
Saksnr: 2020/39379-12
Saksbehandlar: Cathrine Gunn Grasdal

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Fylkesutvalet		21.09.2021

Fråsegn til reguleringsplan - Hoshovdstølen - gnr 87 bnr 3 m.fl. - planid 12532019003 - Osterøy kommune

Forslag til vedtak

1. Vestland fylkeskommune meiner at reguleringsplanen for Hoshovdstølen legg til rette for gode bumiljøkvalitetar, og vil bidra positivt til rekreasjon og friluftsliv.
2. Med omsyn til trafikktryggleik og nullvisjonen, fremmar Vestland fylkeskommune motsegn til alternativ løysing for mjuke trafikantar over Hoshovdåsen. Vi vurderer at planforslaget vil generere auka gang- og sykkeltrafikk på fylkesvegen, og at løysinga over Åsen ikkje svarar ut krav om universell utforming i fylkesutvalet sitt vedtak av 30.03.2017 (tidlegare Hordaland fylkeskommune).
3. Vestland fylkeskommune fremmar motsegn til teikna fortausløyising. Vi meiner at planforslaget må regulere separat løysing for mjuke trafikantar langs planområdet, og at det må knytast rekkefølgjekrav til opparbeiding av løysinga i føresegnene. Vi viser til føresegn til Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023: *2.2 Gode avkjørslar /kryss med ev. busslommer og fortau/gang- og sykkelveg skal vere opparbeidd og godkjend før nye bustadfelt vert tekne i bruk (PBL § 11-9 nr. 4).*

Samandrag

Føremålet med utvikling av reguleringsplan for Hoshovdstølen er bustadbygging og bruk av strandsona til promenade og rekreasjonsområde. Reguleringsplanen legg til rette for fleire positive kvalitetar, og har vore fremma tidlegare. Planen vart stoppa mellom anna grunna utfordringar knytt til tilbod for mjuke trafikantar mellom planområdet og Hosanger, der skule og handel er lokalisert. Vestland fylkeskommune peikar på at *Regional areal- og transportplan for bergensområdet* har følgjande retningslinje: *5.4 Nye større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskole og til kollektivstopp.* Fylkeskommunen er kritisk til eit utbyggingsmønster som er i strid med mål og retningsliner for statleg og regional areal og transportplanlegging. Fylkeskommunen har undervegs i prosessen rådd til ei løysing med fortau langs fylkesvegen, men dette er ikkje løyst tilfredsstillande i planframlegget.

Rune Haugsdal
fylkeskommunedirektør

Paal Fosdal
avdelingsdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Plankart Hoshovdstølen
- 2 Planskildring Hoshovdstølen
- 3 Føresegner Hoshovdstølen

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Osterøy kommune har sendt reguleringsplan for Hoshovdstølen på høyring med frist 13.08.21. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming. Vestland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Planprosess og medverknad

Vestland fylkeskommune har gitt innspel til oppstartmeldinga i brev av 12.09.19, og til utvida plangrense 14.02.20. Det har også vore møte om plansaka mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og Osterøy kommune 29.10.2019.

Vedtakskompetanse

For tema av regional interesse og prinsipiell karakter er det fylkesutvalet som har mynde til å fremje motsegn etter delegeringsreglementet for Vestland fylkeskommune. Dersom motsegn blir fremma må kommunen endre planen, som regel etter å ha drøfta problemstillingar og løysingar i møte med fylkeskommunen. Dei fleste motsegnene blir avklart i møte med kommunen, men dersom det ikkje blir semje vil planen gå til mekling hos Statsforvaltaren i Vestland.

Vurderingar og verknader

Fylkeskommunen har tidlegare spelt inn at planarbeidet bør legge særleg vekt på areal og transport, samferdsel, strandsoner, kulturminne og kulturmiljø. Nærleik, tilkomst og utsikt til sjø er eit gode og ein attraksjon, og fylkeskommunen er positiv til ein offentleg strandsti som sikrar ålmenn tilgjenge i strandsona. Å sikre omsyna til kulturminne og samanheng mellom kulturminneverdiar og andre gode kvalitetar, bidreg til attraktivitet og god stadutvikling. Lokalsamfunnsutvikling er viktig i Osterøy kommune sitt arbeid, og Hosanger hadde første LivOGLyst-prosjektet i kommunen.

Knytt til dette planarbeidet, og til koplinga mellom Hoshovdstølen og Hosanger, har fylkeskommunen gjennom prosessen vore særleg opptatt av omsyna til mjuke trafikantar og trafikktryggleik. Desse omsyna er forankra i regionale planar, og er premis for ei vellukka og trygg utvikling av Hosanger som lokalsamfunn.

Samordna areal- og transportplanlegging

Osterøy kommune er omfatta av planområdet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Planen er nemnt i planskildringa under aktuelle regionale føringar, men fylkeskommunen ser ikkje at denne er lagt til grunn i planarbeidet.

Vi er oppteken av omsyn til trafikktryggleik og mjuke trafikantar, som nemnd over, men også med omsyn til bidrag for å nå nullvekstmålet for personbiltransport. Desse temaa og målsetnadene heng saman. For å nå nullvekstmålet, må det bli satsa på eit breitt spekter av verkemiddel med prioritering av kollektivtrafikk og tilrettelegging for sykkel og gange. Vidare er nullvekstmålet ikkje berre forankra i mål om utsleppsreduksjonar. Det er også ei viktig løysing på utfordringar med kapasitet og framkomst i transportsystemet.

Planforslaget legg til rette for det som i stor grad vil vere bilbasert. Dette blir forsterka om ikkje gang- og sykkelløysingane er gode nok, slik ein legg opp til no.

Infrastruktur og veg

Trafikktryggleik og tilbod for mjuke trafikantar

Planområdet på Hoshovdstølen er lokalisert 800 meter utanfor tettstaden Hosanger. Det er ikkje tilrettelagt med tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen. Osterøyvegen er smal, og med delvis bratt terreng. Gjeldande fartsgrense langs planområdet er 80 km/t. I tidleg fase i planarbeidet var det vurdert å etablere tilbod langs fylkesvegen. Planforslaget som no er lagt på høyring legg opp til ei alternativ løysing for mjuke trafikantar over Hoshovdåsen. Både Statens vegvesen og fylkeskommunen har ved fleire høve rådd til å vurdere tilbod langs fylkesvegen på nytt.

Vi viser til retningsline 5.2 i Regional areal- og transportplan for bergensområdet, som seier at: «Nye større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.». I planforslaget er det vist til at dei næraste offentlege skulene er i Fotlandsvåg og Lonevåg, slik at skulevegen til offentleg skule er med buss. Den private Hosanger Montessoriskule ligg ifølgje planforslaget om lag 1,3 km frå planområdet via gangstien over Åsen, og 1,7 km dersom

ein går langs fylkesvegen. Bustadområdet vil generere trafikk med mjuke trafikantar til skulen, men òg til andre føremål som til dømes fritidsaktivitetar for barn og unge på Hosanger.

Gangstien over Hoshovdåsen er regulert som tursti, og delar av turstien er allereie bygd i samband med tilkomst til kommunalt høgdebasseng. Det siste stykket mot Hosanger står att, og dette strekket har utfordringar knytt til stigning. Høgdeforskjell er målt til 70 meter, og fylkeskommunen er bekymra for at dette vil gjere tilbodet mindre attraktivt, og føre til at ein del trafikantar, særleg syklistar, vel å ferdast langs fylkesvegen framfor på turstien.

Fylkeskommunen er positiv til at planforslaget ønsker å legge til rette for auka tilgjenge til friluftsliv i nærområdet. Vi vurderer òg at tilbodet kan avlaste ein del av gangtrafikken som dei nye bustadane vil generere. Samla sett meiner vi likevel at planforslaget vil føre til auka gange og sykling på fylkesvegen. Fleire av målpunkta i Mjøsvågen vil ha kortare avstand via fylkesvegen, og utfordringar knytt til stigning kan gjere turvegen mindre attraktiv. Vi er difor kritisk til at planen ikkje regulerer eit trygt tilbod langs fylkesvegen, og viser til nullvisjonen som er nedfelt som delmål i *Regional areal og transportplan for bergensområdet*. Nullvisjonen inneber eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Vedtak om gangsti i fylkesutvalet 30.03.2017

Vi er einig med planforestillar om at det er fleire utfordringar med å etablere tilbod langs fylkesvegen. Det vil vere nødvendig med rassikring. Ettersom det ikkje er grunnlag for å sette ned fartsgrensa til 50 km/t her, er fortausløyising utelukka og det er vil det vere krav om å separat gang- og sykkelveg. Grunna utfordringar knytt til etablering av tilbod langs fylkesvegen bad planforestillar i 2017 om ein uttale frå fylkeskommunen til alternativ løyising over Åsen.

Vi viser til vedtak i fylkesutvalet frå 30.03.2017:

- Fylkesutvalet stiller seg bak at det vert etablert ei alternativ løyising til gang- og sykkelveg som ikkje går langs fylkesvegen. Den alternative løysinga må framstå som ein attraktiv skuleveg.
- Fylkesutvalet vil peike på at både nedre trasé og Åsen vert vurdert, men vil påpeike at alternativ 1, nedre trasé, kan synest mindre trafikksikker, blant anna ved at den ikkje synes å gå heilt inn til Hosanger.
- Fylkesutvalet legg til grunn at fylkeskommunen ikkje får ansvar for drift og vedlikehald for den alternative løysinga.
- Fylkesutvalet set krav til utforminga av det alternative tilbodet, ved at den må:
 - Vere universelt utforma
 - Det kan akseptereast ned mot 2,5 meters breidde - ha fast dekke
 - Ha god belysning
 - Vere rassikra, og sikra for stein-/snøsprut frå fylkesvegen
- Fylkesutvalet legg til grunn at ei etablering av ei alternativ løyising ikkje bind fylkeskommunen til eit framtidig ansvar for skoleskyss langs strekninga på bakgrunn av «farleg skuleveg».

I planskilddinga er det vist til at gangstien er teikna ut i høve til krav stilt m.a. av tidlegare Hordaland fylkeskommune i positivt vedtak om denne løysinga. Her står at gangstien har breidd, stigningstilhøve o.a. i høve til krava. Det er sett krav i føresegna om utforming og opparbeiding av gangstien slik at ein sikrar at gangstien kjennest trygg å ferdast på både sommar og vinter: Det er mellom anna krav til ljossetting og driftsløyising i utbyggingsavtale høve til brøyting og tilsvarande.

Universell utforming

Hovudutfordringa med gangstien over Hoshovdåsen er knytt til universell utforming og stigning. Vi er ueinig med planforestillar om at forslaget svarar ut kravet til fylkesutvalet om universell utforming. Handbok V129 om universell utforming av vegar og gatar har retningsliner om stigning. Gangstien er regulert som turveg, og tilrådingar om maksimal stigning er ulike for gang- sykkelveg og turveg. Ein gang- og sykkelveg bør til dømes ikkje ha stigning på meir enn 8 % på kortare strekk, medan på turvegar kan ein tillate stigning på inntil 10 % på strekningar som er inntil 35 meter lange. Turvegen i planforslaget har fleire lengre strekk med gjennomsnittleg stigning på opptil 10 %. Det er til dømes eit strekk på 300 meter med gjennomsnittleg stigning på 9,9 % (profil nr. 575-875). Fylkeskommunen er bekymra for at stigningane vil gi utfordringar for brukarar med nedsett funksjonsevne.

Drift og vedlikehald

Det var eit krav frå fylkesutvalet at fylkeskommunen ikkje skal ha ansvar for drift og vedlikehald av den alternative løysinga. Føremålet med drift og vedlikehald er å sikre at ønska funksjon på vegnettet vert oppretthalden. Ønska funksjon og kvalitet er styrt av dei fire hovudmåla knytt til trafikktryggleik, framkomst, miljøpåverknad og universell utforming. Vi kan ikkje sjå at det er nedfelt i føresegnene korleis ein skal sikre drift og vedlikehald av turvegen. Fylkeskommunen er bekymra for at manglande avklaringar og ansvarsforhold knytt til drift og vedlikehald kan føre til at turvegen i periodar ikkje vil stå som eit reelt alternativ til fylkesvegen.

Med omsyn til trafikktryggleik og nullvisjonen, rår fylkesrådmannen til motsegn til alternativ løysing for mjuke trafikantar over Hoshovdåsen. Vi vurderer at planforslaget vil generere auka gang- og sykkeltrafikk på fylkesvegen, og at løysinga over Åsen ikkje svarar ut krav om universell utforming i fylkesutvalet sitt vedtak av 30.03.2017 (tidlegare Hordaland fylkeskommune).

Fartsgrense

Fartsgrensa på fylkesveg 567 Osterøyvegen 80 km/t i planområdet. Osterøy kommune har søkt om nedsett fartsgrense på strekninga Helldal til Børo, til 50 km/t. Planområdet ligg innanfor strekninga, og kommunen grunngjev søknaden delvis med reguleringsplanarbeidet på Hoshovdstølen:

«Store deler av vegnettet i Osterøy kommune har ei fartsgrense på 80 km/t. I samband med reguleringsplanar vert krava til utbetring og opparbeiding av fylkesveg og fortau omfattande og kostnadskrøvande. Grunna krevjande topografi vil opparbeiding av fullgode løysingar langs fylkesveg i tillegg føre til store landskapsinngrep. Kommunen er uroa for at planprosessane ikkje vert realisert og at nærings- og samfunnsutviklinga stoppar opp grunna krava som vert stilt knytt til desse strekningane. Kommunen er oppteken av at krav i reguleringsplanar og fartsgrense vert tilpassa dei lokale høva.»

Fylkeskommunen har tidlegare gitt tilbakemelding om at det er gjeldande fartsgrense som skal leggest til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanar. Søknaden om nedsett fartsgrense er ikkje ferdigbehandla. Kommunen har likevel vedtatt å legge planen ut på høyring med utgangspunkt i nedsett fartsgrense. Det er lagt til grunn 50 km/t for utforming av tilbud for mjuke trafikantar langs fylkesvegen i planområdet, og 60 km/t for utforming av busshaldeplassar og tilrettelagt kryssingspunkt for gåande.

Det er Statens vegvesen som har vedtaksmynde i fartsgrensesaker på fylkesvegar. Som vegeigar sender fylkeskommunen ei innstilling som Vegvesenet tek med i vurderinga. Erfaringsmessig er det likevel fartsgrensekriteria i vegnormalane Vegvesenet legg hovudvekt på når dei vurderer søknader. Fylkeskommunen har gjort ei førebels vurdering av søknaden, og kome fram til at vi kan innstille på nedsett fartsgrense til 60 km/t på strekninga Helldal-Børo.

Dersom Statens vegvesen vedtek nedsett fartsgrense frå 80 km/t til 60 km/t, vil dette føre til endra krav til fysisk utforming av tiltak på fylkesvegen, jf. N100. Det vil mellom anna ikkje vere krav om planfri kryssing av fylkesvegen for mjuke trafikantar, ein kan i staden regulere for tilrettelagt kryssing. Tal på gåande tilseier at gangfelt ikkje er aktuelt her. Tilrettelagt kryssing kan vere aktuelt for å redusere risiko når gåande med stort sannsyn vil krysse på denne staden eller når slik tilrettelegging vil betre framkomst for kryssande utan at ein aukar risiko for ulukke. For at tilrettelagt kryssing skal vere eit trygt alternativ, må planarbeidet regulere tiltak for å sikre at fartsnivået ikkje overstig 65 km/t. Tilstrekkeleg sikt er ei føresetnad for eit trygt kryssingspunkt. Fysisk utforming med nedsenka kantstein må regulerast, og ein må vurdere veglys på strekninga, helst heilt inn til Hosanger.

Eit trygt kryssingspunkt for mjuke trafikantar er eit krav uansett val av løysing for overordna tilbud for mjuke trafikantar. Kryssingspunktet skal tene gåande som skal til og frå busshaldeplass i retning Hosanger, og til turstien uavhengig av om dette vert det einaste tilbodet for mjuke trafikantar til Hosanger, eller om det primært vert eit friluftstilbod.

Nedsett fartsgrense inneber òg at krava til utforming av busshaldeplassane vert endra. Dette gjeld mellom anna krav til sikt.

Reguleringsplanen har lagt til grunn 60 km/t ved utforming av tiltaka på fylkesvegen, noko som vil vere akseptabelt dersom Vegvesenet vedtek nedsett fartsgrense. Fylkeskommunen vil samstundes understreke at Osterøy kommune ikkje kan vedta eit planforslag der 60 km/t er lagt til grunn, før Statens vegvesen eventuelt har gjort vedtak om nedsett fartsgrense.

Fortausløyising langs bustadområdet

Langs fylkesvegen i heile strekket langs det nye bustadområdet og heilt til Helldalkrysset legg planen til rette for at det kan etablerast fortau. Plankonsulent vurderer at dette vil gi eit godt tilbod for dei mjuke trafikantane i området. Det er òg teikna inn fortau knytt til busstoppa på b e sider av fylkesvegen.

Fylkeskommunen har vurdert at det ikkje er grunnlag for   sette ned fartsgrensa i planområdet til 50 km/t. Det er eit krav i N100 at regulert l ysing for mjuke trafikantar skal utformast som separat gang- sykkelveg dersom fartsgrensa er 60 km/t eller meir. Planforslaget viser fortausl ysing langs fylkesvegen i heile planområdet. Dette betyr at f reslegen fortausl ysing langs fylkesvegen i planområdet vil vere i strid med krava i vegnormalane. Vi vurderer at fortausl ysing i 60 sone ikkje er eit trygt tilbod.

Fylkesr dmannen r r til motsegn til teikna fortausl ysing. Vi meiner at planforslaget m  regulere separat l ysing for mjuke trafikantar langs planområdet, og at det m  knytast rekkef lgjekrav til opparbeiding av l ysinga i f resegnene. Vi viser til f resegn til Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023:

2.2 Gode avkj rsler /kryss med ev. busslommer og fortau/gang- og sykkelveg skal vere opparbeidd og godkjend f r nye bustadfelt vert tekne i bruk (PBL   11-9 nr. 4).

Busshaldeplassar

Busshaldeplassen Hoshovde ligg nord for planområdet og er utforma med busslomme. Haldeplassen Heldal nord ligg s r i planområdet og er eit stopp i vegen langs innk yringa til eksisterande bustadhus. Haldeplassane vert dekkja av buss line 210 mellom Fotlandsv g og Bergen sentrum, og har omlag 11 avgangar i kvar retning dagleg.

Fylkeskommunen er positiv til at det er regulert nye plasseringar av busshaldeplassane som vil gi tryggare tilh ve, og at l ysinga er utarbeidd i dialog med Skyss.

Avk yrsl 

 rstd gntrafikk ( DT) p  staden er 1300 og delen tunge k yret y er 8 %. Planforslaget legg til grunn at framtidig  DT vil bli 1980 etter utbygginga. Vegnormalen N100 stiller krav om hj rneavrunding p  9 meter radius for avk yrsl r med  DT > 50, eller med en stor del lastebilar og vogntog, og  DT p  prim rvegen < 2 000. Fylkeskommunen viser til at det er fleire planforslag p  h yring som vil f re til  kt trafikk p  Oster yvegen. Dette gjeld mellom anna reguleringsplan for Hosanger n ringsomr de, og Holmane n ringsomr de i Fotlandsv g.

Fylkeskommunen meiner difor at reguleringsplan for Hoshovdst len b r legge til grunn ei venta auke i trafikkmengd p  fylkesvegen til >2000  DT. Planforslaget viser til at grunna planlagt utbygging og overgang til framtidig internveg, er det ikkje mogleg   f  til st rre radius enn 6 meter. Fylkeskommunen er ueinig med konklusjonen i planforslaget, som seier at dette er vurdert som tilstrekkeleg hj rneavrunding.

Krav til friskt i avk yrsl  er minimum 6x60 meter dersom fartsgrensa vert nedsett til 60 km/t. Sikt for 60 km/t kan berre leggst til grunn i plankartet dersom Vegvesenet vedtek nedsett fartsgrense.

Byggegrenser

Byggegrensa i planområdet er sett til 25 meter, men dette gjeld i hovudsak for plassering av bustadane. F resegn 2.1 om byggegrenser seier at:

Nye tiltak skal plasserast innafor byggjegransa. Der byggjegransa ikkje er synt i plankartet g r denne i f rem lsgrensa. St ttemurar, parkeringsplassar og st yskjermingstiltak kan plasserast utanfor regulerte byggjegransar. Tiltaka m  ikkje kome i konflikt med krava til fri sikt, og m  plasserast minimum 1 meter fr  veg.

I st yr rapporten er det f reslegen to alternativ til st yskjerming, der begge ligg tett opp til fylkesvegen. Vi minner om at den generelle byggegrensa p  50 meter i veglova   30 tek utgangspunkt i alle tiltak, inkludert st yskjermar. Byggegrensene skal ta vare p  trafikksikkerheit, vedlikehald og drift av vegnettet, arealbehov ved ei eventuell utviding av vegen, og milj et p  eigedomane langs vegen.

Vi meiner at det kan bli utfordringar ved vedlikehald av st yskjermar s  tett opp til fylkesvegen. Dersom st yskjermar vert plassert 1 meter fr  fylkesvegen, vil eventuell vegutviding gi fylkeskommunen ekstrakostnadar ved flytting av st yskjermene. Vi meiner at planf restiller b r sj 

på alternative plasseringar av støyskjerma lengre frå fylkesvegen, og endre føresegna slik at ein ikkje kan plassere støyskjerma 1 meter frå veggen.

Kulturminne

Automatisk freda kulturminne

Me kjenner ikkje til registrerte automatisk freda kulturminne på land i planområdet slik det ligg føre. Det er i samband med Hosanger Næringsområde gjort eit funn frå steinbrukande tid, dette er registrert ein funnstad. Registreringa i 2017 gav ikkje fleire funn og funnstaden er ikkje definert som automatisk freda.

I samband med gjennomgang av høyringsinnspel i saka ved høyringa vart det oppdaga at to dokument i frå Bergen Sjøfartsmuseum i 2019 var bytta om i vårt arkiv og at Bergen Sjøfartsmuseum hadde varsla krav om marinarkeologiske undersøkingar i planområdet. Kulturarv har drøfta saka med Bergen Sjøfartsmuseum som melder attende: «*Etter en ny vurdering mener vi at selv om potensialet for marine kulturminner i området er tilstede, er sjøarealet i reguleringsområdet innenfor en betydelig terskel. Med tanke på graden av sedimentering som forventes i området vil et søk trolig ikke være funngivende, og sjøfartsmuseet frafaller derfor ved dette kravet om registrering i sjø.*»

Kulturarv ber difor om at det vert tatt inn i planføresegnene at ein er særleg merksam på eventuelle marine kulturminne i samband med tiltak i sjøbotn.

- *Det er likevel mogleg at det ligg kulturminne i det aktuelle området. Tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast fram til Bergen Sjøfartsmuseum har fått vurdert funna.*

Nyare tids kulturminne

Det er utarbeidd ein kulturminnerapport ved Rambøll i samband med reguleringsplanen, der sefrak-registrerte bygningar, andre bygningar, steingardar, murar, stiar og eldre vegfar blir skildra. Fleire av desse bygga er raudmerka sefrak-bygg, i hovudsak i sjøbruksmiljøet i søre Havna. Desse nausta kan skrive seg frå før 1850, noko som betyr at dei er meldepliktige til oss om det er snakk om vesentlege endringar eller riving. Føresegnene og plankartet legg opp til at desse kan rivast og erstattast med nye bygg på same stad. Gjennomgang av dokumentasjon i frå sefrak-registreringa viser at nausta er knytt til gardane sitt behov på 1800-talet og framover, ein bruk som strekk seg langt attende i tid. Framtidige søknader må innehalde dokumentasjon og ei eiga vurdering av verneverdi utført av Osterøy kommune. Vestland fylkeskommune ser ikkje at kulturmiljøa er av regional verdi, men det er viktig at kommunen sjølv tek stilling til desse bygga.

Vi vil understreke at dette illustrerer at det er naudsynt at ein får ferdigstilt ein kulturminneplan, som synleggjer og vernar om dei viktigaste kulturminna i kommunen. Eit av fleire fokusområde i ein slik plan bør mellom anna vere å ta ein gjennomgang av sjøbruksmiljøa i kommunen. Slike miljø er under press. Knytt til lokal samfunnsutvikling er kulturminne og kulturmiljø kjelde til trivsel, oppleving og verdiskaping. Kommunane har hovudansvaret for å identifisere, verdsetje og forvalte verneverdige kulturminne, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap i tråd med nasjonale mål.

Bevaring av kulturminne er gjennom FNs berekraftsmål rekna som viktig for ei berekraftig utvikling. Vi viser også til ny stortingsmelding om nye mål i kulturmiljøpolitikken som vektlegg gjenbruk og istandsetting av kulturminne og kulturmiljø både av omsyn til identitet, klima, ressursbruk og økonomi. Fylkeskommunen oppmodar kommunen til å ha fokus på å ta vare på kulturminne, og på korleis kulturminne kan bidra til at ein når berekraftsmåla. I overgangen til ein meir sirkulær økonomi vil gjenbruk og transformasjon av den eksisterande bygningsmassen bli regelen heller enn unntaket. Norge skal bli eit lågutsleppssamfunn innan 2050, basert på internasjonale rammeverk som Parisavtalen og FN sine berekraftsmål. Rehabilitering og adaptiv gjenbruk av eksisterande bygningar vil vere eit avgjerande bidrag til ei berekraftig framtid.

Fylkeskommunen ser at arealføremåla BAS1 og BUN1-6 vil få særleg negativ verknad på kulturmiljøet og landskapet rundt. Nausta er ein viktig del av kystlandskapet i området og må slik handsamast med omhu. Med nye naust, kaifront og flytebrygger, slik reguleringsplanen opnar for, blir karakteren til området endra på ein måte som reduserer dei eksisterande kulturmiljøa. Dei endringane som er tenkt utført vil etter vår oppfatning få ein negativ innverknad på kulturmiljøet i området, då særleg sett mot nord. Ein bør i større grad ta omsyn til dei eksisterande strukturane, og få til ein god balansegang mellom nytt og gamalt.

Fylkeskommunen er kritiske til arealbruken BAS1 med føremål kaifront, fortøyningspunkt og turveg. Ved å legge denne på framsida av naust BUN1 til BUN3 så fjernar ein den naturlege kontakten mellom naust og sjø. Etablering av eigen tursti bør skje i bakkant av nausta, og vidare bør forankringsområdet leggest lenger mot nord.

Tilråding

Kulturarv ber om at følgjande punkt blir teke inn i planføresegnene:

- Det er mogleg at det ligg marine kulturminne i det aktuelle området. Tiltakshavaren pliktar å gje melding til Bergen Sjøfartsmuseum dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast fram til Bergen Sjøfartsmuseum har fått vurdert funna.
- Fylkeskommunen ber om at punkt 3.8.3 i planføresegnene, med omsyn til at sefrak-registrerte naust kan rivast og erstattast med nye naust, vert endra. Vi ber om at meldepliktige sefrak-bygg blir dokumentert og verdivurdert, dersom vesentlege endring eller riving skal utførast.

Idrett og friluftsliv

Sjøområda utanfor planområdet er i kartlegging og verdsetting av regionale friluftsområde vurdert som eit viktig friluftslivsområde (områdetype: Strandsoner med tilhøyrande sjø og vassdrag). Osterøy kommune har ikkje gjennomført ei lokal kartlegging av friluftsområde, men dei skal ha kartlagt delar av strandsona. Kommunen må vurdere om det er lokale friluftslivinteresser som må takast omsyn til i planen.

Planen legg opp til nye turveggar og ein hamnepromenade som gjer strandsona meir tilgjengeleg. Delar av traseén der gangvegen over Åsen til Hosanger er regulert er allereie opparbeida. Denne gangvegen er tenkt opparbeida med fast dekke, men vil ikkje svare ut krava til stigning t.d. for rullestolbrukarar. Ut over dette vil tilrettelegging av turvegen truleg bidra til eit fint rekreasjonstilbod for bebuarar og besøkande, og verte ein snarveg mellom Hoshovdstølen og Hosanger/Mjøsdaalen.

Delar av hamnepromenaden er tenkt etablert på flytande konstruksjonar i vasskanten. Dette kan vere eit godt grep for å unngå terrenginngrep i strandsona, som stadvis har eit bratt terreng. Det er imidlertid vanskeleg å vurdere dei visuelle effektane av denne konstruksjonen berre ut frå illustrasjonsplanen. Strandsona i dette området framstår i dag som eit inngrepsfri. Det er ein fare for at ein flytande konstruksjon på fleire hundre meter vil kunne oppfattast som eit estetisk framandelement i strandsona. Hamnepromenaden bør utformast på ein måte som gjer denne mest mogleg trygg og tilgjengeleg, både med tanke på barn og menneske med nedsett funksjonsevne.

Samla sett vil planforslaget, med nye turveggar og tilgjengeleggjering av strandsona, truleg vere positivt for moglegheitene for å drive med friluftsliv og fysisk aktivitet.

Økonomi

Fylkesutvalet (Hordaland) gjorde slikt vedtak 30.03.17: At ei etablering av ei alternativ løysing ikkje bind fylkeskommunen til eit framtidig ansvar for skoleskyss langs strekninga på bakgrunn av «farleg skuleveg».

Klima

Planforslaget vil truleg generere auka personbiltransport.

Folkehelse

- Nye turveggar og tilgjengeleggjering av strandsona er generelt positivt for folkehelsa.
- Føreslått gang- og sykkeløysing over Åsen svarar ikkje ut krav om universell utforming i fylkesutvalet sitt vedtak av 30.03.2017

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024

Forankring i regionale planar: Vi viser til retningsline 5.2 i *Regional areal- og transportplan for bergensområdet*, som seier at: «Nye større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.». Slik planen ligg føre no, er dette ikkje godt nok sikra.

Konklusjon

Planarbeidet legg til rette for positiv utvikling i området med omsyn til friluftsliv og rekreasjon. Med bakgrunn i fylkeskommunen sitt sektoransvar og målsettingar i regionale planar, i tråd med vurderingane over i saka, rår fylkeskommunedirektøren til at planen må sikre omsyna til mjuke trafikantar og legge til rette for tilfredsstillande gang- og sykkeltilhøve. Det er difor tilrådd å fremje motsegner som sikrar desse omsyna.