

## Vedlegg 1

200908907-409

Dato: 7.5.2015.

Etat for plan og geodata

# **KDP BIRKELAND, LILAND, ÅDLAND, ESPELAND**

## **SUPPLERINGER TIL KONSEKVENsutREDNINGENE**

På bakgrunn av uttalelse fra fylkesmannen i høring av planforslaget har Etat for plan og geodata konstatert noen mangler i konsekvensutredningene.

Nedenfor følger supplerende utredninger som vurderes som nødvendige for å ivareta utredningsplikten. I tillegg er det gjort rede for noen temaer som fylkesmannen har stilt spørsmål ved.

## **Innhold**

Konsekvenser av flystøy på lekeareal for barn og unge.....	2
Kapasitet i vegnett.....	2
Begrunnelse for nye veglenker og kryssløsninger.....	3
Kommentar til omfang av handel i framtidig sentrumsformål .....	4
Vurderinger i forhold til kravet om at potensialet for fortetting og transformasjon må være kartlagt ved forslag om omdisponering av verdifull matjord eller dyrkbar mark .....	4
Analyse av konsekvensene for verdiene i strandsona av planforslaget sett i lys av statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjø.....	6
Kommentar til Fylkesmannens krav om at kommunen må gå gjennom strandsone / naust / småbåthavner i kommuneplanens arealdel, ikke i kommunedelplaner .....	12
Kommentar til Fylkesmannens krav om at barn og unges interesser må utredes grundigere .....	13

## Konsekvenser av flystøy på lekeareal for barn og unge

I retningslinjene til KPA2010 er det regler for etablering av tre typer lekeplasser: Anlegg for småbarn, anlegg for større barn og ballbane/lekefelt. Kategorien ballbane / lekefelt kan trolig i liten grad støyskjermes mot fly i planområdet. I utredningene er det ikke tatt med at disse i stor grad vil ligge uten skjerming i gul flystøysone.

Barns behov for lekeareal skal i hovedsak dekkes innenfor det støyskjermete arealet. Det må likevel forutsettes at det kan aksepteres at lek vil foregå også på andre arealer. Disse vil mest sannsynlig være støyutsatt i form av gul flystøysone. Dette kan gi visse negative helsevirkninger. Typisk plass for lek og aktivitet som ikke vil være skjermet av bygninger er ballbaner, rullebrettramper, større klatreanlegg, områder for lek i skogsterreng o.l.

For slike anlegg er det ofte ugunstig med plassering tett inntil boligbygninger pga. støy fra aktivitetene og behov for å reservere arealene for mer allmenn og uspesifisert bruk.

Ballbaner under idrettsformål vurderes ikke som et formål som har behov for samme gode støyskjerming som uteareal til boliger. Slike baner kan plasseres i den minst belasta delen av rød støysone.

Jfr. forskrift om grenseverdier for støy på arbeidsplasser er høyeste tillatte støynivå 70 dB normert ekvivalentnivå på arbeidsplasser som «Ekspedisjon i forretninger og varehus, kontrollsortering, pakking, lagerarbeid, betjening i tog, trikk og buss og servering ved bevertningssteder»

Dette er en grenseverdi som er tilpasset de hensyn som må tas i et arbeidsmiljø. Støybelastningen skal ihht. arbeidstilsynets veiledning søkes redusert til et nivå på minst 10 dB under høyeste tillatte nivå.

Vi vurderer ballspill o.l. å kunne fungere tilfredsstillende uten større kommunikasjonsvansker på arealer med noenlunde samme bakgrunnsstøy som på ovenfor nevnte arbeidsplasser.

Ballbaner o.l. i boligformål i gul flystøysone forventes å få betydelig mindre støy enn den øvre grenseverdien for arbeidsplasser nevnt ovenfor. Ved planlegging i støysone er det viktig å søke å avdekke om det er flere negative miljøfaktorer som påvirker bomiljø og uteareal. Det viktigste i dette planområdet er i så måte solforhold, som vurderes tilstrekkelig beskrevet i saksutredningen. Andre negative miljøforhold er ikke avdekket.

De ikke støyskjermete områdene for lek i planområdet forventes ikke å bli berørt av andre negative miljøforhold enn flystøy. De vurderes trolig ikke å ville medføre et vesentlig helseproblem, siden dette ikke vurderes som arealer med de mest sårbare aktivitetstypene. Behovet for utearealer med større krav til akustiske forhold forutsettes dekket i de støyskjerma områdene. Det er ivaretatt i planbestemmelsene.

## Kapasitet i vegnett

I KU for vegnett går det ikke tydelig fram at det er en forskjell på alt. 2A sammenliknet med alt. 2D / 2E i kapasitet for biltransport.

Alt. 2A gir en helt ny forbindelse mellom Flyplassvegen og Fleslandsvegen.

Alt. 2D / 2E videreutvikler en eksisterende forbindelse.

Det vil følgelig bli størst tilrettelegging for bilkapasitet med alternativ 2A. Målt i antall kjørefelt som kan benyttes til privatbil øker kapasiteten mellom Fleslandsvegen og Flyplassvegen med 100 % ved valg av alternativ 2A. Vegalternativet 2A oppfyller derfor i mindre grad målene om å tilrettelegge for at trafikkveksten tas med kollektiv, gange og sykkel.

Forskjellen i kapasitet for biltransport vil i rushtid trolig være vesentlig mindre enn den teoretiske forskjellen i kapasitet angitt ovenfor. Dette skyldes at Flyplassvegen kan forventes å bli kapasitetsbegrensende.

Det er ikke gjort kapasitetsvurderinger for kryss på dette plannivået, siden krysstyper ikke er fastsatt. Valg av kryssløsninger vil innvirke på vegenes kapasitet.

## **Begrunnelse for nye veglenker og kryssløsninger**

Det langsiktige behovet for nye anlegg vurderes ikke å behøve utredninger av trafikk tall utover de gjennomførte veg- og trafikkvurderingene for Kokstad – Flesland (2008).

Behovet for ny veglenke mellom kryss I og II (III) utløses bl.a. av:

- Sentrumsformålet søkes skjermet for å forbedre mulighetene for boligbygging og tilrettelegge for et godt bo- og sentrumsmiljø.
- Det søkes tilrettelagt for busstransport uten forsinkelser pga. kapasitetsbegrensninger mellom Hjeltestadvegen og Birkelandsskiftet. Dette oppnås trolig ikke hvis omkjøringsvegen går via eksisterende kryss i felt S1 i Blomsterdalen og videre via kryss II eller III.
- Det søkes avlastning av krysset i felt S1 i Blomsterdalen, slik at det kan betjene utbygging omkring søndre del av sentrumsformålet.

Behovet for veglenken mellom kryss I og II (III) er ikke direkte tilknyttet en utbygging av boliger på Ådland. Eksisterende ÅDT langs Hjeltestadvegens nordre del er 5865 (År 2005). Mye av dette er gjennomgangstrafikk som det av hensyn til utendørs miljøforhold er uheldig å lede gjennom sentrumsformålet. Trafikken er dessuten konsentrert pga. at en stor andel er reise mellom arbeid og hjem. Hvis denne trafikken skal gå gjennom sentrumsformålet gir det forsinkelser for busstransporten og redusert måloppnåelse for tilrettelegging av vegsystemet.

Behovet for nytt kryss på Flyplassvegen ved Kokstadflaten kan utløses av hvert enkelt av tiltakene:

- Ringveg vest, søndre parsell, sammenholdt med vegeiers ønske om økt vegstandard på Flyplassvegen.
- Planlagt utbygging nord for Flyplassvegen ved Kokstad vest og Kokstad øst.
- I/K/L6 på Liland

- Vegalternativ 2A

Planlagt utbygging ved Birkelandsskiftet og på Brakhaugen ved Birkelandsvatnet nord for Flyplassvegen vurderes i mindre grad å gi et direkte behov for det nye krysset.

## **Kommentar til omfang av handel i framtidig sentrumsformål**

I planforslaget som har vært på høring var det ikke satt en begrensning for handelsarealet i sentrumsformålet.

Pga. nærheten til sjø er det forholdsvis enkelt å gjøre en skjønnsmessig vurdering av mye av det geografiske området som sentrumsformålet bør betjene.

Blomsterdalen bør fungere som et lokalsenter for den sørvestlige delen av Ytrebygda bydel. Evt. også noen av øyene i Sund. Sentrum bør ha som målsetting å kunne betjene beboere og virksomheter lokalisert i følgende områder:

- Hele planområdet
- Kommunedelplan for Mildehalvøya
- Hele Fleslandsvegen

Ved videre planlegging i reguleringsplan eller kommuneplanens arealdel bør det vurderes om også andre områder skal inngå i omland som kan betjenes. I kommuneplanens arealdel kan det være aktuelt å vurdere om Blomsterdalen skal endre status fra lokalsenter til bydelscenter.

Det kan innarbeides bestemmelser i planforslaget som sikrer at nedslagsfeltet fastsettes i områderegeringsplan, samt at handelsarealet tilpasses dette.

Øvrige utredninger av handel vurderes som unødvendig på dette plannivået.

## **Vurderinger i forhold til kravet om at potensialet for fortetting og transformasjon må være kartlagt ved forslag om omdisponering av verdifull matjord eller dyrkbar mark**

S2, S3, B8, B10, T3, IKL8

For sentrums-, bolig- og tjenesteformål mv. nord for Skagevegen vurderes det ikke å være et behov for å vurdere disse lokalitetene opp mot potensialet for utbygging andre steder. Utbygging ved Bybanen er en helt sentral del av Bergen kommunes vedtatte arealstrategi. I dette området er det vedtatt en stor utbygging i gjeldende arealdel til kommuneplanen. Utbyggingen skal søke å bidra til flere boliger i Ytrebygda bydel, som vurderes å ha for få boliger i forhold til antall arbeidsplasser.

## B5 og B6

For utvidelser av byggeformålet ved Ådland kan vi heller ikke se behovet for slike utredninger. Her er det forutsatt i KPA at avgrensningen av boligformålet skal skje i KDP. Formålet som er vist i gjeldende kommuneplan følger en eiendomsgrense og gir en mindre god tilpassing av byggeområdet opp mot terrengformer og kollektivaksen langs Hjellestadvegen.

## I/K/L6

Det er pr. i dag lite som tyder på at det er et snarlig behov for å bygge ut IKL6 på Liland med kontorformål. I kommunen fins store ledige arealer for etablering av ny kontorvirksomhet bl.a. på Mindemyren, i Åsane, i sentrumsformålene langs bybanen i de mer sentrale delene av kommunen og nord for Flyplassvegen ved Kokstad øst, Kokstad vest, Brakhaugen samt ved Bergen lufthavn. Kombinasjonen mellom store matjordressurser og en mindre sentral beliggenhet enn øvrige bybanestopp kan tale for å vente med å bebygge arealet til andre mer sentrale områder er tatt i bruk.

Alternativer til høringsutkastet kan for Liland være at arealet ligger som en framtidig utbyggingsreserve, eller området kan legges ut til arealkrevende industri og lager. Kommunen har bare i liten grad alternativer for lokalisering av arealkrevende virksomhet. Evt. utbygging av Liland med industri og lager kan legge til rette for etableringer av arealkrevende foretak og virksomheter som ellers ville etablert seg i en nabokommune, og det kan muliggjøre fornyelse på tomter med slik virksomhet i mer sentrale deler av byen som f. eks. Mindemyren.

Spørsmålet om det skal utredes om industri og lager kan være en samfunnsmessig riktig arealbruk på Liland, samt om den dyrka jorda bør vike for disse formålene er det ikke konkludert på foreløpig.

## IKL1 og IKL4

Når det gjelder forslagene om nye næringsformål på dyrka mark på IKL1 og IKL4, vil disse på samme måte som IKL6, kunne medvirke til etableringer av arealkrevende foretak og virksomheter som ellers ville etablert seg i en nabokommune. Det kan muliggjøre fornyelse på tomter med slik virksomhet i mer sentrale deler av byen som f. eks. Mindemyren. Det fins pr. i dag få andre alternativer for lokalisering av slik virksomhet. Det kan ut fra dette vurderes å være en liten overvekt av forhold som taler for å tillate nedbygging av denne dyrka marka.

## P2

Denne utfartsparkeringsplassen skal søke å gi kjørende tilgang til planlagt turvegnett, samtidig som den skal søke å demme opp for uønsket kjøring på Espelandsvegen, som har svært låg standard. Det er etter fagetatens vurdering vanskelig å finne alternativ lokalisering. Å kutte ut p-plassen kan være et alternativ, da brukerne i noen grad vil kunne benytte P3. Endringen kan gi en noe økt trafikk og uønsket parkering langs Espelandsvegen, dvs. en liten negativ konsekvens for samferdsel. Hvis parkeringsplassen fjernes kan det dette til en viss grad vanskeliggjøre en stenging av Espelandsvegen for gjennomkjøring.

# **Analyse av konsekvensene for verdiene i strandsona av planforslaget sett i lys av statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjø**

## Prinsipp for vurdering av allmenne interesser og allmenn tilgang til strandsona

Strandsona er i planforslaget underlagt plangrep som har som mål å ivareta natur, landskap og allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen ihht. pkt. 1 formål i de statlige retningslinjene for differensiert forvaltning.

## Prinsipp for vurdering av eventuelle nye naust og småbåthavner

Planforslaget i strandsona er utarbeidet på bakgrunn av prinsippet i pkt. 6.2 i de statlige retningslinjene om at det ved eventuell etablering av nye bygninger samlet sett skal legges vekt på løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen.

## Mangler i KU for arealbruk

For noen av arealbruksformålene i planen er vurderingene i KU-dokumentet manglende eller ufullstendige.

Det gjelder :

Kap. 4.6.7 Turveger og utfartsparkering

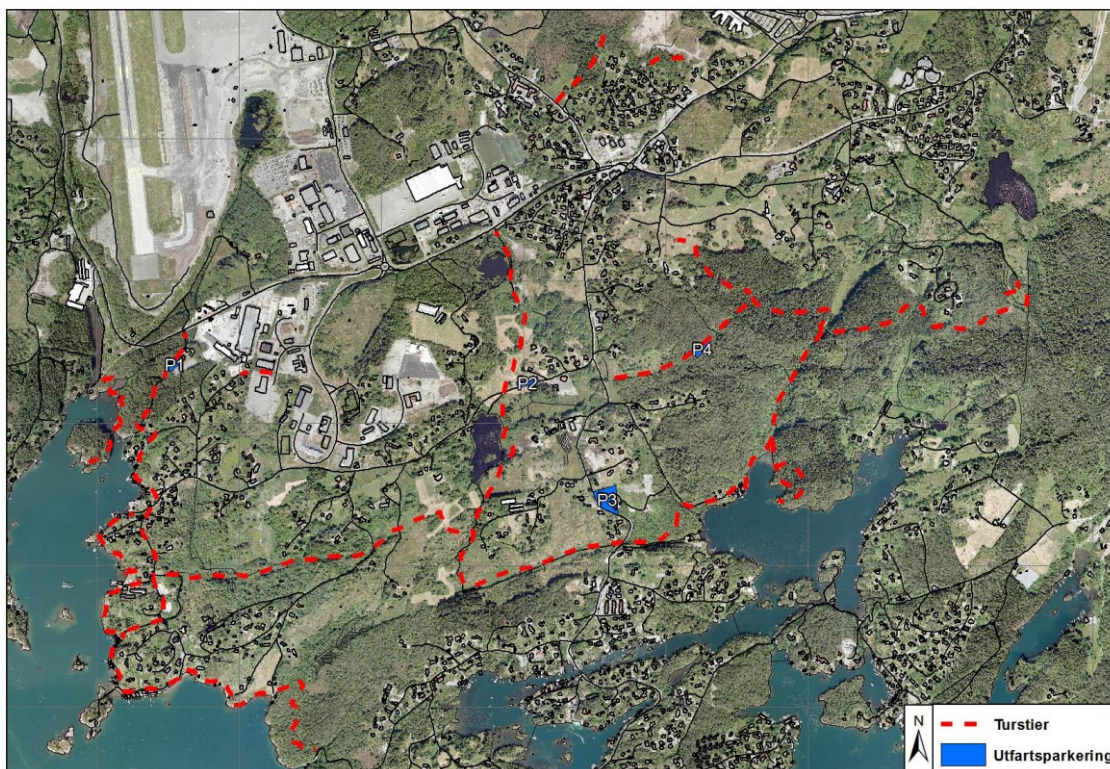
Kap. 4.7.5 FH1 ved Mariholmen

Kap. 4.7.6 FH2 ved Notatangen

Felt FNA

De manglende kapitlene inkludert nødvendige tilføyelser følger nedenfor:

### **Kap. 4.6.7 Turveger med utfartsparkering P2. Supplert vurdering**



Dagens situasjon:	Noen områder har sti, turvei og traktorveier per i dag, men området er ikke dekket av et helhetlig turveisystem.
Gjeldende planstatus:	I hovedsak LNF
Planforslag:	Turvegssystem og framtidig parkering.
Krav:	Behov for bedre tilgang i området.
Områdets størrelse:	P2 = ca. 1,6 daa
Arealtilstand:	Fulldyrka mark: 1,3 daa, Annet: 0,3 daa

Parkeringsplass P2 er foreslått på dyrka mark. Plasseringen vurderes som god for å ivareta trafiksikkerhet og for atkomst til planlagt turvegnett. Plasseringen søker å forebygge kjøring videre mot vest på Espelandsvegen. Tiltaket har en liten negativ effekt på landbruk, ved at et fulldyrka areal som ellers ville inngått i område for langsiktig jordvern går tapt. Turvegene må optimaliseres og vurderes nærmere i reguleringsplan.

Turveinettet for øvrig kommer på flere strekninger i berøring med dyrka mark. Samlet vurderes den negative effekten på landbruk som liten.

Turvegnett og utfartsparkering P2			
Tema	Konsekvens	Kommentar	Avbøtende tiltak
Lokalsenter	+2	God kontakt med senter  Boligene i formålet får økt attraktivitet  Mulig økt handelsgrunnlag.	

Kulturminner og kulturmiljø	0	Positive virkninger for kulturminner ved økt tilgjengelighet. Nærføring av trase kan potensielt gi negative virkninger.	Trasevalg og anleggstype må vurderes i reguleringsplan.
Biologisk mangfold	-1	Tangerer lokaliteter med C-verdi ved Vågsbøpollen.	Vurdering av konsekvenser og optimalisering i reguleringsplan
Kystsonen	+2	Økt allmenn tilgang til kystsonen.	Vurdering av konsekvenser og optimalisering i reguleringsplan
LNF – Dyrka mark	-1	1,6 daa dyrka mark går tapt i felt P2. Turvegene vil også noen steder beslaglegge mindre arealer med dyrka mark.	Optimalisering av traseer i reguleringsplan.
Samferdsel	+2	Kan nås til fots fra alle planlagte nye boligområder. Attraktive turområder kan nås uten bil.	
Forurensning	- 1	Gul og rød flystøysone reduserer opplevelsen ved bruk av de vestlige turvegene	Viktig at strekningene ved Vågsbøpollen realiseres, med et tilbud i ei kystsonen med lite flystøy.
Privat og offentlig service	+2	Kan brukes av offentlige og private serviceinstitusjoner.	
Grønnstruktur og nærmiljø	+3	Tilrettelegger for allmenn bruk av utmark og strandsone nær nye boligområder.	
Samfunnsinteresse	A	Området har mangel på turveger. Ved etablering av nye boliger ved Blomsterdalen er det et mål å tilrettelegge de nærmeste kystområdene for turgåere.  Tiltakene gir tilgang til kystsonen til fots og på sykkel fra boligområder, samt via kollektivtransport og utfartsparkering.	
Samlet vurdering og	Turvegnettets bygger i stor grad på vurdert behov i Friluftsmeldingen 2005 –		



konklusjon	<p>2009.</p> <p>Nettet tilrettelegger for friluftsliv og aktivitet i grønne og blågrønne omgivelser i direkte tilknytning til nye boliger. Fullt utbygget vil store deler av kystsona gjøres tilgjengelig for allmenn ferdsel. Kystsona har svært gode estetiske kvaliteter og en positiv variasjon som kan gjøre den attraktiv også for brukere som bor utenfor planområdet.</p> <p>Områdene har høy opplevelsesverdi. Flystøy trekker verdien noe ned i vest, men overskygger på langt nær de positive virkningene.</p> <p><i>Avklaring på detaljplannivå:</i> Optimalisering av traseer, ivaretagelse av naust, brygger og utearealer på boligeiendommer, vern og tilgjengeliggjøring av kulturminner, hensynstaken til biologisk mangfold.</p>
------------	--

#### Kap. 4.7.5 FH1 ved Mariholmen. Supplert vurdering



Dagens situasjon:	Området brukes til fortøyning av småbåter i iler/boyer. Det er ønskelig å videreutvikle området til en liten småbåthavn.
Gjeldende planstatus:	Friluftsliv- og naturområde i sjø
Planforslag:	Småbåthavn
Krav:	Samle spredte småbåtfortøyninger i en havn.
Områdets størrelse:	ca. 3 daa
Arealtilstand:	Vann: 3,0 daa

Småbåthavn			
Tema	Konsekvens	Kommentar	Avbøtende tiltak
Lokalsenter	0		

Kulturminner og kulturmiljø	0		
Biologisk mangfold	0		
Kystsonen	0 / -1	Landskapsbildet påvirkes, men i svært liten grad.	
Samferdsel	0		
Forurensning	0 / -1	Støy og oljesøl	
Privat og offentlig service	0		
Grønnstruktur og nærmiljø	0 / -1	Usikkert om tiltaket gir økt kjøring til sjøen, siden båtplassene og aktiviteten allerede er etablert.	
Samfunnsinteresse	B	Havneområdet er lite og ligger langs ei nordvendt strandsone som ikke er attraktiv for friluftsliv. Det er bratt terreng og lite sol. Strandstrekningen vurderes ikke å ha potensial for turveg eller annet friluftsliv pga. terrengets helling.	
Samlet vurdering og konklusjon	Havna som er etablert kan formaliseres uten vesentlige konsekvenser.		

#### Kap. 4.7.6 FH2 og FNA ved Notatangen. Supplert vurdering





Dagens situasjon:

Området brukes til fortøyning av et mindre antall småbåter i iler/bøyer. Det foreslås å videreutvikle området til turveg og naust med tilhørende småbåthavn.

Området er i praksis avstengt for allmennheten pga. hager, tun, naust, brygger og bratt terreng. Strandsona er fra naturens side bratt i nord, og den er preget av utfyllinger. Strandstrekningen vurderes ikke å ha potensial for opphold eller gjennomgang for allmennheten uten en betydelig tilrettelegging.

Gjeldende planstatus:

Friluft- og naturområde i sjø, LNF-formål

Planforslag:

Småbåthavn og naust

Krav:

Turveg. Samle spredte småbåtfortøyninger. Plankrav.

Områdets størrelse:

ca. 0,7 + 1,4 daa

Arealtilstand:

Vann: 0,7 daa, Annet: 1,4 daa

Naust FNA og småbåthavn FH2			
Tema	Konsekvens	Kommentar	Avbøtende tiltak
Kulturminner og kulturmiljø	0		
Biologisk mangfold	0		
Kystsonen	0	Tiltaket vurderes ikke å påvirke kystlandskapet negativt. Ved god utforming av naust, havn og turveg vil tiltaket forbedre landskapet ved å dekke over fyllinger.	Krav om turveglenk

Samferdsel	-1	Etablering av naust kan gi en marginalt økt biltrafikk på Espelandsvegen.	
Forurensning	0 / -1	Støy og oljesøl	
Privat og offentlig service	0		
Grønnstruktur og nærmiljø	0/-1	Støy fra båter	Krav om turveglenk
Samfunnsinteresse	B	Dette er et forslag til nye naust på felt FNA med tilhørende havneareal.	
Samlet vurdering og konklusjon	<p>Naust og havneområde har små eller ingen negative virkninger for kystsoner og nærmiljø. Denne strandstrekningen har ingen særlige registrerte kvaliteter eller en bruk i dag som taler mot utbygging.</p> <p>En samlet utbygging av havn, naust og turveg ihht. bestemmelsenes pkt. 20.3. vurderes å kunne gi en god løsning for alle parter, og vil være i tråd med prinsippet for nye bygninger i pkt. 6.2 i statlig retningslinje for differensiert forvaltning av strandsoner.</p>		

## **Kommentar til Fylkesmannens krav om at kommunen må gå gjennom strandsoner / naust / småbåthavner i kommuneplanens arealdel, ikke i kommunedelplaner**

### Kommentar:

Kommunen bør selv kunne avgjøre om temaene skal behandles i kommunedelplan eller KPA. Selv om de statlige retningslinjene sier at strandsoner skal vurderes i kommuneplanen, vurderes dette ikke som et hinder for å gjøre vurderinger i en kommunedelplan. En kommuneomfattende vurdering av strandsoner er utført og hensynssoner og retningslinjer er innarbeidet som funksjonell strandsoner i arealdel til kommuneplanen. Nye kommuneomfattende vurderinger vil bli gjort ved behov.

En erfaring fra det ikke fullførte arbeidet med forslag til kommunedelplan for kystsoner i hele kommunen var at temaet ble så omfattende at det var vanskelig å sikre en forsvarlig behandling.

Ved behandling av forslaget til KDP for hele kystsoner ble det vedtatt i bystyret i sak 218-06 at arealbruken i strandsoner detaljeres og konkretiseres i kommunedelplaner.

### Konklusjon

Arealbruken i strandsoner detaljeres i denne kommunedelplanen i tråd med vedtak i Bystyret.

Dette vil også være aktuelt i andre kommunedelplaner i de områder kommunen vurderer dette som ønskelig.

## **Kommentar til Fylkesmannens krav om at barn og unges interesser må utredes grundigere**

Utendørsaktiviteten ved Lønningsstrand leirsted kan i hovedsak videreføres i planforslaget. Det er bare overnattingslokalene og ballbanene som bortfaller. En utredning av alternativ lokalisering av Lønningsstrand leirsted er ikke aktuell pr. i dag. Bruk av leirsted med overnatting er ikke begrenset til Bergen kommunes grenser, og vi kan derfor ikke se at det er behov for en planmessig avklaring av erstatningsareal.

Det vises for øvrig til vurderinger ovenfor vedrørende konsekvensene av flystøy på lekeareal for barn og unge.

### Konklusjon

Utredningene av barn og unges interesser vurderes med dette å være tilstrekkelige.