

Forslag til strategisk planprogram anbefales vedtatt

Til
BKMB - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20546-65
Saksbehandler: Gjertrud Karevoll
Dato: 03.07.2023

Fra
Plan- og bygningsetaten

Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ), PlanID 66290000

Utarbeidelse av strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ) er forankret i Plan- og bygningsetatens årsoppdrag. Et strategisk planprogram er et fleksibelt og overordnet planverktøy som Bergen kommune benytter for å styre arealutviklingen i tråd med kommuneplanen og politiske vedtak. Det er forankret i Plan- og bygningsloven (PBL).

Det strategiske planprogrammet skal bidra til å gjøre Åsane sentrale deler til en kompakt gåby med gode kvaliteter og blå-grønne arealer, ved at det:

- anbefales et helhetlig og samlende plangrep for det sentrale Åsane
- anbefales lokalisering og utvikling av den offentlige tekniske-, blågrønne- og sosiale infrastrukturen
- gis rammer for områdets utvikling til pågående og oppfølgende private og offentlige reguleringsplaner

Analyser, kartlegginger og medvirkningsprosesser er benyttet til å utforske tema som; folketallsutvikling, demografi, reguleringsplaner, vann og flom, grønne områder, kulturminner, gange/sykkel, mobilitet, handel, byliv, trafikkmengder og kjøremønster. I tillegg har åsabuene gitt tilbakemeldinger gjennom flere medvirkningsprosesser. SPPÅ var til høring og offentlig ettersyn i oktober og november 2022.

Med bakgrunn i arbeidet og Åsane sine særlige behov er planprogrammet konkretisert med fire byplangrep:

1. Gi plass til vann
2. Aktivere byrom og grønne strukturer som grunnlag for attraktivt byliv
3. Skape god balanse mellom bolig, næring og tjenesteyting
4. Bygge en fotgjengervennlig by med god mobilitet gjennom omfordeling av samferdselsareal

Fagetaten foreslår en gjennomføring i tre trinn:

- Trinn 1; Fra i dag
- Trinn 2; Fra bybanen er tatt i bruk
- Trinn 3; Fra riksvegfunksjonen (E39) er flyttet fra Åsane sentrum

Strategisk planprogram for Åsane skal bidra til at området transformeres til et fullverdig bydelscenter med innhold og utforming som tjener befolkningen i bydelen på best mulig måte. Planprogrammet gjør rede for mål og strategier for arealutviklingen, og peker på oppfølgende offentlige planer og utredninger som må igangsettes.

Det er viktig at det tidlig blir satt av tilstrekkelig areal til offentlige behov, tjenester og transport for å sikre en kompakt byutvikling med høy kvalitet.

Saken inneholder forslag til planprogram, med tematiske vedlegg og merknadsoppsummering.

Saksutredning

Innhold

Saksutredning.....	2
1. Mål og bakgrunn	3
1.1 Planforslagets formål.....	3
1.2 Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ).....	3
1.3 Overordnede tema og problemstillinger – analyser som grunnlag for anbefalinger.....	4
1.4 Planområdet	4
1.5 Overordnede planer og retningslinjer	5
2. Planprosess og medvirkning.....	6
2.1 Oppstart.....	6
2.2 Offentlig ettersyn og høring	6
2.3 Merknadene til høring og offentlig ettersyn, og endringer i SPPÅ.....	6
3. Anbefalte plangrep - hovedkonsept.....	8
3.1 Helhetlig strategikart viser en sammenstilling av byplangrepene.....	9
3.2 Tre temakart med tre notat som vedlegg	10
3.3 Fire byplangrep	10
3.4 Byplangrepene realiseres som en trinnvis utvikling med nødvendige avhengigheter..	18
3.4.1 Trinn 1 – Fra i dag	18
3.4.2 Trinn 2 – Fra Bybanen er tatt i bruk	18
3.4.3 Trinn 3 – Fra riksvegfunksjonen (E39) er flyttet fra Åsane sentrum	18
4. Gjennomføring	19
4.1 Oppfølgingsoppgaver	19
4.2 Navneendring for gaten Åsane senter.....	22
5. Samlet vurdering og anbefaling	23
Anbefalt vedtak:	24
Vedlegg:	24

1. Mål og bakgrunn

1.2 Planforslagets formål

I årsoppdraget til Plan- og bygningsetaten for 2018 – 2019 lå en bestilling på å «Utvikle en strategi for byreparasjon med Åsane bydel som pilot». Plan- og bygningsetaten anbefalte å gjøre det ved å utarbeide et strategisk planprogram, og byrådet vedtok februar 2020 å starte arbeid med *Strategisk planprogram for det sentrale Åsane (SPPÅ)*.

Et strategisk planprogram er et fleksibelt og overordnet planverktøy som Bergen kommune benytter for å styre arealutviklingen i tråd med kommuneplanen og politiske vedtak. Det er forankret i Plan- og bygningsloven (PBL). Åsane sentrale deler vil bli utviklet av mange ulike aktører og over lang tid. Tilnærmingen i byplangrepene er av prinsipiell karakter, peker på behov og forslag til løsning, for å sikre forutsigbarhet og retningen i arealutviklingen. Felles retning og helhetlige grep skal gjøre det enklere og mer effektivt å håndtere etterfølgende reguleringsplaner. Detaljering og alternative løsninger, samt gjennomføring av planprosessene må vurderes for den enkelte plan.

Byrådet behandlet oppstart i møtet 13.02.2020 sak 1041/20 og fattet følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 4-1 vedtas oppstart for utarbeidelse av forslag til strategisk planprogram for Åsane sentrale deler, med følgende målsetninger:
 - a. Utarbeide et helhetlig plangrep for Åsane sentrale deler, som skal ha som formål å sikre en samlende byutvikling for bydelssentrene og områdene rundt.
 - b. Åsane sentrale deler skal utvikles som gåby med god gangtilgjengelighet til sentrum, skoler, grøntområder og andre viktige målpunkt.
 - c. Sikre et samlet sykkelveisystem for bydelssenteret.
 - d. Utvikle Åsane sentrum med møtesteder, attraktive torg, byrom, bilfrie område(r) og parker, inkludert sammengende blågrønn struktur.
 - e. Sikre gode og attraktive bomiljø med sosial bærekraft.
 - f. Utforme et overordnet plangrep for kollektiv- og vegsystem.
 - g. Identifisere områder som egner seg for fortetting, og legger føringer for videre utvikling av disse.
2. Planarbeidet skal legge vekt på å identifisere områder med særlig behov for «reparasjon»/forbedring.
3. Bruk av tilgjengelige virkemidler og verktøy vurderes som del av en gjennomføringsstrategi.
4. Byrådets føringer i saksutredningen legges til grunn ved utarbeidelse av strategisk planprogram for Åsane sentrale deler.

1.2 Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ)

Plandokumentet har tre deler, der del 2 gir selve plangrepet;

I del 1 beskrives planprogrammets hensikt og mål, samt Åsanens karakter, muligheter, utfordringer, og viktige rammer for byutvikling.

Del 2 består av en strategi for en helhetlig byutvikling med planfaglige anbefalinger og et forslag til hovedgrep. Det skisseres hvordan området kan utvikles trinnvis med utgangspunkt i de gode og stedegne kvalitetene Åsane har.

I del 3 redegjøres det for oppfølgingsoppgaver for det offentlige som bør starte som følge av det strategiske planprogrammet, samt hvilke temaer som bør undersøkes og utredes i de etterfølgende planarbeidene.

1.3 Overordnede tema og problemstillinger – analyser som grunnlag for anbefalinger

Viktige premisser for SPPÅ er overordnede mål og føringer, strategier og gjeldende plangrunnlag, inkludert bybane. Analyser viser et stort endrings- og utviklingspotensial i Åsane sentrale deler, særlig knyttet til etablering av bybane og fortetting nær holdeplassene.

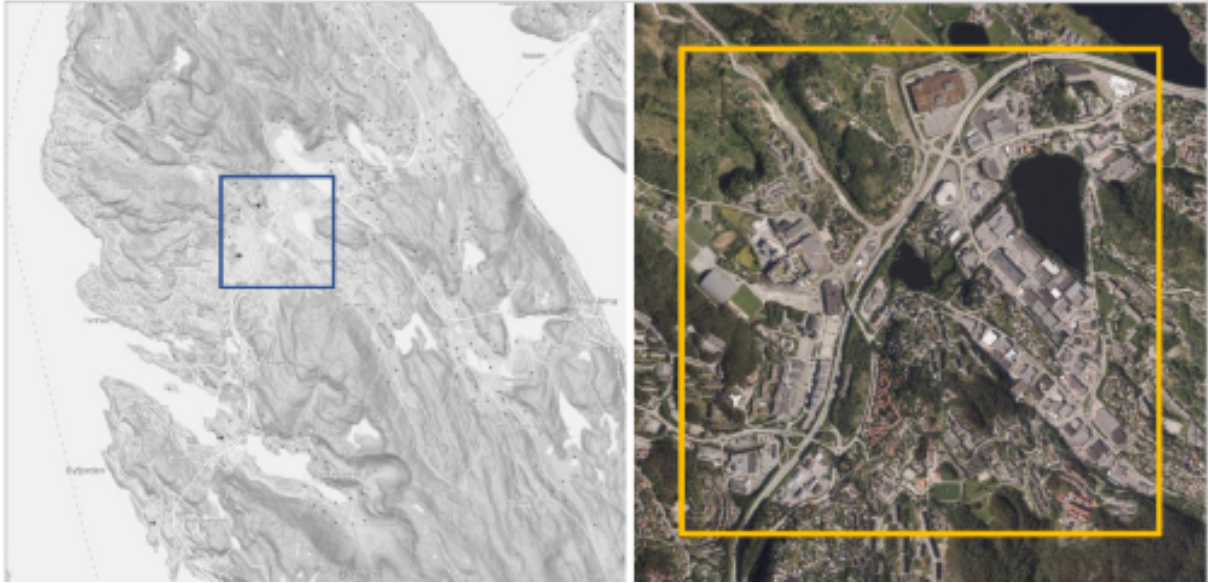
Byanalysen i SPPÅ del 1 belyser utfordringsbildet for en rekke tema i dagens situasjon, og er grunnlag for mer detaljerte kunnskapsgrunnlag og analyser. Handelsanalyse, Kulturminnegrunnlag, Flomsonekartlegging for Midtbygdavassdraget, mobilitets- og trafikkanalyser, kartlagte miljøutfordringer og blågrønne strukturer er viktige tematiske grunnlag.

Vedtatte reguleringsplaner er vurdert, og det har vært en dynamisk prosess med pågående planarbeid for bybane og detaljregulering for Åsane sentrum, samt områdeplan for Nyborg.

Sammen med en vurdering av framskrivninger for befolkningsutvikling, fortettingsstrategi i kommuneplanens arealdel (KPA), erfaringer fra areal- og transportendringer langs bybanelinje 1, og en helhetlig vurdering om at bestillingen fra bystyret ved oppstart er ivaretatt, gir dette et samlet grunnlag for fagetatens endelige forslag til SPPÅ, som er vedlegg til saken; *Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler, PBE 23.06.2022.*

1.4 Planområdet

Åsane bydel ligger nord for Bergen sentrum. Innbyggertallet nærmer seg 42.000. Bydelen er avgrenset av Eidsvåg i sør, Hylkje i nord, Salhus i vest og Flaktveit/Blindheim i øst. Forventet befolkningsvekst er om lag 5000 innbyggere fram mot år 2040. Planområdet inkluderer bydelssenteret i Åsane, med tilhørende omland. Åsane er nest største bydel for varehandel, kun Bergenhus er større. Åsane er et regionalt handelssentrum, og nærmere 25 % av arbeidsplassene er knyttet til varehandel. Det er utarbeidet en handelsanalyse for Åsane



Figur 1 Avgrensning av planområde for strategisk planprogram. Oversiktskart og flyfoto

Planprogramområdet er markert med firkant i kartutsnittene over. Avgrensningen er definert av byfortettingssonen i KPA2018 og planlagte bybanestopp. Planarbeidet skal legge til rette for en sammenheng i uterom, vann, bevegelseslinjer og publikumsfunksjoner, først og fremst mellom Åsane sentrum og Nyborg. Influensområdet inkluderer også Ulset vest og eksisterende boligområder på Rolland, samt det verdifulle landskapet både i nord og i sør.

E39 går gjennom planområdet. Vegstandard, kjørehastighet og et høyt antall kjøretøy bidrar med betydelig støy og er en vesentlig barriere for gående og syklende i bydelen.

1.5 Overordnede planer og retningslinjer

SPPÅ er i tråd med overordnede nasjonale-, regionale-, og kommunale føringer, og er en tydelig oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel, arealdel og tematiske strategier. Vedtak for reguleringsplaner for bybanen har stor betydning for vekst og utvikling. Erfaringsmessig vil en bybane utløse store investeringer, og være en viktig driver for vekst og utvikling.

Åsane er et lappeteppe av gamle og nye planer. Det er flere eldre planer som er gjeldende, både kommunedelplaner og områdeplaner. Selv om deler av disse er utdatert, er det likevel viktige elementer som bør videreføres. Det mest åpenbare er torg og forbindelser i Åsane sentrum.

Pågående planarbeid

Flere pågående planarbeid har også stor betydning. Områdeplan for Nyborg og detaljregulering for Åsane senter må tilpasses de strategiske føringene, og sikre løsninger som gir Åsane ønsket utvikling med gode kvaliteter.

2. Planprosess og medvirkning

2.1 Oppstart

Byrådet vedtok oppstart av SPPÅ 13. februar 2020, sak 1041/20. I mars 2020 ble det sendt ut varsel om oppstart for planarbeidet, og det kom inn 28 merknader.

Som en del av prosessen med å utvikle et utkast til planprogram ble det gjennomført innbyggerdialog, fem fremtidsverksteder (tre digitale) og møter med fagetater og sektormyndigheter, inkludert kollektivworkshop med Statens vegvesen, fylkeskommunen og Skysst.

Gjennom hele prosessen har det vært et samarbeid med «Fremtenkt». Dette er en bergensbasert sosialentreprenør som samarbeider med Åsane og Arna kulturkontor, og får tilskudd fra Bergen kommune og Vestland fylkeskommune til «å løfte borgerinitiativet i medvirkningsprosesser». SPPÅ har vært en viktig «case» her, og det har så langt vært gjennomført i alt 12 fremtidsverksteder i Åsane, med 20-50 deltakere hver gang. Plan- og bygningssetaten (PBL) har bidradd med problemstillinger til de fleste av disse, og verkstedene har vært gode diskusjonsarenaer, og et supplement til ordinære medvirkningsprosesser.

2.2 Offentlig ettersyn og høring

Utkast til SPPÅ ble behandlet første gang av byrådet i Bergen 22. september 2022, sak 1268/22, med vedtak om å legge planprogrammet ut til offentlig ettersyn og høring. I vedtaket gav byrådet en del føringer. Blant annet påpekte byrådet at planprogrammet ikke oppfylte alle krav til planprogram jf. PBL § 4-1 og forskrift til konsekvensutredninger.

Selv om SPPÅ ikke har juridisk virkning etter PBL, mener byråden at den vil forenkle arbeidet med fremtidige reguleringsplaner og bør bli lagt til høring for å få innspill til viktige strategiske grep.

Byrådet trakk fram at det er nødvendig å sikre en god utvikling av Åsane sentrale deler uten å gjøre seg avhengig av at riksvegfunksjonen flyttes.

Byrådet understreket at SPPÅ ikke skal utfordre bybanetraséen, men anerkjenner at forslag for vegsystemet rundt traséen kan undersøkes. SPPÅ har et mer overordnet fokus enn bybaneplanen og kan derfor gi ny kunnskap som bør vurderes ved utbygging.

2.3 Merknadene til høring og offentlig ettersyn, og endringer i SPPÅ

Forslaget til strategisk planprogram var til høring og offentlig ettersyn i oktober/november 2022. I høringsperioden ble det gjennomført åpent informasjonsmøte i Åsane kulturhus, samt to «åpne kontordager». Informasjon ble koordinert med informasjon og høring for bybaneplanene. Det ble også gjennomført en workshop mellom PBE og Bergen næringsråd, med grunnlag i SPPÅ og næringsrådets rapport *Potensial for verdiskaping langs den planlagte bybanetraseen til Åsane* (PWC, 2022). **Dette har vært et viktig grunnlag for endringer, inkludert utarbeidelse av strategikartet for funksjonsblanding og lokalisering av handel. Anbefalinger i handelsanalysen er omarbeidet etter høring. Anbefalingene er drøftet med fylkeskommunen i møter våren 2023.**

Det kom i alt 35 høringsinnspill som er gjort rede for i vedlegg til saken. Det var 16 innspill fra offentlige etater, der ni var fra kommunens egne fagorgan. Det kom tre innspill fra ulike lag og organisasjoner, inkludert fremtidsverksted om Åsane torg. Det kom ni innspill fra privatpersoner,

inkludert tilbakemeldinger fra åpne kontordager. Det kom sju innspill fra næringsaktører og eiendomsutviklere.

Etter høring er det gjennomført en rekke møter, korrespondanse og koordinering både internt og eksternt, som grunnlag for nye vurderinger og endringer.

I tråd med byrådets tilbakemelding gir også statlige og fylkeskommunale myndigheter sin tilslutning til strategiens målsettinger og de fire byplangrepene som grunnlag og styringsverktøy for arealutviklingen sentralt i Åsane. **De fire byplangrepene er derfor uendret.**

Det påpekes også fra sektormyndigheter at et strategiske planprogram har mangler, og er et vanskelig styringsdokument slik det er forankret i Plan- og bygningsloven, da det ikke utløser innsigelsesinstituttet slik som ved juridisk bindende planer. Hensikten med SPPÅ er å gi overordnede føringer og retning for arealutviklingen i et større område, og for flere etterfølgende planer, og i lovkommentar åpnes det for dette. Åsane skal utvikles i lang tid, og det vil bli mange planprosesser, både store og små, offentlige og private. Etterfølgende reguleringsplaner må forholde seg til rammene som SPPÅ gir, og være i tråd med gjeldende Plan- og bygningslov, og forskrift for konsekvensutredning.

Flere peker på at en utvikling med stor avhengighet knyttet til etablering av bybane som utløsende for fase 2, samt omlegging av riksvegfunksjonen for fase 3, som skissert i høringsutkastet, vurderes som lite fleksibelt. Dette er nå endret. **Innhold i de ulike fasene er justert. Flere tiltak er flyttet til tidligere fase, og det er lagt vekt på å illustrere at tiltak kan igangsettes så snart viktige forutsetninger er avklart og/eller «planrisiko» er liten.**

Flere planarbeider vil kreve større prosesser med viktige avklaringer, det gjelder for eksempel utviklingen på C-tomten. SPPÅ viser del av en framtidig bydelspark på nordre del av C-tomten, og en viktig ny forbindelse over E39, til et framtidig bybanestopp og bytorg. Det vises til at Dalelven gjenåpnes, med en åpen løsning. Det vises også at søndre del av C-tomten kan bygges ut, og knyttes tettere på kollektivknutepunktet i Hesthaugveien. Dette vil ligge fram i tid, da denne delen av C-tomten er avsatt til midlertidig rigg-område for bybanen, med tilhørende masseutskifting. Det er flere som har nevnt C-tomten som rekreasjonsområde. I SPPÅ gis Åsane en bydelspark bestående av fire delområder, og i notatet *Blågrønn infrastruktur* gjøres det rede for anbefalinger knyttet til størrelser, kvaliteter og lokalisering av en bydelspark. Fagetaten mener innholdet i det foreslåtte utbyggingsområdet bør avgjøres senere, når kvalitetene og miljøbelastningene er nærmere kjent. **Foreløpig er det i SPPÅ vurdert at deler av C-tomten er godt egnet til å kunne tjene som byggeområde, blant annet for offentlig tjenesteyting.**

Utbygging av boligområde på Ulset vest, samt ny skole på Myrdal, problematiseres av flere som en konflikt til nyere «krav om arealnøytralitet». Skolen er omtalt i skolebruksplanen. Behovet for skole vil oppstå ved en utbygging av Ulset vest. Vurdering av «arealnøytralitet» bør ikke knyttes til mindre, avgrensede områder i en byfortettingssone. Prinsippene er gjort rede for i notatet *Blågrønn infrastruktur*. Fortettingsstrategi er knyttet til flere behov, mellom annet behovet for å spare natur utenfor byfortettingssoner, og å utnytte områder som ligger i gangavstand fra sentrumsområder. Skoletomten kan relokaliseres i området, dersom behovet oppstår. **SPPÅ understreker behovet for gode gangforbindelser fra senterområder som et generelt viktig prinsipp for alle prosjekt i ytre fortettingssone. For øvrig ligger det utenfor rammene av SPPÅ å ta stilling til pågående omregulering av Ulset vest.**

Sektormyndighetene er i utgangspunktet positive til en omdisponering og omprioritering av samferdselsareal, men mener dette må følges opp med trafikkanalyser og konkretiseres for de ulike trafikantgruppene. Det er mange merknader knyttet til behovet for å tilrettelegge bedre for myke trafikanter, og med et mer attraktivt gangsystem uten omveier. Bedre kollektivtilbud på tvers av bydelen er også kommentert. **Trafikkanalyse for å konkretisere løsninger og reguleringer, mellom**

annet for kollektivprioriterte gater og sambruk/separering er igangsatt i 2023, som et prosjekt i Miljøløftet. Bakgrunn og innledende resultat fra analyser er gjort rede for i *Trafikknotat*. Behovene er knyttet til å fremme gange og sykling ved å prioritere og tilrettelegge, og gi kollektivdekningen med buss et konkurransefortrinn framfor privatbil. Trafikkanalysen vil også se på helhetlige belastninger i vegsystemet, slik at regulert og oppdimensjonert lokalvegssystem til/fra E39 ved utbygging av bybane kan reverseres. SPPÅ er koordinert med bybaneplanene, og ivaretar flere muligheter for dette i plangrunnlaget, både for biltrafikk og sykkelløsninger. Etatene er kjent med, og blir involvert i utredningsarbeidet. En langsiktig løsning og omlegging av E39 vil ha behov for en modning og større prosess på et senere tidspunkt. Muligheter og løsninger vil kreve omfattende utredninger, i et offentlig samarbeid. Trafikknotatet gjør rede for analyser og vurderinger, også knyttet til utredning av «lokk» over E39.

Handel er en viktig næring i Åsane. SPPÅ anerkjenner dette, og har nå **et eget strategikart og anbefalinger for lokalisering av ulike typer handel (varegrupper) i Åsane**. Varegruppene er definert i tråd med *mal for handelsanalyser i Hordaland¹ (Vlfk, 2018)*. Forskning viser at ulike typer handel og «handelskonsept» er i endring, og det er behov for fleksibilitet. Dette er også i tråd med tilbakemelding fra Bergen næringsråd. Utgangspunktet er at handel konsentreres i sentrumsområder (Åsane sentrum og Nyborg) nær bybanestopp. Ved transformasjon til flerfunksjonelle områder har SPPÅ rammer for struktur og arealformål. Områdene tett på E39 gis rammer for struktur, og det kan innpasses varehandel fra «blandingsgruppen» unntaksvarer/utvalgsvare, som vurderes som «bilbasert og besøksintensiv», og forbindes med «big-box» handelskonsept utenfor sentrumsområder. Eksempel er Biltema og Plantasjen. Lager kan også innpasses, dersom det er forenlig med de strukturelle rammene for byutvikling som er skissert. Og økt innslag av kontorareal vil være gunstig. I disse områdene tenkes ikke handel med varer som normalt er å finne på et kjøpesenter. Det har vært viktig å gi områdene langs E39 fleksibilitet, og rom for «flyttekjeder», etter hvert som sentrale områder i Åsane transformeres. Områdene har i dag høy miljøbelastning med tilhørende begrensninger for arealformål. Dette kan endres i framtiden. Ved å stille krav til bystruktur og parkeringsanlegg, kan eksisterende handel gjøres mer arealeffektiv, og lokalisering kan samtidig sikre et samlet redusert transportarbeid knyttet til varehandelen.

Flere innspill er knyttet til behov for lokalisering av tjenestetilbud som bør lokaliseres lett tilgjengelig og sentralt i forhold til framtidig bystruktur. **Det vises til temakart for funksjonsblanding og lokalisering av handel og tjenester**, jamfør figur 4, som peker på muligheter og viser aktuelle lokaliseringer som grunnlag for videre vurderinger. Eksempel er tjenester knyttet til helse- og omsorg, oppvekst, idrett og tilbud for «uorganisert» aktivitet. Befolkningssammensetningen endres, og dette gir endringer i behov for tjenestetilbud. Barn- og unges representant har vært tydelig på behovet for både permanent Fysak, og mulighetene for ulike aktiviteter, både organiserte og uorganiserte, samt vurderinger knyttet til sambruk. Etat for helse har behov for oppgradering og utbygging av helsetilbud og eldreomsorg, som også blir svært viktig fremover.

3. Anbefalte plangrep - hovedkonsept

SPPÅ skisserer fire tematiske anbefalinger for Åsane:

1. Gi plass til vann
2. Aktivere byrom og grønne strukturer som grunnlag for attraktivt byliv
3. Skape god balanse mellom bolig, næring og tjenesteyting
4. Bygge en fotgjengervennlig by med god mobilitet gjennom omfordeling av samferdselsareal

¹ <https://www.vestlandfylke.no/globalassets/planlegging/by--og-stadutvikling/mal-for-handelsanalyser-i-hordaland.pdf>

Sammen gir disse byplangrepene grunnlag for en helhetlig og strategisk arealutvikling i tråd med KPA og andre overordnede føringer, som deretter må følges opp i alle etterfølgende planer og tiltak.

3.1 Helhetlig strategikart viser en sammenstilling av byplangrepene.

I strategiplankartet presenteres hovedkonseptet på prinsipielt nivå. Hovedfokus er lagt til fortetnings- og byggesoner sentralt, i aksen fra Stamskaret i sør til Vågsbotn i nord.



Figur 2 Strategiplankart

3.2 Tre temakart med tre notat som vedlegg

Det er i tillegg utarbeidet tre temakart:

- blågrønt nettverk
- funksjonsblanding og lokalisering av handel og tjenester
- Trafikk/mobilitet.

Temaene med anbefalinger er utdypet i vedlegg til saken; notat om blågrønt nettverk, handelsanalyse og trafikknotat.

Åsane vil utvikles i lang tid, og av mange ulike aktører. Strategikartene følges derfor opp med anbefalinger for en trinnvis gjennomføring. Ved å skissere en trinnvis utvikling for byplangrepene ivaretas avhengigheter, og det klargjøres en rekkefølge for avgjørelser.

3.3 Fire byplangrep

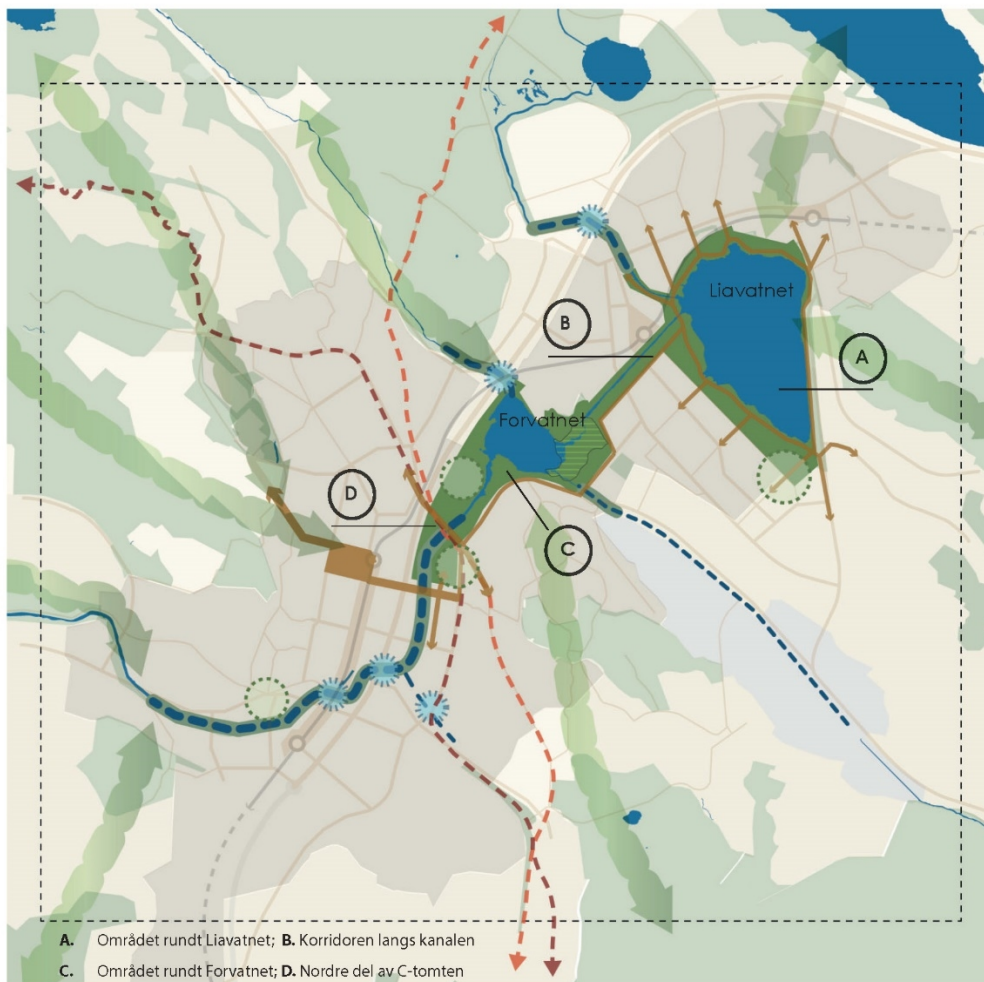
1. *Gi plass til vann*

Historisk var det god sammenheng mellom de blågrønne strukturene i Åsane. En gjenåpning av bekkeløp og sikring av eksisterende vannspeil vil kunne gi bedre sammenheng i de blå strukturene, bidra til flomdemping, samt være viktige områder for rekreasjon og biologisk mangfold.

Vann bør være en attraktiv kvalitet i Åsane torg, og bybanestopp. Vann kan også inngå langs den kommende bybanegaten. Generelt anbefales overvannshåndtering som sikrer at vann, så langt det er mulig, utnyttes som kvalitet i byrommene.

Risikoen for flom i de flate områdene sentralt er økende. Forsenkninger i landskapet er særlig utsatt, og den reelle risikoen er vurdert i vedlegget *Midtbygdavassdraget flomsonkartlegging*, datert 25.05.2021. Denne viser at større områder sentralt i Åsane, inkludert Nyborg, er i risikozonen, og tiltak er nødvendig. Det er viktig at det blir avsatt tilstrekkelig areal til overvannshåndtering.

Vannflater i Midtbygdavassdraget må sikres. Elver og bekker som ligger i rør og/eller kulvert må åpnes. Vann, elver og bekker hever biologisk mangfold, er nødvendig for overvannshåndtering og flomdemping, og er en viktig kvalitet i og langs rekreasjonsområdene i Åsane.





Overordnet blågrønt nettverk


Den blågrønne hovedkorridoren



-  Eksisterende vann sikres
-  Dalaelven åpnes
-  Kulvertstrekninger åpnes ved flytting av rikvegfunksjon / E39
-  Ny bydelspark etableres sentralt, med vann, vegetasjon og rekreasjonsareal
-  Ved Forvatnet skal viktige naturverdier begrenses for slitasjen
-  God tilkomst til bydelsparken skal sikres gjennom varierte byrom
-  Viktige turstier, Jubileumstien og den Trondhjemske postvegen, skal kobles godt til bydelsparken

Øvrige grønnsstruktur og byromsnettverk

-  Eksisterende urbane grøntområder, kulturlandskap og LNF-områder rundt Åsane sentrum sikres og gjøres mer tilgjengelig

-  Hager, parker og mellomrom danner grønne korridorer som kobler eksisterende grøntområder til omkringliggende grønnsstruktur

-  Byrom, gater og gangeforbindelser danner et variert byromsnettverk som kobler Åsane sentrale deler med omkringliggende friluftsområder

-  Prinsipplassering av uorganisert aktivitet, skatepark, mm
-  Bybanetrasé og stopp
-  Planprogramområde

Figur 3 Temakart for overordnet blågrønt nettverk

2. *Aktive byrom og grønne strukturer som grunnlag for attraktivt byliv*

Det grønne nettverket binder sammen naturområdene inn til byparkens delområder, med byrom og bytorg i sentrum av Åsane. Forbindelser, stier og grønne korridorer tilpasses behov for rekreasjonsområder, samtidig som det gir grunnlag for å utvikle det biologiske mangfoldet.

Fortetting krever gode møteplasser og nye parker. Det må planlegges variasjon i byrom. Det må etableres bytorg sentralt, og en park som innbyr til ulike aktiviteter.

Torget må utformes for mangfoldig rekreasjon og aktivitet, med funksjonelle gangforbindelser til kollektivholdeplass, og med gode koblinger mot kulturhuset og idrettsområdene i nordvest, og C-tomten øst for motorvegen. Overvann bør gjøres til et identitetsskapende element i utforming av bytorget, ved å bruke synlig vannspeil og fontener til å skape kunst, lek og trivsel.

En attraktiv bypark må ha en sentral plassering. Den må nås fra omkringliggende boligområder, og binde sammen grøntområder i et attraktivt turnett, som også er funksjonelt for «nyttegåing» til/fra jobb, skole eller kollektivtransport. En sentral plassering er viktig for å gi en samlende byutvikling, og slik at Åsane sentrum og Nyborg strekkes mot hverandre.

Vegnettet i Åsane sentrale deler må bygges om til integrerte sentrumsgater med attraktive, åpne og varierte byromsvegger. Det må etableres et finmasket byroms- og gangnett med maks. 70 meter mellom gangaksene. Stedets egenskaper, samt plassering av fremtidige bybaneholdeplasser, vil være strukturerende elementer for utvikling av et byromsnett

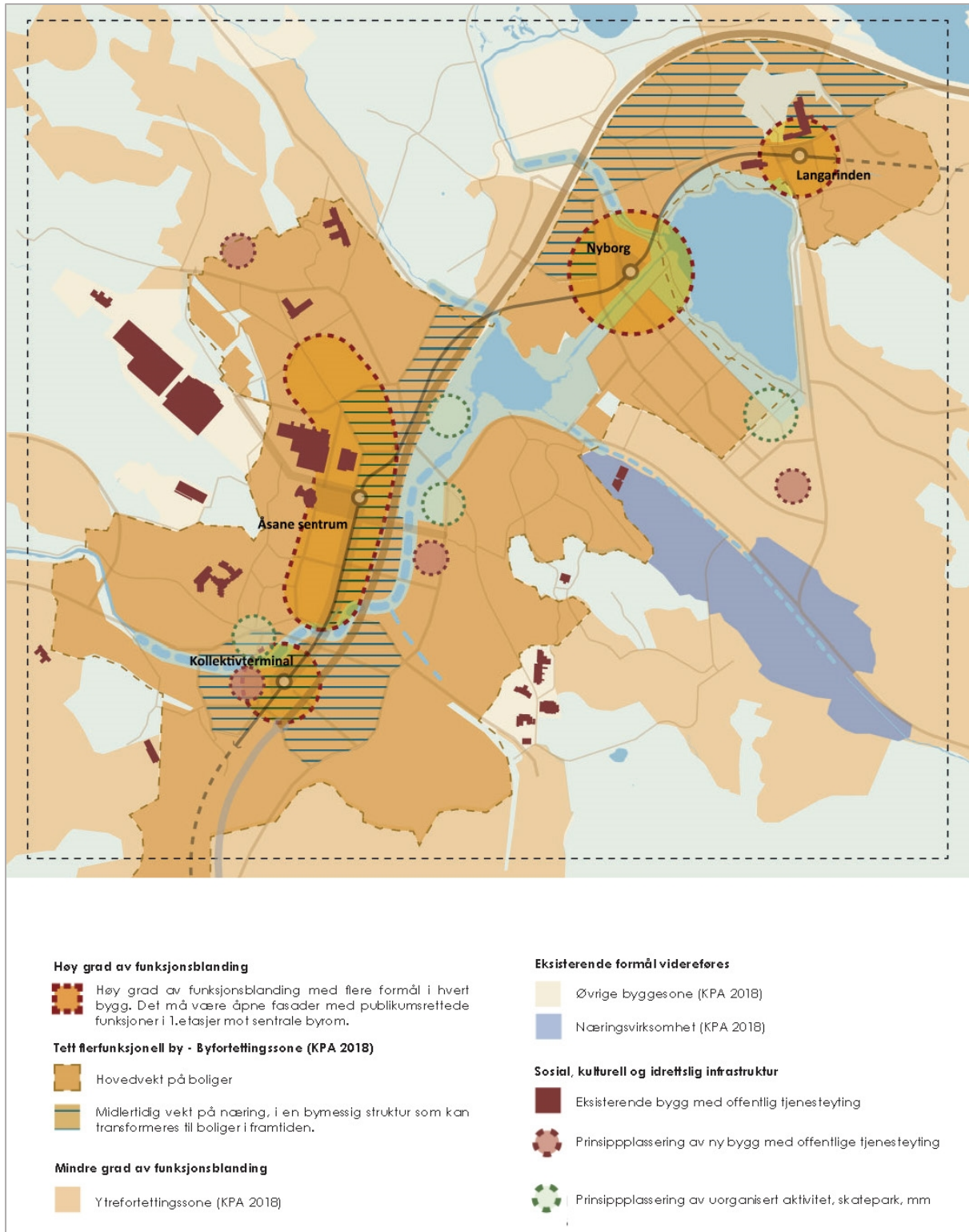
Byantikvaren har utarbeidet; *Kulturminnegrunnlag Åsane sentrale deler*, rev 20210706, og framhevede kulturminner sentralt bør være del av et attraktivt turnett.

3. *Skape god balanse mellom bolig, næring og tjenesteyting*

Handel, servering og tjenesteyting trekker til seg folk, og skaper liv og møteplasser. Handel i Åsane er positivt for bydelen, men handelsanalysen viser at arealbeslagene er langt større enn nødvendig i uoverskuelig framtid. Det er behov for å endre forholdet mellom boliger, tjenester og handel.

Flerfunksjonell utvikling med boliger og arbeidsplasser vil kreve nye skoler, barnehager, og andre offentlige tjenestetilbud. Nye kommunale tjenester bør samlokaliseres og utvikles som møteplasser i hverdagen og være lett tilgjengelig for alle åsabuer, men særlig barn, unge og eldre.

Lokalisering for framtidige offentlige tjenester foreslås i strategiplankart for *funksjonsblanding og lokalisering av handel og tjenester*. Innholdet må vurderes opp mot behov i mer detaljerte planer, også i forhold til samlokalisering og sambruk. Særlig helse- og omsorgssektoren i kommunen har pekt på konkrete behov. Men også sektor for idrett har nye behov .



Figur 4 Temakart for funksjonsblanding og lokalisering av handel og tjenestefunksjoner

Omfattende arealer er tilgjengelig for utbygging av kontorarbeidsplasser. Det har så langt vært liten interesse for denne type virksomhet i Åsane, men et nytt, forutsigbart kollektivsystem kan bidra til å øke attraktivitet og tilbud.

Handel i Åsane

Åsane er bydelssenter, og definert som regionalt senter².

Handelsanalyse for Åsane bydel er utarbeidet i tråd med *Regional plan for attraktive senter i Hordaland*³ (Vlfk, 2014) og *mal for handelsanalysar i Hordaland* (Vlfk, 2018). Det vil derfor ikke bli krevd handelsanalyser for etableringer i Åsane sentrale deler som er i tråd med utviklingen gitt i overordnet plan.

Med bakgrunn i handelsanalysen anbefales følgende føringer:

1. Handel må komme som fortetting. Som hovedregel bør handel etableres som aktive 1.etasjer i flerfunksjonelle bygg. Gjennom å konsentrere handelen, blir det enklere for kundene å gå mellom butikkene.
2. Handel må konsentreres i sentrumskjerne og det nærmeste kvartalet ved bybaneholdeplassene ved Åsane torg og på Nyborg. Kollektivterminalen og Langarinden bybanestopp kan ha noe detaljhandel for å skape aktivitet rundt holdeplassen.
3. Nytt handelsareal til dagligvarer bør etableres i boligkonsentrasjoner som ikke har dagligvarebutikk i gåavstand.
4. Nye næringsbygg og relokalisering av «unntaksvarer» og «utvalgs- og unntaksvarer» kan innpasses i byutviklingsområder langs E39, i en bymessig struktur. Det innebærer felles parkeringsanlegg, finmasket gatestruktur, åpne 1. etasjer, inngang mot viktige gater og klart avgrensede byrom.
5. Handel med «unntaksvarer» bør lokaliseres utenfor senterområdet.

Varegrupper, definisjoner;



Figur 5 Varegrupper, definisjon

² Regional plan for attraktive senter i Hordaland; [regional-plan-for-attraktive-senter-i-hordaland.pdf](https://regionaltplanforattraktivesenter-i-hordaland.pdf) (vestlandfylke.no)

³ Regional planbestemmelse for handel og kjøpesenter i Hordaland; [Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tenester og handel, Hordaland - Lovdata](#)

Hva betyr anbefalingene?

Knyttet til definisjoner av varegrupper betyr anbefalingene at dagligvarer og typiske «kjøpesentervarer» konsentreres i Åsane senterområde, samt nær Nyborg, jamfør figur 4.

Matbutikker (dagligvarer) kan etableres i gåavstand for boligkonsentrasjoner som ikke har tilbud i dag.

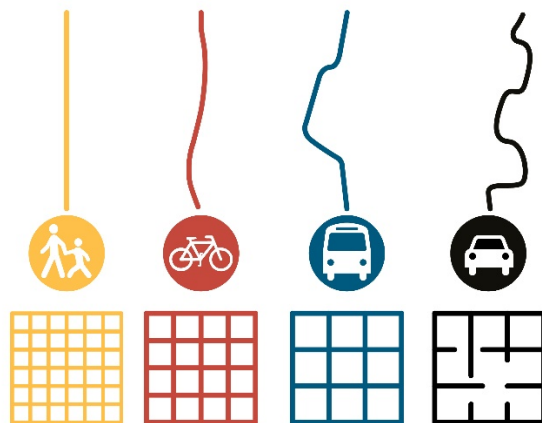
Varegrupper med større enheter (biler, båter, mm) og med blandingskategori (for eksempel Biltema og Plantasjen) kan lokaliseres (fortettes) i bystruktur langs E39, jamfør figur 4, som ledd i en trinnvis utvikling. Varer i blandingskategori er ofte besøksintensiv og bilbasert. Dette er særlig uønsket i lokalvegnettet.

Unntaksvarer blir også omtalt som «plasskrevende» og/eller «sjeldenvarer». Denne type handel er ikke besøksintensiv, og kan lokaliseres/fortettes i egnede områder utenfor senterområdene, knyttet til lokalvegnettet.

Det er viktig å understreke at ny plassering av denne type virksomheter må skje med vesentlig høyere tettete, krav til åpne fasader, og med parkeringsløsninger som ikke er til hinder for andre trafikanter, eller som beslaglegger byromsarealer.

4. Bygge en fotgjengervennlig by med god mobilitet gjennom omfordeling av samferdselsareal

Åsane skal utvikles til et byområde der mennesker står i sentrum. Da er det avgjørende å tilrettelegge for fotgjengere. Biltrafikk tar mye plass, med arealer til både kjøring og parkering. Selve trafikken er også en barriere for andre trafikanter, med vegger som er vanskelig å krysse og lite attraktive å bevege seg langs. For noen er bilen den beste eller eneste transportmuligheten. Men vi kan ikke fortsette å legge til rette for biltrafikk på en slik måte at den fortrenger andre trafikanter.



Figur 6 Tilrettelegging for ulike trafikanter, ulike behov og prioriteringer

For å oppnå målsettingene for planprogrammet må lokalvegnettet dimensjoneres for nødvendig bilkjøring, mens det blir mer attraktivt å gå, sykle, og bo nær holdeplasser.

Analysen, vurderinger og anbefalinger er gjort rede for i vedlegg *Trafikknotat*.

Flere koblingspunkter på tvers av E39 sentralt er nødvendig. Som strakstiltak må det etableres en gangbro fra C-tomten til det nye bytorget. Det anbefales at denne innarbeides som prosjekt i Miljøløftet, med videre avklaringer gjennom det årlige handlingsprogrammet. I lang tid har et kryssingspunkt vært omtalt som «lokk over motorveien». Dette er vurdert i flere omganger, både som tidligere utredninger med ulike forutsetninger, og nå i forbindelse med analyser og utarbeidelse av SPPÅ, jamfør vedlegg *Trafikknotat*, som gjør rede for vurderingene, og hvorfor fagetaten ikke anbefaler dette nå.

Bymiljøetaten arbeider med tiltak fra gåstrategiens handlingsprogram, samt fra den særlige kartleggingen *Reparasjonstiltak for gangnettet i Åsane* (PBE 2021).

Bymiljøetaten jobber også med tiltak i tråd med sykkelstrategien. Det er regulert hovedsykkelrute i nord-sør-aksen gjennom Åsane i bybaneplanen, samt påkoblinger til de framtidige bybanestoppene.

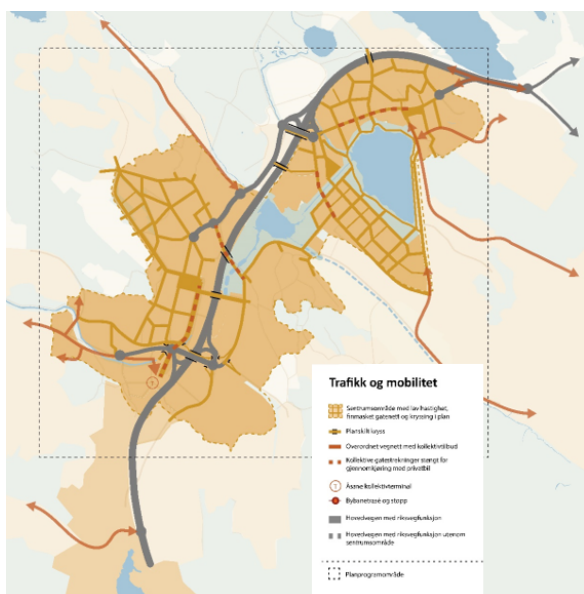
Foreslått plangrep har en «kortsiktig» strategi og en langsiktig visjon for omforming av dagens vegnett til gatestruktur.

Det foreslås en trinnvis utvikling, i takt med en helhetlig utvikling, skissert i avsnitt 3.4. Trafikknotatet vedlagt saken gjør rede for anbefalingene.

1. Etablere et gatenett med et utvalg kollektivprioriteringer

Først anbefales tiltak som bedrer situasjonen i Åsane uten avhengigheter mot større utbygginger. For mobilitet og trafikktiltak betyr det utbedringer i gangnettet, og tiltak innenfor eksisterende veinett. SPPÅ foreslår bedre bussbetjening av sentrale deler av Åsane.

Basert på innledende trafikkanalyser foreslås det tre kortere vegstrekninger som prioriteres for kollektivtransport, sammen med gange og sykling. Dette følges opp i en detaljert trafikkanalyse, som et prosjekt forankret i Miljøløftet. Trafikkanalysen skal detaljere og konkretisere nødvendig omfang og mulige reguleringer, som samlet gir et nettverk for mobilitet mer i tråd med KPS og gåbyen.



Figur 7 Skisse av Åsane med mulige trafikktiltak i trinn 1

Hensikten er å bidra til omprioritering av areal mellom trafikantgruppene, og gi bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk. Det kan bidra til at noen av stamrutene til Skyss også kan betjene sentrumsgaten med holdeplass, da Åsane sentrum i dag ikke betjenes med kollektivtransport. Kollektivgatenes plassering kan bidra til at den «blågrønne aksen» i figur 3 blir mer tilgjengelig for gående. Endret kjøremønster for privatbilene vil også bidra til å dempe støybelastningen for deler av lokalveinettet.

Når bybanen etableres kan et gatenett med kollektivgater på Nyborg gi tilstrekkelig kapasitet, slik at en oppdimensjonering av gatetverrsnitt for trafikkavvikling kan unngås.

2. Bybanen og et gatenett med et utvalg kollektivprioriteringer



Figur 8 Skisse av Åsane med mulig utvikling i trinn 2

Bybanen settes i drift fra Åsane, og gir forutsigbar kollektivbetjening både internt i Åsane og mot sentrum.

Sammen med stamruter for buss, vil banen bidra til en vesentlig styrking av kollektivtilbudet. Etablering av bybanen, med sin langsiktighet, vil trolig legge til rette for utvikling av flere holdeplassnære eiendommer. Økt boligbygging sentralt i Åsane vil gi flere mennesker kort reiseavstand til bydelens nærings- og handelsområder.

3. Langsiktig visjon for en fotgjengervennlig bydel, riksvegfunksjonen flyttes fra Åsane sentrum



Figur 9 Skisse av Åsane med mulig utvikling i trinn 3

Siste fase ligger langt frem i tid. SPPÅ skisserer et transportsystem i denne fasen med en hovedvei som går utenom sentrumsområdet.

En slik omlegging åpner for å transformere dagens veisystem til bymessig gateutforming med lav hastighet. Det vil endre premissene ikke bare for samferdsel, men også for mulighetene til å bruke arealer som i dag er vesentlig forringet av støy- og luftforurensning. I tillegg vil en slik ny veg kunne ha høy hastighet, sikre god fremkommelighet på overordnet vegnett og gi en trygg veg.

3.4 Byplangrepene realiseres som en trinnvis utvikling med nødvendige avhengigheter

3.4.1 Trinn 1 – Fra i dag

Åsane sentrum kan utvikles med flerfunksjonelle arealer. Fysak (permanent) og andre offentlige tjenestebehov lokaliseres. Gang- og sykkelforbindelser prosjekteres og/eller gjennomføres. Arbeidet med å sikre og opparbeide byparken starter. Områdeplan for Nyborg avklares, som gir grunnlag for detaljreguleringer og utbygging.



Figur 10 Prinsippkisse, trinn1

- Detaljregulering for Åsane sentrum avklares, og utbygging kan starte.
- Deler av torg etableres, og ferdigstilles samtidig som bybanestopp etableres.
- Løsning for Dalelva gjennom C-tomten må planlegges og klargjøres.
- Etablere en forbindelse mellom bytorget og C-tomten, i form av gangbro som kan brukes frem til trinn 3.
- Etablere kollektivgater.

3.4.2 Trinn 2 – Fra Bybanen er tatt i bruk

Når Bybanen til Åsane er ferdig bygget vil det være fire stopp innenfor planområdet. Potensialet for vekst og utvikling i det sentrale Åsane er stort. Erfaringsmessig vil en bybane utløse store investeringer. Det vil skje en gradvis transformasjon til en bymessig struktur, både i trinn 1 og 2.



Figur 11 Prinsippkisse, trinn 2

- Flere veger ombygges til gater, overflateparkering fjernes og konsentreres. Dette gir areal for transformasjon til boliger, byrom og ulike tjenester i store deler av det sentrale Åsane, tett mot de nye bybanestoppene.
- Området ved kollektivterminalen og C-tomten kan få nye funksjoner.
- Gjenåpning av Dalelva gjennom C-tomten etableres, og opparbeidelse av bydelspark fortsetter. Nyborg utvikles.

3.4.3 Trinn 3 – Fra riksvegfunksjonen (E39) er flyttet fra Åsane sentrum

De negative konsekvensene fra E39 og høy biltrafikk må reduseres. En omlegging av hovedvegsystemet er nødvendig. Det anbefales en nedbygging til gate med lav hastighet, for

eksempel slik som det er gjort på Nesttun. Da blir støybelastning og barrierevirkningene redusert og arealene langs E39-korridoren fra Hesthaugen til Vågsbotn kan bli mer flerfunksjonelle, og fortettes med boliger, i takt med framtidige behov i Åsane. Transformasjonsområdene er da mange, særlig langs nytt lokalvegssystem.



Figur 12 Prinsippkisse, trinn 3

- Dagens motorveg får funksjon som sentrumsgate med fokus på kollektivtrafikk, flere fotgjengerkryssinger, og et nettverk av lokalveger.
- Åsane sentrale deler utvikles med gate- og kvartalsstruktur med 30 km/t, i tråd med prinsippene for gåbyen Bergen.
- Dalelven og den sentrale byparken vil være med på å fremme en god bymessig struktur.
- Det sikres ytterligere åpning av kulvertstrekninger; ved IKEA, fra Ulsetstemma og fra C-tomten sør til kollektivterminalen.

4. Gjennomføring

I SPPÅ kapittel 3 redegjøres det mer detaljert for innholdet i de foreslåtte oppfølgingsoppgavene. Dette er oppgaver som er nødvendige for å sikre gjennomføring av anbefalte/viktige tiltak.

Planprogrammet peker på behovet for forbedringer for dagens Åsane, samt behovet som oppstår som følge av videre utvikling. Noen av de anbefalte tiltakene bør detaljeres i pågående reguleringsplaner. Andre tiltak krever ytterligere utredninger, nye reguleringsplaner, forprosjekt eller handlingsplaner. Det er viktig at den kortsiktige utviklingen ikke er til hinder for den langsiktige.

4.1 Oppfølgingsoppgaver

I SPPÅ kapittel 3 redegjøres det mer detaljert for innholdet i de foreslåtte oppfølgingsoppgavene. Det blir viktig å prioritere offentlig innsats med planarbeid fremover, for å sikre god balanse og synergi mellom planlegging av Bybanen, offentlige- og private planer. Det vil være nødvendig å forsterke og gjenoppta planarbeidet med sentrale planer i Åsane, for best mulig å være i forkant med den offentlige områdeplanleggingen. Dette må følges opp med investeringer i offentlig infrastruktur, for å ivareta både kortsiktige tiltak og de langsiktige strategiene planforslaget gir anbefalinger for.

- Prinsippplan for VA-hovedsystem og gjenåpning av Dalelva
- Strategi for utforming og etablering av bytorget
- Regulering av delområder - pågående planer

- Regulering av delområder - nye planer
- Oppfølging øvrige byrom og tilrettelegging i grønnstruktur
- Oppfølging sosial, kulturell og idrettslig infrastruktur
- Oppfølging mobilitet og trafikkregulerende tiltak

Prinsippplan for VA-hovedsystem og gjenåpning av Dalelva

Prinsippplanen skal gi føringer for blågrønne strukturer og kvaliteter i oppfølgende reguleringsplaner, og den må ta høyde for en langsiktig utvikling.

For at elveløpet skal kunne krysse E39 ved sørenden av C-tomten i framtiden, er det hensiktsmessig å klargjøre detaljer slik at gjennomføring av tiltak kan sikres samtidig med byggetiltak i bybanearbeidet.

Strategi for utforming og etablering av bytorget

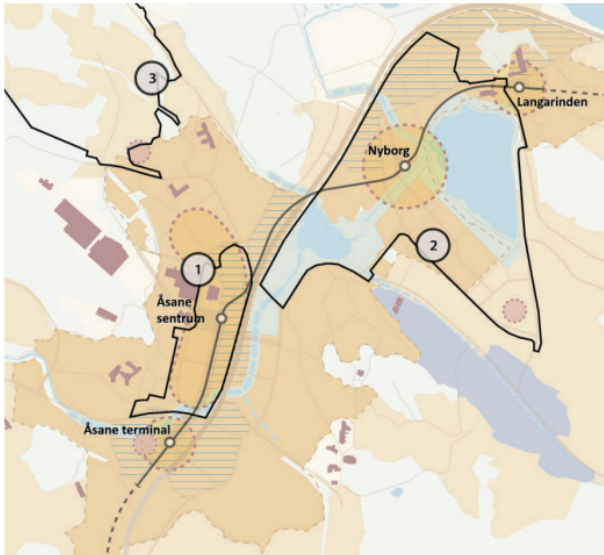
Bytorget er en del av pågående detaljregulering for Åsane sentrum. Arealet er i privat eie, og kommunen har i dag ikke tilstrekkelige virkemidler til å få dette etablert.

Det må etableres minst en ny gangforbindelse som strakstiltak, fra bytorget til C-tomten og framtidig bydelspark. Det er behov for å sikre en løsning i bro som kan etableres samtidig som den nordre delen av C-tomten opparbeides til park. Tiltaket kan sikres i den pågående detaljreguleringen for Åsane sentrum, og er sikret i bybaneplanen nord på C-tomten. På sikt kan gangforbindelsen ligge på gatenivå.

Midlertidig opparbeidelse av deler av torget bør vurderes som straksløsning for å skape byliv. Hele torget må senest være ferdig opparbeidet samtidig som nye boliger og funksjoner rundt tas i bruk.

Regulering av delområder – pågående planer

Arbeidet med det strategiske planprogrammet har vært samkjørt med flere pågående planer der det foregår viktige avklaringer. For noen av planene vil planprogrammet bidra med nye føringer og retning for pågående avklaringer. Detaljregulering for Åsane sentrum og områdeplan for Nyborg er særlig viktige å få fullført, som grunnlag for anbefalt arealutvikling.

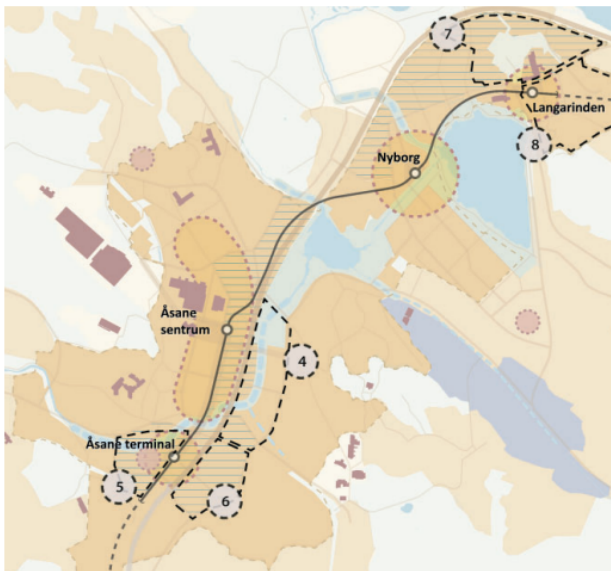


Figur 13 Pågående planarbeid sentralt i Åsane

1. Detaljregulering for Åsane sentrum (privat)
2. Områdeplan for Nyborg (offentlig)
3. Detaljregulering for Ulset vest (privat)

Regulering av delområder – nye planer

Noen delområder og tiltak må videreutvikles i oppfølgende reguleringsplaner. Dette kan være både private og offentlige planer. Områder tett knyttet til de planlagte bybanestoppene er mest aktuelle.



4. C-tomten
5. Restareal ved kollektivterminalen
6. Ved Hesthaugen
7. Heiane
8. Langarinden

Figur 14 Framtidige planarbeid nær Åsane sentrum

Oppfølging øvrige byrom og tilrettelegging i grønstruktur

De fleste byrommene må sikres i oppfølgende reguleringsplaner. Gåstrategi og Arkitektur+ for Bergen beskriver nærmere hva det innebærer å prioritere fotgjengere og skape attraktive byrom.

Reguleringen av bydelsparken må sikres i den pågående områdereguleringen for Nyborg, samt i den fremtidige områdereguleringen for C-tomten. Utforming og innhold i bydelsparken må detaljeres i et forprosjekt som også må konkretisere finansieringen av dette viktige blågrønne byrommet i en tidlig fase.

Det bør ses nærmere på hvordan historiske veifar og viktige forbindelser gjennom Åsane sentrale deler kan sikres. Det må avklares hvor og hvordan Den Trondhjemske postvegen kan reetableres gjennom sentrum.

Oppfølging sosial, kulturell og idrettslig infrastruktur

Det må sikres arealer for skoler og barnehager for å dekke behovene som skapes gjennom ny utbygging. Behovet for sosial, kulturell og idrettslig infrastruktur må vurderes nærmere, avklares og innpasses i offentlige budsjetter.

Etablering av skoler og barnehager vil gi mulighet for å skape attraktive møteplasser i hverdagen. Både lokalisering av funksjonene, samt sikring av mulighet for sambruk, bør vurderes konkret i oppfølgende reguleringsplaner.

Det må også sees nærmere på hvilke idretter og uorganiserte aktiviteter som kan innpasses i den framtidige bydelsparken.

Oppfølging mobilitet og trafikkregulerende tiltak

Planprogrammet peker på behovet for å håndtere mobilitet på en ny måte, samt på nødvendige tiltak for å prioritere fotgjengere. Noen av de nevnte tiltakene detaljeres i pågående og framtidige reguleringsplaner.

Gange og sykling

- Gjennomføring av tiltak som framgår i Reparasjonstiltak for gangnettet i Åsane. Tiltak må løses i samråd mellom de ulike vegeierne.

Kollektiv

- Forprosjekt for trafikkreguleringer og etablering av kollektivstrekninger med deltakelse fra parter i Miljøløftet. Utredningsarbeidet er startet opp, men må ferdigstilles og tiltak gjennomføres.
- Skyss må vurdere midlertidige løsninger for bedre kollektivbetjening av viktige målpunkt frem til bybanen går gjennom Åsane sentrum.

Riksvegfunksjon

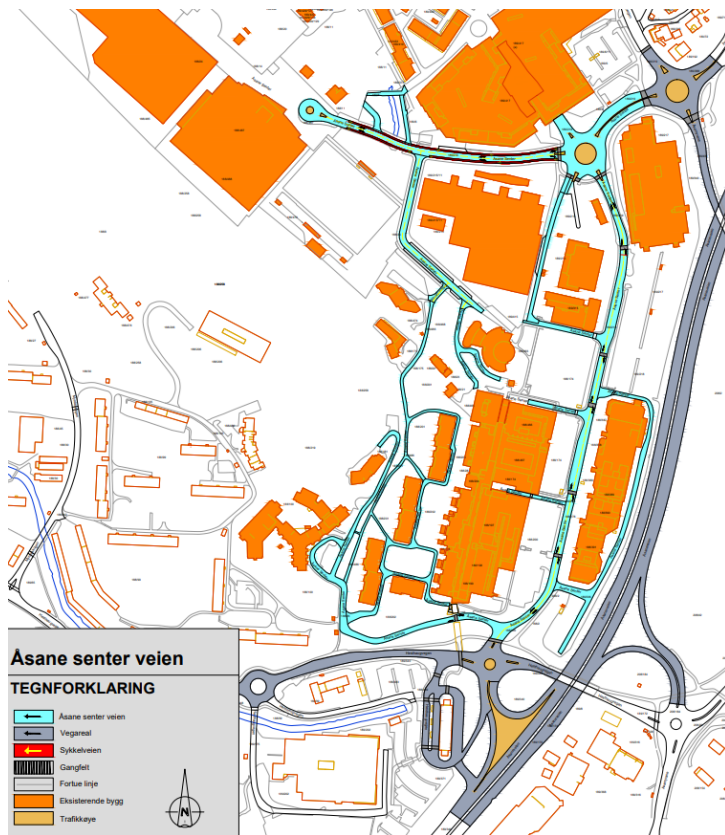
- Utredningsarbeid og/eller konsekvensutredning for omlegging av riksvegfunksjonen E39, gjerne som et prosjekt i Miljøløftet.

Parkering

- Regulere allment tilgjengelige parkeringsanlegg, i hus eller under bakken, med rekkefølgekrav knyttet til fjerning av parkeringsplasser på bakkeplan.

4.2 Navneendring for gaten Åsane senter

I planprosessen er det pekt på navnet til gatenettet Åsane senter er et uheldig offisielt gatenavn, og også kan framstå som uoversiktlig. I figur 15 er gatenettet vist med turkis. Det anbefales å starte en prosess for navneendringer for disse gatene.



Figur 15 Gateneettet med adresse Åsane senter, markert med turkis farge

5. Samlet vurdering og anbefaling

Fagetaten mener *Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler* er et godt styringsverktøy for arealutviklingen i Åsane sentrale deler. Det peker på endringer og transformasjon til et fullverdig bydelssenter med innhold og utforming som tjener befolkningen i bydelen på best mulig måte.

SPPÅ gjør rede for mål og strategier for arealutviklingen, og peker på oppfølgende offentlige planer og utredninger som må igangsettes.

Det er viktig at det tidlig blir satt av tilstrekkelig areal til offentlige behov, tjenester og transport for å sikre en kompakt byutvikling med høy kvalitet.

Det strategiske planprogrammet skal bidra til å gjøre Åsane sentrale deler til en kompakt gåby med gode kvaliteter og blå-grønne arealer, ved å:

- anbefale et helhetlig og samlende plangrep for det sentrale Åsane

- anbefale lokalisering og utvikling av den offentlige tekniske-, blågrønne- og sosiale infrastrukturen
- gi rammer for områdets utvikling til pågående og oppfølgende private og offentlige reguleringsplaner

Planprogrammet er ikke en egen plan, men skal gi føringer for etterfølgende planer, både offentlige og private.

Anbefalt vedtak:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 4-1 vedtas *Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler*, datert 23062023.
2. Strategisk planprogram skal legges til grunn ved behandling av arealplaner.
3. Strategisk planprogram skal legges til grunn for tiltak vedrørende blågrønt nettverk, lokalisering av sentrale funksjoner for tjenester, næring og handel, samt endringer i transportnettverket.
4. Det igangsettes navnesak for gatenettet Åsane senter.

Plan- og bygningsetaten

Mette Iversen

Seksjonsleder

Aslaug Aalen

*Avdelingsleder, stedfortreder
for etatsdirektør*

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler, datert 23062023

Merknadsskjema til høring, datert 23062023

Overordna handelsanalyse Åsane bydel, juni 2023

Trafikknotat sppå 2023

Notat blågrønn infrastruktur, datert 23062023

Kulturminnegrunnlag Åsane sentrale deler rev 20210706

Midtbygdavassdraget flomsonekartlegging datert 25_05_2021

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2022/20546