

Fagnotat

Saksnr.: 201721558/175
Emnekode: EBYGG-5121
Saksbeh.: SENH

Til: Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling
Fra: Plan- og bygningsetaten
Dato: 110422

Forslag til detaljregulering anbefales vedtatt Ytrebygda, Gnr. 111, Bnr. 83 mfl., Kokstaddalen Arealplan-ID 65960000

1. Sammendrag

Opus Bergen AS foreslår på vegne av Posten Eiendom AS detaljregulering for et område på Kokstad i Ytrebygda bydel. Planforslaget er basert på områdeplan for Kokstad vest og Storrinden, hvor det er regulert to store felt (I/L1 og I/L2) til formålet industri/lager.

Planområdet er på ca. 386 dekar, og består i hovedsak av gnr. 111, bnr. 83, samt tilhørende tilkomstveger (kv. Kokstaddalen og fv. Kokstadvegen). Det er ingen eksisterende bebyggelse innenfor planområdet. Planområdet grenser til næringsareal i sør og et større friluftsområde (Storrinden) i nord. Det åpnes for ca. 103.000 m² BRA nytt næringsareal. Grad av utnyttning for delfeltene er satt til maksimalt %-BRA= 50 %, inkludert parkering.

Bakgrunnen for planarbeidet er å samle dagens spredte terminalvirksomhet for Posten Bring i Jekteviken og Mindemyren på ett sted, og dermed frigjøre sentrumsareal til andre, mer urbane formål.

Viktige tema i planprosessen har vært nedbygging av grønnstruktur, terrengtilpasning, trafikale forhold, rekkefølgekrav og overvannshåndtering.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger.

Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - a. Ytrebygda, Gnr. 111, Bnr. 83 mfl., Kokstaddalen, arealplan-ID 65960000, vist på plankart, sist datert 06.04.2022
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 07.04.2022,
2. Med følgende endringer i bestemmelsene:
 - a. § 3.1.1.2.f utgår og erstattes med «Bygningsvolumene i hvert felt (BKB1-7) skal fremstå med helhetlige kvaliteter som knytter dem sammen. Dette kan være

materialitet, fargebruk, retningsgivende elementer eller lignende. Reduksjon i klimapåvirkning skal vektlegges ved valg av materialer. Utvendige bygningsflater skal ha matte naturfarger. Fasadeuttrykket skal være i naturmaterialer som tre og stein. Det skal ikke brukes reflekterende materialer».

- b. Ny bestemmelse § 3.1.7.6 «Det tillates kun VA-tiltak og beplantning utenfor byggegrensen langs nordsiden av feltet BKB6».*
- 3. Med følgende endringer på plankartet:
 - a. Bestemmelsesområdet #5 utgår langs nordsiden av felt BKB6, frem til regulert høydelinje i øst.
- 4. Før kunngjøring må plankart og reguleringsbestemmelser rettes i samsvar med bystyrets vedtak.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

*Aslaug Aalen - avdelingsleder
Tarje Wanvik - etatsdirektør*

Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.

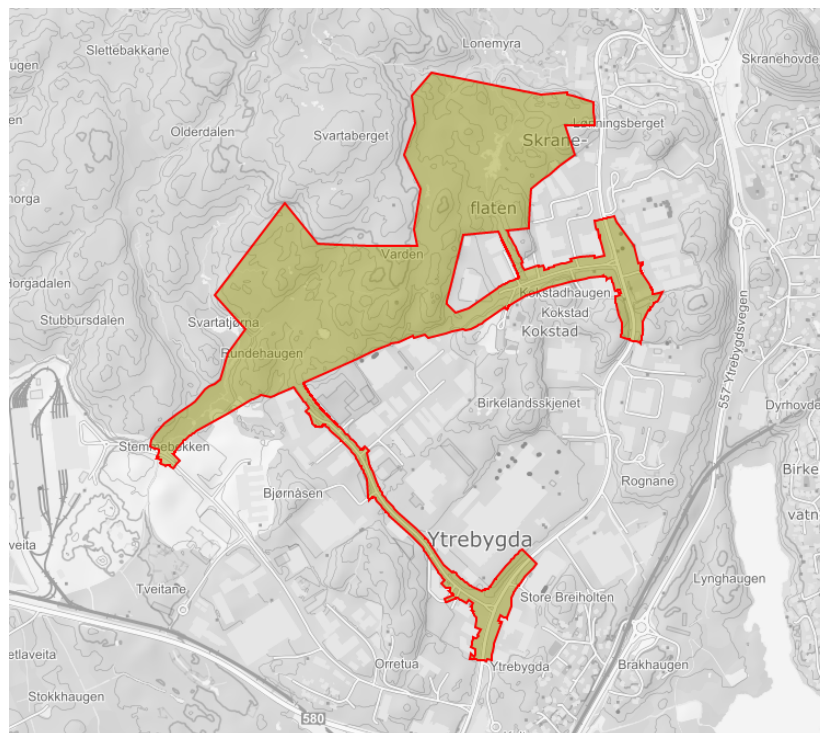
2. Saksutredning

2.1 Planforslagets formål

Formålet med planen er å regulere planområdet til industri- og lagerformål med tilhørende infrastruktur, i all hovedsak i tråd med vedtatte områdeplaner.

2.2 Planområdet – dagens situasjon

Planområdet består i hovedsak av gnr. 111, bnr. 83, samt tilhørende tilkomstveger (figur 1). Planområdet er ikke direkte tilknyttet eksisterende vegsystem eller annen infrastruktur i dag. Arealene er ubebygde og fungerer i dag som et friluftsområde tilknyttet Storrinden. Området består av åpen furuskog med myrområder. Tjernet Svartatjørna og Stemmebekken ligger delvis innenfor planområdet i sørvest, og Lonemyra ligger rett utenfor planområdet i nord.



Figur 1. Planområdet

2.3 Overordnede planer og retningslinjer

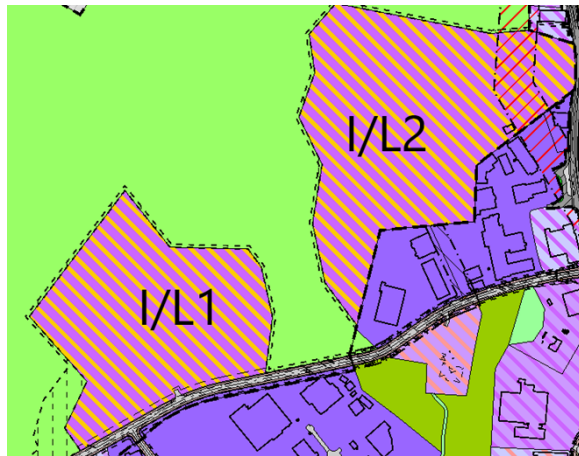
Kommuneplanens arealdel (KPA 2018)

I KPA 2018 er hoveddelen av planområdet avsatt til næringsformål (I/K/L), hvor det tillates kontor, industri, lager og arealkrevende næringsvirksomhet. Mindre deler av planområdet er vist som LNF-område og grønnstruktur. Planområdet er berørt av hensynssone for naturmiljø – viltområde, og ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og delvis innenfor gul flystøysone.

Gjeldende områdeplaner

Planområdet ligger innenfor områderegulering for Kokstad vest og Storrinden (plan 60820000, vedtatt i 2015), heretter omtalt som områdeplan for Kokstad vest. I områdeplanen er planområdet i hovedsak regulert til industri og lager (feltene I/L1 og I/L2, figur 2), samt infrastrukturformål og friluftsområde. Begge feltene har likelydende bestemmelser i områdeplanen, men det er ikke krav til samlet planlegging av disse. Det er tillatt med mindre handel med plasskrevende varer knyttet til industri og lagervirksomhet, men ikke detaljhandel

og kjøpesenter. For felt I/L1 og I/L2 er det tillatt med en byggehøyde på inntil 12 meter, og en grad av utnyttning på maksimalt %-BRA = 150 %, inkludert parkering.



Figur 2. Feltene I/L1 og I/L2 i områdeplan for Kokstad vest

Når det i fagnotatet refereres til felt I/L1 og I/L2 omfatter dette henholdsvis delfeltene BKB1-4 og BKB5-7 i planforslaget, begrepsbruken har opphav i gjeldende områdeplan for Kokstad vest.

Fylkesveg Kokstadvegen og kommunal veg Kokstaddalen er regulert i områderegulering for *Liland og Birkeland øvre, Kokstad øst* (plan 61130000, vedtatt i 2020), heretter omtalt som områdeplan for Kokstad øst. Deler av disse vegstrekningene omfattes av planforslaget.

Pågående reguleringsplanarbeid i området

Planområdet grenser til, og overlapper delvis med pågående planarbeid for Kokstadvegen felt I/L2 øst (plan 65550000), i planområdets østlige grense. I dette planforslaget reguleres det for industri/lager og ny avkjørsel fra fv. Kokstadvegen.

Planområdet overlapper delvis med pågående planarbeid for Store Breiholten (plan 65120000), som ligger øst for vegkryss fv. Kokstadvegen x Kokstaddalen. I dette planarbeidet reguleres det hovedsakelig for bolig med næringsarealer mot Kokstadvegen.

Nord for planområdet pågår det et planarbeid for Kokstadvegen 54 (plan 63160000). Denne planen regulerer for kontor/industri og deler av fv. Kokstadvegen.



Figur 3. Tilgrensede planer under arbeid

2.4 Hovedinnholdet i planforslaget

Planforslaget har følgende hovedinnhold, vist på plankartet under (figur 4), og utdypes i påfølgende avsnitt:

- Bebyggelse i feltene I/L1 og I/L2
- Trafikale forhold på kommunal- og fylkeveg
- Konsekvenser for Stemmebekken, Svarttjørna, Lonemyra og Storrinden
- Konsekvenser for nabobebyggelsen Kokstadvegen 54 og 33-35, samt Kidsa barnehage

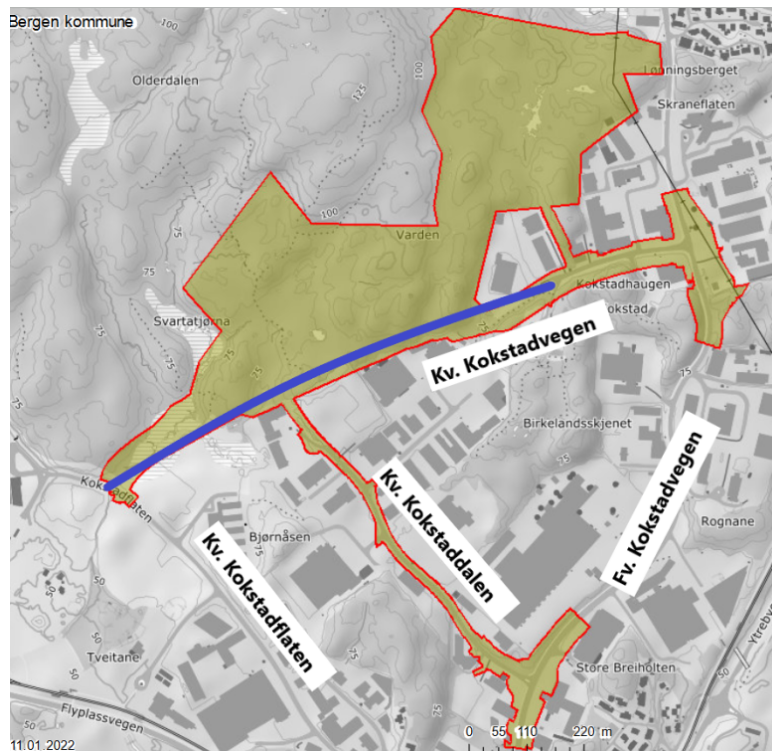


Figur 4. Planområdet med markering av hovedtema

Intensjonen med planforslaget er å tilrettelegge for to større industri- og lagerområder, fordelt på syv delfelt (BKB1-7). Totalt åpner planforslaget for ca. 103.000 m² BRA, innenfor et planområde på ca. 386 daa. Utnyttelsesgraden er i hovedsak satt til maks %-BRA=50%, inkludert parkering.

En hovedaktør innen planområdet vil være Posten Bring som planlegger å samlokalisere sin virksomhet i regionen i en ny logistikkterminal (delfelt BKB1). BIR og BKK ønsker i tillegg å etablere seg innen planområdet med en ny energisentral basert på returvirke (delfelt BKB4). Ut over disse aktørene er det regulert for mindre og større delfelt med formål industri/lager (delfelt BKB2, 3, 5-7)

Planområdet er i dag ubebygget og ikke direkte tilknyttet omkringliggende vegsystem. Tilkomst til planområdet er regulert delvis i områdeplanen for Kokstad vest, og delvis i områdeplanen for Kokstad øst. Planområdet vil få tilknytning til vegnettet via tre adkomster (figur 5).



Figur 5. Vegsystemet

Det er stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av kryssene mot fv. Kokstadvegen, og etablering av ny adkomstveg som knytter sammen kv. Kokstadflaten med kv. Kokstadvegen (blå linje på figur 5).

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

2.5 Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart 13.10.2017. På dette tidspunkt var det kun felt I/L1 som var omfattet av plangrensen. Planområdet er utvidet to ganger etter varsel om oppstart, for å inkludere større deler av vegsystemet og feltet I/L2. Det ble i forkant av offentlig ettersyn avholdt flere møter med Statens vegvesen (SVV) for avklaringer knyttet til fylkesveg Kokstadvegen, blant annet hvorvidt kryssene mot fylkesvegen skulle etableres som rundkjøring eller signalregulerte T-kryss. Vestland fylkeskommune (VLFK) overtok fra 01.01.2020 ansvaret for fylkesvegene.

Det ble i 1. gangs behandlingen foretatt ytterligere justeringer av plangrensen for å tilpasse den til naboplaner, eksisterende og nye vegsituasjoner. Endringene var ikke omfattet av et utvidet varsel, men ble kunngjort som del av offentlig ettersyn.

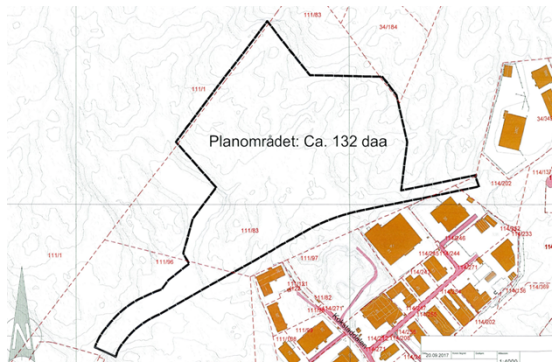
I etterkant av offentlig ettersyn har det vært tett kontakt med Vestland fylkeskommune med det formål å løse innsigelsen som ble fremmet. Forslagsstiller har også avholdt flere nabomøter med grunneiere som blir berørt av foreslåtte vegutvidelser. Planforslag til 2. gangs behandling ble mottatt 05.11.2021.

Plan- og bygningsetaten har, i planarbeidet, vektlagt hastemomentet med at Posten må relokalisere sin virksomhet fra Mindemyren. Dette er et sentralt trinn i en flyttekjede som skal sikre transformasjon av et eksisterende næringsområde til en ny, urban bydel. Posten sin samfunnsnyttige funksjon har vært tillagt vekt i vår saksbehandling.

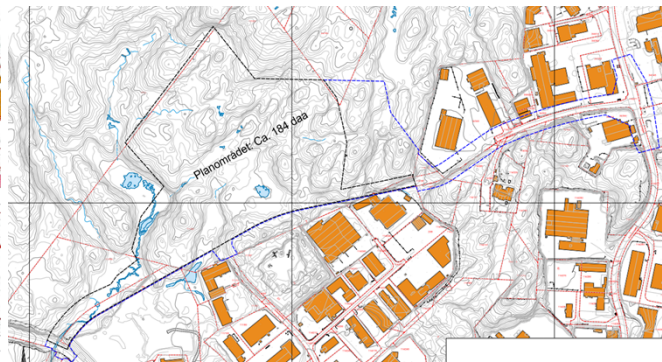
Forholdet mellom felt I/L1 og I/L2

Hovedintensjonen med planforslaget er å utvikle feltet I/L1. Grunnet hastemomentet med å flytte Posten Bring sin virksomhet fra Bergen sentrum, har det vært et poeng at feltet I/L1 må kunne realiseres raskt, og uavhengig av feltet I/L2. Det er i områdeplanen for Kokstad vest ikke krav om felles planlegging av feltene I/L1 og I/L2. Til oppstartsmøtet var det foreslått en planavgrensning som kun omfattet feltet I/L1 (figur 6). Forslagsstiller signaliserte på det tidspunktet at det var ønskelig at feltet I/L1 skulle få primæradkomst fra krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen.

Etter uttalelser i forbindelse med varsel om oppstart, ble det vurdert at plangrensen måtte utvides til å også omfatte krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen. Utvidelsen ble varslet 30.11.2018 (figur 7).



Figur 6. Planavgrensning ved varsel om oppstart



Figur 7. Planavgrensning ved utvidelse av planområde i 2018

Det ble i oppstartsfasen drøftet hvilke rekkefølgekrav som skulle tilknyttes feltet I/L1. I områdeplanen er det krav om at felt I/L1 skal sikre utbedring av kryss Kokstaddalen x Kokstadvegen. Forslagsstiller ønsket at rekkefølgekravet skulle frafalles, da feltet I/L1 skulle få adkomst fra krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen.

Statens vegvesen, som daværende vegmyndighet for fylkesveg Kokstadvegen, vurderte i brev av 02.07.2019 at de ikke kunne akseptere at rekkefølgekravet til I/L1 frafalt. Det ble stilt krav om at krysset Kokstaddalen x Kokstadvegen måtte reguleres og utbedres. For å sikre at rekkefølgekravene ble forholdsmessige, mente Statens vegvesen at det burde vurderes om I/L2 også skulle omfattes av planarbeidet. Forslagsstiller imøtekom forslaget til Statens vegvesen, og plangrensen ble i 2019 utvidet til å omfatte I/L2 samt krysset Kokstaddalen x Kokstadvegen. Feltet I/L2 er foreslått regulert til industri/lager.

Til offentlig ettersyn ble det i planforslaget foreslått å fordele rekkefølgekravene på feltene I/L1 og I/L2, hvor hvert felt skulle sikre opparbeiding, gjennom utbyggingsavtale, av hvert sitt kryss på fylkesvegen. Det ble lagt opp til å etablere ny adkomstveg til feltene, men at kryssene mot fylkevegen skulle benyttes uten utbedringer. Denne fordelingen ble ytterligere styrket etter offentlig ettersyn, i lys av at Vestland fylkeskommune krevde, gjennom innsigelse, en opparbeiding av begge kryss. For å imøtekomme innsigelsen er det i foreliggende planforslag satt krav om at I/L1 opparbeider kryss Kokstaddalen x Kokstadvegen, og I/L2 opparbeider Kokstadvegen x Kokstadvegen. Vegforbindelsen mellom I/L1 og I/L2 kan ikke åpnes før begge kryss er utbedret, jf. § 6.4.1.

I etterkant av offentlig ettersyn ble det tydelig at feltet I/L2 hadde en rekke utfordringer som kunne forsinke hele planprosessen. Mange høringsparter stilte seg også negative til nedbygging av ytterligere grønnstruktur. Det har derfor blitt stilt spørsmål ved om I/L2 burde tas ut av planforslaget, eller om planen skulle deles i to. Forslagsstiller har ikke ønsket å dele opp planforslaget, da det er brukt mye tid og ressurser på å detaljere I/L2-feltet. Det ble også pekt på at det er stor etterspørsel etter slike industriarealer i Bergen kommune, samt at en parallell tomteopparbeidelse kan gjøre det enklere å oppnå massebalanse.

Feltet I/L2 bidrar til å øke de negative konsekvensene for naturmangfold og klima, men PBE vurderer planforslaget til å være i tråd med gjeldende områdeplan (vedtatt 2015) samt KPA 2018 hvor området er avsatt til industriformål. Planforslaget fremmes derfor i sin helhet slik det nå foreligger.

Konsekvensutredning

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger. Regulering av energisentral krever imidlertid konsesjon etter energiloven, og er et tiltak som faller inn under KU-forskriften § 7. Paragrafen gjelder planer og tiltak som etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding. NVE, som er sektormyndighet, har blitt kontaktet og det ble besluttet at KU-kravet etter § 7 kunne anses som innfridd gjennom vedlagte rapport *Konsekvensvurdering energisentral Kokstad*, som også er et utkast til en konsesjonssøknad.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn 12.12.2020. Høringsfristen var 26.01.2021. Det kom inn 17 private merknader, 16 uttalelser fra høringsinstanser og 2 innsigelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 01.04.2022. Materialet er gjennomgått og vurderes som dekkende.

Innsigelse fra Statens vegvesen omhandlet:

- Krav om å sikre opparbeidelse av utvidelsen av Flyplassvegen, med tilhørende to-planskryss

Innsigelse fra Vestland fylkeskommune omhandlet:

- Rekkefølgekravene til opparbeidning av infrastruktur må skjerpes

I uttalelsene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Nedbygging av grønnstrukturen
- Flomproblem nedstrøms
- Beplanting i planområdet
- Terrengtilpasning

I nabomerknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Nedbygging av grønnstrukturen
- Problemer med overvann
- Endringer av adkomster

Endringer etter offentlig ettersyn:

- Justeringer av byggeformål mot vest for å øke avstanden til Svarttjørna og Lonemyra for å sikre en økt buffer mot myrområdene
- Justering av regulerte vegløsninger
- Utarbeidelse av designprogram for planområdet
- Endringer i VA-løsninger for bedre overvannshåndtering

Begrenset høring etter offentlig ettersyn

Det er i tillegg foretatt en begrenset høring fra 22.02.2022 til 22.03.2022. Bakgrunnen for høringen er endringer gjort for å imøtekomme uttaler og merknader til offentlig ettersyn, herunder justeringer i kryss mot fylkeveg, avkjørsler langs kommunal veg og plangrensen.

Det kom inn 6 private merknader og 4 uttalelser fra høringsinstanser til denne. Merknadene og uttalelsene er oppsummert og kommentert av plankonsulenten i merknadsskjema.

I uttalelsene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Nedbygging av grønnstrukturen
- Omfanget av midlertidig bygg- og anleggsområder
- Innspill til bestemmelser

Endringer etter offentlig ettersyn og begrenset høring:

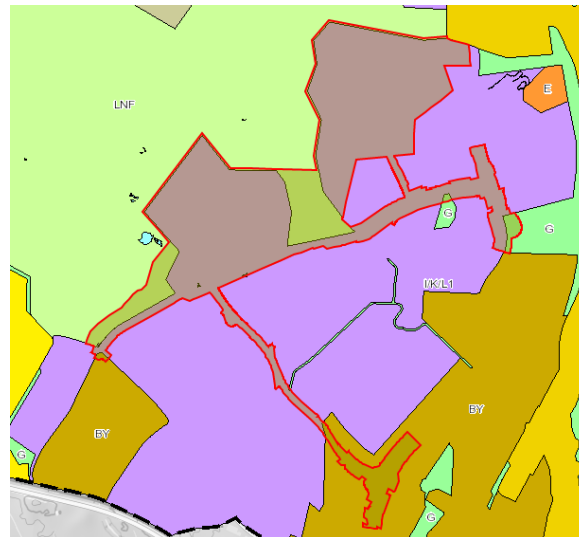
- Endring av adkomst til Kokstadvegen 33-35 (TESS Vest).
- Endring av designprogrammet
- Midlertidig bygg- og anleggsområder er justert

3. Vurdering av planforslagets virkninger

Plan- og bygningsetaten (PBE) kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Tema universell utforming er omtalt i planbeskrivelsen, og anses som dekkende. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst.

3.1 Forholdet til overordnede planer

Området er vist som næringsbebyggelse – felt I/K/L1 (figur 8) i kommuneplanens arealdel (KPA) 2018. Områdeplanen for Kokstad øst er vedtatt etter 2013, og gjelder derfor foran KPA 2018.

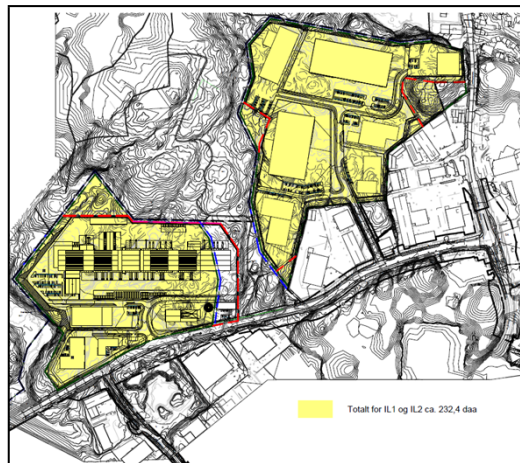


Figur 8. KPA 2018

Områdeplan for Kokstad vest og Storrinden (planID 60820000)

Planforslaget følger opp hovedtrekkene i områdeplanen for Kokstad vest. Det har imidlertid oppstått behov for justeringer av regulerte løsninger vist i områdeplanen i løpet av planprosessen. Dette gjelder særlig endringer i formålsgrenser, byggehøyde, tverrsnitt på fv. Kokstadvegen og rekkefølgekrav.

Posten Bring sitt behov for et større sammenhengende bygg innenfor felt I/L1 (delfelt BKB1) har medført behov for endringer i formålsgrensene. Felt I/L1 er foreslått utvidet mot øst (rød markering, figur 9), og redusert mot nord. Det er også gjort noen justeringer innenfor felt I/L2 for å bedre tilpasse seg terrenget.

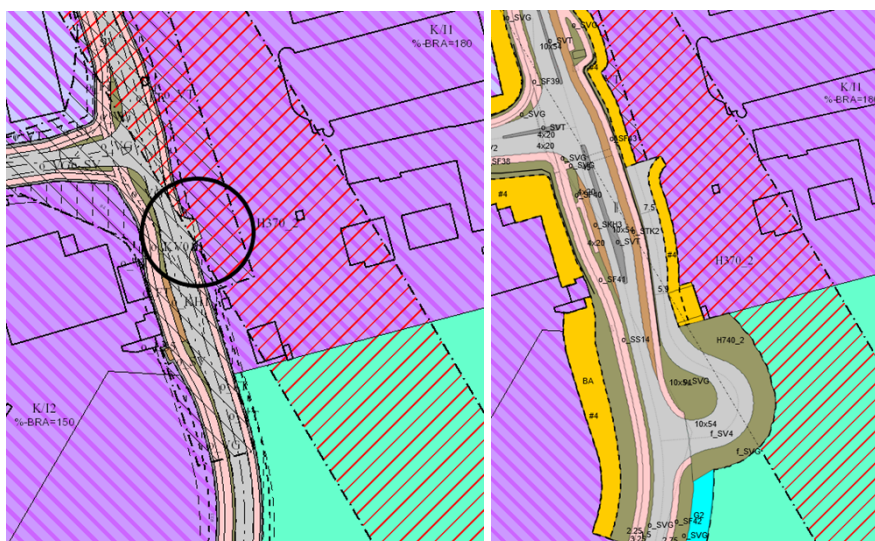


Figur 9. Justering av formålsgrenser

Foreslått grad av utnytting er i hovedsak %-BRA = 50 % for det enkelte delfelt, inkludert parkering. I områdeplanen er det fastsatt en maksimal grad av utnytting for hele felt I/L1 og I/L2 på %-BRA = 150 %. I områdeplanen var det beregnet et potensiale for utbygging av henholdsvis felt I/L1 og I/L2 på 150.100 m² BRA og 203.000 m² BRA. I planforslaget er det lagt til grunn et lavere utbyggingsomfang enn i områdeplanen, men det foreslås samtidig en høyere byggehøyde.

Endringer av tverrsnitt på Kokstadvegen

Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune har krevd at fv. Kokstadvegen reguleres med et annet tverrsnitt enn det som ligger i gjeldende reguleringsplan. Dette medfører endringer av blant annet avkjørsler og kryss langs fylkesvegen, samt et større arealbeslag av tilgrensende næringseiendommer. I forbindelse med utbedring av krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen, deriblant etablering av kollektivfelt, må adkomst til Kokstadvegen 33-35 legges om (figur 10, 11). Ny adkomst er foreslått innenfor areal som er regulert til grønnstruktur i områdeplan for Kokstad øst.



Figur 10 og 11. Endring av adkomst til Kokstadvegen 33-35

Dagens avkjørsel til Kokstadvegen 33-35 er regulert i gjeldende områdeplan for Kokstad øst. I områdeplanen er det imidlertid ikke lagt opp til et tverrsnitt med kollektivfelt, og dermed ble det ikke planlagt for en endret adkomstsituasjon for Kokstadvegen 33-35. For at avkjørselen ikke skulle komme i konflikt med kollektivfeltet må den skyves lenger sør, og foreslås derfor innenfor areal vist som grønnstruktur i områdeplan for Kokstad øst og KPA 2018.

Bymiljøetaten (BME) er negative til en omregulering av grønnstrukturen, og etterspør en annen løsning. Plan- og bygningsetaten støtter i utgangspunktet BME sin vurdering at det er uheldig at tiltaket forutsetter inngrep i et grøntareal, men aksepterer foreslått plassering da andre vurderte alternativer ikke er gjennomførbare. De ulike alternativene som er vurdert fremgår av planbeskrivelsen s. 89.

3.2 Klimapåvirkning

Det ble, i etterkant av offentlig ettersyn, utarbeidet klimagassberegninger. Klimagassutslipp for utbyggingen er beregnet i CO₂-ekvivalenter (CO₂-ekv.) for en analyseperiode på 60 år, i tråd med standard praksis for klimagassberegninger av bygg. Utslippene omfatter produksjon og transport av byggematerialer, byggeplasspåvirkning, forventet utskiftning av materialer, avfallshåndtering og avhending av materialer og energibruk i drift. Videre er massetransport, tomtebearbeidelse og arealbruksendringer inkludert.

Totalt er det beregnet av utbyggingen vil kunne generere opptil 140.000 tonn CO₂-ekv over analyseperioden på 60 år. Det er vist at nedbygging av skog og myr (arealbruksendringer) samt materialbruk i bygg er de viktigste kildene til klimagassutslipp.

Å redusere klimapåvirkningen av arealbruksendringene forutsetter at planforslaget reduseres, slik at større arealer med myr, skog og terreng bevares. Planforslaget følger imidlertid opp vedtatt områdeplan og KPA 2018, og det er dermed ikke krevd en vesentlig reduksjon av utbyggingsområdet.

PBE vurderer at klimagassutslippene må avbøtes gjennom andre tiltak. Forslagsstiller peker på at det er gjort flere grep for å redusere klimagassutslippene:

- Intensjon om massebalanse
- Lav parkeringsdekning
- Lading for el-biler
- Parkeringsmulighet for mikromobilitet (bysykkel etc.) innenfor hvert delfelt

PBE anser det forannevnte som positivt. Vi har derimot etterlyst tiltak knyttet til materialvalg, som er en av de største kildene til utslipp i planområdet. I klimagassberegningen er det foreslått generelle tiltak for redusert klimapåvirkning fra utbygging:

- Valg av lavutslipp materialer
- Gjenbruk av materialer fra andre bygg
- Legge til rette for gjenbruk av bygg og materialer fra bygget i fremtiden

Forslagsstiller har ikke ønsket å innarbeide ytterligere bestemmelser for å sikre en redusert klimapåvirkning. Temaet materialvalg drøftes i kapittelet nedenfor.

3.3 Bebyggelse

De store terrenginngrepene, nedbyggingen av grønnstrukturen og planområdets lokalisering i et viktig friluftsområde tilsier at det må stilles strenge krav til utformingen av de nye næringsområdene. PBE har siden oppstart anmodet om at ny bebyggelse med tilhørende utomhusarealer får en tiltalende og helhetlig utforming, med et tydelig grønt preg.

Det ble, i etterkant av offentlig ettersyn, utarbeidet et designprogram som skal legges til grunn for utforming av planområdet for å sikre kvalitet i bebyggelse, logistikkområder, grønnstruktur, overvannshåndtering og beplantning, jf. § 2.2.1. Hvert tema i designprogrammet er beskrevet med intensjon og målsetting, og det foreslås verktøy for å imøtekomme disse målene.

Byggehøyder

I områdeplanen for Kokstad vest åpnes det for en maksimal byggehøyde på 12 meter for feltene I/L1 og I/L2. Dette videreføres for delfeltene BKB2, 3 og 7. For delfelt 5 og 6 varierer byggehøyden mellom 10-16 meter. For delfelt BKB1 (Posten sitt terminalbygg) åpnes det for en byggehøyde på 20 meter, og for delfelt BKB4 (energisentral) tillates en høyde på inntil 26 meter for selve industribygget, ut over dette er det åpnet opp for at pipen kan være inntil 40 meter høy og akkumulatortanken kan ha en egenhøyde på 30 meter. Byggehøyden er avklart med Avinor.

Foreliggende planforslag utfordrer dermed i stor grad områdeplanens høydebestemmelser. Avvikene begrunnes med behov for en moderne og automatisert innredning, noe som krever høyere bygg. I bestemmelse § 3.1.1 er det sikret variasjon i byggehøyder innenfor hvert delfelt jf. designprogrammet.

Plan- og bygningsetaten vurderer de foreslåtte byggehøydene til å være akseptable.

Utforming av bebyggelsen

Utforming av bebyggelse har vært et viktig tema gjennom planprosessen. Dette av estetiske hensyn, da det er en intensjon at næringsområder også utformes med kvaliteter, men også for å avbøte nedbygging av grøntareal og av hensyn til overvannshåndtering og klimapåvirkning.

Forslagstiller har innarbeidet bestemmelser om dette, blant annet:

§ 3.1.1.2.f Bygningsvolumene i hvert felt (BKB1-7) skal fremstå med helhetlige kvaliteter som knytter dem sammen. Dette kan være materialitet, fargebruk, retningsgivende elementer eller lignende. Utvendige bygningsflater skal ha naturfarger med innslag av tre i fasade.

§ 3.1.1.2.g Fasader skal brytes opp, for eksempel gjennom material- og fargebruk, forskyvninger eller vegetasjonselementer, hver ca. 20. meter.

Etter PBE sin vurdering er det behov for ytterligere presiseringer og tydeligere føringer enn det som er foreslått. Vi har blant annet tidligere foreslått at fasadeuttrykket til nye bygg skal være i naturmaterialer som tre og stein. Forslagsstiller har ikke ønsket å imøtekomme dette da tradisjonelle industribygg i hovedsak består av stål- og betongkonstruksjoner. Det ble pekt på at det for såpass store bygg vil være problemer med å oppfylle brannkrav, noe som hindrer bruken av trematerialer i utstrakt grad.

Intensjonen til PBE har vært å sikre at fasaden til ny bebyggelse får et uttrykk som i større grad vil harmonere med naturområdet rundt. Det er ikke stilt krav om at tre eller stein skal

benyttes i selve konstruksjonen. Vi ønsker derfor å fastholde på bestemmelsen som først ble foreslått. I tillegg er det ønskelig å forsøke å redusere klimapåvirkningen av materialbruken. Det anbefales å endre § 3.1.1.2.f til følgende:

§ 3.1.1.2.f Bygningsvolumene i hvert felt (BKB1-7) skal fremstå med helhetlige kvaliteter som knytter dem sammen. Dette kan være materialitet, fargebruk, retningsgivende elementer eller lignende. Reduksjon i klimapåvirkning skal vektlegges ved valg av materialer. Utvendige bygningsflater skal ha matte naturfarger. Fasadeuttrykket skal være i naturmaterialer som tre og stein. Det skal ikke brukes reflekterende materialer.

PBE har, siden oppstartsmøtet, anmodet om at takflatene i planområdet utformes som «grønne tak» med vegetasjonsdekke for å bidra til at bebyggelsen bedre tilpasser seg naturområdet det står i. Det er i bestemmelsene sikret at minimum 60 % av takflatene på hvert bygg i BKB2-7, og 30% av takflatene på hvert bygg i BKB1, skal utformes med organisk materiale og pollinatorvennlige planter. Resterende del av takflatene kan benyttes til etablering av solceller og overvannstiltak. Andelen «grønne tak» er økt fra 30 til 60 % for BKB2-7 etter anbefaling fra PBE. Forslagsstiller argumenterer for at det er ønskelig å benytte takflatene primært til solceller på Posten Bring sitt bygg, og fastholder derfor på 30 % for felt BKB1. PBE anser økningen fra 30 til 60 % på de øvrige byggene som positive, og kan derfor akseptere foreslått bestemmelse.

Bymiljøetaten har spilt inn at det må sikres jorddybde til mer varierte plantesorter enn sedum, for å unngå monotone og monokulturelle tak. Forslagsstiller har ikke ønsket å imøtekomme dette. PBE viser til bestemmelse § 3.1.1.3.k hvor det er sikret at «andre innslag som bikuber, insektshotell, steiner i ulike størrelser, dødt trevirke o.l kan være tilleggs-elementer i grønt takareal». Takbeplanting er også omtalt i designprogrammet. PBE anser derfor intensjonen til BME for å være ivaretatt i planforslaget.

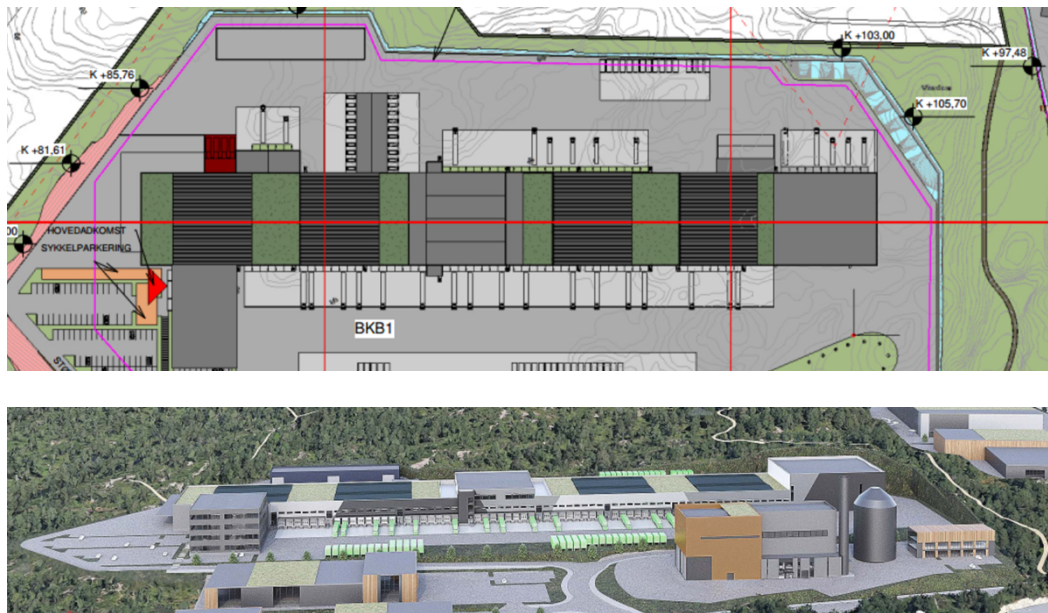
Vurdering av delfeltene

Delfelt BKB2, BKB3, BKB5 og BKB7

Innenfor disse delfeltene legges det opp til industri- og lagerbebyggelse med tilhørende infrastruktur. Det er innenfor felt BKB2 avsatt areal til turparkering i form av åtte parkeringsplasser for bil, og 10 for sykkel. PBE har ingen innvendinger til foreslått grad av utnytting og maksimal byggehøyde. Vi vurderer forslaget til å ligge innenfor rammene av gjeldende områdeplan.

Delfelt BKB1 (Posten Bring sitt terminalbygg)

Delfeltet er tiltenkt Posten Bring sitt nye logistikk-senter (figur 12) med tilhørende administrasjonsbygg. Det er i planbeskrivelsen opplyst at logistikkterminalen har behov for en større sammenhengende flate og en langstrakt bygningskropp for å løse terminalens indre og ytre logistikk. Med bakgrunn i dette argumenteres det for spesielle behov knyttet til utforming av bygget, og at det eksempelvis ikke kan brytes opp i flere volumer. Selv om det er uheldig med et såpass langstrakt bygg, vurderer PBE at fellesbestemmelsene for utformingen av bygg sikrer enkelte avbøtende kvaliteter. Det vises samtidig til diskusjon i tidligere avsnitt om utforming av bebyggelse.



Figur 12. Feltet BKB1, Posten sitt nye terminalbygg

Delfelt BKB4

Innenfor delfelt BKB4 er det åpnet for å etablere energisentral basert på returvirke, som er et samarbeidsprosjekt mellom BIR og BKK (figur 13).



Figur 13. Energisentral med akkumulatortank

Det er i forbindelse med energisentralen ønskelig å etablere et pilotanlegg for algeproduksjon. Pilotanlegget vil kunne produsere alger som kan brukes til bærekraftig fiskefor i oppdrettsnæringen. Ved realisering av et algeproduksjonsanlegg sammen med energisentralen vil energisentralen gå fra å være et klimanøytralt anlegg til et CO₂-fangstanlegg. Det er utarbeidet en egen konsekvensutredning for tiltaket, som fungerer som et utkast til konsesjonssøknad.

Hovedbygget er regulert med en maksimal høyde på 26 meter, pipen på 40 meter og akkumulatortanken på 30 meter. Bebyggelsen vil dermed være den høyeste i planområdet. Byggehøyden er akseptert av PBE og Avinor.

Delfelt BKB6

Dette delfeltet omfatter et større område som grenser til Lonemyra i nord og fv. Kokstadvegen i øst. Den østlige delen av BKB6 utgjør den mest eksponerte delen av planområdet, da dette

ligger på en høyde mot det eksisterende næringsområdet langs Kokstadvegen, og boligfeltet Kokstadgrenda (figur 14).



Figur 14. Feltet BKB6

Det var til offentlig ettersyn foreslått en byggehøyde på 14 meter i denne østlige delen. Byggehøyden ble, i etterkant av offentlig ettersyn, redusert til 10 meter. Reduksjonen ble gjort av hensyn til fjernvirkningen, samt at bygget på 14 meter kastet skygge mot Kokstadgrenda i nordøst.

Det er utarbeidet sol- og skyggeillustrasjoner. Av disse illustrasjonene kan det leses at det nye bygget på 10 meter, kaster noe skygge på vegareal og et eksisterende parkeringshus. En mindre del av hagearealet til boligene på eiendommene Kokstadgrenda 2 og 4 får skygge vårjevndøgn kl. 18 (figur 15). PBE vurderer konsekvensene av skyggeutslaget for å være beskjedne.



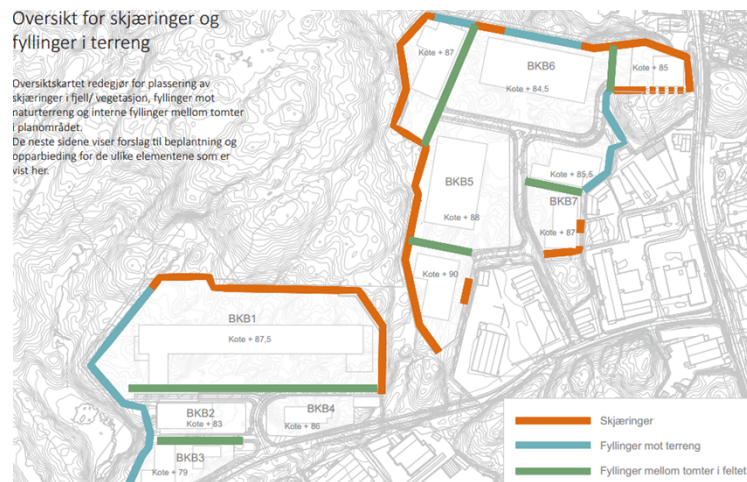
Figur 15. Skyggeutslag vårjevndøgn kl. 18

Terrengbehandling

Planforslaget medfører store inngrep i eksisterende terreng, som består av vegetasjonskledde koller. Områdeplanens avgrensning av feltene I/L1 og I/L2 har i stor grad blitt videreført. PBE har gjennom planprosessen gitt tilbakemelding på at områdeplanens formålsgrenser er skjematisk tegnet opp, og at det må gjøres konkrete vurderinger i foreliggende planforslag. Forslagsstiller har gjort noen justeringer, men flere av formålsgrensene i planforslaget består fortsatt av lange rette linjer, som ikke hensyntar eksisterende terrengformasjoner i særlig grad. Det argumenteres med at det er behov for store flate arealer til industrivirksomhet, og at det ikke er gjennomførbart å beholde enkelte terrengformasjoner i planområdet.

I planbeskrivelsen opplyses det om at man forventer et masseoverskudd på 10.000 m³ og et overskudd på 100.000 m³ jord. Estimert materialtransport vil utgjøre omtrent 2000 lass i løpet av byggeperioden.

Hoveddelen av planområdet vil grense til naturlig terreng, og overgangen er løst med fyllinger eller skjæringer (figur 16).



Figur 16. Oversikt over skjæringer og fyllinger

Det er formulert en rekke bestemmelser om terrengbehandling, blant annet:

§ 2.3.2 Skjæringer og fyllinger skal plantes til, eller behandles på annen tiltalende måte, med gode, jevne og naturlige overganger. Det skal legges særlig vekt på en tiltalende utforming av overgangen mot uberørt terreng.

§ 2.3.4 Alle murer, skal bygges av, eller forblendes, med naturstein. Det skal vurderes om stedets berggrunn kan benyttes til murestein.

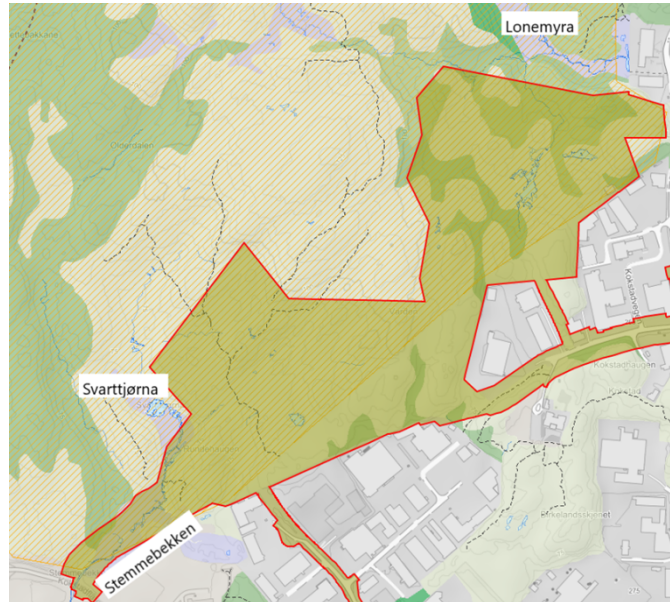
I tillegg er det for hvert delfelt gitt bestemmelser som angir en maksimal tillatt høyde på skjæring og/eller mur. Skjæringshøyden for delfeltet BKB1 er den største i planområdet, med inntil 18 meter. Det argumenteres med at skjæringene i stor grad vil skjules av bygningsmassen.

PBE anbefaler generelt ikke at det åpnes for store skjæringer mot eksisterende naturområder. Det har i planarbeidet vært drøftet hvordan høyder på skjæringer kan reduseres, og hvordan man bedre sikrer overgangen mot uberørt terreng. Nedtrapping av skjæringer krever areal, og PBE har fastholdt at tilpasningen skal gjøres innenfor byggeområdene. Forslagsstiller har argumentert med at det ikke er rom for å redusere byggbart areal innenfor delfeltet BKB1, som skal benyttes til drift av logistikkterminalen til Posten Bring. Det er også pekt på behovet for store planerte tomter for industriformål, og det er av den grunn heller ikke ønskelig å redusere arealet innenfor de øvrige delfeltene.

Omfanget av terrenginngrepene som er nødvendig for å realisere utbyggingen vil være stort, men PBE vurderer at bestemmelsene til en viss grad sikrer avbøtende tiltak.

3.4 Naturmangfold

Planområdet er i dag ubebygget og er preget av delvis kupert terreng med kystfuruskog og innslag av myr og tjern. I KPA 2018 sitt grøntkart er det vist som et viktig viltområde (Fleslandsmarka). Myrområdene Svarttjørna og Lonemyra ligger rett utenfor planavgrensningen, og Stemmebekken omfattes av planforslaget (figur 17).



Figur 17. Planområdet

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en naturmangfoldrapport (datert 23.09.2021). Planområdet er befart av biolog den 26.09.2017, 30.10.2019, 23.05.2021, 15.06.2021 og 17.06.2021.

Det ble registrert 14 myrer innenfor planområdet (figur 18). I naturmangfoldrapport er det vurdert at myrene er fattige, og det er ikke registrert noen arter av særlig verdi knyttet til disse, verken botaniske eller zoologiske.



Figur 18. Myrområder innenfor planavgrensningen

Fugleregistreringer utført i mai-juni 2021 viste at blant annet gulspurv (NT) og fiskemåke (NT) var fast tilknyttet skogsområdene i planområdet. I tillegg var det observert at hønehauk (VU) har hekket i området. Det er i planområdet funnet tydelige spor etter hjort, som aktivt

bruker dette området. I naturmangfoldrapport kommenteres det at den store bestanden av hjort i Bergen kommune indikerer at hjorten har tilstrekkelig med beiteområder. På denne bakgrunn er konklusjonen at planlagt utbygging i Kokstaddalen kun i beskjeden grad påvirker bestanden av hjort negativt. Det går også frem at det gjenværende grøntområde vil være tilstrekkelig stort til å kunne ivareta funksjonen som leveområde både for hjort, annet vilt, fugl og insekter. Det ble vurdert at selv om arealer snevres inn og deles opp, vil hjortens evne til å spre seg og ta seg frem i området, i stor grad opprettholdes, og at det er ingen særlige naturverdier, isolert sett, som forringes.

Bymiljøetaten har gitt innspill til naturmangfoldrapporten, og pekt på at en må ta i betraktning den reduksjonen av arealet som over tid har funnet sted, og det faktum at en viktig kvalitet ved området er dets størrelse. Bymiljøetaten vurderer at hjorten på Storrinden fortsatt vil benytte gjenværende skogområder, men at nedbyggingen vil redusere beitegrunnlaget i utmark og følgelig være et bidrag til redusert kondisjon, og potensielt økt beiteskadetrykk på innmark i omkringliggende landbruksområder. Bergen Elveforum og Naturvernforbundet Hordaland har også stilt seg svært negative til utbyggingen, og hevder at miljø- og klimakonsekvenser av utbyggingen ikke er tilstrekkelig utredet. Til offentlig ettersyn anbefalte BME at området utvikles etappevis, slik at ikke mer enn nødvendig av naturinngrep gjennomføres – om forutsetningene for prosjektgjennomføring skulle endre seg over tid. Forslagsstiller har ikke ønsket å imøtekomme dette og viser til at området er avsatt til utbygging i overordnet plan, og at Bergen har mangel på større industritomter.

Etter anbefaling i naturmangfoldrapporten er det i planforslaget innarbeidet en bestemmelse om at sprengningsaktivitet ikke skal startes opp i hekkeperioden april- juni av hensyn til fugl og pattedyr. Det gis også bestemmelse om at mest mulig toppjord skal tas av og lagres i anleggsfase, og deretter legges ut igjen som toppjord ved ferdigstilling, noe som anses som et godt tiltak. I designprogrammet er det også satt sammen en plantemeny for beplantning av området. Innenfor feltet I/L2 er det regulert et stort areal til regnbed, med krav om at utforming, plante- og materialvalg skal gjøres i samråd med en fagkyndig.

Grunnet behovet for store terrenginngrep er det ikke mulig å beholde noen av myr- eller skogsområdene innenfor utbyggingsfeltene. Det er begrensede muligheter for større avbøtende tiltak i denne saken, PBE anser derfor bestemmelsene for å være et viktig virkemiddel.

Plan- og bygningsetaten er enige med Bymiljøetaten sine vurderinger knyttet til at den samlede belastningen for området er stor. Omdisponering av store myr- og skogsområder, som allerede er preget av bit-for-bit nedbygging, er svært uheldig og strider imot lokale og nasjonale føringer for ivaretagelse av naturverdier. Planområdet er imidlertid regulert til et utbyggingsområde i områdeplan for Kokstad vest, og dermed i tråd med overordnet plan.

Tilpasninger og omdisponering av grønnstruktur

Planforslaget ligger i hovedsak innenfor byggeområdene i områdeplanen, enkelte mindre steder har det derimot vært arbeidet særskilt med forholdet mellom byggeområder og grøntområder.

Omregulering av grønnstruktur

I forbindelse med omlegging av adkomst til Kokstadvegen 33-35, vil en del av den regulerede grønnstrukturen i områdeplanen for Kokstad øst, omreguleres til vegformål (figur 19, 20).



Figur 19 og 20. Nedbygging av grønnstruktur

Dette grøntarealet består av en vegetasjonskledd knaus som avgrenses av en høy fjellskjæring i vest, nord og sør og av høyspentlinjetraséen i øst. Bymiljøetaten har stilt seg negativt til inngrepet, og peker på at arealet er viktig i et område som er konstant under nedbygging. I planbeskrivelsen er arealet omtalt som skrint, med et fattig vegetasjonsdekke. Det blir vurdert at arealene har liten verdi for biologisk mangfold. Vi viser til diskusjonen om temaet i tidligere avsnitt.

Tilpasning til omkringliggende myrområder

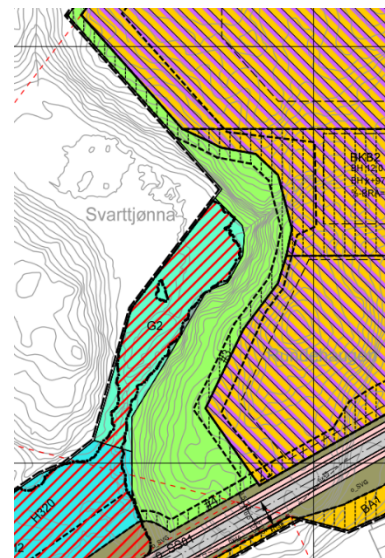
Myrområdene Lonemyra og Svarttjørna ligger like utenfor planavgrensningen, og hvordan disse skal hensyntas har vært et sentralt tema i plansaken. Formålsgrensen for feltene I/L1 og I/L2 i områdeplanen for Kokstad vest ligger tett på myrområdene, og er i stor grad videreført i foreliggende planforslag.

Svarttjørna ligger vest for feltet BKB1-3 (figur 21), og reguleres delvis i planforslaget. PBE og Bymiljøetaten har vært negative til hvor tett opp mot myrområdet og kantvegetasjonen det åpnes for tiltak. Ytterkanten av utbyggingsområdene er regulert til friluftsformål (LF), med varierende bredde. Det er imidlertid lagt over et bestemmelsesområde (# 3), hvor det åpnes for at arealet kan benyttes til midlertidig bygge- og anleggsområde. Området er båndlagt inntil uttak av masser er gjennomført, og fyllinger og skjæringer er sikret.

Terrenget består av bratte skrenter ned fra BKB1-3 til Svarttjørna, og både PBE og BME har ytret bekymring for at masser kan komme på avveie i anleggsfasen og skade kantvegetasjonen og myren nedenfor.

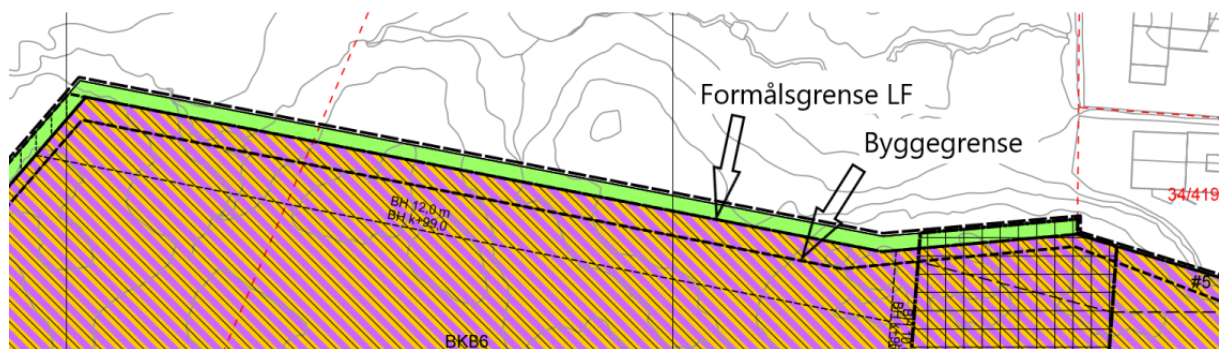
Forslagsstiller har, etter anmodning fra PBE og BME, trukket grensen til bestemmelsesområde #3 fem meter lenger mot øst. Forslagsstiller argumenterer med at det ikke er ønskelig å trekke byggegrensen lenger inn mot BKB1, da dette vil beslaglegge areal som er nødvendig for Posten sin nye logistikkterminal.

I likhet med Svarttjørna, var det mot Lonemyra også foreslått et midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette ble i etterkant av offentlig ettersyn fjernet, for å øke avstanden mellom feltet BKB6 og myren med fem meter.



Figur 21. Svarttjørna

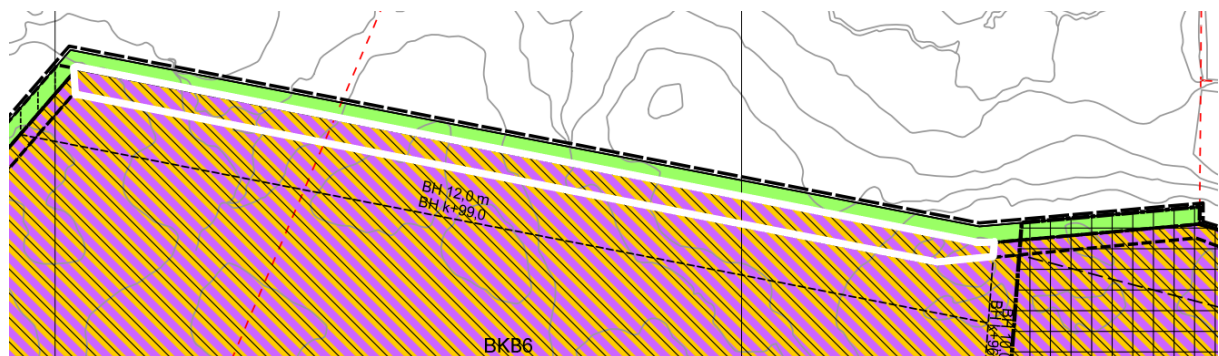
Slik planforslaget foreligger, er det åpnet for nødvendig terrengbehandling som fyllinger, skjæringer og murer (bestemmelsesområde #5) mellom byggegrensen for delfelt BKB6 og grøntområdet LF (figur 22).



Figur 22. Nordlige del av delfelt BKB6

Bymiljøetaten har til begrenset høring uttalt at justeringene på fem meter vurderes kun å utgjøre marginale forbedringer sammenlignet med planens innvirkning på det biologiske mangfoldet i sin helhet. PBE anser det som uheldig at forslagsstiller ikke har imøtekommet vår anmodning om å trekke utbyggingsfeltene lenger vekk fra myrområdene. Dette gjelder særlig mot Lonemyra hvor konsekvensen er at det store delfeltet BKB6, ville blitt noe mindre.

Det foreslås derfor en endring i plankartet, hvor bestemmelsesområdet #5 utgår langs nordsiden av delfelt BKB6, slik det er vist på figur (23) nedenfor. Det forutsettes at terrengtilpasningen gjøres innenfor byggegrensen. Vårt forslag til avgrensning av bestemmelsesområde #5 mot øst, begrunnes i at den østlige delen av delfelt BKB6 i stor grad er beslaglagt grunnet høyspentlinjen. En ytterligere reduksjon av areal medfører at denne delen trolig ikke kan bebygges.



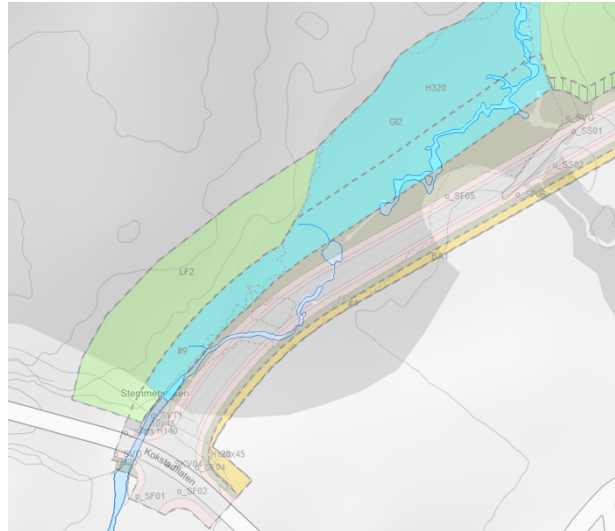
Figur 23. Forslag til endring av #5

I den forbindelse må det også foretas en endring av bestemmelsene. I § 2.8.3 åpnes det for at «tiltak som internveg, fortau, parkering, areal for mikromobilitet, murer og annen, nødvendig terrengbearbeiding, VA-tiltak, beplantning, utelagring ol., er tillatt utenfor byggegrensen». PBE vurderer bestemmelsen for å være akseptabel for de øvrige delfeltene. Vi foreslår at følgende bestemmelse legges til i bestemmelsene for delfeltet BKB6:

§ 3.1.7.6 Det tillates kun VA-tiltak og beplantning utenfor byggegrensen langs nordsiden av feltet BKB6.

Stemmebekken

Det er i områdeplanen for Kokstad vest regulert en kjøreveg der hvor Stemmebekken i dag har sitt bekkeløp (figur 24). Det er i områdeplanen lagt opp til at bekkeløpet skal flyttes på nordsiden av veien, uten ytterligere krav til utforming. Grepet med å flytte Stemmebekken er videreført i planforslaget.



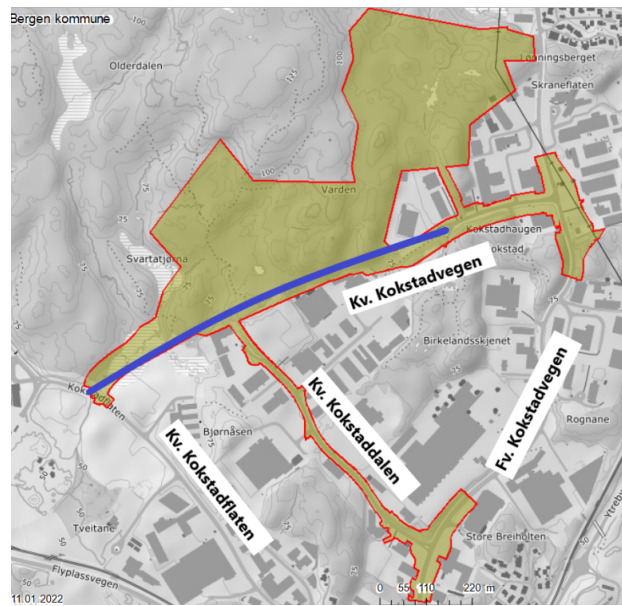
Figur 24. Stemmebekken og fremtidig vegforbindelse

Det er i bestemmelsene sikret at Stemmebekken skal reetableres som en åpen bekk, og at utforming av bekkeløpet skal avklares i byggesak i samråd med Bymiljøetaten. PBE vurderer det uheldig at det skal etableres en veg over eksisterende bekkeløp, men er positive til at BME skal inkluderes i utformingen av den.

3.5 Trafikale forhold

Veg og trafikk har vært et sentralt tema i plansaken. Planområdet er i dag ubebygd og ikke direkte tilknyttet omkringliggende vegsystem. Gjennom områdeplanene for Kokstad vest og Kokstad øst er det regulert ny veginfrastruktur som kobler dette planområdet på eksisterende vegnett. De regulerte vegene er tatt med i plangrensen til dette planforslaget.

Planområdet vil få tilknytning til det eksisterende vegnettet via tre adkomster (figur 25).



Figur 25. Vegsystemet

Kryssene Kokstadvegen x Kokstaddalen og Kokstadvegen x Kokstadvegen er i dag kanaliserte kryss med dråpe (figur 26, 27).



Figur 26. Krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen. Figur 27. Krysset Kokstaddalen x Kokstadvegen

I områdeplan for Kokstad vest stilles det følgende rekkefølgekrav for feltene I/L1 og I/L2:

- I/L1 skal opparbeide deler av ny adkomstveg (forlengelse av Kokstadvegen, lilla linje figur 25).
- I/L1 skal sikre utbedring av kryss Kokstaddalen x Kokstadvegen.
- I/L2 skal opparbeide deler av ny adkomstveg (forlengelse av Kokstadvegen, lilla linje, figur 25).
- I/L2 skal sikre utbedring av kryss Kokstadvegen x Kokstadvegen.

I områdeplanen er det dermed ikke krav om at kryssene skal opparbeides, men at en fremtidig utbedring skal sikres gjennom utbyggingsavtale. Planforslaget har til offentlig ettersyn basert seg på områdeplanen sine rekkefølgekrav. Kryssene ble i planforslaget regulert i tråd med Vestland fylkeskommune sine ønsker, men det ble ikke gitt krav om at kryssene skulle opparbeides i forbindelse med gjennomføringen av planen. Plan- og bygningsetaten bemerket i vårt fagnotat til offentlig ettersyn at som et minimum må ett av kryssene opparbeides. Vestland fylkeskommune, Staten vegvesen og Bymiljøetaten hadde også merknader knyttet til dette.

Innsigelse fra Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune fremmet innsigelse til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen omhandlet manglende rekkefølgekrav.

Det ble i innsigelsen stilt krav om følgende:

- Krav om opparbeiding av kryss Kokstadvegen x Kokstadvegen
- Krav om opparbeiding av kryss Kokstadvegen x Kokstaddalen
- Krav om avbøtende tiltak for kryss Flyplassvegen x Kokstadvegen (Kokstad-krysset)
- Krav om avbøtende tiltak for kryss Ytrebygdsvegen x Kokstadvegen
- Krav om opparbeiding av o_V02 (kjøreveg), o_GTT1 (gatetun) og o_T1 (torg), langs Kokstadflaten, i områdeplan for Kokstad Vest.
- Kv. Kokstadflaten må sperres for gjennomkjøring fram til krysset Kokstadflaten x Kokstadvegen er opparbeidet i tråd med detaljreguleringsplan for Ytrebygda gnr. 114 bnr. 260 mfl.
- Krav om at avkjørsel til Rema 1000 ikke kan stenges før ny tilkomst til planområdet for Store Breiholten (plan 65120000) er løst.

For å løse innsigelsen har det vært gjennomført flere arbeidsmøter mellom Vestland fylkeskommune og Plan- og bygningsetaten (PBE). Det har også vært en dialog mellom fylkeskommunen og Opus v/trafikkplanlegger.

Krav om opparbeiding av kryssene på Kokstadvegen

Kryssene er på plankartet regulert til fullkanaliserte T-kryss, med lysregulering og sykkelveg og fortau (figur 28, 29). Det er i tillegg regulert for et nytt kollektivfelt i forlengelsen av krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen.



Figur 28. Krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen. Figur 29. Krysset Kokstaddalen x Kokstadvegen

Vestland fylkeskommune krevde at det ble stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av både krysset Kokstadvegen x Kokstadvegen og krysset Kokstadvegen x Kokstaddalen før brukstillatelse for tiltak innenfor planområdet.

For å imøtekomme innsigelsen fra VLFK og tilbakemeldingen fra PBE har forslagsstiller foreslått en alternativ løsning til full utbedring. Det foreslås en delvis oppgradering av kryssene som innebærer at sykkelveg med fortau bygges gjennom kryssene, men opparbeides ikke i sin helhet forbi kryssområdene, slik den blir regulert. Sykkelvegen vil gå over i eksisterende gang- og sykkelveg frem til utbygging av den permanente løsningen.

Den midlertidige løsningen er vist på vedlagte tekniske vegtegninger. PBE aksepterer løsningen, da dette vil sørge for trafikksikkerhetstiltak i begge kryss, samtidig som rekkefølgekravene fortsatt er innenfor hva som er forholdsmessig å kreve i detaljplanen.

Fylkesveg Kokstadvegen reguleres av 4 detaljplaner, men det er kun detaljplan for Kokstadflaten (plan 65650000) og foreliggende planforslag som skal opparbeide sykkelveg. Dette medfører en usammenhengende sykkelvegløsning, og en full utbygging av sykkelveg slik det er vist i dette planforslaget, vil ikke i stor grad avbøte dette. PBE støtter forslagstillers vurdering av at hyppige systemskifter ikke er hensiktsmessig, og at sykkelveganlegget langs Kokstadvegen i stor grad bør bygges ut samtidig.

Vestland fylkeskommune har mottatt tekniske vegtegninger og det har blitt avholdt møter for å drøfte forslaget til en delvis opparbeiding av kryssene. Vedlagte forslag til løsning er basert på de tilbakemeldingene konsulent har mottatt fra fylkeskommunen.

Rekkefølgekravene for kryssene er fordelt på delfeltene i I/L1 (BKB1-4) og I/L2 (BKB5-7). Delfeltene i I/L1 får rekkefølgekrav til utbedring av krysset Kokstaddalen x Kokstadvegen, og delfelt i I/L2 får krav om utbedring av Kokstadvegen x Kokstadvegen. Dette fremkommer av bestemmelser § 6.3.1.

Øvrige innsigelsespunkt

Vestland fylkeskommune sitt krav om avbøtende tiltak for kryss Flyplassvegen x Kokstadvegen og Ytrebygdsvegen x Kokstadvegen, frafalt i brev av 25.06.2021.

Vestland fylkeskommune sitt krav om opparbeiding av o_V02 (kjøreveg), o_GTT1 (gatetun) og o_T1 (torg) i områdeplan for Kokstad Vest, ble også frafalt. Det er i områdeplanen ikke stilt rekkefølgekrav til opparbeiding av disse tiltakene. Kjørevegen o_V02 er for øvrig allerede opparbeidet i forbindelse med annen utbygging. PBE har i møte med Vestland fylkeskommune vist til eksisterende gangveg fra bybanestoppet til kv. Kokstadflaten, etablert i forbindelse med bybanedepotet. Gangvegen har fast dekke og er adskilt fra bil- og anleggstrafikk. Ved å benytte denne er gående og syklende sikret en trygg forbindelse fra bybanestoppet til eksisterende fortau langs Kokstadflaten. Vestland fylkeskommune støttet PBE sin vurdering i arbeidsmøte 30.08.2021, innsigelsespunktet anses derfor som løst utenfor planforslaget.

Kravet om stenging av Kokstadflaten er imøtekommet gjennom bestemmelse § 6.4.2. Kravet om å ikke stenge avkjørsel til Rema 1000 er imøtekommet gjennom bestemmelse § 5.6.1.

Innsigelsen fra Vestland fylkeskommune ble trukket 06.04.2022.

Innsigelse fra Statens vegvesen

Statens vegvesen fremmet den 22.01.2021 en prinsipiell innsigelse til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn. Innsigelsen ble fremmet på grunn av hensynet til framkommelighet på rv. Flyplassvegen.

For å løse den prinsipielle innsigelsen har Bergen kommune utarbeidet en overordnet trafikkanalyse for Ytrebygda. Analysen peker på tiltak som er nødvendige for å avbøte den fremtidige utbyggingen på blant annet Kokstad, deriblant utbedring av Flyplassvegen.

Planarbeidet for å regulere rv. Flyplassvegen ble vedtatt startet opp i 2021, og er under arbeid. Det er avklart med Statens vegvesen at det skal knyttes rekkefølgekrav med hjemmel i planforslaget for Flyplassvegen til pågående planarbeid i området. Dette er fulgt opp i foreliggende planforslag, for å sikre gjennomføring av tiltak vist i planforslaget for Flyplassvegen; § 6.3.2 *Før det kan gis ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse for nye tiltak innenfor planområdet, skal utvidelsen av Flyplassvegen med tilhørende to-planskryss være opparbeidet eller sikret opparbeidet i tråd med detaljreguleringsplan for Ytrebygda, gnr. 111 bnr. 173 mfl. Rv. 580 Flyplassvegen, strekningen Birkelandsskiftet - Bergen lufthavn Flesland, planID 70620000.*

Byplan oversendte Statens vegvesen brev med anmodning om å trekke innsigelsen 17.11.2021. Innsigelsen ble formelt trukket 28.11.2021.

Avkjørsel til Kokstadvegen 33-35

Kryss til eiendommene Kokstadvegen 33-35 (Tess) er flyttet, da eksisterende plassering ikke er mulig å opprettholde slik Kokstadvegen foreslås regulert (figur 30).

Forslagsstiller har avholdt en rekke møter med grunneierne, og det har vært foreslått flere ulike adkomstløsninger. Grunneiere har stilt seg negative til tidligere foreslåtte alternativer, og peker på at eiendommen i dag har knapt med uteareal til næringsdrift. Foreslått løsning er i hovedsak basert på innspill fra grunneier og Vestland fylkeskommune i etterkant av offentlig ettersyn. Det er regulert et nytt kryss fra fylkesvegen, og ny internveg (f_SV4) frem til Kokstadvegen 33-35. Internvegen reguleres med full bredde, som tillater to lastebiler å passere, i tråd med ønske fra grunneier. Vegen vil legges mellom fylkesvegen og en eksisterende stålhall. Det forutsettes at stålhallen reduseres i bredden for å gjøre plass til den nye vegen.

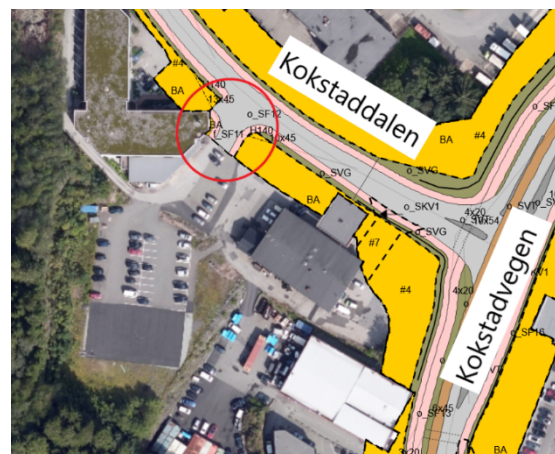


Figur 30. Endring av avkjørsel

Behovet for ny adkomst til Kokstadvegen 33-35 stammer fra Vestland fylkeskommune sine krav til regulering av Kokstadvegen. Forslagsstiller har vært i tett dialog med grunneierne for å prøve å løse adkomsten på en tilfredsstillende måte, innenfor den tidsrammen som har vært mulig i etterkant av offentlig ettersyn. Det vises for øvrig til merknadsskjema, hvor grunneier sine merknader er utfyllende svart ut.

Avkjørsel til Kokstaddalen 2 og 4

Bymiljøetaten har bedt om at krysset ikke reguleres i tråd med gjeldende områdeplan, da denne ikke oppfyller siktkravene i vegnormalen. En omregulering av krysset medfører imidlertid store ulemper for grunneier ved at siktlinjer vil komme i konflikt med eksisterende bygg som da må rives. Det oppstår også utfordringer med endrede feltnavn og rekkefølgekravene i områdeplanen, som må justeres som følge av at krysset omreguleres. PBE har derfor akseptert at det gjøres mindre justeringer for å bedre sikt, men at områdeplanen sin løsning i stor grad videreføres (figur 31).



Figur 31. Adkomst til Kokstaddalen 2 og 4

Parkering

Det var til offentlig ettersyn foreslått en høyere parkeringsdekning for flere av delfeltene enn det områdeplanen for Kokstad vest åpnet for. PBE vurderte at parkeringsdekningen måtte reduseres, men det ble åpnet for at BKB1 kunne få en særskilt parkeringsdekning, og at denne kunne være høyere enn den som er fastsatt i områdeplanen for Kokstad vest.

Parkeringsdekningen for BKB1 er i tråd med KPA 2018, hvor formål industri/lager er vist med en parkeringsdekning på 5-8 plasser per 1000 m² BRA. Dette er høyere enn det som er

vedtatt i områdeplanen for Kokstad vest, som har krav om maksimalt 5 plasser per 1000 m² BRA.

I foreliggende planforslag foreslås det en differensiert parkeringsdekning for felt BKB1 og de resterende feltene BKB2-7. Forslagsstiller har argumentert med et økt behov for parkeringsplasser for BKB1 fordi den nye logistikkterminalen for Posten har en arbeidsplassintensitet som er høyere enn tradisjonell industri/lagervirksomhet, og terminalen vil bli bemannet med skiftpersonell. Personer knyttet til sortering av pakker og gods starter sin arbeidsdag mellom kl. 04.00 og 08.00 og vil ha et parkeringsbehov samtidig med det administrative personalet som starter sin arbeidsdag kl. 08.00. Dette innebærer en overlapping av bemanningsskift, og som følge av dette er parkeringsbehovet størst fra kl. 08.00 til ca. kl. 12.00.

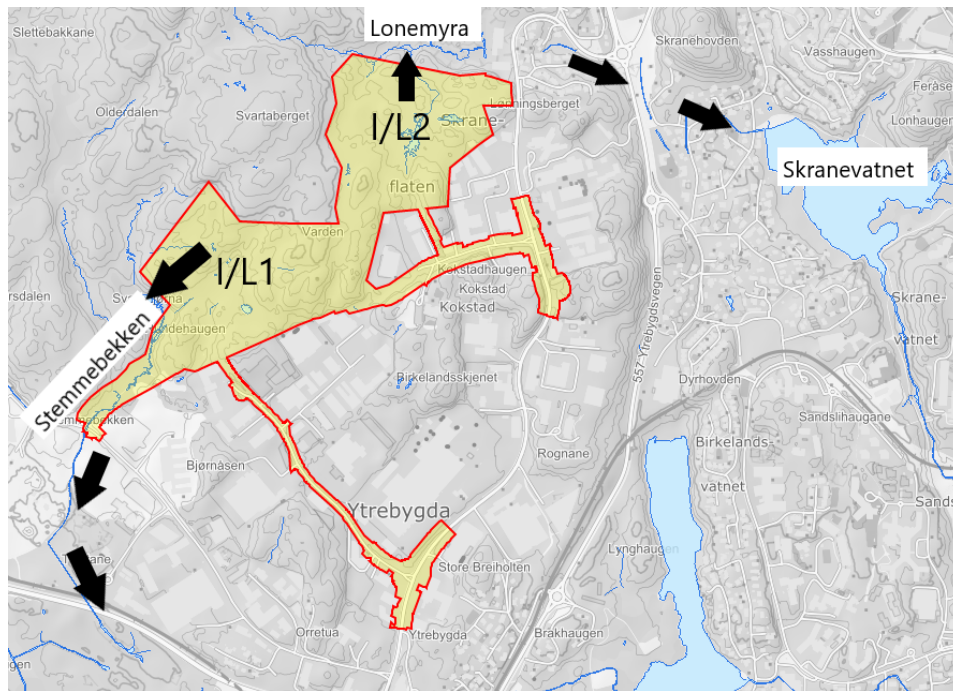
Parkeringsdekningen for felt BKB1 følger KPA 2018 sine bestemmelser, PBE vurderer derfor at det foreslått parkeringsdekning kan aksepteres. Det anses som positivt at resterende felt får en lavere parkeringsdekning, i tråd med områdeplanen for Kokstad vest.

Parkering for bil er tenkt løst som overflateparkering, i parkeringshus og under bakken, per eiendom eller som fellesanlegg. I fagnotat til offentlig ettersyn ble det pekt på at parkering måtte løses i fellesanlegg i bygg eller kjeller, og ikke som overflateparkering. Forslagsstiller har ikke ønsket å imøtekomme dette. Som et avbøtende tiltak er det satt krav om at *«parkering på bakkeplan skal løses samlet innenfor det enkelte delfelt»*, jf. §3.1.1.2.c.

Sykkelparkeringsdekning på 2 plasser per 1000 m² industri/lager er i tråd med både områdeplanen for Kokstad vest og KPA 2018. Det er gitt bestemmelser om utforming av sykkelparkering. Det er også sikret i bestemmelsene at det skal avsettes areal til deleløsninger for mikromobilitet som eksempelvis «bysykler» og el-sparkehjul innenfor hvert delfelt, noe som anses som positivt.

3.6 Overvann og flom

Planområdet består av to større felt, I/L1 og I/L2, som drenerer til hvert sitt vassdrag (figur 32). Feltet I/L1 drenerer mot vest til Stemmebekken, som nedstrøms krysser under kv. Kokstadflaten og videre under rv. Flyplassvegen til Lilandsjordet. Feltet I/L2 drenerer mot nordøst til Lonemyra og videre til Skranevatnet.



Figur 32. Overvannssystemet

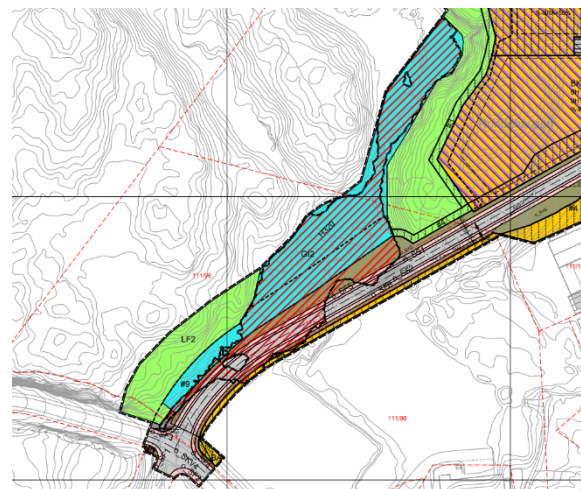
Verken felt I/L1 eller I/L2 vil være utsatt for flom, men fordi planforslaget medfører nedbygging av store naturområder, er det potensiale for at flomsituasjonen nedstrøms disse feltene kan påvirkes. Overvannshåndtering har derfor vært et sentralt tema i plansaken.

Feltet I/L1

Det pågikk, i forkant av offentlig ettersyn, et arbeid med en overordnet VA-rammeplan for områdene Birkeland, Liland, Ådland og Espeland, samt deler av Kokstad, i regi av Bergen Vann. I forbindelse med dette arbeidet ble det laget en flomanalyse av Fleslandsvassdraget, som går igjennom områdene Kokstad og Liland. Analysen viste at Stemmebekken spiller en viktig rolle i flomsituasjonen nedstrøms. I dagens situasjon kan det oppstå et overløp ved sørlige deler av Kokstad, slik at flomvann strømmer over Flyplassvegen. Det er i flomanalysen av Fleslandsvassdraget foreslått tiltak for å avbøte dette.

For ikke å forverre eksisterende situasjon, ble det i planarbeid utredet flomfare knyttet til Stemmebekken. Det ble utarbeidet en egen flomvurdering for Stemmebekken av Asplan Viak, datert 20.02.2020. Simulering av 200-års flomhendelse viser at kulverten gjennom kv. Kokstadflaten vil ha nok kapasitet til å håndtere en 200-års flomhendelse. Stemmebekken vil ikke utgjøre noen flomfare i planforslaget, da feltene ligger høyere enn bekken.

Dagens flomsone er markert på plankartet med faresone flomfare (# H320, figur 33).



Figur 33. Flomsone

Flomsonen omfatter den fremtidige kjørevegen o_SKV5. Det er i bestemmelsene satt krav om at tiltak innenfor flomsonen skal prosjekteres slik at de tåler å bli oversvømt, og at en tilstrekkelig sikkerhet mot erosjon oppnås.

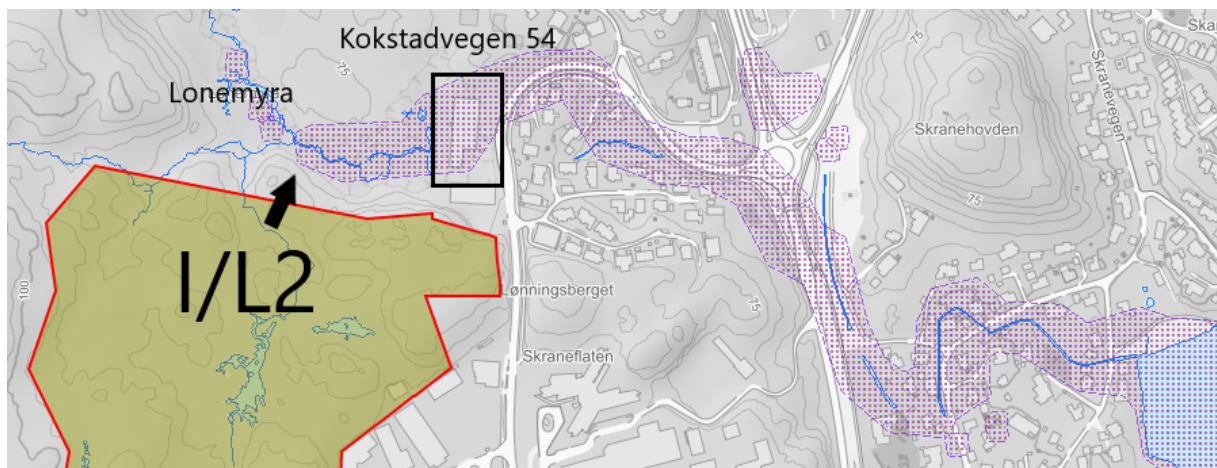
Felt I/L2

Feltet I/L2 drenerer til Skranevatnet, via Lonemyra (figur 34), et nedbørsfelt som ikke var omfattet av flomanalysen av Fleslandsvassdraget som Bergen Vann utarbeidet.

Konsekvensene utbyggingen av I/L2 ville medføre nedstrøms ble ikke tilstrekkelig vurdert til offentlig ettersyn. I sin uttale i forbindelse med høringen, stilte NVE spørsmål om det er dokumentert at utbyggingen av I/L2 ikke overstiger flomvegene sin kapasitet, og at den ikke medfører økt flomproblematikk nedstrøms.

Eier av naboeiendommen Kokstadvegen 54 skriver i sin merknad til offentlig ettersyn, at eiendommen årlig oversvømmes, og er bekymret for at en utbygging av I/L2 vil forverre situasjonen. Kokstadvegen 54 omfattes av et eget planarbeid (plan 63160000), med det formål å regulere for kontor/industri.

Forslagsstiller for foreliggende planarbeid, PBE og Bergen Vann har hatt møter for å drøfte overvannshåndteringen og flomsituasjonen nedstrøms I/L2. Det er ikke gjort en full flommodellering av Lonemyra og områdene nedstrøms, men temaet er vurdert og omtalt i VA-rammeplanen.



Figur 34. Aktsomhetssone for flom

Det er i VA-rammeplanen foreslått en løsning hvor det legges opp til fordrøyning av nedbør med 200 års gjentakintervall samtidig som man viderefører dagens avrenning ved 20 års gjentakintervall. Dette vil medføre en reduksjon i flomvannmengder fra I/L2 til Lonemyra ved nedbørshendelser med 200 års gjentakintervall fra dagens 440 l/s til fremtidig 335 l/s. Det vil si at flomvannmengden fra I/L2 til nedstrøms flomveg reduseres med ca. 105 l/s i forhold til dagens situasjon, også etter at man har tatt hensyn til endring i tette flater og forventede klimaendringer.

Foreslåtte løsning medfører at situasjonen for Kokstadvegen 54, og andre eiendommer nedstrøms ikke forverres sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig er det kun krevd at man gjennom dette planforslaget bare styrer avrenning fra utbyggingsfeltet I/L2, og ikke resten av det store nedbørsfeltet som drenerer mot Lonemyra. For å unngå de årlige oversvømmelsene, må grunneier av Kokstadvegen 54 gjøre tiltak på sin eiendom. Dette forutsettes løst i det pågående planarbeidet med eiendommen.

3.7 Friluftsliv og barn og unges interesser

Planområdet er i dag en del av friluftsområdet Storrinden, og omfatter en del av stisystemet knyttet til dette. Fordi det er nødvendig med omfattende terrengbehandling vil det ikke være gjennomførbart å ivareta stisystemet innenfor planområdet. Som et avbøtende tiltak skal det i korridoren mellom I/L1 og I/L2 etableres en ny innfallsport til tuområdene mot nord/Storrinden fra o_SKV5, med sti/tråkk som kobles på eksisterende sti (figur 35). Det er stilt krav om opparbeidelse av denne stien for alle nye delfelt før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest, jf. § 6.3.1. Tilkomstmuligheter utenfor planområdet består.



Figur 35. Grønnstruktur mellom I/L1 og I/L2

Det er etablert bål plass i planområdet, innenfor delfelt BKB7. Denne benyttes blant annet av barnehagen Kidsa Kokstad som ligger like sør for planområdet. Ved utbygging vil denne forsvinne. Det er foreslått å erstatte området i grønnstrukturen vest for BKB5, mellom Varden og Svartaberget. Før det kan gis en midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for delfelt BKB7 skal det være etablert et aktivitetsområde, med for eksempel grillhytte/gapahuk, benker, bål plass og andre enkle installasjoner i tre og/eller naturstein, jf. § 6.3.2 i bestemmelsene. Omfang, plassering og utforming skal avgjøres i samråd med Bymiljøetaten. I tillegg til etablering av nye oppholdsareal for barn, og etablering av ny innfallsport til friluftsområdet, skal det etableres parkeringsplasser for turgåere i delfelt BKB3. PBE vurderer at det gjennom planforslaget legges opp til tiltak som vil bidra til å ivareta tilgjengeligheten til friluftsområdet. Hensyn til barn og unges interesser vurderes som tilstrekkelig ivaretatt gjennom planforslaget.

3. Konklusjon

Hovedintensjonen med planforslaget er å tilrettelegge for at Posten Bring sin samfunnskritiske virksomhet kan samles utenfor Bergen sentrum. Plan- og bygningsetaten har vurdert at foreslått utbygging får uheldige konsekvenser for natur og klima, men vi slutter oss likevel til det planfaglige grepet i planforslaget. Dette fordi relokaliseringen av Posten Bring vil frigjøre viktige sentrumsarealer til andre formål, og fordi planforslaget i hovedsak er i tråd med vedtatt områdeplan og KPA 2018.

Det foreslås endringer i bestemmelser og plankart:

- § 3.1.1.2.f utgår og erstattes med: «Bygningsvolumene i hvert felt (BKB1-7) skal fremstå med helhetlige kvaliteter som knytter dem sammen. Dette kan være materialitet, fargebruk, retningsgivende elementer eller lignende. Reduksjon i klimapåvirkning skal vektlegges ved valg av materialer. Utvendige bygningsflater skal ha matte naturfarger. Fasadeuttrykket skal være i naturmaterialer som tre og stein. Det skal ikke brukes reflekterende materialer».
- Ny bestemmelse § 3.1.7.6 «Det tillates kun VA-tiltak og beplantning utenfor byggegrensen langs nordsiden av feltet BKB6».
- Bestemmelsesområdet #5 utgår langs nordsiden av felt BKB6, frem til regulert høydelinje i øst.

Forslaget til detaljregulering anbefales vedtatt med disse endringene.

Vedlegg:

Plankart 06.04.2022
Reguleringsbestemmelser 07.04.2022
Planbeskrivelse 07.04.2022
Merknadsskjema 01.04.2022
Illustrasjonsplan 30.03.2022
Snitt 30.03.2022
Perspektiver, 30.03.2022
Sol- og skyggeillustrasjoner, 30.03.2022
Designprogram, 31.03.2022
Naturmangfoldrapport, 23.09.2021
ROS-analyse, 03.11.2021
Klimagassberegninger 07.01.2022
VA-rammeplan 18.02.2022
Vedlegg til VA-rammeplan
Avløpshåndtering Kokstad vest, 05.10.2021
Flomvurdering Stemmebekken, 20.02.2020
Hydrologisk og hydrogeologisk rapport, 16.04.2020
Mobilitetsplan, 04.11.2021
Trafikkanalyser, 01.10.2021
Tekniske vegtegninger, 31.03.2022
Tekniske vegtegninger orto, 31.03.2022
Tverrprofiler veg, 31.10.2021
Midlertidig løsning for fortau, 29.03.2022
KU-vurdering energisentral, 10.02.2020
Hinderanalyse Flesland, 11.12.2019
Tomtealternativ og massebalanse, 13.03.2017

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> snr 201721558