



Os kommune

Dato: 05.03.2015  
Vår ref.: 2015/258-10  
Saksbehandlar: annvabo  
Dykkar ref.: «REF»

## Fråsegn til oppstart av planarbeid og offentleg ettersyn av planprogram for Lyseparken - Os kommune

Vi viser til brev datert 8. januar 2015 om oppstart av arbeid med områderegulering for Lyseparken med planprogram. Hovudføremålet med reguleringa er å planlegge eit allsidig utviklings- og næringsområde med kontor, industri, bustader, sosial infrastruktur, senterområde, kollektivterminal, handel, tenester og LNF-område. Føremåla er delvis i strid med kommuneplan der området er sett av til industri og LNF. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Hordaland fylkeskommune vurderer planprogrammet ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. Utkast til planprogram vart presentert i Regionalt planforum 26.08.2014, vi viser og våre innspel som er å finne i referat frå møtet.

### Vurdering og innspel

#### Areal- og transport

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. Dei nasjonale måla er nedfelt i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, vedtatt i 2014. Planretningslinjene må leggjast til grunn for planarbeidet.

For å oppnå mål om at auka persontrafikk skal skje ved gange, sykkel eller kollektivtransport må ny arealbruk og transport planleggjast i høve til kvarandre. Nye bustad- og næringsområde må lokaliserast i tråd med dette.

Planprogrammet slår fast at bil ikkje skal vere dominerande for dei som skal jobbe i og bruke Lyseparken. Planen må vere tydeleg på korleis dette skal oppnåast og vere eit eiga punkt i konsekvensutgreiinga. Dette vert og omtala i dei nasjonale planretningslinjene, som seier at *planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternativvurderingar som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger*.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er under arbeid og det bør sjåast til dette arbeidet i planprosessen.

#### Senterutvikling

Utvikling av Lyseparken må sjåast i samband med senterstrukturen i kommunen. Kommunesenteret Osøyro er utpeika som eit regionsenter og det er her dei største voluma av nye bustader og arbeidsplassar bør lokaliserast.

*Regional plan for attraktive senter i Hordaland* vart vedtatt i 2014 og må leggjast til grunn for planlegginga. Føresegnene set krav til lokalisering av handel og områdeplanen må vere i tråd med dette. Dersom bruksareal for detaljhandel i ei reguleringsplan overstig 3000 m<sup>2</sup> krevjast samtykke frå fylkeskommunen. Det blir kravd handelsanalyse for å vurdere samtykke. Handelsanalysen skal innehalde følgjande vurderingspunkt:

- *Handelsbalansen i kommunen/området og vurdering av trong for auka handelsareal*
- *Definering av tiltakets handelsomland*
- *Framskrivning av folketal i handelsomlandet i 20 år ut i frå SSB sin middelprognose. Framskrive folketal kan justerast i høve til bustadutbygging vedtatt i kommuneplan.*
- *Tiltakets bruksareal i høve til samla bruksareal for handel innanfor sentrumsområdet*
- *Totalt arealbehov for handel med utgangspunkt i gjennomsnitt 2 m<sup>2</sup> handelsareal pr. person i omlandet*
- *Totalt arealbehov for handel fordelt på dei ulike senternivåa*
- *Verknader av reguleringsplanen/tiltaket for eksisterande senter*
- *Særlege tilhøve som effekten av gjestearbeidarar, studentar, turisme*

Unntatt frå føresegnar for lokalisering av handel er handelsverksemd kor den dominerande delen av vareutvalet er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggjeverar, samt utsal frå hagesenter og større planteskular. Dette er arealkrevjande, men samtidig noko besøksintensiv handel. Slike forretningar bør ikkje lokaliserast i sentrum, men det er likevel ønskjeleg med god kollektivdekning og dei bør lokaliserast i tett tilknytning til hovudstrukturen.

Dei statlege planretningslinene legg og vekt på lokalisering i høve senterstruktur:

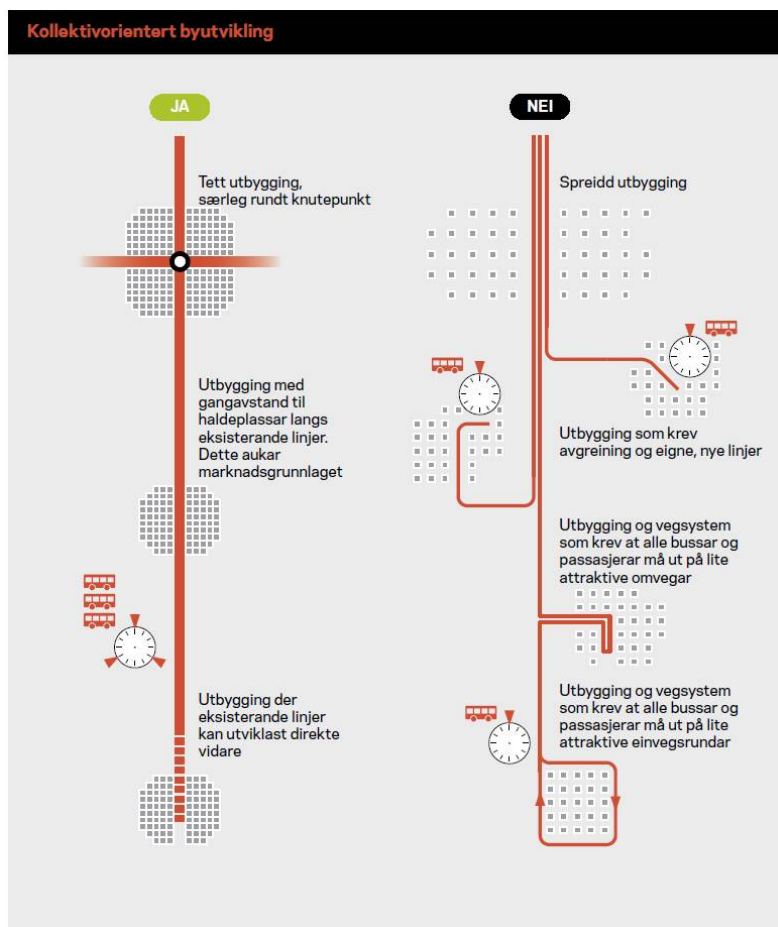
*4.5 Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.*

Kollektive regionstamlinjer er under utvikling, og skal tilby effektive reiser i hovudkorridorane mellom Bergen og regionsentra Straume, Kleppestø, Knarvik og Os. Langs dei regionale kollektivlinene er det lite sannsynleg å få høg nok tettleik av busette og funksjonar til at det vil vere hensiktsmessig å spreie utbygginga ut på mange senter. For at dei regionale linene skal vere effektive er det naudsynt at ein fokuserer på fortetting i få utvalte senter.

#### Samferdsel og kollektivtransport

Fortetting og konsentrert byutvikling er ein føresetnad for å utvikle eit godt og attraktivt kollektivtilbod i vekstområda. På den andre sida er eit godt kollektivtilbod også ein nøkkelfaktor for ei velfungerande byutvikling.

Eit bustadområde bør ikkje ligge lenger enn 500 meter frå ein haldeplass dersom kollektivtilbodet skal vere eit attraktivt og reelt alternativ til bruk av personbil. Ringbuss i området slik planprogrammet legg opp til er ikkje i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland. Færre omvegar gir raskare reiser og rom for høgare frekvens på linja. Det er ei ulempe at buss i rute må ta ein ekstra omveg for å dekke planområdet. Slike rutar oppfattast som ein ulempe for passasjerar som må ut på lite attraktive omvegar. Utbygging i planområdet må difor konsentrerast nærast mogleg kollektivknutepunkt ved E39 og bygge opp om den regionale stamlina .



Kollektivorientert byutvikling, Kollektivstrategi for Hordaland

I den vidare planprosessen er det viktig at Os kommune konfererer med SKYSS for å finne effektive og miljøvenlege løysningar for framtida.

Det må leggjast til rette for gang- og sykkeltilkomst på området, med god sykkelparkering ved kollektivknutepunktet.

Pendlar/innfartsparkering vert handsama i den regionale strategien «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030». Geografisk plassering av innfartsparkering må avgjerast ut frå omsynet til mellom anna sentera, byggekostnader, plassering av bompengesnitt, busstilbod og framkomst for kollektivtrafikken. Det bør gjerast ei heilskapleg vurdering av plassering av pendlar/innfartsparkering i kommuneplanen.

Regional transportplan, Kollektivstrategi for Hordaland og Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 må leggjast til grunn for planarbeidet.

### Næringsutvikling

Det er eit mål å betre den regionale balansen mellom busette og arbeidsplassar i dei ulike delane av Bergensområdet, og ei satsing på utvikling av fleire arbeidsplassar i regionsentera er i tråd med dette. Lokalisering av nye næringsareal bør følgje prinsipp om «rett verksemd på rett plass».

Nokre verksemdar har mange arbeidsplassar og skapar dermed store behov for persontransport. Slike arbeidsplass- og besøksintensive verksemdar bør lokaliserast på ein måte som gjer at flest moglege kan nå dit med kollektive reisemiddel, sykkel og gange. Dette betyr at slike verksemdar bør vere godt integrert i bystrukturen og knytt til senterstrukturen.

Arealkrevjande verksemder har færre tilsette per areal, men har aktivitetar som krev eit betydeleg arealbeslag og som ikkje skapar mykje persontransport. Behovet for veginfrastruktur av høg kvalitet er derimot sentralt. Slike verksemder kan med fordel lokaliserast utanfor senter, i nærleiken av overordna og prioriterte vegar. Transport, industri, lager og engros er typiske arealkrevjande verksemder.

Analysar i samband med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet visar at det er eit stort fortettingspotensiale i sentrale delar av Bergen og regionsentera, så stort at det kan dekke heile veksten av kontorarbeidsplassar fram mot 2040. Derimot er det ein mangel på næringsareal for arealkrevjande verksemder. Etablering av kontorarbeidsplassar bør først og fremst skje ved fortetting og transformasjon i eksisterande områder.

Planprogrammet trekk fram at «Lyseparken og omkringliggende næringsareal, med nærliggande bustadområde er ein vesentleg del av den komande nærings- og bustadutviklinga - på søre delen av Bergenshalvøya.» Hordaland Fylkeskommune stiller spørsmålsteikn ved kva som ligg i dette. Tilhøvet til Osøyro må vurderast og det må leggjast til rette for at den største del av veksten må lokaliserast til regionsenteret Osøyro.

#### Arkitektur og estetikk og Klima og energi

Ambisjonar om miljøsertifisering, at Lyseparken skal sertifiserast som BREEAM-community og arkitektur av høg kvalitet er positivt. Dette må sikrast i områdeplanen.

#### Kulturminne

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern.

Hordaland fylkeskommune vil minne om at dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Vi ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeidet.

Vi har per i dag ikkje opplysningar i våre arkiv om automatisk freda kulturminne eller andre kulturminne med høg verneverdi i planområdet. I samband med reguleringsplan for E39 Svevatjørn-Rådal, Os og Bergen kommune, gjennomførte Hordaland fylkeskommune i 2006 ei arkeologisk registrering i det aktuelle planområdet. Ved registreringa blei det ikkje påvist automatisk freda kulturminne.

#### Vi vil i det vidare arbeidet også leggje vekt på følgjande plantema:

- Barn og unges interesser
- Friluftsliv
- Folkehelse
- Landskap
- Universell utforming

#### Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre [www.hordaland.no/plan/startpakke](http://www.hordaland.no/plan/startpakke).

#### **Oppsummering**

Utviklinga av Lyseparken må sjåast på heilskapleg og i høve til senterstruktur lokalt og regionalt (Bergensregionen). For at Lyseparken ikkje skal verte eit bilbasert område må løysingar for

kollektivtransport, gange og sykkel vere styrande for arealdisponeringa internt i området. Overordna målsettingar om miljøsatsing og høg kvalitet på utforming må sikrast i planen.

Følgjande planar/retningslinjer må leggjast til grunn for planarbeidet og presenterast under Føringar og rammar:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Klimaplan for Hordaland
- Regional Transportplan for Hordaland
- Kollektivstrategi for Hordaland
- Strategi for innfartsparkering fram mot 2030
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland
- Regional plan for folkehelse
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (under arbeid)

Hordland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på Areal- og transport, Senterutvikling, Samferdsel og kollektivtransport, Næringsutvikling, Kulturminne, Arkitektur og estetikk, Barn og unges interesser, Friluftsliv, Folkehelse, Klima og energi, Landskap og Universell utforming.

Marit Rødseth  
plansjef

Anne-Kathrine Vabø  
spesialrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Saksbehandlar:

Anne-Kathrine Vabø, Regionalavdelinga, Planseksjonen

Monika Cecylia Serafinska, Kultur- og idrettsavdelinga, Seksjon for kulturminnevern og museum

Kjetil Sigvaldsen, Samferdselsavdelinga, Transportplanseksjonen

Kopi til:

Fylkesmannen i Hordaland

Statens vegvesen - Region Vest