



## Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon  
Christian Johan Alstad, 5557 2112

Vår dato  
28.04.2016  
Dykkar dato

Vår referanse  
2014/11929 421.4  
Dykkar referanse

Odda kommune  
Opheimsgata 31  
5750 Odda

### Fråsegn - Odda - Områdereguleringsplan for Smelteverkstomta - Sentrum - Offentleg ettersyn

Vi viser til brev av 01.03.2016, dykkar ref. 14/001297, med høyringsfrist 30.04.2016.

Utviklingskomiteen i Odda kommune vedtok i møte den 02.12.2015 å legge framlegg til områdereguleringsplan for Smelteverkstomta - Sentrum ut på offentlig ettersyn.

Planen er utarbeidd av Odda kommune med Norconsult AS som utførande konsulent. Kommuneadministrasjonen har hatt hand om styringa av planarbeidet.

Odda by har i dag om lag 5600 innbyggjarar, og er regionsenter for indre Hardanger. Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for ei byutvikling der smelteverksområdet vert ein integrert del av Odda sentrum med vekstmoglegheiter for turisme, bustader, næringsutvikling og eit levande sentrumsområde.

Planframlegget reiser omfattande problemstillingar knytt til byutvikling og tilrettelegging for utvikling av freda kulturminne. Dei siste åra har det vore utført mykje kartleggings- og analysearbeid med relevans for planarbeidet, t.d. mogleighetsstudie, samfunnsanalyse, handelsanalyse, stadanalyse, vurdering av verneverdiar, lysplan m.m.

Kommunen har vurdert at planarbeidet ikkje utlyser krav om konsekvensutgreiing, jf. plan- og bygningslova (pbl.) § 4-2 andre ledd, etter å ha gjennomgått vurderingskriteriene i vedlegg III i forskrift om konsekvensutgreiing.

Delar av planområdet er tilstrekkeleg detaljert til at det kan byggjast ut direkte etter byggesak. For mindre detaljerte byggeområde er det stilt krav om detaljplanlegging.

#### Fylkesmannen si vurdering

Det er eit særst omfattande planarbeid, med komplekse problemstillingar, som kommunen har lagt ut til offentlig ettersyn. Framlegg til områdereguleringsplan set klare rammer for bruk, vern og utforming av areal og fysiske omgjevnader. Etter fleire år med usikkerheit om utviklinga av Odda sentrum er det positivt at kommunen no har utarbeidd ein reguleringsplan for arealbruken, som legg forholda til rette for eit trygt og levande samfunn med moglegheiter for verdiskaping.

### *Utforming av attraktive sentrum*

Odda som by- og regionsenter skal fylle funksjonen som knutepunkt for omlandet og som motor for regional utvikling for indre Hardanger. Utvikling av smelteverkstomta i sentrum med variert tilbud av bustader, handel, tenester og kultur er viktig for byen sin attraktivitet og konkurransekraft. Regjeringa oppmodar kommunane om å legge til rette for kompakt og berekraftig byutvikling. Slik utvikling skal bidra til auka aktivitet i sentrum, samtidig som korte avstandar mellom bustad og daglege gjeremål vil kunne gjere kvardagen enklare og meir klimavennleg. Regjeringa sine ambisjonar for byutviklinga går fram av dei nasjonale forventningane til regional og kommunal planlegging:

*«Vi vil i framtida ønske oss byar og tettstader med både urbane og grønne kvalitetar, og med attraktive byrom, møteplassar og uteareal. God arkitektur, historiske bygningar og bymiljø bidreg til stadsidentitet og positive opplevingar av sentrum, og er ressursar ein bør utnytte for å utvikle attraktive by- og tettstader.»*

Fylkesmannen meiner planframlegget i stor grad møter regjeringa sine forventningar til byutvikling, og vi ser at det er brukt mykje ressursar i planlegginga for å legge til rette for at smelteverkstomta skal verte ein attraktiv og integrert del av Odda by.

I følgje framlegg til plankart og føresegner vert det lagt til rette for inviterande strukturar mot eksisterande sentrum, og ein søker gode løysingar for utforming og menneske som skal opphalde seg, og ferdast der, t.d:

- ✓ Inngangar skal plasserast mot dei mest sentrale uteområda for gåande.
- ✓ Lange fasadar skal brytast opp og gjevast eit bymesse preg. Generelt skal lange horisontale og ubrotne fasadar ikkje tillatast.
- ✓ Tett foliering av vindauge er ikkje tillate.
- ✓ Utandørs lagring som kan vere visuelt og miljømesse negatvt for området er ikkje tillate.

Føresegnene sikrar at byggetiltak i området skal følgje arkitektoniske retningslinjer for smelteverkstomta i Odda, revidert 16.11.2015 og Lysplan for Odda smelteverk av 17.11.2015.

Føresegn § 3.7.9 stiller tydelege krav til arealføremål BFK\_13, då dette området skal byggjast ut direkte etter byggesak, t.d. føresegner om aktive, tiltalende fasadar, publikumsinngangar og publikumsretta verksemd i første etasje. Fylkesmannen finn det positivt at ein søker løysingar som reduserer høgdesprang mot tilgrensande bygg, og som betrar fasadeuttrykket ut mot gate og ålmenta. God tettstadutvikling er avhengig av korleis bygg står i samanheng, dannar veggjar, skapar aktivitetar, om det tek horisont og gjev dagslys, og kva det gjev tilbake til brukarane og byen. Å dele bygningsmassen frå andre etasje er eit døme på korleis bygget betre kunne møte dei gåande frå sentrum i nord.

### *Kulturminne*

Viktige strukturar og bygg knytt til tidlegare industriverksemd er vedtaksfreda etter kulturminnelova. Ein del bygningar er verna med omsynssone bevaring i gjeldande plangrunnlag. Etter initiativ frå Riksantikvaren er det halde arkitektkonkurranse som synleggjer moglegheiter for kva ein kan utvikle i samsvar med verneverdiane. Hordaland fylkeskommune er forvaltningsstyresmakt med mynde etter kulturminnelova, og ivaretek både nasjonale og regionale kulturminneinteresser. Vi legg difor til grunn at kommunen søker

god dialog med fylkeskommunen, og at kulturfaglege merknader frå fylkeskommunen vert teke omsyn til, i det vidare planarbeidet. Fylkesmannen er positiv til byutvikling som byggjer på stadens historie og særpreg, og meiner vern gjennom bruk vil vere ei tenleg løysing for store delar av bygningsmassen.

### *Transport og parkering*

Reguleringsplanen søker å stimulere konkurransevna til sentrum ved å gjere smelteverkstomta mest mogeleg tilgjengeleg for kundar med bil. Rådmannen skriv i saksutgreinga at «*Odda er ein typisk bilbasert by og regionscenter. Det vil Odda òg vere i framtida*». Fylkesmannen meiner dette er eit uheldig fokus for attraktiv og framtidsretta sentrumsutvikling. Nasjonal transportplan og nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging legg til grunn at all vekst i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. For å klare å innfri dette ambisiøse målet må det takast overordna grep der systematisk styrking av desse transportmåtene, kombinert med restriksjonar på biltrafikken, samt at langsiktig planlegging og strategisk byutvikling verker saman.

Tenlege løysingar for privatbilismen må likevel regulerast i planen, sjølv om hovudfokus for byplanlegginga bør rettast mot menneske og transportformer med gange, sykkel og kollektiv. Lokalisering av detaljhandel i sentrum av Odda er klart å føretrekke framfor ny lokalisering utanfor sentrum, og at dette vil medføre ein del biltrafikk er vi innforstått med. Vi vil difor presisere at parkeringsregulering som verkemiddel har eit stort potensiale. All forskning tilseier at når parkeringsplassar er lett tilgjengeleg og rimeleg å nytte, vil det stimulere til bruk av bil sjølv på korte avstandar, òg i tilfelle med godt utbygd kollektivtransport.

Tal parkeringsplassar i planen er basert på parkeringsnotat av 29.06.2015. Notatet viser at det ved ei full utbygging av området vil vere trong for opp mot 900 parkeringsplassar. Planframlegget syner ei samla parkeringsdekning på bakkenivå på om lag 525 parkeringsplassar i regulerte felt. I tillegg opnar planen for 60 parkeringsplassar i gatetun, og fleire hundre parkeringsplassar under bakkenivå. I følgje parkeringsnotatet er det eit potensiale på 450 parkeringsplassar under terreng på private areal.

Fylkesmannen meiner at det er usikkert kor mykje parkering planframlegget i realiteten opnar for. I følgje føresegn § 4.9 om parkering er det:

*«tillate å etablere samla parkerings-plass som går under fleire byggeområde, gatetun, grøntområde og trafikkareal for å skape gode parkeringsløysingar, så lenge føremålet i planen er tilfredstilt på areala over.*

*For områda PP\_2, PP\_3 og PP\_4 kan det etablerast parkeringshus i 2 etasjar.»*

Plankartet skil ikkje mellom geografisk samanfallande vertikalnivå. Dette er i strid med kart- og planforskrifta § 9 tredje ledd.

Planframlegget legg opp til at alle funksjonar skal ha tilstrekkeleg parkeringsdekning. Det vert lagt til grunn 0,75 parkeringsplass per buening ved konsentrert utbygging, 1 parkeringsplass per 50 m<sup>2</sup> golvflate forretningsareal og 1 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> golvflate industri/lagerbygg. Planframlegget drøfter ikkje om ulike funksjonar kan dele parkeringsareal. Innbyggjarane i sentrum har t.d. mindre behov for parkering til andre sentrumsfunksjonar. Kyrka har gjerne ikkje like stort behov kvar dag, osb.

Fylkesmannen fryktar ein overkapasitet av parkeringsplassar og unødvendig køyring mellom målpunkt i Odda sentrum. Framtidig parkering på smelteverkstomta bør vere eit verkemiddel for å påverke utbyggingsmønster og bilbruk med sikte på ei berekraftig byutvikling. I følgje statlege planretningsliner for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging skal utbyggingsmønster og transportsystem m.a. fremje helse, miljø og livskvalitet, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer.

Parkeringsareal PP\_8 bør takast ut. Det er ikkje vist køyretilkomst fram til denne parkeringsplassen. Sjølv om det i dag er ein butikk med trong for parkering, er det lite framtidretta å regulere ein varig, mindre parkeringsplass sentralt i området der folk vil ferdast og opphelde seg.

#### *Køyreveg og gatetun*

I høve til storleiken på planområdet, og at det er sentrumsareal som vert planlagt, er det eit relativt lite areal som vert beslaglagd som køyreveg (8060 m<sup>2</sup>). Det er utfordrande å planlegge vegtilkomst gjennom eit sentrumsområde med ulike funksjonar og stort innslag av mjuke trafikantar.

Køyreveg, o\_KV\_1, går gjennom eit gatetun, med såkalla «shared space» for bilistar og gåande og syklande, før o\_KV\_2 fortsett køyrevegen vidare. Fokus på utforming av «shared space» vil venteleg redusere farten på køyrety, men sannsynlegvis ikkje redusere bilbruken. Det er m.a. lagt opp til store parkeringsplassar og industri/lagerområde som vil ha tilkomst via «shared space». Kombinert bustadbygg, BFK 12, ligg òg tett på.

Vi minner om at planlegginga skal førebygge risiko for tap av liv og skade på helse, jf. pbl. § 3-1 første ledd bokstav h. Den spesielle situasjonen med blanding av bilistar og gåande er ikkje problematisert i ROS-analysen. Det er heller ikkje knytt særlege trafikkregulerande krav til dette området (manglande føremålsgrenser mellom o\_GT\_3 og o\_GT-5) i reguleringsføresegnene. I følgje føresegn for gatetun § 4.4 skal området «*holdast mest mulig fritt for kjøring*» og «*opnast for nyttekjøring til tilstøytande byggeområder*». Fylkesmannen meiner vegløysinga for gatetun går ut over det ein kan karakterisere som nyttekjøring, og stiller spørsmål ved om trafikktryggleiken vert ivareteke. Dette gjeld først og fremst for «shared space» området, men generell køyring på gatetun til bygningar og parkeringsanlegg, er heller ikkje tydeleg utgreidd i planframlegget. Gangaksar mellom viktige målpunkt bør vere universelt utforma, jf. retningsline § 5.9 i regional plan for attraktive senter i Hordaland.

I utgangspunktet er det positivt at det vert regulert fleire gatetun framfor køyrevegar i nye sentrumsområde. «Bilfrie» gater kan likevel skape eit tomrom som ikkje automatisk vert fylt med aktivitet. Fylkesmannen er difor positiv til at det vert regulert til bustadføremål òg utanfor det som mogleighetsstudien definerer som bysone. Dersom barnefamiljar ønskjer å busette seg i sentrum, må det vere gode leikeområde i gatetuna for barna. Vi er nøgd med at føresegn § 4.4 legg til rette for dette. Klatrepark er eit anna godt tiltak for barn og unge. Moglegheter for frigjerung av gatetunareal til servering/tenesteyting kunne òg vore presisert i føresegnene.

#### *Kollektivterminal*

I sentrum bør kollektivknutepunkt liggje sentralt og vere attraktive, trygge og universelt utforma, jf. regional plan for attraktive senter i Hordaland. Fylkesmannen meiner ny

kollektivterminal har fått ei sær sentral og tenleg plassering innanfor smelteverkstomta. Terminalen har rask framføring frå Rv 13 og god tilgjenge til Odda sentrum. Plassering av kollektivterminal byggjer opp om intensjonar om aktivitet, sosiale møteplassar og fotgjengarvennleg miljø ved å vere ein integrert og synleg del av dei urbane omgjevnadene.

#### *Industri/lager*

Fylkesmannen er kritisk til at det vert regulert til industri/lager aust i planområdet på L1\_1 og L1\_2. Dette har vi gjeve tilbakemelding på i regionalt planforum den 26.01.2016. Denne arealbruken medfører nyttetransport og tiltrekkjer bilbruk over areal som òg skal nyttast av mjuke trafikantar («shared space»). Planframlegget vidarefører eksisterande bruk.

Fylkesmannen meiner ein burde regulert for ei meir urban utvikling for framtida, og ser ikkje hindringar for at dagens verksemd kan halde fram sjølv om området vert regulert til annan bruk. På sikt bør industri/lager-føremål lokalisert utanfor sentrumskjerna. Industri/lager-områda har grenser til gode grønstrukturer og gatetun. Vi er kjend med miljøutfordringane i grunnen i dette området, men minner samstundes om at det er meldt oppstart om planarbeid for bustader på Hjøllotippen, over brua o\_KV\_3, som er registret i grunnforureiningsbasen til Miljødirektoratet.

#### *Strandsone*

På importkaia vert det opna for bustad og småbåthamn i strandsona. Byggeforbodet i 100-metersbeltet langs sjø gjeld også for dei delane av Hordaland med mindre press på areala. I følgje dei statlege planretningslinene for forvaltning langs sjøen er det likevel lettare for kommunane å vedta planar for utbygging i strandsona enn i kommunar der arealpresset er større. Fylkesmannen har forståing for at Odda kommune ønskjer småbåthamn i tilknytning til sentrum, og finn det tenleg å lokalisere slik aktivitet til område som er utbygd frå før av, slik at ein unngår urørde område med spesielle kvalitetar. Vi saknar likevel ei drøfting av planlagt utbygging opp mot pbl. § 1-8 med tilhøyrande statlege planretningsliner, samt tilhøvet til Opo som verna vassdrag.

#### *Ros-analyse*

Fylkesmannen har vore i dialog både med kommunen og plankonsulenten om utforming av ROS-analysen. Etter det vi kan sjå er handtering av potensiell fare for flaum, ureining og utglidingar tilstrekkeleg sikra gjennom omsynssoner og føresegnar i planframlegget.

ROS-analysen skal vise alle risikotilhøve som har betydning for om arealet er eigna for føremålet, og om utbygginga vil føre til endring i risikotilhøva i utbyggingsområdet. Fylkesmannen kan ikkje sjå at trafikkfare er vurdert i høve til gatetun og «shared space». Som vi har drøfta i fleire tidlegare avsnitt er vi uroa over samlokaliseringa av bilistar/anna nyttetransport og gåande. Kva risikoreduserande tiltak «shared space» ev. medfører går heller ikkje fram av planframlegget. Fylkesmannen rår difor til at det vert arbeidd vidare med trafikkfareavklaringar.

Då det er knytt uakseptabel risiko til fare for utglidingar, bør siste avsnitt i føresegn § 2.3.1 formulerast som rekkefølgekrav og heimlast i føresegn § 2.2 Rekkefølgeføresegnar. Setninga «*I samband med byggetiltak.*» bør erstattast med «*I forkant av byggetiltak.*», då det er for seint å dokumentere grunnen i samband med byggetiltaket. Føresegn § 2.3.2 om forureining bør også formulerast som eit rekkefølgekrav under føresegn § 2.2.

Brannfare er vurdert til å ha uakseptabel risiko. Fylkesmannen legg difor til grunn at krav til brannsikring vert avklara i den einskilde byggesaka.

### **Konklusjon**

Fylkesmannen meiner framlegg til reguleringsplan legg forholda til rette for at smelteverkstomta skal verte ein attraktiv og integrert del av Odda by. Vi er i hovudsak nøgd med dei løysingane og den utviklinga som planframlegget legg opp til, men har likevel nokre merknader, særleg til parkeringsdekning og potensiell trafikkfare i gatetuna («shared space»). Vi rår til at kommunen tek omsyn til tilrådingane våre i den vidare planhandsaminga.

Kompleksiteten og omfanget av reguleringsplanen, og betydinga han vil få for utforming av det framtidige Odda-samfunnet, gjer at vi vil tilby kommunen å møte Fylkesmannen på administrativt nivå for å drøfte innhaldet i planframlegget nærare, dersom kommunen ser behov for eit slikt møte.

Vi ønskjer lykke til vidare med planarbeidet!

Med helsing

Arve Meidell  
seksjonsleiar

Christian Johan Alstad  
seniorrådgjevar

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

Kopi til:

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Statens Vegvesen, Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger