



Fylkesmannen i Hordaland

Saksbehandler, innvalgstelefon
Torgeir Flo, 55 57 21 46

Vår dato
27.05.2015
Deres dato
07.05.2015

Vår referanse
2010/113328 421.3
Deres referanse
09/8907

Bergen kommune
Etat for plan og geodata
Postboks 7700
5020 Bergen

Bergen kommune – Ytrebygda bydel – INNSIGELSE Kommunedelplan for Ytrebygda - Birkeland Liland Ådland og Espeland - PlanID 61020000

Vi viser til våre tidligere uttalelser (14.01.2015 og 04.03.2015) til offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (KDPBLÅE) i Ytrebygda bydel og dialog i etterkant, senest i møte med kommunen 20.05.2015.

Fylkesmannen ser i utgangspunktet positivt på at kommunen nå har utarbeidet et forslag til kommunedelplan for denne delen av Ytrebygda bydel. Bakgrunnen for planarbeidet er delvis sprunget ut av Miljøverndepartementets (MD) merknader til tidligere revisjon av kommuneplanens arealdel når det gjaldt Liland-området. Det ble da fastsatt at vurdering av arealbruken på sør-siden av Flyplassvegen måtte finne sted gjennom en egen overordnet arealplan (kommunedel-plan). Vi vil videre vise til at samme departementet, i sin behandling av innsigelser til siste revisjon av kommuneplanens arealdel, la en rekke forutsetninger knyttet til forslag til nytt fremtidig boligfelt på Ådland, jfr. brev til Fylkesmannen 24.04.2013.

Fylkesmannen vil igjen understreke at overordnet arealplanlegging for dette området burde ha vært sett mer i sammenheng med tilgrensende områder i sør og områdene rett nord for Flyplassvegen. Vi vil minne om at for områdene sør for planområdet var hovedintensjonen å sikre de grønne verdiene (natur og friluftsliv) på bekostning av videre byutvikling, mens for områdene nord for planområdet var målet med overordnet arealplanlegging i regi av kommunen å utvikle området (Sandli – Kokstad) i mer urban retning. Området (KDPBLÅE) mellom «byutviklingen» i nord og det mer rurale Milde-området i sør har vært, og vil stedvis være, egnet for arealkrevende næringsformål balansert mot landbruks- og natur/friluftslivsinteresser.

En slik vurdering av denne delen av Ytrebygda vil være i samsvar med den omforente praksis som har vært etablert de siste tiårene, hvor Flyplassvegen har vært sett på som en grense mellom «by og land». Slike grenser er blitt særlig aktualisert i senere tid gjennom målene om mer kompakt byutvikling i nye statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. De forslag som kommunedelplanforslaget innebærer, vil langt på vei transformere store deler av dette semirurale området til en bydelsby med omfattende boligutbygging og storstilt kontor- og senterutbygging. Det vil føre til byspredning og stimulere til økt privatbilbruk, stikk i strid med statlig arealpolitikk, og en utvikling mot lavutslippsamfunnet.

Fylkesmannen vil peke på at det på andre siden av «grensen» i samme bydel, tett på bybane og etablert infrastruktur, er planlagt mer enn 1,5 mill. m² nytt næringsareal som inkluderer kontorformål, omfattende boligutbygging og senterområder.

Flystøy

Store deler av planområdet er sterkt eksponert for støy fra flytrafikken på Flesland flyplass. Næringsområdene ligger i all hovedsak i rød støysone. Relativt store nye boligområder (felt benevnt B3 og B5) er planlagt i gul støysone med nivåer mellom 55 Lden og 62 Lden for flystøy. I tillegg er store deler av disse fremtidige boligområdene eksponert for veitrafikkstøy. MD la, i sin behandling av innsigelsene til siste revisjon av kommuneplanen, derfor inn et krav om at: «.....*flystøy skal avklares i kommunedelplanen*», jf brev fra MD av 24.04.2013. I forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning er tema støy ikke behandlet slik at det kan konkluderes med at dette er avklart. Fylkesmannen mener derfor at det må dokumenteres, ved en støyfaglig utredning, at det er mulig å sikre tilfredsstillende støyforhold for støyfølsomme formål som boliger og barnehage før det, i forhold til støy, kan avsettes areal til disse formål i områdene på Ådland (B3 og B5).

Fylkesmannen vil peke på at det ikke er samsvar med nasjonale mål for støyreduksjon i antall støyplagede og med den statlige støyretningslinjen å planlegge for storstilt (1000 boenheter er skissert i planomtalen) boligutbygging i et område som er så belastet med støy. I realiteten vil planlagt boligutbygging på Ådland føre til at flere tusen mennesker vil få et nærmiljø som er sterkt belastet med flystøy. Da store deler av fremtidige boligområder ligger rett under innflygingstraseer, vil mulighetene for å få til tilfredsstillende uteoppholdsareal være spesielt begrenset. Det vil sannsynligvis kun være innendørs og på mindre parseller tett på høye bygningskropper hvor flystøy ikke vil medføre en helsemessig belastning. Da flystøykildene kommer fra vest og dels nord og sør, vil dette bli vanskelig når en samtidig skal oppnå solinnfall på uteområder. Utendørs fellesarenaer som møteplasser/torg/ lekeareal m v vil være sterkt belastet med støy.

Vi vil her også vise til *Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i arealplanleggingen*, hvor det stilles krav om tilfredsstillende kvalitet (inkludert støyforhold) på lekeareal.

Som et ekstra moment kommer at veitrafikkstøy også er fremtredende i disse fremtidige boligområdene. Vi vil her minne om at når et område blir eksponert for støy fra flere kilder, anbefales det ifølge statlig støyretningslinje T-1442/12 (se s 13) å benytte 3 dB strengere grenseverdier.

Fylkesmannen vil videre presisere at områdene B3 og B5 ikke kvalifiserer til å kunne behandles som avvikssoner slik disse er definert i den statlige støyretningslinjen (T- 1442/12) og i kommuneplanen.

For støy viser forslag til bestemmelser i KDPBLÅE, pkt. 10, til gjeldende arealdel i kommuneplanen. Kommunens gjeldende KPA har mangler når det gjelder flystøy for utearealer for lek og rekreasjon. Kommuneplanen følger gjeldende støygrenser for støy mot bygningskroppene. Men den har en bestemmelse om uteareal ved skoler, barnehager og boliger som generelt legger til grunn støynivå på Lden 55 dB, nivået for vegtrafikkstøy. Det er i strid med både de statlige planretningslinjene for støy og med teknisk forskrift (TEK10). Grensene for flystøy i kommunedelplanen må følge de statlige planretningslinjene for støy og

TEK10. Bestemmelsene pkt. 10 må endres slik at det eksplitt fremkommer at krav til maks. flystøynivå er Lden 52dB.

Fylkesmannen vil også peke på at kommunedelplanens forslag til bestemmelser pkt. 13.1 og 13.3 åpner for et generelt avvik fra støyretningslinjen og ikke bare i definerte avvikssoner (definerte senterområder og kollektivknutepunkt). Disse bestemmelsene må endres.

Det knyttes på denne bakgrunn innsigelse til kommunedelplanen når det gjelder felt B3 og B5 og felt T2 (barnehage) da støyproblematikken ikke er avklart. Det knyttes innsigelse til bestemmelsene pkt 10, 13.0,13.1 og 13.3.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SBATP)

Planen åpner for nye boligfelt (B8 og B10) som ligger tett på bybanestopp og nærhet til senterområdet. Planen åpner også opp for utvidelse av selve senterområdet med stort innslag av boliger. Det ligger godt til rette her for å etablere boligområder tett på et høyverdig kollektivtilbud.

De nye feltene B3 og B5 som er foreslått på Ådland ligger imidlertid med et tyngdepunkt 1,5 kilometer fra nærmeste bybanestopp og deler av felt B5 ligger i tillegg relativt langt fra kollektivtransportåre som er betjent med lavfrekvent busstilbud over dagen. Store deler av områdene ligger også utenfor gangavstand til senterområdet med servicetilbud.

Fylkesmannen vil også vise til Hordaland fylkeskommunes uttalelse til offentlig ettersyn av kommunedelplanen hvor det fremgår at de stiller seg negative til de deler av feltene B5 og B3 som ligger utenfor gangavstand til bybanestopp. De stiller seg videre kritisk til effektene av et bedre kollektivtilbud:

«Selv om det vil være mulig å etablere et frekvent matebusstilbud til Birkelandsskiftet, vil dette ha avgrenset nytteverdi. Et matetilbud vil ha preg av å være et sekundært tilbud da det bli a vil være ulemper knyttet til tvungne bytter i kollektivnettet. Generelt vil et kollektivnett som legger opp til flere bytter utgjøre en vesentlig terskel for å benytte kollektivtrafikk.»

På denne bakgrunn savner Fylkesmannen en nærmere utredning av hvordan det skal sikres at disse områdene ikke blir rent bilbasert boligfelt. Vi etterlyser således dette temaet i planarbeidet. Det burde vært utarbeidet en mobilitetsstudie som viste hvilken transportmiddel-fordeling en vil oppnå med/uten realiserbare tiltak.

Vi vil her igjen vise til MD sin behandling av KPA hvor det fremgår at: *«Helhetlige løsninger for miljøvennlig transport....skal avklares i kommunedelplanen.....»*, og at det skal legges til rette for et effektivt kollektivtrafikktilbud herunder tilbringertjeneste til bybanestopp og gode G/S-forbindelser til senter/bybane.

Vi vil gjøre oppmerksom på at da MD behandlet kommuneplanens arealdel, lå ikke feltene B8, B10 og utvidelse av senterområdet Blomsterdalen inne i planen. B8 og B10 og deler av senterområdet var avsatt til LNF-områder. Disse nye områdene utgjør i areal ca 290 daa. Den del av området på Ådland som var foreslått avsatt til bolig i kommuneplanen som MD hadde til behandling, var til sammenligning på ca 230 daa.

Fylkesmannen vil vise til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging (SBATP) hvor det fremgår at:

«Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.»

I tråd med dette stiller Fylkesmannen seg positiv til at det er foreslått nye boligområder (B8 og B10) og utvidelse av senterområdet tett på bybanestopp i dette planforslaget. Fylkesmannen stiller seg kritisk til boligfeltene B3 og B5 da de er i strid med SBATP. Det knyttes innsigelse til dette punkt.

Næringsområder

Som nevnt innledningsvis var bakgrunnen for behovet for å få utarbeidet en kommunedelplan for Blomsterdalen, Liland, Ådland og Espeland å sikre kommunen noe utvidelse av areal til arealkrevende næringsvirksomhet og legge til rette for noe fortetting av dette formålet innenfor eksisterende næringsområder. Planforslaget slik det ble sendt ut til ettersyn åpnet imidlertid for kraftig økning i areal til kontorformål. De klare signaler om at areal avsatt til kontorformålet vil bli endret til arealkrevende næring (for bl a å avlaste Mindemyren) som kommunen fremmet på møtet 20.05.2015, finner Fylkesmannen derfor særlig positivt og i tråd med bakgrunnen for dette planarbeidet. Vi legger til grunn at i tillegg til IKL 6 vil dette også omfatte større deler av IKL 9.

Handel

Vi har i våre brev i saken påpekt at kommunedelplanen med bestemmelser åpner for altfor omfattende detaljhandel. Kommunen har i møtet 20.05.2015 bekreftet at det vil bli endret i den videre bearbeiding av planen, noe vi finner positivt. Vi legger til grunn at dersom det likevel planlegges for omfattende handel, må det utarbeides en egen handelsanalyse som vil gi grunnlag for fastsetting av dimensjonering av handelsareal.

Andre tema som har vært berørt i våre tidligere uttalelser ansees som avklart ved møtet 20.05.2015 mellom Fylkesmannen og kommunen.

Med hilsen

Lars Sponheim
fylkesmann

Rune Fjeld
assisterende fylkesmann

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift.

Kopi: Hordaland fylkeskommune