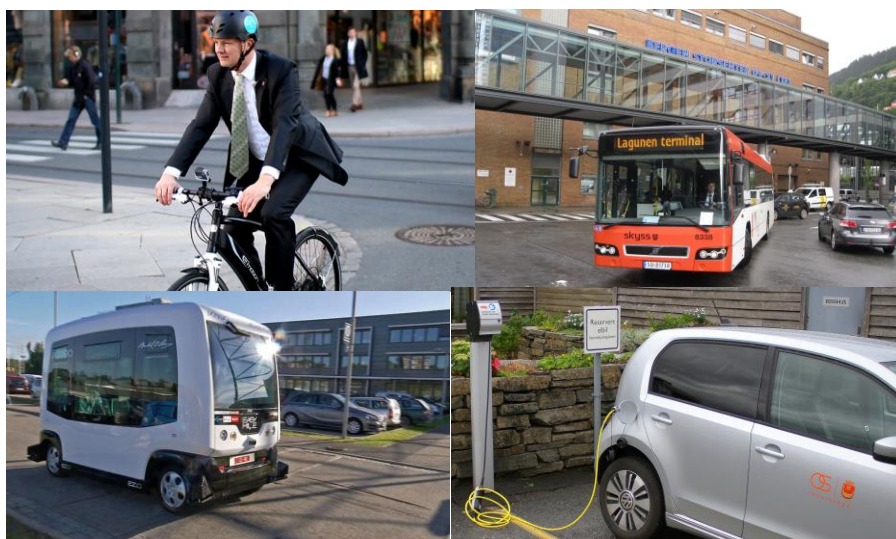


Sivilingeniør Helge Hopen AS

Lyseparken, Os



Mobilitetsplan

13.5.2019

INNHALD

1	INNLEIING	2
2	BAKGRUNN	3
3	MÅLSETTINGAR	4
4	OVERORDNA VURDERING AV TRANSPORT OG MOBILITET.....	5
5	MOBILITETSPLAN.....	7
5.1	KVA ER EN MOBILITETSPLAN ?	7
5.2	ALTERNATIV.....	7
5.3	FØRESETNADER	7
5.4	TRANSPORTLØYSINGAR	8
5.5	KOSTNADER OG GJENNOMFØRING AV TRANSPORTILTAK	9
5.6	REISEMIDDELFORDELING	10
5.7	KAPASITETSBEHOV KOLLEKTIVTRANSPORT	10
6	OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	14
7	TILLEGGSVURDERING, MAI 2019	15
7.1	INNLEIING.....	15
7.2	REALISMEN I MOBILITETSPLANEN.....	15
7.3	SYKKEL.....	16
7.4	KOLLEKTIVTRANSPORT	16

1 INNLEIING

I samband med utvikling av Lyseparken i Os kommune skal det utarbeidast mobilitetsplan.

Mobilitetsplanen skal synleggjere korleis persontransportbehovet til planområdet kan løysast på kort og lang sikt. Det skal peikast på aktuelle behov for tiltak som er avgjerande for å sikre miljøvennlige transportløyisingar som gir god mobilitet til og frå arbeidsplassane innanfor realistiske økonomiske rammer.

Innleiingsvis er der gjort ei overordna vurdering av korleis planområdet kan byggje opp under det såkalla «nullvekstmålet» for personbiltransporten.

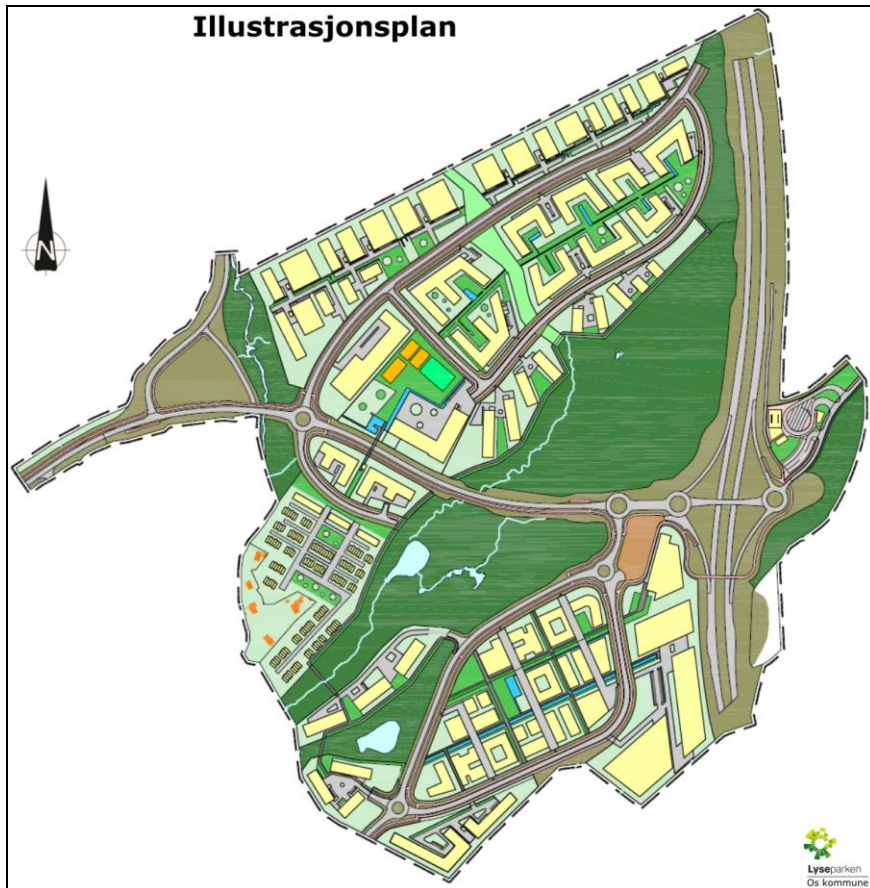
Mobilitetsplanen er utarbeidd av Sivilingeniør Helge Hopen på oppdrag frå ABO Plan & Arkitektur som er plankonsulent for reguleringsarbeidet. Arbeidet er utført i tett samarbeid med Os kommune.

Mobilitetsplanen er oppdatert 13.5.2019 med vurderingar av merknader til planframlegget frå Fylkesmannen i Vestland og Hordaland fylkeskommune, sjå kap. 7.

Bergen 13.5.2019

2 BAKGRUNN

Det er planar for langsiktig utvikling av Lyseparken. Illustrasjonen under syner ein mogleg planløyising og arealbruk i området:



Figur 1. Illustrasjonsplan for Lyseparken.

Lyseparken skal utviklast for næring i tre kategoriar; kontor, samansett næring og industri. Med samansett næring meinast her energi-, IT- og transportbaserte verksemder som t.d. datasentre, IT-styring, logistikk, lagring, montering, netthandel (utan fysisk publikumsbutikk). Samansette næringer skal inngå som del i fleire næringsklynger som industri, teknologi, FOU-virksomhet, helse medisin/ farmasi, næringsmidler og undervisning. Kjenneteikn på denne næringsgruppa i Lyseparken er at den i starten vil vere arealkrevjande og vil gje avgrensa sysselsetting og dermed avgrense behov for persontransport og parkering.

Lyseparken har eit langt utviklingsperspektiv og områdereguleringsplanen skal vere rusta for framtidige endringar både i markedet og innen ny teknologi. I ein tidleg fase er det grunn til å tru at aktiviteten vil knyte seg til teknologibedrifter med stort arealbehov. På sikt er det venta meir kontorarbeidsplassar etter kvart som ulike fagmiljø får etablert seg.

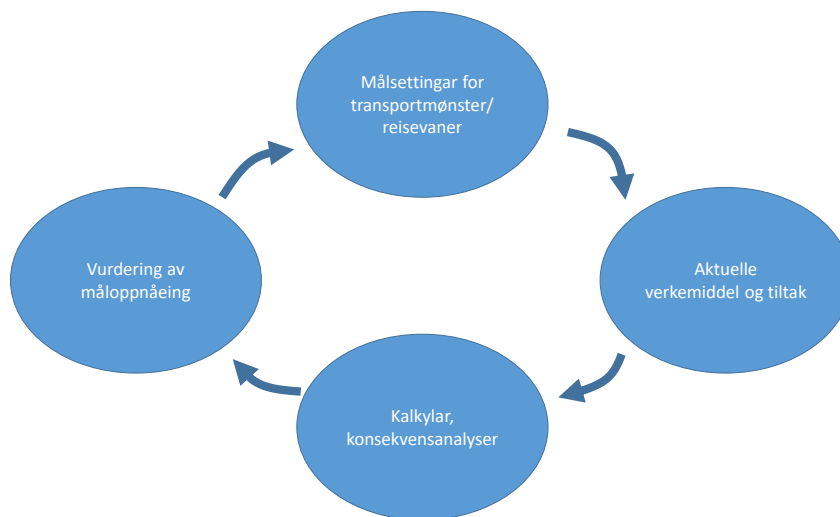
3 MÅLSETTINGAR

Det er naturleg å leggje til grunn nullvekstmålet for personbiltransporten som overordna målsetting for planlegging av mobilitet og transportløyningar.

Målsettinga inneber at det ikkje skal vere auke i samla, bilbasert persontransport. Dette betyr i praksis at ved etablering av nye arbeidsplassar må det leggjast til rette for at mest mogleg av arbeidsreisene avviklast med kollektivtransport, sykkel og gange – slik at samla, gjennomsnittleg bilandel for arbeidsreiser går ned.

Som utgangspunkt for vurdering av transportløyningar og mobilitet er det lagt til grunn eit langsiktig mål om at transportbehovet til og frå arbeidsplassar i planområdet skal primært løysast med gange, sykkel eller kollektivtransport. Andelen bilførareiser skal ikkje vere over 30%.

Denne målsettinga er resultat av ei vurdering av aktuelle transportløyningar, kapasitet i kollektivsystemet og parkeringsdekninga. Det er gjort vurderingar av ulike ambisjonsnivå sett opp mot kva transportfordeling som er realistisk å oppnå i ulike fasar:



Figur 2. Metode for å kome fram til målsettingar/ambisjonsnivå for mobilitetsplanen.

Basert på rekneeksempel med ulike føresetnader for mellom anna parkeringsdekning og reisemiddelfordeling har ein kome frå til at det er mogleg å oppnå ein bilandel som er lågare enn 30% på lang sikt. Reknestykket er basert på følgjande tilnærming:

1. Kalkulert andel bilreiser ut i frå føresett parkeringsdekning
2. Vurdering av mogleg andel samkøyring basert på antatt trendutvikling
3. Vurdering av potensiell gang/sykeltrafikk under føresetnad av tilrettelegging av moderne og effektiv infrastruktur samt antatt trendutvikling
4. Vurdering og kalkyle av korleis resterande transportbehov kan dekkjast med kollektive løyningar. Vurdering av praktiske løysinga og bussbehov.
5. Kalibrering og justering av parkeringsdekning, pkt. 1 slik at resultat frå pkt. 4 er realistisk

4 OVERORDNA VURDERING AV TRANSPORT OG MOBILITET

Planområdet Lyseparken legg til rette for nye arbeidsplassar som genererer eit behov for persontransport.

Den overordna målsettinga om nullvekst i personbiltransporten og at veksten i transportbehovet «skal takast med kollektiv, sykkel og gange» betyr ikkje at alle nye arbeidsplassar skal vere bilfrie. Dette er ikkje mogleg i praksis. Nullvekstmålet handlar om at persontransporten, både til noverande arbeidsplassar og til nye arbeidsplassar, i sum må avviklast meir miljøvennleg enn i dagens situasjon, slik at ein unngår vekst i personbiltrafikken som følgje av at det etablerast nye arbeidsplassar.

Veksten i folketalet krevjar vekst i talet på arbeidsplassar for å oppretthalde full sysselsetting. Når ein vurderer mobilitet til eit planområde som legg til rette for nye arbeidsplassar (som uansett vil måtte kome eit sted), må ein sjå på om det kan etablerast ein mobilitet som sikrar vesentleg lågare bilandel for arbeidsreiser enn dagens gjennomsnitt. Dersom det er grunnlag for dette, vil planen medverke til å byggje opp under overordna transport- og miljømålsettingar.

Den «ideelle» lokaliseringa av nye arbeidsplassar er i knutepunkt langs ryggrada i kollektivsystemet. I Bergensområdet er dette langs bybanetraseen og stamlinjene for bussnettet. Utfordringane med dette er kapasiteten i kollektivnettet på lang sikt. Det er grenser for kor mange nye arbeidsplassar som kan etablerast langs bybanetraseen. Over tid må ein i større grad finne lokaliseringar for nye arbeidsplassar basert på busstransport og gang/syssel.

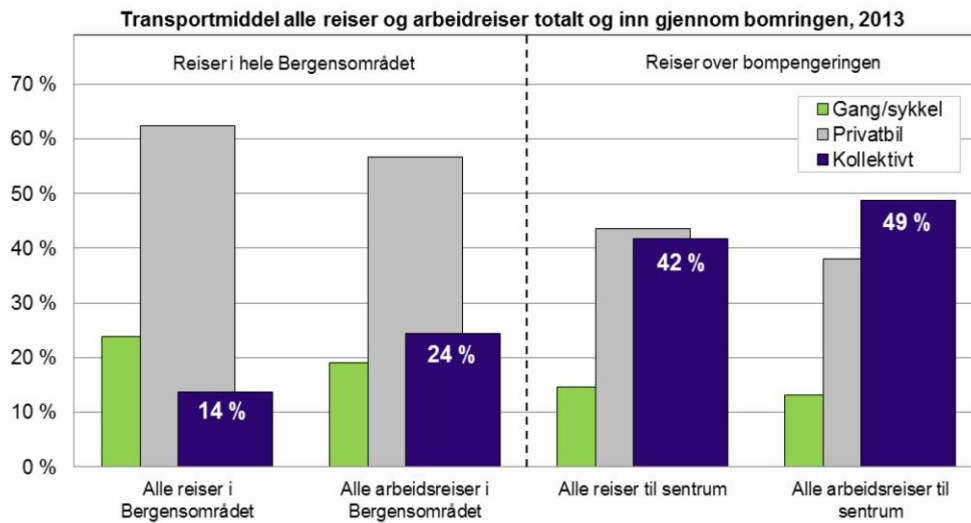
Lokalisering av nye arbeidsplassar må også sjåast i samanheng med pendlingsmønsteret. Prognose for pendling til/frå Bjørnefjorden-regionen (Os, Fusa, Samnanger) syner ei forventa utpendling i 2030 på over 8.000 arbeidstakarar, dei fleste til Bergensregionen. Kjelde: <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/rapportar-og-statistikk/aud-rapportar/2013/aud-rapport-nr-5-13-pendlingsprognose-2013-2030.pdf>

Etablering av Lyseparken kan forventast å medverke til å redusere utpendling. Det er grunn til å tru at dette vil redusere transportbehov/bilbruk dersom Lyseparken vert tilrettelagt for ein høg andel reisande med buss, sykkel og gange.

Samla vurdert er det fleire grunnar til å tru at etablering av framtidige arbeidsplassar i Lyseparken vil byggje opp under overordna transport- og miljømål:

- Lyseparken vil redusere utpendling frå Bjørnefjord-regionen, og med dette medverke til å redusere samla transportbehov til arbeidsreiser.
- Framtidige kapasitetsutfordringar for bybanenettet vil gje grensar for lokalisering av nye arbeidsplassar i knutepunkta langs bybanetrasen. Dette kan gje risiko for lokalisering av nye arbeidsplassar utanfor hovudsaksane i kollektiv- og sykkelnettet og dermed medverke til auka bilbruk. Lyseparken vil vere lokalisert ved ei framtidig transportakse som er egna for effektive bussruter til og frå sentrale kollektivknutepunkt (Lagunen terminal, Osøyro terminal). Lyseparken vil òg vere i akseptabel sykkelavstand frå Os sentrum. I sum er dette eit godt utgangspunkt for ein høg andel personreiser med kollektiv, sykkel og gange.
- Lyseparken vil leggje til rette for arbeidsplassar der ein har moglegheit å etablere effektive kollektive transportløysingar. Det skal ikkje leggjast til rette for publikumsbaserte aktivitetar (handel etc.) som normalt medfører høg bilandel.

Reisevaneundersøkinga for Bergensområdet 2013 syner at opp mot 60% av arbeidsreisene i dag går med bil. Bilandelen er også høg for sentrumsretta arbeidsreiser (opp mot 40%):



Figur 3. Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser i Bergensområdet.

I etterfølgjande mobilitetsplan er det sannsynleggjort ei tilrettelegging for å avgrense bilandelen til under 30% på lang sikt. Det betyr at over 70% av transportbehovet til arbeidsplassane i Lyseparken vil løysast med kollektiv, samkøying (bilpassasjer), sykkel og gange. Dette vil medverke til å ta ned gjennomsnittleg bilandel for alle arbeidsreiser, og dermed byggje opp under nullvekstmålet.

5 MOBILITETSPLAN

5.1 Kva er en mobilitetsplan ?

Ein mobilitetsplan er eit planverktøy for tilrettelegging og organisering av transportløyningar knytt til ein arealplan eller utbygging. Mobilitetsplanen skal ut i frå kunnskap om reisevanar og transportmønster gje eit fagleg underlag for utvikling av mål, strategiar og tiltak knytt til transport. Dette kan vere retta både mot offentleg og privat infrastruktur internt og eksternt i forhold til planområdet, men også direkte overfor verksemder, tilsette, busette innanfor planområdet.

Føremålet med mobilitetsplanen er å medverke til at det vert utforma planløyningar, infrastrukturtiltak og annan tilrettelegging som vil medverke til å nå dei måla ein legg til grunn for planen eller utbyggingsprosjektet.

Tiltaka i mobilitetsplanen vil kunne få juridisk forankring i eit ev. kvalitetsprogram for planområdet, i reguleringsføresegner eller i etterfølgjande byggjesaker.

5.2 Alternativ

Det er rekna på to ulike utbyggingsalternativ:

- Scenario 2030 - delvis utnytting av planområdet, høg andel arealkrevjande verksemd
- Scenario 2050 – langsiktig, full utnytting av planområdet, auka andel kontorarbeidsplassar

Reguleringsplan for Lyseparken er utarbeida som ein robust plan som skal vere framtidsretta, både med tanke på type verksemder som skal etablere seg i Lyseparken i framtida, og legge til rette for at verksemder skal kunne utvidast med tida. Det er derfor satt en maks % BRA for kvart delfelt. Det er venta at bedrifter ikkje vil unytte maks % BRA ved etablering i Lyseparken, men at de vil ønske å vokse etter kvart. Utnyttingsgraden blir derfor vurdert mot to scenarior; Scenario 2030 og Scenario 2050. Antall ansatte i Lyseparken er beregnet ut fra antatt utvikling fordelt på byggetrinn for delområdene.

I Lyseparken er det 706 396 m² BRA, inklusiv parkering. Av BRA er det satt av 20% som skal nyttas til parkering for bil og sykkel. I Lyseparken skal parkering løses for hvert bygg enten ved felles parkeringsanlegg eller i parkeringskjeller. BRA uten parkering er 565 117 m².

Scenario 2030 og 2050 er vurdert ut frå antall arbeidsplassar prosjektet legger til rette for. I Scenario 2030 er det antatt at verksemder vil i snitt for alle delområda, nytte seg av 50 % av tillatt BRA. For Lyseparken 2050 vil 100 % av tillatt BRA være utnytta.

5.3 Føresetnader

Føresetnader for mobilitetsplanen:

Føresetnader	Merknad	Scenario 2030	Scenario 2050
Utbyggingsareal næring	m2	282 558	565 117
P-dekning	p-pl. pr- 1000 m2	4-6	4-6
P-plassar		1 356	2 916
Arbeidsplassar		4 144	12 583
Bustader		200	200
P-a utnytting arbeidsreiser	flerbruk	105 %	115 %
P-besøksparkering, beredskap mv.		4 %	4 %
Netto P-kapasitet arbeidsreiser		101 %	111 %
P-kapasitet		1 370	3 237
Andel på arbeid samme dag		90 %	90 %
Arbeidsreiser, netto pr. dag	ein retning	3 730	11 325
Sykdom, reiser, ferie etc.		10 %	10 %
Passasjerer pr. buss		50	50
Sykkelandel		15 %	20 %

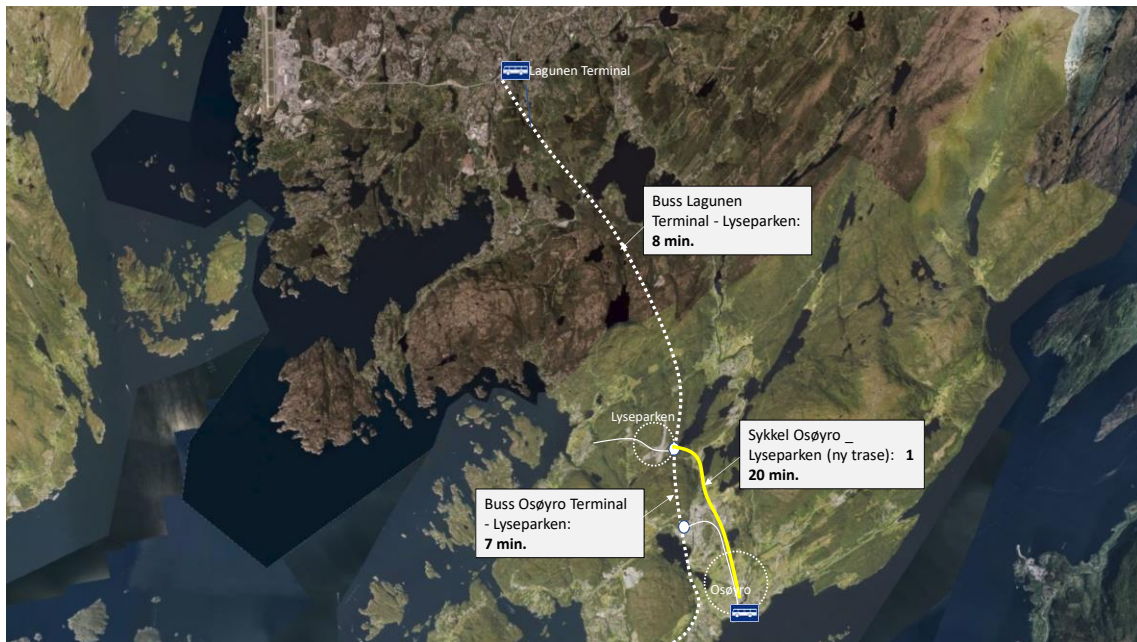
Det er lagt til grunn ei låg parkeringsdekning (4-6 p-plassar pr. 1.000 m2 for dei ulike næringskategoriane). Dette er eit nivå som ligg opp til parkeringskrava i fortettingsområde i Bergen, og lågare enn bydelssentre som t.d. Lagunen (parkeringsdekning Lagunen: 16 P-plasser/1.000 m2 for forretning/handel, 6 P-plasser/1.000 m2 for kontor, tenesteyting).

Det er føresett at ein mindre del av parkeringsplassane kan nyttast av fleire ved arbeidsreiser på ulike tidspunkt over dagen (5% i 2030, 15% i 2050). Dimensjonerande døgntrafikk er rekna med utgangspunkt i at 90% av arbeidsplassane er i bruk samtidig (10% sjukdom, reiser, ferie, heimekontor etc.).

Når det gjeld sykkelandel er det føresett etablering av samanhengande sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken med god standard. Det er lagt til grunn ein relativt høg sykkelandel (15% på kort sikt og 20% på lang sikt) ut i frå ei forventning om generelt auka sykkelbruk, el-syklar mv. Det vert lagt til grunn at reguleringsplanen legg opp rammevilkår for å stimulere til miljøvennlige transportløysingar, t.d. god sykkelparkering, fasilitetar for sykkel, lading, samkøyring etc.

5.4 Transportløysingar

Planområdet er gunstig lokalisert i forhold til å oppnå ein høg andel reisande med kollektiv-, sykkel og gange.



Figur 4. Transportløysingar for kollektiv og sykkel til Lyseparken.

Det kan tenkast ein liten andel bussette nær planområdet er i gangavstand, men i kalkylane som følgjer er det tatt utgangspunkt i at dei fleste kjem frå Osøyro og Bergen.

Med ny E39 som er planlagt for 100 km/t vil Lyseparken være i kort avstand frå Lagunen terminal. Estimert køyretid med buss er ca. 8 minutt. Dette kan gje grunnlag for pendelbussar som kvar kan gå 3 turar pr. time. Det er føresett løysingar for vidaretransport frå terminalpunkt/haldeplass ved Lyseparken ut til dei ulike delane av planområdet, t.d. med framtidige førarlausse el-bussar.

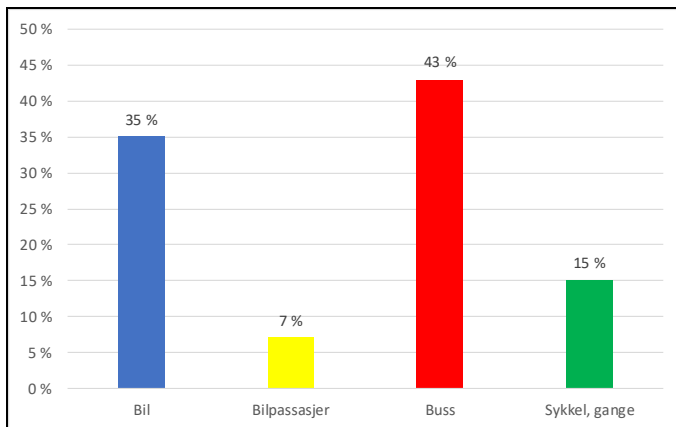
Det er vidare føresett etablering av ei attraktive gang/sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken.

5.5 Kostnader og gjennomføring av transporttiltak

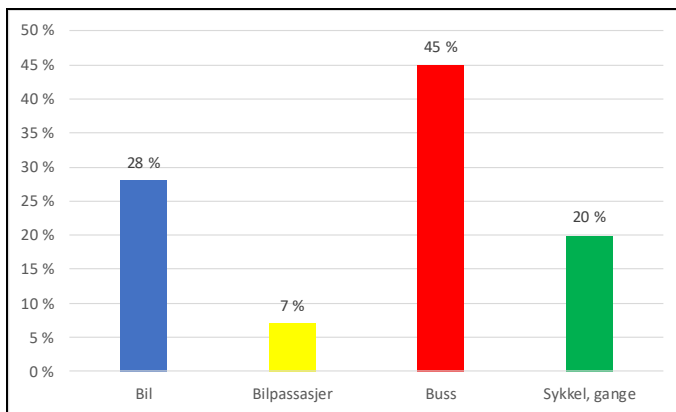
I mobilitetsplanen vert det peika på kva for tiltak som er naudsynt for at mobilitetsplanen skal vere realistisk, men det tas ikkje stilling til korleis nødvendige transporttiltak skal gjennomførast og finansierast. Dette gjeld eksempelvis:

- Utbygging av samanhengande gang/sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken
- Utbetring av lokalvegnettet, mellom anna gang/sykkeltiltak i området rundt Lyseparken
- Drift av pendelbussar frå Lagunen og Os sentrum
- Drift av interne (ev. førarlausse) minibussar i planområdet
- Terminalløysing for skyttelbussar frå Lagunen og Os sentrum
- Intern tilrettelegging av fasilitetar for sykkel, ladepunkt for el-syklar mv.

5.6 Reisemiddelfordeling



Figur 5. Planlagt reisemiddelfordeling, Scenario 2030 (ca. 4.000 arbeidsplassar).



Figur 6. Planlagt reisemiddelfordeling, Lyseparken 2050 (ca. 12.000 arbeidsplassar).

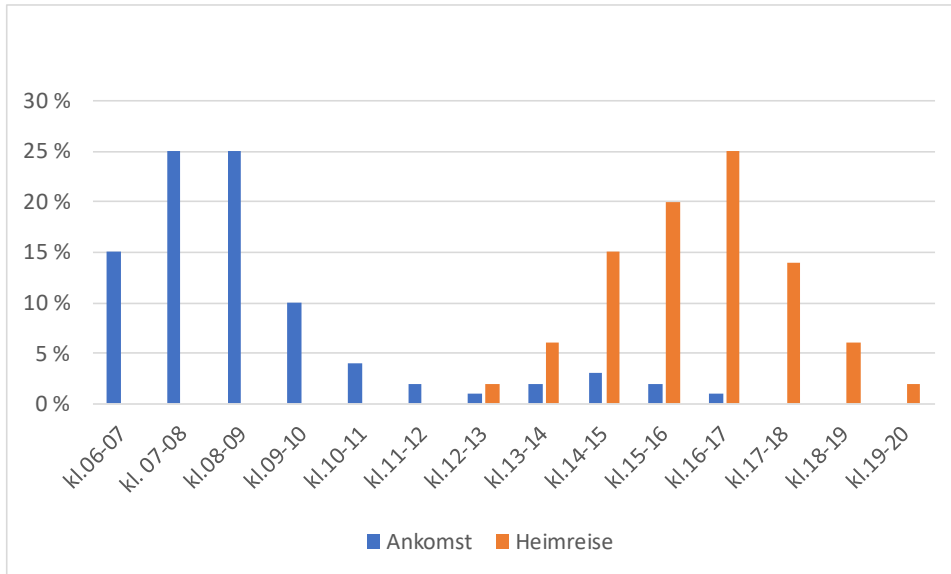
Det er lagt til grunn full utnytting av parkeringsplassane som er lagt til rette for arbeidsreiser, og at anna transportbehov vert dekt av buss, samkøyring, sykkel og gange. Med den føresette parkeringsdekninga betyr dette at bilandelen vert ca. 28% på lang sikt.

I scenario 2030 vil bilandelen vere noko høgare på grunn av eit større innslag arealkrevjande næring som har høgare parkeringsdekning pr. arbeidsplass. Med sykkelandel på 15% (20% ved full utbygging), vert kollektivandelen ca. 43% i Scenario 2030 og 45% i Scenario 2050. Mobilitetsplanen er vurdert som realistisk og gjennomførbar under den føresetnad at planlagt infrastruktur for sykkel og kollektiv transportløysing vert etablert. Det er rimeleg å leggje til grunn at trendar og utviklinga m.o.t. miljøvennlege transportløysingar i tidsperspektivet fram til 2050 vil leggje betre til rette for både samkøyring, sykling og kollektivtransport, slik at målsettinga om under 30% bilandel vert oppnådd.

5.7 Kapasitetsbehov kollektivtransport

Det er rekna på kapasitetsbehov kollektivtransport for å dekkje transportbehovet som skildra i reisemiddelfordelinga.

Det er føresett at 50% av dei bussreisande kjem frå Lagunen Terminal og 50% frå Os sentrum.



Figur 7. Føresettt fordeling av tidspunkt for ankomst og heimreise for dei 90% som skal på jobb same dag.

Dette gir følgjande trafikkmengder på ulike reisemidlar over dagen:

Fordeling på reisemiddel - ankomst		kl.06-07	kl.07-08	kl.08-09	kl.09-10	kl.10-11	kl.11-12	kl.12-13	kl.13-14	kl.14-15	kl.15-16	kl.16-17	kl.17-18	kl.18-19	kl.19-20	Sum
Bil	35%	218	363	363	145	58	29	15	29	44	29	15	-	-	-	1 305
Bilpassasjer	7%	44	73	73	29	12	6	3	6	9	6	3	-	-	-	261
Buss	43%	267	445	445	178	71	36	18	36	53	36	18	-	-	-	1 604
Sykkel, gange	15%	93	155	155	62	25	12	6	12	19	12	6	-	-	-	559
Sum	100%	622	1 036	1 036	414	166	83	41	83	124	83	41	-	-	-	3 730

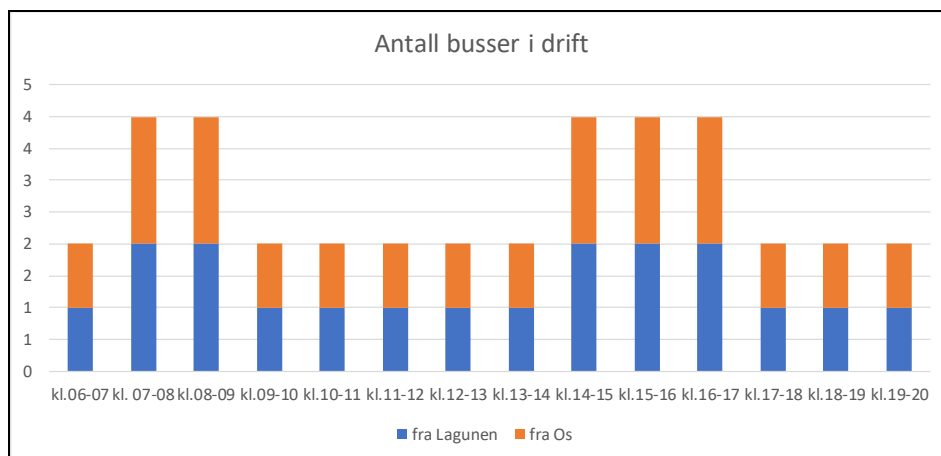
Fordeling på reisemiddel - heimreise		kl.06-07	kl.07-08	kl.08-09	kl.09-10	kl.10-11	kl.11-12	kl.12-13	kl.13-14	kl.14-15	kl.15-16	kl.16-17	kl.17-18	kl.18-19	kl.19-20	Sum
Bil	35%	-	-	-	-	-	-	29	87	218	290	363	203	87	29	1 305
Bilpassasjer	7%	-	-	-	-	-	-	6	17	44	58	73	41	17	6	261
Buss	43%	-	-	-	-	-	-	36	107	267	356	445	249	107	36	1 604
Sykkel, gange	15%	-	-	-	-	-	-	12	37	93	124	155	87	37	12	559
Sum	100%	-	-	-	-	-	-	83	249	622	829	1 036	580	249	83	3 730

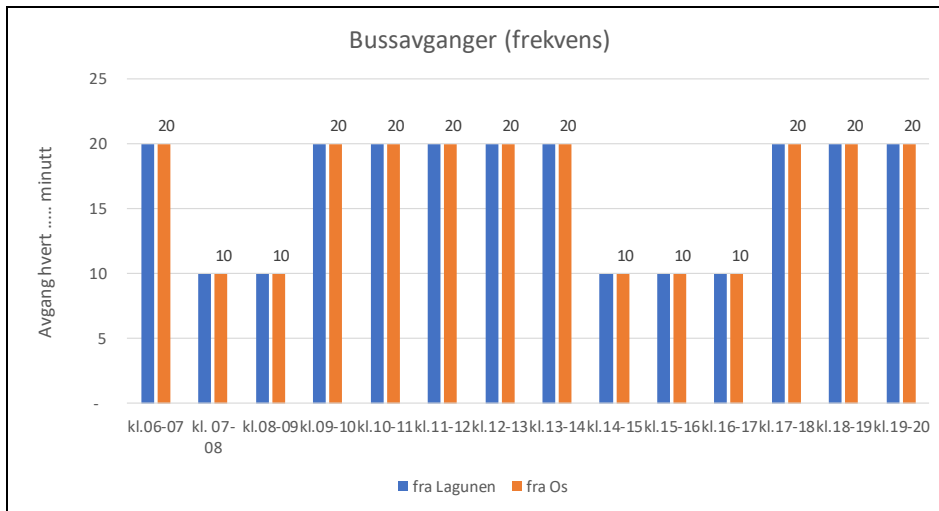
Figur 8. Transportbehov fordelt på reisemidlar. Scenario 2030.

Fordeling på reisemiddel - ankomst		kl.06-07	kl.07-08	kl.08-09	kl.09-10	kl.10-11	kl.11-12	kl.12-13	kl.13-14	kl.14-15	kl.15-16	kl.16-17	kl.17-18	kl.18-19	kl.19-20	Sum
Bil	28%	528	881	881	352	141	70	35	70	106	70	35	-	-	-	3 171
Bilpassasjer	7%	132	220	220	88	35	18	9	18	26	18	9	-	-	-	793
Buss	45%	849	1 416	1 416	566	226	113	57	113	170	113	57	-	-	-	5 096
Sykkel, gange	20%	377	629	629	252	101	50	25	50	75	50	25	-	-	-	2 265
Sum	100%	1 887	3 146	3 146	1 258	503	252	126	252	377	252	126	-	-	-	11 325

Fordeling på reisemiddel - heimreise		kl.06-07	kl.07-08	kl.08-09	kl.09-10	kl.10-11	kl.11-12	kl.12-13	kl.13-14	kl.14-15	kl.15-16	kl.16-17	kl.17-18	kl.18-19	kl.19-20	Sum
Bil	28%	-	-	-	-	-	-	70	211	528	705	881	493	211	70	3 171
Bilpassasjer	7%	-	-	-	-	-	-	18	53	132	176	220	123	53	18	793
Buss	45%	-	-	-	-	-	-	113	340	849	1 132	1 416	793	340	113	5 096
Sykkel, gange	20%	-	-	-	-	-	-	50	151	377	503	629	352	151	50	2 265
Sum	100%	-	-	-	-	-	-	252	755	1 887	2 517	3 146	1 762	755	252	11 325

Figur 9. Transportbehov fordelt på reisemidlar. Scenario 2050.

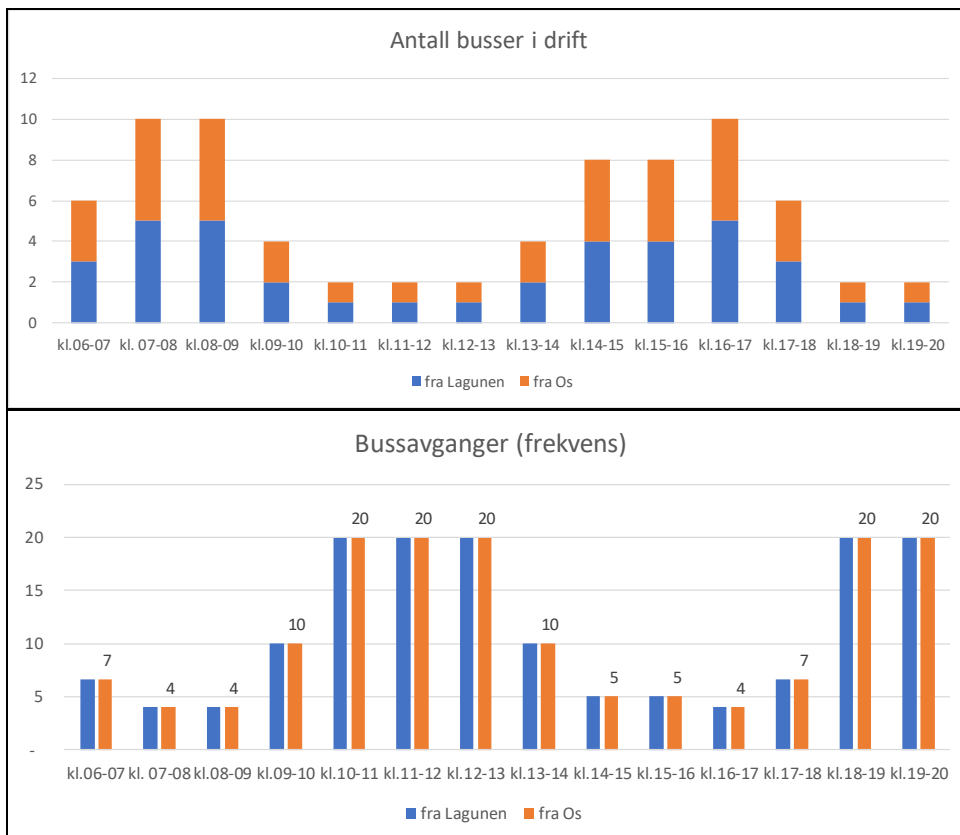




Figur 10. Behov for busskapasitet og aktuell frekvens. Scenario 2030.

Kalkylane syner at med 2 pendelbussar frå Lagunen og 2 frå Os sentrum vil ein kunne handtere føresett etterspurnad i rushperiodane. Bussane vil då gå med 10. min frekvens frå Lagunen og Os sentrum.

Utanom rush vil 1 buss til/frå Lagunen og 1 buss til/frå Os sentrum dekkje behovet. Desse kan eventuelt samordnast med andre ruter.



Figur 11. Behov for busskapasitet og aktuell frekvens. Scenario 2050.

Kalkylane syner at med 5 pendelbussar frå Lagunen og 5 frå Os sentrum vil ein kunne handtere føresett etterspurnad i rushperiodane for alternativet Lyseparken 2050. Bussane vil då gå ned mot 4. min frekvens frå Lagunen og Os sentrum.

Utanom rush vil 1-2 bussar til/frå Lagunen og 1-2 bussar til/frå Os sentrum dekkje behovet. Desse kan eventuelt samordnast med andre ruter.

6 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det er skissert ein mobilitetsplan som sikrar at utviklinga av planområdet ikkje er i konflikt med overordna, nasjonale transportmål om nullvekst i personbiltrafikken.

Bilandelen for arbeidsreiser i Bergensområdet er i dag opp mot 60%.

I etterfølgjande mobilitetsplan er det sannsynleggjort ei tilrettelegging for å avgrense bilandelen til under 30%. Det betyr at over 70% av transportbehovet til arbeidsplassane i Lyseparken vil gå med kollektiv, samkøyring, sykkel og gange. Dette vil medverke til å ta ned gjennomsnittleg bilandel for alle arbeidsreiser, og dermed byggje opp under nullvekstmålet.

Andre moment som peikar i same retning er:

- Lyseparken kan forventast å redusere utpendling frå Bjørnefjord-regionen, og med dette medverke til å redusere samla transportbehov til arbeidsreiser.
- Framtidige kapasitetsutfordringar for bybanenettet vil gje grensar for lokalisering av nye arbeidsplassar i knutepunkta langs bybanetrasen. Dette kan gje risiko for lokalisering av nye arbeidsplassar utanfor hovudsaksane i kollektiv- og sykkelnettet og dermed medverke til auka bilbruk. Lyseparken vil vere lokalisert ved ei framtidig transportakse som er egna for effektive bussruter til og frå sentrale kollektivknutepunkt (Lagunen terminal, Osøyro terminal). Lyseparken vil òg vere i akseptabel sykkelavstand frå Os sentrum.
- Lyseparken vil leggje til rette for arbeidsplassar der ein har moglegheit å etablere effektive kollektive transportløysingar. Det skal ikkje leggjast til rette for publikumsbaserte aktivitetar (handel etc.) som normalt medfører høg bilandel.

Føresetnadene for at mobilitetsplanen skal vere realistisk er at det vert tilrettelagt med transporttiltak som gir attraktive kollektløysingar og gang/sykkeltilbod, mellom anna:

- Utbygging av samanhengande gang/sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken
- Utbetring av lokalvegnettet, mellom anna gang/sykkeltiltak i området rundt Lyseparken
- Drift av pendelbusser frå Lagunen og Os sentrum
- Drift av interne (ev. førarause) minibussar i planområdet
- Terminalløysing for skyttelbussar frå Lagunen og Os sentrum
- Intern tilrettelegging av fasilitetar for sykkel, ladepunkt for el-syklar mv.

Det er ikkje her tatt stilling til korleis desse tiltaka skal gjennomførast og finansierast.

Mobilitetsplanen er vurdert som realistisk og gjennomførbar under den føresetnad at planlagt infrastruktur for sykkel og kollektiv transportløysing vert etablert. Det er rimeleg å leggje til grunn at trendar og utviklinga m.o.t. miljøvennlege transportløysingar i tidsperspektivet fram til 2050 vil leggje betre til rette for både samkøyring, sykling og kollektivtransport, slik at målsettinga om under 30% bilandel er realistisk.

7 TILLEGGSVURDERING, MAI 2019

7.1 Innleiing

Fylkesmannen i Vestland og Hordaland fylkeskommune har i brev av hhv. 14.2.2019 og 22.1.2018, merknader knytt til mobilitetsplanen. Merknadene har òg vore drøfta i dialogmøte. I dette kapitlet vert det gjort ei kortfatta vurdering av dei momenta som etatane peiker på.

7.2 Realismen i mobilitetsplanen

Etatane peiker på planområdet attraktive lokalisering i forhold til hovudvegnettet og potensiell høg andel bilbasert transport, samt utfordringane med å etablere konkurransedyktige, miljøvenlege reisealternativ som t.d. kollektivtransport og sykkel. Med dette vert det reist spørsmål om mobilitetsplanen er realistisk, og om planen vil medverke til overordna miljømål som t.d. nullvekstmålet.

Det overordna grepet for at Lyseparken skal medverke til å nå overordna miljømål er å redusere utpendling frå Bjørnefjord-regionen, og med dette medverke til å redusere samla transportarbeid til arbeidsreiser. Kortreiste arbeidsplassar i vekstregionen ved Bjørnafjorden vil avgrense lengre bilbaserte reiser til Bergen og gjer det mogleg at ein større del av arbeidsreisene kan gjerast med sykkel og gange.

Planen for utvikling av Lyseparken legg opp til ein ambisiøs mobilitetsplan som held bilandelen låg og vesentleg lågare enn gjennomsnittet for tilsvarande næringsområde. Det viktigaste verkemiddelet for å oppnå dette er å avgrense parkeringstilbodet for arbeidsreiser gjennom dei framlagte parkeringsnormene. I tillegg er det lagt opp til å avgrense publikumsretta funksjonar som handel og service.

Dette føresett at ein må utvikle kapasitetssterke, alternative transporttilbod for dei som ikkje har parkering og må nytte kollektiv, sykkel og gange.

Mobilitetsplanen er vurdert som realistisk og gjennomførbar under den føresetnad at planlagt infrastruktur for sykkel og kollektiv transportløysing vert etablert. Dette er ein ambisiøs målsetting og føresett eit langsiktig og forpliktande samarbeid med Os/Bjørnafjorden kommune om utvikling av ny og attraktiv infrastruktur for sykkel, samt samarbeid med statlege og fylkeskommunale etatar om utvikling og drift av kollektive transportløysingar.

Det er rimeleg å leggje til grunn at trendar og utviklinga m.o.t. miljøvenlege transportløysingar i tidsperspektivet fram til 2050 vil leggje betre til rette for både samkøying, sykling og kollektivtransport, gjennom til dømes:

- auka bruk av elsyklar
- bysykkelordningar på Osøyro og ved Lyseparken
- fasilitetar ved arbeidsplassane for auka sykkelbruk
- innretningar/ordningar som kan stimulere til samkøying og kollektivbruk

Kort om utviklinga innan dei ulike transportmidlane:

7.3 Sykkel

Mobilitetsplanen legg opp til ein sykkelandel på 15% i 2030 og 20% i 2050. Ambisjonane og høg sykkelandel er såleis langsiktige og tilrettelegginga som krevjast for å få til dette må sjåast i det same tidsperspektivet.

Os kommune har store ambisjonar om å styrke sin posisjon som ein attraktiv kommune å bu og jobbe i. Kommunen har óg store ambisjonar om å bidra i det nasjonale klima- og miljøarbeidet. I alt reguleringsarbeid som kommunen tek del i vert temaet sykkel gjeve stor merksemd. Kommunen satsar på fleire område innan sykkelplanlegging, for å ruste seg kompetansemessig og økonomisk, slik at dei til dels svært kostbare infrastrukturelle tiltaka som må gjennomførast for å få fleire til å velge å sykle, kan realiserast.

Med dette som utgangspunkt har kommunen søkt om status som sykkelby og Hordaland fylkeskommune har i 2019 løyva tilskott til kommunen for utvikling av sykkelstrategiar for kommunen.

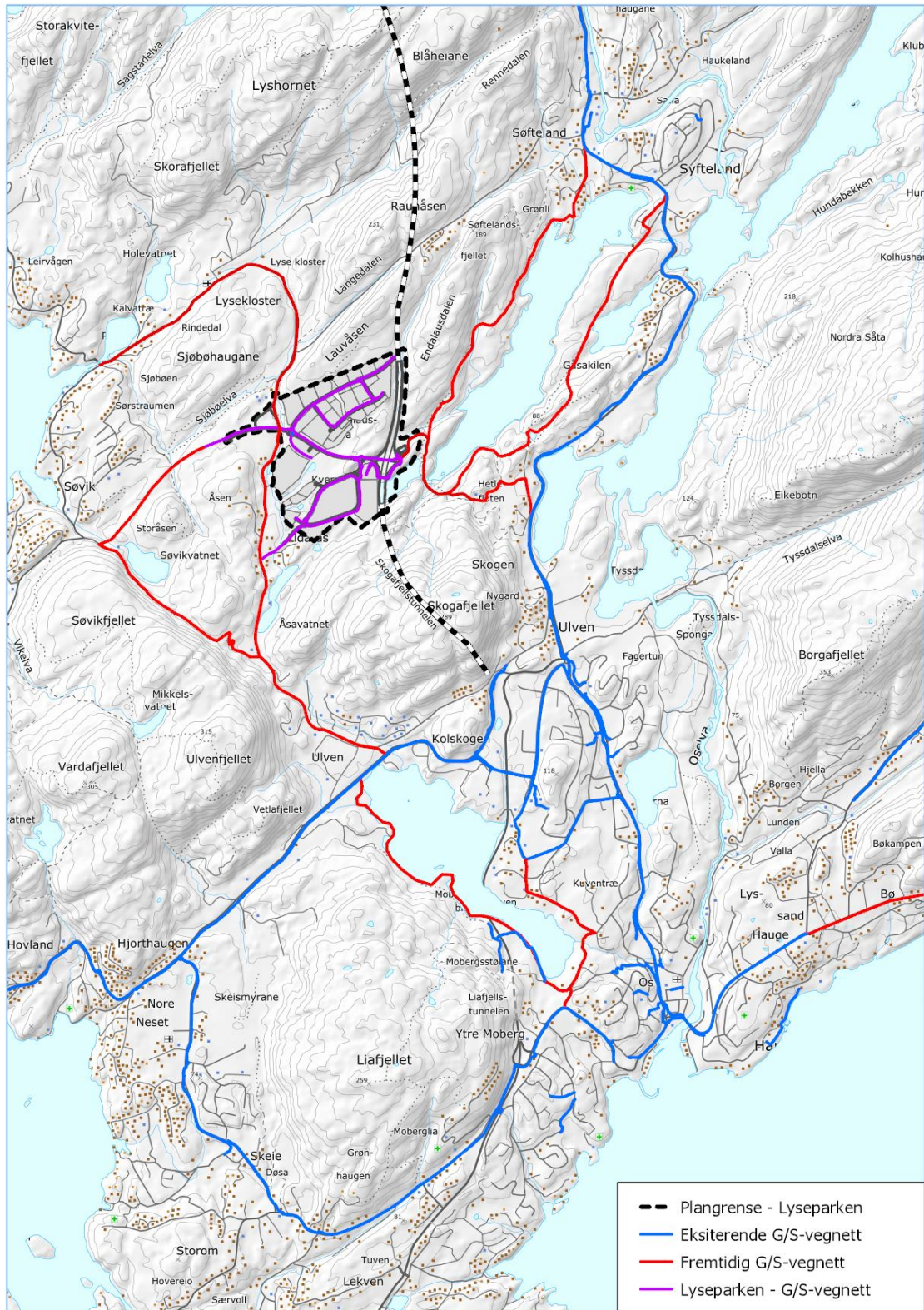
Utvikling av Lyseparken må sjåast på som eit langsiktig privat og offentleg samarbeid der Os/Bjørnafjorden kommune sitt ansvar som tilretteleggjar for bustadutvikling opp mot nye arbeidsplassar og utvikling av miljøvenlege transportløysingar er avgjerande. Med nye bustadområde nær Lyseparken og utbygging av sykkelveggar mellom Osøyro og Lyseparken vil ein leggje grunnlag for å nå dei ambisiøse målsettingane som er nedfelt i mobilitetsplanen om 15-20% sykkelandel for arbeidsreisene.

Illustrasjon av eksisterande og framtidig G/S-vegnett i Os kommune er vist på neste side.

7.4 Kollektivtransport

Mobilitetsplanen krevjar langsiktig utvikling av eit attraktivt kollektivtilbod. Planen går ikkje inn på korleis dette skal finansierast, men det er peika på ulike grep for korleis systemet skal fungere. I merknadene frå Fylkeskommunen vert det peika på ulemper med at bussar langs E39 må ta av i hovudkrysset ved E39 for å setja av / ta opp passasjerar ved Lyseparken. Dette vil gje tidstap for andre busspassasjerar som ikkje skal av/på ved Lyseparken. Det vert peika på at ein fortrinnsvis bør ha av- og påstiging direkte ved E39.

Til dette kan det seiast at planen ikkje har til hensikt å utelukke gode kollektivløysingar. Det er lagt fram førebelse tankar om framtidige kollektivløysingar med pendelbussar frå Lagunen kombinert med elektriske, fòrarlause minibussar internt i planområdet. Dette utelukkar ikkje at ein også kan tilretteleggje for bussar som har av- og påstiging ved E39. Ein legg til grunn at statlege, fylkeskommunale og lokale etatar må samarbeide om langsiktig utvikling av effektive og attraktive kollektivløysingar som kan gje naudsynt kapasitet slik mobilitetsplanen legg opp til. Om dette inneber tiltak eller endring av gjeldande planar for kryssområdet med tilrettelagt av- og påstiging ved E39 samt tilhøyrande gangsystem, så bør ein gjennomføre prosessar for å sikre denne moglegheita.



Figur 12. Eksisterende og planlagde gang/sykkel-vegar i Os.