



REGULERINGSFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20715-43

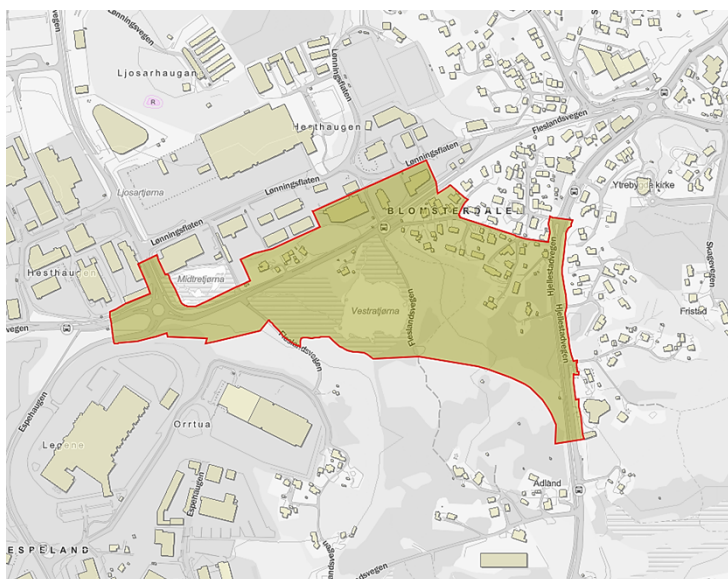
Saksbehandler: Torhild Agasøster

Dato: 23.06.2025

Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn
Ytrebygda, Gnr. 112, bnr. 3 mfl., Espelandsvegen omkjøringsveg
strekning I-III, arealplan-ID 70890000

Om planforslaget

Norconsult AS foreslår på vegne av Bybo AS detaljregulering for et område på Ådland, sørvest for Blomsterdalen sentrum i Ytrebygda bydel.



Figur 1: Oversiktskart. Plangrense vist med rødt.



Figur 2: Skråfoto

Bakgrunnen for planforslaget er rekkefølgekrav stilt i kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (KDP BLÅE). I rekkefølgekrav pkt. 3.3 er det fastsatt at fylkesvegen som utgjør strekningen vegkryss I-III, skal være vedtatt regulert og sikret opparbeidet før felt B5 (Zero Village-prosjektet på Ådland) og flere andre felt kan gis igangsettingstillatelse.

Planområdet er på ca. 40 dekar og består i hovedsak av gnr. 112, bnr. 3 og 4 samt tilhørende tilkomstveger (fv. Fleslandsvegen og fv. Hjeltestadvegen). Planområdet grenser til boligområder mot øst og nordøst, næringsareal i nord og et større friluftsområde

(Vestratjørna og Midtratjørna) i vest. Planforslaget vil medføre riving av to garasjer, på gnr. 112 bnr. 113 og gnr. 112 bnr. 88. Formålet med planarbeidet er å detaljregulere en ny omkjøringsveg for å omdirigere biltrafikken for dermed å unngå trafikk gjennom Blomsterdalen sentrum.

Viktige tema i planprosessen har vært nedbygging av grønnstruktur, ivaretagelse av Vestratjørna, naturmangfold, terrengtilpasning, trafikale forhold og overvannshåndtering. Gjennom KDP BLÅE ble flere traséalternativer utredet og en veglinje valgt. Tiltaket er utredet i overordnet plan og vurdert som ikke konsekvensutredningspliktig.

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart 04.03.2022. Komplette planforslag til behandling ble mottatt 02.04.2025.

Statsforvalteren i Vestland uttalte til varsel om oppstart at de vil være kritiske til planforslaget dersom det viser seg å være vanskelig å oppnå nullvekstmålet, da en ny omkjøringsveg vil kunne øke vegkapasiteten og åpne opp for mer bilbasert utbygging.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Til varsel om oppstart ble det mottatt 6 private merknader og 8 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 12.07.2024. Vi har gått gjennom materialet og vurderer merknadsskjemaet som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Plangrense: Ber om at plangrensen forholder seg til samferdselsformål i KDP BLÅE og ikke eiendommer nord for Fleslandsvegen, for å unngå tap av byggeareal og begrensninger på utviklingsmuligheter.
- Planforslaget: Ønsker ikke at omkjøringsvegen reguleres/bygges over gnr. 112, bnr. 3. Dersom vegen likevel blir regulert, ønskes eiendommene på nordsiden regulert til næringsområde. Beiteområdet må ivaretas. Det ligger en fylling fra 1980-tallet i planområdet med avsig til tjernet.
- Landbruksinteresser: Ønsker traktorundergang under omkjøringsvegen slik at eiendommene fremdeles kan henge sammen som landbruksareal. Tilkost til løen på gnr. 112 bnr. 3 fra Fleslandsvegen må bevares eller reetableres. Beiteområdet må tas hensyn.
- Naturverdier og naturmangfold: Det er viktig å bevare naturen. Det finnes store natur- og friluftverdier i området, og disse må kartlegges grundig. Dagens verdier må synliggjøres, og konsekvensene av planforslaget må vurderes, inkludert den samlede belastningen. Viktige temaer i en slik kartlegging er stier, barns lek, hjortetråkk, truede arter og viktige naturtyper.
- Trafikk: Kapasitetsvurderinger og dimensjonering, sett mot nullvekstmålet for vekst i biltrafikken og prioritering av videre arealutvikling i andre deler av bydelen. Det er bekymring for økt støy, lysforurensning fra gatebelysning og innsyn. Av den grunn bes det om avbøtende tiltak. Virkninger for vegtransport og vegnett. Ny vegutbygging kort tid etter prosjektet på Hjeltestadvegen er ikke akseptabelt. Har vært nabo til

vegarbeid i en årrekke, og det er ønske om annen vegtrasé. Vurdering av behovet for vegtraseen og mulige alternative plasseringer. Ønske om gangfelt for kryssning av Fleslandsvegen og flytting av bussholdeplass.

- Kulturminner og kulturlandskap: Planområdet ligger hovedsakelig på gården Ådland, gnr. 112, som er en av de yngre «landgårdene» fra ca. 800 e.Kr. Området rundt gårdstunet har hensynssone for bevaring av kulturmiljø i KDP BLÅE. Bør unngå inngrep i og skade på eventuelle kulturlandskapstrekk som steingarder, eldre veger og stier mm.
- Barns og unges interesser: Det er viktig å kartlegge barn og unges bruk av området. Stier viser at dette området har en verdi for dem som bor i nærområdet, og at området er egnet for rekreasjon og barns lek. Arealer som er i bruk eller som kan være egnet til lek og rekreasjon, må ivaretas i størst mulig grad. Trygg universell adkomst til fri- og grøntområder må sikres. Universell utforming må tas hensyn til.
- Terrenginngrep: Det bør legges vekt på å bevare natur og unngå store terrenginngrep som vil påvirke landskap og natur. Riggområdet bør legges til allerede bebygd areal.
- Vannveier, overvann og blågrønne strukturer, samt løsninger for vann og avløp må vurderes.

Vurdering av planforslaget

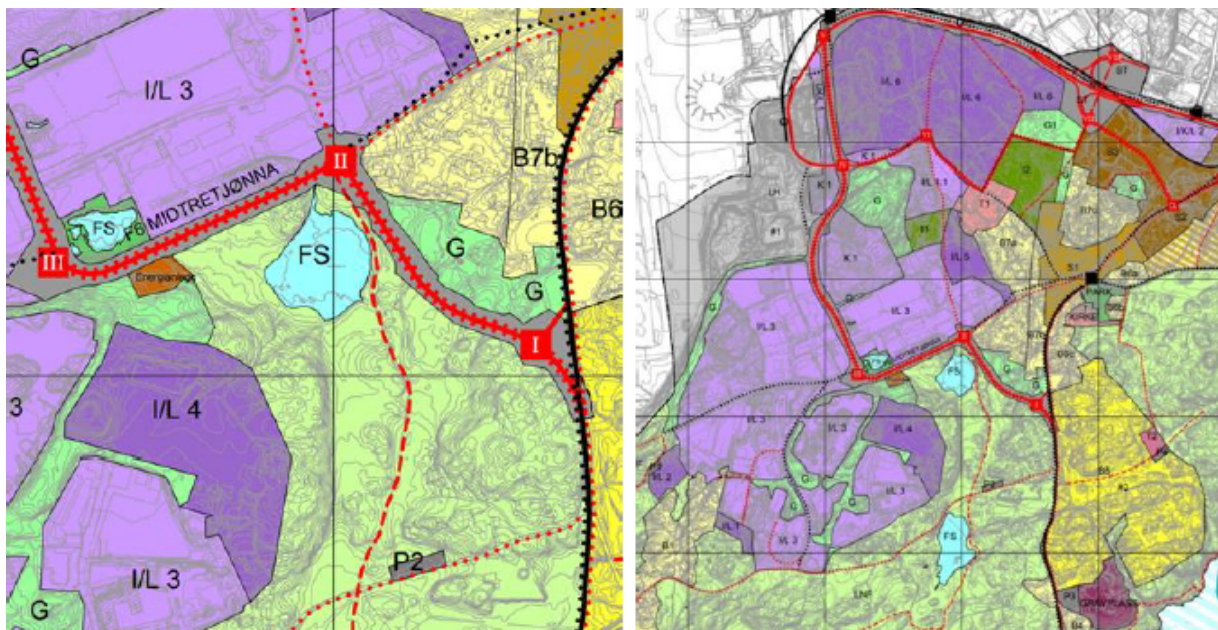
Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst.

Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Forholdet til overordnet plan og BLÅE

Planavgrensningen til KDP BLÅE er tatt ut av kommuneplanens arealdel, vedtatt 19.06.2019. Det er i KDP BLÅE stilt rekkefølgekrav om opparbeiding av ny veglenke fra Hjeltestadvegen ved Ådland til Flyplassvegen. Bakgrunnen for dette er et ønske om å føre biltrafikk utenom Blomsterdalen sentrum og dermed legge bedre til rette for busstransport, sykkel og gange i området. I KDP BLÅE er både Hjeltestadvegens og Fleslandsvegens tilkobling til rundkjøringen i Blomsterdalen vist som gang- og sykkelveg. Disse vegene skal være åpne for kollektivtrafikk og lokal tilkomst til boliger og næring, men ellers være stengt for gjennomgangstrafikk slik at den nye omkjøringsvegen overtar alt av ordinær biltrafikk til og fra Hjeltestad i sør.

Vegtraseen følger i hovedsak avsatt inngrepsbelte i KDP BLÅE, men det er gjort justeringer for å hensynta naturmangfold, kulturminner samt redusere inngrep i omkringliggende landskap. Traseen er med dette lagt på flatere og lavereliggende områder og medfører inngrep i jordbruksmark (fulldyrket jord), åpen mark, myr og innmarksbeite. Justeringene medfører noe mindre inngrep i produktiv løvskog (svært høy, og høy bonitet).



Figur 3: To utsnitt fra plankartet for KDP BLÅE. Omkjøringsveg I-III vist med rødt.

Samferdselsformål

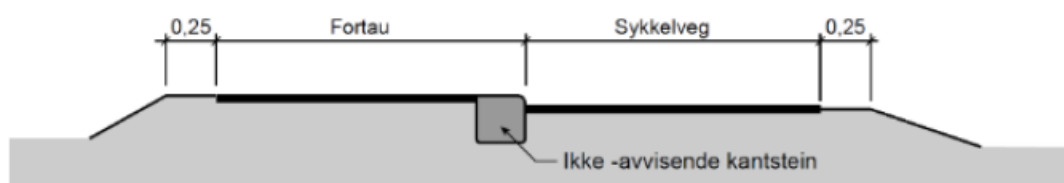
I foreliggende planforslag foreslås en ny omkjøringsveg mellom Hjeltestadvegen og Fleslandsvegen. Hensikten med planforslaget er å lede trafikken bort fra senterområdet i Blomsterdalen og heller lede biltrafikk gjennom industriområdet, dette for å bedre bussfremkommeligheten i Ytrebygdsvegen. Strekningen mellom Kryss I og VI samt II og VI (se figur 5) foreslås stengt for biltrafikk.

Omkjøringsvegen berører flere private eiendommer, og to private garasjer forutsettes fjernet. For tilkomst til boliger øst for Hjeltestadvegen er det regulert ny avkjørsel (f_V5). Eksisterende vegtrasé skal fjernes, og arealet skal reetableres som blå/grønnstruktur for håndtering av overvann.

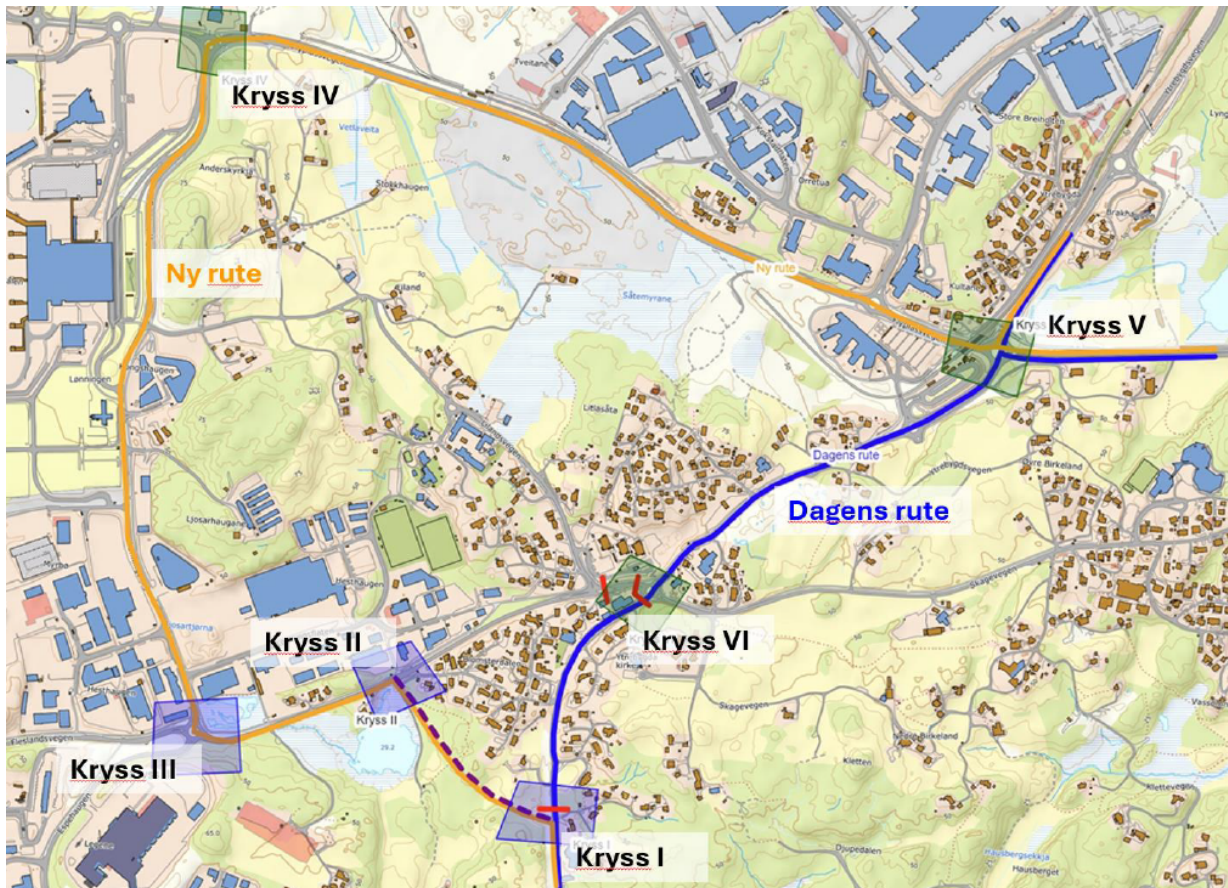
For kurvatur og sikt er det lagt til grunn *gate utenfor kvartalsstruktur* med fartsgrense 50 km/t. Normalprofil for veglenken tilsvarer profil på den nylig oppgraderte Hjeltestadvegen:

- Valgt normalprofil tilsvarer vegklasse Hø2 fra N100.
- Kjørefeltbredde = 3,0 meter + skulder = 0,75 meter.

Sykkelveg med fortau er planlagt med samlet 5 meters asfaltert flate + 0,25 meter grusskulder på hver side. Sykkelvegen har 3 meter bredde, med 1,5 meter pr. sykkelfelt. Fortau vil ha 2 meters bredde.



Figur 4: Valgt normalprofil for sykkelveg med fortau.

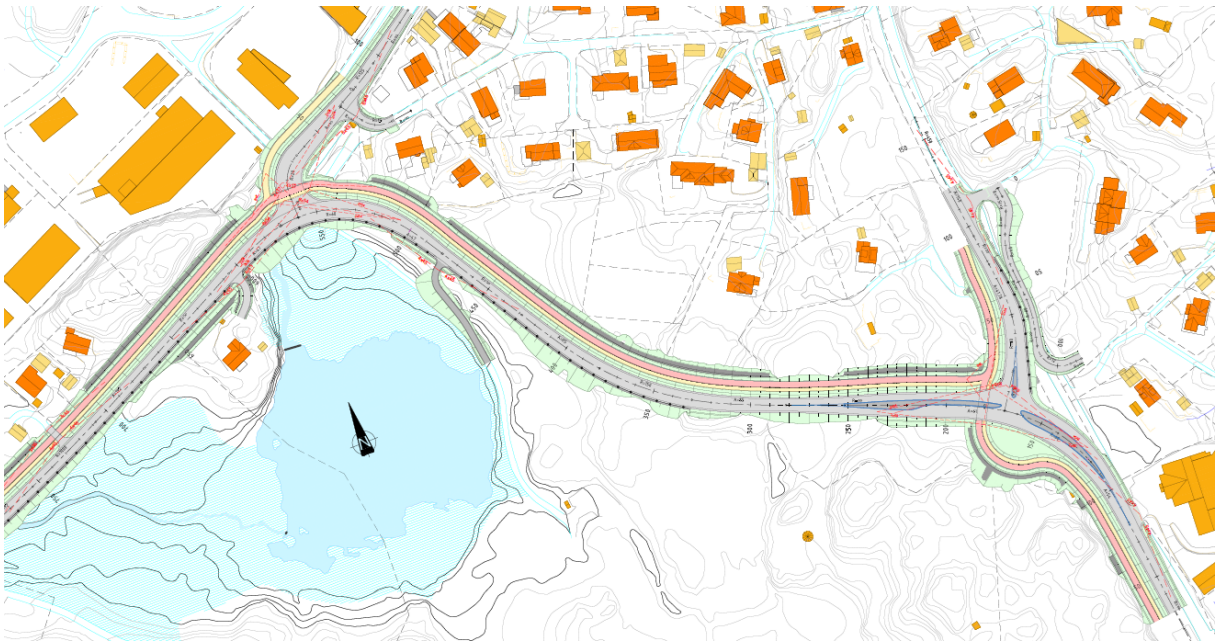


Figur 5: Kartutsnitt. Tiltaket inngår i en større sammenheng med planlagt endret kjøremønster.

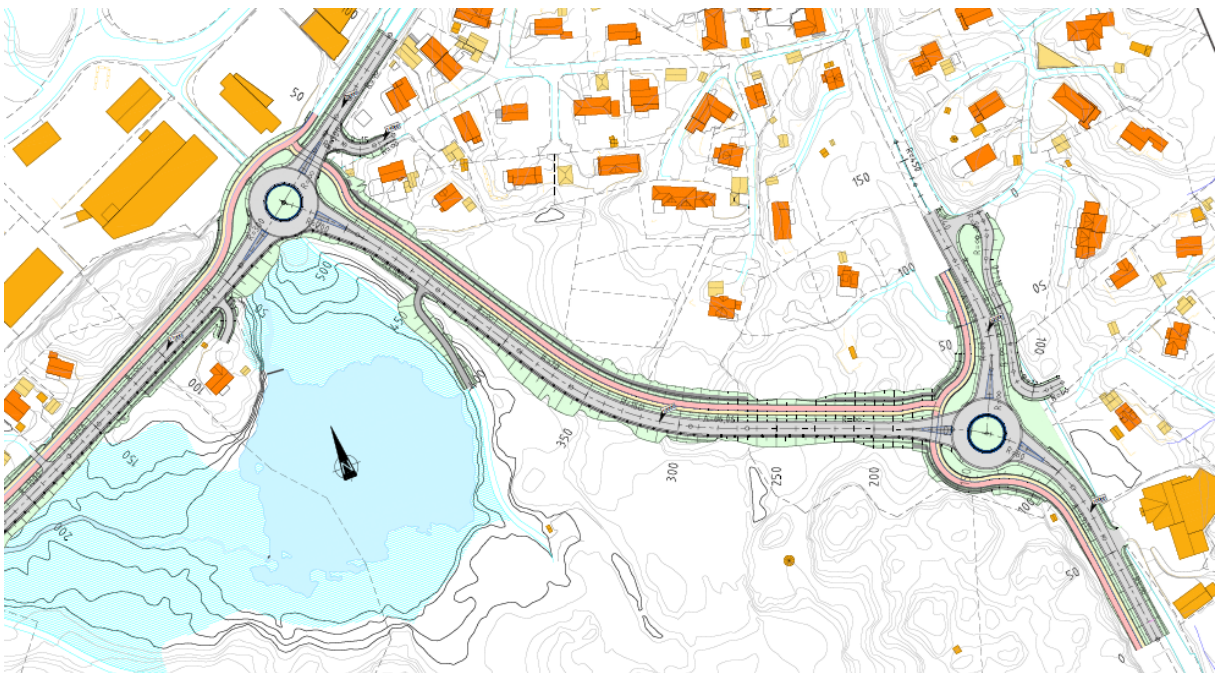
Det er gjennom planprosessen vurdert hvilken utforming kryssene bør ha, da i form av rundkjøring og T-kryss. I møte 05.05.2025 med Vestland fylkeskommune (VLFK) og Skysst ble det enighet om at det til offentlig ettersyn legges ut plankart som viser den mest arealkrevende løsningen, men med to tekniske tegninger (en for T-kryss og en for rundkjøring).

Plan- og bygningsetaten har vurdert kryssløsningene som er foreslått. Løsningen med rundkjøring prioriterer fremkommelighet for busser og kjørende. Foreslått løsning med to rundkjøringer gir en vesentlig kapasitetsreserve og kan tåle en trafikkøkning på 160% før trafikkavviklingsproblemer kan forventes å oppstå. Rundkjøring kan være mindre egnet i kryss med skjev trafikkfordeling.

Rundkjøring tilrettelegger for kjøring inn til Blomsterdalen og myke trafikanter nedprioriteres. Trolig vil en løsning med T-kryss være mindre arealkrevende enn rundkjøringer, samt være en løsning som i større grad leder trafikk vekk fra Blomsterdalen, i tråd med intensjonen bak en omkjøringsveg. Av hensyn til natur og begrenset trafikk nordover anbefaler vi at foreslåtte rundkjøringer omgjøres til T-kryss.



Figur 6: Oversiktstegning av løsning med T-kryss. Anbefalt løsning.



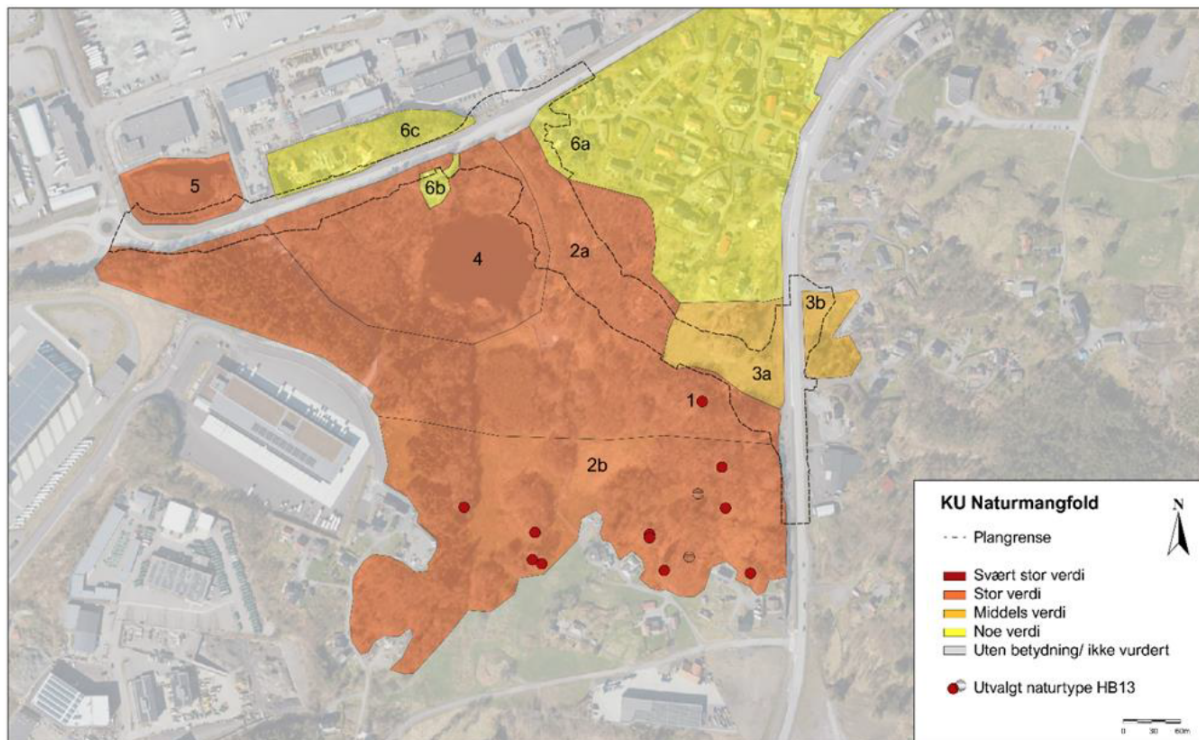
Figur 7: Oversiktstening av løsning med to rundkjøringer.

Naturmangfold

Det foreslås å etablere en vegtrasé over et område som i dag er ubebyggt. Nedbygging av grønnstruktur og landbruksareal vurderes å ikke innfri prinsippet om arealnøytralitet.

Vestratjørna er et viktig viltområde, næringsrikt vann med frodig kantvegetasjon og våtmark, samt raste- og hekkeområde for ender. Flere rødlistede arter bl.a. dvergdykker, skjeand, stjertand, bergand, sivhøne, sothøne, vannrikse og gresshoppesanger er registrert i området. Deler av vegtraseen planlegges over myrareal og i umiddelbar nærhet til Vestratjørna, og bygging av vegen vil dermed gi store konsekvenser for dyrelivet i tilknytning til våtmarken. Vegtraseen planlegges gjennom løvskog av høy bonitet, hvor det like sør for planområdet er

registrert flere hule eiker. Deler av området er registrert som et sammenhengende landbruksområde der landbrukets ressursgrunnlag og landskap skal vernes i et langsiktig (100 års) perspektiv, jf. retningslinjer til KPA § 35.1. Foreslått vegtrasé vil fragmentere det sammenhengende grøntområdet, medføre en vesentlig endring av landskapsbildet samt medføre en barriere-effekt som trolig vil svekke vandringsmulighetene for vilt i området.



Figur 8: Verdikart for naturmangfold.

Vurdering etter naturmangfoldloven

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Vurderingen skal gå frem av offentlige beslutninger. Etter § 8 skal offentlige beslutninger som påvirker naturmangfoldet, baseres på et kunnskapsgrunnlag som står i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. I denne saken er det utarbeidet en naturmangfoldrapport (datert 02.04.2025) som undersøker hvilke naturverdier og arter som knyttes til planområdet i dag. Det er ikke utført befarings med ornitolog i planområdet, men det vises til at BirdLife Norge har gjennomført flere artsobservasjoner ved Vestråtjørna, senest i januar, februar og mars 2025.

Plan- og bygningsetaten vurderer materialet som dekkende for å vurdere planforslagets virkninger etter naturmangfoldloven §§ 8-12.

§ 8 kunnskapsgrunnlaget

I naturmangfoldvurderingen er det brukt tilgjengelig informasjon i databaser, og det er gjennomført befarings 30.06.2021 (delstrekning I-II) og 17.04.2024 (delstrekning I-III) av naturforvalter. PBE vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere arters bestandssituasjon og naturtypers utbredelse og tilstand innenfor planområdet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planforslaget vil ha en negativ innvirkning på det lokalt viktige viltområdet Vestratjørna og naturen som fungerer som leve- og funksjonsområde for ulike arter. Forslaget vil svekke landskapsøkologiske funksjoner og forringe levevilkår og habitatkvalitet. Spesielt fuglelivet ved tjernet vil bli negativt påvirket, med mulig reduksjon i raste- og hekkeaktivitet. Anleggsperioden kan også ha en negativ innvirkning på fuglelivet dersom den sammenfaller med hekkesesongen. Det er imidlertid sikret i bestemmelsene at oppstart av støyende/forstyrrende virksomhet ikke tillates i denne perioden, jf. bestemmelse 2.2.1.c. Det er sikret flere avbøtende tiltak som skal begrense skade på naturmangfoldet (se side 46 i naturmangfoldrapporten). PBE anbefaler at planforslaget i større grad må ivareta eksisterende grønnstruktur sør for vegstrekning I-II ved å plassere deler av midlertidig anleggsområde på arealer som allerede er bebygde.

§ 9 føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet brukes når det ikke finnes tilstrekkelig med kunnskap til å vite hvilke virkninger beslutningen vil ha for naturmangfoldet. Det er utført kartlegginger i forbindelse med planforslaget, og PBE vurderer på bakgrunn av dette at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Det er tiltakshaver som dekker eventuelle kostnader for å hindre eller avgrense skader på naturmangfoldet. Dette knytter seg spesielt til spredningshindrede tiltak for fremmede skadelige arter i planområdet og reetablering av asketrær. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene. Avbøtende tiltak og forslag til forbedrende tiltak er beskrevet i kap. 10 i naturmangfoldrapporten.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det forutsettes at det benyttes miljøforsvarlige driftsmetoder og teknikker i anleggsfasen, slik at inngrep ikke blir større enn nødvendig og volder unødvendig skade. PBE oppfordrer forslagsstiller til å etablere fossilfrie/nullutslipps anleggsplasser.

Etter vår vurdering, og basert på det kunnskapsgrunnlaget som er mottatt, er det tydelig at foreslåtte tiltak vil ha svært negative konsekvenser for naturmangfoldet i området.

Friluftsliv og barns interesser

Grønncorridoren som går gjennom planområdet, er registrert som et friluftslivsområde (Naturbase, friluftsområde med id FK00012374). I KDP BLÅE er turvegen vist som fremtidig turvegtrasé der standard, plassering og utforming skal avklares gjennom reguleringsplan/søknad om tiltak. Omkjøringsveg i foreliggende planforslag vil ligge tett på turvegen, og den nordre delen av turvegen vil bli beskåret. Vegetasjon skal opprettholdes og forsterkes på det smaleste partiet av grøntområdet mellom ny veg og Vestratjørna. Selve Vestratjørna fungerer som en grønn lunge i et sammenhengende grøntområde sørover mot Ådlandsvannet.

Barn og unges bruk av området er kartlagt. Både i og i direkte nærhet til planområdet er det registrert flere leke- og rekreasjonsområder. Det er skog med stier og små lysninger som gir nærmiljøet adgang til et fint naturområde. Stier fra bebyggelsen viser at dette området har en verdi for dem som bor i nærområdet, og at området er egnet for rekreasjon og barns lek.

I sørøst er et område tilrettelagt for rekreasjon og lekeområde med lavvo, bål plass og tauleker. Dette arealet er lokalisert like sør for den planlagte omkjøringsvegen. Kartlagt friluftsområde som følger traktorvegen øst for Vestratjørna ned til dette lekeområdet, blir delvis berørt.

Det er blitt gjennomført barnetråkkregistrering i 2011. Innenfor planområdet blir Fleslandsvegen omtalt som skoleveg (hvor deler av denne oppleves farlig/utrygg). Det er også pekt på at Hjeltestadvegen er skoleveg som oppleves farlig/utrygg. Denne vegen har gjennomgått en vesentlig oppgradering etter at barnetråkk-registreringen ble gjennomført.



Figur 9: Kartutsnitt over kartlagte friluftslivsområder

Rekreasjons- og lekeområdet i sørøst berøres ikke direkte, men etter vår vurdering vil nærheten til ny veg gi en negativ påvirkning i form av støy og visuell virkning. Videre i planarbeidet må en vurdere avbøtende tiltak med tanke på barn og unges interesser i området. KDP BLÅE stiller krav om erstatningsareal for områder egnet for barns lek. Det bør også vurderes å gjennomføre en ny barnetråkkregistrering, eventuelt et barnetråkksøk, for å sikre et nyere og bedre datagrunnlag.

Jordressurser

Planforslaget vil medføre nedbygging av ca. 8,6 daa fulldyrket jord med stor og middels verdi og innmarksbeite med middels verdi. Dette er hovedsakelig innenfor gnr. 112 bnr. 4, men også gnr. 112 bnr. 3 og arealer langs Fleslandsvegen. Deler av jordbruksarealet på gnr. 112 bnr. 4 er allerede bygget ned i forbindelse med utbedring av fylkesvegen, og videre arealbeslag vil ødelegge mulighet for jordbruksdrift på eiendommen.

På eiendom gnr. 112, bnr. 3 ble det i 1978 registrert forekomst av potetål. For å hindre spredning vil det være nødvendig med ekstra tiltak, alternativt må det tas nye jordprøver for å avklare smitteomfang. Planforslaget medfører at jordmassene må flyttes og kan ikke sikres

der den ligger i dag. Det angis i plandokumentene at det skal utarbeides en matjordplan som beskriver en slik håndtering og omdisponering mv. Dette er imidlertid ikke sikret i reguleringsbestemmelsene. Det skal iht. retningslinjer til KPA § 35.1 utøves streng forvaltningspraksis ved omdisponering eller deling av dyrket mark. Jord som fjernes fra dyrket mark, skal disponeres slik at den er permanent tilgjengelig og egnet for jordbruksformål (jf. KPA § 24.1.3). Som regel bør dette følges opp med utarbeiding av en matjordplan som er utarbeidet av foretak/konsulent med jordfaglig kompetanse. PBE anbefaler at det før sluttbehandling utarbeides en matjordplan, og at det legges til et rekkefølgekrav i bestemmelsene om at det ikke kan gis tillatelse til igangsetting før matjord er flyttet eller omdisponert i henhold til matjordplan.



av berørte arter. De negative konsekvensene av VA-tiltaket er kommentert under *Oppsummeringen av verdi, påvirkning og konsekvens* i planbeskrivelsen med ID-nr. 4.

Massebalanse og terrenginngrep

Omkjøringsvegen er foreslått plassert i de lavere delene av området, men vil medføre blant annet en fylling mot lavere terreng sør for Fleslandsvegen og langs vestsiden av ny vegarm. Rundkjøring i nord vil ligge på en fylling mot myrområdet ved Vestratjørna. Ved rundkjøringen i sørøst vil det bli skjæringer mot tilgrensende koller.

Foreslått trasé for turveg vil ligge på fylling mot myr ved Vestratjørna. Utføring av ovennevnte VA-tiltak vil medføre relativt omfattende terrenginngrep da det er nødvendig å avsette areal til byggegropp og tilkomst for anleggsmaskiner.

Ifølge planbeskrivelsen er masseuttak estimert til å utgjøre rundt 20.000 m³ jord/løsmasser og 11.600 m³ fjell. I anbrakte masser anslås ca. 4.500 m³ til fylling og ca. 16.500 m³ til forsterkningslag. Disse tallene er teoretiske og vil avhenge av nødvendig dybde for masseutskiftning, større mengde jord/løsmasse, kvaliteten på massene som ligger der i dag, bruk av sortert stedlig sprengstein ol. Det er i bestemmelsene sikret at det skal utarbeides en massehåndteringsplan som redegjør for hvordan overskuddsmasse skal behandles. Bestemmelsene sikrer at terrengbehandling skal skje på en mest mulig skånsom måte.

Grunnet lokale topografiske forhold, løsmasser og grunnforhold er det behov for underbygging, eventuelt utfylling, langs vegtraseen for å sikre stabilitet og bæreevne. Dette sidearealet av vegen blir midlertidig anleggsområde og er foreslått regulert til annen veggrunn – grøntareal. Sidearealet på sørsiden av vegen er foreslått regulert til samme formål samt midlertidig anleggsområde og naturformål. Det er sikret i bestemmelsene at det skal søkes å felle så få trær som mulig innenfor midlertidige bygge- og anleggsområder.

Det forutsettes at det legges vekt på å bevare mest mulig natur. PBE anbefaler derfor at det i det videre planarbeidet vurderes å begrense størrelsen på de midlertidige anleggsområdene. Det må vurderes om noe av rigg- og anleggsområdet som trengs for lagring av f.eks. materiell, maskiner og brakker, kan plasseres på areal som allerede er bebyggt.

Mobilitet

Eksisterende traktorveg på østsiden av Vestratjørna fra Fleslandsvegen er i KDP BLÅE vist som en fremtidig turvegtrasé mot Espelandsvegen, Ådlandsvannet og sør mot Ådlandsbekken. Som følge av nødvendig areal til ny kryssløsning i Fleslandsvegen foreslås starten av turtraseen (o_TV1) å flyttes lenger sør. Foreslått løsning innebærer en uregulert fotgjengerkrysning fra ny gang- og sykkelveg til turvegen. Det fremgår av planmaterialet at det ikke er aktuelt med gangfelt for kryssing, da antall gående ikke vil være høyt nok. Det angis videre at den foreslåtte plasseringen vil gi en oversiktlig kryssing av vegen. Fotgjengerkrysningen til turvegen kan oppleves som en barriere, især for bevegelseshemmede og barn. Disse gruppene trenger mer tilrettelegging.

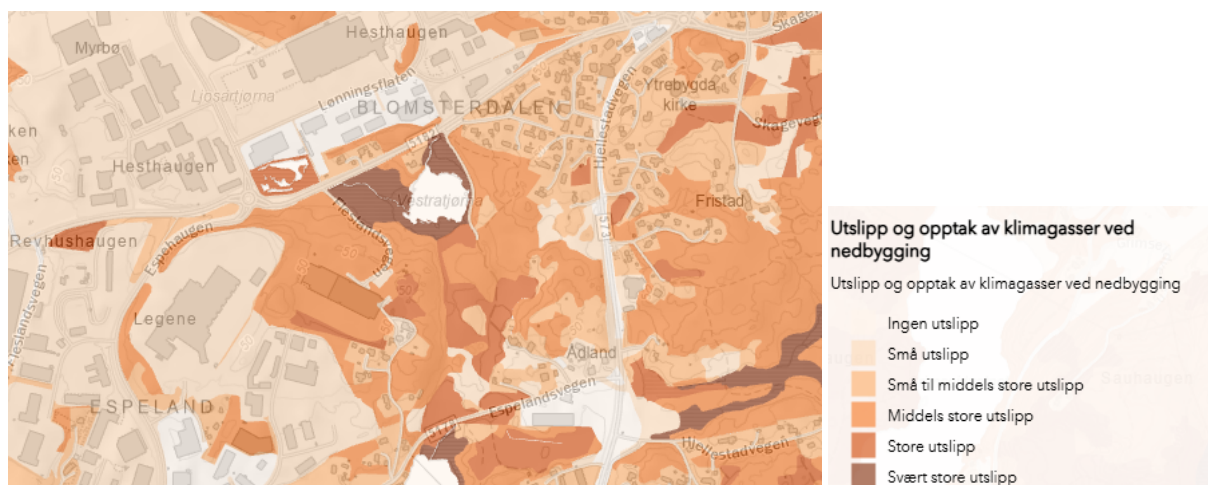
Gang- og sykkelvegen vil være universelt tilgjengelig, men den nye turvegen vil ha en stigning på 12 %, og universell tilgjengelighet vil dermed ikke oppnås. Av hensyn til sikkerhet må det etableres langsgående rekkverk på sørsiden av omkjøringsvegen og turstien.

Rekkverket skal ikke være til hinder for arters forflytning, og det vil være mulighet for passasje over og under.

I henhold til KDP BLÅE (punkt 28.5) skal turvegen i hovedsak opparbeides som gruset veg og tilpasses terreng og eksisterende situasjon. Foreslått kobling til eksisterende turveg ligger på en fylling mot Vestratjørna da eksisterende turveg ligger ca. 6 meter lavere enn omkjøringsvegen. Videre i planprosessen må det vurderes alternativer til den foreslåtte løsningen med uregulert fotgjengerkrysning. Det må fremkomme av planmaterialet en tydelig viktig mellom ulike former for krysning av kjørevegen.

Klima og energi

Det fremgår av temakart, utarbeidet av Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), at det aktuelle planområdet vil ha middels til svært store utslipp og opptak av klimagasser ved nedbygging.



Figur 11: Temakart for utslipp og opptak av klimagasser ved nedbygging.

Planforslaget innebærer nedbygging av fulldyrket jord, innmarksbeite, åpen fastmark og løvskog av svært høy bonitet.

Det er utarbeidet et notat for klimagassutslipp ved arealbeslag. En sammenstilling av resultater fra Miljødirektoratet sitt beregningsverktøy er presentert i notatet og viser samlet effekt av utslipp og opptak av klimagasser som følge av arealbruksendringen innenfor planområdet. Det er tatt utgangspunkt, at samtlige arealkategorier vil gjennomgå arealbruksendring til utbygd areal. Det er beregnet at skissert arealbruksendring innenfor planområdet vil medføre et netto utslipp av klimagasser tilsvarende ca. 690 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette indikerer at utbyggingen vil ha en betydelig negativ effekt på klimagassutslippene, og det bør vurderes tiltak for å redusere denne påvirkningen.

Konsekvenser for naboer

Støy fra vegtrafikk og anleggsarbeidet vil ha negative konsekvenser for både naturmangfold og naboer. Oppføring av støyskjermer i tilknytning til boliger er vurdert, men ikke del av planforslaget slik det foreligger. Støyskjermer kan ha en negativ effekt ved å fragmentere området ytterligere, men samtidig bør naturområdet og eksisterende boliger skjermes mot økt støy. Boliger langs Hjelpestadvegen har vært belastet med vegarbeid i mange år, og beboerne kan oppleve ytterligere vegarbeid som belastende.

Det er utarbeidet en støyberegning (datert 15.12.2023) som konkluderer med at tre boliger får støynivå over nedre grense ved (55 dB). Disse boligene har krav på vurdering av avbøtende tiltak for å oppnå tilfredsstillende støynivå innendørs og på uteplass. Dette er sikret i reguleringsbestemmelse 2.2.1.b.

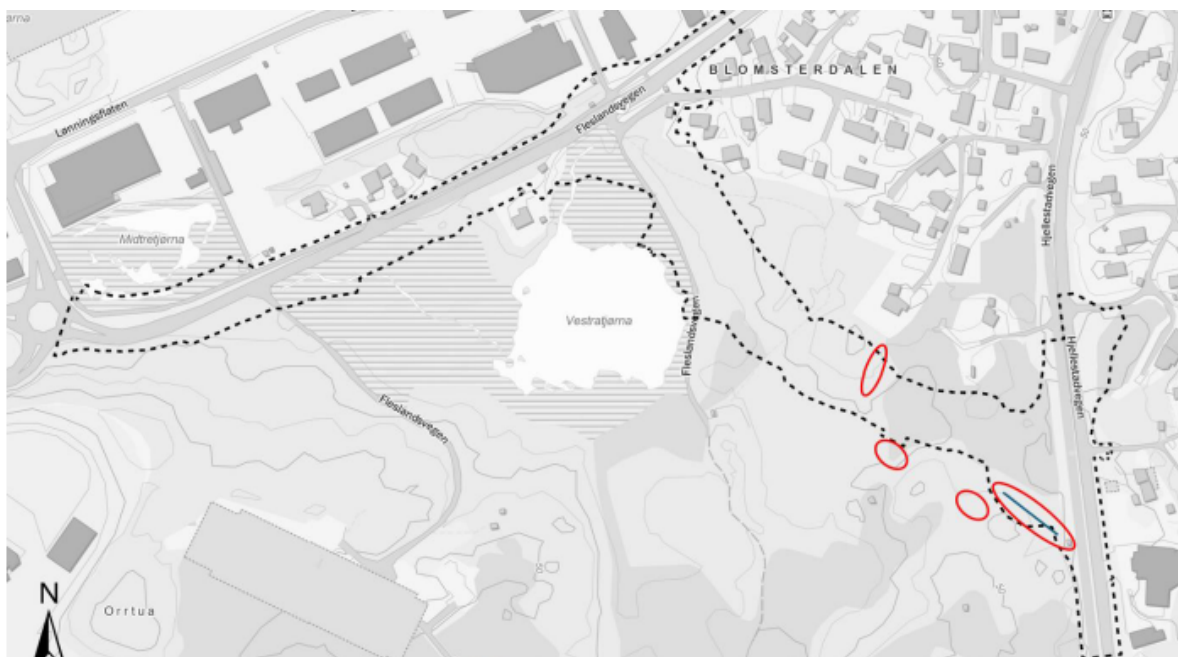
Gnr./bnr.	Adresse	Støynivå, L_{den} fra <u>kun</u> ny omleggingsveg
112/113	Fleslandsvegen 40	58 dB
112/105	Fleslandsvegen 38	59 dB
112/115	Fleslandsvegen 34	56 dB

Figur 12: Tabell hentet fra støyrapporten.

Det er også sikret i bestemmelsene at støy i anleggsperioden skal holdes innenfor krav i gjeldende lovverk, jf. Miljødirektoratets retningslinjer T-1442 med tilhørende veiledning M2061.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er to steingarder som ligger innenfor planområdet (se figur 13). Ny vegtrasé vil være i konflikt med steingard lengst mot vest, mellom bruksnummer 4 og 37. Denne må fjernes som følge av tiltaket som følger av planforslaget. Den tydeligste og lengste steingarden er søkt bevart gjennom tilpasning av tiltaket. Å bevare denne, sammen med mindre steingarder mellom kollene lenger vest, vurderes som gunstig for forståelsen av kulturmiljøet.



Figur 13: Oversiktskart som viser steingarder i og ved planområdet. Steingarder markert med rødt.

Vestland fylkeskommune uttalte til varsel om oppstart at det er nødvendig med en arkeologisk registrering for å avgjøre om planforslaget kommer i konflikt med hittil ikke registrerte kulturminner jf. § 9 i kulturminneloven. Forslagsstiller oppgir at det er avtalt og lagt opp til at en slik registrering utføres i høringsperioden.

Oppsummering av PBEs vurderinger:

Planforslaget er i tråd med gjeldende kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland. I tråd med politisk vedtak 23.01.2025 (sak 1013/25) skal denne oppheves, og

kommunedelplanen skal innarbeides i kommuneplanens arealdel. KDP BLÅE er likevel gjeldende frem til nytt vedtak er fattet.

Etter vår vurdering, og basert på det kunnskapsgrunnlaget som er mottatt, er det tydelig at foreslåtte tiltak vil ha svært negative konsekvenser for klima, naturmangfold, grøntstruktur, landbruksjord og barn og unges interesser i området. Konsekvensene tilsier at foreslått ny vegtrasé ikke bør realiseres. Ny vegtrasé er imidlertid bundet opp i videreutvikling av BLÅE og fredeliggjøring av Blomsterdalen sentrum og er dermed en sentral brikke for å kunne akseptere videre utvikling i tråd med intensjonen i KDP BLÅE.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn for å samle ytterligere innspill til saken før PBE kan ta endelig stilling til planforslaget til sluttbehandling.

Følgende må følges opp i den videre planprosessen:

- Foreslåtte rundkjøringer må omgjøres til T-kryss.
- Planforslaget må i større grad ivareta eksisterende grønnstruktur sør for vegstrekning I-II.
- Plassere deler av de midlertidige anleggsområdene på areal som allerede er bebygd.
- Avbøtende tiltak med tanke på barn og unges interesser i område.
- Utarbeide en matjordplan og legge til et rekkefølgekrav i bestemmelsene om at det ikke kan gis tillatelse til igangsetting før matjord er flyttet/omdisponert.
- Det må vurderes alternativer til den foreslåtte løsningen med uregulerte fotgjengerkrysning.
- Det må utføres en arkeologisk registrering for å avgjøre om planforslaget kommer i konflikt med hittil ikke registrerte kulturminner.
- Fossilfri anleggsplass bør sikres i bestemmelsene.

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:

- a. Detaljregulering, Ytrebygda, Gnr. 112, bnr. 3 mfl., Espelandsvegen omkjøringsveg strekning I-III, Reguleringsplan, arealplan-ID 70890000 vist på plankart, datert 20.06.2025
- b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 20.06.2025

Plan- og bygningsetaten

Tarje I. Wanvik

etatsleder

Vigdis Berge

avdelingsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 20.06.2025
Reguleringsbestemmelser datert 20.06.2025
Planbeskrivelse datert 01.04.2025
Merknadsskjema datert 28.05.2024
ROS-analyse datert 15.08.2024
VA-rammeplan datert 11.06.2024
Vegtegningsalternativ med rundkjøring
Vegtegningsalternativ med T-kryss
Naturmangfoldrapport datert 02.04.2025
Flomfarevurdering datert 11.06.2024
Geoteknisk datarapport datert 22.03.2024
Geoteknisk vurdering datert 18.03.2024
Trafikkanalyse datert 15.12.2023
Støyberegninger datert 15.12.2023
Områdestabilitet datert 16.02.2024
Klimagassutslipp datert 21.08.2024
Miljøprogram datert 02.07.2024

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr:
PLAN-2022/20715