



Ytrebygda, Gnr. 32, 33 og 34, Dolvika - Hope marina- og boligområde. Arealplan-ID 6020000. Områdereguleringsplan til offentlig ettersyn.

FIWE

ESARK-5120-201202535-183

Hva saken gjelder:

Saken gjelder oppfølging av bystyrets vedtak i sak 190/11 om kommuneplanens arealdel 2010 om utarbeiding av forslag til offentlig områdereguleringsplan for området fra Dolviken til Stamsneset og Hope i Ytrebygda, se figur 1 og 2. Planområdet omfatter også sjø- og strandlinje fra Søreide til Straume bro. Hovedformålet er å avklare forutsetningene for utbedring av Grimstadvegen som vil legge til rette for en samfunnsnyttig bruk av arealer på land og i sjø. Det legges til rette for videreutvikling av Dolviken som et senter for småbåthavner og tilknyttet næring.

Det legges særlig vekt på:

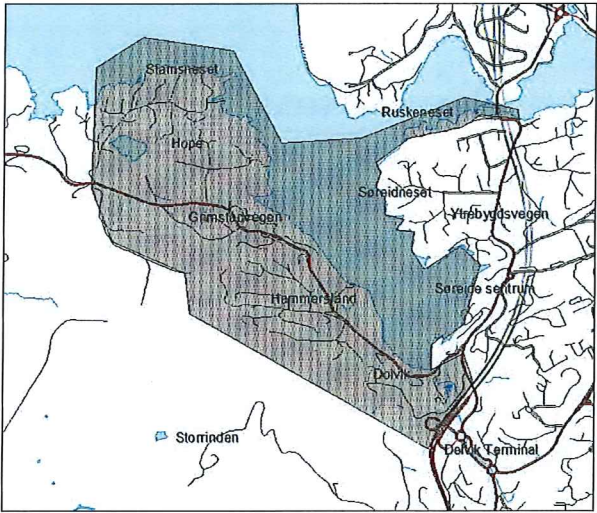
- boligbygging i østlig del, nærmest kollektivterminal og lokalsenter
- høy utnyttelse til marinaformål, med rett plassering og omfang
- gode vilkår for myke trafikanter
- god grønnstruktur med bedre tilgang til strandsonen
- vern av gjenværende strandsone
- hensyn til marint naturmangfold.

Det legges til rette for å kunne samlokalisere eksisterende marinaanlegg i Dolviken til Hammersland for å kunne frigjøre sjø- og landareal på Søreide til styrking av det nye lokalsenteret på Søreide (jf reguleringsplanen for Søreide sentrum, arealplan-ID 60030000).

Det er ca 420 boliger og ca 1.200 bosatte i Grimstad-området, samt betydelig næringsvirksomhet på Stamsneset og i marinaområdet på Hammersland. Det meste av dette er bygd ut uten reguleringsplan, og nødvendig infrastruktur er mangelfull eller mangler helt. Grimstadvegen (fylkesveg 178) er smal, svingete og uten tilbud til myke trafikanter. Området er bare delvis betjent med offentlig vann og avløp, og enkelte steder er situasjonen helsemessig alvorlig. Det er ca 500 m fra et nytt boligområde til bussterminalen i Dolvik og ca 1 km til lokalsenteret på Søreide.

Planområdet har ut fra dette i en årrekke i praksis vært underlagt en altomfattende byggestopp på grunn av manglende utbedret offentlig infrastruktur. Det er derfor en viktig forutsetning for utvikling i området at Grimstadvegen må utbedres og vann- og avløpsanlegg fornyes, før det kan åpnes for ny utbygging, herunder forslag om rekkefølgebestemmelser.

Planforslaget legger til rette for anslagsvis 200 nye boliger, 30.000 m² nytt næringsareal (tomteareal) og ca 1.100 nye båtplasser, herav ca 400 på sjø og 700 på land. Næringsareal konsentreres til videreutvikling av eksisterende næringsområder på Hammersland og Stamsneset, og til et nytt stort anlegg for marina-tilknyttet næring under kraftlinjen på Hammersland. Det planlagte nye marinaanlegget vil gi store landskapsinngrep og en omfattende anleggsfase. Det åpnes for at utsprengte masser fra det nye marinaanlegget kan deponeres i den innerste delen av Dolviken. Utfylling i sjø vil også kunne gi en tildekking av forurensede masser fra båtvirksomhet og motvirke stillestående og oksygenfritt bunnvann innenfor en

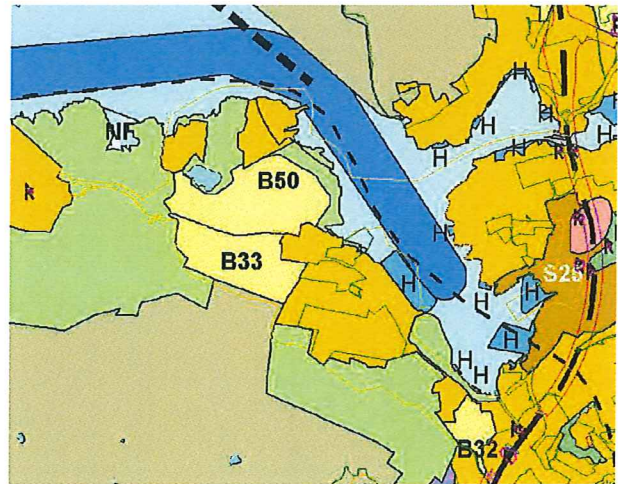


Figur 1: Oversikt over planområdet.

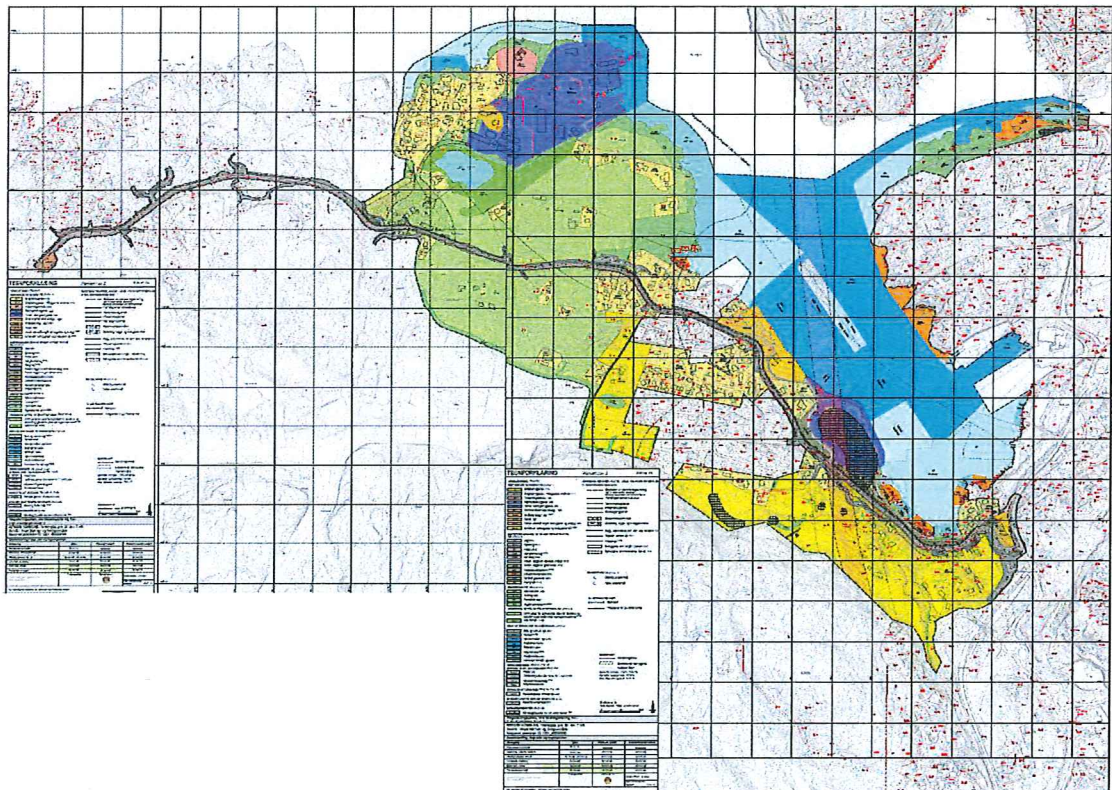


Figur 2 : Flyfoto av planområdet.

Figur 3: Utdrag av kommuneplanens arealdel 2010



Figur 4: Plankart



terskel som ligger lenger ut. Størstedelen av planområdet og deler av planlagt boligbebyggelse ligger innenfor gul flystøysone basert på 2030-trafikkprognose og 2 rullebaner.

Planområdet er på 1.260 daa, herav 870 daa landareal og 390 daa sjøareal. Hovedreguleringsformål er Samferdselsanlegg, Marina, Bolig, Næringsbebyggelse, Grønnstruktur, Landbruks-, natur og friluftsmål, Ferdsel på sjø og vern av sjøareal. Fylkesvegen Grimstadvegen foreslås utbedret til en standard som gir bedre trafiksikkerhet og kapasitet.

Planen forutsetter at det etableres en barnehage innenfor felt B4 (bestemmelsene § 5.1.4). Med noen få unntak åpnes det ikke for bygging av nye naust innenfor planområdet. Eksisterende fritidsboliger kan bruksendres til bolig der disse inngår i boligformål og nødvendige krav kan oppfylles.

Ny utbygging vest i planområdet foreslås begrenset i omfang av flere ulike hensyn. Det foreslås at det ikke åpnes for mer utbygging på Hope enn en naturlig utvidelse av Stamsneset næringsområde, og at kommuneplanens byggeområder B33 og B50 tilbakeføres til landbruk, natur og friluftsliv, se figur 3.

Konsekvensutredning

Planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning etter kravene i plan- og bygningslovens kap. 4 om tiltak som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogrammet ble fastsatt i byrådssak 1324-13 i oktober 2013.

Utredningstema er knyttet til:

- Boligområder
- Skole og barnehage
- Stamsneset næringsområde
- Marinaanlegg og småbåthavner
- Veg
- Landbruks-, natur- og friluftsområder
- Grønnstruktur, lek og idrett
- Naturmangfold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Vann og avløp
- Risiko og sårbarhet, herunder fare- og sikringssoner knyttet til militære anlegg

Utført konsekvensutredning er en del av fagnotatet med tilhørende rapporter, se vedlegg.

Plansituasjon

Tre gjeldende reguleringsplaner for boligområder på Hammersland videreføres uten endringer, og er i utgangspunktet ikke en del av planområdet.

Tre oppstartede private planprosesser i området kan videreføres basert på avklaringer i foreliggende forslag til områdeplan. Dette gjelder Dolvik boligområde, Dolvik Brygge og Indre Kuvavika (naust).

Planforslaget er en offentlig områdereguleringsplan i henhold til plan- og bygningsloven § 12-2. Nye større byggetiltak som inngår i områdereguleringsplanen må som hovedregel detaljreguleres (§ 12-3) før byggesaksbehandling og gjennomføring. For 2 delområder framstår planens innhold som detaljregulering, basert på aktiv medvirkning fra grunneier eller tiltakshaver. I disse områdene foreslås det at tiltak kan gjennomføres uten ytterligere krav til regulering. Dette gjelder feltene B3 (bolig) og BN2 (nytt marinaanlegg).

Planområdet omfatter østlige deler av Grimstadorrådet. Vestlige deler er LNF-areal i KPA2010 og er belastet med betydelig flystøy. Andel støyuutsatt areal vil øke dersom det blir bygget en rullebane nr 2 på flyplassen. Ut fra dette forholdet er mulighetene for ny utbygging i vestlig del markert begrenset. Med

unntak av selve vegutbedringen er planarbeidet derfor avgrenset til den østlige delen av Grimstadorrådet. Dette spørsmålet ble avgjort av byrådet ved fastsettelse av planprogrammet (sak 1324-13).

Planprosessen

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i januar 2013 (byrådssak 1517-12). Kommunen mottok 54 skriftlige merknader til oppstartmeldingen. Disse er oppsummert i vedlegg 4.

Her refereres noen hovedlinjer fra kommentarene:

- det må gis rekkefølgebestemmelser om utbygging (planforum, vegvesenet, områdeutvalget)
- samlokalisering av marinaanlegg er positivt (planforum, fylkesmannen)
- Grimstadvegen må utbedres helt til Kvitura, og hele Grimstadorrådet må reguleres (velforening, områdeutvalget, private)
- industriområdet på Stamsneset må få ny adkomst (velforening, områdeutvalget, private)
- vegvesenet slutter seg til den foreslåtte vegstandard, men uttrykker skepsis dersom vegen også skal betjene omfattende ny utbygging.

Gjennom planprosessen har fagetaten samarbeidet spesielt med Områdeutvalget for Søreide og med aktørene bak Dolviken Marina og båthallen. Videre er det etablert kontakt med en rekke private grunneierne om ulike spørsmål. Fagetaten har også tatt initiativ til parallelle private prosesser for Stamsneset næringsområde og Dolviken Brygge, uten at dette er blitt gjennomført.

Fagetaten planlegger et åpent møte om forslaget til reguleringsplan i forbindelse med høringen.

Veg, vann og avløp

Planen forutsetter at Grimstadvegen utbedres i dagens trasé, med unntak av krysset med Ytrebygdsvegen som flyttes og bygges om. Vegen er planlagt med 2 smale kjørefelter og 3 m fortau (samleveg standardklasse Sa2 etter vegnormal N100 med typisk tverrsnitt 9,5 m + sideterreng). Det er ikke funnet rom for et eget tilbud til syklist. Utbedring av vegen er planlagt med hensyn til å kunne unngå for store inngrep i tilgrensende boligeiendommer. En rekke private avkjørsler langs hele vegstrekningen må legges om.

Det må bygges nye vegtilkomster til marinaområdet og til Stamsneset før nye byggetiltak kan godkjennes i disse områdene. Vegen til Stamsneset må også reguleres med ny tilkomst.

Planen legger til rette for etablering av en ny ringforbindelse for vann mellom Dolviken og flyplassen langs Grimstadvegen. Avløpsvann ledes mot renseanlegget på Flesland. Dagens sjøledninger vil bli avløst, og dette gjelder også for de fleste enkeltutslipp av kloakk.

Den detaljerte løsningen for vann og avløp fastsettes i en egen rammeplan (vedlegg 10), og delvis i etterfølgende detaljreguleringsplaner. Arealer for anlegg i bakken reguleres ikke direkte som egne formål, men koordineres med planens øvrige innhold.

Grønnstruktur

Planforslaget viser flere nye friområder ved sjø. To av disse er kommunale eiendommer som får ny bruk og som tas aktivt i bruk til dette formålet: ved Bergsvika (del av GF2) og arealet ytterst på Ruskeneset GF3. I tillegg blir det nye friområder innerst i Dolviken GF5 og ved Låvamyra/Låvavika på østsiden av Stamsneset (GF2).

Det planlegges for gjennomgående turveger langs sjøen der dette er realistisk. Det vil også bli tilrettelagt for gjennomgang langs sjøfronten i marinaområdet. Videre formaliseres de viktigste forbindelsene gjennom byggeområdene mot utmarka.

Reguleringsbestemmelser og bestemmelsesområder

Planforslaget har omfattende bestemmelser og gir nærmere regler for bruk og vern av ulike delfelter innenfor plangrensen. Bestemmelsene framgår av vedlegg 2. Bestemmelsene er utformet i samsvar med kommunens praksis, og følger den samme strukturen som plankartets reguleringsformål. Planen inneholder 9 bestemmelsesområder som omhandles nærmere i bestemmelsenes § 11.

Det vises til vedlegg for nærmere informasjon om planforslaget.

Fagetatens vurderinger

Konsekvensutredning

Planforslaget inneholder flere nye områder for utbygging som ikke tidligere er behandlet i kommuneplanens arealdel, og utløser derfor krav om konsekvensutredning. I tillegg kommer spørsmålet om massedeponering i sjø.

Det er ikke avdekket behov for oppfølgende undersøkelser eller overvåkning. Med unntak av situasjonen på Hope er det ikke naturlig å utrede alternative løsninger, eller andre lokaliseringer av planens nye byggetiltak.

I henhold til KU-forskriften skal følgene av ikke å realisere planens tiltak kommenteres (0-alternativet). Dette vil bety at dagens situasjon med tilnærmet full byggestopp videreføres på ubestemt tid. Konsekvensene av dette vil være klart negative for bl.a. sikkerhet, folkehelse, boligproduksjon og for befolkningens tilgang til land- og båtbasert friluftsliv. Utbedring av veg, vann og avløp anses som helt nødvendig for å opprettholde et velfungerende lokalmiljø i Grimstadorrådet, og for å kunne benytte arealressursene i området.

Fagetaten anser at utredningskravet er oppfylt basert på planens fagrapporter og vurderinger i fagnotatet. Det forutsettes at det gjøres egne KU-vurderinger for utvidelse av næringsområdet på Hope BN1 og det tilhørende havneområdet VHS1 ved detaljregulering av området.

Rekkefølgekrav – omfattende vegtiltak må være gjennomført før utbygging

Dette er en av planens hovedutfordringer, og temaet er både komplekst og omfattende. Kommuneplanens utgangspunkt er full byggestopp for alle tiltak som kan bidra til økt trafikk på Grimstadvegen i påvente av infrastrukturutbygging. Det er også en entydig forventning i lokalmiljøet om at vegutbedring og trafikk-sikkerhet må komme først. Samtidig vil det være problematisk for plangjennomføringen dersom all ny utbygging må utsettes til all offentlig infrastruktur er etablert. Det er derfor et tydelig ønske fra private utbyggere om at det legges til rette for en **viss grad av stegvis utvikling.**

For noen av infrastrukturtiltakene som det knyttes rekkefølgekrav til, legger planen til rette for bruk av utbyggingsavtale. Dette innebærer at tiltakshaver har muligheten til å innbetale en avtalt sum som et alternativ til å oppfylle rekkefølgekravet fysisk, og dette omtales som "sikret gjennomført" i reguleringsbestemmelsene. Rette offentlige myndighet overtar da ansvaret for å bygge/gjennomføre det aktuelle tiltaket. Dette virkemiddelet får likevel begrenset omfang fordi de mest omfattende tiltakene ikke kan utsettes, men må vært gjennomført fysisk før nye utbyggingstiltak kan starte opp anleggsvirksomhet. Dette gjelder særlig for vegutbedring.

Unntak fra rekkefølgekrav for å lette gjennomføring

Det foreslås som hovedregel at det ikke gis igangsettingstillatelse til nye tiltak før Grimstadvegen er utbedret. Unntakene knytter seg til (bolig)felt B4 der kravet knyttes kun til kryssområdet med Ytrebygdsveien og til båthavnene der kravet slår inn ved ferdigstilling, pga lite ekstra trafikk i anleggsfasen.

For de nye store planlagte båthallene i felt BN2 foreslås 2 unntak som kan medvirke til enklere plangjennomføring. Dette prosjektet får anledning til å opparbeide tomten uten full vegutbedring, under forutsetning av at all massetransport ut av tomten går sjøveien. Det åpnes også for å kunne flytte

(marina)virksomhet som allerede er etablert i felt BAA2 til den nye tomten. Kravet om full vegutbedring slår inn ved videre utbygging av det nye anlegget. Åpningen for å flytte eksisterende virksomhet betyr at ledige lokaler kan overtas av nye aktører. Dette kan medføre en reell trafikkøkning før vegen utbedres, men hensikten er å senke terskelen for oppstart av ny aktivitet.

Andre rekkefølgekrav

Planen gir i tillegg en del rekkefølgekrav som er spesielle for enkelte av delfeltene. Dette gjelder bl.a. krav om nye adkomstveger fra fylkesvegen for marinaområdet på Hammersland og næringsområdet på Stamsneset.

Det gis også strenge vilkår for at de delene av småbåthavnen som er merket VKA kan tas i bruk. Hovedpunktet er at disse arealene er ment som erstatningsarealer for havnene i den indre delen av Dolviken, og ikke som et potensiale for en samlet økning av totalvolumet. Det gis videre en tidsfrist på 10 år (fra utført vegutbedring) for å ta denne muligheten i bruk.

I tillegg forutsettes det at felt VS3 (småbåthavn) er utnyttet før VKA3 tas i bruk. Dette skal sikre at potensialet i den ytre delen av havneområdet utnyttes først av hensyn til landskap og marint miljø, og at miljøbelastningen på den indre delen av Dolviken begrenses.

Veg- og trafikk løsninger

Planforslaget viser en begrenset, men realistisk standard for Grimstadvegen. I utgangspunktet burde vegen hatt separate tilbud for gående og syklende, men en slik løsning vil gi for omfattende terreng- og eiendomsinngrep og det er ikke grunnlag for å anbefale dette. Den valgte vegstandarden tilsier også at ny, omfattende utbygging vest for Hammersland bør begrenses ved å ta ut boligfeltene B 33 og B 50 som er vist i kommuneplanen.

Planen vil gi en vesentlig forbedring for hovedsykkelruten langs Ytrebygdsvegen, ved at 2 vegkryss samles og at sykkelvegen føres gjennom krysset på en bedre måte.

Syklister langs Grimstadvegen må enten benytte fortauet eller sykle i vegbanen. Gående får vesentlig bedre betingelser enn i dag, med et sammenhengende 3 m bredt fortau som ligger på samme side av kjørevegen på hele strekningen. Vegkryss og avkjørsler som krysser fortauet reduseres i antall og får bedre sikt- og stigningsforhold enn i dag.

Ved Dolvik Terminal er det i dag en gangforbindelse over ringveg vest. Denne er regulert til kjøreveg, og vil forsvinne når det siste byggesteget mot Flyplassvegen tas i bruk. Det er viktig for gangsystemet i området at denne forbindelsen erstattes, og et krav om dette er innarbeidet i planens rekkefølgebestemmelser (knyttet til felt B4).

Et stort antall private avkjørsler legges om av hensyn til sikt- og stigningsforhold, og for å redusere antallet krysningspunkter langs fortauet. Omlegging skal utføres som en del av, og samtidig med, utbedringen av hovedvegen på den aktuelle strekningen.

Planforslaget viser behov for en ny bro på Grimstadvegen ved lavpunktet i Dolviken. Her må veien heves i forhold til i dag, og vegen vil bli en betydelig visuell og fysisk barriere mellom sjøen og arealene på oppsiden. En broløsning kan motvirke denne effekten, gi en bedre standard for turvegen og vil i tillegg sikre gjenåpning av Dolvikbekken.

Det legges også til rette for å bygge en trapp på utsiden av broen, som kan gi direkte forbindelse mellom sjøen/turvegen og gangvegssystemet på oppsiden.

Utbedring av hele Grimstadvegen med nødvendige tiltak på private avkjørsler er grovt beregnet til å koste ca 180 mill kr + mva (med en viss grad av usikkerhet). Av dette utgjør entreprisekostnaden 118 mill kr. Dette kostnadsoverslaget dekker ikke turvegen langs sjøen.

Bolig – økt boligbygging i indre del av planområdet

Det ligger godt til rette for ny boligbygging i indre del av planområdet. Felt B4 dekker både kommuneplanens felt B32 og nye byggeområder i LNF-områder utover mot Hammersland. Med unntak for registrerte kulturminnefunn er det ikke avdekket store arealbrukskonflikter ved ny utbygging. Boligene vil få relativt kort (gang)avstand til kollektivterminal og lokalsenter. Det må likevel tas hensyn til begrensninger som følge av kraftlinje og vanskelig terreng. Kabling av høyspentledningen Fana – Kollsnes kunne frigitt betydelige arealer for ny arealbruk, men anses ikke som realistisk ut fra store kostnader.

I forlengelsen av den etablerte bebyggelsen på Hammersland åpnes det for ny boligbygging på feltene B2 og B3. Arealene ligger i ytterkanten av den etablerte byggesonen, men fortsatt innenfor rimelig avstand til lokalsenteret og kollektivterminalen. Fagetaten vurderer det som naturlig å bebygge arealene, og at deler av området kan utnyttes med rekkehus.

Øvrige eiendommer i planområdet kan utvikles basert på kommuneplanens ordinære rammer. Dersom det er ønske om høyere utnyttelse må dette avklares gjennom detaljregulering. Denne utbyggingen må benytte infrastrukturen i Hammersland-feltet, og trafikksituasjonen vil bli nærmere vurdert etter høringsfasen.

Det åpnes også for en viss boligbygging i tilknytning til båthall/marinaprojektet Dolviken Brygge, felt BAA2.

Eksisterende spredte boliger reguleres til frittliggende småhusbebyggelse BFS. Arealutnyttelsen settes i hovedsak til 50 % BRA eller maksimum 250 m² bruksareal pr eiendom. Dette er noe under kommuneplanens øvre grense, og begrunnes med avstand til god kollektivbetjening og lokalservice. For felt BFS20 settes grensen til 60 % BRA på grunn av god nærhet til infrastruktur, men likevel ikke høyere på grunn av eksponert beliggenhet i landskapet.

Småbåthavner – høyere utnyttelse

Et av planens hovedformål for sjøarealet er å finne en tjenlig balanse mellom høy arealutnyttelse til marinaformål og andre hensyn. Kommunen har et generelt ønske om å bedre tilgangen til båtplasser for allmennheten. Det er også ønskelig at dette skjer gjennom store fellesanlegg, som bør kunne få høy utnyttelse dersom plasseringen er rett sett i sammenheng med andre samfunnsinteresser. Dolviken er allerede etablert som et regionalt tyngdepunkt for fritidsbåter, og tiltaket bidrar til å styrke denne situasjonen. Området tåler etter fagetatens vurdering en høyere utnyttelse, dersom dette skjer på vestsiden av viken.

Fagetaten foreslår på bakgrunn av dette at det planlegges for marinaformål med høy utnyttelse på Hammersland. En viktig forutsetning er at andre deler av strandsonen og sjøarealet i Dolviken blir avlastet og disponert til grønt- og flerbruksformål.

Samtidig må det samlede omfanget av marinautvidelsen begrenses av hensyn til en rekke andre interesser, herunder marint naturmiljø, skipstrafikk, landskaphensyn, forsvarets behov og annen arealbruk. Det må også tas hensyn til at andre havner i Grimstadfjorden og Nordåsvannet "spiser av" den samlede tåleevnen for dette fjordsystemet. Den foreslåtte arealavgrensingen vurderes som et forsvarlig kompromiss.

Tilrettelegging for samlokalisering av eksisterende båtanlegg

Planen legger til rette for samlokalisering av eksisterende båtanlegg i Dolviken ved avvikling på Søreide og flytting av tilsvarende volum til feltene VKA1 og VKA3. Dette er basert på et kommunalt initiativ, og har primært som hensikt å legge bedre til rette for sentrumsutvikling, boligfortetting og allmenn tilgang til strandsonen på Søreide. Samtidig kan dette også styrke marinamiljøet i Dolviken ytterligere, og bidra til en mer miljøvennlig drift samlet sett. Samlokalisering forutsetter enighet mellom involverte private parter, og planen er ikke avhengig av at dette gjennomføres.

Fagetaten understreker at felt VKA3 på Hammersland ikke skal utgjøre en reell tilvekst til totalvolumet av båt plasser ved at feltet vist som kombinert formål småbåthavn og flerbruks-område. Det er gitt en tidsfrist for å ta arealet i bruk (10 år etter ferdigstilling av Grimstad-vegen). Etter denne fristen endrer arealet status til flerbruksområde dersom flytting ikke er gjennomført.

Planforslaget gir marinaaktørene en viss gevinst i form av ekstra areal for småbåthavn dersom samlokalisering og avvikling på Søreide gjennomføres (ca 7 da i VKA2 og deler av VKA3).

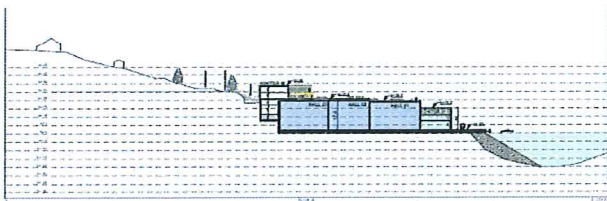
Store båthaller på delområdet BN2

Planforslaget legger til rette for at det kan anlegges et stort anlegg på land i området BN2 for lagring, reparasjon mm av båter, samt noe kontor og andre næringsformål, se figurene 5 og 6. Hallene er planlagt med en kapasitet på 700 - 800 båter, delvis i form av vinteropplag og delvis som permanente plasser der båten sjøsettes for hver tur. Anlegget vil bidra positivt til kommunens målsetting om å bedre tilgangen til sjøen for byens befolkning. Byggehøyde på hallene er på 17 m, med mønehøyde på kote +21,5 m.. Full utbygging krever utsprenning av ca 230.000 m³ stein- og jordmasser. Utsprenning og bebyggelse vil representere et stort landskapsinngrep.

Fagetaten peker på at formål, omfang og lokalisering av båthallene har fått en prinsipp-avklaring i kommuneplanen som aktuelle for videre vurdering. Fagetaten legger videre til grunn at når dette området først tas i bruk med et anlegg av svært store dimensjoner, er det naturlig å benytte arealet fullt ut. Det er ikke hensiktsmessig å prøve å begrense eller skjule inngrepet. Fagetaten har knyttet en rekke forutsetninger til denne vurderingen, herunder krav om god arkitektur og landskapstilpasning.

Tiltaket har en positiv trafikal effekt ved at det forutsetter etablering av en ny vegtilkomst til hele marinaområdet (også felt BAA2), og stenging av dagens kjøretilkomst. Dette vil avlaste ca 450 m av Grimstadveien for trafikk til marinaområdet, og det er få bosatte langs den delen av vegen som får økt trafikk.

Fagetaten peker også en risiko for negative konsekvenser, som delvis kan avgrenses gjennom krav i bestemmelsene. Dette gjelder dersom anlegget påbegynnes uten å fullføres, samt langvarig anleggsstøy til omgivelsene.



Figur 5: Terrengsnitt med båthaller på BN2



Figur 6: 3D illustrasjon av båthaller og anlegg på BN2

Dolviken brygge og Stamsneset næringsområde

Begge feltene må detaljreguleres før utbygging. Rammer for arealutnyttelse, byggehøyder og byggegrenser skal fastsettes i disse planene, men arealutnyttelsen skal likevel ikke overstige 300 % BRA for Dolviken Brygge og 150 % BRA for Stamsneset. All utvidelse både på land og sjø kobles opp mot et krav om etablering av ny vegtilkomst.

Dolviken Brygge felt BAA2 er bare delvis bebygget, og har et betydelig potensiale for videre-utvikling. Utnyttelsen settes høyt på grunn av at tomten tåler stor byggehøyde, og trafikken i liten grad belaster

boligområder. Beliggenheten er god, med i underkant av 1 km til lokal-senter og kollektivterminal. Gangforbindelsen blir spesielt god og attraktiv. Feltet åpnes for en kombinasjon av bolig og næring. Fagetaten understreker likevel at egnetheten for bolig-formål er begrenset på grunn av bl.a. dårlige solforhold og lite egnede utearealer, men også selve kombinasjonsformålet.

Stamsneset næringsområde (felt BN1) er utviklet gradvis over mange år, og har blant annet en viktig funksjon ved å levere drivstoff til skip og fly. Området har fortsatt et visst potensiale for utviding, men det har en uegnet adkomst via en smal veg som går gjennom gårdstunet på Hope og et boligområde. Næringsområdet skaper også mye tungtrafikk og fagetaten foreslår at dagens adkomst må erstattes av en ny. Det er gitt rekkefølgekrav om detaljregulering av ny tilkomstveg i bestemmelsene § 2.1.1.

Balansering av nytt næringsareal og ny boligbebyggelse

Det samlede omfanget av nytt næringsareal kan ikke angis nøyaktig før områdene er detaljregulert, men et usikkert anslag for feltene Dolviken Brygge og Stamsneset er ca 20.000 m². I tillegg kommer næringsarealet knyttet til båthallene i felt BN2 med 9.700 m² grunnflate og åpning for ca 6.700 m² ordinært næringsareal (kontor el.l.) i tilknytning til hallene.

Ytrebygda har allerede en ubalanse mellom næring og bolig med overvekt av arbeidsplasser, og i et miljøperspektiv er det et behov for å belyse dette spørsmålet nærmere. Fagetaten peker her på at det er aktuelt å tilrettelegge for videre utvikling av eksisterende næringsvirksomhet, samt å kunne åpne for ny næringsutvikling som kan styrke grunnlaget for utvikling av lokalsenteret og planlagt boligbebyggelse på Søreide, i et område med korte gangavstander og god infrastruktur.

Naust

De aller fleste eksisterende naust reguleres til dette formålet, eller de inngår i andre bygge-formål og kan bestå. Generelt åpnes det ikke for nye naust i samsvar med gjeldende kommuneplan. Det er en forutsetning for utbygging av marinakapasiteten i planområdet at intakt strandlinje andre steder i strandsonen skal bevares.

Spesielt om Indre Kuvavika felt BAA3

Planforslaget legger til rette for en viss grad av naustbygging i Kuvavika på nærmere spesifiserte forutsetninger. Formålet er å kunne finne løsninger på situasjonen med ulovlig oppførte naust og vedtak om riving. Forslag til planløsning bygger på et prinsipp om 50 % utnyttelse av arealet, og en forutsetning om at det oppnås enighet mellom grunneierene om hvor det kan bygges. Fagetaten legger til grunn at det kan bygges inntil 6 eller 7 små naust i felt BAA3 dersom alle berørte parter slutter seg til en fellesløsning. Fagetaten understreker at området er svært spesielt. Situasjonen og forslag til planløsning kan ikke uten videre overføres til andre områder.

Skole, barnehage og institusjoner

Planområdet har begrenset egnethet for utbygging til slike formål, men har tatt med et rekkefølgekrav om barnehage i feltet B4 som følge av ny boligutbygging. Søreide (barne)skole har en viss ledig kapasitet, men denne er begrenset og det er mye ny boligbygging under planlegging og gjennomføring i denne skolekretsen. Ut fra en prioritering av behov for boligbygging i området vil fagetaten likevel ikke foreslå rekkefølgekrav basert på skolekapasitet.

Grønnstruktur og barn/unge

Planforslaget tilrettelegger for en helt ny overordnet grønnstruktur med god mulighet for ferdsel både langs sjøen og mot turområdet rundt Storrinden. Dette vil gi en god grønn struktur som både vil invitere til turgåing og lek/opphold i nærmiljøet, og tilby gode gangforbindelser mot lokalsenter, skole og kollektivterminal.

Naturmiljø

Området har flere viktige naturfaglige verdier i sjø og på land som er nærmere vurdert i flere rapporter, se vedlegg. Dette gjelder nasjonal verdi for kysttorsk i Grimstadfjorden og hensyn til Dolvikbekken, hjortetrekke på Hope og edelløvsskog ved Storavatnet. Det påpekes også at den økologiske tilstanden er dårlig innerst i Dolviken og at planlagte utfyllingstiltak kan bidra til en forbedring gjennom kravene til utførelse.

Det konkluderes med at byggetiltakene i planen vil gi liten negativ konsekvens for naturmiljø. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt, og naturmangfoldlovens målsettinger blir i rimelig grad ivare tatt

Kulturminner

Området har flere nyere tids kulturminner og kulturlandskap og , automatisk fredete kulturminner. Det er ikke gjort spesielle funn av marine kulturminner. Kulturminner og interesser er nærmere beskrevet og vurdert i egne rapporter, se vedlegg. Gårdsmiljøet på Hope trekkes fram som et av de viktigste bygningskulturmiljøene i området. Fredete kulturminner er markert med hensynssoner i planforslaget. Dette gjelder funn innenfor B4 til boligutbygging og det må vurderes ev frigiving av kulturminnene for området kan bygges ut.

Idrettsanlegg – ballbane på Hope?

Planområdet vurderes som lite egnet for plassering av større idrettsanlegg (f.eks. 11-er bane) ut fra at det skapes et økt transportbehov og har en begrenset veikapasitet. Det legges imidlertid til rette for etablering av nye tilbud med lokal funksjon innenfor felt B4 (jf bestemmelsene § 5.1.4). Det ligger også godt til rette for å plassere et mindre nærmiljøanlegg eller lignende i friområde GF2 og på taket over båthallene. Fagetaten peker på at det kan være tjenlig med en større ballbane på f.eks. gnr 32/12 eller 14 på Hope. Dette forutsetter i så fall en justering av planforslaget, og kan vurderes på nytt etter høringsfasen. Fagetaten anbefaler ikke en ordinær fotballbane i dette planområdet.

Folkehelse og universell utforming

Forslag om en god og variert grønnstruktur vil gi nye tilbud til alle aldersgrupper, og er et viktig tiltak for fysisk aktivitet og helse. Planen kan også bidra til en mer variert boligmasse i området, og dermed til at flere kan få tilgang til egen bolig i dette nabolaget. Etter utbedring vil Grimstadvegen gi betydelig bedre trafiksikkerhet, og dette kan medvirke til mer fysisk aktivitet i form av gange og sykling. Også nye vann- og avløpsanlegg vil ha betydning for folkehelse, siden dagens situasjon er alvorlig innenfor deler av Grimstadorrådet. På generelt grunnlag vil gjennomføring av planen medvirke til bedre allmenn tilgjengelighet til båtliv og friluftsliv på sjø.

Krav til universell utforming for det enkelte byggetiltak blir ivare tatt av gjeldende lovverk og teknisk forskrift. Alle krav lar seg likevel ikke gjennomføre helt ut i alle sammenhenger, bl.a. når det gjelder stigningsforhold for veinett og grønnstruktur.

Fagetaten ser ingen direkte uheldige eller negative virkninger av planen for folkehelse, under forutsetning av at planforslagets rekkefølgekrav følges opp og at anleggsfasen for båthallen organiseres slik at støy til omgivelsene reduseres mest mulig.

Støy – fra fly, vegtrafikk og anlegg

Planområdet omfattes av flere støysituasjoner, fra fly, vegtrafikk og planlagte anleggsarbeid. Det er tatt inn viktige reguleringsbestemmelser for å kunne ivareta støyhensyn for boligbebyggelse.

Noen nye boligområder ligger i ytterkanten av gul flystøysone. Dette gjelder feltene B1 - B3 og felt BFS5. For disse må det utarbeides støyrapporter, og nødvendige avbøtende tiltak må oppfylles som vilkår for utbygging.

Dersom forslaget om å tilbakeføre store byggeområder i gul flystøysone på Hope til LNF-formål i kommuneplanen vedtas, vil dette også medvirke til bedre måloppnåelse for nasjonale og kommunale støymålsettinger, jf Handlingsplan mot støy.

Anleggsfasen for bygging av den nye båthallen (felt BN2) vil gi betydelige støyulemper for nabolaget. Fagetaten foreslår at de nasjonale retningslinjene for begrensning av støy fra anleggsvirksomhet gjøres juridisk bindende for dette feltet (jf. T-1442/2012 kap 4). Det settes her krav til varsling, gis begrensninger for gjennomsnittlig støynivå på dagtid og forbud mot støyende aktivitet kveld, natt og søn-/helligdag. Det skal også fastsettes en stegvis utforming av byggegropen som sikrer best mulig skjerming mot omgivelsene gjennom en tiltaksplan.

Risiko og sårbarhet – ingen spesielle risiki

Risiko og sårbarhet er analysert gjennom en egen rapport (vedlegg 9). Det er ikke påvist hendelser med uakseptabel risiko, under forutsetning av at planen får forsvarlige rekkefølgekrav og at normale føringer for videre enkeltsaksbehandling følges.

Grimstadvegen gir fysisk tilkomst til flyplassen fra nord via Kvitura og videre på interne veger på flyplassområdet. Dette kan være viktig i en krisesituasjon, og underbygger behovet for en rask utbedring av Grimstadvegen. Situasjonen kan også sees på som et argument for en arealforvaltning som medvirker til en stabil og sikker trafikkavvikling på Grimstadvegen.

Virkning for private parter av forslag om bruk og vern av arealer

Områdeplanen tar utgangspunkt i en eksisterende situasjon som i stor grad er "selvgrodd" og som har utviklet seg over lang tid med liten grad av offentlig styring. Planforslaget gir dermed mange og ulike konsekvenser for private parter og eierinteresser.

Den mest "altomfattende" problemstillingen knytter seg til dagens situasjon med i praksis full byggestopp langs Grimstadvegen. Dette berører mange grunneiere og vil vedvare på ubestemt tid dersom planen ikke ferdigstilles eller vegutbedringen ikke blir gjennomført.

Den andre dominerende konsekvensen er bortfall av et byggepotensial for store grunneiere på Hope.

Det er en kjent situasjon at tilsynelatende like eiendommer kan få svært ulik planskapt verdi, særlig i strandsonen. Enkelte må også avstå grunn til en lav verdi (særlig i friområder). Dette har planmyndigheten liten mulighet til å påvirke, fordi det må være andre hensyn enn rettfærdig fordeling som styrer planløsningen. Muligheten for bruk av urbant jordskifte er vurdert, men dagens rammebetingelser for dette virkemiddelet er så begrensede at det ikke vil føre fram. Fagetaten antar likevel at innretningen av rekkefølgebestemmelsene kan gi enkelte av partene en viss mulighet til verdifordeling på privat grunnlag.

Arealbruk på Hope – endring fra bolig til LNF-formål?

Hope-området har hatt status som byggeområde i 7 kommuneplaner fra 1978, vekslende mellom næring og bolig. Gjeldende kommuneplan viser 2 sammenhengende områder B33 og B50 for feltutbygging av boliger på Hope. Samlet areal er ca 255 da og anslaget for nye boenheter er ca 350

Offentlig areal- og miljøpolitikk har endret seg mye siden 70-tallet, og fagetaten finner det nødvendig å drøfte situasjonen på Hope spesielt. Dersom disse boligfeltene blir realisert vil det gi uheldige effekter på en rekke ulike områder:

- Fortettingsstrategi – for lang avstand fra senter/service/kollektiv, blir bilbasert
- Vegkapasitet og standard – for store terrenginngrep
- Klima – økt CO₂-utslipp ved omdisponering av produktiv jord og økt transport
- Miljø og kultur – høy verdi på eksisterende kulturlandskap og kulturmiljø
- Samfunnsikkerhet – nærhet til flyplass, militære anlegg og drivstofflager
- Flystøy – ev rullebane 2 vil medføre beliggenhet i gul støysone

Dersom området ikke reguleres for omfattende ny utbygging kan det tenkes flere alternative strategier for framtidig forvaltning av arealene:

- Utbygging med redusert omfang
- Næring
- Idrett
- Landbruk, natur og friluftsliv – bynært landbruk, grønnstruktur/turområde
- Konkludere i kommuneplanen 2016

Det er mulig med en begrenset utbygging innen bolig, næring og idrett, men dette må sees i sammenheng med økt transport på en veg som fortsatt har begrenset kapasitet etter en utbedring. Fagetaten peker på at grunnlaget for å konkludere om arealbruken på Hope er best gjennom områdeplanen fremfor i en omfattende kommuneplanrullering.

Fagetaten oppsummerer at en utbygging av feltene B33 og 50 vil medføre betydelige negative konsekvenser for miljø og samfunn, og gi en klar overvekt av ulemper sammenlignet med fordeler. Argumentene for en utbygging er i første rekke knyttet til økonomi. Sett fra et faglig ståsted bør området ikke bygges ut. Fagetaten anser at behovet for tjenlig bolig-forsyning i kommunen kan ivaretas gjennom overordnet planarbeid ellers. Fagetaten foreslår at det aktuelle arealet tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftsmål gjennom reguleringsplanen.

Problematisk gjennomføring av områdeplanen – rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

Med unntak av fylkesvegen og VA-anlegg er alle byggetiltak private. På generelt grunnlag kan det ikke gis noen tidsplan for gjennomføring av private tiltak. Utbedring av Grimstad-vegen er en avgjørende forutsetning for plangjennomføring. Det er i dag ikke tilgjengelige midler til utbedring av Grimstadvegen på fylkesvegbudsjettet, og det er usikkert når dette prosjektet kan prioriteres. For vann og avløp kan situasjonen være noe bedre siden denne infrastrukturen normalt finansieres via avgifter.

Områdeplanen legger til rette for bruk av utbyggingsavtaler mellom private utbyggere og kommunen, og eventuelt fylkeskommunen, i henhold til plan- og bygningsloven kap 17. De tyngste rekkefølgetiltakene må imidlertid være oppfylt før private byggetiltak kan startes opp, og utbyggingsavtale som virkemiddel for gjennomføring vil ha begrenset rekkevidde. Det foreligger da en situasjon med kombinasjon av omfattende rekkefølgekrav, høye kostnader for å oppfylle disse kravene, manglende offentlige budsjettmidler og begrensninger for omfang av utbyggingsavtaler.

Ut fra denne problematiske situasjonen foreslår områdeplanen flere tilpasninger som kan bidra til å forenkle gjennomføringen av planen:

- Nytt byggepotensiale kan bidra til enklere finansiering av infrastruktur.
- Også felt B4 som ikke benytter Grimstadvegen får rekkefølgekrav til selve kryssutbedringen. Dette kan bidra til å styrke finansieringsgrunnlaget for krysset.
- Tiltak øst i planområdet kan komme i gang før hele vegstrekningen er utbedret.
- Felt BN2 kan opparbeide tomten før Grimstadvegen er ferdig utbedret dersom all massetransport skjer via sjø. Men nye tiltak utover flytting av virksomhet som allerede er etablert i Dolviken kan ikke påbegynnes før vegen er utbedret.
- Adkomsten til marinaområdet flyttes 450 m østover. Dermed er den delstrekningen av Grimstadvegen som må utbedres før nye tiltak i marinaområdet tas i bruk, kortet inn.
- Rekkefølgekrav til vann og avløp kan bidra til samtidig utbygging av veg og VA.

Fagetatens oppsummering

På grunn av manglende utbedring av fylkesvegen har Grimstadområdet stått på sidelinjen de siste 10-årene når det gjelder å ta del i ny utvikling. Planforslaget varsler et tidsskifte som både kan oppfattes som negativt og positivt, avhengig av ståsted og planens ulike deltemaer.

Planforslaget bygger på en forutsetning om at ny utbygging må utløse omfattende rekkefølgekrav på feltene veg, vann, avløp og grønnstruktur

De indre delene av planområdet vil i stor grad endre karakter på grunn av ny utbygging, både på land og sjø. Forslag om ny arealbruk kan sees som en naturlig fortsettelse på sentrums-utviklingen på Søreide og etableringen av bussterminalen. Området er velegnet for boligfortetting, og planforslaget bygger opp under kommunens fortettingsstrategi, senterstruktur og målsettinger for sjøarealet. Samtidig er det ønskelig å begrense ny utbygging mot naturområder i sør og mot mer spredtbygde og støyutsatte områder lenger ute langs Grimstadvegen.

Det legges vekt på at sjøarealet er et fellesgode som ikke omfattes av privat eiendomsrett. Sjøarealet bør forvaltes slik at det tjener både allmennheten, byutviklingen, miljøhensyn og den enkelte næringsdrivende på en god måte. Deler av det nye potensialet for småbåthavn på Hammersland bør knyttes opp til forutsetninger om fristilling av tilsvarende arealer i sentrumsområdet på Søreide.

Fagetaten vurderer planforslaget til å gi positive konsekvenser for trafikkavvikling, sikkerhet, levekår og folkehelse. Balansen mellom bruk og vern av arealer vurderes som rimelig. Attraktive tilbud til gående, både i form av turtraseer og gangveger mot sentrale målpunkt, vurderes som spesielt viktig for god måloppnåelse for folkehelse og for kommuneplanens samfunnsdel.

Ny utbygging vil normalt ha visse negative konsekvenser, men omfanget vurderes som akseptabelt. Det forventes at ingen av planforslagets byggeområder gir store ulemper for miljø eller samfunn. Dette gjelder også de områdene som ikke inngår i kommuneplanens arealdel og som dermed utløser krav om konsekvensutredning.

Det knytter seg likevel en viss usikkerhet til båthallene i felt BN2. Dette er planens største byggetiltak ved siden av veiutbedringen, og forutsetter svært store terrenginngrep. Tomten vurderes likevel som forsvarlig og egnet for tiltaket, sett i lys av at arealet ikke har spesielle naturfaglige verdier, berøres av kraftledninger og ikke er godt egnet til andre formål. Tiltaket bidrar også til å styrke et allerede etablert marint miljø i Dolviken. Samtidig kan dette også utgjøre en av planens største utfordringer, særlig knyttet til risikoen for at tiltaket påbegynnes uten å bli ferdigstilt. Et uferdig terrenginngrep i dette landskapsrommet vil være svært uheldig.

Spørsmålet om forvaltningen av kommuneplanens byggeområder på Hope omfattes ikke av den formelle konsekvensutredningen, men har likevel størst betydning for planens samlede konsekvenser for miljø og samfunn. Dersom forslaget om at byggeområdene utgår blir stående, vil dette gi store positive konsekvenser sammenlignet med dagens situasjon basert på gjeldende kommuneplan.

Fagetaten legger til grunn at faglige og juridiske krav til forsvarlig saksbehandling er oppfylt, og at planforslaget er forsvarlig for offentlig ettersyn.

Byrådets vurderinger

Grimstadorrådet har mange positive kvaliteter og muligheter for utbygging til flere formål, både på land og på sjø. Området har fått økt tilgjengelighet ved nærhet til kollektivterminal, Søreide lokalsenter, hovedvegsystemet og den nye barneskolen på Søreide. Byråden ser positivt på forslaget for områdeplan og slutter seg til fagetatens beskrivelser, vurderinger og forslag til arealbruk og bestemmelser.

Planforslaget er i samsvar med vedtaket om oppfølging av området i kommuneplanen der følgende tema søkes belyst:

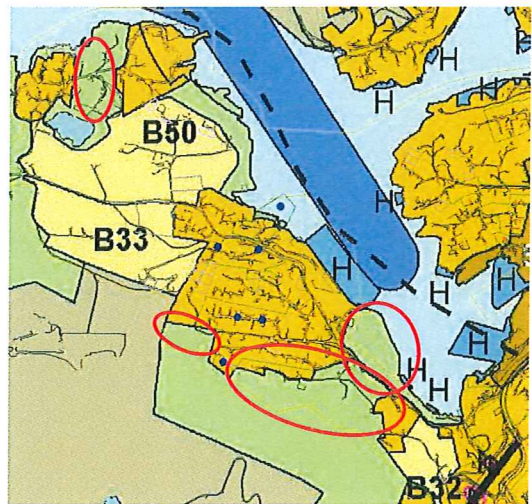
- *Trafikksikring og oppgradering av hovedveg fra Søreide til Kvitura.*
- *Fremføring av vann og avløp.*
- *Mulighet for å få i stand utbyggingsavtaler.*

- Boligområder, herunder omklassifisering fra hyttebebyggelse til bolig.
- Tilgang til sjø, småbåthavner og mulige friområder

Byråden anser at planforslaget representerer en grundig bearbeiding av forslag til bruk og vern av arealer og ressurser til ulike formål. Områdeplanen er relativt detaljert utformet både på plankart og i bestemmelser, men gir dels direkte adgang til byggesak og dels har krav om ytterligere detaljplanarbeid for større delområder til utbygging:

Utbedring av fylkesvegen er et kritisk punkt for utbygging i planområdet. Byråden anser at valg av vegstandard representerer en realistisk og balansert løsning som er tilpasset terrenget og gir et grunnlag for økonomiske vurderinger av krav til gjennomførbare løsninger.

Forslaget om å ta ut lenge planlagte boligområder på Hope og tilbakeføre til LNF-formål, går ut over føringer fra bystyret til kommuneplanen 2010. Byråden anser likevel at denne anbefalingen er i samsvar med en nødvendig oppdatering av fortetningspolitikken i dette området, for å kunne fange opp utfordringer om klima og miljøhensyn og unngå ytterligere byspredning. Byråden vil imidlertid samtidig understreke at hensyn til boligbehovet balanseres med å ta inn forslag om endring av LNF-områder i indre deler av planområdet til bolig- og næringsformål. Disse områdene har en god lokalisering med kort avstand til knutepunkt med service- og kollektivtilbud og er i samsvar med fortetningspolitikken, se figur 7.



Figur 7: Oversikt over LNF-områder som endres til bolig/byggeformål

Sett i sammenheng gir disse endringene en styrking av grunnlaget for de mest aktuelle områdene til bolig-utbygging, og uten at muligheten for nye boliger er vesentlig redusert. Byråden viser her til føringer i bestemmelsene om en høy utnyttelsesgrad i det store boligfeltet B4 som ligger nærmest kollektivterminal og lokalsenter.

Dolviken har en etablert posisjon for småbåt- og marinaformål. Byråden ser positivt på behovet for å kunne utvikle og tilrettelegge for bruk av småbåt i friluftssammenheng. Byråden anser at forslaget om arealbruk på sjø og land bygger opp om Dolviken sin posisjon og gir et grunnlag og ramme for videre utvikling som er tilpasset hensyn til økt allmenn tilgang til sjø- og strandområder.

Når det gjelder utforming av forslag til rekkefølgebestemmelser kan det pekes på at de kan medføre betydelige utfordringer for gjennomføringsfasen ved at det er krevende og omfattende krav til byggetiltak. Byråden legger til grunn at det gjennom den videre planprosessen kan vurderes en større grad av differensiering av rekkefølgebestemmelsene, herunder i forhold til utbyggingsfaser, vegstrekninger og koordinering med utbygging av annen infrastruktur i området som VA og tele.

Det kan også pekes på at det er betydelig usikkerhet knyttet til foreløpig utarbeidet kostnadsoverslag. Dette gjelder momenter om:

- Ekstrakostnader ved etappevis utbygging
- Påkøpling av eksisterende avkjørsler til ny veg
- Grunnerverv
- Støyvurderinger, antall boliger som må støyskjermes og omfang

Grunnlag for gjennomføring?

Når det gjelder områdeplanens grunnlag for gjennomføring, vil byråden peke på at finansiering av utbedring av fylkesveg 178 fortsatt ikke er løst. Fylkesvegen Dolvik-Shell-Grimstad er i kategori sekundær og er ikke en del av Handlingsprogrammet 2015-17 for utbygging av fylkesveger. Samtidig har forslag om bestemmelser krav om at fylkesvegen *må* være utbedret før tiltak kan realiseres.

Foreløpig foreligger det kun planer for oppgradering av vegbelysning og trafiksikkerhetstiltak. Situasjonen er problematisk og avhjelpest bare i begrenset grad av forslag til rekkefølgekrav for byggetiltak i området.

Byråden vil likevel understreke at de mest aktuelle og første utbyggingsområdene ligger nærmest Ytrebygdsvegen og kan representere en første realistisk fase av nødvendig vegutbedring. Dette gjelder boligområdet B4 og marinaanlegget på BN2 som har rekkefølgekrav om utbedring av kryss mot Ytrebygdsvegen og utbedring av fylkesvegen frem til avkjørsel mot Hammerslandgrenda, en strekneng på 600 meter.

Ungdomsskole på Skranevatnet?

Spørsmål om økt grunnskolekapasitet som følge av boligbygging er tatt opp i planforslaget, og det er forutsettes at barneskoletrinnet kan dekkes på nye Søreide skole. Forholdet til behov for ungdomsskolekapasitet er ikke nevnt eller vurdert i planforslaget, herunder om det er aktuelt med vurdering av en ev. lokalisering av skoletomt i planområdet.

Byråden vil her peke på behandling av innbyggerinitiativet "Ja til ungdomsskole på Søreide" i bystyret 17.9.2014, som gjorde følgende vedtak i saken:

Bystyret ber byrådet utsette salg av gamle Søreide skole i påvente av rullering skolebruksplanen. I skolebruksplanen må det tas endelig stilling til ungdomsskolestrukturen i Fana og Ytrebygda.

Ungdomsskolestrukturen er vurdert i nytt høringsutkast til Skolebruksplan 2016-2030 som peker på at i denne bydelen samsvarer ikke opptaksområdene på ungdomstrinnet i Ytrebygda med nærskole retten. I dag går elever som bor i nordlige områder av bydelen (Søreide) på ungdomsskole enten på Ytrebygda eller Rå. Skranevatnet, som er nærskole for disse elevene, ligger nærmere for dem som bor i dette området.

Ut fra denne situasjonen anbefales det i forslag til Skolebruksplan å utvide ungdomstrinnet på Skranevatnet med 200 elevplasser, slik at skolen kan ta imot egne og flere elever på ungdomstrinnet som i dag skysses til Rå fra Søreide.

På denne bakgrunn anser byråden at spørsmålet om lokalisering av ungdomsskole for Søreide-området blir nærmere vurdert gjennom høring og behandling av Skolebruksplanen, og at det ikke er behov for å vurdere en skoletomt innenfor foreliggende planområde.

For å sikre at det foreligger tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet i Søreideområdet til nye boliger, ser byrådet behov for å ta inn et punkt i bestemmelsene om rekkefølgekrav, se innstillingens punkt 2.b).

Idrettsanlegg - 11'er bane på Hope?

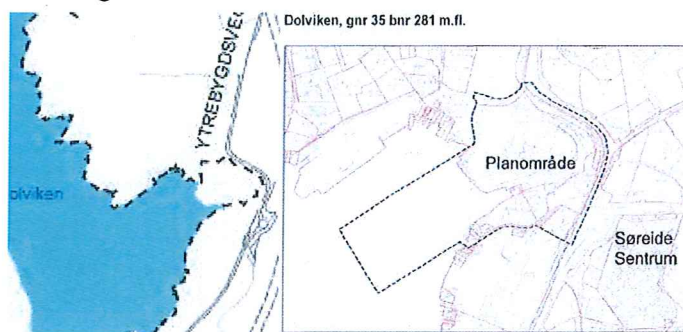
Det er et sterkt behov for et større idrettsanlegg i Søreide-området, herunder en 11'er bane spesielt til fotball. Det arbeides med å finne aktuell lokalisering og flere alternativ er vurdert, herunder Kvistemyri utenfor planområdet som mest aktuell. I utgangspunktet er det areal til et større idrettsanlegg på Hope i planområdet, men byråden slutter seg til fagetatens vurdering om at denne lokaliseringen likevel ikke er egnet ut fra stor avstand og problematisk trafiksikkerhet langs veien. Denne vurderingen understreker behovet for avklaring om alternativ lokalisering av et idrettsanlegg i Søreide-området.

Tilrettelegging for flytting av marinaaktivitet fra Søreide til Hammersland og utvikling av Søreide senterområde

Områdeplanen legger til rette for flytting av båtplasser og marinaaktivitet fra Søreide til Hammersland for å kunne frigjøre viktig sjøareal til allmenheten og båtplasser for boliger for å styrke videre utvikling av

senterområdet på Søreide. Sjøarealet og båt plassene til marinaaktivitetene på gnr 35, bnr 281, Ytrebygdsvegen 37, er ikke tatt med i denne sammenheng.

Denne eiendommen på land og sjø var en del av planavgrensningen ved oppstart av områdeplanen, men er tatt ut med henvisning til pågående privat planarbeid for utbygging, se figurer. Påpekte sjøareal er uregulert.



Ut fra hensyn til helheten, senterområdeutvikling og intensjon med tilrettelegging for ev flytting av marinaaktivitet fra Søreide til Hammersland, ser byråden

behov for at dette sjøarealet tas inn igjen i plankartet og bestemmelsene som en hensiktsmessig del av den videre planprosessen, se punkt 1.a og 2.a i innstilling. Plansituasjonen for denne eiendommen vil da være relativt parallell med plansituasjonen for eiendommen til Bjordal & Madsen på gnr 35, bnr 278.

Oppsummering

Forslag til områdeplan er i samsvar med oppfølging av kommuneplanen 2010 og fremstår med en grundig utredning av forslag til aktuell og fremtidsrettet bruk av arealer og ressurser på land og på sjø. Byråden anbefaler at forslaget til områdeplan med tilhørende konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn.

Vedtakskompetanse:

I henhold til Byrådets fullmakter, b.sak 294/13, § 18 er myndigheten til å vedta utleggelse av reguleringsplan til offentlig ettersyn etter plan og bygningsloven § 12-10 delegert til byrådet.

Byråden for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 legges følgende ut til offentlig ettersyn:

1. Ytrebygda, Dolvik – Hope marina og boligområde, gnr 34, 33 og 32. Forslag til områdereguleringsplan, arealplan-ID 6020000, plankart datert 15.07.2015, med følgende endring:
 - a) Sjøareal tilknyttet eiendom gnr 35, bnr 281, Ytrebygdsvegen 37 tas inn i planområdet med forslag om reguleringsformål V *Bruk og vern av sjø* og bruk av *Bestemmelsesområde* tilknyttet aktuelle bestemmelser.
2. Tilhørende forslag til reguleringsbestemmelser datert 18.06.2015, med følgende endringer:
 - a) nytt punkt 11.10 til § 11. Bestemmelsesområder: #8 – Sjøareal på Søreide og tilsvarende tekst som for #7
 - b) Nytt punkt 3.5 til § 3 Rekkefølgekrav:
 - 3.5 Barnehage og skolekapasitet
 - 3.5.1 Før det gis igangsettingstillatelse til boliger skal tilfredsstillende barnehage- og skolekapasitet i nærområdet være dokumentert.
3. Endringer tas inn i plankart og bestemmelser før planforslaget kunngjøres til offentlig ettersyn.

Dato: 16. mars 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:

Fagnotat datert 09.07.2015 med følgende vedlegg:

1. Plankart datert 18.06.2015
2. Reguleringsbestemmelser datert 18.06.2015
3. Planprogram (forslag planprogram + faktaark fastsatt planprogram)
4. Oppsummering av merknader til oppstart av planarbeidet
5. Rapport arkeologi (Hordaland Fylkeskommune, Rapport 59 2013)
6. Rapport kulturminner, nyere tid (Byantikvaren, skriftserienr 2013-6)
7. Rapport naturmiljø (Rådgivende Biologer AS, Rapport 1976)
8. Rapport vegtrafikkstøy (Asplan Viak, oppdrag 535613)
9. Rapport risiko og sårbarhet (Asplan Viak)
10. Rammeplan vann og avløp (egne planer for noen delfelter) (Asplan Viak)
11. Beskrivelse av veganlegg (Asplan Viak)
12. Beskrivelse av felt B3 på detaljreguleringsnivå (Opus)
13. Rammeplan vann og avløp felt B3 (Opus)
14. Beskrivelse av felt BN2 på detaljreguleringsnivå (Opus)
15. Rammeplan vann og avløp felt BN2 (Opus)