

FRAMLEGG TIL POLITISK SLUTTHANDSAMING

FJELL KOMMUNE



OVERORDNA KVALITETSPROGRAM

KOMMUNEDELPLAN BILDØYNA/ SOTRA KYSTBY

2013 - 2024

FRÅ STRAUME TIL SOTRA KYSTBY: MODERNE BUMILJØ OG
NÆRINGS LIV I HARMONI MED KYSTKULTUR OG TRADISJONAR

DATO : 27.05.2013
REVIDERT : 19.06.2013

INNHALD

1	Innleiing.....	06
1.2	Eit overordna kvalitetsprogram.....	08
1.3	Områdeavgrensing.....	08
1.4	Hovudtema.....	08
2	Hovudtema.....	09
2.1	Utbyggingsrekkefølge.....	09
2.2	Byform.....	13
2.2.1	Siktliner.....	19
2.3	Kystkultur og strandsone.....	23
2.4	Landskap og byrom.....	31
2.5	Trafikk.....	37
2.5.1	Fotgjengarar og syklistar.....	38
2.5.2	Kollektivtrafikk.....	40
2.5.3	Parkeringsstrategi.....	44
2.5.4	Mobiletetsplan.....	46
2.6	Kulturaksen.....	49
2.7	Born og unge	53
2.8	Lokalklima og handtering av overvatn.....	57
3	Vidare prosess.....	61
3.1	Spesifikke kvalitetsprogram.....	61

Frå Straume til Sotra kystby: Moderne bummiljø og næringsliv i harmoni med kystkultur og tradisjonar

Illustrasjonen under er utarbeida i samband med opning av visningssenteret for Sotra Kystby i 2012, og viser nokre av dei ulike byfunksjonane Sotra Kystby har, og kan få i nær framtid.



1. STRAUME HELSELANDSBY
2. FJELL RÅDHUS
3. SARTOR STORSENTER
4. STRAUME IDRETTSPARK
5. STRAUME NÆRINGS-PARK
6. DEN SENTRALE Plassen I KYSTBYEN
7. INNKØYRING TIL NYTT PARKERINGSANLEGG
8. SOTRA VIDAREGÅANDE SKULE
9. BILDØYHALLEN
10. KAI
11. HOLMAVATNET

Bustadprosjekter:

12. BILDETANGEN
13. STRAUMESUNDET VEST
14. STRAUMESUNDET ØST/
STRAUME SJØFRONT
15. ANKERHAGEN
16. SARTORGÅRDEN
17. STRAUMEFJELLET/PANORAMA
18. SOLSIDEN
19. BJORØYGÅRDEN
20. STRAUME SENTRUM SØR

1 INNLEING

1.1 Her skal kystbyen liggje!

Ei omfattande omforming av Straume er i gang. Sotra Kystby skal etablerast og kjernen i den nye byen er området der Sartor Storsenter ligg. Området som er omfatta av Sotra Kystby strekkjer seg frå industri og idrettsområdet i sør til Fjell rådus og helselandsbyen nord for riksvegen, i tillegg til Straumssundet, midtre og nordre Bildøy.

Områdeplanen for Straume vart vedteken i 2011 og hentar ei omfattande omforming av bykjernen frå eit kjøpesenterområde til eit urbant byområde. Straume har avgrensa areal for byutvikling og fortetting av delar av Straume vil ta tid. Fjell kommune ønsker vekst, og behovet for fortetting gjer at nye område for byutvikling må takast i bruk parallellt med byutviklinga på Straume. Ein bydel skal reise seg på Bildøyna og bli ein del av Sotra Kystby. Bydelen på Bildøyna skal utvikle seg til eit urbant område med eit levedyktig, berekraftig og attraktivt sentrum. For å oppnå dette må byen planleggjast ut frå ein minimum tettleik og ein minstestørleik. Over dei neste 30-40 åra skal denne delen av byområdet vekse til minst 6000 innbyggjarar og gje plass til næringsverksemd som omfattar 2000 arbeidsplassar.

Planlegginga av kystbyen byggjer på internasjonale studiar om berekraftig byutvikling. I botn for dette ligg målet om å redusere bilen sin dominans. Bilen må vekk frå gatene og parkeringsplassane må under bakken. Fyller bilane gatene, blir det vanskelegare å leve i sentrumsområda. Det svekkjer levegrunnlaget for viktige byfunksjonar, noko som igjen fører til auka bilbruk. Eit levedyktig og berekraftig sentrum er difor eit sentrum utan bildominans.

Fleire internasjonale studiar argumenterer for eit minimum av tettleik og storleik for å oppnå eit sentrum utan bildominans. Frå 1960 til 2000 vart det samla inn data om urban bilbruk frå over 100 byar og landsbyar verda over. Data viste at bilbruken auka radikalt ved lågare tettleik enn ca. 40 innbyggjarar/arbeidsplassar per ha (hektar= 10 000m²). Ein kan oppnå ein vesentlig reduksjon i bilbruk med tettleik på opptil 150 innbyggjarar/arbeidsplassar per ha. Høgare tettleik enn dette gjev ein mindre dramatisk effekt, men ein kan ytterlegere redusere bilbruken om tettleiken aukar til 300 innbyggjarar/arbeidsplassar per ha, som er målet for kystbyen.

Høg tettleik er ikkje nok. Byen må òg ha ein minstestørleik for å halde liv i byfunksjonar. Minstestørleiken ser ut til å vere omlag 10 000 personer/arbeidsplasser innanfor gangavstand frå sentrale byfunksjonar og offentlig transport. Det gjer det mogleg for innbyggjarane å gå eller sykle til daglege gjere mål. Straume og Bildøyna vil ikkje kvar for seg klare dette, men saman som Sotra Kystby vil ein oppnå dette målet. Ein bydel skal reise seg på Bildøyna og bli ein del av Sotra Kystby.

Det er òg viktig å utforme byen for å forsterke denne effekten. Blant verkemidla i kvalitetsprogrammet er mellom anna bilfrie gater, parkering i eigne anlegg, høg tettleik og ein fordeling mellom bygd areal og grønt/gateareal på grovt rekna 40/60 prosent. Tanken er at eit slikt sentrum skal vere både effektivt og innbydande for fotgjengarar og syklistar.

Nordre Bildøyna er planlagt med ei utnytting på minst 150 % BRA i sentrumsområda. Dette gir eit potensiale for å nå over 10 000 innbyggjarar/arbeidsplassar innanfor eit 30-års perspektiv. Arealreservane rekk til å passere 25 000.

1.2 Eit overordna kvalitetsprogram

Dette er eit overordna kvalitetsprogram som følgjer planframlegget, er retningsgjevande, og som saman med dei juridiske føresegnene og plankartet legg grunnlaget for den framtidige utviklinga av Bildøyna. Programmet skal halde fast i ambisjonen for området heile vegen frå idé til innflytting.

Programmet fastset felles kvalitetsmål og retningsliner knytt til sentrale tema, for å oppnå gode, heilskaplege miljø- og bukvalitetar på Bildøyna. Programmet legg òg føringar for framtidige, meir detaljerte kvalitetsprogram i det framtidige reguleringsarbeidet.

Dei juridisk bindande krava ligg i reguleringsføresegnene. For planstyremaktene vil kvalitetsprogrammet gje retning og vise kva for omsyn og faktiske tilhøve det skal leggjast vekt på ved handsaming av dei rettslege føresegnene i vidare planarbeid.

Dokumentet rettar seg mot alle aktørar som har roller i ulike fasar av utviklinga og utbygginga på Bildøyna.

1.3 Områdeavgrensing

Det overordna kvalitetsprogrammet gjeld områda på Bildøyna markert som SE1, SE2, SE3 og B1 på plankartet, jf. følgjande føresegn:

§2.1 Reguleringsplanar for SE1, SE2, samt SE3/B1, skal utarbeidast i samsvar med felles overordna kvalitetsprogram, dagsett 27.05.2013 Pbl. § 11-9 nr. 5 og 6).

1.4 Hovudtema

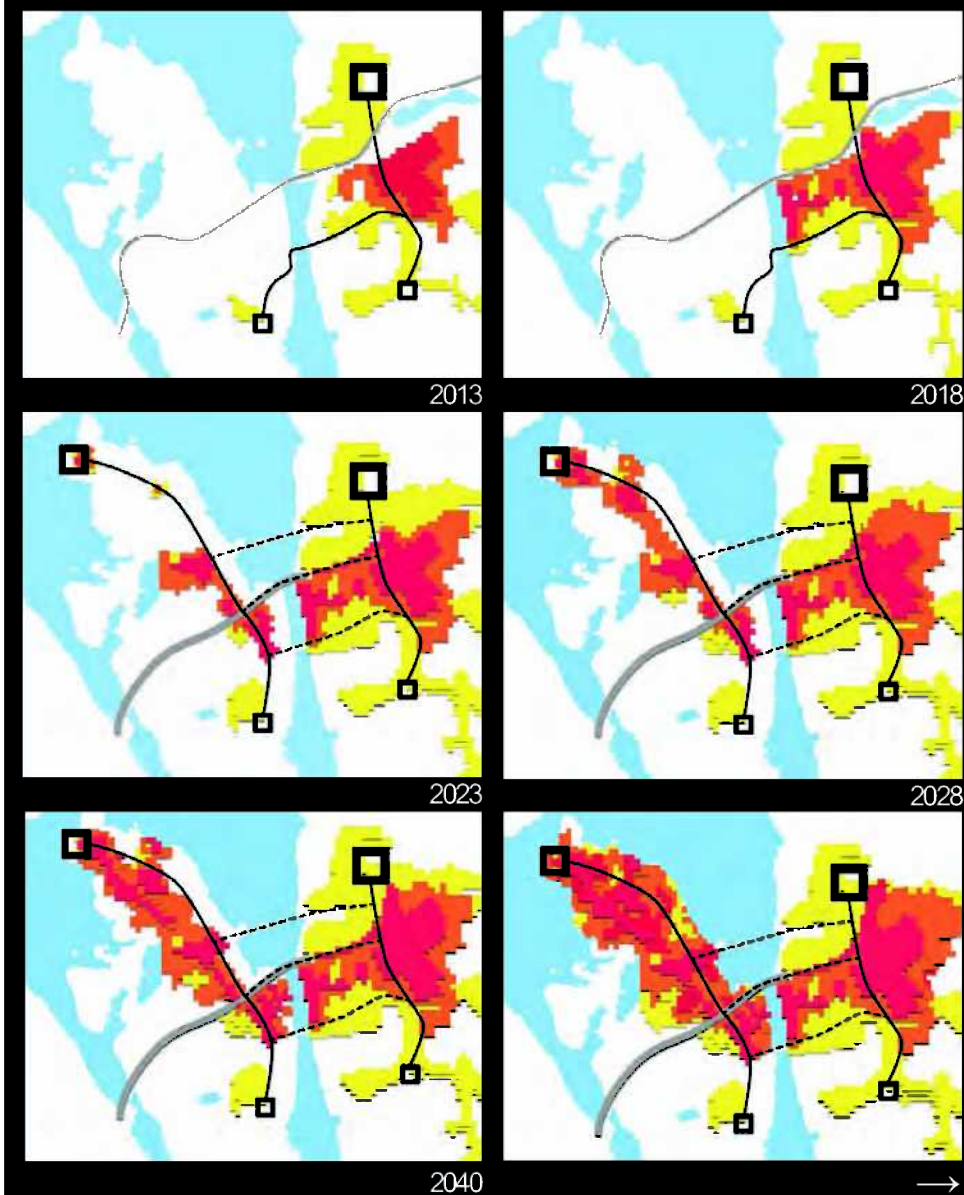
Kvalitetsprogrammet for kommunedelplanen omhandlar mål og retningsliner for følgjande tema, som skal fastsetast allereie på kommuneplannivå:

- Utbyggingstakt for sentrumsområda
- Byform
- Kystkultur og strandsone
- Landskap og byrom
- Trafikk
- Kulturminne og kulturakse
- Barn og unge
- Lokalklima og handtering av overvatn

2 HOVUDTEMA

2.1 Utbyggingsrekkefølge

Figur 1 Døme på utbyggingstakt, med utbygging av sekundærveg nord for Straume bru, på Straume bru eller sør for Straume bru



Kvalitetsmål

- *Utbyggingsrekkefølgen skal stetta hovudføremålet i planen: “..Å skape eit sjøvendt byområde med levande bumiljø, arbeidsplassar, kulturtilbod, servicefunksjonar og grøne kvalitetar. Denne planen skal saman med Straume sentrum danne heilskapen i Sotra Kystby”.*

Området skal kunne utvikle seg frå fleire punkt der viktige funksjonar for byen vert identifisert som naturlege.

Områdereguleringa for SE1 skal identifisera og markera delområde med krav til funksjonsinnhald og innbyrdes rekkjefølge. Det kan verte aktuelt å setje krav til ulik grad av ferdigstilling av kvart enkelt delområde før eit nytt kan byggjast ut.

Heilt i nord er det planlagt hamn og småbåthamn. Dette er den einaste staden Sotra Kystby kan knytast til skipsleia med større fartyg. Sotra Kystby skal ha høge ambisjonar om si rolle som kystby, og aktiv tilknytning til sjøen er ein føresetnad for at byen skal kunne vere ein truverdig medspelar i regional og nasjonal kystnæring. Samstundes vil kontakten mot

sjøen i seg sjølv vere verdifull for byen og ålmenta. Ei utbygging i nord gjer det mogleg å knyte denne kontakten, også før byen har nådd så langt nord.

Retningslinjer

2.1.1.

Utbygginga av sentrumsområda skal starte med utgangspunkt i viktige byfunksjonar

2.1.2.

Utbyggingsrekkefølga må samsvare med val av lokale vegtrasear og gang-/sykkelvegtrasé, slik at ein legg til rette for at det blir gåande, syklande og offentleg transport som blir ryggraden i transportsystemet.

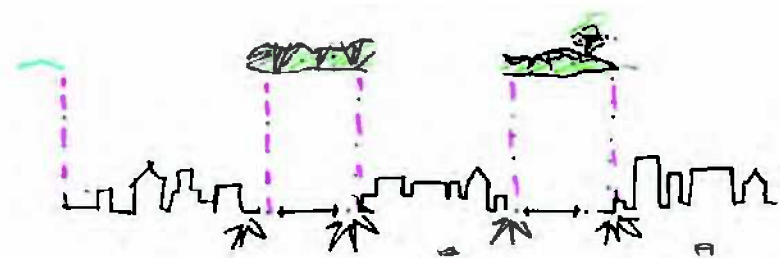
2.1.3.

Gatene i byen skal inngå i eit heil skapleg, komplett gatenett. Med denne ramma kan ulike område byggjast ut samstundes, slik at forskjellige delar av byen kan utviklast med ulike og særeigne kvalitetar.

2.2 Byform

Kvalitetsmål

- *Området skal byggjast ut som ein "teppeby" med gjennomgåande 3-5 etasjar, der særleg viktige område skal kunna markerast med høgare bygg, t.d. rundt sentrale byrom.*
- *Høg arkitektonisk kvalitet skal prege all utbygging.*
- *Byrom og gateløp skal ha gode soltilhøve og gode lokalklimatiske kvalitetar og slik skape best mogleg tilhøve for gåande. Dei skal og framstå saman hengande gjennom heile området og mellom dei einskilde områda.*
- *Det skal vere aktivitet mot gateplan slik at eit godt byliv vert skapt.*



Figur 2 I teppebyen speglar skalaen på busetnaden det landskapet den blir etablert i. Det er likevel opna for høgare bygg der dette er formålstenleg. Mellom bydelane og busetnaden er der klart definerte opne landskapsrom.

For å oppnå byliknande kvalitetar, med gode uterom, høg utnytting, gangavstand mellom bustad, arbeidsplassar og andre byfunksjonar som reduserer transportbehovet, må hovuddelen av bygningsmassen ha byggjehøgder på 3-5 etasjar. Områddeplan skal stadfeste viktige funksjonar, og markering av viktige stader kan opne for større byggjehøgder. Det skal derfor i reguleringsplanar vere høve til å opne for større variasjon i byggehøgden.

For at haldeplassar skal vere effektive og nærbutikkar lønsame, må byen vere av ein viss tettleik og storleik. Storleiken på byen vil kome over tid. Planen set krav om minimum 150% BRA + parkering. Slik legg ein tilhøva til rette for at innbyggjarane veljer å gå, sykle eller nytte kollektivtransport. Med eit gateplan utforma for fotgjengarar og syklistar, kan gatene bli smalare enn om dei skulle ha plass til to køyrefelt med gateparkering og varelevering langs gatene. Vegar i bilbaserte byar utgjør så mykje som 60 % av samla areal.

Når bilane er plasserte under gata, får ein monaleg meir areal til å byggje på, og byggjehøgda kan reduserast. 150 % BRA og gjennomsnittleg byggjehøgde på fire etasjar gjev følgjande arealfordeling:

- BYA (byggjets avtrykk): 40 prosent
- Grønt/gateareal: 60 prosent

Byen kan då utformast med utgangspunkt i menneska sine premisser, som igjen vil gje utslag på bilbruken. Det blir lettare å gå eller sykle når gata er tilpassa fotgjengaren/syklisten både i funksjon og i form.

Figur 3 Døme på kvartal, gang- og sykkelbasert. Bygningane kan plasserast som dei best står i høve til kvarandre og ikkje underordne seg køyreveg for bil. Byrom oppstår naturleg der gang- og siktaksar møtast.



Figur 4 Døme på kvartal, bilbasert. Bygningane står lengre frå kvarandre enn i dømet ovanfor for å gi plass til køyreveg. Samstundes er den beste plassen for uteopphald nytta til vegkryss. Grøne område må leggjast andre stader og underordne seg køyrevegen. Utnyttingsgraden går ned, eller ein må byggje høgare.



Overordna målsetjingar

*I Planprogram for kommunedelplan Bildøy-
na og områderegulering nordre Bildøyna
(2011) står dette om overordna målsetjingar
for byform:*

*”Stille krav om høg utnytting og høg kvalitet
for planlagde tiltak.*

*Gjere ei overordna vurdering av kva type
funksjonar som fins i Straumeområdet og
støtte opp om ei god funksjonsblanding*

*Legge til rette for funksjonar og tilbod som
Kommunedelplan for Straume 2005-2018
ikkje klarar å finne plass til på sikt. Areala
kring offentleg tenesteyting søraust for Rv
555 på Bildøyna (utdanning) vert særleg
sentrale for koplinga mot Straume. (...)”*

Retningslinjer

2.2.1. Området skal ha gjennomgåande 3-5 etasjar, der særlege viktige område skal kunna markerast med høgare bygg t.d. rundt viktige byrom.

2.2.2. Området skal byggjast ut med høg arkitektonisk kvalitet, i form, materialbruk og detaljering.

2.2.3. Byromma skal danne ein god og variert samanheng gjennom heile området med høg kvalitet i materialbruk og design.

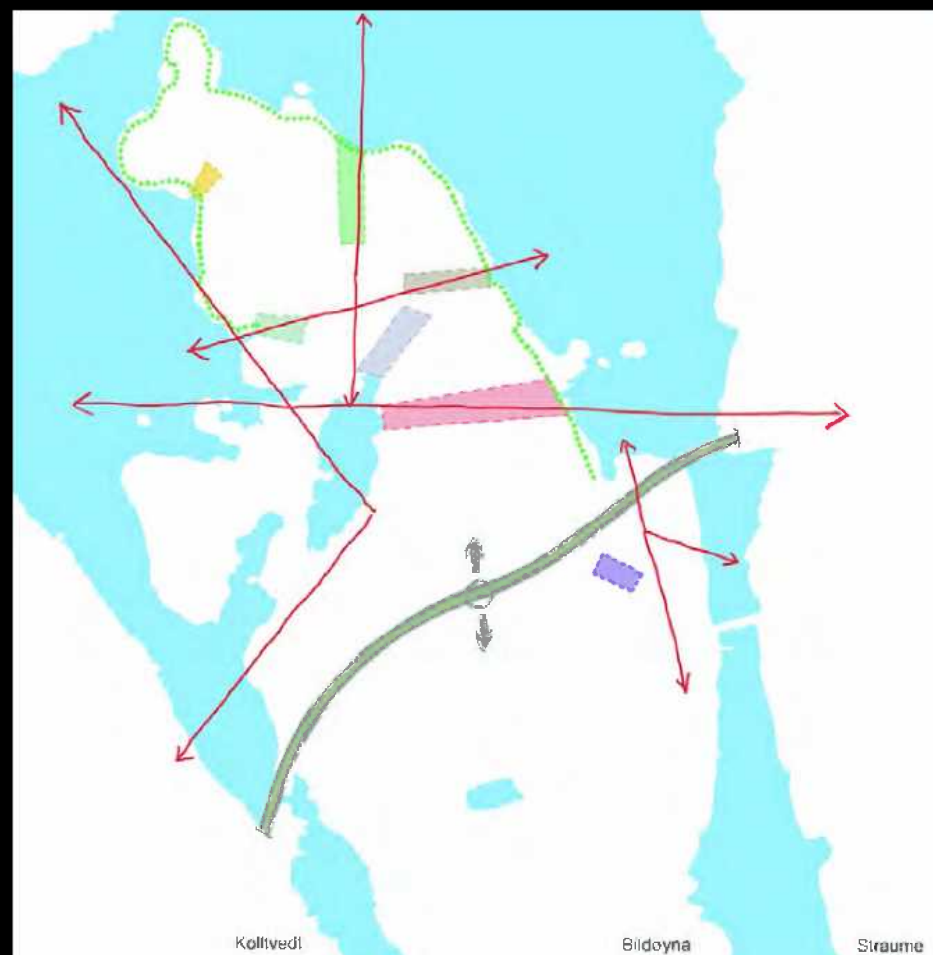
2.2.4. Dei ulike utbyggingsområda skal planleggjast med ulike kvalitetar, identitet og særpreg.

2.2.5. Det skal leggjast vekt på korte fasadelengder mot fortau, men samstundes skal det vere variasjon i høgder og lengder for å skape dynamikk i bybiletet.

2.2.6. Det skal vera publikumsretta funksjonar mot gateplan rundt sentrale byrom og gateløp.

2.2.7. Bygg og byrom skal utformast slik at dei får best moglege lokalklimatiske tilhøve.

Figur 5 Døme på siktliner i høve byrom.



2.2.1 Siktliner

Kvalitetsmål

- Sentrumsområda skal byggjast ut med gode, gjennomgåande siktliner både internt i byen, ut mot sjøen og mot Straume og Kollfveit.

Siktliner i byar er liner som knyt saman viktige punkt, og gjer at ein kan orientere seg i bylandskapet. God visuell kontakt mellom dei ein-skilde områda gjer det også enklare å flytte seg frå byrom til byrom. Siktlinene tar utgangspunkt i viktige byrom som igjen byggjer på dei naturlege landskapselementa, jf. Figur 5 og figur 6.

Det er viktig å oppretthalde siktliner frå dei sentrale byromma og til sjø. Bildøyna er omkransa av sjø, og det er viktig å sikre at sjøen er synleg frå alle byrom.

På stader der siktliner kryssar kvarandre, er det naturleg å plassere landemerke. Landemerka kan vere større byrom, offentlege plassar, skulpturar/kunst, og liknande. Desse vil lede menneska gjennom byen og tilføre byen identitet.



Figur 6 Døme på siktline for landemerke. Johanneskirken i Bergen..



Retningslinjer

2.2.1.1

Dei naturlege daldraga i terrenget skal framhevast ved å byggje opp under naturlege siktkliner langsmed desse.

2.2.1.2

Siktkliner skal nyttas aktivt for å auke tilgjenge mellom dei einskilde områda, og for å lage tydelege samanhengar.

2.2.1.3

Ein skal oppretthalde siktkliner frå sentrale byrom og til sjø. Bygg skal så langt råd ikkje stengje for sjøutsikt til område som ligg bak.

2.2.1.4

Landemerke kan plasserast der siktkliner kryssar kvarandre.



Figur 7 Døme på strandsone på nordre Bildøyna



Figur 8 Døme på byrom med sikt til sjø.



Figur 9 Døme på kyststi

2.3 Kystkultur og strandsone

Kvalitetsmål

- Den særegne kystkulturen skal bli ivareteken og framheva på Bildøyna.
- På Bildøyna skal det finnast gode, sjønære område som er offentleg tilgjengelege.

Kystkultur og strandsone; kystbyen må redefinerast!

Fjell sin identitet som kommune er tett knytt til kystkulturen, der bruken av sjøen, og då også strandsona, er heilt sentralt. Sotra kystby ligg ved sjøen i ein øygaard som har vore nytta av menneske heilt sidan steinalderen. Like opp til våre dagar har kysten gitt levebrød til dei som har busett seg der. Den har sett sitt preg på byggjeskikk, landskap og kultur. I våre dagar er dei tradisjonelle kystnæringane i tilbakegang og banda til kystkulturen er svekka. I kystkulturen er ikkje strandsona og sjøen ein barriere, men eit sett av kvalitetar. I kystbyen er målet å gjenreise desse kvalitetane.

Sjøfront og strandsone

Sjøfront og strandsone. Den urbane strukturen i kystbyen skal byggje på kystlandskapet og kystkulturen slik at den geografiske plasseringa blir kystbyen si føremon. Sjøfronten er attraktiv og må bli ei naturleg drivkraft for utviklinga av byen. Straumssundet/Straumsosen og Bildøystraumen/Kolltveitosen gir lys og luft til bykjernen, høve til transport, rekreasjon og friluftaktivitetar, på line med vassdrag og vågar i andre byar.

Ei rekkje aktivitetar går føre seg langs sjøen. I kystsamfunnet si fortid har sjøen vore ein naturleg møteplass for innbyggjarar. Ein stad der ein har vore saman i fellesaktivitet enten det var fiske, ferdsel eller handel. I det moderne samfunnet er også sjølina nytta aktivt til desse formåla, men sjøområda er også ettertrakta område for rekreasjon.

Skal Sotra Kystby vere ein fullverdig by som skaper eit godt bu- og bymiljø for dei som er ein del av byen, må ein sikre tilgang til sjø så tidleg som råd. Difor må det vere ei opning for å etablere tiltak i nordre del av Bildetangen.

Strandsone på Bildøyna er prega av mykje vanskeleg tilgjengeleg brattkyst. Store delar av strandsone er urørt, men dei stadene som er enklast å kome til frå sjø og land er i stor grad privatisert. Føresegnene set krav til ålmenn tilgjenge til strandsone, og legg opp til ein gjennomgåande gangveg langsmed sjøen. Langs austre del av Holmavatnet opnar planen for ei bymessig utbygging i tråd med sentrumsføremålet.

Fylkesplanen for Hordaland (2005–2008) definerer strandsone slik: «Den sone som står i innbyrdes direkte samspel med sjøen både økologisk, topografisk og/ eller bruksmessig. Kan vera smalare eller breiare enn 100-metersbeltet». Byar og tettstader ligg i stor grad i område der sjø møter land. Folkeauke, velstand og auka aktivitet innan reiseliv og anna næring har ført til eit større behov for areal til bygg, transport og hamnearlegg. Hordaland er det einaste fylket i landet utan innlandskommunar, med ei kystline på 8736 kilometer.

I statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011) er Fjell kommune kategorisert nest etter kystkommunane i Oslofjordregionen som "andre områder der presset på arealene er stort", jf. pkt. 6.2. I Hordaland er kommunane Askøy, Bergen, Lindås, Meland, Os, Sund og Øygarden i same kategori som Fjell.

I by- og tettstadsområde skal ein leggje vekt på behovet for fortetting og byutvikling, jf. pkt. 6.2. Det er anbefalt at planlegging av nye bustader, næringsbygg og tilhøyrande bygg og anlegg skal skje i tilknytning til eksisterande bustader, jf. pkt 5.3.4.2. Ønska samanheng til Straume sentrum er vedteke politisk, basert på prinsippa for samordna areal- og transportplanlegging. Søre Bildøyna og austsida i nord er allereie utbygd. Dermed er det naturleg å sjå større delar av Bildøyna som byggeområde (Strandsonekartlegging, 2012).

Omsynet til strandsona i KDP.

Omsynet til ålmenn tilgjenge til strandsona kan ein ifølgje retningslinjene for strandsona ivareta ved å setje av areal til kyststi, friluftsområde eller liknande. (Retningslinjer for strandsonen, 2011). Dette er følgd opp i KDP. Føresegnene sikrar at alle byggeområda skal ha tilgjenge til strandsona og framom naust. Det er lagt til rette for at friområde skal ha stiar og badeplassar.

Funksjonell strandsone er kartlagt i samband med kommuneplanens arealdel for Fjell kommune 2011 – 2022. Den funksjonelle strandsona er vidareført i plankart for KDP Bildøyna som byggjegrænse mot sjø i LNF-områda. I naustområda følgjer byggjegrænse mot sjø formålsgrænse. I dei framtidige sentrumsområda SE1, SE2 og SE3, og i framtidig bustadsområde B1, er det krav til område regulering (jf. føresegner pkt. 1.2.2 og 1.2.3.), som skal utarbeidast i samsvar med felles overordna kvalitetsprogram, dagsett 27.05.2013 (jf. føresegner pkt. 2.1).

Brattkyst.

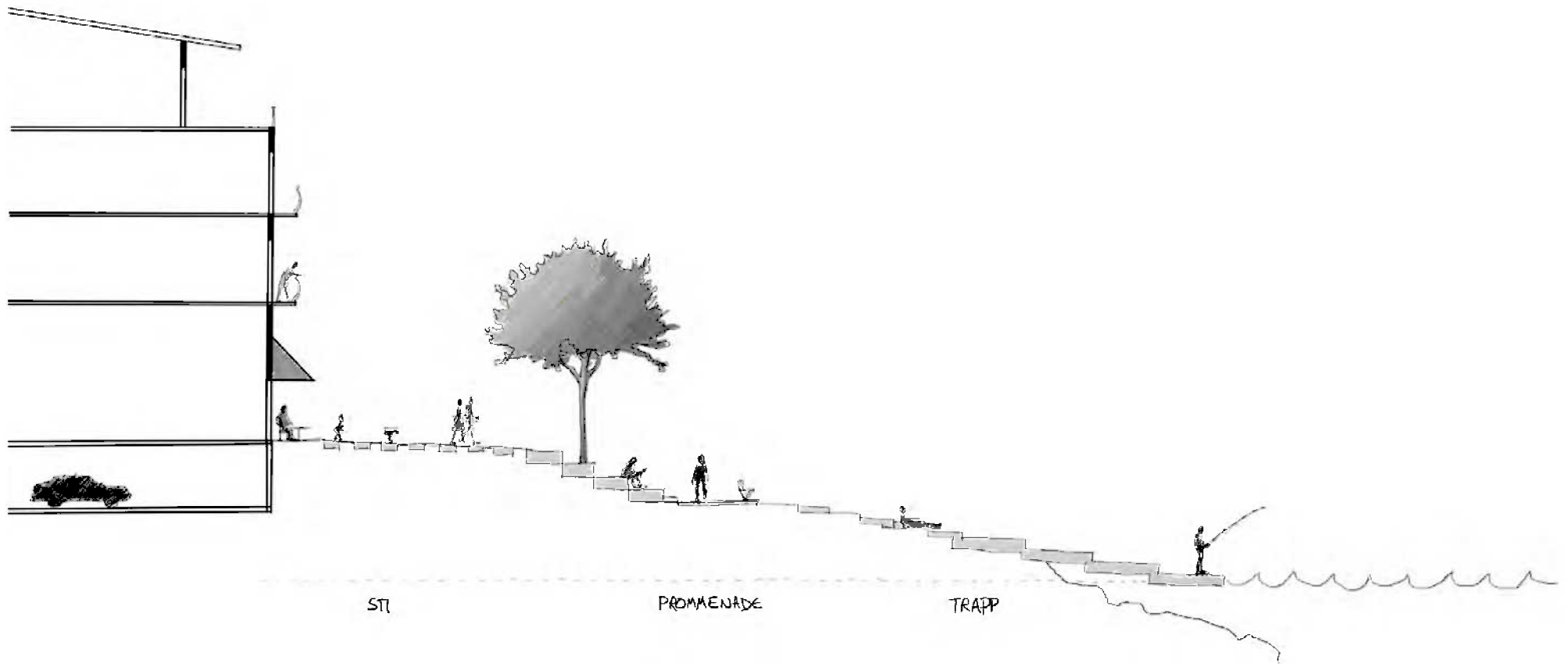
Strandsona på Bildøyna er prega av mykje utilgjengeleg brattkyst. Stader som er tilgjengelege frå sjø og land i dag er i stor grad privatisert. Dersom strandsona skal bli lett tilgjengeleg for ålmenta i framtida vil dette krevje stort innslag av fysisk tilrettelegging. På øya Råna er det større område med strandtypen brattkyst og svabergkyst, med innslag av klippekyst nokre stader (Strandsonekartlegging, 2012). Heile øya er i KDP avsett til føremål friområde, med føresegn som tillèt tilrettelegging for bading, turvegar og tilhøyrande tiltak. Slik er eit større område brattkyst sikra mot inngrep.

Brattkyst finst òg i området sør for bru rv. 555 i sundet mot Kolltveitsida, avsett til naustområde 1 i KDP. Lengst nord er det stor grad av privatisering, i sør er brattkysten meir tilgjengeleg. Føresegner til naustområda opnar for fortetting med tre nye naust i perioden, men sikrar samstundes ålmenn tilgang til strandsona, framføre nausta.

Det er gjort ei strandsonekartlegging i samband med KDP for Bildøyna. I samsvar med § 3.1.3 skal reguleringsplanar sikre omsyn til brattkyst i samsvar med Strandsonekartlegginga.

Kjelder

<http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/annet/emner-stedsutvikling/gronnstruktur.htm?id=685512>. 12.3.2013.



Figur 10 Ein må etablere god ålmenn tilgjenge til sjø ved strategiske byrom. I Bergen sentrum er det allmenningane som sikrar ålmenn tilgjenge til sjø. I kystbyen ønskjer ein slike allmenningar både langs sjølina og på tvers frå strategiske byrom og ned til den langsgåande allmenningen.

For at Sotra Kystby skal oppfylle den overordna målsettinga om ei sjøvending og ein aktiv sjøfront, må det leggjast til rette for ein offentleg tilgjengeleg kai. Kaien må vere stor nok til at den til dømes kan ta i mot større seglbåtar og skuter, lokale fartøy som skal døypast, kollektivtransport på sjøvegen og når fleire båtar samlast samstundes ved større folkearrangement. Ein slik kai skal ikkje nyttast til industrielt føremål med lessing og lossing av varer og material.

Dei gode naturgjevne grunnforholda på den delen av Bildetangen gjer at ein djupvasskai vil kunne verta enkel å byggje. Inngrep i sjøbotn vil vere heilt minimale, og det vil nærast berre vera behov for å etablere sjølve kaifronten før ein fullverdig kai er på plass på Bildetangen.

I tilknytning til kaien vil det vere naturleg å etablere sjørelaterte næringsverksemdar med behov for tilkomst til sjø. Kjem du sjøvegen, vert dette ditt første møte med kystbyen. Hotell, kulturhus, sjøliv og gode byrom vil gjere dette til et strategisk viktig punkt der innbyggjarar og besøkande vil samlast til rekreasjon og oppleving.



Figur 11 Sjøfront i Malmø (foto: La-Citta-Vita på Flickr)

Figur 12 Døme på gangveg i strandsona, markert med grøn stipla line.



Overordna målsetjing

Planprogram for kommunedelplan Bildøyna og områderegulering nordre Bildøyna (2011) har følgjande overordna målsetjingar knytt til kystkultur og strandsona:

*Gi regionsenteret ei sjøvending som skaper gode ringverknader i heile kommunen
Knytte saman etablerte område for rekreasjon og friluftsliv på Kolltveit/ Straume/ Råna med arealbruken på Bildøyna. Dette skal skje gjennom felles, publikumsretta sjøfrontar og infrastruktur.*

Den overordna målsettinga om sjøvending skal gjenskape vestlandstradisjonen med aktiv sjøfront i kommunesenteret ved å nytte dei store sjøflatene kring Straume og Bildøyna.



Retningslinjer

2.3.1

Det skal vere god ålmenn tilgjenge til sjø ved strategiske byrom.

2.3.2

Tilrettelegging av strandsona for ålmenta skal utførast med høg arkitektonisk kvalitet som oppfordrar til bruk.

2.3.3

Sjørelaterte næringsverksemdar med behov for tilkomst til sjø skal fortrinnsvis lokaliserast lengst nord på Bildøyna.

2.3.4

Det skal etablerast ein offentleg tilgjengeleg kai dimensjonert for større båtar og fartøy på den nordlige delen av Bildetangen.

2.4 Landskap og byrom

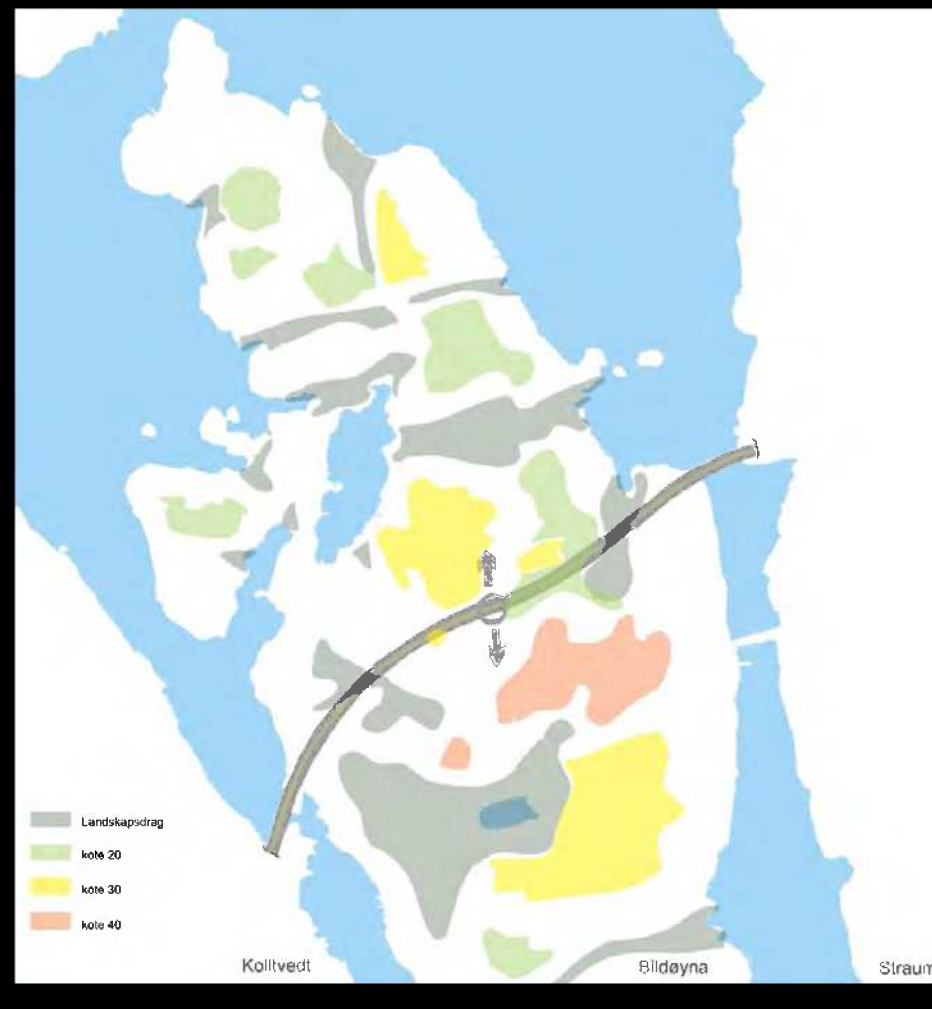
Kvalitetsmål

- Bildøyna skal ha samanhengande byrom og grøntområde mellom knutepunkta/bydelane.
- Dei ulike bydelane skal ha sine særeigne kvalitetar som vert eit gode for alle i byen.

“Landskap” betyr et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer.

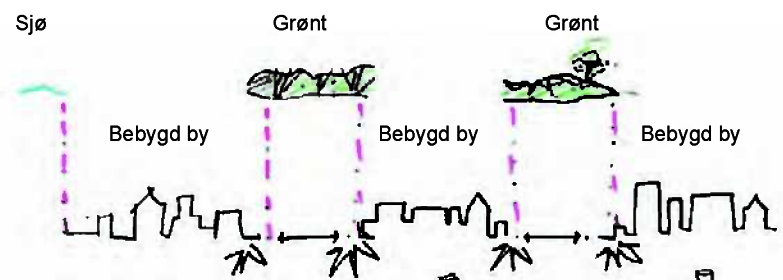
(Den europeiske landskapskonvensjon, 2000). Landskapet er bygd opp av landskapselement som vatn og vassdrag, høgdedrag, dalføre med vidare, sjå figuren under.

Figur 13 Eksisterande landskapselement på Bildøyna, markert i høve til kotehøgdd. Grått er landskapsdrag, gult, grønt og rosa er toppar, og blått er vatn.



Med utgangspunkt i landskapselementa kan ein plassere sentrale byrom der det naturleg høver i ein variert topografi. Byromma er opne rom i bystrukturen som kan fungere som torg og andre møteplassar.

Figur 14 Døme på plassering av byrom i høve landskapselement



Figur 15 Landskapsrommet markerer skilje mellom dei ulike bydelane. Dei beste landskapsromma er identifisert, og skal tene som byrom på Bildøyna. Bydelane omkring byromma definerer bruken av desse.

Det eksisterande landskapsrommet avgrensar byromma og gir markerte skilje mellom dei ulike bydelane, sjå figur 16 over.

På Bildøyna skal landskapet fungere som pustehol og møteplassar mellom bustadane, der landskapet nokre stader får stå urørt, og andre stader er forma for annan allmenn bruk.

Utbygginga på Bildøyna er ikkje meint å skje med avtrapping og med lågare utnyttning mellom bystruktur og uterom/grøntdrag. Overgangane skal vere knivskarpe. Slik vert by og landskap like verdfulle delar av kystbyen.

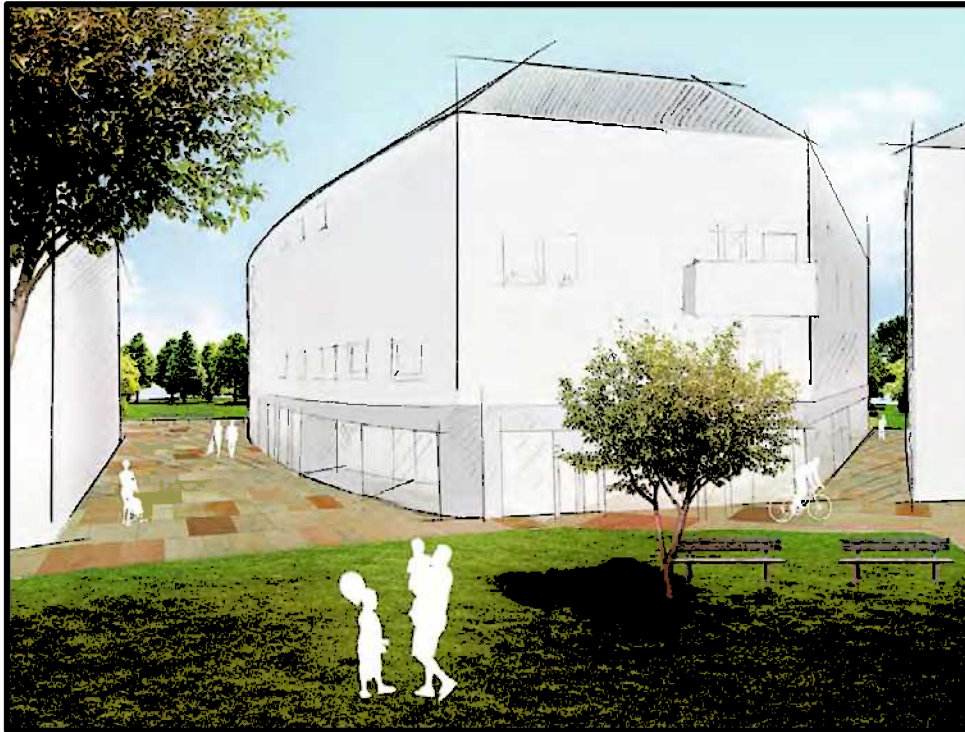
Områderegulering av dei framtidige byggjeområda SE1, SE2, SE3 og B1 skal syne «korleis ein legg til rette for publikumsretta funksjonar rundt dei sentrale

byromma og strategiske samanhengande byromsstrukturar. (Pbl. §11-9 nr. 5 og 6)», jf. føresegner pkt. 3.4.7. Dette bør likevel spesifiserast nærare i overordna kvalitetsprogram.

I randsonene mellom by og landskap kan ein lokalisere offentlege funksjonar. Bustadbygg med næring og handel lokalisert på gateplan ut mot grønne område gjev aktivitet store delar av døgnet.



Figur 16 Verdas mest kjente park, Central park i New York. Foto: Wikipedia.



Figur 17 Døme på byrom. Overgangen til grønne område utanfor byen er skarp, den går ikkje på kompromiss med byen sitt uttrykk. Natur-/kulturlandskapet har direkte kontakt med byen i ein tydeleg overgang. Siktlinjer mot dei grønne områda utanfor byen vil vere funksjonelle djupt inn i byen.



Figur 18 Døme på samanhengande byrom. Frå eitt byrom kan ein sjå det neste.

Retningslinjer

2.4.1

Naturlege høgdedrag og daldrag som er særleine for dette kystlandskapet, skal vere utgangspunktet for plassering, avgrensing og utforming av byromma.

2.4.2

Kystlandskap, soltilhøve, utsyn til sjø og mogleg samanheng til sjø skal vurderast ved plassering av byrom mot bygg.

2.4.3

Arbeid med terreng skal gjerast så skånsamt som mogleg, slik at variasjonar i topografien vert oppretthaldne.

2.4.4

Landskapsarkitektur og planar for grøntareal skal leggja vekt på artar som opptrer naturleg i kystlandskapet

2.4.5

Dei byromma som gjennom landskapsanalyse i områderegulering vert definerte som mest eigna og viktige i høve ønska utvikling, kan ha ei høgare utnytting der det passar med terrengforma.

2.4.6

Samanhengen mellom desse viktigaste byromma skal avklarast i arbeidet med områderegulering og tilhøyrande kvalitetsprogram (sjå punkt 3). Det same gjeld lokale kvalitetar for det ein skilde byrom med tilhøyrande nabolag. Dette for å sikre lokale variasjonar i kvalitet og innhald/tilbod byromma i mellom.

2.5 Trafikk

Overordna målsetjing

Planprogram for kommunedelplan Bildøyna og områderegulering nordre Bildøyna (2011) har følgjande overordna målsetjingar knytt til trafikk:

"Skape god, gjennomgåande infrastruktur mellom Straume og Bildøyna.

Legge grunnlaget for ei langsiktig planlegging av vegsystem, vann og avløp og anna teknisk infrastruktur, alternativ energibruk, gjennomgåande grønstruktur, gode møtestader og sosial infrastruktur."

Figur 19 Døme frå "Visjon kystby 2005"



2.5.1 Fotgjengarar og sykkistar

Kvalitetsmål

- *Hovuddelen av den samla persontransporten til og frå Bildøyna og internt på Bildøyna skal skje til fots, på sykkel eller ved bruk av kollektivtransport.*
- *Gang- og sykkelvegane i området skal vera gjennomgåande, av god kvalitet og traseane for fotgjengarar og sykkistar skal vere separate.*

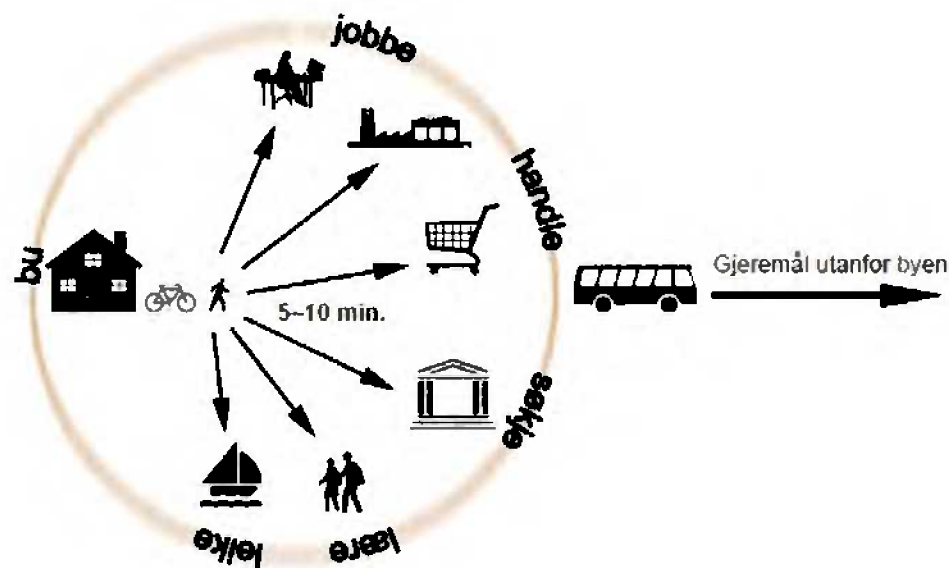
På Bildøyna skal funksjonar vera samlokaliserte. Saman med gode gang- og sykkelvegane gjer dette at mange kan arbeide, gå i barnehage og skule, handle og nytte tenestetilbod i gang- og sykkelavstand til bustaden sin. Dette er det viktigaste middelet mot auka bruk av bil som transportmiddel.

Utbygginga av det nye Sotrasambandet over Bildøyna vil danne ein barriere mellom nordre og søre Bildøyna. Det er difor viktig å knytte nordre og søre Bildøyna tettare saman ved å etablere fleire trasear for fotgjengarar og sykkistar på tvers av riksvegen. Desse traseane skal vera funksjonelle, trygge, oversiktlege og gå under/over hovudvegen.

Gang- og sykkelvegane kan leggjast til hovudvegen, det lokale gatenettet, langs Holmavatnet og langs kysten. Eit mål må vere å kome frå eit punkt til eitt anna så raskt som mogleg på sykkel eller til fots. Traseane bør liggje på stader der det er naturleg og logisk å krysse vegar. Lokaliseringa må òg ta omsyn til topografi,

siktiliner, byrom og landskapsrom, jf. kapitla over. Hovudtraseen for gang- og sykkelveg skal gå frå RV555 og nord til Apalneset, jf. §4.2.3 i føresegnene).

Eit gang- og sykkelvegnett må ha gode koplingar til kollektivtilbodet lokalt og langs riksvegen. Den viktigaste og mest utfordrande koplinga er mot Straume. Private område, høgder og den sterkt trafikkerte riksvegen er utfordringar som må løysast.



Figur 20 Infrastruktur i Sotra kystby.

Overordna målsetjing

Planprogram for kommunedelplan Bildøyna og områderegulering nordre Bildøyna (2011) har følgjande overordna målsetjingar knytt til infrastruktur og samlokalisering:

”Støtte vidare utvikling av Straume gjennom god funksjonsfordeling innan handel, offentlege tenester, kulturtilbod, bustadtilbod og servicefunksjonar.

Skape god, gjennomgåande infrastruktur mellom Straume og Bildøyna.”

Retningslinjer

2.5.1.1

Det skal etablerast gode, gjennomgåande gang- og sykkelveggar internt på nordre Bildøyna, til haldeplassar for kollektivtrafikk både internt og mot riksvegen, mellom søre og nordre Bildøyna og mellom Bildøyna og Straume. Der gang- og sykkelveggar kryssar riksvegen skal kryssinga vera planskilt.

2.5.1.2

Det skal vere trygge og lett tilgjengelege sykkelparkeringar ved bustader, næringsområde, haldeplassar for kollektivtrafikk og i offentlege rom.

2.5.1.3

Det skal etablerast eit godt og innbydande sykkelvegnett som det er låg terskel for folk å nytte.

2.5.1.4

Sykkelvegane skal vere lagt til rette for fart, med færrest mogleg kryssingar og/ eller forkjørersrett i kryss med biltrafikk.

2.5.2 Kollektivtrafikk

Kvalitetsmål

- *Ein skal leggje til rette for gode kollektivsamband med hyppige avgangar.*
- *Berre 25 % av daglege turar skal vere bilbaserte. Dei resterande skal skje til fots, med sykkel eller kollektivtransport.*
- *Kvar arbeidsplass skal generere maks 1 biltur per dag.*
- *Færrast mogleg skal vere nøydd til å nytte bil eller kollektivtransport til daglege gjeremål.*
- *Gateplana skal planleggjast som attraktive trasear for gåande og syklende – utan konflikt med bilar eller andre tyngre køyrety. På denne måten blir gata ein møteplass for innbyggjarane på ein måte som gjer det attraktivt å gå ut – og nytte føtene.*

Kollektivtrafikk

Eit godt kollektivnett er ein føresetnad for ein godt fungerande by. Kollektivtrafikk er også ein viktig faktor for å skape ein miljøvenleg by. Høg utnytting i utbygginga vil gje eit passasjergrunnlag for hyppige kollektivavgangar. Med berre ein vegtrasé er det effektivt å samle passasjerar for av- og påstigning. Haldeplassane skal vere lett tilgjengelege for flest mogleg. Plasseringa er ein del av den overordna mobilitetsplanlegginga. Haldeplassane skal vere trivelege og skape le for vêt og vind.

Kvalitetsprogrammet for områdereguleringa skal fastsetje kvalitetskrav til haldeplassane. I planforslaget er det sett av eigne felt til buss eller bane langsmed sekundærvegtraséen som bind saman Straume og Bildøyna. Lokal plassering av haldeplassar, maksimum 400 meter mellom kvar haldeplass, vil gjere det enklare å reise kollektivt og auke bruken av tilbodet. Bildøyna si direkte tilknytning til sjø opnar for ekspressbåtrute for pendlarar til Bergen.

Figur 21 Noverande og tenkte framtidige knutepunkt og kollektivaksar (Planprogram for kommunedelplan Bildøyna og områderegulering nordre Bildøyna (2011)).



Figur 22 Det må etablerast gode kollektivforbindelsar i kystbyen.



Retningslinjer

2.5.2.1

Tett bustabygging (minimum 150% BRA), og høgt bustadtal skal leggje grunnlag for eit godt utbygd kollektivtilbod med hyppige avgangar.

2.5.2.2

Samlokalisering av funksjonar som bustad, arbeidsplassar, skule, barnehage og butikkar skal saman med eit godt utbygd gang- og sykkelegnett sikre at mange går eller sykklar til de daglege gjeremåla.

2.5.2.3

Gatene i planområdet skal vere bilfrie.

2.5.2.4

Parkeringsanlegg og varelevering skal i hovudsak liggje under gateplan.

2.5.2.5

Inntil kystbyen er bygd ut med to tredelar av full storleik, og det er etablert eit kollektivtilbod med god frekvens, kan det leggjast til rette for ein høgare bilbruk enn målsetjinga.

2.5.2.6

Det skal utarbeidast ein overordna mobilitetsplan i samband med områderegulering. Mål: om lag 30% av dei som bur på Bildøyna, har arbeidsplassen sin der også.

2.5.2.7

Kvalitetsprogrammet for områderegulering skal avklare kva for kvalitetar som skal gjelde for kollektivhaldeplassane.

2.5.3 Parkeringsstrategi

Kvalitetsmål

- *Berre 25 % av daglege turar skal vere bilbaserte. Dei resterande skal gå føre seg til fots, med sykkel eller kollektivtransport.*

I Bergensregionen skjer meir enn 60 prosent av daglege turar med bil (sjåfør eller passasjer) Skal ein få til å redusere bilbruken til 25 prosent må ein rekke føresetnader liggje til rette.

- Folk må bu tett (minimum 150 % BRA).
- Arbeidsplassar og servisetilbod må liggje i gang/sykkellavstand til bustaden.
- Talet på parkeringsplassar må ned.
- Gater må vere bilfrie.
- Gater må vere interessante. Fasadar i 1. etasje som vender mot gata må vere transparente og helst innehalde publikumsretta funksjonar.
- Gang- og sykkelvegnettet må vere godt utbygd med høg kvalitet.
- Tal på bustader og arbeidsplassar må ha passert ein kritisk masse/ viss storleik.
- Kollektivtilbodet må ha høg frekvens, god regularitet både langs sekundærvegnettet og på det lokale vegnettet.

For å oppnå redusert bilbruk må parkeringskrava for områda støtta kvalitetsmålet og vera framtidsretta. Parkeringsanlegg skal liggja under terreng slik at gatene vert bilfrie.

Kollektivtilbodet må vera godt, både internt på Bildøyna, mellom søre og nordre Bildøyna og Straume, samt frå Bildøyna mot hovudvegnettet mot øvrige delar av Sotra og mot Bergen. I takt med utbygging av bustadområda vil det etablerast eit servicetilbod for innbyggjarane i bustadområda slik at dei fleste innbyggjarane ikkje treng å køyre bil til dei daglege gjeremåla. Denne samlokaliseringa av funksjonar er viktig for å oppnå redusert bilbruk, og for dynamikken elles i bydelen.

Det er mogleg å få til en kraftig reduksjon i bilbruken. Oslo kommune har den lågaste bilbruken av alle norske kommunar. Der skjer 3,5 av ti personreiser med bil. (Reisevaneundersøkelsen 2009).

Det er i føresegnene til kommunedelplanen sett parkeringskrav til ulike føremål i eigen tabell.



Retningslinjer

2.5.3.1

Parkering skal skje under terreng, og helst i egne større felles anlegg for å gjøre det lettere å bygge oppå garasjeanlegget eller legge til rette for permanente grøntareal.

2.5.4 Mobilitetsplan

Kvalitetsmål

- *På sikt er målet at mobilitetsplanen skal sjåast i samanheng med konkrete klimamål retta mot ulike typar verksemdar og ulike lokaliseringar.*
- *Arbeidsplassintensive verksemdar skal lokalisrast nær kollektivknutepunkta.*
- *Mobilitetsplanen vil setje utbyggjar og kommunen i stand til å lage eit klimarekneskap.*

I samband med utarbeiding av områderegulering skal det lagast ein mobilitetsplan for dei ulike delområda som kartlegg transport til og frå dei ulike verksemdene her. Mobilitetsplanen må også vise transportarbeidet til dei som skal bu og verke i planområdet.

I arbeidet med å nå målet om ein by der innbyggjarane i hovudsak reiser til fots, per sykkel eller kollektivt, må næringslivet bidra.

I ein mobilitetsplan skal utbyggjar gjere greie for samla transportomfang til/frå verksemda, der denne transporten skal fordelast til typar transportmiddel. Planen skal syne korleis ein skal oppnå ønska fordeling mellom transportmiddel. Det skal utarbeidast ein eigen rettleiar for mobilitetsplanar.

Mobilitetsplanen vil setje utbyggjar og kommunen i stand til å lage eit klimarekneskap. På sikt er målet at mobilitetsplanen skal sjåast i samanheng med konkrete klimamål retta mot ulike typar verksemdar og ulike lokaliseringar.



Retningslinjer

2.5.4.1

Alle nye verksemdar med meir enn 50 tilsette eller utbygging av næringsareal på minimum 1000 m² må dokumentere transportbehov og transportløyningar.

2.5.4.2

Alle verksemdene eller utbyggjar skal gjere greie for samla transportomfang til/frå verksemda. Denne transporten skal fordelast på transportmiddel, og det skal gjerast greie for korleis ein skal oppnå denne fordelinga.

2.6 Kulturaksen

Kvalitetsmål

- *Straumsalmenningen skal forlengast til Bildøyna som ein kulturakse i form av ein turveg/gang- og sykkelvegtrasé. Almenningen skal formidle kystkulturen og byggje opp om identiteten til staden.*
- *Traséen skal ha stoppestader med aktivitetar og informasjon av høg kvalitet.*
- *Kulturminna i området skal formidlast til publikum langsmed kulturaksen.*

Det er eit mål å formidle funna av kulturminne på ein måte som byggjer opp under staden sin identitet. Med dette som utgangspunkt skal Straumsalmenninga vidareførast frå Straumesida over Straumsundet til Bildøyna og utover i landskapet her som ein gang- og sykkelvegtrasé, ein kulturakse. Aksen knyt saman sjø og fjell tvers gjennom Straume med byrom av ulik karakter, og skal fortsette over Bildøyna, gjennom sentrale by- og landskapsrom.

Langsmed traséen skal det ligge stoppestader med varierte aktivitetar og med formidling av stadeigen kunnskap. Den kan vere knytt til steinalderlokalitetane, eller kulturminne frå landbruk og fiske som steingarder, utlør, lyngheiar og sjøbuer. Kulturaksen blir ei ferdselsåre som byggjer opp om identiteten til kystbyen, på same måte som til dømes stoppestadene Statens vegvesen har etablert langs bilvegane i prosjektet "Nasjonalt turistvei".

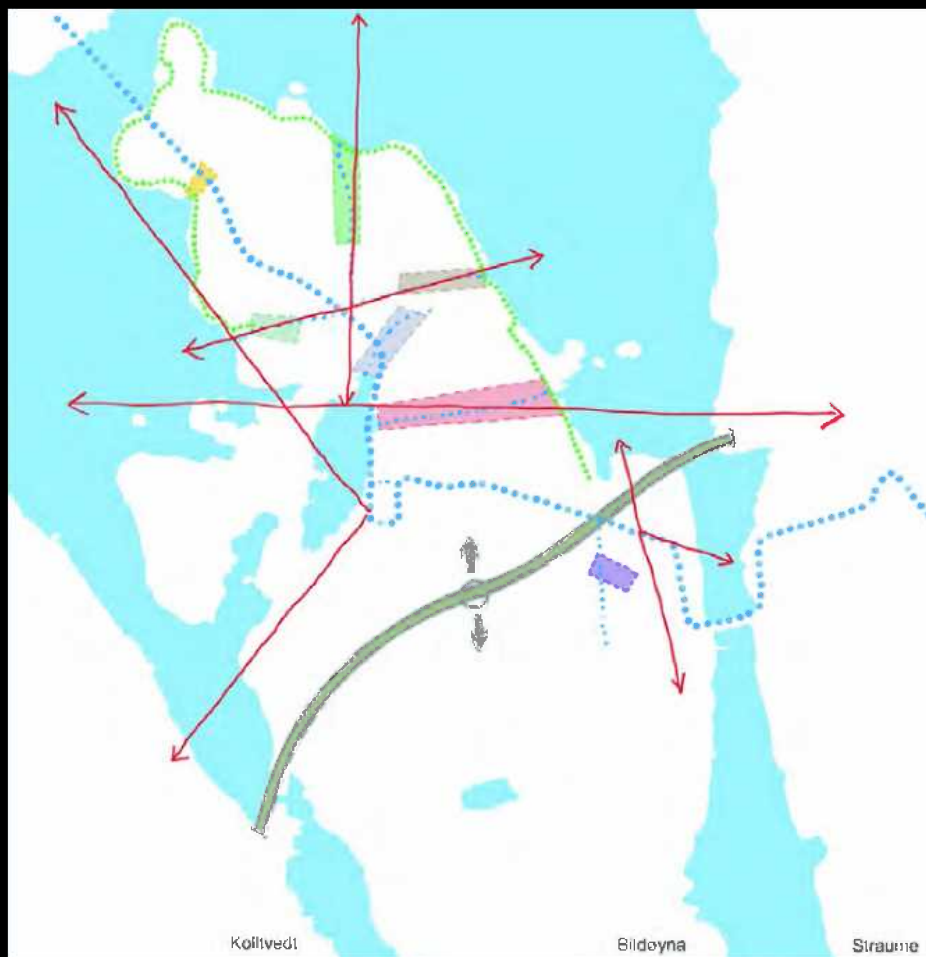
Kulturaksen skal etablerast som del av eit første trinn i utbygginga av Bildøyna. Den



Figur 23 Døme på kystkultur på Sotra.

skal vera ein ryggrad som heilt frå byrjinga av bind saman det etablerte Straume med dei nye bydelane på Bildøyna. Den vil og skape samanheng internt uavhengig av kva område på Bildøyna som vert bygd ut først.

Figur 24 Kulturaksen vist med blå stipla line, frå Straume sentrum over Bildøyna mot Råna. Traséen møter sentrale byrom, landskapsrom og siktliner.



Kulturaksen vil i første fase framstå som ei turløype som tek deg gjennom kystlandskapet, frå Straume sjøfront opp til Bildøyna sitt høgaste utkikkspunkt, så nordover mot Holmavatnet og vidare mot Apalneset og nordspissen av nordre Bildøyna mot Råna. Langsmed ruta vil du til dømes kunne finna spanande utkikkspunkt, klatrevoggar, høve for kajakkpaddling og andre aktiviteter. Du vil sjå informasjonstavlar om historia i området, knytt både til steinalder og nyare tids kysthistorie. Slik vert turstien/gang-/sykkelvegen ikkje berre ein transportetappe, men og ei forteljing om kystbyen si historie og geografiske plassering. Aksen skaper liv mellom Straume og Bildøyna og mellom dei ulike delområda for utvikling.

Etter kvart som kystbyen veks, vil det skje byliknande fortetting langs kulturaksen. Viktige utkikkspunkt og landskapsrom vert oppretthaldne, medan ein fortettar bydel og nabolag. Kulturaksen vekslar mellom landskapsrom og byrom, og fungerer no meir som ei landskaps- og byromsvandring i den nye kystkulturen.

I samband med utarbeiding av reguleringsplanar vert det utarbeidd ein strategi for korleis ein skal handtere ulike tema i plan- og byggjeprosessen. Denne skal vera klar rett etter oppstart av planarbeidet.

Overordna målsetjing

Planprogram for kommunedelplan Bildøyna og områderegulering nordre Bildøyna (2011) har følgjande overordna målsetjingar som gjeld for kulturaksen:

"Knyte saman etablerte område for rekreasjon og friluftsliv på Kolltveit/ Straume/ Råna med arealbruken på Bildøyna. Dette skal skje gjennom felles, publikumsretta sjøfrontar og infrastruktur."



Retningslinjer

2.6.1

Kulturaksen skal etablerast som del av eit første trinn i utbygginga av Bildøyna, og vere ein del av områderegulering for SE1.

2.6.2

Traséen for kulturaksen skal fortelje historie om kystlandskap - før og no.

2.6.3

Stoppestader og utkikkspunkt skal ha ulike uttrykk og kvalitetar og spegle dei særegne kvalitetane i dei einskilde nabolaget.

2.6.4

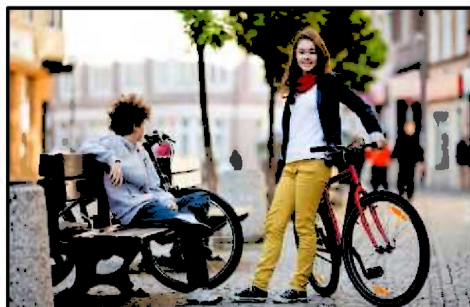
Nokre punkt langs aksen skal vere stader i landskapsrom, medan andre punkt skal vere i byrom. Dette må avklarast i områderegulering for SE1.

2.7 Born og unge

Kvalitetsmål

- *Kystbyen på Sotra skal vere ein god stad for born og unge å vekse opp, og skal innby til lek og aktivitet.*

Born og unge i plansamanheng gjeld aldersgruppa 0-18 år. Ormsynet til born og unge sine oppvekstvilkår er heilt grunnleggjande i planlegging. Det gjeld utforminga av samfunn og omgjevnader med sikte på at nye generasjonar skal få tenlege livs- og utviklingshøve. (Miljøverndepartementet, 2012).



Figur 25 Illustrasjon Foto: Shutterstock

Torg og allmenning

Byromma skal stimulere til uteopphald og uteaktivitet, både for born og vaksne, mellom anna ved å byggje arkadar og takoverdekte uterom i vêrutsette område, sjå også avsnitt 2.7 og 2.9. Bustadene bør orienterast slik at ein enkelt kan nytte byrom tilrettelagt for born og unge. Overflatematerial og mønster som skal nyttast på leikeplassar, bør gå igjen i det urbane miljøet rundt, eller bør ta opp i seg detaljar frå dette. Slik vert leikeplassen ein integrert del av det urbane miljøet. I Noreg er det tradisjon for bruk av tre. Ein kombinasjon av prinsipp om opne, integrerte leikeområde i byen og bruk av norske tradisjonelle material vil kunne gje ein aktiv barneby med eit varmare uttrykk.



Figur 26 Illustrasjon Foto: Shutterstock

Det skal skapast gode møteplassar og tilbod for ungdom på torg og allmenningar. Ungdomsklubb og lokale for ungdomslag/foreiningar bør lokaliserast i nærleiken av desse byromma. Ungdommen skal ha klart definerte areal, på lik line med borna sine leikeplassar.

Møte mellom nabolag

I byrom kan fleire nabolag møtast. Der kulturaksen passerer gjennom området vil denne danne perfekte møtepunkt for småbarnsfamiliar. Her kan det vere leikeplass og høve til å grille på solrike dagar. Det er viktig å etablere gode lågterskeltilbod i nabolaget for både born og ungdom



Figur 27 Illustrasjon leikeplass. Foto: Privat

Overordna målsetjing

Planprogram for kommunedelplan Bildøy-na og områderegulering nordre Bildøy-na (2011) har følgjande overordna målsetjingar knytt til planlegging av gode stader for mellom anna born og unge:

”Legge grunnlaget for ei langsiktig planlegging av vegsystem, vann og avløp og anna teknisk infrastruktur, alternativ energibruk, gjennomgåande grønstruktur, gode møtestader og sosial infrastruktur.

(Fastsette) Overordna grønstruktur, viktige samfunnsfunksjonar (t.d. skule, barnehage) og hovudsystem for infrastruktur.”



Figur 28 Illustrasjon lek Foto: Privat

Retningslinjer

2.7.1

Grønstrukturen i området skal være gjennomgående og av høy kvalitet.

2.7.2

Bustader skal ligge slik at byromma enkelt kan nyttast av born og unge, t.d. med ly for vêr og vind.

2.7.3

Leikeplassar i byen skal nytte overflatematerial og mønster som anten går igjen i byrommet, eller som tek opp i seg detaljar frå dette.

2.7.4

Torg og allmenningar må danne gode møteplassar og gje tilbod for ungdom.

2.7.5

Byromma må vere utforma slik at bybarnehagar kan nytte både dei og parkar som leikeareal. Ordinære barnehagar vil ha avsett leikeareal med eige føremål i reguleringsplan.

2.7.6

Det skal leggjast til rette for gode lågterskeltilbod (utandørs) og møteplassar for ungdom.

2.8 Lokalklima og handtering av overvatn

Kvalitetsmål

- *Sotra Kystby skal vere” den beste Vestlandsbyen i all slags vær”.*

Klimavern

I eit kystområde som Bildøyna er det viktig å planlegge med Vestlandsvéret; både sydvesten og nordavinden kan gjere det surt og kaldt på kysten. Bildøyna skal byggjast ut slik at ein skaper gode lokalklimatiske tilhøve, med særleg vekt på vind og sol. Bygningane si plassering kan påvirke vindtilhøva og fungere som klimavern, med arkadar som vil gje tørre uterom, gangveggar og fortau gjennom heile året. Med overbygde fortau, minimalt med vind i gatene og gode soltilhøve legg ein grunnlaget for eit godt bymiljø. Taka ute skal ikkje likne kjøpesenter, men stimulere til uteopphald og uteaktivitet.

I tradisjonell vestnorsk byggjeskikk er klimavern rundt bustadane velutvikla. Bustadane på Havråtunet på Osterøy er eit godt døme. Her står læne i utkanten og dannar ein buffer mot vær og vind. Dette gjev godt verna uterom mellom bustadane -

gjennom heile året.

Desse velprøvde prinsippa skal liggje til grunn for framtidig planlegging på Bildøyna, modernisert og tilpassa framtidige buformer. Bustadene bør liggje slik at sola varmar opp opphaldsromma, medan nærings- og kontorbygga bør liggje slik at dei treng minst mogleg avkjøling i sommarhalvåret.

Overvatn

Saman med områdeplan følgjer ein plan for handtering av overvatn. Planen må vise kor det er naudsynt med avsetting av eigne areal. Det skal utarbeidast grønt arealrekneskap for dei einskilde områda, som mellom anna syner tilhøvet mellom tette og permeable flater.



Retningslinjer

2.8.1.

Bygningane bør liggje slik at dei skaper eit godt mikroklima på bakkeplan. Bustadene skal liggje slik at sola varmar opp opphaldsromma, medan nærings- og kontorbygga skal liggje slik at dei treng minst mogleg avkjøling i sommarhalvåret.

2.8.2.

Det kan byggast arkadar og delvis takoverdekte uterom i byromma som gir le for vær og vind, og skaper trivelege byrom som stimulerer til uteopphald og uteaktivitet.

2.8.3.

I samband med områdeplan skal det utarbeidast eigen plan for handtering av overvatn.

3 VIDARE PROSESS

3.1 Spesifikke kvalitetsprogram

Føresegnene set krav til følgjande:

§2.2

I samband med utarbeiding av reguleringsplanar for område SE1, samt SE3 og B1 skal det utarbeidast spesifikke kvalitetsprogram. Programma skal ivareta føringar frå det overordna kvalitetsprogrammet jf § 2.1, men utarbeidast med ein høgare detaljeringsgrad (Pbl. § 11-9 nr. 4 og 6).

§2.2.1

Det spesifikke kvalitetsprogrammet for SE1 skal også gjelde for reguleringsplanar i SE2. (Pbl. § 11-9 nr. 4 og 6).

I samband med område- og detaljreguleringar skal følgjande tema inngå i dei spesifikke kvalitetsprogramma:

- Utbyggingstakt for sentrumsområda
- Byform
- Kystkultur og strandsone
- Landskap og byrom
- Trafikk
- Kulturminne og kulturakse
- Barn og unge
- Lokalklima og handtering av overvatn

I tillegg kan programma supplerast med andre, stadspesifikke tema.

UTARBEIDD AV:
FJELL KOMMUNE I SAMARBEID MED OPUS BERGEN AS.

OMSLAGSILLUSTRASJON:
OPUS 3 AS