

# KRPA 2018

## KOMMUNEPLANENS AREALDEL

### **Planbeskrivelse**

Oppdatert etter bystyrets vedtak 19. 06. 2019



BERGEN  
KOMMUNE

# INNHOOLD

Bystyrets vedtak	4
<b>INNLEDNING</b>	7
Formålet med arealdelen	7
<b>1. GÅBYEN - UTVIDELSE AV SENTEROMRÅDENE</b>	9
Kompakt byutvikling	10
Flerkjernet senterstruktur	11
Inndeling av byggesonen	13
Innhold og kvalitet i senterområdene	17
Stedsanalyse	19
<b>2. SIKRING AV KVALITET I BYUTVIKLINGEN</b>	21
Levekår og folkehelse	21
Grønne uterom, parker og uteoppholdsareal	23
Luft og vann av god kvalitet	29
Kulturmiljø	30
<b>3. BOLIGFORSYNING</b>	31
Boligforsyning frem til 2030	31
<b>4. BLÅGRØNNE BERGEN</b>	35
Sammenhengende blågrønne strukturer	35
Grøntområder og parker	35
Friluftsliv og byfjell	36
Strandsone og sjøområder	37
Vassdrag	38
Landbruk	39
Naturmangfold og biologisk mangfold	40
<b>5. KLIMATILPASSING, RISIKO OG SÅRBARHET</b>	41
ROS-analyse	41
Overvannshåndtering	41
Ekstremvær (Flom, ras og skred)	42
Havstigning	42

6. BÆREKRAFTIG TRANSPORT	43
Gange	43
Sykkel	44
Kollektivtransport	44
Vegsystemet	45
Nullvekst i personbiltrafikk	45
Samlet transportbehov	45
Parkering	46
Næringsarealer	47
Godshavn og transformasjon	48
7. BERGEN I REGIONEN	49
Regionale og statlige funksjoner	49
Regional transportsituasjon	50
Næringsutvikling	50
Felles bolig - og arbeidsmarked	51
Samfunnsnyttig disponering av masser	52
8. OFFENTLIGE FUNKSJONER	53
Skoler	54
Barnehager	54
Idrettsanlegg	55
Andre offentlige funksjoner	55
PLANFORSLAGET	56
Plankart 1- Oppbygging og endringer	56
Plankart 2 - Hensynssoner	61
Oppbygging og endringer i bestemmelser og retningslinjer	63
Forholdet til eldre kommunedelplaner	64
FØRINGER FRA OVERORDNEDE PLANER	65
BYSTYRETS FORUTSIGBARHETSVEDTAK	68
LISTE OVER UNDERLAGSDOKUMENTER	70

**Bergen bystyre behandlet saken i møtet 19.06.2019 sak 190/19 og fattet følgende vedtak:**

I medhold av plan- og bygningsetaten § 11-15, vedtas kommuneplanens arealdel KPA2018, 65270000. Planen består av:

A) Plankart 1 og 2, datert/revidert 22.02.2019

B) Bestemmelser med vedlegg, datert/revidert 13.03.2019, med følgende endringer:

1. Endring i bestemmelsene § 17.3.5  
Teksten tas ut i bestemmelsen og flyttes til retningslinjene, med følgende endring i teksten: «Biler bør kunne snu på egen eiendom». Setningen settes inn i retningslinjene for samme paragraf etter siste setning i punkt om parkering.
2. Endring i bestemmelsene § 26.4.7:  
Byggehøyde skal tilpasses til omgivelser og terreng. Ny bebyggelse bør ikke gi vesentlig reduksjon av sol- og utsiktsforhold for eksisterende bolig.
3. Endring i bestemmelsene § 26.1 5.punktum:  
For byfortettingssonen forutsetter grensejustering at utbyggingsområdet får en funksjonell gangforbindelse med maks 500 m til sentrumskjerne for lokalsentre, bybane, høyfrekvent kollektiv eller tog, og 900 m til sentrumskjerne for bydelssentre.
4. Endring i bestemmelsene § 33.1.3.g:  
Sykling tillates bare på eksisterende stier, veier og turveier.
5. § 1 Formål (pbl § 11-5, jf §§ 3-1 og 1-1)  
Nytt strekpunkt:  
- søke å minimere folks transportbehov i hverdagen.
6. § 8 Arkitektur og byform (pbl § 11-9 nr 6, jf. § 29-2)
  - a. 8.2.6 Det skal sikres kvalitet i arkitektur og byromsutforming. Det skal legges vekt på nytenking, **universell utforming** og innovasjon for bygninger og byrom med viktige allmenne funksjoner.(tillegg uthevet)
  - b. Nytt punkt:  
8.2.10 Utforming av byrom skal så langt det er mulig skal tilpasses barn og unge.
7. § 17 Parkering  
  
17.1.4 Kommunen **krever tillatelse** for bruk av ubebygde areal til parkering innenfor sentrumskjerne og byfortettingssone. (endring uthevet)

17.1.4 Kommunen **krever tillatelse** for bruk av ubebyggt areal til parkering innenfor sentrumskjerne og byfortettingssone. (endring uthevet)

8. §9-4

Bestemmelsenes § 9-4 tilføyes en retningslinje: «Bestemmelsen innebærer at det må foreligge særskilt tillatelse fra kommunen for å slå sammen boliger eller dele opp boenheter til hybler. Med dette menes boliger som bygges om eller på annen måte tilrettelegges for beboelse for flere personer enn det som er vanlig for en bolig med tilsvarende størrelse og romløsning. Hybel forstås som enkeltrom for utleie i en boenhet som deler funksjoner som kjøkken, bad, gang, etc. med andre hybler eller med en primærleilighet».

9. § 10.7 **Endre** ordet «vurderes» til «prioriteres».

10. § 11.2 **Tillegg**: «Nye tiltak skal bidra positivt til utvikling av gåbyen».

11. § 16.3 **Endre** fra «utbedres» til «forbedres».

C) Planbeskrivelse, datert 16.11.2018, suppleres og justeres i etterkant av bystyrets behandling

D) Temakart om sammenhengende blågrønne strukturer, datert 13.11.2017

### **Merknad 1**

Bystyret viser til at arealendringer er den største trusselen mot naturmangfold i Norge, og at det kreves systematisk kartlegging, prioritering og innsats for å stanse tapet av naturmangfold effektivt. Bystyret ber om videreføring av arbeidet med et kommunalt arealregnskap, som viser utviklingen i arealforbruket, miljøstatus for naturtyper, prioritering av viktig natur, kartleggingsbehov og hvor tiltak bør iverksettes for å opprettholde økologiske funksjoner. I dette arbeidet inkluderes Temakart blågrønne strukturer.

### **Merknad 2**

Bystyret ser frem til at byen nå skal utvikles på en godt planlagt måte med sentrumskjerner som sentrum, bydelssentre og lokalsentre i midten og byfortettingssoner rundt. Bergen transformeres løpende i tråd med samordnet areal og transportpolitikk som styrker utvikling langs hovedtraseer og kollektivknutepunkt, med gang og sykkelveier til slike knutepunkt. Dette betyr at en del områder allerede har eller kommer til å få en sterkere knytting til slike knutepunkt med en ønsket transformasjon. Ved en slik utvikling kan en gjøre en vurdering om områdene som er i ytre fortettingssone skal kunne vurderes som byfortettingssone og om områder i byfortettingssone skal kunne vurderes som sentrumssoner ved områdeplan eller detaljreguleringen etter planbestemmelsen § 26-1

### **Merknad 3**

Transformasjonsområdene som er satt av i kartet som hensynssoner for omforming på plankartet representerer en unik mulighet til å endre områder helhetlig fra næringsområder til bystrukturer med høy kvalitet. Bystyret vil trekke frem viktigheten at av områdene som er under transformasjon får gode planprosesser med helhetlig planlegging med gode og reelle medvirkningsprosesser som også involverer barn og unge.

Planbeskrivelse, og bestemmelser er oppdatert i tråd med bystyrets vedtak.



# INNLEDNING

## Formålet med arealdelen

Kommuneplanens arealdel angir hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer for hvilke nye tiltak som kan iverksettes i planperioden. Planen angir også hvilke hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Kommuneplanens arealdel omfatter plankart, bestemmelser og denne planbeskrivelsen.

Arealdelen bygger på kommuneplanens samfunnsdel og er et virkemiddel for å sikre at arealbruken i kommunen bidrar til å nå målene som er vedtatt i samfunnsdelen. Arealdelen ble vedtatt i bystyret 19. juni 2019.

## Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030

Kommuneplanens samfunnsdel, BERGEN 2030, ble vedtatt i bystyret 24. juni 2015. Samfunnsdelen fastsetter langsiktige mål og strategier for hele kommunesamfunnet, kommunens tjenesteproduksjon og kommunen som organisasjon.

Kommuneplanens samfunnsdel legger til grunn en visjon om at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. Samfunnsplanen er inndelt i 9 hovedkapitler:

- **Gåbyen**
- **Fremtidsrettet**
- **Grønn**
- **Engasjert**
- **Drivkraft i regionen**
- **Kompakt**
- **Mangfoldig**
- **Trygg**
- **Særpreget**

Under disse overskriftene er det formulert 50 satsingsområder, som kommunen ønsker å vektlegge i planperioden.

Følgende 19 satsingsområder fra samfunnsplanen gir direkte føringer for kommuneplanens arealdel (hovedkapittel i parentes):

- **Bergen skal prioritere utbygging og tjenestetilbud som gjør det lettere for folk å gå i hverdagen (Gåbyen)**
- **Bergen skal etablere gode sykkelanlegg (Gåbyen)**
- **Bergen skal styrke den blågrønne strukturen som del av rekreasjonstilbudet (Gåbyen)**
- **Bergen kommune skal sørge for byfortetting (Fremtidsrettet)**
- **Bergen skal ha en bærekraftig vekst som ivaretar klima- og miljøhensyn (Grønn)**
- **Bergen skal satse på moderne miljøvennlig arkitektur og fornybar energi (Grønn)**
- **Bergen skal legge til rette for sosiale møteplasser (Engasjert)**
- **Bergen skal være en attraktiv region å leve og bo i, og å flytte til (Drivkraft i regionen)**
- **Bergen skal ha en infrastruktur som legger til rette for en bærekraftig transport (Drivkraft i regionen)**
- **Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur med et nettverk av senterområder (Kompakt)**
- **Senterområdene skal utvikles som gåbyer med høy tetthet og kvalitet (Kompakt)**
- **Transportsystemene og arealdisponeringen skal utvikles med tanke på nullvekst i personbiltrafikken (Kompakt)**
- **Bergen skal ivareta byfjell og strandsone (Kompakt)**
- **Bergen skal tilby gode boliger i varierte bomiljø (Mangfoldig)**
- **Alle skal ha tilgang til trygge oppvekstmiljø og kunne ferdes trygt (Trygg)**
- **Alle innbyggerne skal sikres luft og vann av god kvalitet og tilgang til stille soner (Trygg)**
- **Bergen skal ta vare på og videreutvikle byens historiske særpreget (Særpreget)**
- **Bergen skal ta vare på og styrke byen i naturen og naturen i byen (Særpreget)**
- **Bergen skal styrke bydelene som særegne steder og fullverdige samfunn (Særpreget)**



## Overordnede føringer

Kommuneplanen bygger på overordnede føringer gitt gjennom statlige og regionale planer og retningslinjer. Også kommunale sektorplaner har vedtak som påvirker arealbruken.

Felles for disse dokumentene er at de understreker behovet for et bærekraftig utbyggingsmønster og nullvekst i biltrafikk. Det betyr en kompakt byutvikling med høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene. Her skal det utvikles gode og tette sentrums- og bomiljøer, med gange-, sykkel og kollektiv som viktigste transportmidler, og med klare grenser mot grøntområdene. En oversikt over de mest relevante dokumentene og hovedtrekk i innhold gis på side 65.

Kommuneplanens arealdel følger opp prinsippene i de overordnede dokumentene. Den legger til rette for en kompakt bystruktur med bymessig utforming i gangavstand rundt senterområdene. I en overgangssone åpnes det også for noe fortetting, mens den øvrige byggesonen beholdes som åpne småhusområder. Utenfor byggesonen legges det bare opp til utvikling av arealkrevende næringsområder, mens de store grøntområdene opprettholdes som i dag.

I 2017 inngikk Bergen kommune ny byvekstavtale med Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om transporttiltak, finansiering og arealplanlegging. Målet er en arealpolitikk som bidrar til at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Avtalen forutsetter at kommuneplanens arealdel revideres i tråd med målene i byvekstavtalen.

Kommuneplanen er også basert på FN sine 17 mål for en bærekraftig utvikling frem mot 2030.



# 1. GÅBYEN



Begrepet Gåbyen uttrykker hovedmålet for byutviklingen i Bergen: Vi skal skape et nettverk av kompakte senterområder, der innbyggerne har de fleste av hverdagens målpunkt innenfor gangavstand fra boligen. I senterområdene skal det være attraktive og trygge byrom. Bergen sentrum, bydelsentrene og lokalsentrene skal utvikles med egen identitet, som nærings- og boligområder. Gange og sykkel skal være de viktigste transportformene, sammen med et godt utviklet kollektivtilbud.

Hovedmålene for byutvikling kan oppsummeres i to punkt;

- *Byen skal tilrettelegge for god livskvalitet, med gode forhold for bolig, arbeid og fritid.*
- *Byen skal være bærekraftig og miljøvennlig.*

Begge målene kan oppnås gjennom en kompakt byutvikling, etter prinsippene i Gåbyen. En tett by med god kvalitet gir grunnlag for gode bomiljøer og velfungerende næringsområder. Samtidig vil det bidra til å redusere transportbehovet og prioritere for miljøvennlige transportformer.

Målsetninger om fortetting og knutepunktsutvikling står sentralt i kommuneplanens samfunnsdel og øvrige overordnede planer. Fortettingsstrategien har også ligget til grunn for arealplanleggingen gjennom de foregående kommuneplanene. Resultatene viser en utvikling i riktig retning, men ikke tilstrekkelig til å nå miljømålene. Målsetningen på miljøfeltet er også forsterket gjennom Stortingets krav om nullvekst for personbiltrafikken i de store byene. Bergen kommune har i tillegg en målsetning om reduksjon av personbiltrafikken med 10 prosent innen 2020.

Bergen har større arealforbruk pr. innbygger enn andre norske storbyer, men byen er blitt noe mer kompakt de siste årene.

Utfordringer innen miljø, trafikk, folkehelse og levekår viser behov for en forsterket innsats for å nå målene. Virkemidlene må hentes fra alle sektorer i samfunnet, men innenfor arealplanleggingen er den kompakte byutviklingen det viktigste. Arealplanens virkemidler må benyttes mer målrettet og tydeligere enn før. Forslag til ny arealdel reflekterer denne innstrammingen.

## Kompakt byutvikling

Prinsippet for senterstrukturen er et nettverk av kompakte senterområder. Tette byområder med god kvalitet gir grunnlag for attraktive bo- og arbeidsmiljøer, og for god livskvalitet for innbyggerne.

Transportbehovet må reduseres betydelig. Den resterende transporten må skje miljøvennlig i form av gange, sykkel og kollektiv (strøket). Gåbyen løser dette med å sikre at hvert senterområde har korte avstander mellom bolig og målpunkt.

Senterområdene skal utformes på de gåendes premisser, med gange som en attraktiv og praktisk måte å transportere seg på i hverdagen. For lengre reiser vil sykkel og kollektiv være de viktigste transportmidlene.

Gåbyen planlegges med senterområder i to soner; en indre sentrumskerne og med en byfortettingssone rundt.

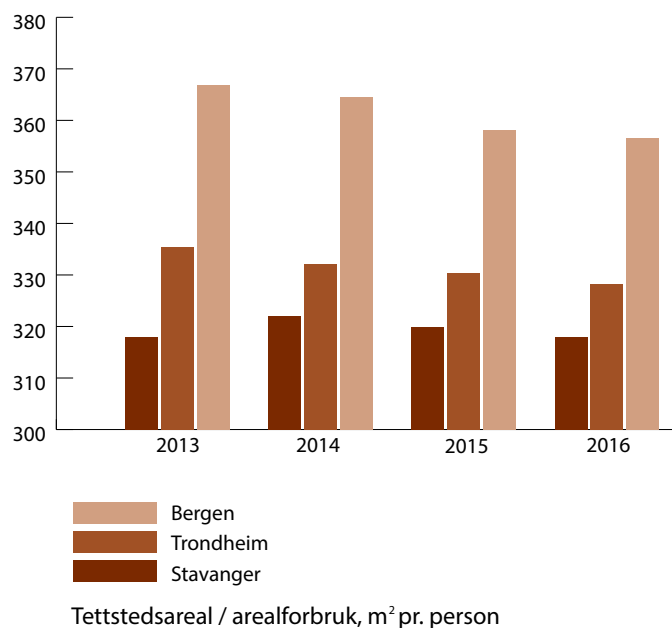
I sentrumskjernen etableres arbeidsplasser, møtesteder og tjenester som innbyggerne trenger i hverdagen, sammen med et betydelig innslag av boliger. Handel, service og en offentlig plass hører hjemme her.

Byfortettingssonen skal romme tette og varierte boligområder med innslag av næring som ikke er til ulempe for bomiljøene.

Det meste av nye boliger og arbeidsplasser med høy tetthet skal bygges i sentrumsområdene, som består av sentrumskjernen og i byfortettingssonen.

Disse to sonene utgjør til sammen 22% av den totale byggesonen i kommuneplassen. I tillegg kan det også skje fortetting i den ytre fortettingssonen. Dette er områder med relativ sentral beliggenhet og en brukbar kollektivdekning.

I resten av byggesonen, *Øvrige byggesone*, åpnes det i liten grad for ny boligutbygging.



### En kompakt by:

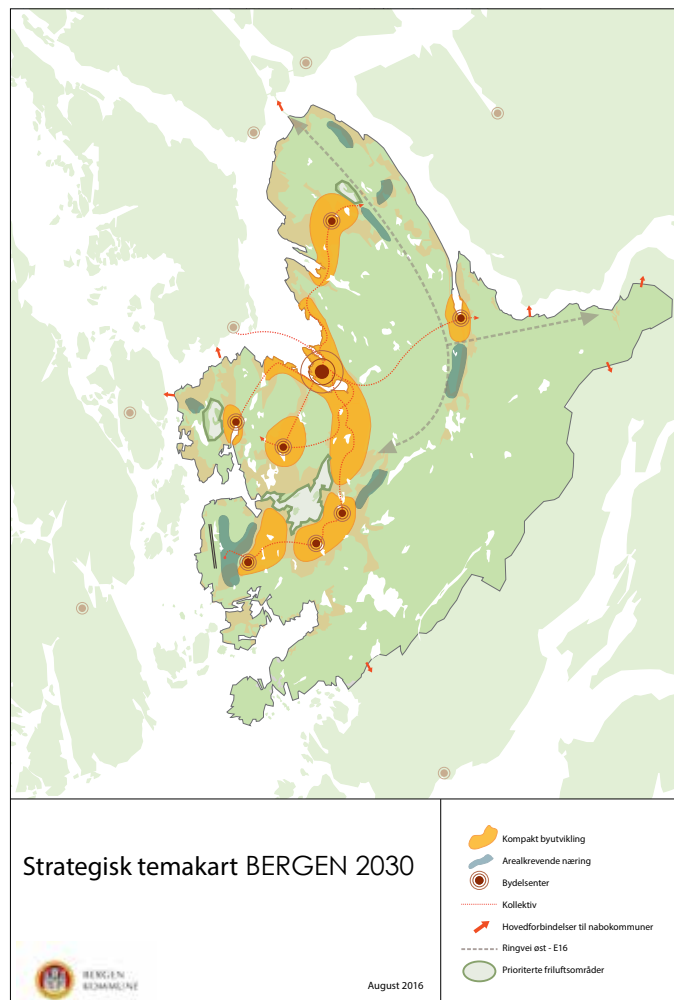
- gir bedre folkehelse ved å tilrette for mer fysisk aktivitet og sosiale møtesteder
- har korte avstander som åpner for en enklere hverdag
- gir urbane kvaliteter og mangfoldig tjenestetilbud
- gir mer aktivitet og dermed mer trygghet i sentrum
- gir mindre biltrafikk og grunnlag for redusert støy- og luftforurensning.
- sparer grøntarealer og dyrka mark fra nedbygging
- gir mindre energibruk i bebyggelsen
- gir reduserte kostnader til drift av offentlige tjenester

I KPA 2010 var det avsatt flere større boligfelt som "fremtidige boligområder" (B-områder) utenfor dagens byggesone. I kommuneplanens samfunnsdel ble det vedtatt at disse områdene skal vurderes på nytt ut fra målet om en kompakt bystruktur og nullvekst i biltrafikken.

De fleste B-områdene har en beliggenhet som ikke samsvarer med målsetningene om gåby og redusert transport (se vedlegg G). Årsaken er lang avstand til senterområder, service og kollektivknutepunkt. Det medfører økt transportbehov og gjør innbyggerne bilavhengige. De fleste av disse områdene tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF), i alt ca 7000 daa.

Ved å erstatte disse byggeområdene med sentrumsnær utbygging, oppnår vi både å redusere det totale transportbehovet og behovet for bruk av privat bil. Samtidig vil vi beholde grøntområder i byens randsone for rekreasjon og naturmangfold. Dette er i tråd med Strategisk temakart BERGEN2030 (prinsippsak 2016).

Dette gir en bystruktur med høy tetthet og bymessig utforming i kort avstand rundt senterområdene. Den øvrige byggesonen beholder sine kvaliteter som åpne småhusområder. Det legges ikke opp til utbygging av nye områder utenfor byggesonen.



## Flerkjernet senterstruktur

Hovedprinsippet for senterstrukturen er et nettverk av senterområder bygget omkring kollektivaksene. Byens beliggenhet mellom fjellene gir en naturlig båndby med korte avstander både til senterområder og grønnstruktur.

Samlet inneholder arealplankartet 33 sentrumskjerner omgitt av byfortettingssoner. I tillegg er det enkelte byfortettingssoner uten sentrumskjerne.

Deler av dagens bebyggelse ligger utenfor gang- og sykkelavstand til sentrumskjerner. I noen av disse delene har det vært vurdert senterområder. Det anbefales imidlertid å konsentrere aktiviteten om de mest avklarte og sentrale stedene. Det gir mulighet for å etablere attraktive sentre her, med befolkningsgrunnlag for et tilpasset tjenestetilbud. Når denne senterstrukturen er godt etablert, kan flere senterområder vurderes ved senere rullinger av kommuneplanen.

## Bysentrum, bydelsentre og lokalsentre

Senterområdene har ulik størrelse og rolle, fra Bergensentrum til små lokalsentre. I plankartet har alle sentrumsområdene samme formål, men i bestemmelsene er det differensiert ut fra nivå i senterstrukturen. Det skiller mellom Bergen sentrum, bydelsentre og lokalsentre.

**Bergen sentrum** er byens og regionens midtpunkt og møtested. Her skal det være plass for de store regionale og bydekkende funksjonene innenfor handel, offentlige tjenester, undervisning, helse, kultur, rekreasjon og næring. I tillegg er bysentrum oppvekstmiljø for de mange beboerne i og i randsonen til sentrum. Bergen sentrum har betydelige verneverdier som legger føringer for framtidig utvikling. De gode bykvalitetene og byens historie skal ivaretas, samtidig som det utvikles en moderne og mangfoldig storby.

I arealdelen åpnes det for funksjonsblanding og mulighet for ny utbygging. Dette må skje innenfor rammer gitt av kulturverdiensyn og behovet for å opprettholde den bergenske byskikken. Bestemmelsene til planen setter rammer for dette. Det er ikke begrensninger for mengde handel.

**Bydelsentrene** skal være samlingspunkt i bydelen, med tjenester og service som dekker hele bydelen. De vil også fungere som lokalsentre for innbyggerne i nærområdet. Bydelsentrene skal utvikles som allsidige og mangfoldige småbyer med bolig, arbeidsplasser, handel, kultur og tjenestetilbud. Handelstilbudet skal tilpasses bydelscenterets omland, med grunnlag i en handelsanalyse.

**Lokalsentrene** er hverdagens nærmiljø. De skal ha god kollektivdekning og et visst servicetilbud. Mengde handel som tillates varierer etter størrelsen på stedet, og skal avklares gjennom handelsanalyse.

## Noen unntak og tillegg

Noen senterområder har kun byfortettingssone og ikke sentrumskerne. Dette er områder hvor det i dag ikke er en naturlig sentrumskerne eller at plassering av kjernen må avklares i planarbeid. Dette gjelder følgende:

- **Nyborg:** Lokalisering av kjerneområdet vil avhenge av framtidig bybanestopp. Det er utarbeidet et forslag til reguleringsplan med to alternative bybaneløsninger. Avgrensning av sentrumskjernen forutsettes avklart i reguleringsplanen.
- **Griggastemma:** Det planlegges bybaneholdeplass i nordenden av Griggastemma, i et område uten eksisterende sentrumsdannelse, og med terrengmessige utfordringer. Det er lite aktuelt med en sentrumskerne her, men spørsmålet kan tas opp i forbindelse med bybanens regulering.
- **Eidsvåg:** Her er det usikkerhet rundt bybane- og vegløsningene. Sammen med området kulturverdier, vassdrag, solforhold og eksisterende motorveg tilsier dette at avgrensning av sentrumskjernen kan vente til bybanens trase er avklart.
- **Slettebakken:** Bybaneholdeplassen her ligger forholdsvis nær det etablerte lokalsenteret ved Sletten, og det er ikke naturlig med en egen sentrumskerne.
- **Hop:** Relativt kort avstand til Nesttun og Paradis, samt hensyn til topografi og vassdrag tilsier at det ikke er naturlig med egen sentrumskerne her.
- **Mårdalen og Skjold:** Disse holdeplassene har kort avstand til sterke bydelssentre, og har begrenset rom for en sentrumskerne med krav til handels- og tjenestetilbud.
- **Sandslivegen:** Terreng, bilveg og arealbruk rundt bybaneholdeplassen begrenser muligheten for bymessig utvikling, og det anbefales ikke sentrumskerne her. Det er kort avstand til Sandslimarka, der forholdene ligger godt til rette for å plassere urbane funksjoner.
- **Blomsterdalen/ Birkelandsskiftet :** Området er et naturlig senterområde. Det inngår i Kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland som er under sluttbehandling. Det vises foreløpig ikke som sentrumskerne på arealplankartet.
- **Kokstad øst:** Holdeplassen ligger nær lokalsenteret i Blomsterdalen/Birkelandsskiftet, og det anbefales ikke sentrumskerne her.

Det er også to områder hvor vi ikke anbefaler vesentlig ny boligbygging, men der en viss nærings- eller sentrumsutvikling tillates. For disse områdene har plankartet et bestemmelsesområde og regler for nyetablering og transformasjon primært for næring.

- **Salhus:** Historisk sentrum med mulighet for bruksendring og ny utvikling. Vernebestemmelser, terreng og eksisterende bebyggelse gjør vesentlig ny boligbygging lite aktuelt.
- **Lone:** Kommuneplan 2010 viser Lone som senterområde, men beliggenheten tilsier at større boligbygging ikke anbefales. Videreutvikling av sentrumsfunksjoner og næringsbebyggelse kan imidlertid tillates, og det vises derfor med bestemmelsesområde for dette.

## Sandviken

Bybanens holdeplasser vil være viktige for å definere framtidige senterområder. I planforslaget har vi vist lokalsenter ved Sandvikstorget, hvor det er et lokalt knutepunkt allerede. Her pågår det offentlig reguleringsarbeid som tilrettelegger for vesentlig ny utbygging.

Ved NHH er det avsatt senterområde der alle alternativ for bybanen har holdeplass. Det kan bli aktuelt med flere senterområder i Sandviken når bybanens trasé og holdeplasser er avklart.



## Inndeling av byggesonen

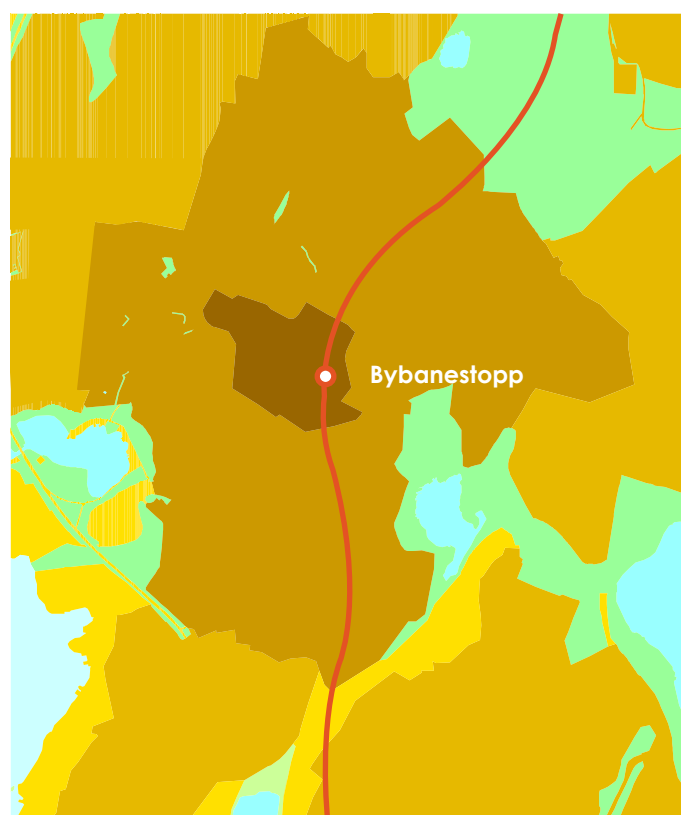
Byggesonen er inndelt i fire soner:

- **sentrumskjerne**
- **byfortettingssone**
- **ytre fortettingssone**
- **øvrige byggesone**

De to innerste sonene (sentrumskjerne og byfortettingssone) utgjør senterområdene, og det er her hoveddelen av nybyutvikling skal skje.

Senterområdene er primært valgt ut fra kriterier om:

- god kollektivdekning
- eksisterende arealbruk og tetthet i senterområdet og i omkringliggende nærområde
- potensiale for videreutvikling av senteret
- godt gang- og sykkeltilbud
- variert tjenestetilbud



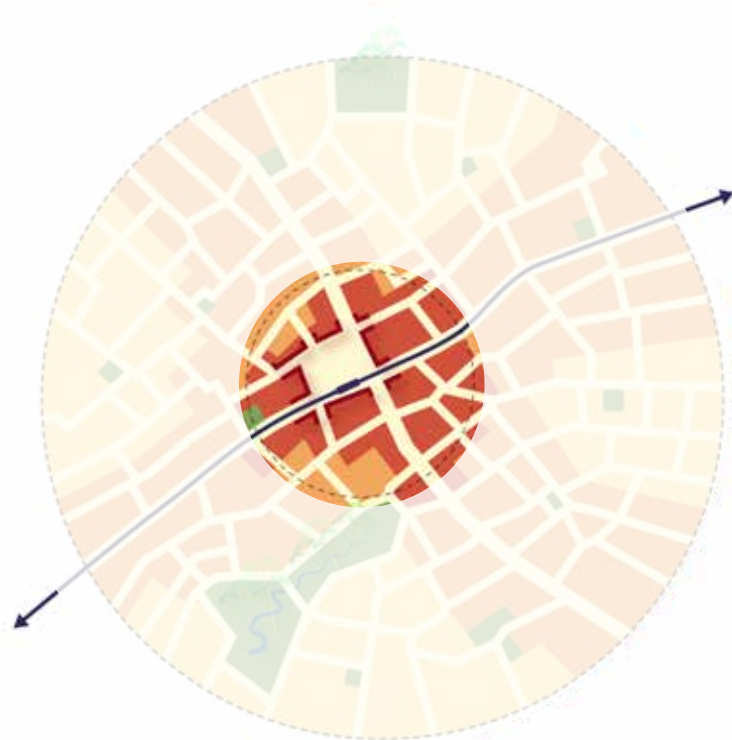
# Sentrumsområder

## Sone 1 - Sentrumskjernen:

Sentrumskjernen er hjertet i stedet – der service og handel er lokalisert og innbyggerne møtes. Her skal det være åpne fasader og publikumsrettet aktivitet i første etasje, og en offentlig plass. Mengde handel som kan etableres vil avhenge av størrelsen og rollen til stedet.

Sentrumskjernen har lavere krav til uteareal og parkering, og det aksepteres høy tetthet. Skillet mot byfortettingssonen ligger først og fremst i at de viktigste målpunktene i hverdagen skal være i sentrumskjernen. Sentrumskjernen har atskillig mindre utstrekning enn senterområdene som vist i KPA2010.

Et sammenhengende og finmasket gangsystem skal gi god tilgjengelighet til sentrumskjernens tjenester og kollektivtilbud. Området skal utvikles kompakt med utgangspunkt i stedets historiske og landskapsmessige kvaliteter.



## Sone 2 - Byfortettingssonen:

Byfortettingssonen utgjør store arealer, som både har gangavstand til sentrumskjernen og mulighet for avskjermede bomiljøer. Størrelsen på sonen er definert ut fra en rimelig gangavstand til sentrumskjernen eller kollektivknutepunktet. For lokalsentrene betyr det 600 m, og for bydelssentrene 1 km. Arealbruk og bystruktur varierer fra næring til boliger i kvartaler, lavblokker, rekkehus og eneboliger.

En stor del av fremtidig bebyggelse skal etableres i byfortettingssonen med et nettverk av gater og offentlige byrom og sammenhengende blågrønne strukturer. Tette bomiljøer med mulighet for blanding av private, felles og offentlige soner gir grunnlag for stor variasjon i boligtyper og bygningstypologi. Med trafikksikre adkomstløsninger og parkering i anlegg ligger det godt til rette for familieboliger. Bomiljøer med sosiale møtesteder og sammensatt befolkning er et godt utgangspunkt for livskvalitet og folkehelse for alle innbyggere.



Noen av de sentrumsnære byfortettingssonene har i dag en kompakt og bymessig karakter. For andre områder må det påregnes betydelige endringer, fra småhusbebyggelse til tettere, høyere og mer sammenhengende bygg.

Ny bebyggelse i denne sonen skal tilpasses en ny og fremtidig bystruktur. Utbyggingen kan komme til å skje i mindre prosjekter spredt rundt i hele byfortettingssonen. Det krever at man tidlig klarlegger hovedtrekk i framtidig byromsstruktur, og at de enkelte prosjektene tilpasses dette byromsnettverket. Det betyr at ny, kompakt utbygging i perioder vil stå i sammenheng med eksisterende småhus. Slike kontraster er en del av en langsiktig byutvikling.

Innenfor byfortettingssonen er det en rekke områder som også inngår i hensynssone kulturmiljø. I disse områdene skal det legges vekt på bygningsform og bebyggelsesstruktur tilpasset omgivelsene. Et viktig hjelpemiddel for gode løsninger er stedsanalysen. Kartlegging av kulturminner, landskap, byromsstruktur og dagens bygningsstruktur er blant elementene som skal inngå i analysen.

Utbyggingen er basert på frivillighet. Alle grunneiere står fritt til å vurdere om de ønsker å benytte muligheten som planen gir dem. De må imidlertid påregne at nabolaget endres fra dagens situasjon. Utviklingen mot et sammenhengende byområde vil skje over mange år.

Byfortettingssonen vil romme mange boliger og innbyggere, og kvaliteten på bomiljøer og omgivelser er viktig. I bestemmelsene stilles krav om variasjon i det arkitektoniske uttrykket, innenfor rammen av en tydelig helhetskarakter.

Byggehøyder skal tilpasses stedets lokale særpreg, ivareta gode kvaliteter i tilliggende byrom og viktige siktlinjer. Det skal tas hensyn til lokalklimatiske forhold og tiltakets fjernvirkning. Vurdering av byggehøyde skal skje med grunnlag i stedsanalyse, og skal begrunnes ut fra de kvaliteter man tilfører området.

Biloppstilling er en sterk begrensning for uteoppholdskvalitet i mange områder. Den kompakte byen krever at bilene parkeres i felles anlegg. Dette vil frigjøre gater og plasser til lek, aktivitet og sosiale møteplasser.

Byrommene i denne sonen, enten de er grå eller blågrønne, skal prioriteres for rekreasjon og aktivitet. Dersom dette ikke lar seg forene med ønsker om biologisk mangfold, skal tilrettelegging for lek og rekreasjon vektlegges sterkest.

Offentlige tilbud som skole, barnehage og eldreomsorg bør ligge i sentrumskjernen eller byfortettingssonen.

Næringsvirksomhet tillates, forutsatt at den ikke medfører støy, trafikkbelastning eller annen ulempe for boligene. Dagligvarehandel kan etableres. Øvrig handel bør primært legges til sentrumskjernen. Nye handelsvirksomheter kan vurderes der etableringen ses i sammenheng med nærliggende sentrumskjerne(r) gjennom en handelsanalyse.



## Annens byggesone

Det er også områder utenfor disse sentrale områdene som kan få en viss fortetting, og den gjenstående byggesonen deles derfor i to soner.

### Sone 3: Ytre fortettingssone

Dette er områder som har sykkelavstand til sentrumskjernen og brukbar kollektivdekning. Ved fortetting skal det legges vekt på gode gang- og sykkelforbindelser mot sentrumskjernen og hensyn til landskap, grønnsstruktur og eksisterende bebyggelse. Det er med næringsbebyggelse som ikke gir vesentlige ulemper for boligene. Virksomheter med mange ansatte og mange besøkende skal imidlertid lokaliseres i sentrumskjerne og byfortettingssone.

Hensynet til eksisterende boliger skal veie tyngre i den ytre fortettingssonen enn i sentrumskjernen og byfortettingssonen

### Sone 4 – Øvrig byggesone

Her er det ikke ønskelig med vesentlig ny boligbygging. Det kan tillates enkeltbygg i form av eneboliger og tomannsboliger, samt en utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse.





## Innhold og kvalitet i senterområdene

En kompakt byutvikling stiller krav til kvalitet i de nye, tette senterområdene, som består av både sentrumskjernene og byfortettingssonene. Bestemmelsene til planen har derfor en rekke kvalitetskrav, der vi søker å overføre prinsippene for god byforming til generelle og juridiske bestemmelser.

Krav til byrom, bebyggelse, utearealer og parkering utformes med grunnlag i den bergenske bytradisjonen.

### Bergensk byskikk

Bergen sentrum har i dag en veletablert bystruktur, basert på byens landskap, funksjon og historie. Denne bergenske byskikken er beskrevet i utredningen *"Bergensk byskikk og byggehøyder"*. Kvaliteten ligger i rommene mellom bygningene, med byens allmenninger, plasser, gater og parker, og deres sammenheng med landskap og sjø. Disse prinsippene skal danne grunnlag for en bymessig utvikling også for de nyere knutepunktene, med tilpasning til lokal egenart og stedets størrelse.

De grunnleggende elementene i den bergenske byskikken framgår av bestemmelsenes § 8 *Arkitektur og byform*, mens konkrete krav til ulike soner i senterstrukturen framgår av §26 *Bebyggelse og anlegg*.

## Prinsipp for bestemmelsene om senterstruktur

### 1. Ny utvikling skal skje med utgangspunkt i det aktuelle stedets egenart

Den lokale forankringen sikres i generelle bestemmelser for utforming av byrom og bebyggelse. I tillegg kreves en stedsanalyse ved oppstart av alle nye planer og tiltak i senterområdene. Analysen skal definere hovedtrekk i byromsnett, og gi premisser for utforming av bebyggelsen. Lokale kvaliteter, som historiske sammenhenger, landskap, siktlinjer og eksisterende og framtidig bystruktur vil være sentrale tema i analysen.

Ingen prosjekter kan vurderes isolert fra sine omgivelser. Hvert nytt bygg er en del av bybrukernes hverdag. Det må ha kvaliteter som føyer seg inn i byen og tilfører nye hverdagsopplevelser. Bestemmelsene har krav om at det skal beskrives hvilke kvaliteter nye prosjekter tilfører omgivelsene og tilstøtende byrom.

## 2. Byen skal utvikles etter en menneskelig skala

Det er menneskene som beveger seg i byen som skaper byen; de som besøker den, bor eller arbeider der, og som bruker byrom og tilbud. Opplevelsen av byen fra de gåendes perspektiv skal definere bystruktur og utforming av bebyggelse.

I bestemmelsene kommer dette til uttrykk ved:

- **§ 8 Arkitektur og byform:** Ny byutvikling skal planlegges i en menneskelig skala, med sammenhengende byromsforløp der menneskets opplevelse fra gateplan gir premisser for bygningsutformingen.
- **§ 14 Uteoppholdsareal:** Krav til uteoppholdsareal for boliger. Kravene tilrettelegger for utearealer for alle befolkningsgrupper, tilpasset strukturen i hver sone.
- **§ 17 Parkering:** Parkering i senterområdene skal skje i fellesanlegg. I en kompakt by må byens arealer primært benyttes til bebyggelse eller til aktive byrom. Parkerte biler beslaglegger store arealer og begrenser byrommenes bruksmuligheter, og bør derfor legges til anlegg under bakken, eller i bygg.
- **§ 26.2 Sentrumskjerne:** Bestemmelsene har krav om at det skal være offentlig plass eller allmenning sentralt i alle sentrumskjerner.

*Byggehøyde skal tilpasses stedets lokale særpreg, ivareta gode kvaliteter i tiliggende byrom og viktige siktlinjer. Det skal tas hensyn til lokalklimatiske forhold og tiltakets fjernvirkning.*

## 3. Sikre sammenhengende byromsstruktur

Sammenhengen og kvaliteten i nettverket av byrom og gangveger og blågrønne strukturer er basis for en velfungerende by. Videreføring av den bergenske byskikken med godt byromsnettverk ivaretas i følgende bestemmelser:

- *Generelle krav til sammenhengende, variert og finmasket byromsnett, der blågrønne kvaliteter vektlegges.*
- *For sentrumskjerner og byfortettingssoner skal det være maks 70 meter mellom byrom eller gangårer.*
- *Et nettverk av sammenhengende blågrønn infrastruktur skal sikres og styrkes som del av byromsstrukturen.*
- *Stedsanalysen skal utrede og definere sammenhenger og krav.*



## 4. Skape møtesteder

En god by skal tilrettelegge for et sosialt byliv og for møter mellom mennesker. Plankartet viser derfor sentrumskjerner innen gangavstand for en stor del av boligbebyggelsen.

- *Sentrumskjernen er forholdsvis liten, for å sikre konsentrasjon av aktivitet.*
- *Krav om offentlig plass eller allmenning i alle sentrumskjerner, eller sentralt i byfortettingssoner som ikke har sentrumskjerne.*
- *De større sentrumskjernene skal romme mange funksjoner, og sentrale målpunkt som handel, service og tjenester skal lokaliseres her.*

## 5. Gi mulighet for enkel saksbehandling der det er forsvarlig ut fra et helhetssyn

Utviklingen av en kompakt by er mer kompleks enn tradisjonell feltutbygging i byens randsoner. Det medfører større krav til helhetlig planlegging. Planens bestemmelser søker å ivareta helhet, samtidig som den skal åpne for enkel saksbehandling der det er mulig

- *I utgangspunktet gjelder et generelt plankrav for alle nye tiltak av betydning, men det åpnes for unntak fra plankravet ut fra gitte kriterier.*
- *Stedsanalysen skal fokusere på de elementene som er beslutningsrelevante for byromstrukturen. Andre forhold rundt bygningsutforming og materialbruk må avklares gjennom ordinær plan- og byggesaksbehandling.*
- *Bestemmelsene gir mulighet for justering av grensen mellom soner, basert på konkrete vurderinger av gangavstand til sentrumskjernen.*



## Stedsanalyse

Stedsanalysen kan bli et sentralt virkemiddel for å oppnå god byutvikling. Analysen skal sikre en sammenhengende byromsstruktur og gi premisser for hovedgrepet for nye byggetiltak.

---

**Byrom er alle offentlig tilgjengelige gater, plasser, torg, parker, løkker og blågrønne områder.**

---

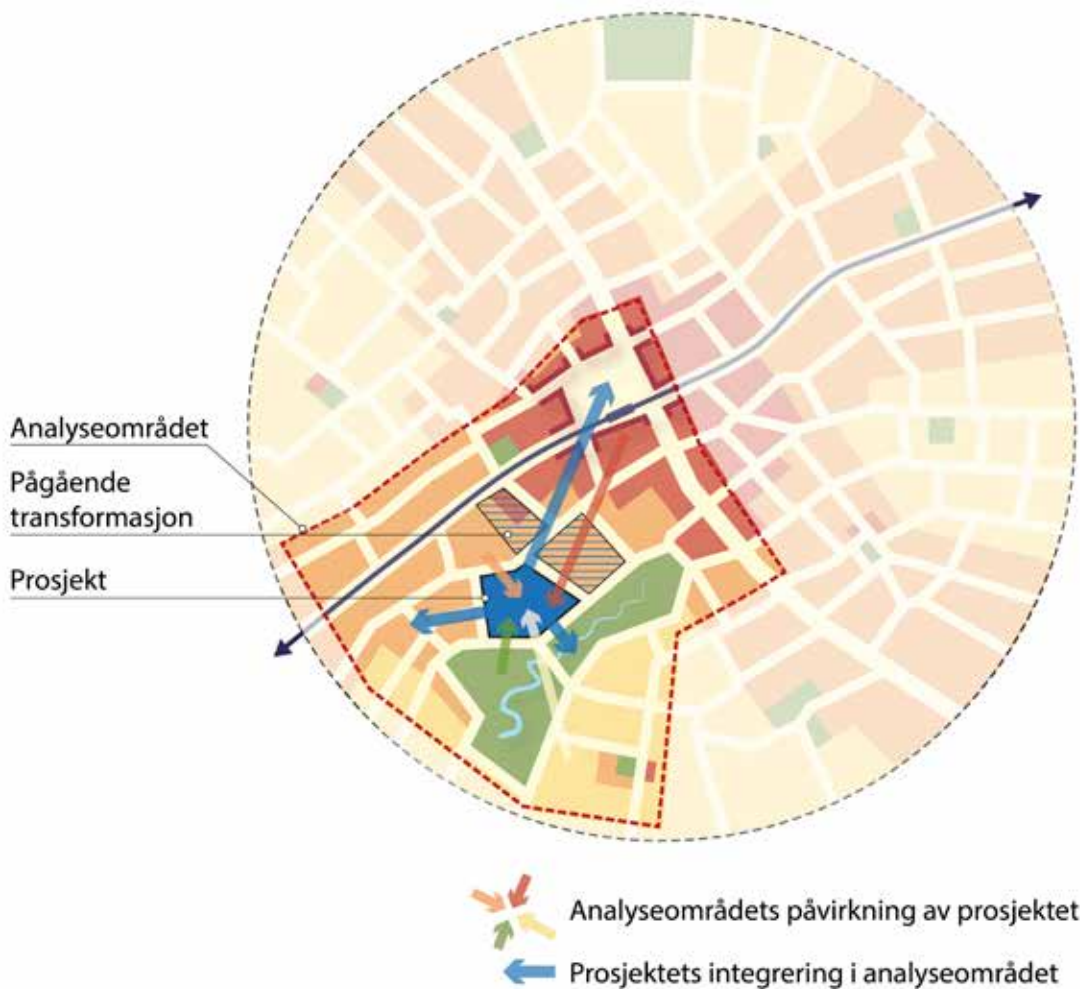
### Hensikt med stedsanalyse

Noen utbyggingsprosjekter fremmes som isolerte tiltak uten sammenheng med omgivelsene. Forslagsstiller løser bare prosjektets interne utfordringer, og viser ikke hvordan de bidrar til den helhetlige byutviklingen.

Med krav til en stedsanalyse ønsker vi å sikre at man løfter blikket i startfasen av planleggingen. Det må vises hvordan den enkelte tomten kan utvikles i sammenheng med byområdet. Hvordan forholder prosjektet seg til historisk bystruktur, bebyggelse, landskap, målpunkt og møtesteder for eksisterende og fremtidige innbyggere? Hvilke forbindelser er viktige, og hvilke vil man etablere eller forsterke gjennom prosjektet? Og hvordan kan prosjektet forbedre livskvaliteten der det innpasses?

Slike vurderinger inngår i gode planprosesser også i dag.

Stedsanalyse skal lages for alle reguleringsplaner i sentrumskerne, byfortettingssone og ytre fortettingssone, og for byggesaker som søkes unntatt fra plankravet i henhold til planbestemmelsen § 3.3.1.



## Innhold i stedsanalyse

Stedsanalysen skal begrenses til det som er beslutningsrelevant i det aktuelle området, skal sikre nødvendig helhet.

Analysen skal bestå av fem hovedtema som leder frem til en anbefaling med føringer for prosjektet:

- **Oversikt**
- **Landskap og historie**
- **Kommunikasjon og målpunkt**
- **Bebyggelse**
- **Bo- og bymiljøutfordringer**

Nærmere redegjørelse for intensjon, innhold og prosess for stedsanalysen fremgår av vedlegg til bestemmelsene: "Veileder for innledende stedsanalyse". I noen tilfeller kan stedsanalysen gi tilstrekkelig helhetlig vurdering til at tiltak kan behandles direkte som byggesak. Analysen skal avdekke mangler og forbedringsmuligheter i bystrukturen. Dersom slike forbedringer ikke krever hjemmel i reguleringsplan, kan byggesaken håndtere dette.

Omfanget av stedsanalysen vil variere ut fra hvilket prosjekt og hvilket område den gjelder.

- For områdeplaner vil den være et eget prosjekt, som krever en del kartlegging, dialog og vurderinger av (alternative) hovedgrep for bystrukturen.
- For detaljplaner og byggesaker vil samspill med omgivelsene, forbindelser til målpunkt og prosjektets rolle i utviklingen av området være sentralt.

## 2. SIKRING AV KVALITET I BYUTVIKLINGEN



---

I kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030 står "Det lokale folkehelsearbeidet handler om å skape gode oppveksts vilkår for barn og unge, forebygge sykdom og skader, utvikle et samfunn som legger til rette for sunne levevaner, beskytter mot helsetrusler og fremmer fellesskap, trygghet, inkludering og deltakelse".

---

### Levekår og folkehelse

Byens innbyggere har generelt gode levekår. Det er viktig at byutviklingen bidrar til å videreføre denne situasjonen. Vi må utvikle en inkluderende og god by som oppfyller målsettingene fra samfunnsdelen. Befolkningen må få dekket ulike behov i eget bo- og nærmiljø, uavhengig av alder og livsfase, fysisk funksjon og etnisk bakgrunn.

Samtidig skal byutviklingen imøtekomme hensyn til effektiv arealutnyttelse, raske prosesser og rimelige boligpriser. Kommuneplanens arealdel må bidra til en balansert og effektiv avveining mellom ulike interesser.

Målsettingen om å utvikle en kompakt gåby har flere effekter som medvirker i en ønsket retning:

- *et utbyggingsmønster som gir flere tjenester og tilbud innenfor gang- og sykkelavstand legger til rette for at flere er fysisk aktive i hverdagen*
- *redusert biltrafikk i den tette byen bidrar til et tryggere og bedre nærmiljø*
- *transport som i hovedsak baseres på sykkel og gange bidrar til å utjevne sosiale forskjeller*
- *flere byboere, flere og bedre sosiale møteplasser og et mer allsidig byliv kan motvirke ensomhet*

Planens bestemmelser og retningslinjer har som hovedformål å medvirke til at nye tiltak får rett omfang og kvalitet:

Formålsparagrafen (§1) inneholder politiske målsettingene for byutviklingen fra kommuneplanens samfunnsdel.

Rekkefølgekrav (§4) og Utbyggingsavtaler (§5) skal sikre at teknisk og grønn infrastruktur blir utviklet i rett rekkefølge og med rett kvalitet. Dagens rammeverk videreføres, men utbyggingsavtaler vil i sterkere grad tas i bruk som boligpolitisk virkemiddel for å sikre variasjon i boliger og mangfoldige bomiljø. Jmfør bystyrets prinsippvedtak for bruk av utbyggingsavtaler i vedtak 206/19.

Levekår (§7) synliggjøre sammenhengen mellom levekår og byutvikling. Det stilles ulike krav til byggetiltak i ulike deler av byen basert på stedets sterke og svakere sider.

Ny kartlegging om levekår viser at kommunen som helhet er på landsgjennomsnittet, og at situasjonen er forbedret for flere viktige faktorer. Men den viser også at det er betydelige geografiske forskjeller. Dette gjelder for tema som helsetilstand, bruk av trygdeytelser, livsstil og sosiale faktorer som utdanning og inntekt.

Byform og arkitektur (§8) bygger videre på dagens bestemmelse om byform og arkitektur. Stedsanalyse skal bidra til å sikre kvalitet.

Bolig og boligkvalitet (§9) vektlegger variasjon i boliger, og prioriterer boliger som er egnet for barnefamilier. Her samles ulike kvalitetskriterier som delvis er uavhengig av arealkategorier, og som ikke naturlig hører inn under andre paragrafer.

Blågrønne strukturer (§10), Rekreasjons og friluftsliv (§11) og Kulturminner (§12) er videreført fra KPA2010, men med større vekt på vassdrag, sammenheng i blågrønne strukturer og gangforbindelser. Disse paragrafene sammenstiller målsettinger og kvalitetskrav knyttet til både naturens og menneskets behov. Verdien av naturmangfold, grønne lunger og kulturminner og kulturmiljø, sammen med gode forbindelser mellom dem, framheves.

Barn og unge (§13) omhandler målsettinger knyttet til barn og unges fysiske oppvekstmiljø, trafikksikkerhet, og forhold omkring skoler, barnehager og idrett.

Uteoppholdsareal (§14) peker på at gode og trygge utearealer virker positivt på den fysiske, psykiske og sosiale utviklingen hos barn og er generelt et viktig tiltak for god folkehelse. Paragrafen angir krav til mengde og kvalitet for uteoppholdsareal i de ulike byggesonene.

Universell utforming (§15) presiserer at tilgjengelighetskravene i teknisk forskrift skal oppfylles for boliger i nye bygg i byfortettingssonen og i ytre fortettingssone.

§ 22 Støy omhandler krav til innendørs og utendørs støynivå for ulike tiltak.

I følge nasjonale mål skal antall støyutsatte reduseres med 10 prosent innen 2020 sammenlignet med 1999. Arealpolitikken er et av de viktigste virkemidlene for å nå disse målene. Samtidig fører fortettingsstrategien til at flere mennesker skal bo i områder med høy tetthet og aktivitet. For å oppnå effektiv boligfortetting foreslås det to viktige unntak fra hovedregelen i støyretningslinje T-1442:

- *utendørs støynivå på fasade kan overstige nedre grenseverdi for rød sone i prioriterte fortettingsområder*
- *offentlig areal som skal dekke behovet for utendørsareal for boliger i Bergen sentrum og bydelsentra (sone S1-S8) kan ha opptil 3 desibel høyere støynivå enn grenseverdi*

Alle boenheter utenfor sone S1 skal likevel ha tilgang til skjermede utearealer og mulighet for åpningsvindu på en skjermet fasade.

Forurensning (§23) omhandler både luft, jord og vassdrag. Fravær av forurensning er en grunnleggende viktig miljøforutsetning. Drikkevann er markert med en egen hensynssone (§ 33.1).

I tillegg til de generelle og tematiske bestemmelsene (§§ 1 – 25) gir bestemmelsene til de enkelte arealkategoriene en rekke føringer for kvalitet i byutviklingen. Dette gjelder særlig § 26 Bebyggelse og anlegg som konkretiserer fortettingsstrategien for de 4 byggesonene: §29 Grønnstruktur, § 32 Sjø og vassdrag, og en rekke av hensynssonene (§§ 33 – 37) og § 38.3



## Grønne uterom, parker og uteoppholdsareal

Vi har behov for arealer til lek og opphold. En viktig premisse i kommuneplanen er at alle skal ha tilgang på gode oppholds- og rekreasjonsområder utendørs.

De grønne områdene, og offentlige oppholds- og lekearealer med varierende innslag av grønt, er viktige bidrag for å skape en attraktiv by. Sammenhengende lenker av grønnstruktur har betydning både for økologi, tilgang til parker og folkehelse.

Krav og innhold til uteoppholdsarealer er ikke direkte sammenliknbart med grønnstruktur. Alle områder som er regulert til grønnstruktur er videreført i kommuneplanen. De vil utgjøre viktige leke- og rekreasjonsområder. I tillegg er enkelte parker og lekeplasser i kommunal eie endret fra byggeområde til grønnstruktur.

Fleire viktige rekreasjons- og lekeområder er vist som byggesone. Dette gjelder områder som er regulert til felles lek- og oppholdsarealer i detaljplaner. Områdene har viktige funksjoner knyttet til grønnstrukturen. De er grønne områder, naturpregede eller opparbeidet til lek og opphold, men etter lovens definisjon inngår de ikke i grønnstrukturformålet. De blir dermed ikke grønne områder i kommuneplanens plankart.

Ettersom vi er forskjellige, bruker vi også de ulike uteplassene forskjellig. Grovt kan vi dele utearealene i byen mellom:

- **den private uteplassen til én enkelt boenhet;**
- *en hage eller en altan*
- **felles utearealer for flere boenheter;**
- *felles takterrasser*
- *små tette hager og bakgårder*
- *større områder som i praksis er tilgjengelig også for andre*
- **offentlige parker**
- *tilgjengelig for alle og opparbeidet til bruk*
- *naturpregede områder;*
- *små vegetasjonsskjermer eller korridorer*
- *større områder til lek og rekreasjon*



I en tett bystruktur er det ikke nok areal til at alle kan ha sitt eget uteareal. Derfor er felles utearealer og offentlige parker vektlagt ved krav til nyetableringer i sentrumsområdene. De offentlige parkene og andre offentlig tilgjengelige områder, er viktige bidrag for å møte målsettingene i KPS. Både samhold og sosial integrasjon kan utvikles der mennesker kan møtes. Omgivelser der det er mulig å etablere gode stille soner eller naturnære opplevelser er viktig for den psykiske helse.

Større områder gir gode rammer for barn og ungdoms lek. Det gir mulighet for fysisk tilrettelegging, plasser for å møtes og leke sammen med andre, uavhengig av egen bosituasjon.

Krav til uteoppholdsarealer er utformet ved å prioritere felles møteplasser. For å sikre god variasjon i boligtilbudet, er det også nødvendig å sikre at en andel av boligene bygges med privat areal. Bestemmelsene åpner for at det kan etableres privat areal til alle boenheter der forholdene ligger til rette. I fortettingssonene er det krav til at det opparbeides fellesområder eller offentlig tilgjengelige områder. Det er viktig å merke seg at offentlig tilgjengelige områder må reguleres og sikres som en del av prosjektet. Det er ikke ment å åpne for at nye prosjekt kan peke på nærliggende offentlige parkområder som sitt uteareal utenfor Bergen sentrum (S1 og By1).

I deler av byggesonen er det mangel på parker og lekeplasser. Der utbyggingsområder kan bidra til nyetablering av offentlige parker, vil slike områder inngå i uteoppholdsarealene for boligprosjektene. Dermed blir etablering av offentlig etterspurt grønnstruktur ikke en tilleggsbelastning for utbyggere som kan levere dette arealet, men gir økt fleksibilitet og likebehandling mellom ulike prosjekt.

### **Bergen sentrum – S1 og By1**

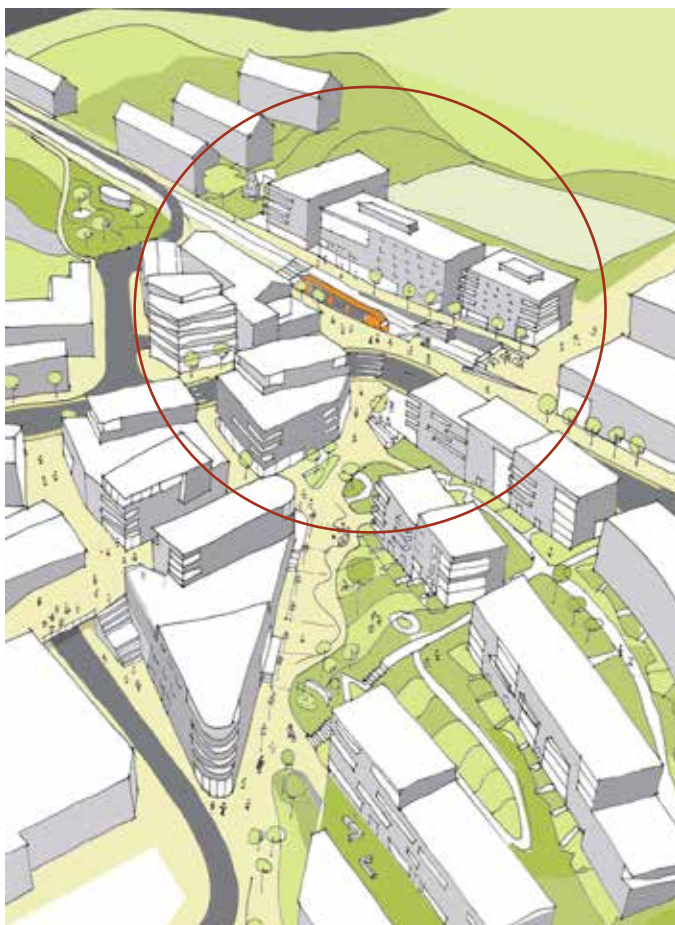
Nye prosjekter skal kunne innpasses mellom kulturminner i en eksisterende bystruktur. Det er ønske om flere boliger. I sentrum er det krav om etablering eller oppgradering av uteoppholdsareal, der en andel må ligge på bakkeplan. Arealet kan løses i offentlig tilgjengelig uteareal. Eksisterende bygningsmasse uten tilgjengelig uteareal, kan omdannes til boliger dersom det kan etableres nytt eller oppgradere et eksisterende offentlig tilgjengelig areal.

I kommunedelplan sentrum er kravet også 15 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal, innen 50 m avstand, men bare ved strøksopparbeiding eller regulering. For mindre prosjekt er kravet satt lavere. KPA2018 skiller ikke mellom nybygg/enkeltaker og større områder. Samtidig er avstanden til mulig oppholdsareal økt til 100 m. En kombinasjon av noe privat uteoppholdsareal, og noe offentlig areal, vil i mange tilfeller være en god løsning.





Foto: Isabel Melo



Wergeland:  
Det rom for å etablere alt uteareal på allmenninger, torg og offentlig uteareal for all ny bygningsmasse i planområdet.

### Sentrumskjerne – Sone 1

Sonen skal bygges ut med høy tetthet. Områdene skal fungere som møtested i lokalsamfunnet, og de offentlige områdene må vektlegges. Der prosjektene har krav om samlet plan, vil sentrumskjernene alltid vurderes i sin helhet. Det kreves opparbeidet 25 m<sup>2</sup> uteareal pr. boenhet. Arealet kan etableres som private altaner eller interne fellesareal. Offentlige tilgjengelige byrom vil bli vektlagt i planarbeidet. Torg og offentlige plasser kan inngå i beboernes tilbud til utearealer.

Det stilles ikke krav til privat eller lukket areal for hver boenhet, men det gis rom for mangfold av løsninger. De offentlige arealene må fungere godt til opphold. Sentrumskjernene er små områder, og er ikke prioritert for familieboliger. Her er det behov for tilstrekkelig tetthet, romdannelse og høy aktivitet. Sentrumskjernene åpner seg ut mot byfortettingssonene. Gangforbindelsene til ytterligere grønnstruktur og gode lekeområder i nærområdene skal gi god tilgang til andre typer rekreasjonsområder.



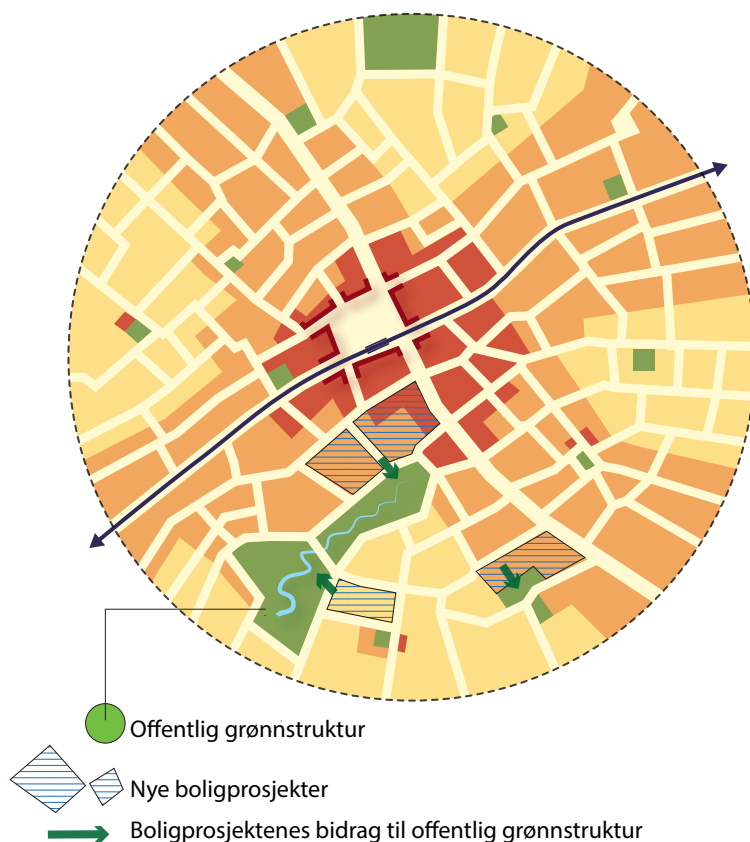
## Byfortettingssone – Sone 2

I denne sonen vil de fleste nye boligene komme. Den største andelen av uteoppholdsarealene på bakkeplan bør utformes slik at de kan fungere for ulike grupper. Sambruk av arealer dekker ulike behov på mindre plass. Gode arealer med intensiv bruk, skapes også sosiale møtesteder.

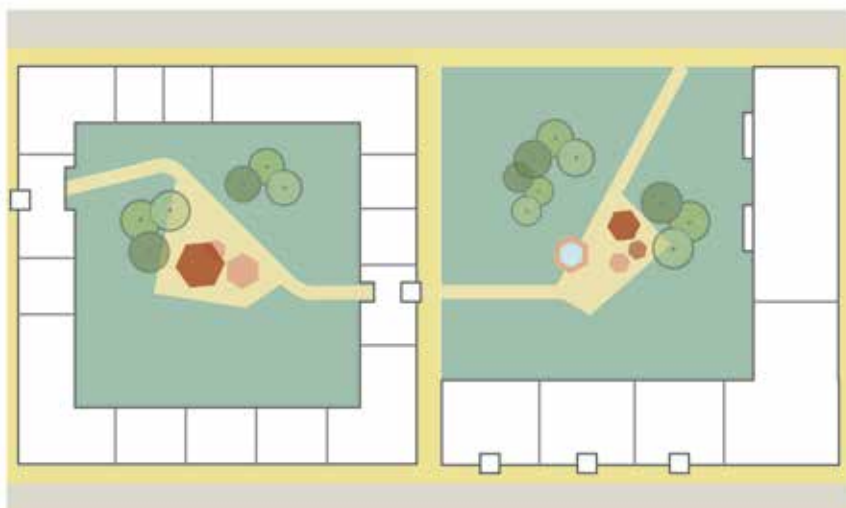
Krav til uteoppholdsarealer er knyttet til boenhet, med rom for ulike løsninger i ulike situasjoner. Det er ikke skilt mellom arealkravet til ulike typer boliger. Det må etableres like mye uteareal om boenheten ligger i en blokkleilighet eller i et småhus. Behovet for å oppholde seg utendørs bør sikres for alle. Det er et klart mål å legge til rette for et variert og sammensatt boligtilbud. Et mindre skille på krav etter typologi, vil kunne gi større variasjon i boligtyper.

Det samlede kravet på 40 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. boenhet i byfortettingssonen er høyere enn krav for leilighetsbygg i senterområdene i KPA2010, men vesentlig lavere enn KPA2010s krav for andre bygningstyper.

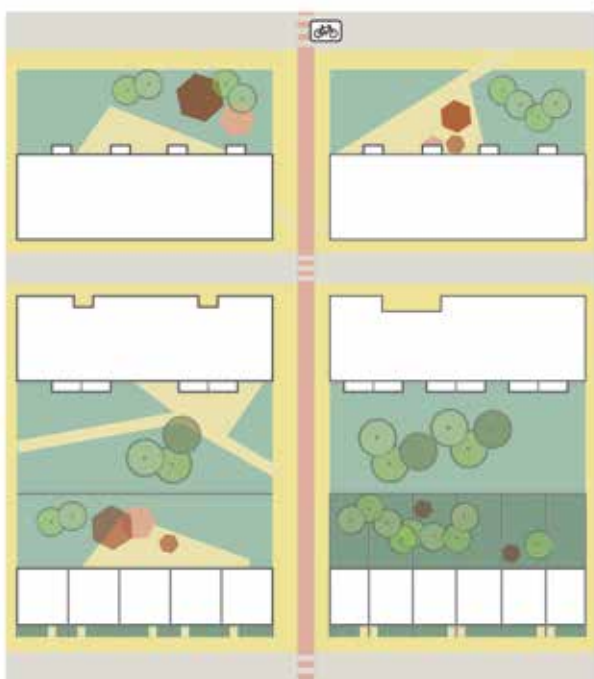
Stedsanalyser vil løfte frem behov for arealer til offentlig grønnstruktur, lekeplasser og byrom. Der dette kan etableres tett på boligene kan de regnes som del av uteoppholdsarealet. Det vil si at areal kan reguleres som offentlig torg, park eller friområde fremfor felles uteoppholdsareal. Dermed økes det private bidraget til offentlig grønnstruktur. Løsningen er ment å sikre etablering av offentlig grønnstruktur der det passer best ut fra behov for gode rekreasjonsareal. Det gir ikke en automatisk rettighet til å regulere utearealene i et prosjekt til offentlig areal.



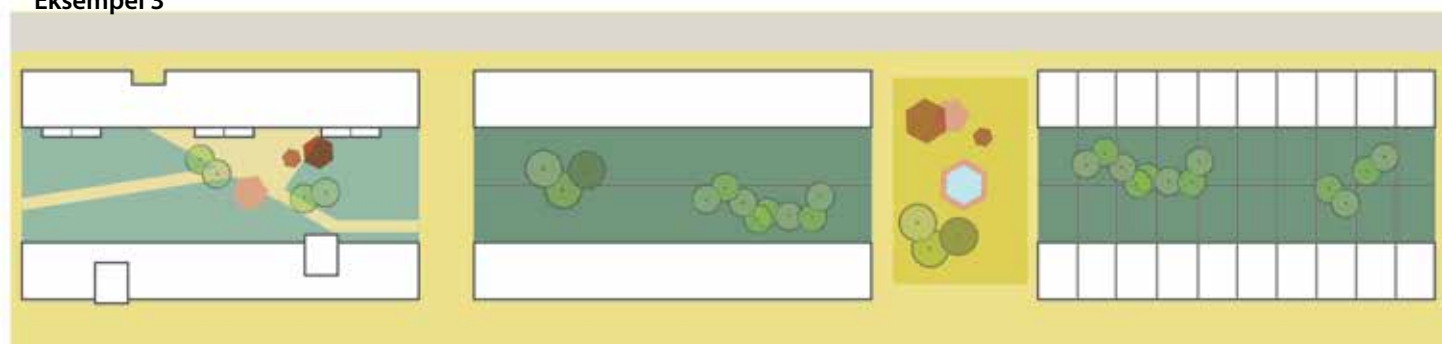
### Eksempel 1



### Eksempel 2



### Eksempel 3



KPA2018 legger vekt på kvaliteten i ny utbygging, og prosjekter skal utformes slik at de bygger opp under og bidrar til utviklingen av stedet. Utforming av ny utbygging vil variere etter stedlige faktorer. Utearealbestemmelsene skal sikre god kvalitet til de funksjonene arealet skal ha. Løsningene vil variere med ulike forutsetninger.

### Eksempel 1

Eksempel på to kvartal med ulik form. Kvartalet til venstre omslutter et felles uteoppholdsareal som svarer til bebyggelsens behov. Til høyre viser figuren en mer åpen bebyggelsesform. Om stedsanalysen påpeker behov for mer offentlig grønnstruktur i området, kan en i dette tilfellet utformet uteoppholdsarealet som et offentlig parkareal som likevel tilfredsstillende bebyggelsens krav til uteoppholdsareal.

Mulighetene til å bygge altaner eller takterrasser, høydebegrensninger og boligens størrelser vil påvirke tettheten i prosjektet.

### Eksempel 2

Ulike varianter av utbygging, med løsninger tilpasset omgivelsene. Det er vist ulike varianter av utearealer på bakken, i hovedsak fellesarealer. Nede til høyre er det skissert enheter med private hager. Igjen vil mulighetene til altaner og evt. takterrasser, sammen med byggehøyde og størrelse på boenhet, gir rammer for utnytningsgrad eller tetthet.

### Eksempel 3

Intensjonen er at utearealbestemmelsene skal gi fleksibilitet for et mangfold av løsninger. Alle prosjekt må løse krav til minimumsandel på bakken, og krav til fellesområder. Både mellom prosjekt og innenfor prosjekt, kan en finne variasjon i fordeling mellom felles uteområder, private hager og felles lekeplasser. I eksempelet under kan den gule lekeplassen reguleres som offentlig lekeplass dersom det er en mangel i området.



### **Ytre fortetningszone**

Kommuneplanen åpner for å fortette, og en må forvente varierende utbyggingsstruktur og boligsammensetning. I KPA 2010 skiller utearealkrav mellom ulike type bebyggelse, der kravet for blokkbebyggelse, småhus og eneboliger er hhv. 37, 100 og 200 m<sup>2</sup> pr. boenhet.

I KPA2018 er krav til uteoppholdsareal satt til 75 m<sup>2</sup> pr boenhet, uavhengig av bygningstype. Ved å fjerne skillet mellom bygningstyper, blir større boliger i rekkehus og småhus behandlet likt med leilighetsbygg, som et incentiv til å etablere en variert struktur.

I denne sonen vil det være rom for å etablere et stort spekter av bygningstyper, og utearealkravene gjenspeiler det. Utbygging inn mot viktige grønnstrukturer kan bidra til å regulere og dermed sikre de grønne verdiene. Det er derfor gitt anledning til å regne areal regulert til offentlig park som uteareal for ny utbygging.

### **Øvrig byggesone**

Her er det en videreføring av dagens krav, om opparbeiding av uteoppholdsareal til enkeltbygg. I denne sonen er det ikke relevant med parkmessig opparbeiding og drifting av grønnstruktur. Slike løsninger inngår dermed ikke som mulighet ved ny utbygging.



## Luft og vann av god kvalitet

En av satsingsområdene i samfunnsdelen er at "Alle innbyggere skal sikres luft og vann av god kvalitet og tilgang til stille soner". Ren luft er viktig for folkehelsen. Vann er byens viktigste ressurs og næringsmiddel. For å sikre at badeplasser i vann og fjord skal ha god kvalitet, er det viktig å hindre forurensende tilsig.

### Luftkvalitet

Bergen kommune har utfordringer med å overholde krav til luftkvalitet, særlig for nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>). Kommunen har ansvar for å utarbeide tiltak for å bedre luftkvaliteten. Det er utarbeidet nye luftsonekart for svevestøv (PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>) og nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>). Nye målinger viser at luftforurensning i Bergen sentrum er redusert som følge av flere tiltak.

Soner for luftforurensning er innarbeidet i plankartet som hensynssoner fareområde (H390), og er oppdatert etter NILU sin kartlegging i 2018.

### Drikkevann

Drikkevann er vist som eget arealbruksformål. I tillegg er nedbørsfeltet for drikkevann vist som hensynssone med egen bestemmelse (§ 33.1) i tråd med drikkevannsforskriften.

### Forurensning

Aktsomhetskart som viser hvor det er sannsynlig at grunnen er forurenset er oppdatert. Informasjonen i aktsomhetskartet er for detaljert til å bli innarbeidet som hensynssoner i KPA. Men kartet vil tas inn i kommunens kartbehandlingsverktøy VISGI, som brukes i behandling av plan- og byggesaker .

Som en del av prosjektet *Renere havn Puddefjorden* er det innarbeidet en hensynssone for tildekket sjøbunn i Puddefjorden. Innenfor denne hensynssonen er det ikke tillatt med tiltak som kan påvirke eller ødelegge tildekkingslaget på sjøbunnen. Hensynssonen kan bli utvidet ved senere rullinger, etter hvert som prosjektet blir utvidet til å gjelde Store Lungegårdsvann og Vågen.

### Støy

Kommuneplanen viser stille områder sentralt i Bergendalen, basert på data og kriterier fra Handlingsplan mot støy. Hensynssone grønn støysone angir 15 områder som er skjermet mot veitrafikkstøy over 50 dB for minst 50 % av arealet.

Det er nylig kommet nye data for helikopterstøy fra den planlagte basen på Nygårdstangen. Denne støyen vil påvirke områdene Nygårdsparken og Møllendal kirkegård. Områdene vises likevel som stille områder på grunn av relativt få hendelser med begrenset varighet.

Støybestemmelsen gir et tjenlig rammeverk, som på en forsvarlig måte balanserer hensynet til boligfortetting og god støystandard.

Støysonene gir en indikasjon på støynivået i framskrevet prognosesituasjon.

Hensynssoner for støy er oppdatert i samsvar med *Flystøykartlegging 2017-2028 for Bergen lufthavn, Flesland*.

I tråd med *Prinsippsak om rullebane 2 og flystøy* viser hensynssoner for flystøy en kombinasjon av situasjonen med 1 og 2 rullebaner.



## Kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljø regnes som samfunnets felles verdier. De er uerstattelige ressurser til kunnskap, bruk og opplevelser. Kulturminner skaper grunnlag for lokal samfunnsutvikling og har potensiale til kulturell, sosial og økonomisk verdiskaping.

Konsentrert utbygging med krav til tetthet vil kunne føre til økt press på kulturminner og kulturmiljø. På den annen side kan det gi grunnlag for en mer aktiv bruk, som opprettholder og verner om kulturminnene.

I plankartet er en rekke kulturmiljøer vist som Hensynssoner med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø (H570);

- **Historiske senter**
- **Arkitektur og bygningsmiljø**
- **Historiske kommunikasjonslinjer,**
- **Jordbrukslandskap og kulturhistoriske landskap**
- **Særskilte viktige kulturhistoriske områder**

I disse områdene skal den kulturhistoriske bebyggelsens egenart og områdets særpregete kulturmiljø sikres og opprettholdes. Retningslinjer og beskrivelse av områdene inngår i eget vedlegg til forslag til bestemmelsene.

Etter høring er det innarbeidet en ny bestemmelse - § 26.3.5: *“For tiltak innenfor hensynssone kulturmiljø skal det legges særlig vekt på bygningsform og bebyggelsesstruktur”.*

I prinsipp sak om Bergensk byskikk og byggehøyde vedtok bystyret en hensynssone rundt historiske områder, med bestemmelser om byggehøyder for nybygg. Med bakgrunn i vedtaket er det innarbeidet bestemmelsesområder for følgende områder i planforslaget:

- **Bergen sentrum**
- **Alvøen**
- **Laksevåg**
- **Nesttun**
- **Salhus**
- **Ytre Arna**

Avgrensningen av disse områdene tar utgangspunkt i Hensynssone for Historiske senter, utarbeidet av Byantikvaren. Planloven tillater ikke bestemmelser til hensynssone etter § 11-8 c, og vi har derfor valgt å supplere med bestemmelsesområder. Til bestemmelsesområdene stilles det krav til kulturhistorisk analyse, der historisk bystruktur, kommunikasjonskanaler og bygningmiljø klarlegges og drøftes med hensyn til betydning og føringer for videre byutvikling. (§ 36.2.1)

### 3. BOLIGFORSYNING



Befolkningsprognosen i samfunnsdelen tilsa at Bergen ville vokse med rundt 4.000 innbyggere årlig frem mot 2030, totalt nærmere 60.000 nye bergensere i forhold til 2016. Justert befolkningsprognose i 2018 tilsier en befolkningsvekst på 30.000 nye bergensere i 2040, som tilsvarer 1.400 nye innbyggere hvert år.

#### Boligforsyning frem til 2030

Boligbehovet er knyttet til prognoser for befolkningsvekst og interne flyttinger i kommunen. Selv med nullvekst, eller svakt negativ befolkningsvekst vil det være et boligbehov knyttet til at deler av eksisterende befolkning til en enhver tid vil ha behov for fornyelse av bosituasjonen.

Boligbehov må også vurderes opp mot samfunnsdelens mål om at Bergen skal være en drivkraft i regionen og fremstå som et attraktivt midtpunkt i en spennende landsdel - Vestlandets hovedstad. Vurdering av boligbehov på grunnlag av en framskrivning av dagens flyttemønster gir ikke uten videre en styrking av regionsenter funksjonen, og estimat for boligbehov må ta høyde for dette.

Befolkningsvekst består av to hovedelementer:

- **Netto flytting**
- *Mennesker som flytter til kommunen fra andre kommuner, eller fra utlandet, minus de som flytter ut av kommunen*
- **Fødseloverskudd**
- *Antall nyfødte minus antall døde*

Da den gjennomsnittlige levealderen øker, betyr det positivt fødseloverskudd selv om fødselstallene for tiden er lave i Bergen.



Det som trekker befolkningsveksten ned er netto flytting. I perioden 2008-2015 var det stor arbeidsinnvandring til hele Norge. Med et strammere arbeidsmarked, og forbedringer i landene arbeidsinnvandringen kom fra, har denne innvandringen avtatt. Også flyktningstrømmen er gått ned.

Ulike befolkningsprognoser tilsier nå en vekst på mellom 20 – 40.000 innbyggere frem til 2040. Vi kan altså gå ut fra en tilvekst på rundt 1.200 - 1.300 nye bergensere i året. I 2007 var befolkningsveksten på 1.236 personer.

I dag bor det i gjennomsnitt 2 personer pr. bolig i Bergen. Med utgangspunkt i en befolkningsvekst på opp mot 1.500 i året, og en langsiktig trend til færre personer pr.husholdning, betyr det at vi bør bygge 800-1.000 boliger i året frem til 2030. Kompakt byutvikling er fremdeles viktig, selv om befolkningsprognosene tilsier en lavere befolkningsvekst enn antatt i samfunnsdelen.

Målsettingen i samfunnsdelen er at en stor del av boligbyggingen skal skje i et utvidet sentrumsområde mellom NHH og Laksvågsneset i nord til Fjøsangerbukten i sør. Skal hovedtyngden av boligproduksjonen skje her vil dette tilsi 500 boliger i året i et utvidet sentrum.

Den øvrige boligforsyningen må komme i bydelene, rundt bydelssentrene og lokalsentrene.

Ferdigstilte reguleringsplaner og større offentlige og private planer under arbeid, tilsier at det er realistisk å dekke boligbehovet frem til 2030 innenfor de tre byutviklingssonene; sentrumskerne, byfortettingssone og ytre fortettingssone.

Det totale boligpotensialet innenfor fortettingssonene er imidlertid atskillig større enn behovet på vel 10.000 boliger frem mot 2030.

Rullering av kommuneplanen, og endret syn på hvordan befolkningsveksten vil bli, innebærer nye føringer for antall, typologi, størrelse og sammensetning av ønsket boligtilbud.

Som ledd i etableringen av en mer helhetlig boligpolitikk med både grønn, økonomisk og sosial bærekraft, arbeider kommunen med et *Program for boligforsyning i Bergen 2019-2030*. Programmet tar for seg den generelle boligfornyingen og behov for varierte boliger og mangfoldige bomiljø ved videre utvikling av den tette og urbane byen. Program for boligforsyning vil være retningsgivende for planlegging av boliger etter kommuneplanen. Melding om program for boligforsyning fase 1 ble behandlet av bystyret 20. juni 2019.

I Boligmelding 2014 - 2020 er kommunens lovpålagte boligsosiale ansvar omtalt og ivaretatt. Denne meldingen skal revideres i 2019 og er en viktig del av kommunenes boligsosiale arbeid, og inngår som en del av den helhetlige boligforsyningen.





Program for boligforsyning skal inneholde:

- En beskrivelse av status i boligmasse og utviklingstrekk de siste tiår
- En vurdering av behov for nye boliger i Bergen ut fra befolkningsprognoser og samfunnsdelens mål om at Bergen skal være et regionalt tyngdepunkt og se hen til mål om å sikre:
  - Balanse mellom bydelene i kommunen
  - Balanse mellom boligmasse og arbeidsplasser
  - Balansen mellom boligtyper og antall boliger i forhold til demografi
  - Fordeling av kommunale boliger i kommunen
- Kartlegge realistisk potensiale for boligforsyning i de ulike fortetningsområdene og legge til grunn kriterier som sikrer at alle bydeler får en fremtidsrettet, bærekraftig utvikling. En fordeling i de ulike bydelene vil vurderes og begrunnes ut fra.
  - Behov for byreparasjon og kritisk masse (tilstrekkelig antall beboere) sentralt i bydelene for å oppnå levende byrom i sentrum og bydelssenter
  - Behov for variasjon som sikrer at fortettingen tar hensyn til stedlige kvaliteter, egenart og kulturminner
  - Kapasitet på eksisterende, og behov for videreutvikling av sosial infrastruktur som barnehage, skole, idrettsanlegg og kultur
- Kartlegging av juridiske, administrative og økonomiske virkemidler for å kunne tilby boliger for alle, og peke på behov for eventuelle nye virkemidler
- Forslag til program for variert boligbygging i alle bydeler for alle målgrupper

Hordaland fylkeskommune har, som oppfølging av *Regional areal- og transportplan for Bergensregionen (2017)*, igansatt arbeid med et regionalt bustadbyggeprogram. Bergen kommune deltar i dette arbeidet sammen med nabokommunene Askøy, Lindås, Fjell og Os. Husbanken bidrar også inn i dette arbeidet.

I de siste 10 årene er det i gjennomsnitt ferdigstilt 1.050 boliger i året. Utbyggingstakten henger etter trendene i befolkningsutviklingen, slik at det i 2017 var en topp i antall ferdigstilte boliger med hele 1.600 boliger. Antall igangsettinger og rammetillatelser var imidlertid langt lavere, slik at vi forventer en tydelig nedgang i antall ferdigstillinger de kommende årene.

#### **Potensiale innen det utvidete sentrumsområdet**

- Ytre Sandviken, private og offentlige reguleringsplaner
- Indre Laksevåg, private reguleringsplaner og offentlig strategiplan
- Puddefjorden, private planer på begge sider

- Møllendal - Grønneviksøren, private og offentlige reguleringsplaner
- Mindemyren, flere private reguleringsplaner
- Wergeland, private reguleringsplaner
- Slettebakken, offentlige reguleringsplaner
- Bergen indre havn, Dokken - Jekteviken, fremtidig offentlige byutviklingsplaner

#### Potensialet i Ytrebygda

- Birkeland og Blomsterdalen, offentlig planstrategi
- Brakehaugen, privat reguleringsplan
- Kokstad øst, privat reguleringsplan
- Søreide, private planer
- Sandsliområdet, flere private planer
- Råstøl, private planer

#### Potensialet i Fyllingsdalen

- Spelhaugen, offentlig og privat reguleringsplan
- Oasen-området, offentlig og privat reguleringsplan
- Fortetting av større borettslag sentralt i Fyllingsdalen, offentlig områdeplan

#### Potensialet i Indre Arna

- Området rundt Arna stasjon, offentlig områdeplan
- Storanaset, transformasjon, offentlig områdeplan

#### Potensialet i Åsane

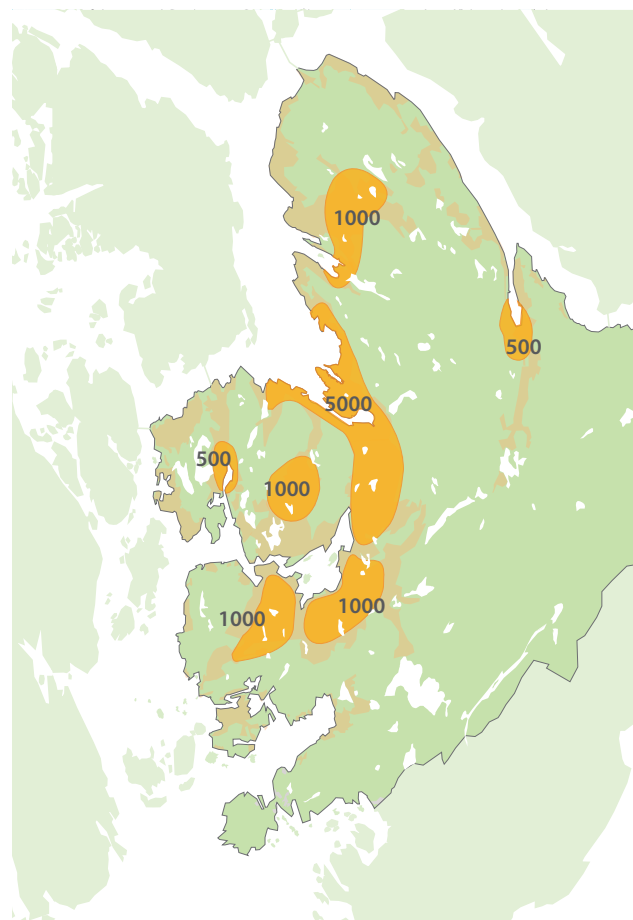
- Nyborg og rundt Liavatnet, offentlig områdeplan
- Åsane sentrum og C-tomten, privat og offentlig plan
- Eidsvåg, privat plan

#### Potensialet i Fana

- Paradisområdet, mange private planer
- Rådal og Kalgahaugen, offentlig plan
- Råstøl, private planer
- Skjoldskiftet, flere private planer

#### Potensialet i Loddefjord

- Fortetting rundt Vestkanten og Bjørndalspollen, offentlig strategiplan
- Fortetting i Kjøkkelvik/Olsvik, private planer



#### Anslått boligbygging i de 7 byutviklingssonene 2019 - 2030

<b>Utvidet sentrum :</b>	<b>5000</b>
<b>Ytrebygda:</b>	<b>1000</b>
<b>Fyllingsdalen:</b>	<b>1000</b>
<b>Indre Arna:</b>	<b>500</b>
<b>Åsane :</b>	<b>1000</b>
<b>Fana:</b>	<b>1000</b>
<b>Loddefjord:</b>	<b>500</b>
<b>Bergen totalt:</b>	<b>10.000</b>

Potensialet for nye boliger innenfor de 7 sonene er imidlertid atskillig større. Program for boligbygging i Bergen 2019-2030, som er under arbeid, vil beregne potensialet innen bydelene.

Nasjonale og regionale trender viser at det vil bli en økning i antall aleneboere, og at husholdninger generelt blir mindre (Regional areal og transportplan 2017). Det er ønskelig med et utvalg av boligtyper som imøtekommer den individuelle valgfriheten. Barnefamilier ønsker ofte eneboliger eller småhus. Denne boligtype utgjør 2/3 av eksisterende boliger i Bergensområdet. I følge regional areal- og transportplan er dette tilstrekkelig til å møte etterspørselen i 2030. Boligbehovet møtes derfor best ved å bygge flere leiligheter, med variasjon i form og størrelse.

## 4. BLÅGRØNNE BERGEN



Bergen er en by i naturen. Forholdene for et allsidig og variert friluftsliv ligger godt til rette, med både fjell og skog, kystsoner og vassdrag spredt i hele kommunen. De små, opparbeidede parkene, lekeplassene og byrommene inne i byggesonen har i tillegg avgjørende betydning som møteplasser og pustehull i hverdagen

### Sammenhengende blågrønne strukturer

Hensynet til grønn og bærekraftig utvikling skal være et overordnet prinsipp i kommunens planlegging og virksomhet, jamfør kommuneplanens samfunnsdel:

*Sammenhengende blågrønne strukturer skal prege nye og fornyede byggeområder. De blågrønne strukturene skal sikre byen befolkning et variert friluftsliv, styrke det biologiske mangfoldet, og være naturlige vannveier og reservoarer for vann under ekstremvær.*

Ivaretagelse og opparbeiding av sammenhengende blågrønne strukturer har stor betydning for å sikre kvalitet i fortetting.

### Grøntområder og parker

Naturen som omgir Bergen setter sitt preg på opplevelsen av byen. Byfjellsområdene som deler opp byggesonen og skiller bydelene fra hverandre, gir store rom for natur og dyreliv tett inn i byen. I hverdagen er det likevel de lokale, mindre områdene som er viktig for å tilby byboerne rekreasjons- og lekemuligheter. For slike nære områder, er opparbeiding og tilrettelegging nødvendig for å tilby funksjonelle områder som tåler bruk. Her skal det være mulig å gå i hverdagstøy, sitte, trene, spise og ikke minst leke. Områder som kan tilby flere funksjoner, har normalt høy attraktivitet.

Et sammensatt nett av større og mindre arealer, med høy og lav intensitet i bruk, funksjonalitet og opparbeidingsgrad, gir en god by med tilbud til alle innbyggere. Offentlige områder og private fellesområder utfyller hverandre også med ulike tilbud og funksjoner.

Kommunen har mål om å ta vare på og styrke den finmaskede strukturen av parker, lekeplasser og byrom i fortettingssonene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2 om kvalitet i byområdene, under Uteoppholdsareal og grønnstruktur.



De nære pusterommene og parkene er hverdagens viktigste grøntområder. Små områder ned til 1 daa kan ha lokalt stor betydning som lekeplass eller byrom. Større områder med lokal funksjon kan gi et bredere tilbud for flere.

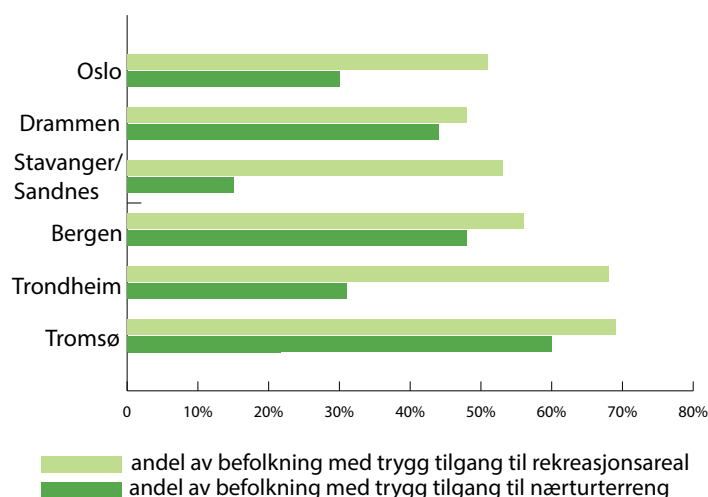
SSB har tall som viser tilgang på rekreasjonsområder og nærturterreng basert på arealbruk og veinett. Figuren til høyre viser tilgang til leke- og rekreasjonsareal over 5 daa, innenfor 200 m trygg gangavstand. Figuren viser også tilgang til nærturterreng over 200 daa. Her er gangavstanden 500 m. Trygg tilgang innebærer at tilkomst går langs stier, gangveier eller veier med lite trafikk og lav fart. For å bedre tilgang på rekreasjonsområder må vi etablere flere parker og bedre eksisterende tilkomster. Sammenliknet med andre byer, kommer Bergen greit ut, men kommuneplanen tar sikte på å utnytte arealressursene bedre fremover.

Kommunedelplan for blågrønn infrastruktur i Bergen; Grøntmiljøplan 2012 – 2020 omhandler både mindre og store sammenhengende blågrønne områder. Planen skal rulleres i 2020.

## Friluftsliv og byfjell

Friluftslivet er viktig for folkehelsen. Mange deltar i friluftslivsaktiviteter, og da i første rekke fotturer. Store, nære friluftsområder gjør natur og naturopplevelser tilgjengelig for mange. Med gangavstand fra boligen, kan tilkomsten til turområdene bli en del av turen. Bergen har store friluftsområder tett på bebyggelsen. Nærheten til byfjellene er en kvalitet som både gir mulighet til rekreasjon, friluftsliv, opplevelse av natur, utsyn og identitet.

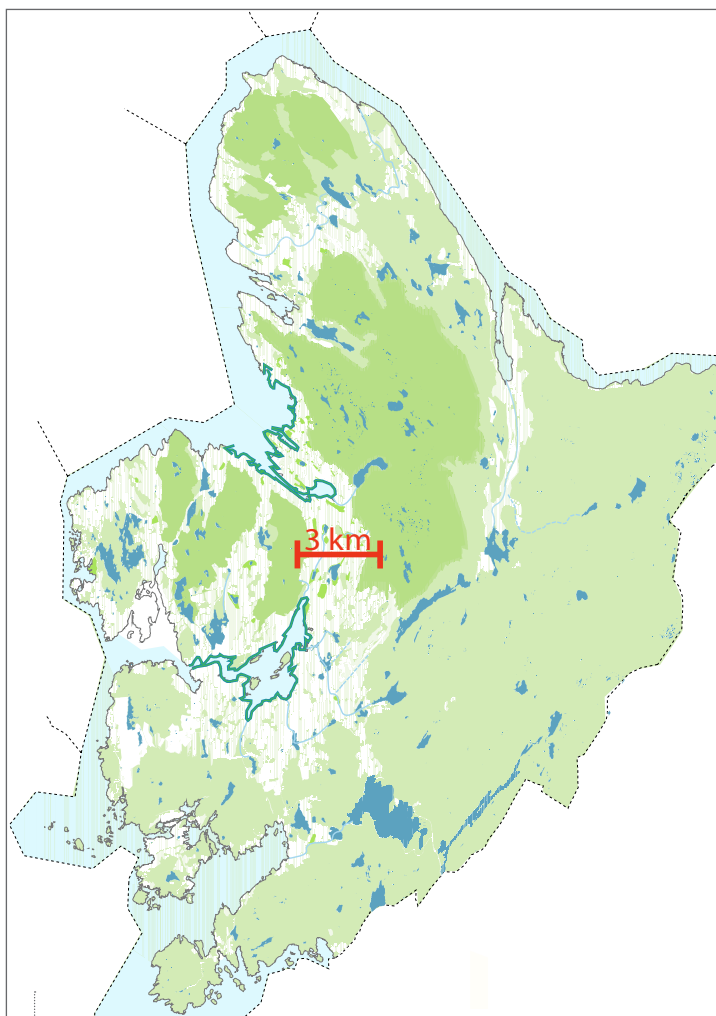
Plasseringen av de store byfjellsområdene er gitt. Mulighetene ligger i å øke tilgjengeligheten gjennom bedre koblinger fra boligområdene, og flere og bedre innfallsporter.



Tall for tettstedsområdet i byene, kilde SSB, 2016

SSBs kartlegging viser at over halvparten av befolkningen i Bergensområdet har trygg tilgang til nærturterreng innenfor en gangavstand på 500 meter. For lengre turer i større friluftsområder vil det i tette byområder være naturlig å akseptere en lengre gangavstand enn 500 meter frem til friluftsområdet. I utredningen "Uterom i tett by" forut for planarbeidet, benytter man en akseptabel gangavstand på 1500 meter til større friluftsområdene over 500 daa.

Analysen av byområdet viser stort potensial for å sikre innbyggerne tilgang til store sammenhengende friluftsområder innen 1500 m gangavstand. Unntaket er deler av strekningen mellom Paradis til Sandsli, som inneholder store byfortettingsområder.



Kartet viser de store sammenhengende blågrønne områdene i kommunen, og avstand mellom disse.

For å gi et tilbud til større sammenhengende turområde i denne delen av kommunen, er det startet opp arbeid med å se på en mulig turvei rundt Nordåsvatnet.

I 2016 gjennomførte Bergen kommune en kartlegging av friluftsområder etter metode fra Miljødirektoratet. Friluftsområder som er vurdert til verdi A og som er uregulert, er innarbeidet som grønnstruktur i planforslaget. Kartleggingen vil gi viktige innspill til kommende reguleringer.

Siden forrige rullering av arealdelen er det vedtatt forvaltningsplaner for byfjellene sør og byfjellene nord. Disse byfjellsområdene er innarbeidet som hensynssoner i planforslaget.

## Strandsone og sjøområder

Strandsonen er en viktig del av grønnstrukturen. Den har et særlig vern gjennom statlige føringer. Det pågår arbeid med egen strategi for sjøfronten i Bergen sentrum fra Breiviken til Laksevågneset, og planer for en bystrand langs østsiden av Store Lungegårdsvann. I tillegg er det vist grøntområder i Nordåsvannet og Bjørndalspollen. I dette inngår fremtidig grønnstruktur basert på utfylling i sjø.

Arealformål i sjø er langt på vei videreføring fra gjeldende kommuneplan. I stedet for gyteområde som grunnlag for arealformål fiske, er det lagt inn hensynssone naturmiljø for gytefelt for torsk. Gytefeltene er større enn gyteområdene. Hensynssonene er vurdert å ivareta behovet for spesielle hensyn i like stor grad som tidligere arealformål. En ny hensynssone for marint verneområde i Krossfjorden er også tatt inn, basert på forslag om marint vern i Hordaland fra Fylkesmannen i Hordaland.



En større del av Kviturspollen, Vestrepollen og Grimseidpollen er vist som kombinert område for natur og friluftsliv på bakgrunn av viktige naturkvaliteter. Også Store Lungegårdsvannet er vist som et kombinert område for natur og friluftsliv. Her er det lagt inn et bestemmelsesområde for sjørelatert motorsport som muliggjør to arrangement årlig.

## Naust- og småbåtanlegg

Etter innsigelse fra fylkesmannen vedtok Miljøvern-departementet å ta ut alle områdene som var avsatt til naustformål i KPA2010. Departementet ba kommunen foreta en gjennomgang av strandsonen med naustområder og småbåthavner, for å sikre at allmenne hensyn blir ivaretatt.

Kommunen har gått gjennom de 80 naustområdene, med bakgrunn i *Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø* (vedlegg I). Mange områder er ferdig bygget ut. Disse er vist som Bebyggelse og anlegg i plankartet. I Bebyggelse og anlegg gjelder byggeforbud i 25-meters belte langs sjø (bestemmelsene § 6). Det innebærer at det ikke åpnes for nye naust i disse områdene. Noen få områder foreslås opprettholdt som landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF), da de i liten grad har eksisterende naust. Med bakgrunn i konflikt med Svært viktig marin naturtype foreslår fagetaten at naustområdene i Kviturs-, Vågsbø-, Vestre- og Grimseidpollene går ut. Naustområdene ytterst i Kviturspollen beholdes.

Kommunen anbefalte at 44 områder vises som naustområder (N) i plankartet. I disse områdene åpnes det for nye naust på grunnlag av reguleringsplan (plankrav). Med bakgrunn i innsigelse fra Fylkesmannen i Hordaland, er antall naustområder redusert til 16 etter høring.

I KPA2010 ble alle havneområder vist som Småbåthavn (H). Vi foreslår nå å skille mellom Småbåthavn og Småbåtanlegg. Småbåthavn (kode 6230) er et anlegg med driftsselskap der bruken ikke er begrenset til nærmere fastsatte eiendommer. Småbåtanlegg (kode 1500) er et anlegg uten driftsselskap, knyttet til nærmere angitte brukere, bolig- og fritidseiendommer. Med bakgrunn i Kartforskriften vises småbåtanlegg med samme farge og kode som naustformål, men med betegnelsen SA. Med bakgrunn i innsigelser gjenstår 25 småbåtanlegg etter høring.

## Vassdrag

Vassdragene i byen er rekreasjonsområder, samtidig som de har betydelige økologiske verdi. Kommuneplanen er tydelig på at de blå linjene er viktige i den grønne strukturen. Bergen kommune har en egen forvaltningsplan for vassdragene. Hensynet til vassdragene i form av byggegrensler er videreført i planen.



Det er ikke alltid samsvar mellom ønsket om kontakt med vassdraget og hensynet til kantvegetasjon og økologiske verdier. I byområdene vil inngrep i vassdragssonene, både i vegetasjon og vassdragsutforming, være relevant å vurdere med tanke på menneskevennlig bruk. Det gjelder alt fra behov for tilpassing, tilrettelegging, opparbeiding og omarbeiding av vassdraget og kantsonen. I bestemmelser om naturmangfold fremgår betydningen av naturlig kantvegetasjon, samtidig som det åpnes for parkmessig opparbeiding i sentrumskjerner og byfortettingssone.

Hensynet til vassdragene er ivaretatt gjennom byggegrenser. Samtidig har det vært et ønske om å synliggjøre de viktige vassdragene i kartet. Det er tegnet opp ny grønnstruktur langs deler av Daleelva, Arnaelva, Hopsvassdraget, Apeltunvassdraget og Steinsvikbekken. Byggegrensen er de fleste steder bredere enn grønnstrukturen, og dermed førende for nye tiltak. Den nye arealbruken i kartet skal bidra til å fremme betydningen av de sammenhengende grønne strengene.

Selve vassdraget inngår i kartgrunnlaget, og er ikke tegnet inn som eget arealformål i plankartet.

Kommunedelplan for overvann er under arbeid. Den vil gi et bedre kartgrunnlag for vassdrag. Dette vil også gjøre det mer hensiktsmessig å kunne tegne inn flomsone.

## Landbruk

Gode landbruksareal er en premisse for matproduksjon og selvforsyningskapasitet. Arealene bør ivaretas i et langsiktig perspektiv og forvaltes etter et bærekraftig prinsipp. Landbruksareal er viktig for å opprettholde produksjon, kulturlandskap og kulturarv. Områdene har også en viktig funksjon i å håndtere klimaendringer. Plantedekket areal binder CO<sub>2</sub> og fordrøyer vann, noe som blir stadig viktigere med forventede klimaendringer og økt tetthet i bysonen. I tillegg utgjør områdene viktige biotoper for truede arter og areal for rekreasjon.

Bergen kommunes *“Handlingsplan for Landbruket”* behandlet i bystyret 22.mars 2017, er et verktøy for å prioritere satsing knyttet til landbrukssektoren. Ny arealplan er i hovedtrekk i samsvar med føringer i landbruksplanen. Krav til ny kartlegging av landbruksareal må innarbeides ved neste rullering av KPA. Hensynssone Sammenhengende landbruk er videreført fra KPA2010. Ny arealplan har tydelige grep om fortetting, og foreslår ikke nedbygging av landbruksarealer.

Mange innspill til KPA gjaldt omdisponering av LNF. Kommunen har vedtatt omdisponering av 156 daa LNF. Men samtidig er en rekke boligområder fra KPA2010 tatt ut av planen i samsvar med Strategisk temakart. Det innebærer at 7 000 daa er tilbakeført til LNF, og vil inngå i en fremtidig vurdering av landbruksområder.



## Naturmangfold og biologisk mangfold

Ødelegging av leveområder er den største trusselen mot mangfoldet av planter og dyr. Naturmangfoldloven gir føringer for arbeidet med arealutvikling og fysiske tiltak som har innvirkning på naturmangfoldet. Å opprettholde et mangfold i naturen er også et tiltak for folkehelsen.

Arealdelen inneholder en egen bestemmelse om naturmangfold, med blågrønne strukturer, kantvegetasjon langs vassdrag og bytrær.

Arealdelen inneholder åtte områder som er båndlagt etter naturvernloven (Naturmangfoldsloven):

- *Hisdalen*
- *Kalandsvika*
- *Kråmyrane*
- *Nesvika*
- *Reppadalen*
- *Seløyskjera - naturreservater*
- *Rambjøra - landskapsvernområde med plante- og dyrelivsfredning*
- *Fjøsanger - naturminne og landskapsvernområde*

I tillegg inngår hensynssone – Naturmiljø (H560): Biologisk mangfold. Dette er områder som er registrert som viktige naturtyper, geologiske forekomster, og prioriterte viltområder. Denne er oppdatert etter Viltplanen i Bergen 2018.

Det meste av Bergen kommune er naturpregede områder i form av store sammenhengende byfjellsområder, som gir gode levevilkår for et variert dyreliv. Mellom de fleste av de store områdene er det også tydelige korridorer der viltet kan trekke fra ett område til det neste.

### Temakart blågrønne strukturer

Temakart blågrønne strukturer er basert på en sammenstilling og systematisering av eksisterende data og registreringer, og danner grunnlaget for grove prinsippraseer for de blågrønne strukturene. Temakartet er ikke et juridisk bindende plankart, men gir retningslinjer for videre planlegging. Den henvises til temakartet i § 10.

Temakartet skal detaljeres og videreutvikles med et juridisk grunnlag for arealutviklingen. Statlig arbeid med økologiske grunnkart skal følges opp og gi kartdata og registreringer om naturmangfold som grunnlag for forvaltning av naturessurser og utarbeiding av arealregnskap om arealbruk i byutvikling.



## 5. KLIMATILPASSING RISIKO OG SÅRBARHET



### **ROS-analyse**

Det er utarbeidet en ROS-analyse til kommuneplanens arealdel (vedlegg M). Denne er både et innspill til arealdelen og en oppfølging av BergenROS 2014 Bergen en trygg by, vedtatt 29.april 2015 (sak 106-15). ROS-analysen tar utgangspunkt i risikobildet fra BergenROS 2014 og hendelser som har betydning for arealbruk. Kartlegging av risiko er gjennomført for bydelsnivå. I henhold til ROS-analysen er det innarbeidet hensynssoner for ras, skred og flom.

ROS-analysen er oppdatert etter offentlig høring.

### **Overvannshåndtering**

Overvann er overflateavrenning som følge av nedbør. I tillegg til nedbørmengde og nedbørsintensitet vil lokal topografi og overflatestruktur påvirke hvor vannet tar veien. Fortetting og kompakt utbygging øker de harde overflatene og reduserer de gjennomtrengbare arealene som kan håndtere overvann. Det er derfor viktig med et klimatilpassingsperspektiv i all arealplanlegging. I bestemmelsene er dette fulgt opp i § 19 Klimatilpassning, risiko og sårbarhet.

Kommunen vil vedta kommunedelplan for overvann i løpet av 2019. Dette er en overordnet tematisk kommunedelplan, som samordner og ivaretar kommunens interesser og ansvar innenfor temaet.



“ Vannplassen” Nygårdstangen. I hovedplan for avløp og vannmiljø er Nygårdstangen lansert som satsningsområde for en helhetlig overvannshåndtering, med etablering av et vann-landskap der estetikk, forurensningfare og sikkerhet mot flom og oppstuvning er ivarettatt.

## Ekstremvær (Flom, ras og skred)

NVE stilte krav om at aktsomhetsområder for steinsprang, snøskred, jord- og flomskred må innarbeides i KPA. Dette skal avklare potensiell fare i områder der det kan være aktuelt med utbygging. Aktsomhetsområder vises som hensynssoner i plankartet.

Med bakgrunn i anbefalinger i ROS-analysen og i NVE sin veileder *Flaum- og skredfare i arealplaner* (Retningslinjer 2 – 2011) er følgende hensynssoner i plankartet:

- *Steinsprang og jord- og flomskred vises som hensynssone – fareområde (§11-8a); Aktsomhetsområde skred (H310\_1), Ras og skredfare (310), basert på aktsomhetskart fra [www.skrednett.no](http://www.skrednett.no). Disse er kartlagt på et svært overordnet nivå, og fanger derfor ikke opp skrenter under 20 meter. Det innebærer også at hensynssonen berører en del bebygde områder, som sannsynligvis er beskyttet av annen bebyggelse.*
- *Kommunen har utarbeidet detaljerte skred-farevurderinger i deler av kommunen. Disse inngår i hensynssonen Fareområde skred (H310\_2).*
- *Etter høring er aktsomhetskart for snøskred innarbeidet i aktsomhetsområde skred.*

NVE har utarbeidet flomsonekart for Nesttunvassdraget og er i gang med å utarbeide kart for Apeltunvassdraget. Fra dette arbeidet er 200-årsflom tatt inn som hensynssone - fareområde - Flomfare (H320). Flomsone er gitt et klimapåslag på 20 prosent for å ta høyde for fremtidig klimaendringer. Flomsone for Apeltunvassdraget er innarbeidet. Verneområde for Osvassdraget vises som hensynssone *Båndlagt etter andre lover (§11-8d)*.

## Havstigning

Stigningen i havnivå varierer mellom ulike kystregioner i Norge. Havnivåstigning har konsekvenser for både eksisterende og planlagt infrastruktur langs kysten. I tillegg kommer stormflo, når lufttrykksendring og vind påvirker vannstanden. Det er stor usikkerhet knyttet til hvor mye havet vil stige. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB veileder 2016) anslår at havnivåstigning + stormflo (1000 års intervall) for Bergen i 2100 vil være 2,13 meter. Da er bølgepåvirkning ikke tatt med.

Forslag til bestemmelse er at nye tiltak skal oppføres og plasseres med nødvendig sikkerhet mot skader ved fremtidig stigning i havnivå og stormflo (bestemmelse § 19).

I retningslinjene har vi presisert at vurdering av fremtidig havstigning bør ha et perspektiv til år 2100.

## 6. BÆREKRAFTIG TRANSPORT



---

**Kommuneplanens samfunnsdel fra 2015 satte mål for Bergen som en aktiv gåby med bakgrunn i forebygging av folkehelse og en bærekraftig kompakt byutvikling.**

---

### Gange

Den aktive byen skal stimulere til bruk av byens kulturtilbud, parker, byfjell, turstier og idrettsanlegg. Byen skal tilrettelegges for alle aldersgrupper og personer med ulike funksjonsevner.

Gåbyen er et virkemiddel for å skape en mer menneskelig by, der psykisk og fysisk helse styrkes. Samtidig bidrar gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, til en mer klimavennlig by.

Alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gater, byrom og snarveier, som gir gåturen gode opplevelser og mulige møtesteder, er viktig for at det skal være attraktivt å gå mer.

Gange skal fremmes som hverdagsaktivitet fordi det er det enkleste og mest gjennomgripende tiltaket for å bedre folkehelsen. Mer mosjon gjennom gange og sykkel vil bidra til å redusere livsstilssykdommer. Gode gangtraseer gir bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Gåbyen fungerer godt når alt vi trenger i hverdagen ligger i nærområdet. Butikk, fritidstilbud, skoler og servicefunksjoner må være i bydelen og lokalsentrene.

Mange opplever isolasjon og ensomhet. Gode byrom som fungerer som møteplasser og oppholdssteder gir muligheter for sosial kontakt, også for uformelle møter. Det gir mer aktivitet og et sterkere byliv, og kan bidra til at flere føler seg inkludert i samfunnet.

De siste femti årene har vi i stor grad planlagt byen på bilens premisser. Nå skal vi prioritere de gående først og dernest sykkel og kollektivtransport. Dette skal skape en aktiv og klimavennlig by. Forslag til *Gåstrategi 2019-2030*, har mål om å øke gangandelen fra 25% til 30%. Strategien er på høring høsten 2019.

## Sykkel

Hverdagssyklister kan integreres i gåbyen. Ved å erstatte biler med sykler, bidrar vi til å dempe støy og redusere konsekvenser av eventuelle trafikkuhell. Sykling er bra for miljøet, gir god helse og er god samfunnsøkonomi.

Det må etableres bedre sykkelveier til og gjennom sentrum, i og mellom bydelene og til friluftsområder. Innbyggerne må kunne sykle til barnehager, skoler og fritidsaktiviteter. Trygge og attraktive skoleveier og opplæring i trafikk- sikkerhet er viktig for å øke sykkelandelen blant barn og unge.

Vi må sikre bedre parkeringsmuligheter for sykler i sentrumsområder og nye utbyggingsprosjekt. Sykkelutleie og bysykler vil avlaste kollektivtrafikk på kortere strekninger.

Gå- og sykkelbyen er to sider av samme sak, hvor sykkel gir økt mobilitet og mulighet til å transportere både lettere varer og barn, på korte og mellomlange strekk.

I bestemmelsene stilles det krav om garderobefasiliteter og parkering for sykkel på arbeidsplasser og tyverisikker sykkelparkering i tilknytning til bolig.

Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 er under rulling.

## Kollektivtransport

Ryggraden i kollektivsystemet er jernbanen til Arna og bybanen til de øvrige bydelene. Jernbanen bygger dobbeltspor til Arna som står ferdig om fire år. Bybanen er i drift fra sentrum til flyplassen. Bybane til Fyllingsdalen, via Haukeland og Mindemyren, er under bygging. Reguleringsplanarbeid for strekningen mellom sentrum og Åsane er startet.

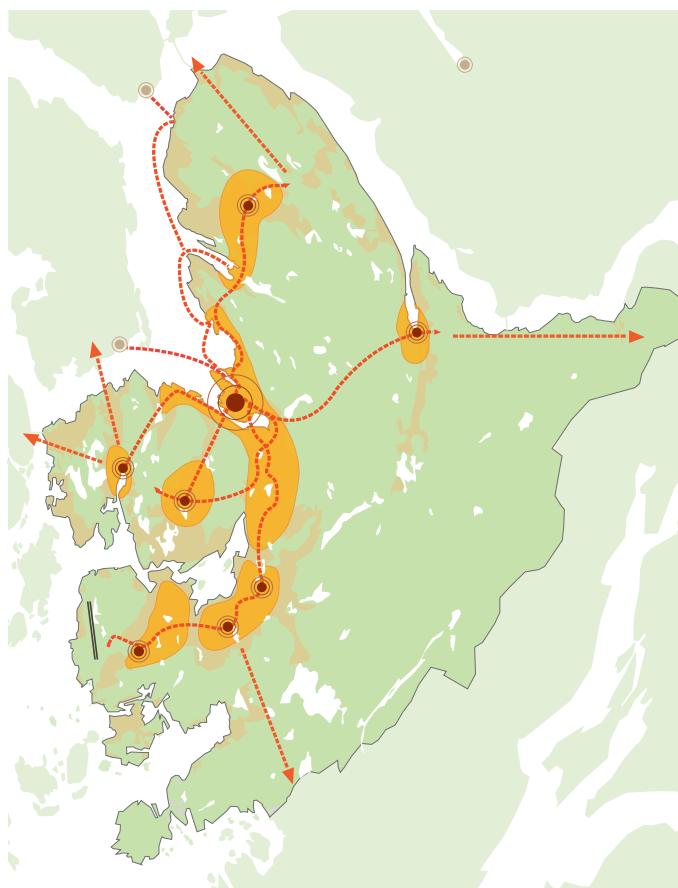
For Laksevåg og Loddefjord er det gjort et utredningsarbeid i form av KDP kollektivtransport mot vest. Foreløpig foreligger et forslag til utsling av alternativer. Bybane via indre Laksevåg er et aktuelt alternativ. Frem mot 2030 vil vi kunne få et banesystem mellom Bergen sentrum og alle bydelssentrene som vist i Strategisk temakart BERGEN 2030 som ble vedtatt i bystyret høsten 2016.

Et slikt kollektivsystem knytter byutviklingsområdene sammen med Bergen sentrum. Ytre ringforbindelser mellom bydelene vil i første omgang betjenes med buss. Dette gjelder også forbindelsene mot nabokommunene Øygarden (Fjell, Sund og Øygarden), Askøy, Alver (Meland, Radøy og Lindås), Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Bjørnefjoren (Os og Fusa).

Utredning av en miljø- og klimavennlig "bybane til sjøs" mellom Bergen sentrum og aktuelle bydeler og nabokommuner er under oppstart.

Kollektivsystemet ligger til grunn for senterstrukturen i planforslaget.

Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har pekt på at også drifting av kollektivtransport krever areal. Det er derfor tatt inn to nye punkt under § 16 Mobilitet om at areal til kollektivtransport skal vurderes i alle planer.





## Vegsystemet

Vegsystemet gjennom Bergensdalen og inn til Bergen sentrum fra nord og vest må i økende grad prioriteres for kollektivtrafikk og sykkel. Ved en gradvis overgang til et utbedret kollektivnett i form av bane og egne bussfelt, kan det innføres restriksjoner på privatbiltrafikken inn til og gjennom Bergen sentrum. Felt som i dag er tilgjengelig for alle trafikanter kan gjøres om til sambruksfelt eller sykkelfelt.

Det er få steder varetransporten er prioritert. Derfor er det viktig å ha god fremkommelighet på et ytre ringvegssystem. Dette gir muligheter for tungtransport mellom bydelene.

For distribusjon til det sentrale byområdet bør det vurderes å gi prioriterte kjøretøy for varelevering adgang til sambruksfeltene. Hovedtyngden av bilbasert godstransport til byen kommer via E16. Det er viktig at et ringvegssystem har god kontakt mot E16. Utredning av nye traseer for E16 mot Voss og E39 mot Stord pågår i regi av Statens vegvesen.

Tilknytting til Bergensregionen styrkes i planperioden med åpning av veganlegget Svevatjørn/ Os - Rådal og oppstart av anlegg for veg- og broanlegg til Sotra.

Det er ikke aktuelt å bygge tunnel mellom Midtbygda og Nordhordlandsbrua etter vedtatt plan. Vegforbindelsen fra Nordhordland må knyttes direkte mot en fremtidig Ringveg øst i området Vågsbotn - Haukås. Kommunen foreslår å oppheve KDP E39 Nyborgtunnelen, traseen er fjernet fra arealplankartet.

## Nullvekst i personbiltrafikk

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Målet er forankret i Klimaforliket (inngått av Stortinget i 2008 og 2012), Nasjonal transportplan, Regional areal- og transportplan og Byvekstavtale. Målet gjelder for de største byområdene i Norge.

Nullvekstmålet kan bidra til bedre fremkommelighet for nytte- og næringstransport, og til å redusere utslipp av klimagasser fra transportsektoren.

Grønn strategi går lenger enn Regional areal- og transportplan (2017). Bergen kommune har mål om at personbiltrafikken skal reduseres med minst 10 prosent innen 2020 og 20 prosent innen 2030 sammenlignet med 2013.

Et konsentrert utbyggingsmønster vil dempe transportbehovet. Ved å utnytte infrastrukturen bedre og mer effektivt bidrar konsentrert utbyggingsmønster også til å redusere kapasitetsutfordringer. Tett og konsentrert arealbruk gjør det i tillegg enklere å gå, sykle og reise kollektivt. Det tilrettelegges for deleordninger for bil og etablering av mobilitetspunkt.

## Samlet transportbehov

KPA angir hovedtrekkene i arealdisponeringen i kommunen. Utfordringene omkring transport ved utviklingen av den tette byen, sammen med hårete mål for de ulike transportgruppene, krever at vi utarbeider en samlet transportstrategi for Bergen. Hensikten er å få til en mer samordnet areal- og transportutvikling, samt å gi grunnlag for viktige samferdselsprioriteringer. Transportsystemet skal knytte byen sammen på en effektiv og miljøvennlig måte.

Arbeidet med transportstrategi må ta opp i seg problemstillinger som:

- *større arealbehov for en økende kollektivtrafikk med terminaler knyttet til senterområdene*
- *fastlegging av et hovedvegssystem som går utenom sentrumskjernene*
- *prioritering av kollektivtrafikk og varelevering på hovedvegen inn mot og gjennom Bergen sentrum*
- *lokalisering av sentrale parkeringsanlegg knyttet nær opptil hovedvegssystemet*
- *prinsipper for prioritering mellom gange, sykkel, varelevering og kollektiv i, og rundt, sentrumskjernene*
- *avklare gode nok trafikkløsninger i tette områder, sett opp mot ideelle statlige føringer*
- *opplegg for en ny samlet trafikkplan for Bergen sentrum*
- *lokalisering av viktige terminalfunksjoner og samordning av varedistribusjonen*
- *integre strategier for gange, sykkel, kollektiv, parkering og varelevering i et samlet dokument*

## Parkering

Regulering av parkeringstilbudet er et effektivt virkemiddel for å styre personbiltrafikken. Samtidig er det nødvendig å håndtere parkering på en trafiksikker måte. Omfanget av gateparkering skal reduseres. Strukturen i parkeringstilbudet kan være vel så viktig som antallet parkeringsplasser. Ved å etablere parkeringen i felles anlegg, uten direkte heis til bolig eller arbeidsplass, blir det enklere å løfte frem andre transportalternativ. Utformingen av parkeringsplasser og tilkomsten til disse må gjøres med omtanke for omgivelsene uten store arealbeslag.

Kommuneplanen viderefører en restriktiv linje for etablering av parkering til næringsbygg. Boligparkeringskravene er vesentlig redusert. I sentrum vil det nå være mulig å bygge boliger uten parkering. I de andre fortettingsområdene er kravet til parkering redusert. Behovet for å bygge parkering til sentrale boliger er ikke like stort som KPA2010 forutsetter.

Begrensninger i muligheten til å etablere parkering må følges opp med kontroll på arealet i nærområdet. Enten ved bruk av boligsonerordningen eller generell parkeringsforbud. Ellers vil parkeringen belaste andre områder.

Sykkel som transportform bør være like tilgjengelig i hele kommunen. Krav til sykkelparkering er derfor de samme over alt for å forenkle saksbehandling. Kvalitetskrav i KPA2010 begynner å gi effekt, og er videreført.



Kommunen gjeninnfører frikjøps-ordningen. I enkelte områder er etablering av parkering i tråd med kommunens kvalitetskrav vanskelig. Ved å etablere en frikjøpsordning åpner vi for at utbygging kan skje uten at parkering er etablert. Samtidig får kommunen tilført midler til å etablere samlede parkeringsløsninger. Frikjøpsordningen kan etter dagens regelverk benyttes til å etablere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Beløpet må settes høyt nok til at det dekker etablering av parkering, for både bil og sykkel.



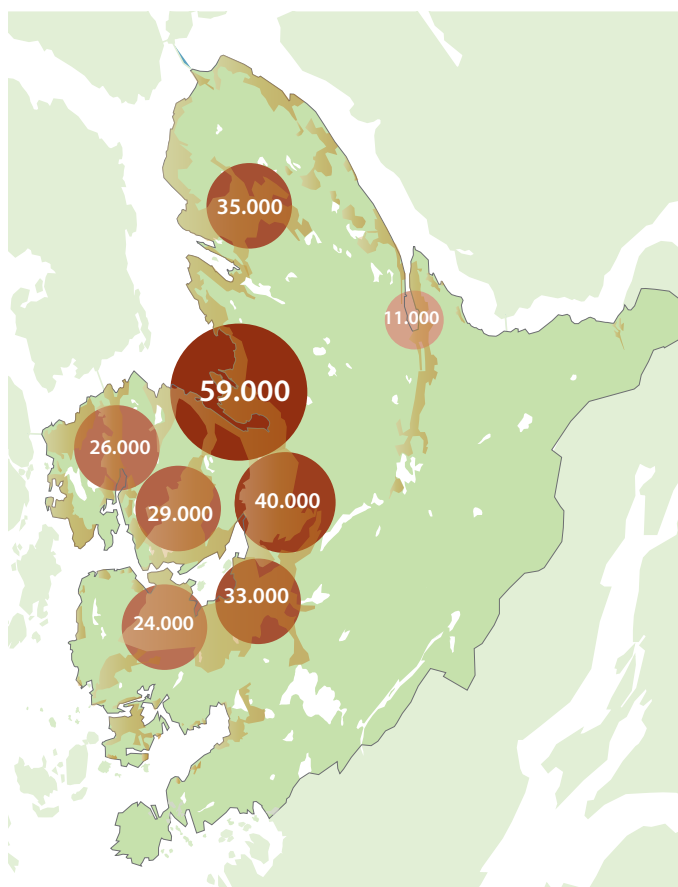
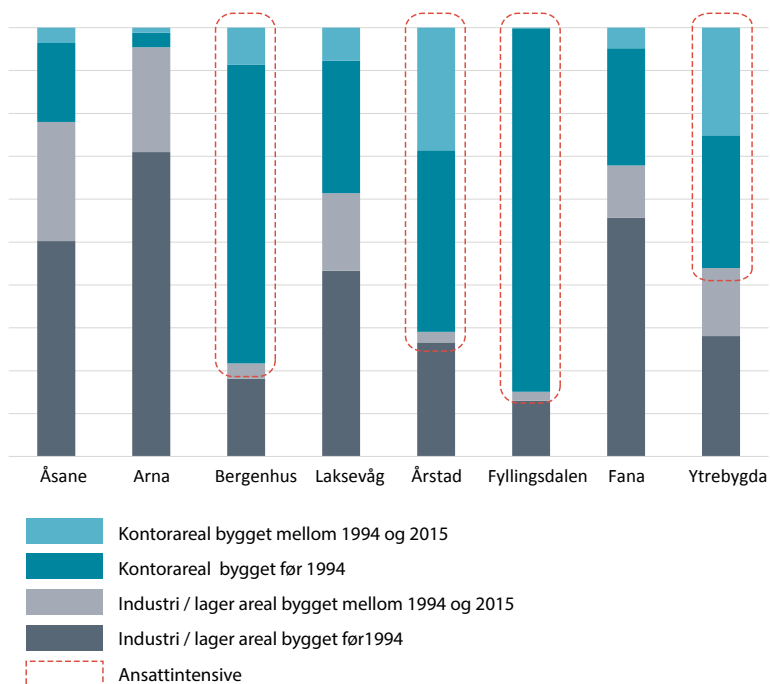
## Næringsarealer

Kontorarbeidsplasser og offentlig og privat service skal også lokaliseres i senterområdene. Dette gjelder også viktige institusjoner innen kultur, idrett, undervisning og helse. Det vil støtte opp om den kompakte gåbyen.

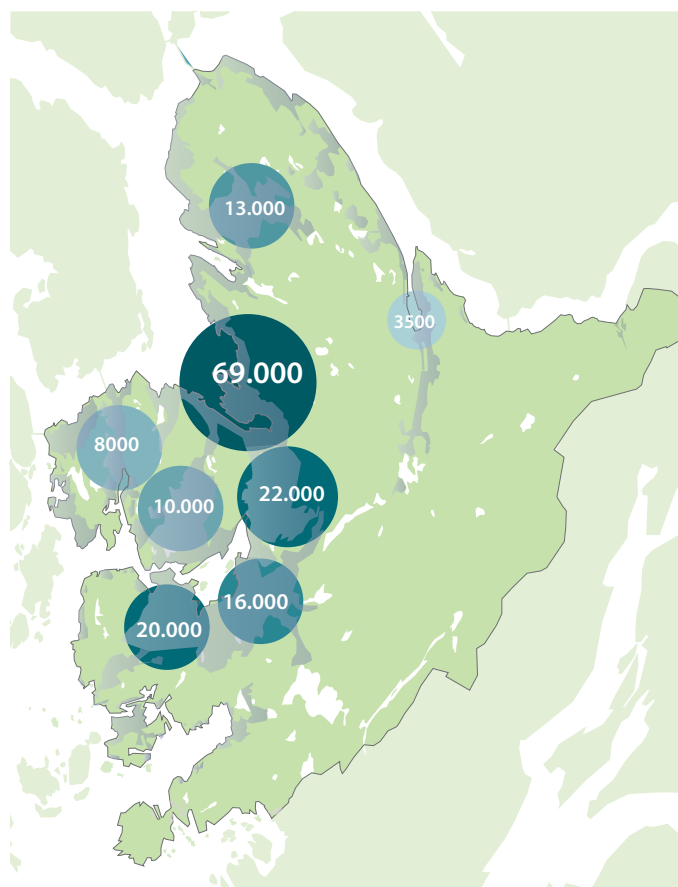
Større arealkrevende idretts og kulturanlegg kan lokaliseres utenfor senterområdene, men med kort avstand til stamrute for kollektivtrafikk.

En konsekvens av fortettingsprosessene er at arealkrevende næringsvirksomhet med få arbeidsplasser bør flytte ut til øvrig byggesone. Tilgang til nye næringsarealer for industri og lager er avgjørende for å transformere Mindemyren, Spelhaugen og Nyborg til kompakte byutviklingsområder. Det er mange alternative lokaliseringer i og utenfor kommunen så lenge tilgjengelighet for bil og tungtransport er ivarettatt.

For noen bedrifter er nærhet viktig for å kunne betjene de tette byområdene. I strategisk temakart BERGEN 2030 er det vist syv områder som kan egne seg til arealkrevende virksomheter. Disse er fulgt opp i arealdelen. Planforslaget inneholder 870 daa egnet for arealkrevende næring. I tillegg ligger det inne et potensiale på 430 daa på Liland og Espeland (KDP BLÅE). Det videreføres også 900 daa fra KPA2010. Næringsområdene i plankartet åpner for industri, lager og arealkrevende næringsvirksomhet (IL).



Antall bosatte fordelt på bystrøk



Antall ansatte fordelt på bystrøk



Bystyret har i møte 15.6.2016 vedtatt at Rådalen fremstår som det beste alternativet i KVV for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Fremtidig godsterminal for jernbanen ansees ikke lenger som aktuell å lokalisere til Rådalen. Det bør arbeides videre med utredning av alternativ lokalisering. Spørsmål om lokalisering av logistikknutepunkt ligger i departementet til avklaring og arealet er ikke tegnet inn i plankartet. Kommunen anser at midlertidig videreføring av terminalformålene på Nygårdstangen dekker logistikkbehovene i planperioden.

Alle områdene for arealkrevende næringer er lokalisert langs en ytre ringveg som kan nås fra Rådalen uten å belaste Bergen sentrum.

Bane NOR og Bergen kommune er enig om at det ikke er avgjørende å samlokalisere godshavn og jernbaneterminal. Bergen kommune tilrettelegger for at de tunge delene av sjøverts godstrafikk får regional havn på Ågotnes i Fjell kommune. Dette vil frigjøre store deler av områdene på Dokken og Jekteviken til flerfunksjonell byutvikling.

## Godshavn og transformasjon

KPA 2010 viser havneområdene i Bergen sentrum i tråd med KDP Bergen indre havn fra 2012. Her vises arealet fra Møhlenpriskaien og frem til Nøstekaiaen som havneareal. Godshavnarealet vil være et verdifullt byutviklingsområde for sentrale institusjoner, næringer, byboliger og gi økt tilgjengelighet til sjøfronten. Havforskningsinstituttet, fiskeridirektoratet og Akvariet skal lokaliseres til Dokkenområdet som en del av videre utvikling av "Havbyen Bergen".

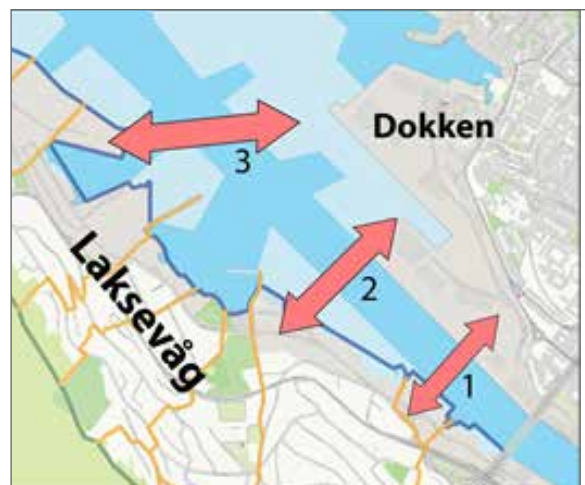
Etablering av regional godshavn på Ågotnes er avhengig av et nytt Sotrasamband. En optimistisk fremdrift tilsier ferdig bygget samband med ny Sotrabro innen 2025.

Deler av havnearealet kan muligens transformeres til annen bruk før godsdelen flyttes ut av byen. Det arbeides med plan- og utviklingsarbeid for transformasjon av godshavnen og arealet er markert som omformingsområde (hensynssone etter pbl § 11-8 e) på plankartet. Området har kapasitet til en ny bydel med flere tusen nye boliger og arbeidsplasser.

På vestsiden av Puddefjorden er det utarbeidet et strategisk planprogram for å utvikle indre del av Laksevåg fra havn, industri og lager til en flerfunksjonell bymessig utbygging. Her vil det kunne bli plass til flere tusen nye boliger, arbeidsplasser og tilhørende service. Dette krever en bedre kontakt mot sentrum via ny forbindelse over Puddefjorden for gange, sykkel og kollektivtrafikk.

En bro utenfor dagens Puddefjordsbro vil berøre deler av dagens godshavn. Også områdene på Laksevågsiden av Puddefjorden er markert med hensynssone for omforming (pbl § 11-8 e).

Det strategiske planprogrammet for Indre Laksevåg var på høring høsten 2018.



Varianter av ny broforbindelse til Laksevåg



## 7. BERGEN I REGIONEN



.....  
**Bergen er sentrum i en region med et bredt sammensatt næringsliv med et stort vekstpotensiale. Viktige regionale funksjoner innen offentlig og private tjenester er lokalisert i Bergen sentrum.**  
.....

### **Regionale og statlige funksjoner**

Som Norges nest største by har Bergen mange statlige virksomheter. Storparten av disse arbeidsplassene ligger i sentrale deler av byen. Universitetet og høgskolene er de største miljøene. Helse Vest med Haukeland universitetssykehus og Haraldsplass Diakonale Sykehus har en dominerende størrelse i antall arbeidsplasser.

De store institusjonene må kunne utvikle seg innenfor det nåværende byområdet. Bygningsmassen må kunne økes og moderniseres og de må gis mulighet for høyere utnyttelse i tilknytning til eksisterende lokalisering. Kommuneplanens arealdel gir mulighet for dette.

Alternativt må virksomheter som ikke naturlig passer inn i sentrumskjernen og byfortettingssonene flytte til mindre sentrale områder. Areal- og transportkrevende næringer skal fortrinnsvis være lokalisert i randsonen til byen.

De regionale transportterminalene er viktige elementer i bystrukturen. De har i dag en beliggenhet og et areal- og transportbehov som ikke er optimal for bysamfunnet. Muligheten for utflytting av jernbanens godsterminal og godshavnen er utredet. Endelig beslutning om framtidig lokalisering er ikke tatt.

Jernbanens godsterminal på Nygårdstangen blir nå oppgradert og modernisert. Det vil ikke være aktuelt med utflytting fra sentrum før 2030. Utflytting av godshavnen fra Dokken og Jekteviken kan ha en kortere horisont. Vedtak om flytting til Ågotnes vil ventelig bli gjort med det første.

Bergen lufthavn legger restriksjoner på store arealer, på grunn av støysonene rundt flyplassen. Flytrafikken har avgjørende betydning for næringslivet i hele regionen. Lufthavnen er også en stor arbeidsplass og en magnet for en næringsutvikling i bydelen. Med bybanen mellom Bergen sentrum og flyterminalen har de reisende fått et godt lokalt transporttilbud. Lufthavnen er blitt bedre integrert i bysamfunnet.

Forsvarets virksomhet i Bergen har nasjonal betydning og er en del av det sterke maritime miljøet i byen. Forsvaret har et betydelig arealbehov som ivaretas i kommuneplanen. Omlag 7 km<sup>2</sup> landareal og 2,2 km<sup>2</sup> til sjøs benyttes av forsvaret. I tillegg er det områder med restriksjoner for byens sivile deler.

I KPA2010 ble det innarbeidet en sikringszone rundt militærbasen på Haakonvern. Sikringssonen er basert på Forsvarsbygg sin risiko- og sårbarhetsanalyse for Sjøforsvarets hovedbase Haakonvern (Futura rapport 37/2009). Bakgrunnen for sonen er å hindre økning i beboere som vil kunne påvirkes av risiko og ulemper som følge av nærheten til Nordens største marinebase. Samtidig skal sonen sikre at Haakonvern orlogsstasjon skal kunne utføre statlige forsvarsoppgaver. Sikringssonen videreføres i arealplanen. Bergen fengsel i Åsane er en av de større statlige institusjonene som er sikret tilstrekkelige arealer i kommuneplanen.

## Regional transportsituasjon

Omegnskommunene har de senere år hatt relativt større befolkningsvekst enn Bergen. Utviklingen har ført til økt trafikk over kommunegrensen. Trafikkveksten har vært størst i nord og øst selv om befolkningsveksten har vært større i vest og sør.

Trafikken mellom Bergen og nabokommunene har økt med 18 % fra 2008 til 2016, fra 80.000 til 95.000 kjøretøy/døgn. Befolkningsveksten i det samme området har vært på 13 %, fra 357.000 til 405.000 innbyggere.

Andel kollektivreisende over kommunegrensen har vært relativt stabil på knappe 20 %. Hvis målet om at persontrafikken med bil ikke skal øke, må kollektivtrafikken ta en atskillig større andel i tiden framover.

Pendling mellom kommunene gir utfordringer for transportsystemet og klimamålene. Bergen må derfor samarbeide med de andre kommunene i regionen om løsninger. Bergen mangler sammenhengende kollektivprioritering på innfartsårene. Det innebærer at bussene blir stående i samme kø som privatbilene. Aktuelle regionale planer for Bergensregionen har som mål å tilrettelegge for bedre kollektivtrafikk.

En utfordring for transportsystemet er å forbedre det sentrale byområdet tilgjengelighet med kollektive transportmidler, samtidig som sentrum skjermes for uønsket personbiltrafikk. Det må legges til rette for at den positive trenden i befolkningens reisevaner kan fortsette.

Hovedvegssystemet i Bergensområdet har Nygårdstangen som et svært sårbart nav. Omkjøringsmuligheter er nødvendig for å redusere miljøproblemer og for å sikre god framkommelighet for næringstrafikken. Konklusjonene i "KVU for transportsystemet i Bergensområdet" peker på at nye regionale sammenkoblinger er viktige for å redusere sårbarheten. For å hindre unødige trafikkvekst, anbefaler KVU varig trafikantbetaling som trafikkreduserende tiltak.

I det pågående arbeidet med byvekstavtaler er forslag til byutviklingsstrategi i kommuneplanens arealdel en viktig forutsetning.

## Næringsutvikling

Verdiskapningen i næringer med tilknytning til Bergensregionen kommer fra virksomheter innen olje og gass, maritim og marin sektor, samt andre næringer med mange arbeidsplasser. En del av disse næringene har arealbehov som ikke kan dekkes innenfor Bergen kommune. Byen er i første rekke arbeidssted for de virksomhetene som har mange kontorarbeidsplasser, behov for sentral beliggenhet i arbeidsmarkedet og nærhet til andre næringer og regionale funksjoner.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 har vurdert næringsarealene i forhold til tilgjengelighet etter ABC-prinsippet, der A- og til dels B-områder har god tilgjengelighet for kollektivtrafikk og er egnet for arbeidsplassintensiv virksomhet. Mange av disse ligger innenfor Bergen kommune. Der er det påvist at A- og B-områdene har et betydelig fortettingspotensiale.

Den klassifiseringen av næringsarealer som framgår av det regionale planforslaget samsvarer bra med arealstrategien og prinsippene for fortetting som arealdelen legger til grunn.



## Felles bolig og arbeidsmarked

Bergen har et variert boligtilbud. Over halvparten av boligmassen er eneboliger, rekkehus og småhus som i stor grad omsettes i brukmarkedet.

Bergen har pr august 2018 138.000 boliger, fordelt på følgende boligtyper:

- Ene og tomannsboliger 33%
- Rekkehus og småhus 18%
- Leilighetsbygg 45 %
- Andre bygningstyper 4 %

Andre storbyer som Trondheim og Stavanger har tilsvarende fordeling av boligtyper, mens Oslo har en langt større andel leiligheter.

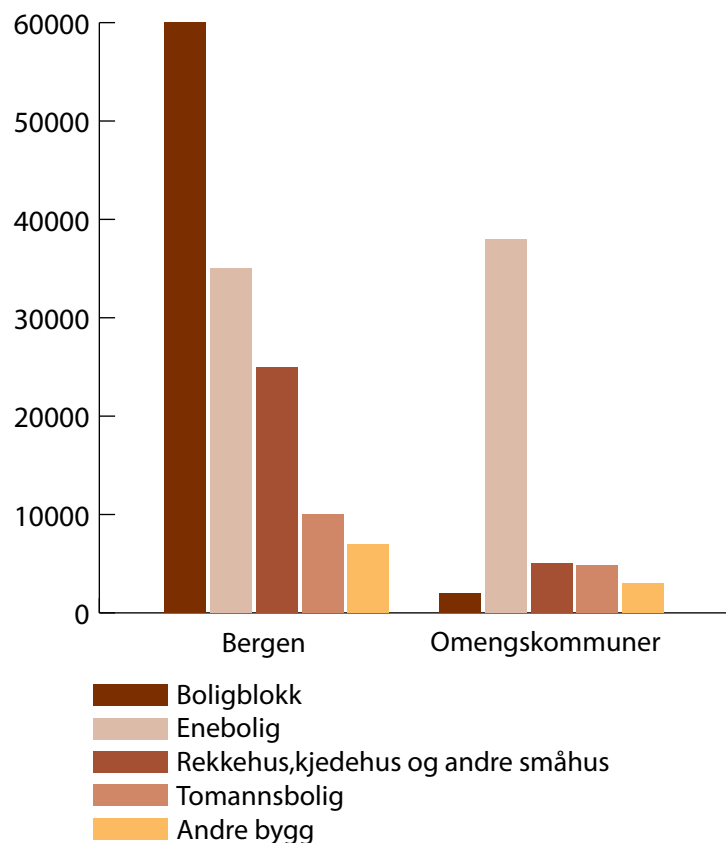
Kommunene rundt Bergen har en høyere andel ene- og tomannsboliger og lavere leilighetsandel.

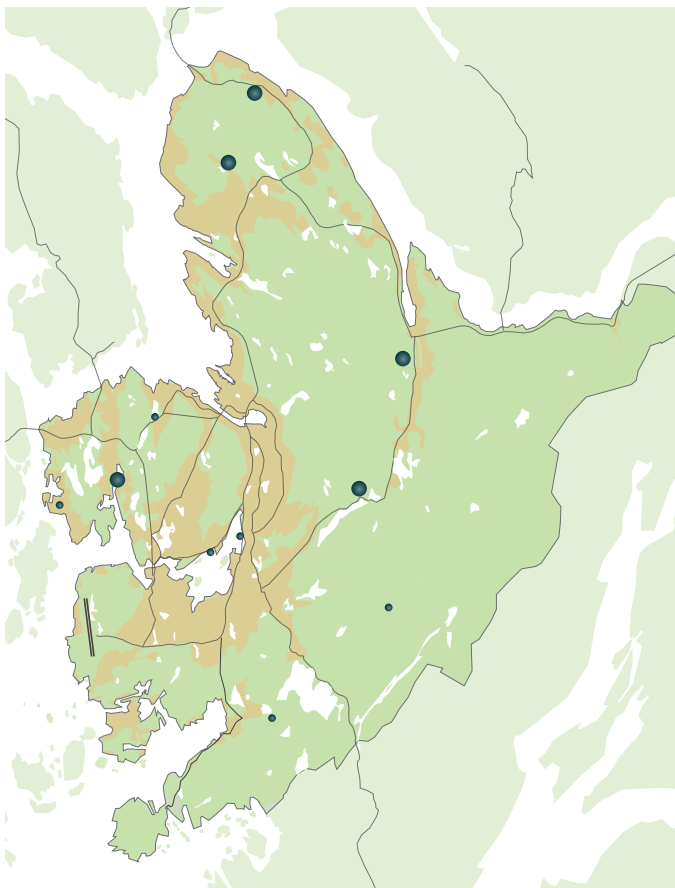
I Bergen er botettheten i gjennomsnitt i overkant av 2,0 personer pr bolig. I omegnskommunene og ytre bydeler i Bergen er tettheten 2,4 personer pr bolig.

Den gjennomsnittlige boligstørrelsen var på 117 m<sup>2</sup> BRA.

Bergensregionen utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Boligbyggingen i omegnskommunene har tidligere vært dominert av eneboliger. I de siste årene er det også her i større grad blitt bygget tettere i nærhet av kollektivtransport og tjenestetilbud. Dette er i samsvar med anbefalinger i Regional areal- og transportplan.

Likevel er kontrasten stor mellom et spredt mønster av små bebygde steder i omegnskommunene til en mer sammenhengende og allsidig bystruktur i Bergen. Bergen kommune har tatt initiativ til et regionalt samarbeid om boligforsyning, og deltar i fylkeskommunens arbeid med et regionalt bustadprogram.





Lokaliteter for massedisponering

## Samfunnsnyttig disponering av masser

Det forventes stort masseoverskudd fra byggevirkosomhet i årene framover. Massene består av stein og jord fra tunneler, skjæringer og byggegroper, samt jord fra omdisponering av landbruksområder. Det er ønskelig å finne prosjekter som kan benytte overskuddsmasser på en samfunnsnyttig måte.

I KPA2010 er det avsatt fire mindre områder for massedeponering og råstoffutvinning. Områdene er for få og for små til å betjene behovet. Det fører til at det transporteres masser over lange strekninger. Transporten gir økte byggekostnader, økt støy og luftforurensning, trafikkfare og vegslitasje. Mye kjøres ut av kommunen og masser deponeres stedvis som villfyllinger med miljømessige ulemper. Noe har de senere årene blitt benyttet til landbruksveger.

Samtidig som overskuddsmasser transporteres ut av kommunen, er Bergen en stor importør av byggeråstoffene pukk og grus fra andre kommuner. Deler av overskuddsmassene består av bergarter som oppfyller de tekniske kravene til byggeråstoff. For å legge til rette for økt nytte av lokale masser, er det i planforslaget vist flere nye arealer for mellomlagring og foredling.

For å begrense transporten er det et mål å finne arealer for bruk av overskuddsmasser i Bergen. Det bør være en god geografisk fordeling av lokalitetene. Dette er bakgrunnen for at Samfunnsnyttig massedisponering var ett av utredningstemaene i planprogrammet.

Rapporten **Samfunnsnyttig massedisponering** (vedlegg J). anbefaler at 15 lokaliteter innarbeides i høringsforslaget. Lokalitetene innebærer ulik arealbruk:

### Massedeponi - for lagring, bearbeiding og salg

- Hordvik
- Mardalen
- Blåurskampen
- Skjenbakkeskogen ved flyplassen

### Råstoffutvinning - uttak av byggeråstoff

- Fanafjell
- Arna jordsortering

### Samferdselsanlegg - utfylling for økt tilgjengelighet og trafiksikkerhet

- Grimevatnet - Søylevatnet

### Jordmasser for landbruk - forbedring av jordbruksland

- Fjellbirkeland
- Gimmeland

### Fremtidig grønnstruktur - tilrettelegging for friluftsliv

- Paradisstranden
- Stølsvika - Sørøvågen
- Bjørndalspollen
- Gravdalsvannet
- Myraskjenet

I tillegg er det et betydelig potensiale for bruk av overskuddsmasser til utfylling i byutviklingsområder i Bergen sentrum, Laksevåg og Indre Arna. Også Skiparvika friområde og Langeholmen ro- og padleanlegg i Nordåsvatnet er regulert for anvendelse av overskuddsmasser. Offentlige reguleringsplaner under arbeid for Bybanen til Fyllingsdalen tilrettelegger for bruk av overskuddsmasser til etablering av park/idrett/gang- og sykkelanlegg i Store Lungegårdsvann.

Etter høring og behandling er følgende områder tatt ut:

- M5 Skjenbakkeskogen
- M6 Blåurskampen
- R4 Fanafjell

## 8. OFFENTLIGE FUNKSJONER



Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur med et nettverk av senterområder. Skoler, barnehager, idrett, helse- og omsorgstjenester og kulturtilbud skal plasseres slik at de styrker senterstrukturen og bygger opp under nærmiljøkvaliteter i gangavstand fra boligene.

Kommunen skal være en pådriver og tilrettelegger for en kompakt byutvikling. Etablering av offentlig infrastruktur i et transformasjonsområde er et viktig signal til private aktører om kommunens ambisjoner og er med på å dra i gang en ønsket byutvikling.

Etablering av offentlig infrastruktur i sentrale områder krever at kommunen:

- *gjør strategiske kjøp av arealer*
- *samlokaliserer de offentlige tjenestene*
- *fremmer sambruk av offentlige bygninger*
- *sikrer utvidelse av eksisterende anlegg*
- *aksepterer reduserte utearealnormer for skoler og barnehager*
- *utvikler offentlige anlegg som sosiale og integrerende møteplasser for nærområdet*
- *styrker koordinering mellom byrådsavdelingene som leverer den offentlige infrastrukturen*



Foto: Håvard Holme

## Skoler

Skolebruksplanen "*Rett bygg på rett sted til rett tid*" ble vedtatt i bystyret 15.juni 2016. Skolekapasitet i de tette byområdene er med å legge til rette for barnefamilier og en mangfoldig sammensetning av befolkningen.

Bergensskolene brukes også på ettermiddags- og kveldstid. Samlokalisering av skole, barnehage, kultur og idrett gir gode møtarenaer for alle aldersgrupper. Det er en positiv drivkraft i utvikling av senterområdene.

Økte behov kan løses ved å utvide kapasiteten på den enkelte skole. I Bergensdalen må imidlertid nye skoler etableres hvis Wergeland, Mindemyren og Slettebakken fortettes. Boligbygging på bakgrunn av nye reguleringsplaner, kan det gi behov for ytterligere kapasitetsutvidelser, nyetableringer eller relokalisering av skoleanlegg.

Bystyret har vedtatt at reguleringsplanarbeidet for skole på Seimsmyrane avsluttes og erstattes med rehabilitering og utvidelse av Garnes ungdomsskole.

Fremtidig behov for skolekapasitet i sentrale deler av Arna vil bli vurdert i områdereguleringsplan for Indre Arna. Bystyret har vedtatt at det ikke bygges ny skole på Leikvang. Tomten beholdes til eventuelle framtidige skolebehov.

Bystyret vedtok i skolebruksplanen at skoletomt på Mindemyren skal avklares i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel. Områdereguleringsplanen

for Mindemyren, vedtatt 23.4.2014, er delt inn i 25 delområder med sentrumsformål som alle åpner for skoleanlegg. Kommunen har nå kjøpt postens eiendom ved Solheimsvannet som er en svært gunstig lokalisering for kommunale tjenester.

Bystyret har vedtatt at Haugland skole avvikles fra skoleåret 2018/19, når ungdomstrinnet på Ytre-Arna skole legges ned. Bystyret har vedtatt at Nordvik skole nedlegges fraskoleåret 2017/18.

Bystyret har vedtatt at Riple skole nedlegges fra skoleåret 2016/17.

## Barnehager

Barnehagebruksplanen 2016-2030 "*Rett bygg på rett sted til rett tid*" ble vedtatt i bystyret 14. desember 2016. Flest mulig skal gis barnehageplass i nærheten av der de bor eller arbeider. Det er med på å skape gode nabolag og nærmiljø, og mindre transport.

I bystyresak (119/15) er krav til utearealer for nye barnehager i sentrumsnære områder redusert nær (strøket) grønne områder som egner seg for lek. Kommuneplanens arealdel er lite egnet å avsette områder til barnehager. Dette må gjøres i reguleringsplan. I bestemmelsene heter det: "*Reguleringsplaner skal vurdere areal for: barnehage, skole, idrett og barn og unge*".



Foto: Christine Hvidsten

## Idrettsanlegg

Idrettsplan 2017-2027 "*Idrettsbyen Bergen aktiv og attraktiv for alle*" ble vedtatt i bystyret den 22.mars 2017. Den er kommunens sektorplan for aktivitets- og anleggsutvikling innen idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv. Hovedmålet er at flest mulig skal få et variert aktivitetstilbud i sitt nærmiljø.

Idrettsplanen peker på utfordringer når det gjelder egnede areal til større og mindre anlegg. Dette gjelder i Åsane, Loddefjord, Indre Arna, Fyllingsdalen, Liland, Flesland, Søreide, Rådal og hele Bergensdalen. Derfor er det i bestemmelsene til KPA2018 krav om at arealer til idrett skal vurderes i reguleringsplaner. Det er viktig at arealbehov til idrett og skole spilles inn ved planlegging i senter og knutepunkt.

Ved oppstart av kommuneplanarbeidet kom det mange innspill til idrettsanlegg. Disse ble sendt til Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett for vurdering i Idrettsplanen.

Idrettsplan 2017-2027 medfører i liten grad endringer i arealdelens plankart som kun viser større idrettsparker og anlegg. Øvrige idrettsformål inngår i hovedformålet *Bebyggelse og anlegg – blandet (1001)*.

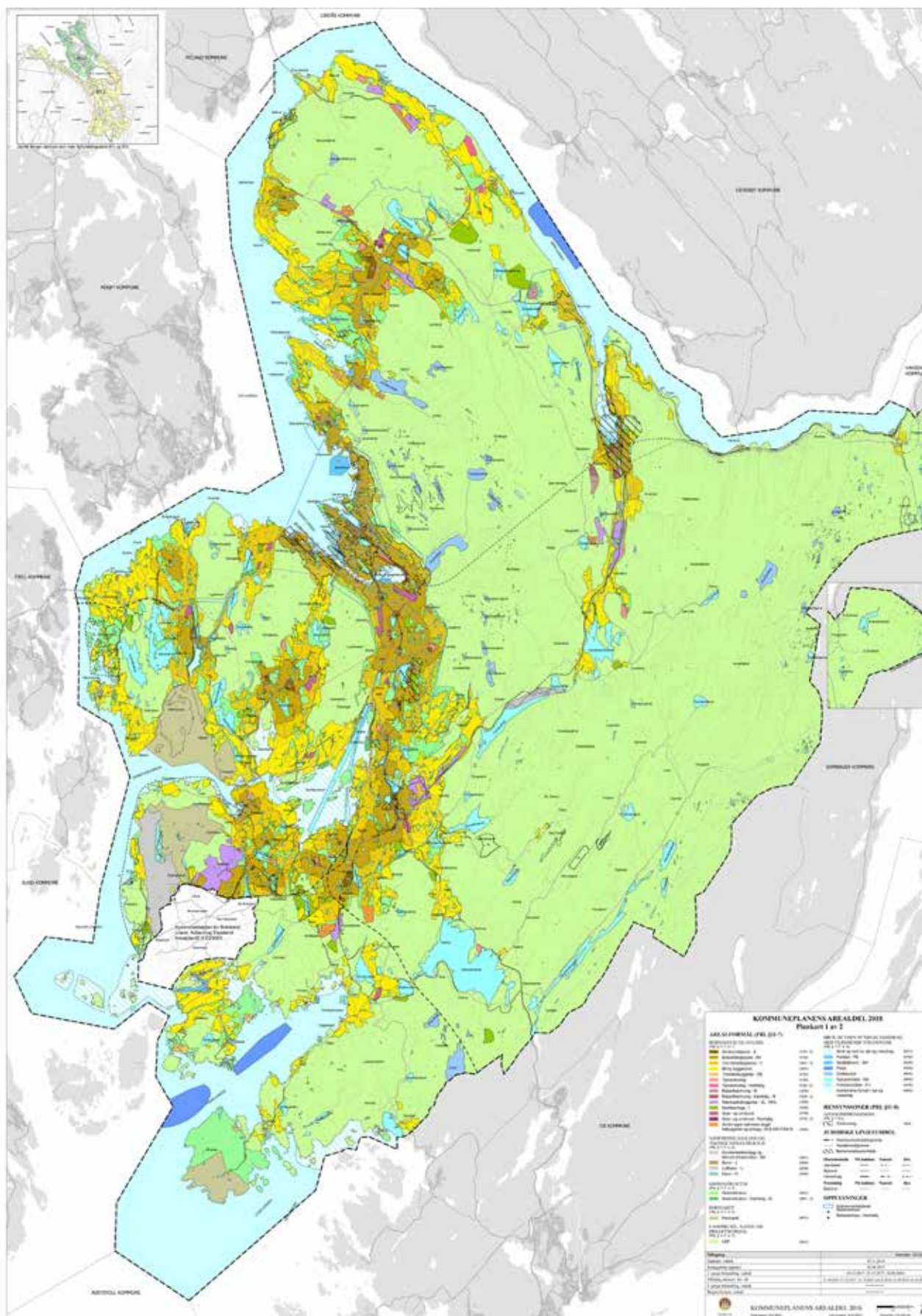
I plankartet er det avsatt areal til 11'er bane på Kvistemyri på Søreide. Nordre del avsettes til fotballbane med arealmuligheter for parkering og klubbhus. Det grønne arealet i søndre del er verdifullt som friluftsområde. Hele området var tidligere avsatt til friområde.

## Andre offentlige funksjoner

Den kompakte bystrukturen skal også gi plass til et mangfoldig kulturtilbud, gjerne i kombinasjon med andre offentlige funksjoner. Flerfunksjonalitet i de offentlige anleggene er plass- og ressursbesparende og utvikler sosiale møteplasser og liv i byrommene. Helse- og omsorgstjenester skal også være tilgjengelig i de tette byområdene. Dette krever målrettet innsats. Kommunen må sette seg i førersetet i fortettingsprosessene for å lykkes med tilrettelegging for de offentlige funksjonene.

Kulturbygg og bygg for helse- og omsorgstjenester er for detaljert for plankartet, disse inngår i arealformålet *Bebyggelse og anlegg*. Tilsvarende gjelder for anlegg for egenorganisert aktivitet, som for eksempel sentrumsnær utendørs skatepark.

# PLANFORSLAGET





# Oppbygging og endringer i plankart 1

## a. Bebyggelse og anlegg (pbl § 11-7 nr 1)

### 1) Byggesonen

I gjeldende arealdel er byggesonen delt i: "Sentrumsformål", "Bebyggelse og anlegg - blandet" og "Boligbebyggelse - fremtidig"

I nytt planforslag har vi delt byggesonen inn i 4 soner:

- Sentrumskerne (sone 1) (1130-2) - NY
- Byfortettingssone (sone 2) (1130-1) - NY
- Ytre fortettingssone (sone 3) (1001-2) - NY
- Øvrig byggesone (sone 4) (1001-1)

### 2) Fritidsbebyggelse (1120) - NY

Vi har opphevet kommunedelplan for Mildehalvøya, og har derfor tatt inn områder for eksisterende fritidsboliger i planforslaget

### 3) Tjenesteyting (1160)

I planforslaget vises nye skoler, utvidelse av eksisterende skoler og skoler som ligger i LNF

### 4) Råstoffutvinning (1200)

Følgende områder videreføres:

- D/M2 Gaupås
- D/M3 Arna jordsortering
- D/M4 Gimmeland tilbakeføres til LNF

### Nye områder for råstoffutvinning

- Hordvik - Ny
- Mardalen - Ny

## 5) Næringsbebyggelse (1300)

En rekke av transformasjonsområdene og næringsområdene (IKL) i KPA2010 er regulert og tas derfor i inn i den generelle byggesonen:

- Laksevåg (IKL6)
- Mindemyren (IKL7)
- Drotningstvik (IKL15)
- Spelhaugen (IKL16)
- Nyborg nord (IKL19)
- Nyborg øst (IKL20)

En rekke av områdene endres til Industri-Lager (uten kontor):

- IL1. Hordvik (tidligere IKL1)
- IL2. Haukås (tidligere IKL2)
- IL3. Salhusvegen (tidligere IKL3)
- IL4. Mardalen (tidligere IKL4)
- IL5. Nyborg (tidligere IKL18)
- IL7. Midttun (tidligere IKL8)

Opprettholdes som industri-kontor-lager:

- IKL1. Kokstad (IKL11 og IKL16)

Tas ut av planforslaget

- IKL5 Arna (endres til Energianlegg og LNF)
- IKL10 Liland (gitt nytt navn i KDP BLÅE)
- IKL14 Fagerdalen

Nye områder for arealkrevende næring:

- IL9. Mjeldheim
- IL10. Tangeland - Egnet for datalagring på grunn av nærhet til transformatorstasjon
- IL11. Helldal
- IL12. Rådalen

## 6) Idrettsanlegg (1400)

I planforslaget videreføres idrettsparker som vist i KPA2010

## 7) Grav- og urnelund (1700) - Delvis NY

I plankartet vises både eksisterende (1700-1) og nye (1700-2) grav- og urnelunder. Tidligere var kun nye grav- og urnelunder vist i plankartet.

## 8) Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg (1500)

- a) T: Terminal. Område regulert til fremtidig godsterminal.
- b) E: Energianlegg. Transformatorstasjoner - NY
- c) KA: Kommunalteknisk anlegg. Biogassanlegg, forbrenningsanlegg Rådalen
- d) SA: Småbåtanlegg. Eksisterende privat fellesbrygger med båtplasser knyttet til en bolig eller fritidseiendom - NY
- e) M: Massedeponi: Område for deponering av masser  
D/M1. Leikvang: videreføres
- f) N: Naust - NY

## b. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 11-7 nr 2)

### 1) Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (SA):

Viser område for deponering av masser for å tilrettelegge for trafikkisikring og parkmessig opparbeiding av strandsone i Grimevatnet - NY

### 2) Bane (J): Viser eksisterende jernbane

### 3) Lufthavn (L): Viser eksisterende lufthavn

### 4) Havn (HA): Viser eksisterende havner

## c. Grønnstruktur (pbl § 11-7 nr 3)

### 1) Grønnstruktur - eksisterende:

Områder som er regulert til fri- eller friluftsområder, grøntbelte langs vassdrag samt uregulerte viktige parker og friluftsområder

### 2) Grønnstruktur - framtidig (G):

Områder for deponering av masser for tilrettelegging for friluftsliv:

- Nordåsvannet: Paradisbukten og Stølsvika-Sørevågen - NY
- Bjørndalspollen - NY
- Gravidalsvannet - NY
- Myraskjenet - NY

## d. Forsvaret (pbl § 11-7 nr 4)

Videreføres fra gjeldende arealplan. Viser områder som er eid eller regulert til forsvaret.

## e. Landbruks, natur- og friluftsmål (pbl § 11-7 nr 5)

Områder for landbruks,- natur- og friluftsmål (LNF) fra KPA2010 videreføres.

Noen områder som tidligere var avsatt til boligformål er tilbakeført til LNF - NY

Det finnes en del eksisterende boliger innenfor LNF.

I gjeldende arealdel var det avsatt 3 områder for spredt boligbygging i LNF (Riple, Samdal og Trengereid). Disse videreføres ikke.

## f. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (pbl § 11-7 nr 6)

1. Bruk og vern av sjø og vassdrag: Sjøområder for allmenn bruk. Ingen endring
2. Ferdsl (FE): Ankringsområde i Sandviken (FE1) videreføres.
3. Småbåthavn (SH): En del av områdene vist som småbåthavn i gjeldende arealdel er endret til småbåtanlegg (1500)
4. Fiske: Gjelder viktige områder for næringsutøvelse og for biologisk mangfold
5. Drikkevann: Vann som brukes som drikkevann og reservekilder
6. Naturområde (N): Områder i sjø med spesielle naturkvaliteter som skal beskyttes mot uønsket påvirkning
7. Friluftsområde (F): Friluftsområder er forbeholdt badeaktivitet
8. Kombinert formål i sjø og vassdrag: Kombinert områder for natur og friluftsliv
9. U: Område ved sjøkrigsskolen for undervisning i dykking - NY

## **g. Bestemmelsesområder (Kartforskriften)**

- LNF-områder der deponering av rene masser tillates:
  - Fjellbirkeland (#1) - NY
  - Gimmeland (#2) - NY
- Idrettsformål - Store Lungegårdsvann (#3) - NY (tidligere vist som idrettsformål)
- Historiske områder (#4-9): Tillates ikke nye bygg med byggehøyde over hovedregelen (§ 27.1.7) - NY
- Flesland lufthavn - meldeplikt (#10)
- Andre områder (#11-12): Videreutvikling/transformasjon av eksisterende sentrumsfunksjoner - NY

## Plankart 2 - Hensynssoner

Plankart 2 inneholder følgende hensynssoner:

- Sikrings-, støy og faresoner (§ 11-8 a):
  - Nedbørsfelt drikkevann (110)
  - Forurenset sjøbunn (130): Gjelder område for tildekking av forurenset sjøbunn i Puddefjorden - NY
  - Sikringszone militær virksomhet (190): Sone rundt militærbasen på Haakonsværn
  - Rød støysone (210) - Oppdatert
  - Gul støysone (210) - Oppdatert
  - Grønn støysone (230) - NY
  - Skredfare (310): NY
    - Aktsomhetsfare skred (310\_1)
    - Faresone skred (310\_2)
  - Flomfare (320): NY
  - Brann og eksplosjonsfare (350)
  - Sone for militær virksomhet (380) - NY
  - Luftforurensning (390): Oppdatert
  - Akutt forurensning (390): NY
  - Brannsmitteområder (390)

Soner med særlige krav til infrastruktur (§ 11-8 b)

- Konesjonsområde fjernvarme

Soner med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø (§ 11-8 c)

- Landbruk (510) - Sammenhengende landbruksområder
- Friluftsliv (530) - Byfjell - Supplert med Byfjellene sør og Byfjellene nord
- Landskap (550) - Funksjonell strandsone
- Landskap (550) - Inngrepsfrie områder
- Naturmiljø (560) - Kjente områder med viktig biologisk mangfold - Oppdatert
- Kulturmiljø (570) - Oppdatert - (utfyllende informasjon i eget vedlegg til bestemmelsene)
  - Sentrum med ulike delområder
  - Historiske sentra
  - Arkitektur og bygningsmiljø
  - Kommunikasjonslinjer
  - Jordbrukslandskap og kulturhistorisk landskap
  - Kulturhistoriske områder

Soner for båndlegging i påvente av vedtak etter pbl eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt lovgrunnlag (§ 11-8 d)

- Båndlegging etter lov om naturmangfold (720) - Gjelder 8 områder i Bergen kommune
- Båndlegging etter lov om kulturminner (730)
  - Fredet bygrunn i Bergen sentrum
  - Fana middelalderkirke og – kirkegård
  - Nedlagte middelalder kirkesteder
- Båndlegging etter andre lover (740)
- Båndlegging etter andre lover (740)
  - Osvassdraget
  - Militær forbudssone i sjø - Laksevåg og Dokken - NY
  - Reguleringsmagasin - NY
  - Høyspentanlegg - NY

- Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlige samarbeids- eller eierformer, samt omforming og fornyelse (§ 11-8 e)
- **Omforming**
  - Laksevåg - NY
  - Indre Arna - NY
  - Slettebakken - NY
  - Dokken - NY
  - Storanaset - NY

#### **Bestemmelsesområder**

- LNF-områder der massedeponering tillates
  - Fjellbirkeland
  - Gimmeland
- Store Lungegårdsvann – Idrett
- Historiske områder: Områder hvor bebyggelsens egenart og særpregede kulturmiljø skal sikres og opprettholdes
  - Bergen sentrum
    - Alvøen
    - Laksevåg
    - Nesttun
    - Salhus
    - Ytre Arna
- Flesland lufthavn – meldeplikt: Innenfor sonen skal søknad om tiltak sendes Avinor til uttale og orientering om vedtak for:
  - Tiltak som øker antall boenheter eller arbeidsplasser
  - Tiltak med byggehøyder over lovens generelle rammer
  - Tiltak som kan endre lyssettingen rundt lufthavnen
  - Bygg/anlegg som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje og kan skape uønsket turbulens
- Senterområder i sone 4 – Øvrig byggesone: Innenfor områdene tillates videreutvikling av eksisterende sentrumsfunksjoner og transformasjon av eksisterende bygg til næring:
  - Salhus
  - Lone

# Oppbygging og endringer i bestemmelser og retningslinjer

## Innledning

Bestemmelsesdokumentet er delt i to kolonner som inneholder:

- **Bestemmelser**
- **Retningslinjer**

## Formålsparagraf

En ny § 1 gir de store hovedoverskriftene for kommunens politikk. Punktet er til hjelp ved vurdering av dispensasjoner eller andre avvik fra overordnet plan. Det er viktig at innholdet her er kortfattet.

## Målformuleringer

Enkelte bestemmelser inneholder ytterligere målformuleringer og retningslinjer. Dette bidrar til å klargjøre hensikten bak bestemmelsen, og den juridiske delen av innholdet kan rendyrkes. Arealpolitikken er fortsatt regelstyrt, men ved hjelp av formålsparagrafen og målformuleringene løftes de bakenforliggende politiske målene bedre fram.

## Nye tema

Bestemmelsesdelen av dokumentet inneholder flere nye tema, som egne paragrafer eller integrert i andre:

- *Klima (§§ 18 og 19)*
- *Mobilitet (§ 16)*
- *Massehåndtering (§ 24)*
- *Bolig og boligfortetting (§ 9)*
- *Overvannshåndtering (§ 19 og 20)*
- *Levekår (§ 7)*
- *Rekreasjon og friluftsliv (§ 11)*
- *Skilt og reklame – innarbeidet fra tidligere kommunal vedtekt (§ 25)*
- *Avfall (§ 21)*
- *enkelte hensynssoner og bestemmelsesområder (§ 33-37)*

Enkelte tema vil bli utdypet i egne veiledere. Så langt ser vi behov for følgende:

- *stedsanalyse*
- *parkering*
- *hensynssoner for bevaring kulturmiljø*

## Endringer

På en rekke punkter foreslås det viktige endringer sammenlignet med KPA 2010. Dette gjelder:

- *forholdet mellom KDP og KPA: hovedregelen endres til at KPA gjelder foran KDP ved motstrid (§ 2)*
- *rekkefølgekrav fra KDP for Åsane nord og Mildehalvøya innføres*
- *mer konkrete krav til nyansering av byggetiltak avhengig av levekårsstatus*
- *hyblifisering: søknadsplikt for bruksendring og rivning av bolig i nærmere fastsatte områder*
- *flytende bolig: knyttes til avklaring i reguleringsplan*
- *Tilgjengelig bolig: strengere krav til universell tilgjengelighet i byggesone 2 og 3*
- *vassdrag: mer tydelige målformuleringer. Krav til vurdering av gjenåpning av lukkede vassdrag*
- *støy: tilpasning til nasjonale retningslinjer, omarbeidete rammer for unntak fra grenseverdi, rettsvirkning knyttes til beregnet støynivå i stedet for kartfestet støysone (§ 22)*
- *rammer for flytebrygger og naust (§ 27.7).*
- *enklere regler for små, kurante tiltak på eksisterende bolig i LNF-områder (§ 31). Det foreslås å klarere små byggetiltak på etablerte boliger i LNF-områdene, slik at disse skal unngå dispensasjon*

## Vedlegg

Bestemmelsene har to vedlegg;

1. Definisjoner og ordforklaringer
2. Utfyllende regler for skilt og reklame

### **Forholdet til eldre kommunedelplaner**

Kommunen har en rekke eldre kommunedelplaner som det ikke er aktuelt å rullere. Det foreslås at kommuneplanen skal gjelde foran eldre kommunedelplaner ved motstrid. Prinsippet er nytt sammenlignet med KPA2010. Det vil forenkle det formelle plangrunnlaget. Vi unngår at like problemstillinger behandles forskjellig i ulike kommunedelplaner.

Kommunedelplan for Mildehalvøya (planID 1574, vedtatt 2006) er i grove trekk innarbeidet i KPA, og foreslås opphevet. Tilpasningen mellom planene utløser noen endringer og tilpasninger:

- *rekkefølgekrav for nye byggetiltak langs Hjellestadvegen videreføres og konkretiseres i KPA*
- *tiltaksgrense mot sjø reduseres fra 50 m til 25 m i tråd med resten av kommunen*
- *et LNF-område for spredd boligbygging på Hjellestadvarden utgår, basert på kommunens generelle fortettingsstrategi, og et annet som er ferdig utbygd på Skipaneset endrer status til byggesone 4.*

Tre kommunedelplaner for samferdselsanlegg foreslås opphevet fordi de er regulert/gjennomført (ID 1623 bybane til Flesland + ID 1992 fastlandssamband Sotra) eller vurderes som uaktuelle (ID 1616 E39 Midtbygda – Nordhordlandsbrua).

KDP BLÅE gjelder parallelt med KPA2018.



# Føringer fra overordnede planer

Kommuneplanens samfunnsdel er basert på føringer fra en rekke statlige og regionale planer:

- **Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging**

Nasjonale forventinger ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12.juni 2015.

Regjeringen forventer at kommunen:

- *fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken*
  - *trekker langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder*
  - *legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*
  - *sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet*
  - *utnytter potensialet for fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk*
  - *legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*
  - *tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum*
  - *sikrer trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning*
  - *tar vare på naturverdier og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv*
  - *legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn*
- **Statlig planretningslinje for samordna bolig, areal- og transportplanlegging**  
Retningslinjene legger følgende føringer til grunn:
    - *Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.*
    - *Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.*
    - *Planlegging skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.*
  - **Stortingsmelding 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt.**
    - *Regjeringen gir i denne meldingen uttrykk for at planlegging etter plan- og bygningsloven er en av nøklene til bærekraftig utvikling i hele landet. Det vises bl.a. til at byområdene står overfor store utfordringer innen klima og miljøpolitikken, og at god planlegging er en viktig del av løsningen.*
    - *Regjeringen legger opp til at byvekstavgifter mellom myndigheter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå skal sikre bedre samordning av arealutvikling og investeringer i transportsystemene i de største byområdene.*
  - **Byvekstavgift mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Staten v/ Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017.**



- **Klimaplan for Hordaland 2014-2030**  
Samordna areal- og transportpolitikk er en sentral strategi for å redusere klimagassutslipp fra vegtrafikken i Hordaland med 30 % innen 2030.
- **Regional transportplan for Hordaland 2013-2024**  
Planen er grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer innen transportsektoren. Planen har egne delmål om resemiddelfordeling i Bergensområdet, med utgangspunkt i målet om nullvekst. Planen er under rullering.
- **Regional plan for attraktive senter i Hordaland**  
Planen har definert en regional senterstruktur i hele fylket, og har krav om samtykke for etablering av kjøpesentre over 3000 m<sup>2</sup> utenfor senterområder.
- **Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (2017)**  
Planen har formulert følgende overordnede mål:
  - *Bergensområdet skal være en bærekraftig og konkurransedyktig vekstregion.*
  - *Utbyggingsmønster og transportsystem skal gi effektiv utnyttelse av samfunnsressurser og infrastruktur. Samordnet planlegging og et klimavennlig utbyggingsmønster skal legge til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønnstruktur blir bevart.*
  - *Det skal være en balansert fordeling av boliger og arbeidsplasser i Bergensområdet.*
  - *Utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal være arealeffektivt og klimavennlig basert på den regionale senterstrukturen. Hovedtyngden av veksten i arbeidsplasser og boliger skal komme innenfor regionale vekstsoner.*
  - *Bergensområdet skal ha et effektivt transportsystem som gir miljøvennlig og trygg transport, god mobilitet og tilgjengelighet til viktige reisemål. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.*
  - *Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekker et langsiktig behov.*
  - *Utbygging i Bergensområdet skal ta hensyn til naturmangfold, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv. Arealbruken skal legge til rette for en aktiv befolkning med god tilgang på natur og friluftsområder.*

- **Grønn strategi**

Kommunens klima- og energihandlingsplan, Grønn strategi, ble vedtatt i bystyret 21. september 2016 (sak 218/16).

Grønn strategi for Bergen beskriver hvordan kommunen skal redusere utslipp av klimagasser og effektivisere energibruk. Planen trekker opp følgende mål:

- *Bergen skal være fossilfri i 2030.*
- *Bergen skal arbeide for at byen får et næringsliv som blir ledende i fornybarsamfunnet.*
- *Transportsektoren må redusere sine klimagassutslipp med 30 prosent innen 2020 og være fossilfri i 2030.*
- *Byggsektoren i Bergen skal være fossilfri før 2030, og energibruk i nye og eksisterende bygg samt i gatebelysning skal effektiviseres.*
- *Den totale mengden restavfall og klimagassutslipp fra avfallshåndtering skal reduseres.*
- *Kommunen skal være i forkant av utviklingen og være best mulig rustet til å minimalisere negative konsekvenser av klimaendringer.*

**Grønn strategi** viser til satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel, blant annet om at Bergen skal videreutvikle en kompakt bystruktur, som viktig føring for en klimasmart by og for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Grønn strategi går lenger enn Regional areal- og transportplan (utkast 2017) når det gjelder målet om nullvekst i personbiltrafikken. Den har mål om at personbiltrafikken i Bergen skal reduseres med minst 10 prosent innen 2020 og 20 prosent innen 2030 sammenlignet med år 2013.

I vedtaket av klima- og energihandlingsplanen ligger det noen direkte føringer som er innarbeidet i arealdelens bestemmelser:

- *I nye reguleringsplaner skal det tilrettelegges for parkeringsplasser som er reservert for elbiler. Det skal også tilrettelegges for bildeordning der det er hensiktsmessig.*
- *Krav om å legge til rette for ladepunkter (dimensjonering av elektriske anlegg, trekkrør etc) for alle parkeringsplasser ved etablering eller oppgradering av parkeringsanlegg.*
- *Bergen kommune skal prioritere åpning av lukkede bekker og elver.*
- *Ved nybygg skal kommunen stille krav om grønne tak der det er hensiktsmessig.*

- **Forutsigbarhetsvedtak**

**Bergen bystyre behandlet saken i møtet 20.06.2019 sak 206/19 og fattet følgende vedtak:**

1. Bystyret vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven av 2008 (pbl) kapittel 17 følgende overordnede prinsipper for bruk av utbyggingsavtaler i Bergen kommune:

a. Geografisk avgrensning

- i. Utbyggingsavtaler kan inngås i Bergen kommune når en eller flere forutsetninger om avtaleinngåelse for øvrig er til stede.
- ii. Ved utarbeidelse av kommunedelplan eller reguleringsplan for et større område kan det fattes mer spesifikke vedtak i henhold til pbl. § 17-2, der det vil gi bedre forutsigbarhet med hensyn til utbygging innenfor planområdet.

b. Avtalens innhold

Utbyggingsavtaler kan brukes innenfor alle typer tiltak som loven gir adgang til, jf. pbl § 17-3.

i. Krav i plan – jf. pbl § 17-3 første ledd

Utbyggingsavtale kan gjelde forhold som kommunestyret selv har gitt bestemmelser om i arealdelen til kommuneplan eller i reguleringsplan, ofte offentlig teknisk infrastruktur, slik som anlegg/tiltak som er vist som offentlig regulert, f.eks. trafikkanlegg – herunder veier, bybane og kollektivstopp – , byrom, friområder, VA-anlegg, bossnett.

ii. Boligpolitiske tiltak – jf. pbl § 17-3 andre ledd

Avtalen kan også regulere antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse, og nærmere krav til bygningers utforming der det er hensiktsmessig. Avtalen kan også regulere at kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris.

iii. Tiltak nødvendig for gjennomføring av plan – jf. pbl § 17-3 tredje ledd

Avtalen kan også gå ut på at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak. Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen. Kostnadene som belastes utbygger eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen.

c. Kostnadsfordeling og igangsetting

Utbyggingsområder skal som hovedregel selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og blågrønn infrastruktur. Normalt skal innbetalinger i henhold til utbyggingsavtalen skje før igangsettingstillatelse gis.

d. Aktuelle kommunale dokumenter

Dokumenter som kommuneplanens arealdel og samfunnsdel, relevante reguleringsplaner, samt hovedplaner (temaplaner), gir utbyggere og grunneiere viktige opplysninger om kommunens samfunnsmessige mål og om for eksempel boligbehov, skolekapasitet og opprusting av eksisterende infrastruktur.

e. Vedtaket innarbeides i kommuneplanens arealdel.

2. Vedtaket erstatter bystyrets vedtak i sak 63/07 om overordnede prinsipper for bruk av utbyggingsavtaler i Bergen kommune.
3. Byrådet delegeres fullmakt til å inngå utbyggingsavtaler i henhold til dette vedtaket, jf. plan- og bygningsloven kapittel 17 om utbyggingsavtaler.

## Grunnlagsdokumenter og utredninger

Grunnlagsdokumenter og utredninger som har vært utarbeidet i forbindelse med rullering av arealdelen er tilgjengelige på [www.bergen.kommune.no/kpa2018](http://www.bergen.kommune.no/kpa2018).

Her ligger også tematiske vedlegg som har inngått i første og annen gangs behandling av KPA2018, samt vedlegg til bestemmelsene.

- Prinsippsak Strategisk temakart KPA2030
- «Strategisk temakart KPA2030», 2016
- Prinsippsak om flystøy og utvidelse av flyplassen med ny rullebane
- «Konsekvensutredning av to rullebaner, Bergen lufthavn Flesland», Norconsult 2015
- Vedlegg H: «Støytemaet»
- Prinsippsak Bergens byskikk og byggehøyder
- «Bergensk byskikk og byggehøyder», 2016
- Prinsippsak om Parkering
- «Næringsareal og fortetting i Bergen kommune», Asplan Viak 2014
- Vedlegg H (2017): «Oversikt over arealkrevende næringsområder»
- «Samfunnsnyttig massedisponering», Asplan Viak 2015
- Vedlegg I: «Samfunnsnyttig massedisponering»
- «Gangveger i Bergen: Utarbeidelse av gangnettverk og tilgjengelighetsanalyse», Asplan Viak 2015
- «Uterom i tett by», Asplan Viak og Spacescape 2016
- Vedlegg J: «ROS-analyse til kommuneplanens arealdel 2018»
- Vedlegg G: «B-områdene»
- Vedlegg F: «Naust og småbåtanlegg»
- Vedlegg til bestemmelsene:
  - o Vedlegg 1: Definisjoner og ordforklaringer
  - o Vedlegg 2: Utfyllende regler for skilt og reklame
  - o Vedlegg 3: Veileder Stedsanalyse
  - o Vedlegg 4: Utfyllende informasjon H570 Kulturmiljø
  - o Vedlegg 5: Parkeringsveileder - utkast