivdekning for alle målgrupper. Det planlegges for gode og korte forbindelseslinjer for både gående og syklende.

"10 minutters by" referer seg til den tid det tar å gå ca. 800 m til fots. Konseptet sikter seg inn på å understøtte bæredyktige transportformer. Det skal være lettere å gå, sykle og å benytte kollektivtrafikk enn å ta bilen.

Bydelen planlegges prinsipielt som en ti - minutters by. Blomsterdalen blir det nye senteret og knutepunktet og ligger sentralt plassert i bydelen.



Figur 7. Den sentrale aksen i lokalsenteret med ei sone som markerer 800 m grensen for 10 minutters gange fra midten av sentral akse.

Sentrum planlegges for å skape en levende og mangfoldig bydel hvor det legges til rette for ulike boligtyper, privat og offentlig service, handel og kulturfunksjoner. Disse funksjonene plasseres i og i nærhet til sentrum rundt bybanestoppet, der tilgjengeligheten er god og mange mennesker passerer. Dette styrker bydelen og senteret med økt opplevelse og byliv.

7.1.4 Forholdet til gjeldende planer

Planforslagets generelle og tematiske bestemmelser i kap I (pkt. 1 - 19) henviser i stor grad til gjeldende bestemmelser til kommuneplanens arealdel. Hensikten med å henvise er å sikre et mest mulig likt regelverk for temaer det ikke er behov for å endre på. Bestemmelsene er

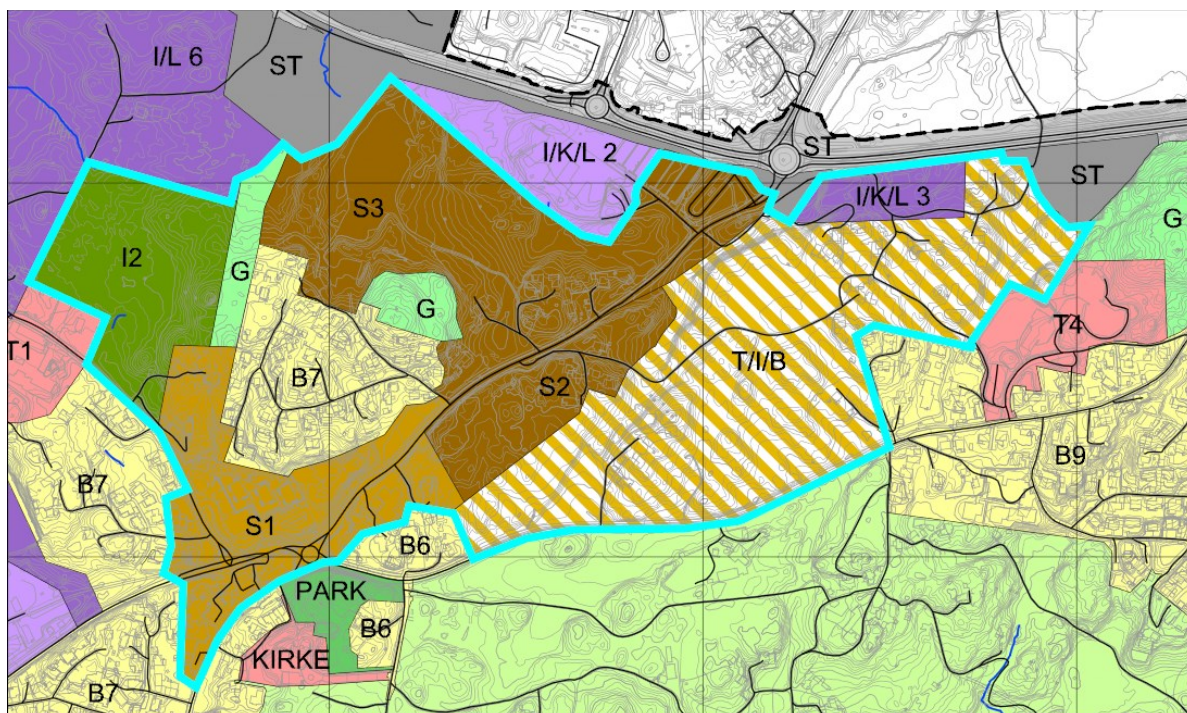
utformet slik at en endring av den opprinnelige bestemmelsen i kommuneplanen automatisk vil gjelde for kommunedelplanen (med mindre annen gyldighet vedtas i revidert kommuneplan).

Planforslaget har, i likhet med kommuneplan 2010, bestemmelser som sier at eldre reguleringsplaner vedtatt før 1.1.2006 settes til side hvis de er i strid med kommunedelplanen.

Reguleringsplaner vedtatt etter 1.1.2006 gjelder foran kommunedelplanen. Kommunedelplanens rekkefølgekrav gjelder likevel også for disse reguleringsplanene. Det vil for byggesaker som fremmes med hjemmel i disse reguleringsplanene kunne settes vilkår om deltakelse i oppfyllelse av rekkefølgekrav i kommunedelplanen.

7.2 Områdereguleringsplan

Det legges inn krav om utarbeidelse av en områdereguleringsplan for å sikre en helhetlig utvikling innenfor sentrale deler av planområdet, jf. bestemmelsenes kap. 37.5.



Figur 8. Krav til felles planlegging i Blomsterdalen sentrum og Birkeland vist med lys blå linje.

Områdebeskrivelse

Planområdet omfatter lokalsenteret Blomsterdalen, område for tjenesteyting / bolig / idrett ved Birkeland, idrettsplass ved Liland skole og park.

Det er innenfor dette området Blomsterdalen som lokalsenter skal formes. Hovedgate i lokalsenteret vil være Ytrebygdsvegen frem til bybanestoppet Birkelandsskiftet, og den nye tverrforbindelsen fra Ytrebygdsvegen til planlagt nytt vegkryss ved Kokstadflaten.

Ved planleggingen vil det være viktig å fastsette struktur, standard og utforming av sentergatene. Det bør være et mål å stenge Ytrebygdsvegen sentralt i sentrumsformålet for annen gjennomkjøring enn for buss.

Videre må det søkes å legge til rette for en god sammenheng fra senterområdet og inn i felt T/I/B, hvor gode forbindelser og offentlig tilgang mellom områdene bør etterstrebes. Formålsgrensen mellom T/I/B og senterområdet kan vurderes nærmere og optimaliseres ved videre planlegging jf. bestemmelsenes pkt. 19.

7.3 Arealregnskap

LNF	Areal (daa)	Fulldyrka jord (daa)	Overflatedyrka jord (daa)	Innmarksbeite (daa)
LNF, KP 2010	3670	514	252	467

LNF, KDP 2015	2631	346	166	349
Differanse, ift. KP 2010	-1039	-168	-86	-118

Til sammen blir ca. 168 daa fulldyrka jord lagt ut til nye byggeområder og samferdselsanlegg. De største arealene av omdisponerte jordbruksområdene ligger i framtidig næringsformål ved Liland nord, samt i sentrumsformål og kombinert bebyggelse og anleggsformål ved Birkeland / Blomsterdalen. Begrunnelsen for å omdisponere Liland nord er at det er ønske om å prioritere arealer for arealkrevende næring. Begrunnelsen for å omdisponere jordbruksareal ved Birkeland / Blomsterdalen er at oppbygging av lokalsenter og boliger ved bybanen bør prioriteres.

I KP 2010 er mye areal angitt som samlekategori Bebyggelse og anlegg – blandet. I planforslaget er samlekategoriene ikke brukt. Dette gjør det ikke mulig med en direkte sammenlikning av arealbruk for flere arealkategorier, men utgangspunktet har da vært arealdisponering fra KDP sammenliknet med Bebyggelse og anlegg fra KP 2010:

Arealtype	KP 2010 (daa)	KDP (daa)	Differanse, ift. KP 2010 (daa)
Eksisterende boligformål*	455	602	+147
Nye boligformål	215	338	+123
Kombinert bebyggelse og anleggsformål	0	183	+183
Næringsformål**	963	1381	+418
Sentrumsformål	333	231	-102
Samferdselsanlegg***	102	296	+194
Lufthavn	162	283	+121
Idrettsanlegg	26	70	+44
LNF	3670	2631	-1039
Grønnstruktur	270	309	+39
Friluftsområde i sjø og vassdrag	82	136	+54

* Fra KP 2010: Eksisterende boligområde og bebyggelse og anlegg som samsvarer med eksisterende boligområder i KDP.

** Fra KP 2010: Formål som samsvarer med eksisterende næringsområder i KDP. Fra KDP: Alle næringsområder.

*** Fra KP 2010: Bebyggelse og anlegg som samsvarer med eksisterende samferdselsanlegg i KDP og areal avsatt til kryss for ringveg vest sør for Flyplassvegen.

7.4 Bebyggelse og anlegg

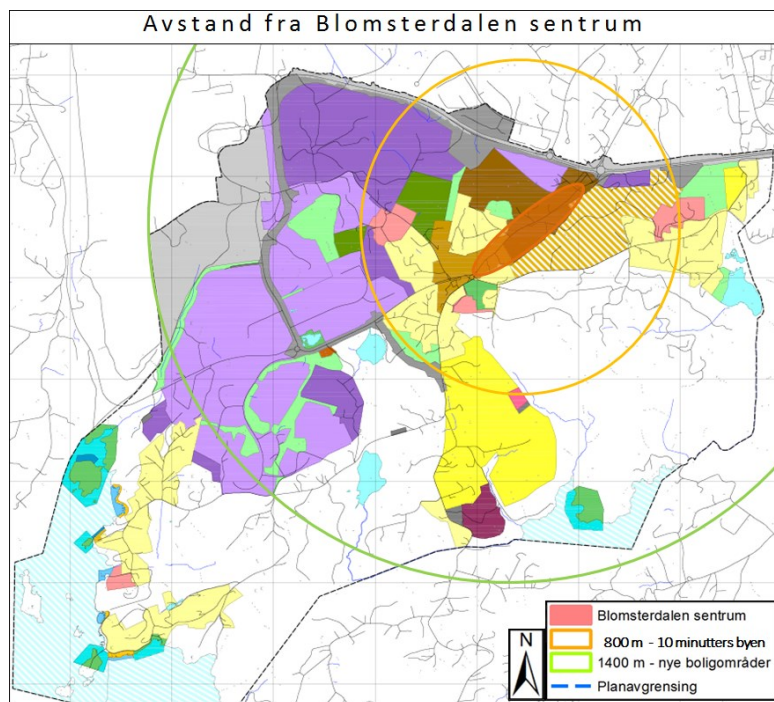
7.4.1 Boligbebyggelse (B) og kombinert bebyggelse og anleggsformål (T/I/B)

Eksisterende boligområder B1, B2, B4, B6, B7, B9 og B11 er vist som boligformål i kommunedelplanen. B4 er utvidet noe inn i LNF-formål vest for Hjeltestadvegen for å fange opp tre regulerte og bebygde boligtomter. B6 er utvidet inn i LNF-formål sør for kirke for å fange opp ei bebygd boligtomt. Disse tomtene ligger tett inntil eksisterende boligformål, og endres med dette til boligformål. For øvrig gjelder tidligere vedtatte reguleringsplaner og kommuneplanbestemmelser, med de unntak som går fram av kommunedelplanen.

Planen søker, gjennom bestemmelsenes pkt. 7, 19 og 21, å sikre at det er tilgjengelige boliger for ulike behov.

Nye boliger i felt T/I/B får gang- og sykkelavstand til sentrumsfunksjoner og alle arbeidsplasser i bydelen. Det legger til rette for høy gang- og sykkelandel for daglige reiser.

De nye boligområdene i sør er lagt med en avstand til senterområdet i Blomsterdalen på opptil 1400 m. Feltet ligger for langt fra sentrumsformålet til å få en høy bruk av gange som transportform. Sykkellavstand til senterområder, servicetilbud, kollektivknutepunkt, barnehager og skole legger til rette for økt bruk av miljøvennlige transportmidler, og minsket bilavhengighet. Boligene på Ådland vil ha gunstig sykkelavstand til alle arbeidsplassene i bydelen, og dette kan medvirke til at området får en høy sykkelandel på daglige reiser. Topografien i bydelen er i hovedsak gunstig for sykkeltransport.



Figur 9. Avstand fra Blomsterdalen sentrum.

Opprettelse av nye tur- og gang- og sykkelstrekninger skal tilknyttes eksisterende traseer. Tilrettelegging for bedre traseer på eksisterende kollektivruter skal gi alternativer til bilbruk.

Miljøvennlig bygging skal være et premiss for bydelen. Feltene skal utbygges så miljøvennlig som mulig etter gjeldende forskrifter.

For felt B5 legges det opp til en andel null-utslippshus, hvilket vil si at fra produksjon av byggene, og i alle fasene fra oppføring til avhending av bygget, skal energiregnskapet gå i null.

Planen oppfordrer til bruk av klimabesparende tiltak som solcellepanel, grønne tak og bruk av jordvarme.

Det legges opp til en særlig høy grad av tomteutnyttelse nær bybanestoppet.

Som utgangspunkt for beregninger av boligpotensiale har vi brukt 8 boenheter per dekar (blokk) for boliger i felt T/I/B, og 4 boenheter per dekar (blokk, blandet) for B5 og B10. Dette er relativt høye tall på dette plannivået, siden en andel av boligarealene vil bli regulert til bl.a. samferdselsanlegg og grønstruktur.

Til sammen kan de nye boligområdene (B5, B10 og boliger innenfor felt T/I/B) gi et potensial for inntil ca. 2100 nye boliger. Dette vurderes som et høy anslag. Et boligantall på ned til 75 % av dette er trolig sannsynlig. Totalt mellom 1600 – 2100 boliger.

Tabell: Anslag for maksimalt antall boliger i formålet framtidig boligbebyggelse (B) og felt T/I/B.

Boligfelt	Daa	Boenheter per daa	Antall nye boenheter (maksimalt)
B5	320	4	1280
B10	15	4	60
T/I/B	Ca. 100	8	800
SUM	Ca. 430		Ca. 2100

7.4.2 Støytiltak i boliger

Flystøy og vegtrafikkstøy skal håndteres innenfor gjeldende nasjonale retningslinjer. For å imøtekomme kvalitetskravene til uteområdene må bygninger og evt. terreng i utstrakt grad brukes som støyskjerm mot flystøy.

I tillegg åpner bestemmelsene for at privat uteareal i blokkbebyggelse kan bygges som innglasset balkong eller overdekket uteplass. Planforslaget åpner for at dette kan gjøres i både sentrumsformål, i kombinert bebyggelse og anleggsformål og i nærmere angitte boligformål. Planforslaget skiller seg her fra gjeldende arealdel til kommuneplanen, som bare tillater slik innglassing og overdekking i sentrumsformål.

I mesteparten av planområdet vil det trolig ikke være mulig å etablere ny småhusbebyggelse pga. at man ikke vil klare å oppfylle kvalitetskravene til uteareal jfr. bestemmelsenes pkt. 10 og 13.

7.4.3 Sentrumsformål

De mest sentrale områdene i Blomsterdalen er vist som sentrumsformål. I denne arealkategorien inngår bl.a. forretning, kontor, off. og privat tjenesteyting og boliger. I planforslaget er boliger og tjenesteyting prioritert, jfr. bestemmelsenes pkt. 21.1.

Sentrumsformålet er betydelig endret fra gjeldende kommuneplans arealdel.

Justeringene består i:

- *Bybanestoppet ved Birkelandskrysset er tatt med i senterområdet*
- *Arealer langs Ytrebygdsvegen er tatt med i senterområdet*
- *Et større areal nord for Storesåta og sør for Telenorsenteret er tatt med i senterområdet*
- *Eksisterende boligområder i rød flystøysone er utelatt fra senterområdet*
- *Tettere bebygde småhusområder ved Storesåta og nord for Skagevegen er utelatt, på grunnlag av en vurdering av at det i disse områdene er mindre sannsynlig at det per i dag er økonomisk interessant med transformasjon av større deler av området.*
- *Liland skole og Liland idrettsanlegg er tatt ut av senterområdet og vist med egne formål. Skolen ivaretas på denne måten i planen, siden det ikke er avgjort at den må flyttes. For idrettsanlegget åpnes det for flytting.*

I det nye sentrumet ønskes et mangfold i byutviklingen. Sosial infrastruktur er viktig for økt samhandling innenfor området, noe som igjen er viktig for innbyggernes livskvalitet og attraktivitet, gjennom fokus på jobb, utdanning, kultur og offentlig private tjenester. Sentrumsutvikling handler om å skape et konkurransedyktig sted og vitaliserende aktiviteter som tilfredsstiller lokale krav.

Sentrumsområdenes plassering i bydelen gir god tilgjengelighet og korte avstander mellom viktige målpunkter som skole og barnehage, kirke og idrett, kultur og generell service. Bybanen og kollektivknutepunktet i Birkelandskrysset, legger til rette for god kollektivdekning for alle målgrupper.

Gang- og sykkelvegnettet kobles opp mot øvrige ferdselslinjer innenfor planområdet. Blomsterdalen er utformet med dette som formål. Sentrumsområdet er ikke større enn at en kan nå de fleste målpunkter i løpet av 10 minutter.

Planen legger opp til at dagens sentrum vil utvides og strekkes mot kollektivknutepunktet i Birkelandskrysset. Hovedgaten vil bli Ytrebygdsvegen, som utformes som en klart definert gate med boliger, handel, privat og offentlig service og kontorformål, med tilknytning til nytt bybanestopp ved Birkelandsskiftet. Området vil videreutvikles som et lokalsenter. Dersom det legges opp til en utnyttelse på 10 boenheter per dekar, samt at gjennomsnittlig 50 % av tomtearealet blir brukt til bolig, gir de nye lokalsenterområdene (S2 og S3) et potensial for ca. 800 nye boliger.

Hvis det forutsettes 10 arbeidsplasser pr. daa og at gjennomsnittlig 50 % av tomtearealet brukes til formål som genererer arbeidsplasser gir de nye lokalsenterområdene (S2 og S3) et potensial for ca. 800 nye arbeidsplasser.

Tabell: Anslag for antall boliger og arbeidsplasser i framtidig sentrumsformål. Høyt estimat.

Lokalsenter	Daa	Boenheter per daa	Arbeidsplasser per daa	Antall nye boenheter	Antall nye arbeidsplasser
S2	35/2	10	10	175	175
S3	123/2	10	10	615	615
SUM				785	785

7.4.4 Privat og offentlig service

Planen legger opp til en relativ stor utvikling av nye bolig- og næringsområder. Dette utløser et behov for å etablere et større lokalsenter for å kunne oppfylle lokalbefolkningens behov for service og tjenester.

I sentrum vil det kunne tilrettelegges for ulike servicetilbud, som vil betjene hele bydelen. Dette innebærer å utvikle et senter med et mangfold av tilbud og aktiviteter. Utviklingen omfatter å øke offentlig og privat servicetilbud og kulturelle aktiviteter, samt gi en variasjon i boligtilbud. Etablering av skole, barnehage, offentlige tjenester og boliger for eldre forutsettes vurdert i områderegulering av senter.

Skoler, barnehager og off. institusjoner kan lokaliseres under tre ulike formål:

- Tjenesteyting (T)
- Sentrumsformål (S)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (T/I/B)

Eksisterende offentlige formål er vist på plankartet. Det er lagt inn areal til framtidig barnehage T2 ved boligområde B5 på Ådland.

Ved områderegulering av sentrumsområdet og felt T/I/B vil det være aktuelt å dimensjonere for både forventet befolkningsvekst og en mulig nedlegging av Liland skole og barnehager.

Dersom en rullebane 2 for Bergen lufthavn skulle skrinlegges, vil det være mulig å utvide Liland skole på f. eks. deler av idrettsarealet I2 og på tilgrensende næringsformål. Ved en slik løsning vil større deler av sentrumsformålet og felt T/I/B kunne omdisponeres og benyttes til andre formål, fortrinnsvis boliger.

7.4.5 Næringsbebyggelse

Planforslaget gjentar forslag fra kommuneplan 2006 om et stort nytt næringsformål på Liland (I/L 6). I tillegg foreslås utvidelser av næringsområdet på Espehaugen ved Smalhusaugen (I/L 1) og Orrtua (I/L 4) og ved Lønningsstrand leirsted (I/L 2).

Næringsformål som enten er vist som I/K/L i kommuneplan 2010, eller som er regulert, er vist som eksisterende arealformål på plankartet.

Det nye næringsformålet på Liland (I/L 6) foreslås lagt ut til formålene industri og lager. Det forventes at dette arealet har en størrelse slik at det kan medvirke til at arealkrevende virksomheter som ligger mer sentralt i kommunen kan flyttes for å frigi plass til ønsket fortetting og byutvikling. For å sikre høy arealutnyttelse er det i planbestemmelsenes pkt. 22 satt krav om at all parkering ihht. parkeringsbestemmelsene skal legges i grunnen, i kjeller eller i parkeringsbygg. Dette har ikke vært vanlig å kreve for denne type arealbruk, men områdets sentrale plassering og høye verdi som jordbruksområde tilsier at det bør settes krav til effektiv arealutnyttelse.

Nye næringsformål er tilpasset de eksisterende, samt avgrenset i forhold til eksisterende industriområder og infrastruktur, landskap og jordvern. Detaljplanlegging av enkeltområder inkludert buffersoner og intern grønnstruktur må skje gjennom reguleringsplaner.

Utviklingen i de eksisterende næringsområdene ved Espehaugen og Lønningen har gjennom årene skjedd uten overordnede strukturerende elementer for trafikk. Med ny vegløsning, samt økt fokus på tetthet kan de eksisterende områdene utvikles ytterligere.

Planforslaget forbyr etablering av kontorformål i eksisterende og nye næringsområder langt fra bybanen, jfr. bestemmelsenes pkt. 22.2. Kontorformålet (Bokstaven K i I/K/L i kommuneplan 2010) på plankart for området Espehaugen – Lønningen er fjernet for å tydeliggjøre tillatte formål.

Hoveddelen av de nye næringsområdene legges nord for Fleslandsvegen. Noen utvidelser av næringsområdet ved Espehaugen og Lønningen inngår også. Det planlegges for en ny infrastruktur i hele næringsområdet der trafikken føres inn på Flyplassvegen utenom Blomsterdalen. Det foreslås tilknytning til eksisterende Hjellestadveg sør for tettstedet. Fagetaten anbefaler at det til dette formålet velges et vegsystem som benytter seg av mest mulig eksisterende veg, inkludert bruk av den nye fylkesvegstrekingen som Avinor har etablert ved flyterminalen.

Område I/K/L 3 ved Birkelandsskiftet er planlagt lagt ut til kontor o.l. med mulighet og forventning om et høyt antall arbeidsplasser pr. daa. De øvrige nye næringsområdene foreslås brukt til industri / lager, med et betydelig mindre antall arbeidsplasser pr. daa. Vi har regnet i gjennomsnitt 5 og 15 arbeidsplasser per dekar brutto næringsområde for hhv. industri/lager og for kontor. Til sammen har de nye næringsområdene da et potensial for ca. 2500 nye arbeidsplasser:

Nye næringsformål	Areal (daa)	Arbeidsplasser per dekar	Antall nye arbeidsplasser
I/L 1	9	5	45
I/L 2	15	5	75
I/L 4	55	5	275
I/L 5	32	5	160
I/L 6	359	5	1795
I/K/L 3	11	15	165
SUM	481	5,2	Ca. 2500

I tillegg legger planforslaget og gjeldende reguleringsplaner opp til en betydelig fortetting innenfor I/K/L 3, som er ca. 700 daa. Dersom dette arealet avsettes til plasskrevende industri, verksted og lager kan fortettingen gi anslagsvis 2 nye arbeidsplasser pr. daa, til sammen ca. 1400 arbeidsplasser.

I tillegg forventes en betydelig nyetablering av arbeidsplasser innenfor det eksisterende næringsområdet I/K/L 1, som omfatter næringsbebyggelse innenfor forslag til reguleringsplan for Flesland næringsområde, samt innenfor vedtatt reguleringsplan for Bergen lufthavn.

7.4.6 Idrettsanlegg

Det er vist to idrettsanlegg på Liland i planforslaget. I tillegg er det behov for et idrettsanlegg ved Ytrebygda skole / ny skole ved sentrumsformålet. Dette behovet er ivaretatt i formålet T/I/B

I utgangspunktet er det tilstrekkelig med ett nytt idrettsanlegg på Liland, og I1 kan dekke behovet dersom eksisterende anlegg sør for Liland skole beholdes. Imidlertid kan det ut fra en planfaglig vurdering være ønskelig å flytte idrettsanlegget til I2, som både gir bedre tilknytning til senterområdet og bybanen, samt mindre terrenginngrep ved planering av området.

I2 har et samlet areal på 54 daa, og har plass til 3 fotballbaner og en stor idrettshall som kan romme en fotballbane.

Dersom I2 realiseres er det trolig ikke behov for I1, og området kan legges ut til andre formål.

7.4.7 Grav- og urnelund (Gravplass)

Området er av hensyn til seremonier plassert utenfor rød flystøysone. Området ligger øst for Hjeltestadvegen på en privat eiendom som er benyttet som fyllplass. Det er avsatt eget areal til parkeringsplass. Parkeringsplassen kan også brukes som utfartsparkering. Det er lagt opp til opparbeiding av gravplass i planperioden.

7.5 **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

7.5.1 Samferdse

Kommuneplanen for Bergen legger opp til en styrking og videreutvikling i Birkeland-Liland-Ådland-Espeland-området. I prognosene fra Bergen kommune er det også lagt opp til betydelig vekst i Kokstad- og Sandsliområdet. Høy økning i bosatte og arbeidsplasser vil stille store krav til transportsystemet.

Ved videre utvikling av nye utbyggingsområder (både bolig og næring) er det satt fokus på å etablere et godt og effektivt nett for gående og syklende for å gi en helhetlig betjening av hele planområdet.

Det helhetlige plangrepet bygger på et prinsipp om en kompakt by, som vil gi effektiv og god tilgjengelighet for alle brukere.

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.

Planen legger til rette for å stenge Ytrebygdsvegen for gjennomgangstrafikk, med unntak av buss, sykkel og gange. På denne måten økes disse transportformenes attraktivitet.

En ny veiforbindelse mellom Ådland og Flyplassvegen for å lede trafikk bort fra senterområdet og gjennom industriområdene ønskes etablert. Forbindelsen vil bedre bussframkommelighet i Ytrebygdsvegen. Gode løsninger for kollektivtransport, tungtransport og framkommelighet er nødvendig for den videre utviklingen i området. Regulering av nye nærings- og boligområder vil igjen gi grunnlag for en økt kollektivfrekvens.

7.5.2 Trase for Flyplassvegen

For Flyplassvegen har det vært utredet ulike løsninger med dagtrase og trase i kulvert ved Birkelandsskiftet. Utredningen følger som vedlegg til kommunedelplanen. Både Statens vegvesen og fagetaten har konkludert med at alternativet i kulvert ikke gir de positive virkningene som skal til for å forsvare merkostnadene.

Den nye kryssløsningen foreslås plassert ved Kokstadflaten. En skisse for mulig utforming er vist i [Figur 10](#)~~Figur 10~~. Denne kryssløsningen samsvarer med planforslaget. Krysset er utformet i henhold til vegnormalene og 80 km/t. Krysset er svært arealkrevende. Det er i denne planfase satt av rikelig med plass for å sikre valgfrihet ved detaljplanlegging, samt at det er tatt hensyn til innspill fra Statens vegvesen.

Flyplassvegen reguleres med fire felt, hvorav to skal benyttes til kollektivfelt eller sambruksfelt. I retningslinje til bestemmelsene er det krav om at kollektivfelt/sambruksfelt skal prioriteres foran høy tillatt hastighet. Dette kan medføre at det er mest hensiktsmessig å dimensjonere Flyplassvegen for 60 km/t. Det gir i så fall rom for å etablere et vegkryss som er langt mer arealeffektivt.

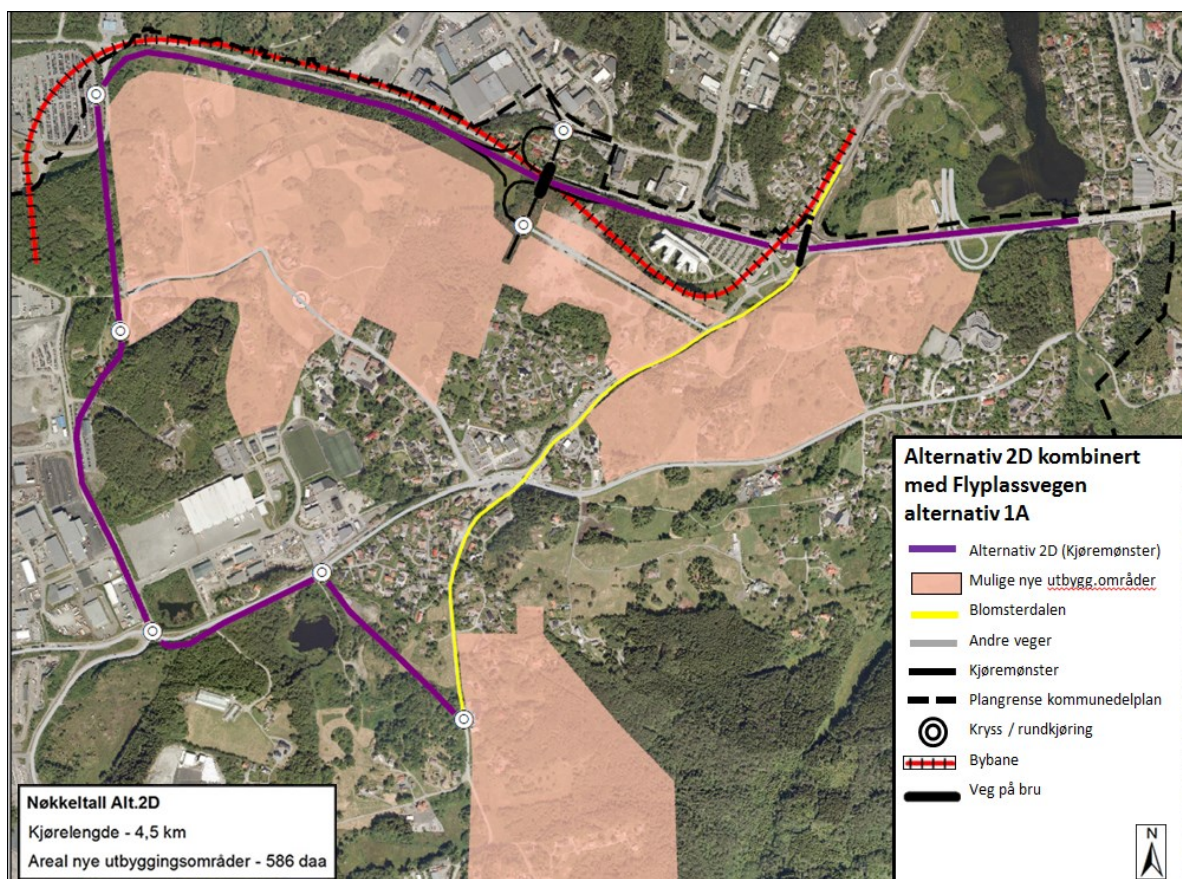


Figur 10. Illustrasjon av kryssløsning på Flyplassvegen ved Kokstadflaten sett mot øst.

7.5.3 Ny trasé for Hjeltestadvegen

I arbeidet med kommunedelplanen har det blitt utredet alternativer for ny trasé for trafikken fra Hjeltestadvegen. Traseen skal lede trafikken vest for Blomsterdalen sentrum. I konsekvensutredningen for vegnett ble 5 alternativer vurdert. Konsekvensutredningen følger som vedlegg til kommunedelplanen, og for konkrete vurderinger for hvert alternativ vises det til dette dokumentet.

Fagetaten vurderer det alternativet som i størst grad benytter eksisterende veg som best. (alt. 2D, jfr. [Figur 11](#))



Figur 11. Alternativ 2D går gjennom Ådland og Lønningen.

<p>Alternativ 2D</p> <p>Samlet vurdering</p>	<p><u>Positive virkninger:</u></p> <p>Frigjør kapasitet i Ytrebygdsvegen til buss og gående/syklende og muliggjør boligbygging i sentrum.</p> <p>Nye utbyggingsområder blir lett tilgjengelige via nytt kryss på Kokstad, og det er muligheter for lokalvegforbindelse til Ytrebygdsvegen.</p> <p>Deler av alternativet er bedre egnet til å inngå i nett for kollektivtransport enn øvrige alternativer. Lilandsvegens vestre del, Lønningsvegen og Fleslandsvegen er aktuelle strekninger for buss.</p> <p>Lokalveger i nye utbyggingsområder på Liland gir stor fleksibilitet med tanke på internt vegsystem, arealutnyttelse og gang-/sykkelanlegg.</p> <p>Alternativ 2D gir sammen med alternativ 2E det største utbyggingsarealet på Liland, og det er svært lite restareal som blir liggende inneklemt mellom veger og eksisterende arealdisponering rundt.</p> <p>Alternativet ivaretar landskap vesentlig bedre enn alt. 2E.</p> <p>Alternativet har vesentlig lågere kostnad enn øvrige alternativer.</p> <p><u>Negative virkninger:</u></p> <p>Alternativet gir pga. arealbeslag noe reduserte utbyggingsmuligheter ved Lønningsvegen og i næringsområdet langs Fleslandsvegen.</p> <p>Vegkryssene langs Fleslandsvegen medfører retningsforandringer og ujevn fart, og kan gi redusert kjøreopplevelse.</p> <p>Alternativet gir lengst kjørelengde av alle alternativene.</p>
---	---

7.5.4 Kostnadsberegninger for Flyplassvegen og ny trase for Hjeltestadvegen

Kostnadsberegninger for Flyplassvegen inkludert nytt kryss ved Kokstadflaten og ny trase for Hjeltestadvegen er gjort i nært samarbeid med Statens vegvesen. Resultatene av beregningene er angitt i konsekvensutredning for vegnett. Grunnlagsmaterialet kan fås tilsendt på e-post ved å kontakte fagetaten.

Det er ikke gjort kostnadsberegninger på øvrige veger og tiltak som inngår i planen.

7.5.5 Bergen lufthavn

Planforslaget tilrettelegger for økt kapasitet på atkomsten til flyplassen via Flyplassvegen ved at det legges til rette for kollektivfelt / sambruksfelt. Støysoner fra to rullebaner er innarbeidet, men uten at dette klarer en eventuell etablering av ny rullebane eller endrer på status i kommuneplan 2010. Fagetatens forslag til vegløsning benytter seg av ny fylkesveg langs flyterminalen i reguleringsplan for Bergen lufthavn.

7.5.6 Eventuell regional havn ved Flesland

En eventuell havn kan ihht. framlagt program for fylkesplan bli lokalisert ved kysten i planområdet. Planforslaget tar ikke stilling til spørsmålet, og legger ikke vesentlige hinder for tiltaket.

7.5.7 Eventuell jernbaneterminale på Liland eller ved Flesland / Espeland

I forrige planprogram for ny godshavn i Bergensområdet var Liland vist som et mulig alternativ for godsterminal. Dette alternativet er ikke vurdert som aktuelt i revidert planprogrammet dat. 10.10.2013.

Godsterminal på Liland er i konflikt med ønsket utnyttelse arealene ved bybanen. Arealbruken i kommunedelplanen ved Liland og Øvre Birkeland kan ikke kombineres med godsterminal på Liland.

Hvis godsterminalen lokaliseres ved Flesland / Espeland vil vegnettet i planforslaget kunne benyttes som del av atkomst. Jernbanen vil trolig måtte gå gjennom planområdet under bakken.

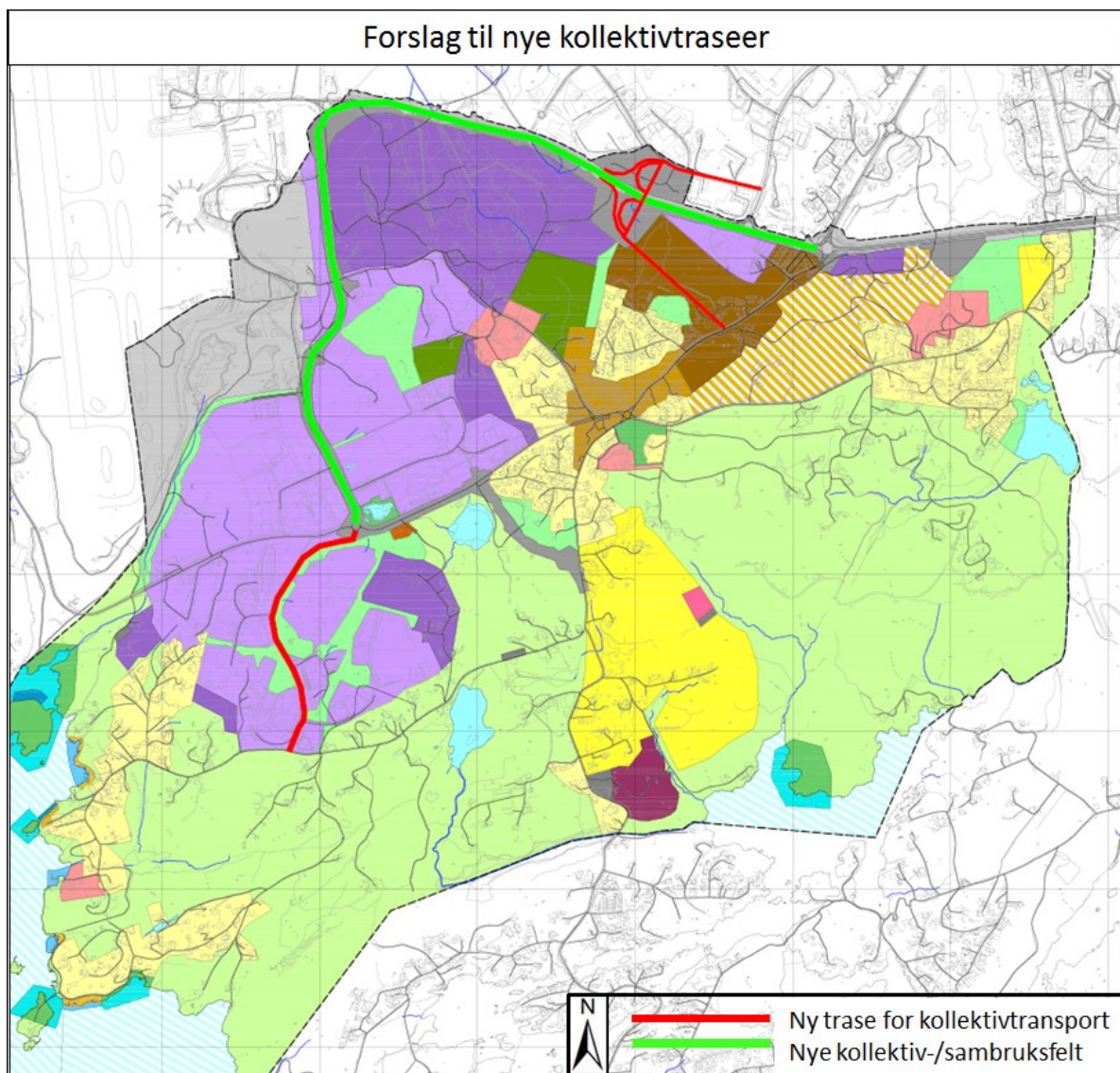
7.5.8 Bybane og kollektiv

Planforslaget tilrettelegger sammen med bybanen for å etablere et kollektivnett med stor kapasitet via Flyplassvegen, Ytrebygdsvegen og Lønningsvegen. Det foreslås at Flyplassvegen og Lønningsvegen / vestre del av Lilandsvegen bygges ut til firefelts veger, der to av feltene kan benyttes til sambruksfelt eller rene kollektivfelt.

Den forsterkede forbindelsen mellom Hjeltestadvegen og Flyplassvegen vil muliggjøre en stenging av Ytrebygdsvegen for privatbil i Blomsterdalen sentrum, slik at framkommelighet for buss sikres og sentergate kan etableres. Rekkefølgebestemmelsenes pkt. 3 gir hjemmel for å pålegge at nye utbygginger må bidra til å finansiere nytt vegsystem.

Det legges til rette for å videreutvikle eksisterende kollektivnett (bussruter). Mulig omlagt kollektivakse via Espehaugen til Espeland (i stedet for at denne ruta går om Hjeltestadvegen) eller eventuelle ringruter vil også kunne bidra til at boliger, arbeidsplasser og kystsonen får en bedre tilgjengelighet. Kollektivrutene vil kunne koble seg til bybanestopp ved Birkelandsskiftet og Bergen lufthavn. Rutene kan videreføres til områdene nord for Flyplassvegen med etablering av ringruter, samt gi tilgang til Blomsterdalen lokalsenter.

Planene for ny tilkobling mellom Flyplassvegen og Hjeltestadvegen åpner for muligheten til å omgjøre Ytrebygdsvegen til sentergate og kollektivgate med høy boligandel.



Figur 12. Nye traseer for kollektivtransport. Flyplassvegen og Lønningsvegen foreslås utbygget med kollektiv-/sambruksfelt. Dagens rute til Espeland via Hjeltestadvegen foreslås lagt om slik at den betjener Espehaugen og Espelandskysten. Når Birkelandskrysset stenges må busser som betjener Flyplassvegen benytte det nye toplanskrysset på Flyplassvegen ved Kokstadflaten hvis de også skal betjene Birkelandsskiftet terminal. Bussruter langs Kokstadvegen må benytte det nye krysset når Kokstadkrysset stenges.

Bybane forlenget fra Flesland til Blomsterdalen er ikke innarbeidet i planforslaget. Utredningen viser at dette tiltaket har liten nytte. Det kommer av at mye av Blomsterdalen sentrumsområde og boliger nord for Skagevegen har like god eller bedre kollektivbetjening ved Birkelandsskiftet. Utbyggingen ved Ådland ligger for langt unna Blomsterdalen til å bli godt betjent av et stopp der.

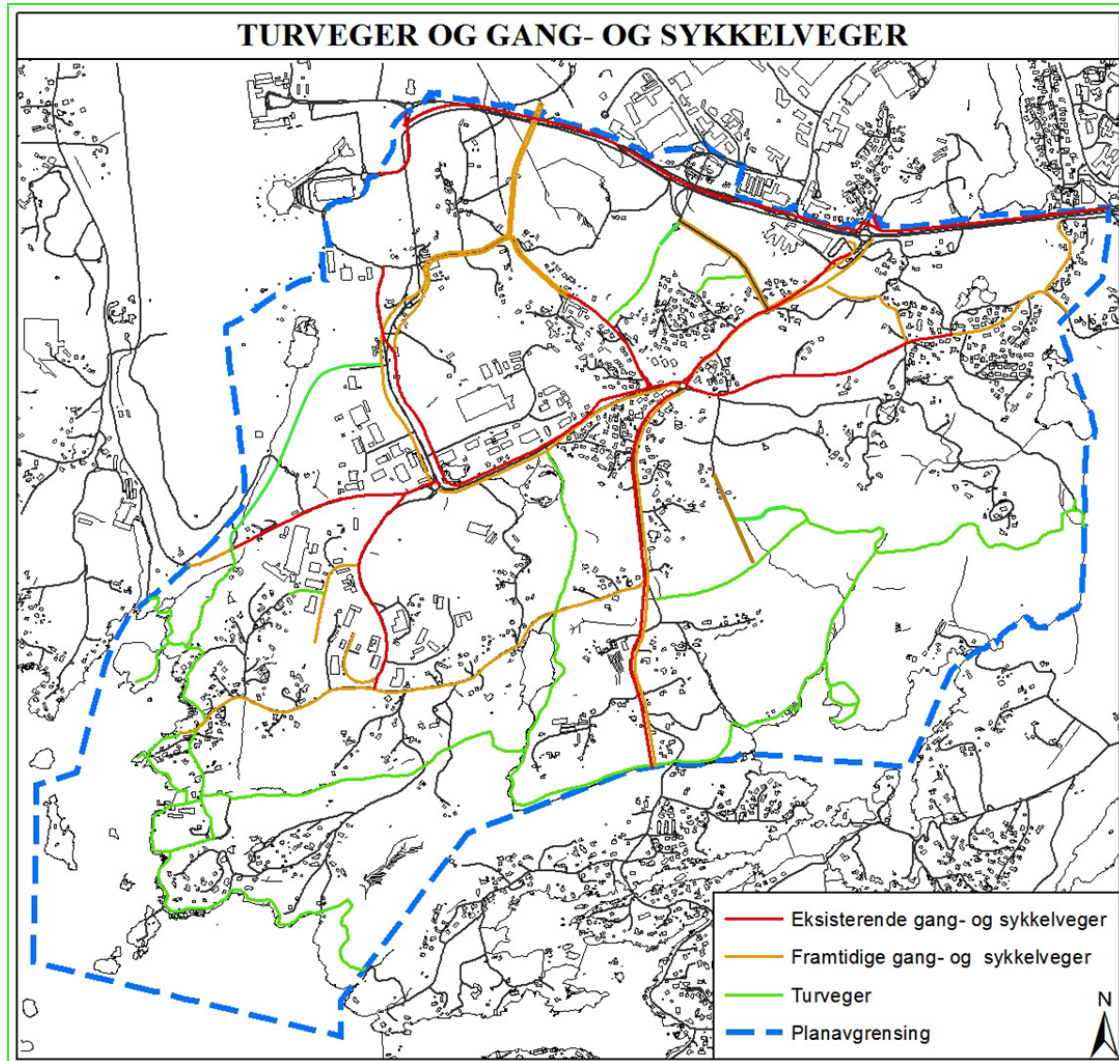
7.5.9 Gang-/sykkelakser

Planforslaget inneholder omfattende forslag til nye anlegg for gående og syklende for de fleste vegstrekninger innenfor de delene av planområdet som skal bygges ut. Hvilke typer gang- og sykkelanlegg som skal etableres er forutsatt avklart i den enkelte reguleringsplan.

Planområdet rommer noen gårdsveier som kan bli en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Kystlinjen i planområdet er lang, og per dags dato er store deler av den vanskelig tilgjengelig. I planforslaget legges det til rette for kraftig utvidet tilgang til kystsonen. Selv om disse primært planlegges som turveger, vil de kunne medvirke til at gange som transportform blir mer attraktivt.

Turvegssystemer skal kobles sammen til et større nettverk, som knyttes til det overordnede gang- og sykkelvegnettet. Fleslandsvegen, Espehaugen og Espelandsvegen vil utgjøre de sentrale vegforbindelsene gjennom området til strandsonen og grøntområdene/kulturlandskapet.



Figur 13. Oversikt over turveger og gang- og sykkelanlegg. (Finansiert strekning av Hjellestadvegen er vist som eksisterende).

Plangrepet legger opp til å forbedre gang- og sykkelvegssystemet vesentlig, samt kople sammen eksisterende og nye bolig- og næringsområder. Med fokus på gode og tiltalende traseer gjennom næringsområder kan nettet av gang- og sykkelanlegg utvikles til et viktig nettverk for god og "grønn" kommunikasjon. Det gjøres grep for å sikre effektive ruter mellom viktige målpunkter slik at beina og sykkelen brukes framfor bilen. Tverrforbindelser mellom I/L 6 og nordsida av Flyplassvegen er viktige lenker innenfor det området som planlegges.

Veier til både bolig-, sentrums- og industri/næringsområdene skal opparbeides for gang- og sykkeltrafikk jfr. rekkefølgekrav i bestemmelsenes pkt. 3, 3.1, 3.2 og 3.3.

Ved utbedring av kollektivnettet, gang- og sykkeltraseer, samt kanalisering av trafikk til de ulike delområdene, vil dette gi en økt trafiksikkerhet med grunnlag i den helhetlige fysiske utformingen.

7.5.10 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløpsanlegg

Hovedvannforsyningen i dag skjer fra Fleslandssiden. Spillvannet går i tunnel gjennom planområdet i retning øst-vest, og har god kapasitet. Flesland er eneste renseanlegg i området. Overvann sendes til vann og bekker, og det er i planens bestemmelser pkt. 18 satt krav om lokal

overvannshåndtering med tilbakeføring av vann til eksisterende vassdrag for å opprettholde naturlig vannbalanse. VA-rammeplaner utarbeides på neste plannivå.

Bestemmelsenes pkt. 3.1 er utformet slik at nye VA-anlegg lokalisert i vegtraseen for Hjeltestadvegen kan etableres samtidig med opprustning av vegen.

Fjernvarme

Nesten hele planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og det stilles krav i bestemmelsene om tilkobling til fjernvarmenettet for nybygg større enn 500 m².

Transformatorstasjon

Transformatorstasjon tillates plassert innenfor formålet næringsbebyggelse, jfr. bestemmelsenes pkt. 22.1.

7.5.11 Parkeringsplasser for betjening av friluftsområder

P1 (Lønningsstrand), P2 (Espelandsvegen), P3 (Ved foreslått gravplass) og P4 (Ådland øst) er foreslått for å betjene utfart til planlagte nye turveger og badeplasser.

Offentlig parkering i forbindelse med barnehage (T2) og gravplass er foreslått løst i kombinasjonsbruk med utfartsparkering.

Parkeringsplassene er små og dimensjonert til forventet besøk på hverdager. På store utfartsdager må de fleste brukere av friluftsområdene ankomme uten bil.

7.6 Grønnstruktur

7.6.1 Grønnstruktur

Eksisterende hovedelementer i grønnstruktur i kommuneplanens arealdel vises i plankartet. Det forutsettes at lokal grønnstruktur skal innarbeides i byggeformålene ved neste plannivå.

Ved Espehaugen næringsområde pågår planlegging av en endret grønnstruktur gjennom områderegulering. Oppkjøp av boliger innenfor næringsområdet har redusert behovet for deler av den regulerte grønnstrukturen. Det totale næringsarealet på Espehaugen forventes derfor å bli noe større enn angitt i planforslaget.

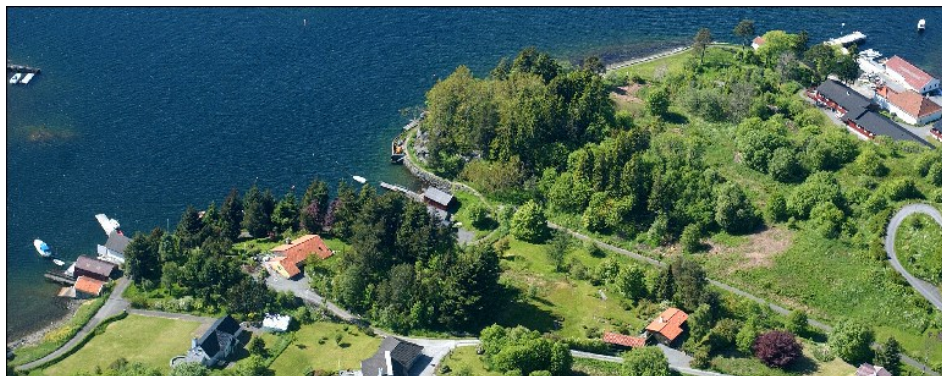
Det planlegges for god offentlig tilgjengelighet til utmark og strandsone, som gir muligheter for rike opplevelsese-, rekreasjons- og fritidsaktiviteter i et mosaikkpreget kyst-, skog- og kulturlandskap.

Grønnstrukturen gir attraktive areal i forhold til fysisk utfoldelse og vil sammen med en eventuell flytting av idrettsområde til I2 bidra til større vitalitet i senterområdet. Grøntområdene (det åpne kulturlandskapet) i planområdet er konsentrert i sør mot strandsonen og i øst mot Skagemarka og Vågsbøpollen. Boliger og sentrum vil ha god tilgang til begge disse store grøntområdene (LNF-områdene) via planlagte turveger.

Det er foreslått en ca. 2,5 km lang kystturvei fra Lønningsstrand (felt F1) via Notatangen (Felt F2) og Myntevik (felt F4) til Langenesvegen ved søndre plangrense. Der bindes turvegen sammen med vedtatt turvegtrase i KDP for Mildehalvøya. Turvegen benytter dels eksisterende private veier og stier, men på flere strekninger må det anlegges ny trase på privat grunn på bebygde boligeiendommer.

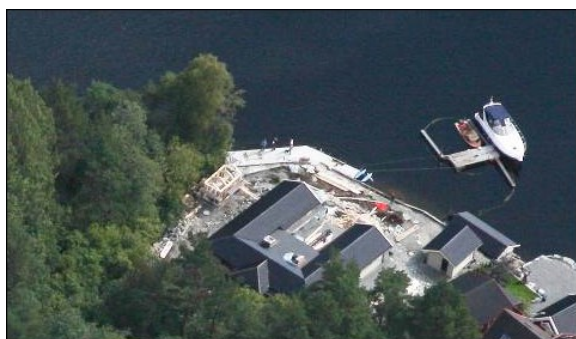
Det er foreslått en turveg til Vågsbøpollen. Turvegen krysser Hjeltestadvegen helt sør i planområdet, samt forslag om badeplass ved Vågsbøneset (F5).

Den planlagte kyststien ved Lønningsstrand- Espeland - Mynteviken tar utgangspunkt i eksisterende lenker og kopler traseen til øvrige ferdselslinjer og friluftsområder i området. For å få dette til vil det være nødvendig å krysse noen private boligeiendommer.



Figur 14. Området ved Marinbiologisk stasjon på Espeland er mye brukt til turgåing.

Den planlagte kystturvegen ved Vågsbøpollen tar utgangspunkt i en gammel opparbeidet sti helt nede i vannkanten fra friområde felt F5 og vestover til bebyggelse øst for gravplass. Stien er i dag lite brukt pga. privatisering og lite vedlikehold. For å få til turvegtraseen vil det være nødvendig å krysse noen private bolig- og fritidseiendommer. Bl.a. må ei tomt til en nyoppført fritidsbolig i Hjellestadvegen 122 J ([Figur 15](#)) krysses ganske nær den nye bebyggelsen.



Figur 15. Fritidsbolig oppført i 2011 ved Vågsbøpollen, Hjellestadvegen 122 J. Foto: 29.8.2011

Det er foreslått turveg fra Blomsterdalen senterområde ved Vestratjern via østre bredde av Ådlandsvatnet til turvegkryss ved Ådlandsbekken, der en arm følger bekken mot Vågsbøpollen i øst og den andre armen går vestover til Espelandskysten ved Marinbiologisk stasjon.

7.6.2 Park

Eksisterende park vises i plankartet. Ved Ytrebygda nærkirke er det regulert et område for park, og dette område er videreført i kommunedelplanen.

7.6.3 Friområder

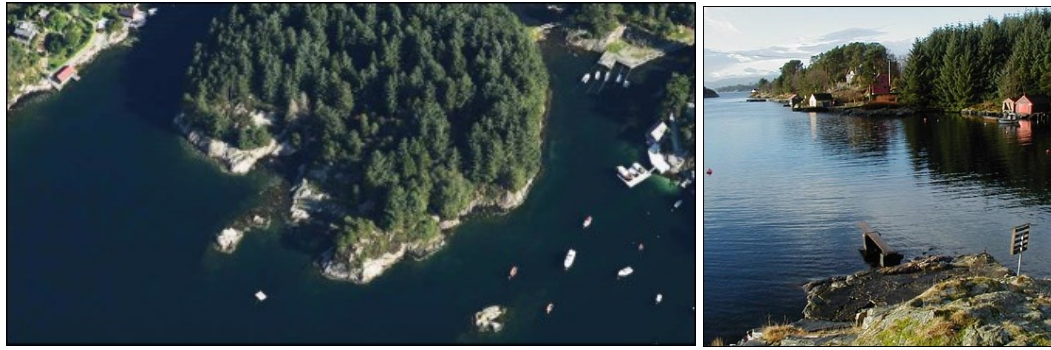
De områdene med størst potensial for å etablere badeplasser er ivaretatt og disponert som framtidige friområder. Områdene ligger i hovedsak på privat grunn. Det er svært lite offentlig strandsone i planområdet, og ikke nok til å få til attraktive friområder.

På Espelandskysten er det i alt foreslått fire badeplasser, hvorav Lønningshavn (lengst nord i F1) er en delvis eksisterende badeplass og de øvrige er nye basert på friluftsmeldingen og nye vurderinger gjort i forbindelse med planarbeidet.

Områdene som foreslås som friområder er:

- F1 – Mariholmen (privateid)
- F2 – Notatangen (privateid)
- F3 – Grunnasundholmane (privateid)
- F4 – Myntevikskjeret (privateid / Bergen tomteselskap)
- F5 – Vågsbøneset (privateid)

Fagetaten vurderer det ikke som nødvendig med tilrettelegging og offentlig erverv av hele områdene F2, F3 og F4. Til sammen inneholder planforslaget et såpass stort utvalg av friareal ved sjøen at det ved regulering vil kunne gjøres noen tilpasninger for å ivareta private interesser på disse tre områdene.



Figur 16. Område F1 – Mariholmen til venstre. Det er den sørligste odden på øya som er best egnet til ny badeplass. Til høyre: Eksisterende badeplass Lønninghavn. Foto: BOF.



Figur 17. Område F2 – Venstre: Utsikt fra Notatangen. Høyre: Flyfoto



Figur 18. Område F3 – Grunnasundholmane, som i dag er gjerdet inn som en romslig fritidseiendom. Friområdet foreslås å omfatte nordlig del av den største holmen, mens det foreslås at fritidsboligen, vist på midtre foto, får beholde ei sone som tomt til uendret formål.



Figur 19. Område F4 – Myntevikskjeret. Området er delvis eid av Bergen tomteselskap (rød markering)



Figur 20. Område F5 – Vågsbøneset. Den sørvestligste odden kan være godt egnet til etablering av en naturpreget badeplass.

F4 – Myntevikskjeret

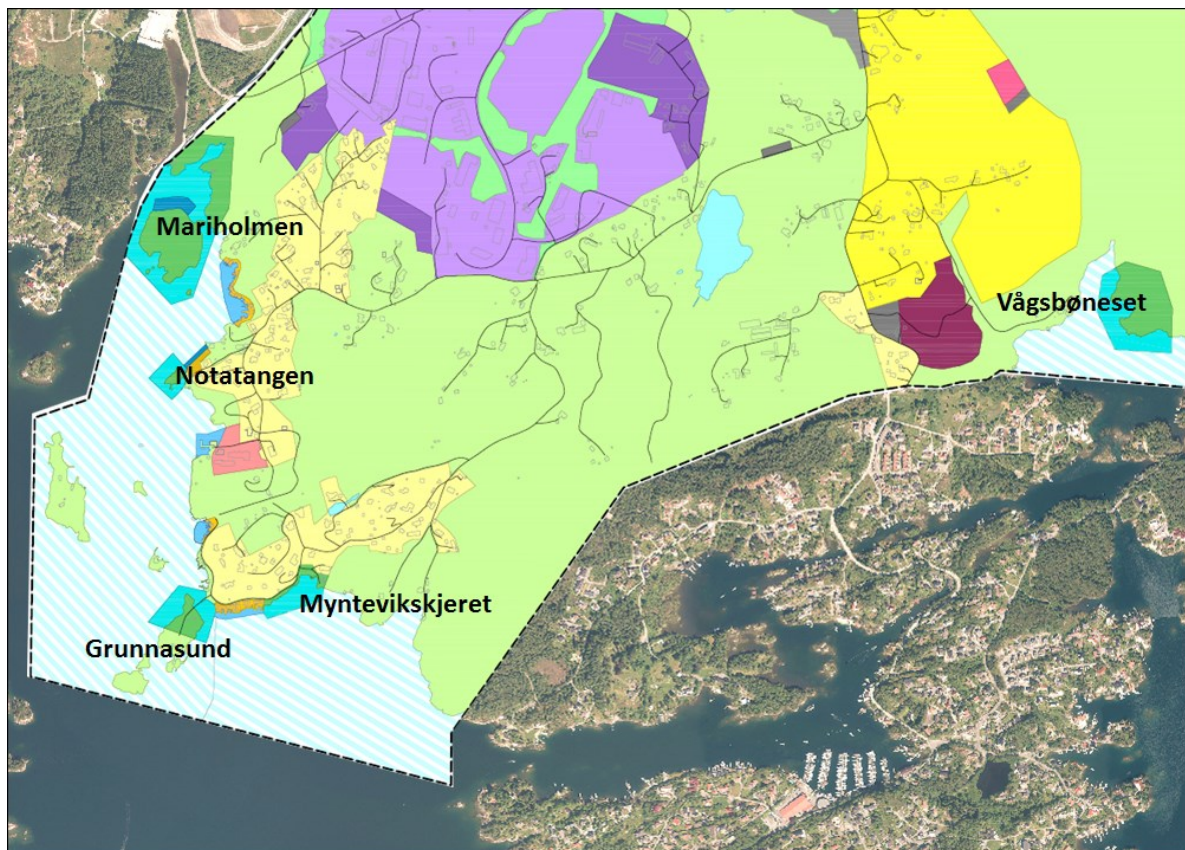
Dette området består i vest av ei svært smal strandsone langs en veg. Hvis denne strekningen skal få et oppholdsareal må det etableres en brygge- eller kai-konstruksjon langs veggen.



Figur 21. Eksempel på kaikonstruksjon opparbeidet med formål å etablere badeplass / oppholdsareal langs en vegkant. Dalsbygda i Norddal.

F5 – Vågsbøneset

Dette området har svært bløt bunn, og er derfor mindre egnet for badefjære. Mest aktuell tilrettelegging for bading vil være tiltak som etablering av kai, brygge, flåte, stupebrett og badestige.



Figur 22. Planutsnitt med oversikt over foreslåtte friluftsområder langs kysten. Friområder vist med mørk grønn farge på landareal, dyp blå farge på tilhørende friluftsområde i sjø.

Turveier

Det er lagt opp til et omfattende turveisystem som også sikrer tilgang til strandsonen med nye friluftsområder og badeplasser.

Grønnstrukturformålet langs turvegtraseen som går langs Lønningsbekken gjennom reguleringsplan for Kvernhusbakken næringsområde (arealplan-ID 18800000) er etter høring utvidet til å samsvare med byggegrense til bekk (20 m).

Standard på turvegen må avklares i reguleringsplan. På et parti øst for felt F4 passerer traseen svaberg med kraftig skråning. På de bratteste partiene kan det vurderes å etablere en smalere trase. Traseen kan enten legges litt inn i terrenget (), etableres på en konstruksjon oppå terrenget eller på fylling i sjø.



Figur 23. Eksempel på kysttursti skåret inn i bratt terreng. Atkomst til skulpturlandskap Nordland, Rødøy.

7.7 Landbruks-, natur- og friluftsmål

7.7.1 LNF-områder

LNF-områdene omfatter jord- skog- natur- og friluftsområder i planområdet.

Planforslaget inneholder følgende forslag om omdisponering av LNF-områder:

- Næringsområdene I/L 1, I/L 2, I/L 4, I/L 6 og IKL 3
- Senterområdet felt S2 og deler av S3
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål T/I/B
- Boligområdene B5 og B10
- Område for skole og barnehage T2
- Idrettsområde I2
- Vegareal ved nytt vegkryss på Flyplassvegen og ved ny veg langs Vestratjern.
- Gravplass

I tillegg foreslås grønnstruktur ved Liland, Lønningen, Birkeland og Ådland, og nye friområder F1 – F5 ved sjøen i LNF-formål.

To områder legges ut for langsiktig bevaring av jord- og skogbruksressurser (Hensynssone H510, jfr. bestemmelsenes pkt. 37):

- Arealene mellom Vågsbøpollen og Skagevegen
- Arealene sør og øst for Espehaugen

Dette er større sammenhengende jordbruksarealer med potensial for å drive bynært landbruk og landbruksstilknyttet næringsvirksomhet på lang sikt.

7.8 Bruk og vern av sjø og vassdrag

7.8.1 Småbåthavn

Eksisterende småbåthavner H1, H2, H3 og H4 er avmerket på plankartet.

To forslag til nye småbåthavner er vist. Ved FS1 Mariholmen søkes eksisterende småbåtfester samlet i ei havn innenfor felt H5.

H6 foreslås som havn i tilknytning til foreslått nytt naustområde. Naustområdet gis rekkefølgebestemmelser som betinger etablering av kystturveg langs eiendommen for å sikre allmennheten økt tilgang til kysten. I dette området er det mange tekniske inngrep og tiltak som gjør at strandsona har liten praktisk verdi for opphold for allmennheten. Strekingen vil likevel være en viktig lenk i en ny turveg, og kan by på flott utsyn mot Raunefjorden. Inngrepene preger landskapet, og bratt strandsoner gjør det umulig å tilrettelegge en turveg uten å gjøre inngrep i form av skjæring, fylling eller konstruksjoner.



Figur 24. Et område er foreslått som ny småbåthavn og nytt naustområde mellom Espeland kai (venstre bildekant) og Notatangen (nedre høyre bildekant). Skråfoto mot øst.

Det foreslås en framtidig småbåthavn, felt H5, ved Mariholmen:



Figur 25. Et område nord for Mariholmen er foreslått som ny småbåthavn. Skråfoto mot sør.

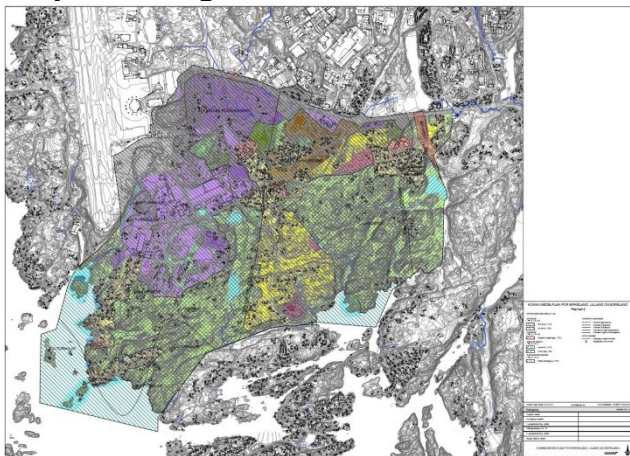
7.8.2 Kystsonen

Planområdet har en lang kystlinje, og planen gir mulighet til å forbedre tilgjengeligheten til strandsonen, og øke verdien av området for ulike brukergrupper. I Bergen kommunes utredning "Småbåthavner, båtutfart og friluftsliv på sjøen" er området vurdert til å ha høy brukerverdi for småbåtbukere, padlere og for friluftsliv i strandsonen.

Tilgangen til sjø forbedres gjennom å tilrettelegge for fem friluftsområder innenfor plangrensen, jf. kap. 7.6.3. Ved inngangsporten til Mariholmen er det lagt til rette for utfartsparkering, P1, nær Fleslandsvegen. Parkeringsplassen er dimensjonert for daglig bruk. På store utfartsdager vil de fleste brukere måtte ankomme områdene til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

Ved Espeland er det ikke foreslått etablert utfartsparkering pga. at Espelandsvegen vurderes som for dårlig til å tilrettelegge for økt biltrafikk.

7.9 Hensynssoner og bestemmelsesområder



Figur 26. Alle hensynssonene er vist i plankart 2. Sonene er vist hver for seg i eget informasjonsvedlegg.

7.9.1 Støysone

Støysone samsvarer med kommuneplan 2010.

Virksomheten på Bergen lufthavn medfører at størstedelen av planområdet vil ligge i rød eller gul støysone, med unntak av et belte langs østre del av planområdet. Det legges ikke til rette for ny støyømfintlig bebyggelse eller anlegg innenfor rød støysone.

I gul støysone planlegges en omfattende bolig- og senterutvikling. Støyforholdene setter store krav til utforming av bebyggelse. Felles uteoppholdsareal må støyskjermes av bygninger og

terreng. I mesteparten av planområdet vil dette kun være oppnåelig ved hjelp av blokkbebyggelse i flere etasjer. I bestemmelsenes pkt. 13.1 foreslås det at privat uteareal for blokkbebyggelse kan innglasses og overdekkes. Dette sikrer at private uteareal ikke trenger å legge beslag på de støyskjerma arealene øst for bygningene.

7.9.2 Faresone

Eksisterende høyspenningsanlegg helt øst i planområdet er avmerket i plankartet med hensynssone. Det tillates ikke ny bebyggelse innenfor denne hensynssonen.

7.9.3 Sone med særlige krav til infrastruktur

Dette er konsesjonsområde for fjernvarme med tilknytningsplikt for nybygg. Sona er utvidet fra gjeldende kommuneplan slik at alle nye byggeområder er tatt med.

7.9.4 Særlige hensyn

Funksjonell strandsone

Sona er videreført fra kommuneplan 2010, med mindre endringer ved gravplass og I/L 2.

Biologisk mangfold

Med grunnlag i gjeldende kommuneplan og nye registreringer i rapport dat. 2.8.2011 fra registrering av naturtyper og vilt i planområdet er det lagt inn hensynssoner på verdifulle områder.

Ved Ådland er hensynssone i gjeldende kommuneplan foreslått innskrenket som følge av etablering av felt B5, T2 og P4.

Ved Såtemyra er hensynssone i gjeldende kommuneplan ikke videreført pga. at myrområdet ikke kan bevares med den vegløsningen som foreslås.

Kulturmiljø

I planområdet ligger noen av de få større områdene i Bergen der kulturlandskapet fremdeles innehar en stor grad av historiske strukturer knyttet til bynært jordbruk. Tre sammenhengende kulturminnemiljøer der byggene og kulturmiljøet inngår i et større kulturlandskap er registrert, adskilt av felles utmark. Det er også registrert ulike typer fornminner som gravminner, bosetting og dyrkingsspor. Det er gitt generelle bestemmelser i pkt. 12 som skal sikre utredning av hvordan hensynet til disse kulturminnene og kulturmiljøet blir ivaretatt ved utarbeidelse av planer. Kulturminnemyndighetene vil involveres i videre planlegging. Områder av betydning for kulturmiljøet er ivaretatt ved valg av formål, hensynssone, og byggegrens. I bestemmelsenes pkt. 37.4 er det gitt retningslinjer for integrering av gårdstun i en urban bebyggelse.

Langsiktig LNF-grense

En av hovedmålsettingene med dette planarbeidet er å fastsette langsiktig LNF-grense. De store sammenhengende LNF-områdene både øst og vest for Hjeltestadvegen er underlagt hensynssone særlige hensyn landbruk.

Hovedgrepet for utviklingen av Ytrebygda er å omdisponere områdene som ligger i gangavstand fra bybanestopp til bebyggelse og anlegg, mens resterende verdifulle jord- og skogbruksareal foreslås lagt ut som hensynssone med føringer for bevaring av ressursgrunnlag, kulturlandskap og kulturmiljø. Jordvernet forutsettes ivaretatt i et langsiktig perspektiv, med klare og langsiktige grenser mot areal for byutvikling.

7.9.5 Felles planlegging

Det legges opp til områdereguleringsplan for Blomsterdalen, og det stilles krav til felles planlegging. En felles plan trengs for å ivareta overordnet plangrep innenfor samferdsel / infrastruktur og for å utvikle urbane strukturer og kvaliteter.

7.9.6 Meldepliktzone Avinor

Sona skiller seg fra kommuneplan 2010 ved at den nå omfatter hele planområdet. Bestemmelsene er også forskjellige fra kommuneplan 2010. Endringene er utført etter krav fra Avinor.

7.10 Gjennomføring / økonomi

Planen legger til rette for etablering av sentrumsformål og mange nye boliger. En slik utvikling krever betydelige investeringer i offentlige tjenestetilbud. Etablering av nye turveger, badeplasser og idrettsanlegg vil måtte innpasses i offentlige budsjetter.

Det er få tilfredsstillende anlegg for gående og syklende i planområdet. Det er behov for å bygge en sentrumsgate gjennom Blomsterdalen og for kollektivfelt/sambruksfelt på Flyplassvegen og Lilandsvegen/Lønningsvegen. Nytt vegkryss på Flyplassvegen må etableres ved Kokstadflaten som følge av et tredje byggetrinn på ringveg vest. Disse tiltakene sammen med ei rekke andre infrastrukturtiltak av varierende størrelse vil kreve betydelige investeringer.

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

Rekkefølgekravene er bindende for alle eldre reguleringsplaner i planområdet. Kravene overstyrer derfor 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 rekkefølgekravene. Målet med bestemmelsen er å sørge for at alle som har nytte av tiltakene i forholdsmessig grad må bidra til realisering.

På dette stadiet i planleggingen 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 bestemmelsen pkt. 3.3 er flere større infrastrukturtiltak angitt. 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 heler eller deler av tiltakene som er nevnt i rekkefølgekravene.

Den sørligste parsellen av ny veglenke mellom kryss I og II vurderes som avgjørende for å kunne stenge eller avlaste Blomsterdalen for gjennomgangstrafikk. Hvis etablering av nytt vegsystem deles i etapper, bør denne parsellen prioriteres. I rekkefølgebestemmelsene er både de formålene som får direkte nytte av den nye veggen, samt de som får nytte av at Blomsterdalen avlastes for trafikk, tatt med som bidragsyttere. Dette betyr ikke at alle som er nevnt skal være med å bidra på hver etappe. Det må finnes løsninger der de som bygger først tar en større del av noen av tiltakene, mot at de slipper tilsvarende billigere unna andre tiltak som senere prosjekter kan ta mer ansvar for.