



Arkivnr: 2014/24199-13

Saksbehandlarar: Anne-Kathrine Vabø, Kjetil Sigvaldsen, Gunhild Raddum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		18.03.2015
Kultur- og ressursutvalet		19.03.2015
Fylkesutvalet		26.03.2015

Fråsegn til offentlig ettersyn av område- og detaljreguleringar for Moldegård og Bjånes - Os kommune

Samandrag

Os kommune har sendt områdereguleringsplan for Moldegård-Djupadalen, Bjånes, detaljreguleringsplan for Moldegård og detaljreguleringsplan for Grovskaråsen på høyring. Planområda er del av kommunedelplan for Bjåneshalvøya.

Planforslaga er i strid med overordna plan som stiller rekkefølgekrav om at det skal vere opparbeida gang- og sykkelveg langsmed Fv 522 Hatvikvegen frå Hegglandsdalskrysset til krysset ved Bjånes vest (ved Klyva) inkludert planskilt fotgjengarkryssing av Fv552, seinast før den 1. bustaden er innflyttingsklar (bruksløyve).

I tillegg til viktige spørsmål om samordna areal- og transportplanlegging, senterstruktur, samferdsel, kollektivtransport, folkehelse og barn- og unges interesser er saken av prinsipiell karakter når det gjeld samanheng mellom rekkefølgekrav, fylkesveg og løyvingar.

Forslag til innstilling

1. Hordaland fylkeskommune tilrår at det vert innarbeida i planforslaga korleis utbygginga på Bjånes kan legge til rette for at ny persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport.
2. Hordaland fylkeskommune fremjar motsegn til at det vert opna for utbygging på Bjånes før det vert etablert gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen, frå Hegglandsdalskrysset fram til Bjåneskrysset (vest).
3. Hordaland fylkeskommune tilrår at det vert lagt til grunn for planlegginga at det ikkje vil vere aktuelt å køyre buss inn i området frå Bjåneskrysset (vest) som skal snu og returnera same veg, og at det vert regulert inn effektive og attraktive gang-/snarvegar frå byggeområda til busstopp på Fv 522.
4. Hordaland fylkeskommune tilrår at eit nærsenter på Bjånes vært utgreia i områdereguleringsplanen. Nærsenteret må vurderast i høve til befolkningsomland og i høve til senterstrukturen i kommunen. Planen må konkretiserast når det gjeld handel, tenester, kollektivtransport og kvalitetar.
5. Hordaland fylkeskommune tilrår at det i den vidare reguleringsprosessen av Bjåneshalvøya vert sett nærare på om areal til ny skule kan flyttast til senterområdet.

6. Hordaland fylkeskommune fremjar motsegn på grunn av manglande omsyn til barn- og unge og folkehelse. Leikeplassar og uteopphaldsareal må sikrast i reguleringsplanane og vere i tråd med kommunen sine overordna krav.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 25.02.2015

1. Bakgrunn

Os kommune har sendt områderegeringsplan for Moldegård-Djupadalen, Bjånes, detaljreguleringsplan for Moldegård og detaljreguleringsplan for Grovskaråsen på høyring med frist 31.01.15. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til 26.03.15. Hordaland fylkeskommune vurderer planane ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. Kultur – og ressursutvalet har høve til å gje motsegn til planane dersom viktige regionale og nasjonale interesser står på spel. Grunna sakens prinsipielle karakter er den også lagt frem for Samferdselsutvalet og Fylkesutvalet.

Når 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 Fylkesmannen i Hordaland.

1.2 Planprosess og medverknad

Overordna plan - Kommunedelplan for Bjåneshalvøya

Dei tre reguleringsplanane, ein områderegeringsplan og to detaljreguleringsplanar, ligg innafor kommunedelplan (KDP) for Bjåneshalvøya, vedteken i 2012. Hordaland fylkeskommune, ved kultur- og ressursutvalet (KURE), fremja motsegn til kommunedelplanen da den var på høyring. KURE gjorde følgjande vedtak i møte 20. september 2011:

Planforslaget sikrar ikkje trafikktryggleik og effektiv ferdslø på fylkesveg Fv 522 i tilstrekkeleg grad. Det vert difor fremja motsegn til følgjande punkt:

- *Det må setjast rekkefølgjekrav til etablering av gang- og sykkelveg heilt fram til Hatvik.*
- *Det må etablerast planskilt kryssing i området mellom krysset mot Hegglandsdalen og Solstrandvegen.*
- *Eksisterande avkøyrslar til Fv 522 må stengast og B2 samt eksisterande bustader må få tilkopling til fylkesvegen gjennom internt vegsystem i planområdet.*
- *Dei to planlagde kryssa frå planområdet må utformast som kanaliserte kryss og ikkje som rundkøyringar.*
- *Det må setjast byggjegrøse på 50 meter langs fylkesvegen med tanke på trafikktryggleik, støy og støv.*

Etter ein prosess mellom HFK og Os kommune med revidering av føresegene trakk HFK motsegnene i brev av 17.10.12. Rekkefølgjeføresegene det vart semje om og som ligg i vedtatt kommunedelplan er som følgjer:

§19 Gang- og sykkelveg

- *Gang- og sykkelveg langsmed Fv 552 Hatvikvegen frå Hegglandsdalskrysset til krysset ved Bjånes vest (ved Klyva) inkludert planskilt fotgjengarkryssing av Fv552, skal vere opparbeida seinast før den 1. bustaden er innflyttingsklar (bruksløyve).*
- *Gang- og sykkelveg frå krysset ved Bjånes vest (ved Klyva) til krysset ved Bjånes aust (Steglet) skal vere etablert før Samleveg 3, på strekninga frå felt BA2 til kryss med Hatvikvegen, kan takast i bruk.*
- *Gang- og sykkelveg frå krysset ved Bjånes aust (steglet) til Hatvik ferjekai skal vere regulert før Samleveg 3, på strekninga frå felt BA2 til kryss med Hatvikvegen, kan takast i bruk.*
- *Bygg i felt B2 kan ikkje få ferdigattest før ny tilkomstveg til Hatvikvegen og gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen til Osøyro er ferdig utbygd.*

§ 20. Tiltak på vegnettet

- *Eksisterande kryss ved Bjånes vest kan nyttast slik det ligg i dag ved utbygging av dei første 500 bustadene.*

- Bygg i felt B2 kan få ferdigattest når gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen og ny tilkomstveg er ferdig utbygd. Detaljutforming av ny tilkomstveg for felt B2 og eigedomane gnr 64 bnr 3, 14 16, 17, 18, 25, 37, 38, 39 og 43 skal avklarast i områdeplan for Hatvikvegen.
- Bygg i felt B1 skal ha tilkomstveg frå samleveg 1.

Tre reguleringsplanar

Dei tre reguleringsplanane, ei områdereguleringsplan og to detaljreguleringsplanar, som no er på høyring vert utarbeida parallelt. Hordaland fylkeskommune har gitt innspel til oppstartsmeldinga i brev av 26.06.2014. Planforslaga vart presentert i Regionalt Planforum 30.09.2014. Os kommune presenterte her at reguleringsplanane ville legge opp til dispensasjon frå rekkefølgjekravet i KDP om gang-/ og sykkelveg.

Statens vegvesen (SVV) oppmodar i brev 14.01.15 HFK om å fremje motsegn til dei tre reguleringsplanane på høyring, og krevje at rekkefølgjekravet frå kommunedelplanen for Bjåneshalvøya om gang-/ og sykkelveg vert lagt til grunn for reguleringane. HFK har med bakgrunn i dette gjennomført to drøftingsmøter med kommunen 28.01.15 og 13.02.15.

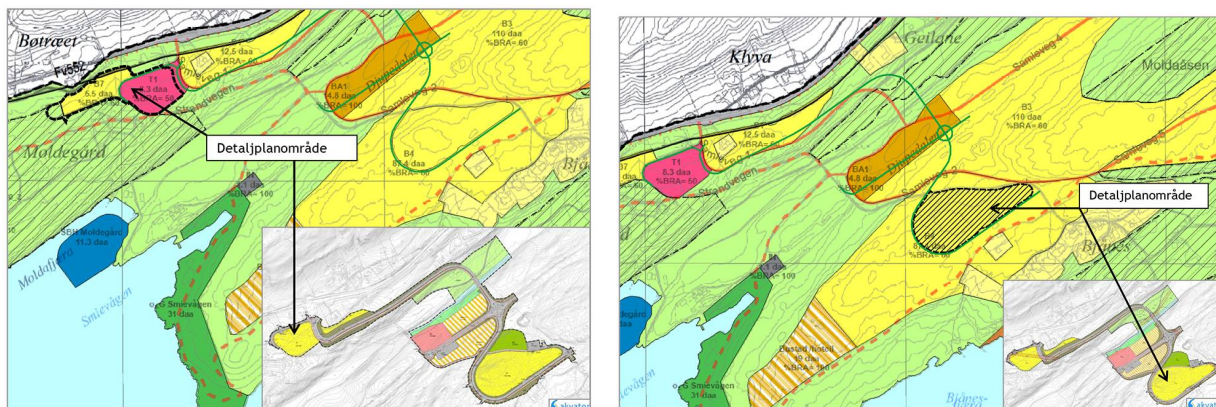
2. Innhald i planen

I det følgjande blir innhaldet av planane kort referert.

Planområdet er lokalisert på Bjåneshalvøya i Os kommune. Bjåneshalvøya ligg 3-5 km nordaust for Osøyro, kommunesenteret i Os kommune og regionsenter i Hordaland.



Osøyro er markert med rød ring, Bjåneshalvøya visast med pil.



Utsnitt frå gjeldande kommunedelplan for Bjāneshalvøya med planavgrensinga for dei to detalplanane vist med svart skravur. Ny hovudveg regulert i framlegg til områdeplan er vist med grøn linje. Lite kart nede til høgre viser planområdet i framlegg til områdeplan for Moldegård-Djupadalen.

Detaljreguleringsplan for Moldegård

Planen regulerer felt B1 i områdeplanen og B7 i KDP. Hovudføremålet med planen er ulike typar bustadeiningar (frittliggjande einebustadar og fleirmannsbustadar), tilkomst med parkering, felles uteareal og leikeplassar.

Planframlegget er i strid med kommunedelplan når det gjeld framføring av samlevegane, plassering av barnehage og nærmiljøanlegg, og ved at planen gir dispensasjon frå rekkjefølgjekrav knytt til gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen. Endringar av overordna arealdisponering vert avklart i områdeplanen.

Planen består av følgjande dokument:

- Planomtale
- Føresegner (juridisk bindande)
- Plankart (juridisk bindande)

Detaljreguleringsplan for Grovskaråsen

Planen regulerer felt B3 i områdeplanen. Hovudføremålet med planen er ulike typar bustadeiningar (einebustad i rekke, atriumshus og lågblokk), tilkomst med parkering, felles uteareal og leikeplassar.

Planframlegget er delvis i strid med kommunedelplan når det gjeld føring for hovudvegssystemet, og ved at planen gir dispensasjon frå rekkjefølgjekrav knytt til gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen. Endring av føring for hovudvegssystemet vert avklart i områdeplanen.

Planen består av følgjande dokument:

- Planomtale
- Føresegner (juridisk bindande)
- Plankart (juridisk bindande)

3. Vurdering av regionale interesser

I dette avsnittet vurderer vi korleis regionale interesser er ivaretatt i planen.

3.1 Samordna areal- og transportplanlegging

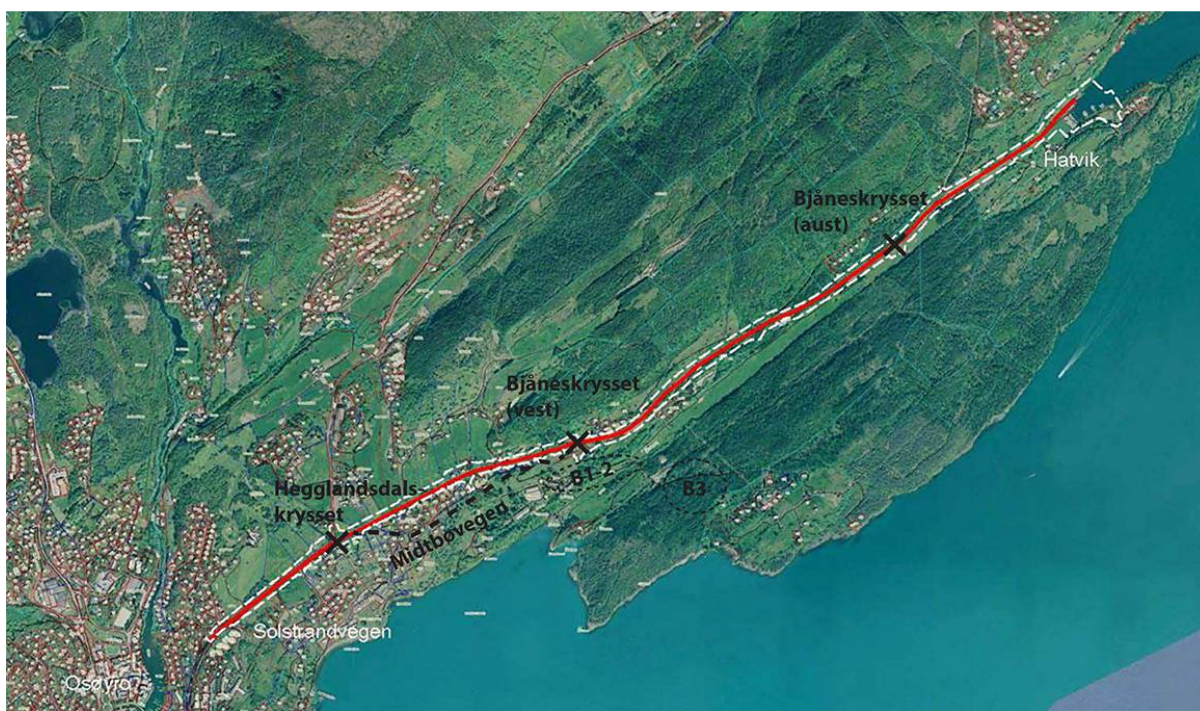
Regional Transportplan for Hordaland (RTP) konkretiserer dei nasjonale måla om ny reisemiddelfordeling og nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet. Bergensområdet er her definert som Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. For å oppnå mål at auka persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport må ny arealbruk og transport planleggjast i høve til kvarandre. Nye bustader må lokaliserast i nærleik til senter og kollektivaksar, med trafikksikker gang- og sykkeltilkomst til senter og med gangavstand til busstopp med frekvent busstilbod.

Vurdering

Os kommune består i dag av mykje spreidd busetting. Generelt bør Os kommune vurdere å fortette langs eksisterande kollektivaksar. Bjåneshalvøya ligg 3-5 km frå region- og kommunesenteret Osøyro. For at ikkje kvar ny bustad i området i prinsippet skal vere avhengig av bil for å nå arbeid, senterområde, handel og tenester må det vere eit sentralt spørsmål i planlegginga korleis utbygginga kan legge til rette for at ny persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport. Dette er og nedfelt i utbyggingsstrategien i gjeldande KDP. Planomtala legg derimot til grunn at dei fleste vil køyre bil til arbeid, barnehage og fritidsaktivitetar.

Fylkesrådmannen tilrår at det vert innarbeida i planforslaga korleis utbygginga på Bjånes kan legge til rette for at ny persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport.

3.2 Samferdsel



Planområde for Områdereguleringsplan for Fv 522 Hatvikvegen, med illustrasjon over dei viktige momenta i saka.

Status Fv 522 Hatvikvegen

Fv 522, Hatvikvegen er ein av dei viktigaste vegane i Os kommune. I dei seinare åra har vegstrekninga frå Osøyro til Hatvik fergjekai opplevd ein auke i trafikken i samband med trafikale omleggingar i Hardanger. Utbygginga på Bjånes med bortimot 1200 nye bueiningar vil vere ein sterk bidragsytar til at trafikken vil auke vesentleg i åra som kjem. I dag har Fv 522 eit trafikkvolum på 5300 bilar i døgnet. Ved full utbygging vil dette talet

ligge ein stad i overkant av 10000 bilar i døgnet. Hatvikvegen er i dag ein smal fylkesveg med dårleg standard og mange trafikale utfordringar.

Det er stadvis konsentrasjonar av bustadar inn mot Fv 522. Frå Hegglandsdalskrysset og austover mot Hatvik fergjekai er det i dag ikkje noko tilbod til mjuke trafikantar i det heile. Gåande og syklende må nytte same areal til ferdsle som det som er avsett til bilistane. Regulert fartsnivå varierer frå 50 —80 km/t.

Statens vegvesen har over tid vurdert det som svært risikofullt og trafikalt uheldig at mjuke trafikantar nyttar same veg som bilane på denne strekninga. Områdereguleringsplanen for Hatvikvegen som er under arbeid legg til rette for opprusting av veggen, regulerer eksisterande kryssløysingar, samt gang- og sykkelveg frå

Stølsvegen til Hatvik ferjeleie (ca. 4 km). Planen har vore på 1. gongs høyring med planlagt endeleg vedtak vinteren 2015, men det er ikkje avklart framdrift, finansiering og realisering av den.

Statens vegvesen har estimert heile prosjektet til ei kostnad på 320 mill kr. Kostnadsoverslag på fyrste byggetrinn, frå Hegglandsdalskrysset til Bjåneskrysset (vest) er anslått til ca 120-140 mill kr inkl. moms.

Tiltakshavar har sagt seg villig til å bidra med 20 mill kr til bygging av g-/s-veg. Slik områderegeringsplan for Hatvikvegen no ligg føre er det ikkje mogleg å etablere g-/s-veg fyrst, men dette må gjerast i samband med full opprusting av fylkesvegen.

Finansiering av opprusting av fylkesvegen ligg ikkje inne i noverande RTP (2013 – 2024, handlingsprogram 2013 - 2018). Om det kjem med i neste handlingsprogram, frå 2018, vil avgjerast i den kommande RTP-prosessen. Det vil vere avgjerande at prosjektet vert prioritert av Os kommune.

Os kommune, ved formannskapet, gjorde i møte 17.02.15 følgjande vedtak:

OS FORMANNSKAP 17.02.2015, Sak 16/2015 -Vedtak:

A. Os kommunestyre prioriterer følgjande fylkesvegprosjekt i Os kommune inn mot rullering av Regional Transportplan for Hordaland (2018-29);

Nr.	Prosjekt	Føremål	Reguleringsstatus	Estimert kostnad (inkl. MVA)
1.	Fylkesvegarm Åsen – Helleskaret (knytt til E39)	Nytt fylkesveganlegg som følgje av E39 Os-Bergen	Godkjent	50 mill
2.	Hatvikvegen, parsell 1 (kryss Hegglandsdalen – Klyva)	Gang-/sykkelveg (rekkjefølgjekrav), generell opprusting	Vert godkjent 2015	100 mill
3.	Kryss Hatvikvegen – Valle bru (Hegglandsdalen)	Gang-/sykkelveg	Godkjent	25 mill
4.	Grindavoll – Lepsøy	Generell opprusting, ferdigstilling av heile strekningen	Godkjent	
5.	Sperrevik – Sørstraumen (Lysefjorden)	Gang-/sykkelveg (rekkjefølgjekrav)	Godkjent	10 mill
6.	Ulvensletta	Fullføring av gang-/sykkelveg Lidllager -	Godkjent	20 mill
		Ådnadalen		
7.	Hatvikvegen parsell 2 og 3 (Klyva – Hatvik ferjekai)	Gang-/sykkelveg, generell opprusting	Vert godkjent 2015	220 mill
8.	Lysekloster ruinar - Buena kai	Mindre utviding av fylkesvegen	Ikkje reg.plan	

Prosjekt 1 og 2 er særst viktige for realisering av større bustad- og næringsprosjekt i kommunen, og bør realiserast tidleg i planperioden.

Prosjekt 1 Åsen - Helleskaret er prioritert fremfor Prosjekt 2 Hatvikveien, parsell 1 då Åsen - Helleskaret av samfunnsøkonomiske hensyn bør byggjast parallelt med tunneldrivinga på E39 Svevatjørn - Rådal i perioden 2016 - 18. Tunnelstein skal nyttast som fundament for fylkesvegarmen og direkte utlegging av massane vil redusere kostnadene med prosjektet monarleg. Om naudsynt vil Os kommune vurdere forskottering av kostnaden knytt til plassering av tunellmassane i fylkesvegtraseen.

Rekkefølgjekrav knytt til gang- og sykkelveg langs Fv 522 Hatvikvegen

Framlegg til reguleringsplanar dispenserar frå rekkefølgjekrav i KDP om gang- og sykkelveg frå Hegglandsdalskrysset til Bjånes (vest) for dei fyrste 200 bustadene, og er i strid med overordna plan. Reguleringsplanane legg opp til ein mellombels løysing der Midtbøvegen skal nyttast som ferdssåre for mjuke trafikkantar frå dei nye utbyggingsområda.

Det er to viktige spørsmål i samband med bruk av Midtbøvegen som midlertidig løysing:

- 1) Trafikktryggleiken til nye bebuarar på Bjånes
- 2) Nyskapt trafikk langs Hatvikvegen frå Bjånes og konsekvens for trafikktryggleiken for eksisterande bebuarar langs Hatvikvegen

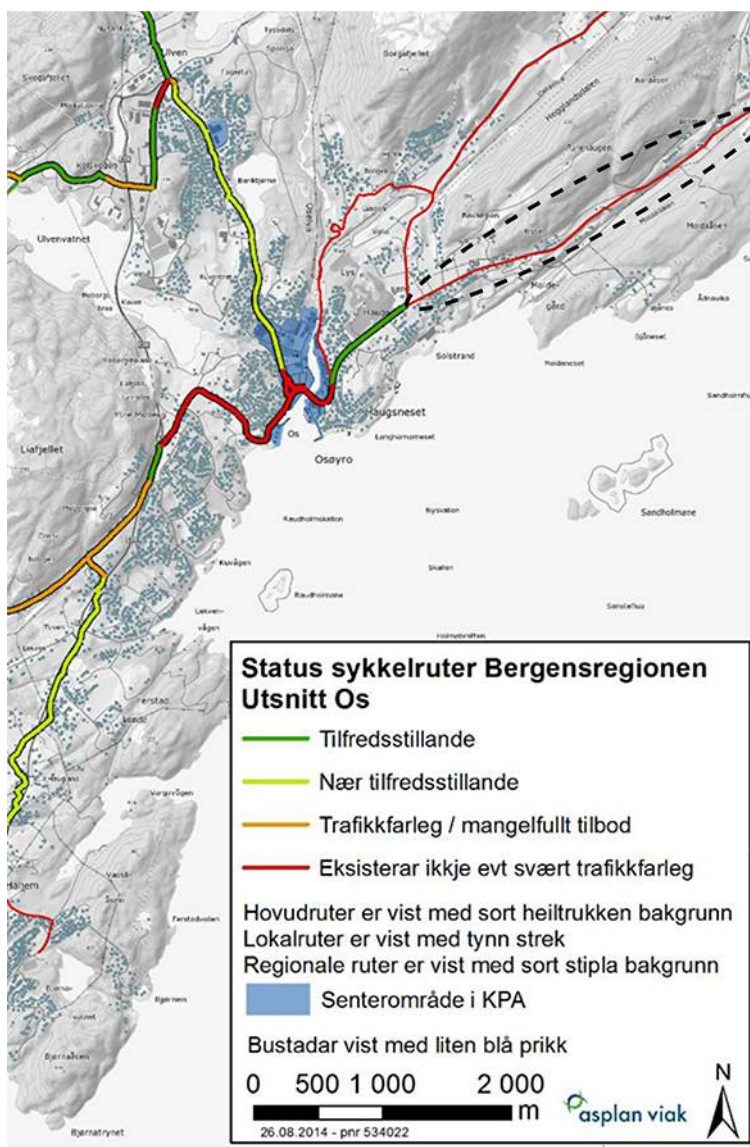
Planane legg opp til følgjande tiltak:

- 1) - Merking av og nye fartsdumpar i Midtbøvegen
 - Utbetring av kryssløysing til Hatvikvegen
 - Etablering av speil ved vanskelege utkøyringar
 - Opparbeiding av ny gangveg over jorde frå B7/T1 i Midtbøvegen
- 2) Redusert fartsgrense (frå 60 til 40) og fartsdumpar i Hatvikvegen mellom gangfeltet ved Haugsbrotet til Bjåneskrysset.

Planomtalen framhevar at Midtbøvegen som midlertidig løysing kan vere akseptabel for mindre mengder gåande og syklande. Følgjande vert lagt til grunn:

- *Erfaringsmessig vert mange barn kjørt til fritidsaktivitetar, og vi kan anta at gåande og syklande i samband med fritidsaktivitetar er av avgrensa omfang.*
- *Vi kan anta at syklande i samband med jobbreisar er av avgrensa omfang.*
- *Born i utbyggingsområdet B3 vil truleg ha krav på skuleskyss og ein kan anta at det i hovudsak vil vere barn frå bustadområde KDP:B7 som vil nytta Midtbøvegen som g-/s-veg til skulen.*
- *Gåande og syklande i samband med levering/henting i barnhage er truleg og av avgrensa omfang.*
- *100 bustadeiningar = 220 innbyggjarar = 65 born = 30 born i skulealder.*

Når det gjeld nyskapt trafikk langs Hatvikvegen er det gjort ei vurdering som følgje av første byggetrinn, om lag 100 einingar. Det er estimert at dette vil føre til 11 % trafikkauke. Byggetrinna ein og to vil saman utgjere 200 einingar. Dette vil gje ei nyskapt døgntrafikk på det delstrekket av Hatvikvegen som i dag ligg utan gang- og sykkelveg på om lag 22 prosent.



Utgreiing om status for sykkelruter gjort i samband med arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Hatvikvegen er markert med stipla ring.

Vurdering

Dei tre reguleringsplanane på Bjånes heng saman med reguleringsplan for Hatvikvegen når det gjeld framdrift og planlagde tiltak. Rekkefølgjekravet om gang- og sykkelveg har vore kjent sidan vedtaket av kommunedelplanen i 2012. Det er uheldig at det ikkje har vore ei koordinering av dei ulike planane og at det ikkje har vore sett nærare på finansiering og gjennomføring av utbetring av fylkesvegen parallelt med utarbeidinga av reguleringsplanane. Kommunen frontar Bjånes-utbygginga som satsingsområde, og koordinering vil vere naturleg frå kommunalt nivå.

Planen seier at Midtbøvegen er eit akseptablet midlertidig alternativ fordi dei legg til grunn at svært få vil nytte gange, sykkel eller kollektiv som transportform. Dette er i strid med utbyggingsstrategien i gjeldande KDP og regionale mål og retningslinjer. Det er uklårt om born i B3 får skuleskyss (sjå nærare grunngjeving under punkt 3.3. Kollektivtransport). Planomtala legg til grunn 100 bustadeiningar i si utrekning av skuleborn, medan dispensasjon frå rekkefølgjekravet gjeld 200 einingar. Nyttar vi same utrekning får vi: 200 bustadeiningar = 440 innbyggjarar = 130 born = 60 born i skulealder.

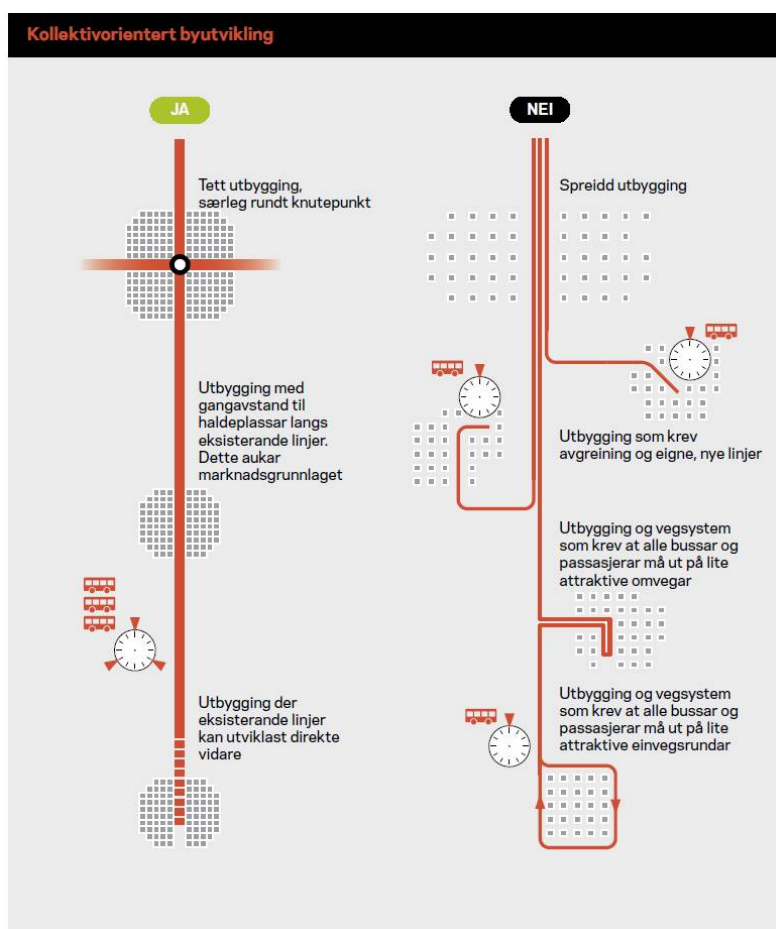
Statens vegvesen vurderer det som eit uheldig trafikalt grep å nytte Midtbøvegen, ein mindre lokalveg, som mellombels gang- og sykkelveg inntil 200 bueiningar er etablert. Midtbøvegen er smal og utan separert tilbod for mjuke trafikantar, samstundes som han er nytta som lokalveg for området på sørsida av

Hatvikvegen. Særleg om morgonen og på ettermiddagen vil bilistar, gåande og syklande fredast her, med det potensiale dette gjev for ulukker. I tillegg er det verdt å merke seg at dei som bur langs med Hatvikvegen framleis vil måtte nytte denne med auka trafikk for å koma seg til Osøyro utan noko auke i trafikktryggleiken.

Fylkesrådmannen tilrår å fremje motsegn til at det vert opna for utbygging på Bjånes før det vert etablert gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen, frå Hegglandsdalskrysset fram til Bjåneskrysset (vest).

3.3 Kollektivtransport

På Fv 522 går det buss frå Osøyro til Hatvik kai. Dette er ei pendlarrute med avgangar i hovudsakleg rushtida. Frå byggeområdet B3 til busstopp på Fv 522 er det om lag 800 - 1000 meter, kor topografien i planområdet er tidvis bratt og ulent.



Kollektivorientert byutvikling. Kjelde: SKYSS - Kollektivstrategi for Hordaland - Utvikling fram mot 2030

Vurdering

Slik kollektivsituasjonen er i dag vil ikkje busstilbodet opplevast som eit attraktivt tilbod for dei nye bebuarane på Bjånes. Eit buområde bør ikkje ligge lenger enn 500 meter frå ein haldeplass dersom kollektivtilbodet skal vere eit attraktivt og reelt alternativ til bruk av personbil. Det er sannsynleg at kollektivandelen vil bli lav i planområdet.

Færre omvegar gir raskare reiser og rom for høgare frekvens på linja. Det er altså ei ulempe at buss i rute må ta ein ekstra omveg for å dekke planområdet, slik det vert lagt opp til i planforslaga. Slike rutar oppfattast som ein ulempe for passasjerar som må ut på lite attraktive omvegar. Det vil ikkje vere aktuelt å køyre buss inn i området frå Bjåneskrysset vest som skal snu og returnera same veg.

I følgje nylig vedtatt planprogram for kommuneplanens samfunnsdel ønskjer Os kommune å styrkje kollektivtilbodet i kommunen. Det er viktig å etablere gode kollektivløysingar allereie frå starten av i utbyggingsprosessen. Det er sentralt at det byggast effektive og attraktive gangveggar/ snarveggar frå byggeområda til busstopp på Fv 522.

I framtida kan ein busstrase mellom Bjåneskrysset vest og aust som følgjer planlagt Samleveg 3 og 4 vere eit alternativ, med to busstopp på strekninga. Dette må i så fall vurderast nøye opp mot behov, økonomi og effektivitet. Det er ein føresetnad for etablering av kollektivtilbod at det byggast eit vegsystem i utbyggingsområdet som gjer det mogleg å betene området med buss. Vegsystemet må gje buss effektiv framføring og tilfredsstillende krav i Statens vegvesens handbok 232 «Tilrettelegging for kollektivtransport på veg».

Frå Bjåneskrysset (vest) er det omlag 3 km til skulane i Os sentrum. Dersom ein reknar med mellom 800 – 1000 km til område B3 vil bustadane ligge i grenseland for skyssgrensa som er 4 km for elevar i 2. – 10. klasse. Dei som ikkje oppfyller kravet om avstand mellom heim og skule kan ha krav på skoleskyss grunna farleg skuleveg. Kommunen vil då vere ansvarleg for å skyssesse desse elevane.

Fylkesrådmannen tilrår at det vert lagt til grunn for planlegginga at det ikkje vil vere aktuelt å køyre buss inn i området frå Bjåneskrysset (vest) som skal snu og returnera same veg, og at det vert regulert inn effektive og attraktive gang-/snarveggar frå byggeområda til busstopp på Fv 522.

3.4 Senterutvikling

Områdeplanen setter av to areal til kombinert bygg og anlegg – bustad/forretning/kontor/tenesteyting der ei ser for seg servicefunksjonar og offentleg eller privat tenesteyting på bakkeplan og bustader i etasjane over. Kommunedelplanen presiserer at området skal vere eit tydeleg møtepunkt for innbyggjarane og besøkande. Areal til barnehage er i KDP plassert nede ved fylkesvegen, områdeplanen legg opp til ei flytting av barnehagen til «senterområdet».

Vurdering

Vi viser til nyleg vedtatt Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel. Planen legg til grunn at sentera i fylket er plassert i eit hierarki på bakgrunn av befolkningsstorleik og kva for servicenivå det einstilte senter skal kunne tilbyde. Den hierarkiske senterstrukturen med ulike senternivå skal sikre ei geografisk spreiding av funksjonar og tilbod, leggje til rette for levedyktige sentre og sikre balanse mellom dei ulike sentera. Ein hierarkisk struktur fremjar redusert transport, nærleik til tenester og samlokalisering. For å skape balanse mellom sentera må ein ved utvikling av det einstilte senter ta omsyn til den rolla sentera spelar i senterhierarkiet.

Planen bør ta stilling til kva for eit senter dette området på Bjånes skal vere, for innbyggjarar i området og besøkande, og i høve andre senter i kommunen. Dette bør omtalast nærare i områdeplanen. Føresegnene må setje tak på handel og kontorarbeidsplassar og stille krav til bygnadsstruktur og utforming. Eit senter her må og sjåast i samheng med busstrasé og –stopp.

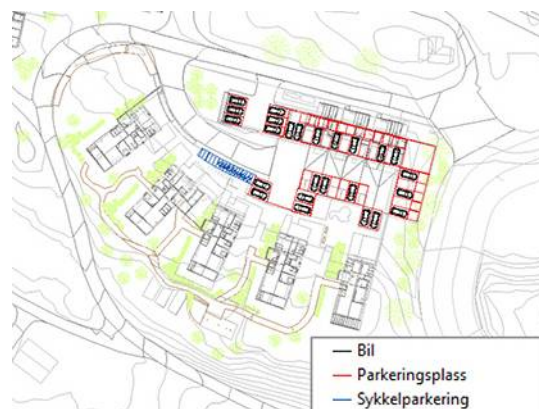
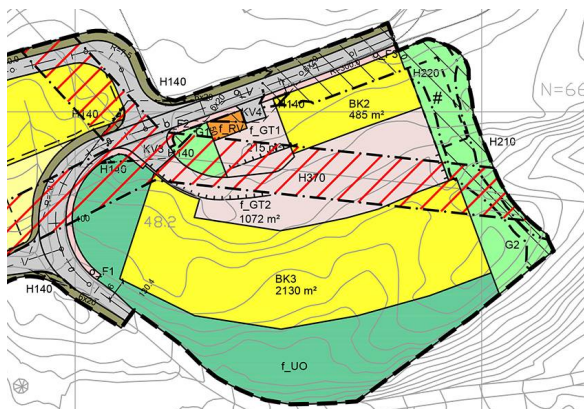
Det er positivt at barnehagen vert flytta til senterområdet. I KDP er det sett av areal til skule i BA2. I den vidare prosessen bør det sjåast nærare på om også skulen kan flyttast til senterområdet. Eit nærsenter kan slik vokse fram omkring barnehage og skule, og anlegg og uterom kan få fleirbruksfunksjonar.

Fylkesrådmannen tilrår at eit nærsenter på Bjånes vært utgreia i områdereguleringsplanen. Nærsenteret må vurderast i høve til befolkningsomland og i høve til senterstrukturen i kommunen. Planen må konkretiserast når det gjeld handel, tenester, kollektivtransport og kvalitetar.

Fylkesrådmannen tilrår at det i den vidare reguleringsprosessen av Bjåneshalvøya vert sett nærare på om areal til ny skule kan flyttast til senterområdet.

3.5 Barn og unges interesser, friluftsliv og folkehelse

Detaljreguleringsplanane legg opp til ei gatetunlsning for områda med konsentrert busetnad. Gatetuna skal romme leike- og uteopphaldsareal, parkering og tilkomstveg.



Utsnitt av plankart for Moldegård, viser gatetuna f_GT1 og 2 i lys rosa farge. Figur til hgre visar kor mykje av arealet som vil gå med til parkering.

Vurdering

Planlegginga skal ta omsyn til barn og unges interesser og sikre gode og trygge oppvekstmiljø. Det skal finnes areal i nærmiljøet kor både barn og unge kan utfolde seg, og som er trygge og sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare. Kva for konsekvensar eit planforslag fr for barn og unge skal gjerast greie for (*RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*). Dette er og nedfelt i regionale arealpolitiske retningslinjer (punkt 2.8)

Planforslaga regulerer opp mot 200 bueiningar, men viser ikkje korleis areal til leik og opphald skal løysast. Gatetun der barn og bilar skal dele areala er ikkje ei akseptable løsning. Leikeplassar og uteopphaldsareal må sikrast i reguleringsplanane og vere i tråd med krav i kommuneplan og kommunen sin norm for leike- og uteopphaldsareal. Areal til parkering må visast i reguleringsplankartet med freml parkering. Dette vart drøfta i møtet med kommunen og dei var einige.

Fylkesrådmannen tilrår å fremje motsegn på grunn av manglande omsyn til barn- og unge og folkehelse. Leikeplassar og uteopphaldsareal må sikrast i reguleringsplanane og vere i tråd med kommunen sine overordna krav.

4 Konklusjon

Samordna areal- og transportplanlegging

Det er utfordringar knytt til utbygging på Bjneshalvya når det gjeld avstand og trafiksikker tilkomst til Osøyro, samt avstand til busstopp. Bjneshalvya ligg 3 – 5 km frå Osøyro, vegen fr Bjånes til Osøyro har ikkje eit tilbod for mjuke trafikkantar og det er 800 – 1000 meter frå planområdet til næraste busstopp. Planforslaga legg til grunn at dei fleste vil køyre bil til arbeid, barnehage og fritidsaktivitetar. Dette er i strid med regionale målsettingar og arealpolitiske retningslinjer. Ved utbygging av Bjneshalvya er det spesielt viktig at planlegginga legg til rette for at ny persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport.

Fylkesrådmannen tilrår at det vert innarbeida i planforslaga korleis utbygginga på Bjånes kan legge til rette for at ny persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport.

Samferdsel

Hatvikvegen er i dag ein smal fylkesveg med dårleg standard og det er risikofullt og trafikalt uheldig at mjuke trafikantar nyttar same veg som bilane. Områdereguleringsplanen for Hatvikvegen som er under arbeid legg til rette for opprusting og gang- og sykkelveg, men framdrift og finansiering er ikkje avklart.

Fylkesrådmannen tilrår å fremje motsegn til at det vert opna for utbygging på Bjånes før det vert etablert gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen fram til Bjåneskrysset (vest).

Kollektivtransport

Kollektivtrasé vil fortsette å vere langs eksisterande Fv 522 Hatvikvegen. Færre omvegar gir raskare reiser og rom for høgare frekvens på linja. Det vil ikkje vere aktuelt å køyre buss inn i området frå Bjåneskrysset vest som skal snu og returnera same veg. Dette må leggjast til grunn for planlegginga. Det er sentralt at det byggast effektive og attraktive gang-/snarvegar frå byggeområda til busstopp på Fv 522.

Bustadene i område B3 ligg i grenseland for skoleskyss som er 4 km for elevar i 2. – 4. klasse.

Fylkesrådmannen tilrår at det vert lagt til grunn for planlegginga at det ikkje vil vere aktuelt å køyre buss inn i området frå Bjåneskrysset (vest) som skal snu og returnera same veg, og at det vert regulert inn effektive og attraktive gang-/snarvegar frå byggeområda til busstopp på Fv 522.

Senterutvikling

Planen er ikkje tydeleg på kva for eit senter det skal leggjast til rette for på Bjånes. Det er positivt at barnehagen vert flytta til senterområdet. I KDP er det sett av areal til skule i BA2, det er ønskjeleg at også skulen vert lokalisert til senteret.

Fylkesrådmannen tilrår at eit nærsenter på Bjånes vert utgreia i områderegeringsplanen. Nærsenteret må vurderast i høve til befolkningsomland og i høve til senterstrukturen i kommunen. Planen må konkretiserast når det gjeld handel, tenester, kollektivtransport og kvalitetar.

Fylkesrådmannen tilrår at det i den vidare reguleringsprosessen av Bjåneshalvøya vert sett nærare på om areal til ny skule kan flyttast til senterområdet.

Barn- og unges interesser

Planforslaga viser ikkje korleis areal til leik og opphald skal løysast. Gatetun der barn og bilar skal dele areala er ikkje ei akseptable løysing. Leikeplassar og uteopphaldsareal må sikrast i reguleringsplanane. Dette vart drøfta i møtet med kommunen og dei var positiv til dette.

Fylkesrådmannen tilrår å fremje motsegn på grunn av manglande omsyn til barn- og unge og folkehelse. Leikeplassar og uteopphaldsareal må sikrast i reguleringsplanane og vere i tråd med kommunen sine overordna krav.

Prinsipp ved rekkefølgeføreseger i tilknytning til fylkesveg

Denne saka vedkjem løyvingar frå fylkesvegbudsjettet og er av prinsipiell karakter. Det er gjort ei vurdering av at saka også bør leggjast fram for Samferdselsutvalet og Fylkesutvalet.

Ønskje om å avvike frå rekkefølgekrav er ikkje uvanleg. Det er ikkje samordning av rekkefølgeføreseger og utbyggingar på fylkesvegnettet, og det gjort prinsippvedtak som seier at det ikkje skal vere automatikk i at rekkefølgekrav utløysar løyvingar frå fylkeskommunen. Fylkestinget har og vedtatt restriksjonar på moglegheit for forskotering, med tak på 15 mill kr.

I dette tilfellet ligg utbygging av Bjåneshalvøya inne i kommuneplanen gjennom ein eigen kommunedelplan for området og utbygginga vert fronta frå kommunen som prioritert og naudsynt for å ta unna forventa befolkningsvekst. Det er fagleg einigheit om at det trengs utbetring av fylkesvegen som knyt området saman med kommune- og regionsenteret og det er forventa vedtak av planen for dette i nær framtid, men det manglar løyving av midlar til gjennomføring. Fyrst no er vegen prioritert av Os kommune, og fyrste moglege nye vurdering vert i RTP-prosessen med vedtak i 2018. Utbyggar kan ikkje sjølv stå for etablering av gang- og sykkelveg, da områdeplanen er utforma slik at dette må gjerast i samband med full opprusting av fylkesvegen. Enten må altså utbygginga vente på mogleg prioriterting av fylkesvegen i RTP, eller det kan opnast for 1./2. byggjetrinn saman med midlertidige løysingar.

Tre alternative løysingar:

1. Å fremje motsegn til at det vert opna for utbygging på Bjånes før det vert etablert gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen fram til Bjåneskrysset (vest).
2. Opne for 100 bueiningar, saman med krav om tiltak i Midtbøvegen og Hatvikvegen (i samsvar med planomtala) og utbyggingsavtale mellom kommunen og tiltakshavar om eit bidrag på 20 mill kr til opparbeiding av gang- og sykkelveg i samband med opprusting av fylkesvegen.
3. Opne for 200 bueiningar, saman med krav om utbygging av midlertidig gang- og sykkelveg innafor vegføremål i områderegeringsplan for Hatvikvegen, og utbyggingsavtale mellom kommunen og tiltakshavar om eit bidrag på 20 mill kr (minus utgifter til midlertidig g/s-veg) til opparbeiding av gang- og sykkelveg i samband med opprusting av fylkesvegen.

Fylkesrådmannen tilrår alternativ 1.