

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		30.01.20

Fråsegn til områdeplan for Lyseparken - Bjørnafjorden kommune

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet ser det som positivt at Os kommune søker å styrke næringsutviklinga i regionen og leggje vekt på infrastruktur for energi som grunnlag for vidare utvikling av Lyseparken næringsområde. Men det er manglande samsvar mellom planomtalen som skildrar planen som eit verkemiddel for å «samle grupper av industrielle næringsverksemder», og dei juridiske dokumenta som gjev opning for arbeidsplassintensive (kontor)verksemder, forretning, tenesteyting og bustad.

2. Områderegulering for Lyseparken legg opp til storstilt utbygging utanfor senterstruktur og regionale vekstsoner og utan ei utbyggingsrekkefølgje som truverdig stør opp om nullvekstmålet. Dette er i strid med *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional transportplan, Regional plan for attraktive senter i Hordaland og Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging.*

Fylkesutvalet meiner planforslaget strir mot regionale og nasjonale mål for areal- og transportutviklinga i området og fremjar difor motsegn til planframlegget på følgjande punkt:

a. Omfang av utbygging og formål i planforslaget strir mot retningsline 3.2 Regional areal- og transportplan for Bergensområdet: *Kommunane bør leggje til rette for arealeffektiv utbygging og setje krav om rekkjefølgje i utbygging av arealreservane der transportreducerande og arealeffektive prinsipp er lagt til grunn.*

b. Planforslaget legg opp til større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar utanfor senterområde utan god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange. Full utbygging blir bilbasert og strir mot retningsline 6.2 i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet; *b) Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar bør lokaliserast i definerte område for arbeidsplassvekst i fylkessenter, regionsenter og bydelssenter.*

c. Planforslaget strir mot retningsline 7.1 i regional areal- og transportplan for Bergensområdet; *Rekkjefølgje av utbygging i bustad- og næringsareal må bli samordna i tid med utbygging av vegsamband, gang- og sykkelveggar og kollektivtiltak. Planar skal ha rekkefølgjekrav om transporttilhøva ikkje er tilfredsstillande ut i frå omsyn til trafikktryggleik, tilrettelegging for gang og sykkel og kollektivtransport.*

d. Planforslaget manglar føringar for opparbeiding og gang- og sykkelveggar inn til området. Utvalet meiner at planforslaget må sette krav om opparbeiding av gang- og sykkelveg knytt til eit overordna gang- og sykkelnett, gjennom rekkefølgjekrav som sikrar etablering på eit tidleg stadium, jf. Byvekstavtalen.

3. Fylkesutvalet meiner planforslaget ikkje i tilstrekkeleg grad tek omsyn til naturmangfald og landskap og difor strir mot retningsline 4.3 i *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet*

og *Regional transportplan: Utanfor regionale vekstsoner skal det takast særleg omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv:*

a. Fylkesutvalet meiner at det ligger for store rammer for utbygging i byggetrinn 1 (omkring 560.000 m²). Dette gjev for svak føreseie av kva som vert bygd kor og når på eit stort areal. Sør-området som ligg nært E39 bør byggast ut først, både for å sikre at grøntareal ikkje vert bygd unødig ned og fordi sør-området har best tilgjenge og kollektivdekning. Utvalet fremjar motsegn til at delfelta BN1 og BN2, KBA1, KBA3, KBA4, KBA6 og o_BOP vert lagt til 1. byggetrinn. *Motsegna fell bort viss felte blir lagt til eit seinare byggetrinn.*

b. Fylkesutvalet meiner at utbyggingsrekkefølga nedfelt i matrisa til føresegn §7.2.1. ikkje er sikra i tilstrekkeleg grad ved at berre massehandtering er gjennomført og intern infrastruktur er etablert. *Motsegna fell vekk om eit byggetrinn vert definert som ferdig utbygd då min. 60% av bygga har fått utstedt ferdigattest.*

4. Fylkesutvalet meiner at planforslaget strir mot føringar i Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Føresegnene til bygningar og anlegg som nyttar formålet forretning, jf. § 4.1.2 er ikkje tydeleg nok formulert ved at dei berre peikar på føresegn § 4.1 i den regionale planen for attraktive senter. Fylkesutvalet fremjar motsegn til formuleringa i fellesføresegna § 4.1.2. *Motsegna fell bort viss ordlyden i føresegnene 4.2.1 vert endra til lista opp i tråd med unntaka i føresegna i Regional plan for attraktive senter.*

5. Fylkesutvalet meiner at planen ikkje er detaljert nok til å kunne handsama utbygging på byggesaksnivå, og fremjar motsegn til manglande krav til detaljplan for delområde B2, KBA 1-12, BN1, BN2, samt o_BOP. *Motsegna fell bort om det vert lagt inn plankrav for alle delområda.*

Samandrag

Os (no Bjørnafjorden) kommune har sendt framlegg til områderegulering for Lyseparken på høyring og offentleg ettersyn i brev av 6. november 2018. Fråsegn til områdeplanen vart handsama i Utval for kultur, idrett og regional utvikling (KIRU) i Hordaland fylkeskommune 30.09.2019. Det har vore gjennomført meklingsmøte mellom Os kommune, Fylkesmannen i Vestland og Hordaland fylkeskommune den 12.12.2019 og Os kommune har etter vedtak i KIRU gjort nokre endringer i plankart og føresegner, særskilt knytt til naturmangfald og etablering av kollektivterminal. Det er lagt opp til ny mekling i februar 2020.

Planområdet for Lyseparken næringsområde femner eit område på 943 daa. Områdereguleringa legg til rette for omlag 700 000m² BRA og utnyttingsgrad på 160% BRA. Os kommune vil med planen samle grupper av næringsverksemdar som skal nytte lokale energiresursar og ta ny teknologi i bruk. Planen legg til rette at det kan arbeide opp mot 12 500 personar i Lyseparken, der 2000-4000 personar er venta i første fase.

Fylkesrådmannen vurderer at planforslaget for Lyseparken legger opp til ein besøks- og arbeidsplassintensiv utvikling av området. Dette strir mot regionale mål og føringar om senterstruktur, samordna areal- og transportplanlegging, reduksjon av utslepp frå transportsektoren og nullvekstmålet i Regional transportplan, Regional areal- og transportplan for Bergensregionen, Regional plan for attraktive senter og Byvekstavtalen.

Vidare manglar planen detaljplankrav og føresegner som skal sikre visjonane som vert lyfta i planomtala, samt kvalitet og føreseie for private og offentlege aktørar. Fylkesrådmannen rår difor til at det vert fremja motsegn til planforslaget.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Paal Fosdal
Fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskreven underskrift

Vedlegg

- 1 Fråsegn frå KIRU 30.09.2019
- 2 Plankart
- 3 Føresegner
- 4 Planomtale
- 5 Illustrasjonsplan

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

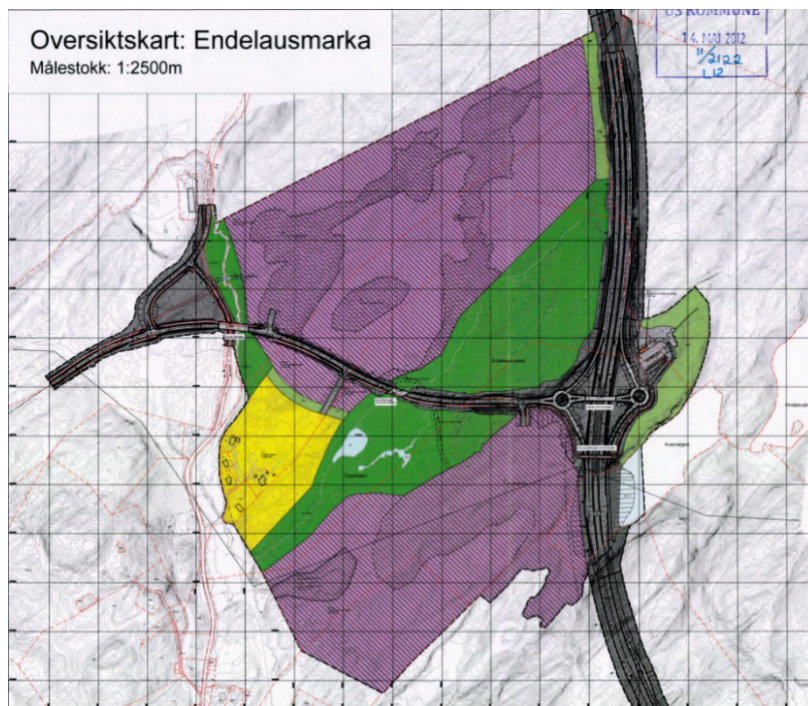
Os (no Bjørnafjorden) kommune har i brev av 06.11.2018 sendt framlegg til områderegulering for Lyseparken på offentlig ettersyn. Hovudføremålet i planen er kombinerte bygge- og anleggsmål, men delar av området er og sett av til næringsføremål, naturvern og fritidsføremål, bustadføremål, samferdselsanlegg, samt offentlig eller privat tenesteyting. Føremålet er delvis i samsvar med kommuneplan der området er sett av til kombinert formål industri, og samsvarer i mindre grad med gjeldande detaljplan for området. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Planområde for Lyseparken næringsområde femner eit område på 943 daa. Områdereguleringa legg til rette for omlag 700 000m² BRA og utnyttingsgrad på 160% BRA. Os kommune ønsker med planen å kunne samle grupper av næringsverksemder som skal nytte lokale energiressursar og ta ny teknologi i bruk. Planen legg til rette at det kan arbeide opp mot 12 500 personar i Lyseparken, der 2000-4000 personar er venta i første fase.

Vestland fylkeskommune vurderer reguleringsplanen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar, i tillegg til vår fråsegn til oppstartsmeldinga i brev av 05.03.2015.

Fråsegn til områdeplan for Lyseparken vart handsama i Utval for kultur, idrett og regional utvikling i Hordaland fylkeskommune 30.09.2019, kor motsegna som følgjer dette saksframlegget vart vedteke. Etter samanslåinga til Vestland fylkeskommune, vert det avklart at saka burde handsamast på nytt, av Fylkesutvalet jf. delegasjonsreglementet. Vedtaket frå KIRU ligg ved saka.

Området Lyseparken ligg innanfor gjeldande reguleringsplan for E39 - Os kommune, Svevatjørn - Bergen grense vedtatt 12.07.2012. Reguleringsplanen frå 2012 var ei oppdatering av tidlegare plan frå 2006, og store delar av planområdet for Endelausmarka er definert som kontor/forretning/industri:



Figur 1 - gjeldande reguleringsplan for Endelausmarka

Føresegnene til eksisterende plan opnar for følgjande bruk, jf § 4.5:

Forretning/ kontor/ industri

4.5.1 Områda F/K/I 1a, F/K/I 1b, F/K/I 2a, F/K/I 2b, F/K/I 3a, F/K/I 3b og F/K/I 3c kan nyttast til forretning, kontor og/ eller industri. (...)

4.5.3 I områda F/K/I 2a, F/K/I 2b, F/K/I 3a, F/K/I 3b og F/K/I 3c kan etablerast detaljhandel med samla bruksareal inntil 1500 m². Denne arealgrensa skal ikkje inkludere parkeringsareal.

4.5.4 Større anlegg for plasskrevjande varer kan lokalisert i områda. Plasskrevjande varer vert definert som brune- og kvitevarer, møbler, bilar og motorkøyretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre store byggevarer, planteskular, hagesenter og liknande.

4.5.5 I områda skal samla næringsareal fordelast på 30- 40 % forretning, 20- 40 % kontor og 30- 50 % industri.

4.5.6 Maksimal tomteutnytting er 100 % BRA.

4.5.7 Maksimal mønehøgde er 12 meter over terreng, Maksimal gesimshøgde er 1 meter under tillaten mønehøgde. (...)

1.1 Planprosess og medverknad

Planutkastet har vore diskutert i Regionalt planforum ved to høve, den 26.08.2014 og den 31.10.2017. Hovudmoment i samtalar har vore omfang av utbygging utanfor regional vekstsone, mobilitetsløysingar og korleis balansere utviklinga i Lyseparken opp mot Osøyro som eit regionalt senter og anna utvikling i Bergensområdet. Vidare har det vore eit formelt dialogmøte med kommunen 25.01.2019 hos Fylkesmannen i Vestland, samt to møter på administrativt nivå for å finne løysingar basert på konklusjonane frå det fyste møtet; 2.april og 7.juni 2019. Tross utvida dialog, kom ein ikkje fram til semje om planforslaget og planen vert difor løfta til politisk handsaming om motsegn.

Os kommune har etter vedtak i KIRU gjort nokre endringer i plankart og føresegner, særskilt knytt til naturmangfald og etablering av kollektivterminal.

Det har vore gjennomført meklingsmøte mellom Os kommune, Fylkesmannen i Vestland og Hordaland fylkeskommune den 12.12.2020, utan at meklinga vart avslutta.

Os kommune har parallelt med områdeplan for Lyseparken, utarbeidd forslag til revidert arealdel til kommuneplanen som sommaren 2019 er på høyring. Utval for kultur, idrett og regional utvikling har i møte 30.09.2019 handsama denne planen og har vedteke fleire motsegnspunkt, mellom anna på bakgrunn av konflikt med regional plan for areal og transport og regional plan for senterstruktur.

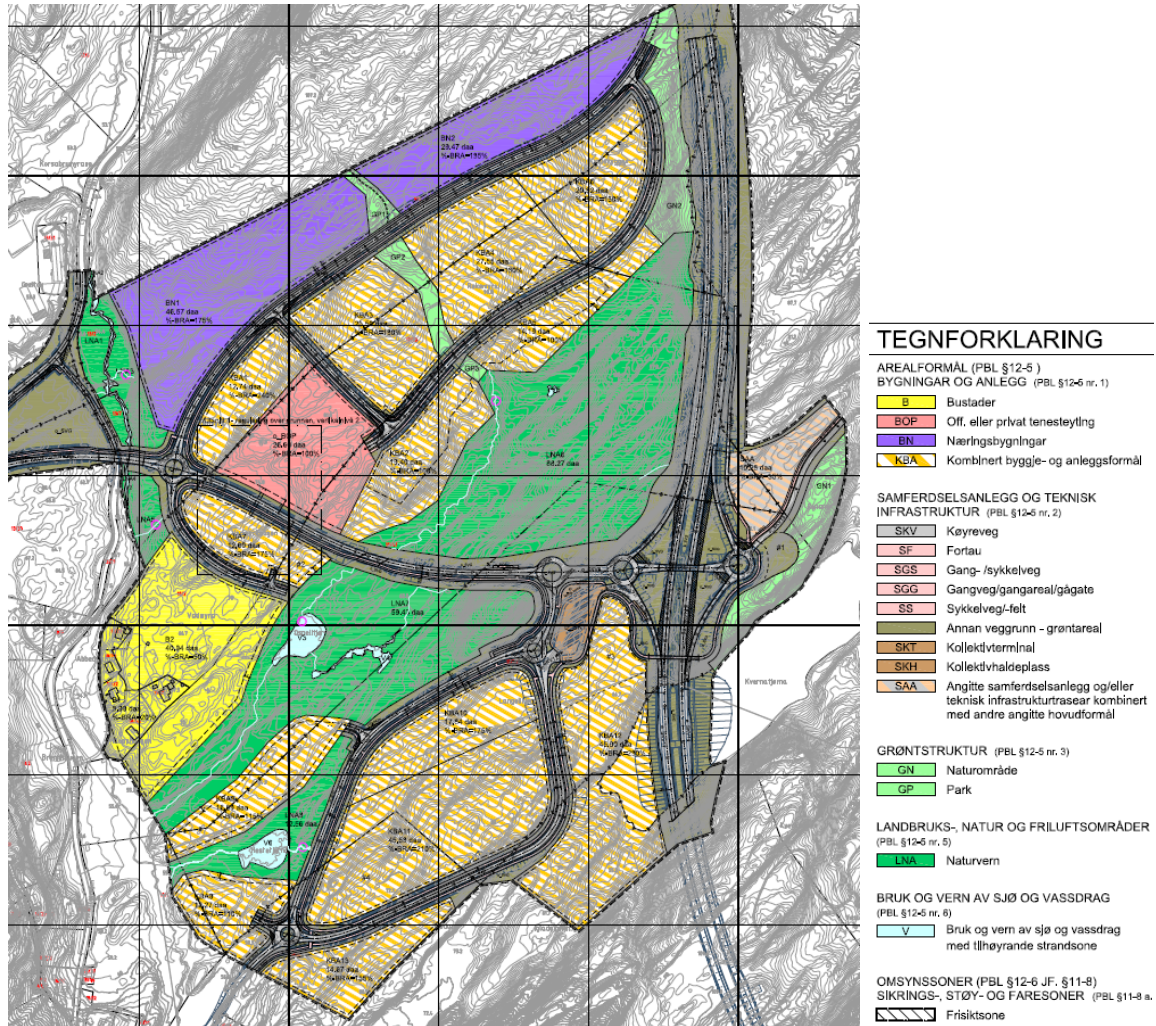
1. Innhald i planen

Forslag til områderegeringsplan inneheld plankart, planskildring, føresegner, retningslinjer, konsekvensutgreiing, mobilitetsplan og eit illustrasjonskart. Retningslinjene og illustrasjonskartet er ikkje juridisk bindande, men viser korleis kommunen har tenkt utvikling av kvart delområde i planen.

Reguleringsplanen legg i hovudsak til rette for kombinerte bygge- og anleggsføremål (KBA), men òg til næringsføremål (BN), naturvernområde (LNA), bustadføremål (B), samferdselsanlegg (diverse), samt offentleg eller privat tenesteyting (BOP).

Underformåla til felt avsett til næringsbusetnad er nedfelt i føresegnene § 4.3 - 4.4: *Er sett av til minimum 55% industri, logistikk/spedisjon, lager og kontor. I tillegg er det tillate med forretning, jf. 4.1.2.*

Underformåla til bygge- og anleggsføremåla er nedfelt i føresegnene § 4.5 - 4.16: *Er sett av til min 55% næringsbygg med unntak av hotell og overnatting. Forretning og kontor er også tillat, jf. 4.1.2.*



Figur 2 - utsnitt av plankart

Det vert opna for handelsetablering i store deler av planområdet; i alle næringsområda og i felta avsett til kombinerte anlegg- og byggjeformål. Ei fellesføresegn for felta som opnar for *forretning* søker å avgrense handel til å omhandle «plasskrevjande» vareslag jf. § 4.1.2: *Der planen nyttar formålet forretning er formålet avgrensa til plasskrevjande varer, jf. pbl. § 8-5, jf. føresegn i regional plan for attraktive senter. Maks 10 % BRA i områdeplanen kan nyttast til forretning.*

Utbyggingsrekkefølge

Fylkeskommunen har gitt uttrykk for at det er viktig med ei utbyggingsrekkefølge innanfor planområdet. Det er i føresegnene vist ei ønska utbyggingsrekkefølge, kor kravet er at delområda er «tilrettelagt», før neste byggetrinn kan ta til. Jf. § 7.2.1 ... *Eit delområde blir rekna som tilrettelagt når massehandtering er gjennomført og intern infrastruktur, i samsvar med fotnote 1, er etablert.*

Utbyggingsrekkefølge

Fase 1 *	Fase 2 *	Fase 3 *
KBA12	#4	KBA9
KBA 11 minus #4	KBA13	KBA8
KBA10	KBA 7 minus #2	KBA2
o_BOP	B2	KBA5
KBA1		# 2
KBA3		
KBA4		
KBA6		
BN1		
BN2		
SAA		

* Tabellen legg ikkje føringar for utbyggingsrekkefølge mellom delområda innad i kvar fase.

Figur 3 utsnitt frå føresegn § 7.2.1

Nedanfor følgjer ein tabell som syner utbyggingsmengde knytt til kvart byggetrinn:

	<i>BRA TRINN 1</i>		<i>BRA TRINN 2</i>		<i>BRA Trinn 3</i>
KBA12	126974			KBA9	13504
KBA11 minus #4	93858	KBA11 #4	ukjent	KBA8	18525
KBA 10	31153	KBA 13	22713	KBA2	19073
O_BOP	23866	KBA7 minus #2	21931	KBA5	12990
KBA1	30278	B2	18999	KBA7 #2	ukjent
KBA3	41946				
KBA4	48722				
KBA6	31326				
BN1	80572				
BN2	54725				
SAA	4000				
Sum	567420		63643		64092

Det er gjort mindre endringar i plankart eller føresegner i tema knytt til omfang av mogleg utbygging, som har vore tema fylkeskommunen særskilt har løfta i fråsegn og i dialogmøta.

2. Regionale føringar

3.1 Regionale føringar for areal- og transportplanlegging

Eit av hovudmåla i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (Bergensområdeplanen) er at *Utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal vere arealeffektivt og klimavenleg basert på den regionale senterstrukturen. Hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader skal kome innanfor regionale vekstsoner.*

Regional plan for attraktive senter (Senterplanen) tar tak i korleis ein kan leggje til rette for livskvalitet, vekst, robust næringsliv og miljøvenleg transport i heile fylket. Kommunane kan sjølv definere kommunesentera og dei lokale sentera. For å skape balanse mellom sentera må ein ved utvikling av det einskilde senter ta omsyn til den rolla sentera spelar i senterhierarkiet. Lokalsenter kan innehalde areal for fleire funksjonar og større bruksareal for detaljhandel enn eit nærsenter, men skal ikkje utfordre det regionale senteret, i Os; Osøyro

Bergensområdeplanen seier at endra arealbruk i regionsenterkommunane omkring Bergen er ei føresetnad for å nå måla i planen. Ny utbygging i desse kommunane bør i større grad fokusere på utnytting av potensialet i regionsentera. Kommunane Lindås, Askøy, Fjell og Os bør leggje til rette for vesentleg vekst nær regionsentera og hovuddelen av veksten bør i desse kommunane kome innanfor dei regionale vekstsonene. Resterande vekst bør i hovudsak kome i lokale vekstsoner, etter prinsipp om differensiert arealforvaltning. Retningsline 2.3 i Senterplanen angir at kommunesenter bør ha ei avgrensing inntil 600 meter, og at tilbod i lokal- og nærsenter i høg grad bør konsentrerast.

3.2 0 - vekstmålet

Regional Transportplan for Hordaland (RTP) og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet konkretiserer dei nasjonale måla om ny reisemiddelfordeling og nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet. Begge planane har som overordna mål at samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggje til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet, der veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange. RTP har følgande mål nedfelt i §.2.1: *Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.*

Byvekstavtalen

Forhandlingsutvalet signerte onsdag 4. desember 2019 ferdigforhandla byvekstavtale for perioden 2019- 2029. Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden.

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten.

Forpliktingar om areal:

I forhandlingane om byvekstavtalen har partane blitt einige om at det er regional areal- og transportplan som vert lagt til grunn for avtalen.

Mål for arealutvikling i tilrådd byvekstavtale viser til at lokalisering av nye bustader, sørvis- og anna besøks- og arbeidsintensiv verksemd skal skje i regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp.

Dei statlege og regionale forpliktingane i avtalen inneber bidrag til å gjennomføre regionale planar for å nå målsetting om nullvekst i personbiltransporten, samstundes som ein forpliktar seg til å lokalisere tenestetilbodet i tråd med regional plan.

3.3 Regionale føringar for næringsutvikling i areal- og transportsamanheng

Tilstreккеleg næringsareal og arbeidsplassar er ein viktig faktor for balanse i bu- og arbeidsmarknaden, og for å oppnå sjølvforsynte regionale vekstsenter. Lokalisering, planlegging og forvaltning av næringsareal og arbeidsplassar, har stor innverknad på kor mykje transport som skapast og bør bli planlagt etter prinsippet om «rett verksemd på rett stad». Det har vore vekst i tal på arbeidsplassar og sysselsette i Bergensområdet og det er forventa vidare vekst i planperioden. For at Bergensområdet skal vere ein konkurransedyktig og attraktiv næringsregion, er det naudsynt å leggje til rette for vidare vekst i arbeidsplassar. Med utgangspunkt i prinsippet om rett verksemd på rett stad, innfører Bergensområdeplanen tre kategoriar næringsområde:

Kategori 1: Arbeidsplassintensive verksemder har mange arbeidsplasser og- eller mange vitjingar frå kundar/besøkande, og skaper såleis store behov for persontransport. Typiske verksemder innanfor denne kategorien er kontorbedrifter, offentleg forvaltning, handel og service.

Kategori 2: Allsidig verksemdsgrad er ein mellomkategori mellom arbeidsplassintensive og arealkrevjande verksemder. Dette er verksemder med middels tettleik av tilsette og eller besøkande/kundar, og har middels arealbehov. Typiske verksemder innanfor denne kategorien er verksemder som kombinerer ein kontordel med lager, produksjon og/eller testfasilitetar og kanskje noko sal.

Kategori 3: Arealkrevjande verksemdsgrad har færre tilsette per areal, men har aktivitetar som krev eit betydeleg arealbeslag og som ikkje skapar mykje persontransport.

Lokalisering av arbeidsplassintensive og/eller besøksintensive verksemder bør etter retningslinje 6.2 i Bergensområdeplanen legges til grunn følgjande prinsipp:

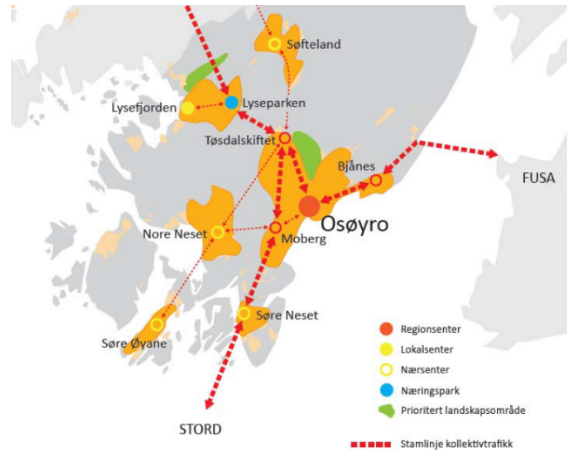
- a. Arbeidsplass- og besøksintensive verksemder bør lokaliserast i senter med god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange.*
- b. Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar bør lokaliserast i definerte område for arbeidsplassvekst i fylkessenter, regionsenter og bydelsenter.*

3. Vurdering av regionale interesser

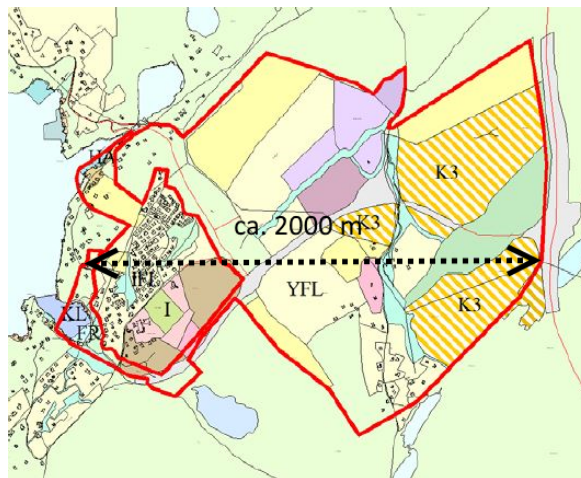
4.1 Senterstruktur

Det er i planomtalen kap. 5.3. vist til at Lyseparken inngår i Lysefjorden lokalsenter jf. forslag til senterstruktur i revidert KPA for Os kommune (pt. på høyring).

Kommunen har i det pågående arbeidet med rullering av kommuneplanen revurdert å legge til rette for to separate senter i Lysefjorden, og planlegger i staden for eit nærsenter, Lysefjorden, i dette området. Os kommune har definert sin senterstruktur i framlegg til kommuneplanens arealdel for Os. I framlegget er Lysefjorden definert som eit lokalsenter som omfattar både eksisterande senter Lysekloster og framtidig næringsområde Lyseparken:



Figur 4 Illustrert senterstruktur i Os kommune henta frå framlegg til KPA 2019-2030



Figur 5. Utsnitt frå plankart KPA Os kommune på off. ettersyn

Utval for kultur, idrett og regional utvikling har i møte 30.09.2019 handsama framlegget til KPA Os kommune, og har vedteke fleire motsegnspunkt, mellom anna på bakgrunn av konflikt med regional plan for areal og transport og regional plan for senterstruktur.

Frå planmateriellet til KPA går det fram at avgrensinga til både regionsenteret og lokalsenteret Lysefjorden harmonerer dårleg med retningslinene som Senterplanen gir for avgrensing av sentrum. Lokalsenteret Lysefjorden strekker seg fleire kilometer opp til ny E39 og utfordrar regionale føringar knytt til avgrensing av senter i Senterplanen, sjølv om det er lagt opp til differensiering i senterområde kor Lyseparken er definert som næringspark.

I revidert materiell frå Os kommune følgjer ei utgreiing som kommenterer forholdet til Bergensregionen. Her viser kommunen til at det allereie ligg føre ein gyldig reguleringsplan for Endelausmarka/Lyseparken, og at områdereguleringsplanen for Lyseparken har blitt meir konkret og med ein sterkare blågrøn profil, etter dialogen med statlege og regionale mynde. I følge skrivet består endringane i at hotell og reine kontorbedrifter er tatt ut, detaljhandel er tatt ut, bustadføre mål ut over det som låg i reguleringsplan for 2012 er tatt ut.

Fylkesrådmannens vurdering er at gjeldande plan for Endelausmarka vart vedteken i 2012, og utgangspunktet for denne planen var etablering av ny E39. Gjeldande plan opner berre for ein brøkdel av utbygging som framlegget til Lyseparken gjer, mens framlegg for Lyseparken rommar fleire funksjonar som bygger opp under at Lyseparken skal fungere som eit sjølvstende senter er problematisk gitt at det ligg utanfor regional vekstsone og senterstrukturen i kommunen.

Sidan 2012 har føresetnadene for utvikling i området endra seg. Vi har i dag mykje ny kunnskap om kva som er gunstig transport- og arealforvaltning, styrking av eksisterande senterstruktur framfor nedbygging av nye grøntareal har blitt viktigare, samt at omsynet til biologisk mangfald har blitt ein viktigare faktor. Mykje av denne kunnskapen har danna nytt rammeverk for arealforvaltning, og er nedfelt som statlege planretningslinjer, og i regionale planer og føringar.

4.2 Areal og transportplanlegging

Områdereguleringsplan for Lyseparken legg til rette for eit stort tal kontorarbeidsplassar i eit område 4-5 km frå regionsenteret Osøyro. Området ligg i tilknytning til nye E39. Planen regulerer 700 000 m² BRA med ein utnyttingsgrad på om lag 160 %. Dette er fordelt på 300 000 m² i sør-området og 400 000 m² i nordområdet.

I følgje planomtala er det mest sannsynlege scenarioet er at ein stor del av aktiviteten vil knytte til seg teknologibedrifter med eit stort arealbehov. Det vert samstundes lagt til grunn at det på lengre sikt vil vere aktuelt å auke delen kontorarbeidsplassar etter kvart som ulike fagmiljø får etablert seg.

Bergensområdeplanen definerer prinsipp for differensiert arealforvaltning og seier at det er i dei regionale vekstsonene dei største voluma av veksten bør kome. Stor vekst fører til store transportbehov og transportgunstig lokalisering bør difor bli vekta sterkt. Lyseparken ligg ikkje p.t. i ein slik vekstsone, og ligg heller ikkje langs ein hovudtransportåre med hyppige bussavgangar.

Fylkesrådmannen meiner at Lyseparken som ferdig utbygd (scenario 2) klart faller inn under ein kategori 1 og såleis vil gje rom for *arbeidsplassintensive* verksemder med mange arbeidsplassar, og- eller mange vitjingar frå kundar/besøkande, og skaper såleis store behov for persontransport. Sjølv om planen undervegs (scenario 1), vil skape rom for verksemder som har større likskap med kategori 2 og 3 (kjenneteikna av arealkrevjande verksemdsgrad har færre tilsette per areal, men som har aktivitetar som krev eit betydeleg arealbeslag og som ikkje skapar mykje persontransport) så er det total utbygging som det i denne fråsegna skal takast stilling til.

Utviklinga av eit næringsområde av Lyseparken sin storleik utan tilknytning til eit senterområde og gode kollektivforbindelsar er ikkje i tråd med regionale føringar eller premissane i Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging. Lyseparken vil være i direkte konkurranse med tilsvarande prosjekt som ligg meir sentrumsnært og tilknytt eksisterande/planlagde kollektivnett og knutepunkt. Planforslaget legg opp til større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar utanfor senterområde utan god tilgjenge for reisande med kollektiv, sykkel og gange.

Fylkesrådmannen meiner full utbygging for ein stor del blir bilbasert og stri mot retningsline 6.2 i regional areal- og transportplan for Bergensområdet: *b) Større konsentrasjonar av kontorarbeidsplassar bør lokaliserast i definerte område for arbeidsplassvekst i fylkessenter, regionsenter og bydelssenter*

Mobilitetsplanen har i føresegnene ikkje blitt gitt rettsleg bindande verknad, og er heller ikkje lista opp som rettleiande for planen. Føresegnene har heller ikkje gode nok føringar for å følgje opp dei transportiltaka mobilitetsplanen syner til (s.9) er naudsynte for å kunne følge opp nullvekstmålet og regionale føringar.

Fylkesrådmannen legger til grunn at full utbygging strir mot 0-vekstmålet og føringane i Byvekstavtalene, og rår difor til motsegn for å sikre at prosjektet er i tråd med nasjonale og regionale mål for transportutviklinga.

4.3 Næringsutvikling og handel

Bjørnafjorden er ein kommune i vekst, og områdeplanen er eit grep kommunen tar for å legge til rette for fortsatt vekst og mindre utpendling. Kommunen har i dag stor utpendling, og ein vel fundert områdeplan vil kunne bidra til å leggje til rette for meir varierte typar arbeidsplassar i denne delen av fylket.

Osøyro vil ikkje aleine kunne ta imot all veksten i kompetansearbeidsplassar til kommunen i framtida, men det er eit mål at regionsenteret og Lyseparken utviklar seg som komplimentære einingar framover som ved ein balansert utvikling vil kunne dra nytte av kvarandre. Men det ligg ei utfordring i at avstanden mellom Lyseparken og Osøyro på omkring 4 km, som inneberer at regionsenteret i Os og det nye næringsområdet ikkje vil vere tilstrekkeleg konsentrert til å kunne gje optimale synergieffektar.

I kommande 5-10 års periode vil Bergensregionen vere attraktiv med omsyn til busetnad og næringsliv i retninga mot sør ut frå negative trafikale forhold mot nord, aust og vest. I høve til Lyseparken er det søkt å tenkte heilskapleg og framtidsretta kring næringsarealet, som kan bidra til den grøne omstillinga av næringslivet. Men planframlegget sikrar ikkje at behov knytt til slik arealkrevjande næring vert sikra i tilstrekkelig grad, det er difor knytt fleire motsegn til planforslaget slik det no ligg føre.

Lyseparken er ikkje eit knutepunkt i dag og har få eksisterande funksjoner og tilbod. Generelt er bustadmassen i Os spreidd, men med ein viss konsentrasjon rundt Osøyro. Transport til funksjonar og handel i Lyseparken vil truleg bli bilbasert, grunna avstandane til Osøyro og nærleiken til ny E39. I tillegg vil Osøyro som regionsenter og handelsplass kunne svekkast, ved at det kan verte etablert eit nytt tyngdepunkt for arbeidsplassar og handel i Lyseparken.

I følgje planomtalen skal det ikkje leggjast til rette for detaljhandel i Lyseparken, men frå føresegnene er det lagt til rette for handelstilbod. Det vil i følgje *Konsekvensutgreiing(KU) for arealbruk* bli trong for ulike lunsjtilbod og at det til dømes kan vere naturleg å tilby andre mindre servicetilbod. Det er ikkje spesifisert kva for servicetilbod som er tenkt, men det vert presisert at handel og service vil vere i liten skala og ikkje gjere at Lyseparken får ein sentrumsfunksjon. Planforslaget regulerer derimot gjennom føresegnene at alle område sett av til kombinerte føremål kan innehalde forretning og tenesteyting. Planen opnar for bygging av til saman 283 331m² til kombinert bygge- og anleggsføremål, kor av 10% kan verte sett av til forretning, jf. § 4.1.2.

Det potensielt store arealet med opning for handel er i strid med Regional plan for attraktive senter, som gjennom regional føresegn for handel set krav om at handel berre kan lokaliserast i definerte senter. Den regionale føresegna 4.1 set og krav om samtykke frå fylkeskommunen dersom nytt eller samla bruksareal for handel i reguleringsplan eller byggesak opnar for meir enn 3000 m² handelsareal. Ved søknad om samtykke blir det kravd handelsanalyse. Det gjeld unntak for ny eller utvida detaljhandel med opptil 3000 m² samla bruksareal lokalisert i bustadkonsentrasjonar eller i nærsenter, samt ny detaljhandel kor vareutvalet i hovudsak er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggjeverar, samt utsal frå hagesenter og større planteskular. Det er ikkje søkt om samtykke til handelsetablering.

Planomtalen hevdar at planforslaget ikkje legg til rette for handel. Revidert KU peker på at sidan handel ikkje er ein del av revidert planforslag, er det heller ikkje trong for å greie ut i høve til balansen mot Osøyro som regionsenter. Ikkje noko av KU-materialet nemner handel, men sidan planforslaget etter vår vurdering potensielt gjev vide rammer for handelsetablering, har vi i vår fråsegn til oppstart og påfølgande dialogmøter etterlyst heilskapleg vurdering av konsekvensar for Osøyro som regionsenter og korleis utbygging av Lyseparken vil påverke Bergensregionen.

Etter vår vurdering sikrar ikkje dei juridisk bindande føresegnene i tilstrekkeleg grad at større handelsetableringar skjer innanfor planområdet sidan dei ikkje listar opp unntaksvarene definert i § 4.1 i Regional plan for attraktive senter. I dialogmøta har fylkeskommunen peika på dette forholdet og gjeve forslag til endringar, utan at kommunen har følgd opp innspela i endeleg planframlegg. Fylkesrådmannen rår difor til at det vert knytt motsegn til dette punktet. Motsegn vert trekt om unntaksvarene i tråd med regional plan vert lista opp under føresegnene § 4.1.2.

4.4 Samferdsel

Lokaliseringa av Lyseparken vil ligge nær den nye E39 og den nye fylkesvegen mellom Åsen og Helleskaret som er under planlegging. Reisetida frå Bergen med bil vil vere ca. 20 minutt. Dette vil gi bruk av bil som framkomstmiddel eit konkurransefortrinn.

Utanom prising og avgifter er regulering av parkeringstilbodet det mest effektive verkemiddelet for å få overgang frå bil til miljøvenlege transportformer. Folk sine reisevanar og val av transportmiddel blir påverka av tilgang til parkering. I scenario 1 - Lyseparken 2030 er det venta mellom 2000 - 4000 arbeidstakarar, og det er lagt opp til eit parkeringsbehov på 2034 sykkelparkeringar og 1356 parkeringsplassar for bil. I fase 2 kan det arbeide 12 500 personar i

Lyseparken, og det vert lagt opp til totalt 2916 parkeringsplassar for bil og 4883 parkeringsplassar for sykkel. Det er positivt at Lyseparken vil ha god parkeringsdekning for sykkel. Det må leggjast til rette for trygg parkering, helst under tak og lokalisert nær inngangspartiet ved viktige målpunkt.

Talet på utbyggingsareal og avsett tal for parkeringsplassar for bil viser at Lyseparken vil ha stor trafikk av både arbeidstakarar, besøkande og busette. Det meste av parkeringsplassane vert nytta av arbeidsreisande. I både planbeskrivinga og saksframlegget er tilrettelegging av miljøvenlege reiser framheva av Os kommune. Det vert mellom anna vist til vist til tilrettelegging for gang- og sykkelveg til området, god sykkelparkering og etablering av ny kollektivterminal ved Lyseparken. Gang- og sykkeltiltaka er positive i seg sjølv, men det er ikkje til å kome utanom at området ligg nær eit effektivt vegsamband som gir bruk av privatbil eit vesentleg fortrinn andre reisealternativ vanskeleg kan konkurrere mot.

Parkeringsrestriktive tiltak, som til dømes avgift, kan bidra til at dei som bur nært vel andre reisealternativ, men dei gode vegforbindingane mot Bergensregionen vil gjere Lyseparken bilbasert. Som nemnd ovanfor, vil utviklinga av eit næringsområdet av Lyseparken sin storleik utan tilknytning til eit senterområde og gode kollektivforbindingar ikkje være i tråd med regionale føringar eller premissane i Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging. Vidare vil Lyseparken være i direkte konkurranse med tilsvarande prosjekter som ligg meir sentrumsnært og tilknytt eksisterande/planlagde kollektivlinjer og knutepunkt.

Kollektivtransport

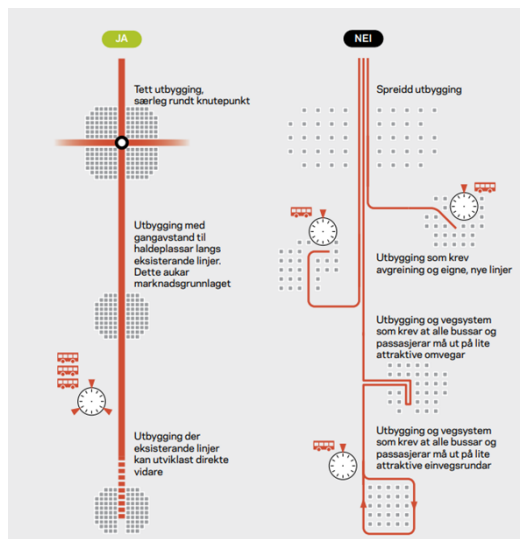
Fylkesrådmannen er kritisk til forventingane knytt til framtidig kollektivløysingar i Bjørnafjorden kommune og realismen i planane. I Mobilitetsplanen for Lyseparken vert det stilt krav til kollektivdekning av området som det er knytt stor usikkerheit ved, både av praktiske og økonomiske omsyn. Det er i dag eit lågfrekvent busstilbod på strekninga Lysekloster-Åsen-Ulven. For å betene desse områda i tråd med forventingane i Mobilitetsplanen trengs heilt nye kollektivløysningar og auka driftskostnader. Fylkesrådmannen presiserer at planane for kollektivnettet og stamlinje for Os er knytt mot Osøyro som kollektivknutepunkt, og korridoren mellom Kolskogen og Osøyro.

Lyseparken vil i følgje planomtala vere for verksemder som nytter smart-teknologi og energi i sin produksjon, og der handel vert over internett. Det er altså venta få kundar og besøkande til Lyseparken, og det kan stillast spørsmål til kor mange arbeidsplassar slike verksemder vil bringe fram i framtida. Dette vil igjen påverke passasjergrunnlaget for kollektivtransporten og behovet for å leggje hovudtilbodet her.

Det vil vere store utfordringar knytt til etablering av eit kollektivtilbod som kan konkurrere med bil på strekninga Lyseparken - Bergen. I Lyseparken vil det bli ny haldeplass for regionstamlinje mellom Bergen buss-stasjon og Osøyro. Regionstamlinjene kjenneteiknast ved at dei køyrer på hovudvegssystemet inn mot Bergen. Ein stor del av dei reisande må truleg bytte minst éin gong for å komme seg mellom heim til reisemål. Tilbodet er retta på lengre pendlarturar mellom Os og Bergen, og ikkje på intern lokaltrafikk mellom Lyseparken og omliggande senterstruktur i Bergen sør.

Regionlinja vil få vesentleg kortare køyretid enn i dag, men buss mellom Osøyro og E39 skal køyre om Tøsdalskiftet kollektivknutepunkt som er et viktig bussbytte for mange. Med bruk av bil vil dei reisande spare tid ved å nytte den nye tunnelen på vei til Bergen.

Utbyggingsforslaget er ikkje i tråd med Skyss sin kollektivstrategi, som peiker på at fortetting og konsentrert byutvikling er ein føresetnad for å utvikle eit godt og attraktivt kollektivtilbod i vekstområda. Areal- og transportplanar må vektlegge konsentrasjon av bustader og arbeidsplassar i kollektivaksar, rundt bydelsentra og kollektivknutepunkt:



Figur 6 - illustrasjon fra Kollektivstrategi for Hordaland.

Det kan ikkje leggast til grunn ein føresetnad om eit auka kollektivtilbod då dette må sjåast opp mot økonomiske rammer for kollektivtransporten og prioriteringar i høve strategiske føringar (Kollektivstrategien). Med opning av ny E 39 Svegatjørn-Rådal må busstilbodet mellom Os og Bergen tilpassast trafikkgrunnlaget og dekke begge aksane Osøyro-Lyseparken-Lagunen-Bergen og Osøyro-Søfteland-Nesttun.

I planen er det lagt opp til ein kollektivterminal i planområdet med plass til 8 busser. For å sikre eit mest mogleg konkurransedyktig kollektivtilbod er det mest hensiktsmessig å ha av-/påstiging ved E 39, i første scenario kor det er lagt opp til 2000-4000 arbeidsplassar. Løysinga det vert lagt opp til inneberer at bussane må svinge av vegen, og for busspassasjerane gir dette ekstra reisetid.

Etter vedtak i KIRU, har kommunen endra rekkjefølgjekrava, og satt krav til opparbeiding av kollektivterminal som slår inn ved etablering av fleire enn 3000 arbeidsplassar.

Gange- og sykkeltilrettelegging

Mobilitetsplanen vektlegg og sykkel som framkomstmiddel, og det er positivt. Os kommune og Hordaland fylkeskommunen har vedteke å inngå ein Sykkelbyavtale og saman arbeide for betre sykkeltilrettelegging i Os kommune. Det må nemnast at det er gjort endringar i den statlege tilskotsordninga som har prioritert sykkeltiltak i fylker og kommunar som har ein sykkelby-avtale. Det er ikkje lenger sett av statlege midlar til denne ordninga som vart forvalta av Statens vegvesen. Det vil no vere opp til kommunen og fylkeskommunen å øymerke midlar til tilsvarande sykkeltiltak på det fylkeskommunale vegnettet. Tiltak for å auke talet på syklistar i Os kommune generelt vil vere eit viktig tema for eit kommunalt og regionalt sykkelbysamarbeid.

Planforslaget manglar føringar for opparbeiding og gang- og sykkelveg inn til området. 4-felts E39 som er under opparbeiding forbi planområdet, legger ikkje til rette for mjuke trafikantar. Det manglar i dag kobling av planområdet med eit overordna gang- og sykkelvegnett som knytt Lyseparken saman med Osøyro og nordlege deler av kommunen, og fylkesrådmannen rår til at det vert knytt motsegn til dette punktet i vedtaket.

4.5 Stadutvikling, arkitektur og estetikk og universell utforming

Retningslinjer for bygg og landskap i planframlegget legg opp til ein typologi med ein base på 2 etasjar, og så andre volum oppå. Det gjeld for BN1, BN2, elles bygg med lange fasadar. Det er svært uheldig at planforslaget inneheld få krav til byggkvalitet og materialbruk i føresegnene. Det er heller ikkje ingen arkitektonisk rettleiar som kan erstatta manglande krav.

Sida det heller ikkje er krav til detaljregulering, vert reguleringsplanen for lite styrande for den potensielt store framtidig utbygginga av Lyseparken. Til dømes opnar planen i delfelt KBA 12 for å etablere eit «signalbygg» med byggehøgde inntil 66 meter over bakken (potensielt 22 etasjar), utan føresegnar knytt til utforming eller materialbruk.

Med planen følgjer eit dokument omtalt som *Retningsliner for bygg og landskap med blågrøne løysingar*, som i følgje føresegn § 8.2. skal vere rettleiande. Skildringa av arkitektur for delfelt KBA 12 er nøkternt: Delområdet består av to ulike bygningstypologiar. Eit høgt bygg mot nord som

fungerer som eit signalbygg langs E39. 3 bygg med lågare høgde er orientert rundt ein plass sør i delområdet.

Det er ingen av felta som har detaljerte nok føresegnar til at ny busetnad eller anlegg kan handsamast på byggesaksnivå. Fylkesrådmannen meiner det er særst uheldig at all utbygging vert handsama på byggesaksnivå, og rår til at det vert knytt motsegn til manglande krav om detaljplan for delområde B2, KBA 1-12, N1 og N2, samt o_BOP. Motsegna fell bort om det vert lagt inn plankrav for alle delområda.



Figur 7 illustrasjon med busetnad sett mot aust

Det er eit krav i plan- og bygningslova at universell utforming skal ivaretakast i planlegginga og i krava til det einskilde byggetiltak. Det er også eit regionalt mål at Hordaland skal vere eit universelt utforma samfunn innan 2025 og at universell utforming skal vere eit gjennomgåande prinsipp for alle regionale og kommunale planar. Vi kan ikkje sjå at universell utforming er omtalt eller handsama i planframlegget.

4.6 Planfagleg vurdering

Gjeldande plan regulerer området til utbygging, men med langt lågare utnytting og andre formål enn framlegg til områdeplan for Lyseparken. Det er stor sannsyn for at all etablering her vil for ein stor del bli bilbasert gitt plasseringa langs nye E39 og avgrensa kollektivtilbod. Likevel syner materialet svært få føringar som sikrar føreseie for aktørane eller kvalitet i bygg og anlegg, gitt det store omfanget av planen. Fylkeskommunen har etterspurt lågare utnyttingsgrad, betre føreseie og balansert trinnsvis utvikling gjennom større bruk av plankrav eller større grad av detaljering i planen, men forslagstiler har uttrykt ønske om fleksibilitet i planen. Intensjonane om heilskap og kvalitet som vert framstilt i planomtalen, er i liten grad sikra når størstedelen av anlegga berre skal vurderast på byggesaksnivå, og heller ikkje har rekkefølgekrav knytt til seg.

Det er berre knytt krav til detaljregulering for delområde B2, KBA 2, KBA 5, føresegsområde #2 i KBA 7, KBA 8 og KBA 9. Ambisjonen er elles å kunne gå rett frå vedtatt områdereguleringssplan til byggesak. Strategien med eit områdeprogram for dei 19 delområda er tenkt som ein effektiv veg frå områdeplan til byggesak. Etter vår vurdering har reguleringsplanen for få juridiske rammer i høve til den store utbygginga. Planframlegget er svært fleksibelt og hovuddelen av planen er regulert til kombinert bygge- og anleggsføremål. Byggkvalitet vert i liten grad behandla, men nemnd gjennom retningslinjer, og ikkje føresegnar.

I planmaterialet er rekkefølge på utbygginga tema fleire stader. I planomtala vert to scenario presentert: Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050, der det for scenario 2030 er antatt at verksemdar i snitt for alle delområda vil nytte seg av 50 % av tillaten BRA. For scenario 2050 vil 100 % av tillaten BRA vere utnytta. I konsekvensutgreiinga av arealbruk står det at utbygging av Lyseparken skal skje i trinn og at sør-området etter planen skal settast i gong fyrst. Etterkvart som utbygginga i sør-området aukar og det er behov om meir areal vil utbygginga i nordområdet ta til. I scenario 2030 ser ein for seg at ca. 1800 personar vil jobbe i sør-området og ca. 2200 i nordområdet. Framtidsbilete for scenario 2050 med 100 % utnytting seier at 12 500 personar kan arbeide i Lyseparken.

Ved områderegulering av eit så stort næringsområde er rekkefølge i utbygginga sentral. Rekkefølge på utbygginga er nedfelt i føresegn § 7.2.1, men fordelinga av bygg mellom trinna er ubalansert. Hovuddelen av utbygginga er lagt til byggefase 1 (omkring 560.000 m²), som gjev for svak føreseie av kva som vert bygd kor og når, og korleis behov for etablering av felles

infrastruktur vert løyst. Fylkeskommunen har rådd til at det vert nedfelt krav om at sør-området som ligg nært E39 må byggast ut først, både for å sikre at grøntområde ikkje vert bygd unødig ned om behovet skulle endra seg, og sida sør-området har best tilgjenge og kollektivdekning. Fylkesrådmannen meiner difor at alle delfelta nord for naturvernområdet (LNA1 og LNA2) må leggast inn i byggjetrinn 2 og/eller 3 og rår til motsegn til dette punktet.

Vidare er føreseie særskild dårleg sikra med å rekne delområde som tilrettelagt berre gjennom at massehandtering er gjennomført og intern infrastruktur etablert jf. føresegn § 7.2.1, før eit trinn er rekna for ferdig utbygg. Fylkesrådmannen rår til at det vert sett eit minimumskrav, til dømes 60%, til utbygd BRA i eit byggjetrinn, før neste delområde vert bygd ut. Ein uheldig konsekvens av at delområda berre blir delvis utbygd, er at området vil verte ein «evig» byggeplass som vil gje dårleg føreseie for naboar og aktørar på området.

Planomtala seier at avtalar om etappenivå mellom Os kommune og private samarbeidspartar skal sikre gjennomføring av ønskt og regulert utbygging. Fylkeskommunen meiner at privatrettslege avtalar knytt til opparbeiding av felles infrastruktur, ikkje sikrar gjennomføring av fellestiltak i tilstrekkeleg grad. Normalt vert det lagt rekkjefølgjekrav knytt til ferdigattest for utbygging av kvart delområde, som sikrar at utbyggarar bidreg økonomisk inn i realisering av fellestiltak. Fylkesrådmannen meiner difor at det må være rekkjefølgjekrav til kvart delområde som synleggjer kva for felles infrastruktur kvart delområde skal ha ferdigstilt før det vert gitt ferdigattest. Det er rådd til motsegn på dette punktet.

Sidan det heller ikkje er krav til detaljregulering, vert reguleringsplanen for lite styrande for den potensielt store framtidig utbygginga av Lyseparken. Til dømes opnar planen i delfelt KBA 12 for å etablere eit «signalbygg» med byggehøgde inntil 66 meter over bakken (potensielt 22 etasjar), utan føresegn knytt til utforming eller materialbruk. Med planen følgjer eit dokument omtalt som *Retningsliner for bygg og landskap med blågrøne løysingar*, som i følgje føresegn § 8.2. skal vere rettleiande. Skildringa av arkitektur for delfelt KBA 12 er nøkternt: *Delområdet består av to ulike bygningstypologiar. Eit høgt bygg mot nord som fungerer som eit signalbygg langs E39. 3 bygg med lågare høgde er orientert rundt ein plass sør i delområdet.* Fylkesrådmannen meiner det er særskild uheldig at utbygging av dei dimensjonane planen opnar for vert handsama på byggesaksnivå, og rår sterkt til at det vert satt krav om detaljplan for fleire delområde.

Områdeplanen legg opp til ei stor utbygging i regional kontekst, og Fylkesrådmannen er kritisk til omfang, formål samt manglande krav i områdeplanen til utbyggingsrekkjefølgje og detaljplan. Fylkesrådmannen rår til motsegn mot omfanget i utbyggingstrinn 1 og manglande plankrav for delfelta B2, KBA 1-11, BN1, BN2, samt o_BOP.

4.7 Energi og klima

Lyseparken er eit tiltak med høge ambisjonar for energibruk. Å legge infrastruktur for energi som grunnlag for vidare utvikling av området, har sikra gode løysingar og høg prioritet. På den måten er energibruken låg og ei får nytta lokale energikjelder på ein effektiv måte. Dette er i tråd med Klimaplan for Hordaland 2014-2030 sine strategiar for energi.

Tiltaket vil ligge i eit myrområde. Det har to implikasjonar med omsyn til klima. På den eine sida er myr eit viktig karbonlager, og omdisponering og utbygging på myrområde vil difor føre til utslepp av lagra karbon. På den andre sida fører punktering av myrområde til store krav til overvasshandtering. Overvatn vil med klimaendringane vi er inne i, vere ei aukande problemstilling i framtida. Det er positivt at det i planprosessen er gjort kartleggingar av vassvegane i området, og at det er gjort klimapåslag på venta nedbør. Overvatn er også identifisert som ein viktig risikofaktor i ROS-analysen som er utarbeidd.

Oppfølging av tiltak i VA-rammeplan er viktig for å unngå å bygge risiko inn i infrastruktur og nye bygg, og redusere konsekvensane tiltaket får for verdifullt naturmangfald i området.

4.8 Kulturminne og kulturmiljø

Fylkeskonservatoren har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern. I samband med reguleringsplan for E39 Svegatjørn-Rådal, Os og Bergen kommune, gjennomførte Hordaland fylkeskommune i 2006 ei arkeologisk registrering i det aktuelle planområdet. Ved registreringa vart det ikkje påvist automatisk freda kulturminne eller andre verneverdige kulturminne.

Fylkesrådmannen har difor ingen avgjerande merknader i saka, utover at ein under opparbeiding av feltet søkjer å unngå inngrep i/skade på eventuelle kulturlandskapstrekk som steingardar, eldre vegar/stiar, bakkemurar, tufter m.m.

Elles gjer vi merksam på at tiltakshavar har plikt til å visa aktsemd, og til straks å melda frå til Vestland fylkeskommune dersom ein i samband med tiltaket skulle støyta på automatisk freda kulturminne (jfr. kulturminnelova § 8, 2.ledd).

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har mynde til å vedta fråsegn til områdeplanar som er til offentleg høyring.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ugunstig trafikkmonster for (kollektiv)trafikken, utbygginga er ikkje i tråd med kollektivstrategien. Det kan komme kostnader knytt til utbygging av kollektivterminal og sykkeltiltak, jf. Sykkelbyavtalen.

Klima: Stort omfang av utbygging og formål som utfordrar nullvekstmålet. Lite samordna areal- og transportplanlegging. Manglande gang- og sykkeltilkomst.

Folkehelse: Grønt- og turområder blir delvis bygd ned. Utilstrekkeleg sikra føringar for realisering av gang- og sykkeløysingar.

Regional planstrategi: I konflikt med hovudmålet Klima- og miljøvenleg utvikling.

I samsvar med hovudmålet Høg sysselsetting: Kompetansearbeidsplasser i ein kommune med arbeidsplassunderskot og mykje utpendling.

Konklusjon

Planområdet gjev rom for ei utbygging med stort omfang sett i ein regional kontekst, med moglegheit for utbygging for ca. 700 000 BRA med blanda formål, utanfor etablert senterstruktur. Fylkesrådmannen vurderer framlegget dit hen at det er stor sannsyn for at etableringa hovudsakleg vil bli bilbasert gitt plasseringa langs nye E39 og avgrensa gong-, og sykkel- og kollektivtilbod.

Vestland fylkeskommune har vesentlege merknader til planforslaget. Vi kan ikkje sjå at Os/Bjørnafjorden kommune har tatt våre innvendingar i planprosessen til følge, og fylkesrådmannen rår til motsegn. Grunngevinga er omsynet til Byvekstavtalen, samordna areal- og transportplanlegging, senterstruktur og handel.

I *Regional plan for attraktive senter i Hordaland, Regional areal og transportplan for Bergensområdet* og *Regional transportplan for Hordaland* er det mellom anna med bakgrunn i nullvekstmålet lagt vekt på eit utbyggingsmonster som gjer det mogleg å gå, sykle eller nytte kollektivtransport mellom bustad, arbeid, handel og tenester. Vi vurderer at planframlegget for Lyseparken ikkje er i tråd med ei ønska utvikling, og må endrast før stadfesting.