



PLANOMTALE

GRN/BRN: 18/45 m.fl.

PlanID: 20141601

Dato for siste revidering: 18.03.2025

Dato for vedtak: 03.04.2025



ENDRING AV

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

LYSEPARKEN 2, GRN/BRN 18/45 M.FL.

INNHALD

INNHALD	3
1. Nøkkelopplysningar	5
2. Bakgrunn for planarbeidet	5
3. Planprosessen	6
3.1 Oppstartsmøte	6
3.2 Medverknadsprosess	6
3.3 Undervegs møte	6
3.4 Offentleg ettersyn, motsegn og KBA8	6
4. Krav om konsekvensutgreiing	7
5. Geldande planstatus	8
5.1 Kommuneplanens arealdel	8
5.2 Kommuneplanens samfunnsdel	9
5.3 Planhistorikk for området	9
5.4 Eksisterande reguleringsplanar	11
5.5 Temaplanar	12
5.6 Andre planar under arbeid	13
6. Overordna planar og retningslinjer	16
6.1 Nasjonale forventningar og rikspolitiske retningslinjer	16
6.2 Regionale planar	17
7. Skildring av planområdet	19
7.1 Lokalisering	19
7.2 Avgrensing av planområdet	20
7.3 Skildring av eksisterande bruk	20
7.4 Topografi og landskapstrekk	23
7.5 Naturtilhøve og landbruk	23
7.6 Sol- og lystilhøve	24
7.7 Kulturminne og kulturmiljø	24
7.8 Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde	24
7.9 Born og unge sine interesser	25
7.10 Teknisk infrastruktur	25
7.11 Trafikktilhøve	26
7.12 Miljø, klima og grunntilhøve	28
7.13 Sosial infrastruktur og servicetilbod	30
8. Skildring av planframlegget	31

8.1 Planlagd arealbruk og reguleringsføremål	31
8.2 Bygningar og anlegg	34
8.3 Bustadmiljø og bukvalitet	37
8.4 Leike- og uteopphaldsareal	37
8.5 Tilgjenge og universell utforming	38
8.6 Terreng og landskap	38
8.7 Arkitektur, estetikk (og byform)	39
8.8 Samferdsle og mobilitet	39
8.9 Støy	42
8.10 Naturtilhøve	43
8.11 Kulturminne og kulturmiljø	43
8.12 Avfallshandtering	43
9. Verknader av planframlegget	44
9.1 Overordna planar og vedtak	44
9.2 Tilhøve til naboar	44
9.3 Estetikk og terrengtilpassing	44
9.4 Tilgjenge og universell utforming	45
9.5 Trafikktilhøve	45
9.6 Vatn og avlaup	47
9.7 Kulturminne og kulturlandskap	47
9.8 Born og unge sine interesser	47
9.9 Rekreasjon og friluftsliv	48
9.10 Handels- og næringsliv	48
9.11 Landbruk	48
9.12 Naturtilhøve og vurdering av naturmangfaldlova § 8-12	48
9.13 Risiko og tryggleik	50
9.14 Energi	50
10. Vedlegg til planomtale	50

1. NØKKELOPPLYSNINGAR

Kommune	Bjørnafjorden
Stad	Endelausmarka, Lysefjorden
Gnr./Bnr. (gnr./bnr. på <u>alle</u> eigedommane innanfor planområdet)	8/22, 13/2, 13/29, 18/1, 18/2, 18/22, 18/23, 18/28, 18/33, 18/45, 18/47, 18/48, 18/51, 18/52, 18/53, 53/1,
Forslagstillar	Bjørnafjorden Utviklingsselskap AS (BUS)
Plankonsulent	Sweco Norge AS
Plannamn	Endring av Områderegulering for Lyseparken
Plantype, evt. erstattar deler av plan	Reguleringsendring av områdereguleringsplan
Planområdet sitt areal i daa	943 daa
Hovudføremål	Kombinert bygge og anleggsformål (KBA)
Tal bustader, dersom aktuelt	5 bueiningar
Aktuelle problemstillingar	Utnyttingsgrad, naturmangfald, landskapstilpassing, støy, utbygging, mobilitet, kopling mot intensjonar i KPA
I tråd med overordna plan?	Ja
KU-plikt	Nei
Planprogram	Nei
Er det varsla motsegn?	Planen har framleis motsegn mot B2.
Oppstartmøte	14.12.2023
Vedtak om oppstart	Nei
Kunngjering av oppstart	23.03.2024
Vedtak om offentlig ettersyn	29.01.2025
Informasjonsmøte/folkemøte	Nei
Synfaring gjennomført:	Nei
Vedlegg	

2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Reguleringsendring for Lyseparken omfattar fleire endringar og justeringar for områdeplanen Lyseparken. Disse endringane har som mål å gjere planen betre og endå meir miljøvennleg. Samstundes skal planen bli enklare å gjennomføre i praksis ved at reguleringa vert tilpassa faktiske tiltakshavarar som til dømes den samfunnsskriske etableringa til Posten Bring konsernet i Lyseparken.

Reguleringsendringa tar også innover seg ei reduksjon av arbeidsplassar i Lyseparken frå 12 500 til 2 500. Dette representerer store reduksjonar i både miljøbelastning og kostnader. Endeleg skal reguleringsendringa søke å ivareta i overordna føringane og konseptane som er utarbeidd i den eksisterande områdereguleringa.

For å kvalitetssikre at en oppnår måla i reguleringsplanen vert prosjekta til alle potensielle tiltakshavarar og interessentar vekta mot fylgjande krav:

- Etableringa/tiltakets framtidsutsikter og konkurransekraft
- Prosjektøkonomi og soliditet
- Tiltakshavar sin miljøstatus og miljøstrategi
- Klimatilpassingar av tiltaket
- Energiprofil, energibalanse og energiløysingar
- Talet på varige og tilrettelagte arbeidsplassar

- g) Naboeffekter og konsekvensar for trafikknutepunktet
- h) Totaløkonomien og andre synergjar for Bjørnafjorden kommune og regionen
- i) Korrelasjonar med Lyseparkens visjonar
- j) Arkitektur og terrengbehandling

BUS har utarbeida et system for utredning for kvar enkelt tiltakshavar som ønskjer å etablere seg i næringsområdet. Denne utredninga er basert på offentlege register og anna innhenta informasjon. Tiltakshavarane får score på det enkelte kriteriet lista over, og det er berre dei med ein god score på desse forholda som får tildelt areal og med det aksept for å etablere seg i Lyseparken.

Ein viktig konsekvens av planframlegget er at ein reduserer arealet avsett til samferdsel og teknisk infrastruktur med 55 daa jamfør gjeldande plan. Denne reduksjonen er primært knyta til fjerning av internveg i Lyseparken sør som følgjer at ein aktør skal nytte store deler av arealet denne internvegen skulle dekke. Av de 55 daa er 50 daa omregulert til næringsareal, mens arealet avsett til naturområde er auka med 5 daa. I ei tid der arealknapphet begynner å gjere seg gjeldande, vil det å unytte areala avsett til utbygging innafor gjeldande områdeplan til mest mogleg næringsutvikling, være berekraftig og riktig arealutnytting.

Planendringa legg også til grunn ein endring av internvegen i nord som gjer at denne ligg høgare i terrenget der den møter delområda. Dette førar til at det blir behov for mindre utsprenging og masseforflytting som igjen gir ei stor reduksjon i CO2 utslepp frå sprenging og transport

3. PLANPROSESSEN

3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøtet fant sted den 14.12.2023 i Bjørnafjorden kommune. Sentrale tema i oppstartsmøtet var utnyttingsgrad, naturmangfald, landskapstilpassing, støy, utbygging, mobilitet, kopling mot intensjonar i KPA.

Kommunens tilbakemeldingar var i hovudsak knytt til følgande tema:

- Ønskje om å ikkje gå inn i innsigelsen rundt felt B2 på ny,
- Ønskje om å belyse kva slags forbetringar rundt føreseigna som er tenkt,
- Kva som er overflødig med vegane som skulle fjernast eller endrast på,
- Kva ein vil endre i parkeringskrava og utbyggingstakt,
- Undersøke om fjerning/omdanning av o_BOP vil endre på andre delar av planområdet intensjonar, og
- Kva ein ønskjer å oppnå ved å eventuelt ta vekk plankrav.

3.2 Medverknadsprosess

Det er ikkje tenkt å gjennomføre større medverknadsprosessar utover de lovpålagte varslane ved oppstart og offentlig ettersyn. Grunneigarar og andre interessentar kan eventuelt tas kontakt med ved behov for ytterlegare informasjon og avklaringar undervegs i planprosessen.

3.3 Undervegs møte

Dialog med kommunen har vore med oppstartsmøte, merknadsmøte, og eit eige møte om VA løysingar i planen. Elles har ein hatt jamn dialog med sakshandsamar per telefon og e-post.

Merknadsmøte vart gjort 05.juni og blei å rekna som eit undervegs møte.

3.4 Offentleg ettersyn, motsegn og KBA8

Framlegget til endring områdereguleringsplanen for Lyseparken har vore sendt på høyring og lege ute til offentlig ettersyn i perioden 03.02-17.03.25.

Planendringa blei lagt fram for regionalt planforum i møte den 4. februar. Ut frå tilbakemeldingar i dette møtet, blei det gjennomført oppfølgingsmøter med Vestland fylkeskommune og Statsforvaltaren. Det blei i desse møta og skriftleg dialog i etterkant av møta klart at både Statsforvaltaren, fylkeskommunen og Statens vegvesen har vesentlege merknader og motsegn til framlegget til reguleringsendring for Lyseparken.

Posten Norge AS skal etablere seg med ny postterminal i Lyseparken sør innanfor føremål KBA8. Det er tidskritisk å få til ei reguleringsendring for dette området for å sikre at denne etableringa kan finne sted som ønskja. Det er difor blitt einigheit om nokre endringar jamfør planframlegget til offentlig ettersyn for delområdet KBA8 for å unngå å få motsegn for denne delen av planen.

Dette gjer at områdeplanen fremmast til politisk behandling med motsegn frå Statsforvaltaren, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen. Motsegna er ikkje knyta til KBA8 slik at endringa av områdereguleringsplanen kan gjerast gjeldande for Posten sitt areal, mens resten av planendringa har motsegn mot seg. Dei endringane som er utført er omtala under kapittel 8.1.1, og kapittel 9.12 har fått ein tilleggstekst og ny figur.

4. KRAV OM KONSEKVENSGREIING

Det har blitt utarbeid konsekvensutgreiing for gjeldande plan for området. Kapittel 2, §6 ledd b. nemner følgande om vurdering av ny konsekvensutredning etter tidlegare konsekvensutredning: *«§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutreds og ha planprogram eller melding b. reguleringsplanar etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen»*

I forskriftas Vedlegg 1 anges det nærmare om terskelen for utredningsplikten, i tabellens rad 24: *«Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennnyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m2 (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).»*

Gjeldande plan åpna for ei total utnytting på 696 655 m² BRA. Planframlegget opnar for 721 235 m². Planendringa legg opp til ei auke i utnytting med om lag 24 580 m². Likevel krevst det ikkje konsekvensutgreiing for slike reguleringsplanar, der det konkrete tiltaket er konsekvensutgreia i ein tidlegare plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne planen. Den planlagde utvidinga av BRA har bakgrunn i ei endring av inndeling og arrondering av næringstomter, slik at det ikkje vil påverke arealbruken og grøntstruktur innanfor planen.

Unntaket gjeld berre der reguleringsplanen er i samsvar med kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan. Denne planen er i samsvar med overordna planar. Reguleringsplanen er innanfor rammene som er gitt i overordna plan. Alle forhold ved denne planendringa er utgreidd i den tidlegare gjennomførte områdereguleringsplanen. Områdereguleringsplanen var ein detaljert plan der ei rekke felt vart detaljregulerte. Ein kan ikkje sjå at ei konsekvensutgreiing kan gje ytterlegare avklaringar basert på ei auke i utnytting frå om lag 695 000 m² BRA til 718 000 m² BRA. Vidare vert det vist til supplerande utgreiingar i planomtalen der det er gjort greie for verknadene av planendringa mellom anna naturtilhøve og vurdering av naturmangfaldslova § 8-12.

Lyseparken ligg tett ved nytt kryss på E39 og nær viktig infrastruktur som flyplass og Bybanen i Bergen kommune. Lyseparken vil utfylle tilbodet for næringsareal i både Os kommune og i heile Bergensregionen. Det vil legges til rette for betre dynamikk og næringsbalanse i regionen, sikre kortare reiseveg for mange og vere med å bidra til nullvekstmålet for personbiltrafikk. Senterområda for Lysefjorden vil ligge rundt eksisterande skule, barnehage og idrettsanlegg. Kommunen ønskjer å utvikle dette området og knytte Lysefjorden og Lyseparken saman som eit senterområde.

Senternivå	Innhald	Os kommune
Regionsenter/ kommunesenter	Funksjonar, handel og tenester for heile kommunen og kommunane rundt. Hovudtyngda av kommunal forvaltning og besøksintensive tenestetilbod	Osøyro
Lokalsenter	Funksjonar, handel og tenester for eit større senteromland. Desentraliserte kommunale tenester	Lysefjorden
Nærsenter	Funksjonar og tilbud til nærområdet. Handel inntil 3 000 m ²	Søfteland Nore Neset Søre Neset Søre Øyane

Figur 3 Definisjon av ulike senternivå

5.2 Kommuneplanens samfunnsdel

Bjørnafjorden kommune har i kommuneplanens samfunnsdel, under *C.3 Berekraftig og nyskapande næringsutvikling og arbeidsliv*, mellom annet nemnt følgande som mål og framtidsbilde som er relevante for planendringa:

Bjørnafjorden har eit allsidig, sterkt, innovativt og berekraftig næringsliv med høg verdiskaping. Vi har både tradisjonsrike og nyetablerte karbonnøytrale føregangsbedrifter, som er verdsleiane innan sine sektorar (m.a. maritim og marin). Lyseparken og Samnøy er kjerneområde for grøn konkurransekraft i regionen, og næringslivet vårt reduserer stadig klima- og miljøbelastninga, medan verdiskaping og sysselsetting aukar.

MÅL – Bjørnafjorden kommune skal arbeida for: 1. grøn næringsutvikling, og fremma inkluderande og berekraftig produksjon og næringsaktivitet, med berekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressursar (FN 12.2) 2. eit næringsliv med netto nullutslepp (jf. reg. næringsplan) 3. å vera ein god vertskommune for næringslivet (FN 9.1) 4. å sikra rett næringsareal til rett føremål, og til rett tid 5. å styrkja primærnæringane våre 6. fleire arbeidsplassar i eigen kommune 7. full sysselsetjing og anstendig arbeid for alle innbyggjarane våre, uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne og etnisk bakgrunn (FN 8) 8. å sikra tilgang på kvalifisert arbeidskraft både i kommunale tenester og privat næringsliv

I tillegg til næringsmåla, er det også lagt mål for mobilitet og samferdsel:

- MÅL 3: Det skal vera lett og trygt å koma seg frå A til Å: Fleire skal kunna gå, sykla eller reisa med kollektive løysingar. Kollektivtilbodet skal bli betre. Vi skal ha tryggare vegar og meir effektiv trafikkavvikling.
- MÅL 4: Fleire skal velja nullutsleppstransport.

5.3 Planhistorikk for området

Gjeldande reguleringsplan for område er områderegulering for Lyseparken vedtatt 16.06.2020. Lyseparken har vært sett av til næringsformål og industri i kommuneplanen si arealdel sidan 1990. Planframlegget bygga vidare på godkjente reguleringsplanar frå 2006 og 2012.

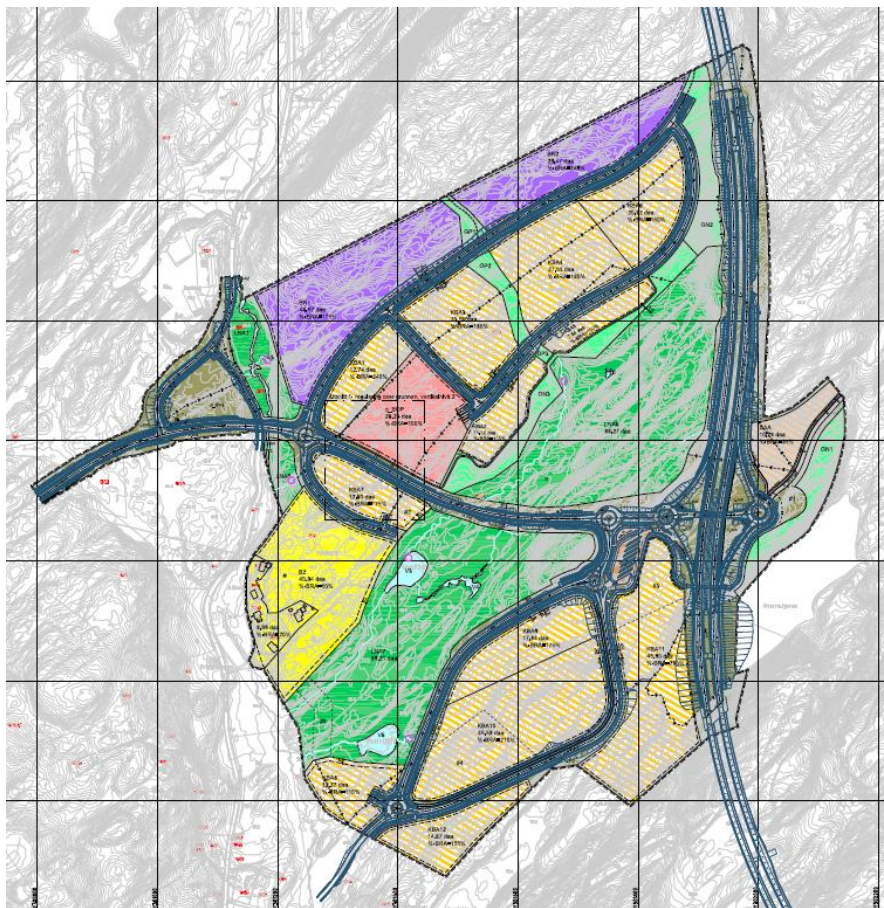
Områdereguleringa har blitt endra to gongar. Figur 4 visar gjeldande reguleringsplankart, slik det går fram etter planvedtak i 2020 og tilhøyrande reguleringsendringar i 2021 og 2022.

2021 - Endringa med plan-id 20141601:

Endringa går ut på å legge til rette for etablering av nytt VA-anlegg med ny avlauspumpestasjon og nettstasjon for BKK i sideareal til veg. Det er naudsynt å etablere avkøyrslø og driftsveg til arealet. Dette vert sikra i kart og føresegn ved endringa. Plan vedteke 16.06.2020 la opp til annen veggrunn - grøntareal. Endring av plan inneber at det for aktuelt areal vert lagt inn føresegnsområde «#6». Føresegnsområdet dekke avkøyrslø, driftsveg, oppstillingsareal, avlauspumpestasjon og nettstasjon. Det er gjort tilstrekklege justeringar i plankart og føresegnene slik at desse er oppdaterte. Endringane går fram av vedlagt søknad om endring.

2022 - Endringa med plan-ID 4624_20141600.

Endringa går ut på å flytte del av KBA7 til fase 1 av utbygginga. Vedtaket om endring er gjort med heimel i plan- og bygningslova § 12-14 andre ledd, og reglement for delegering av mynde for Bjørnafjorden kommune, jf. kommunelova § 23 nr 4. Endringa gjeld å flytte byggeområde KBA7 til Fase 1 i føresegna punkt 7.2.1 Det vert ikkje gjort endringar i kartet eller planen elles.



Figur 4 Gjeldande plan for området

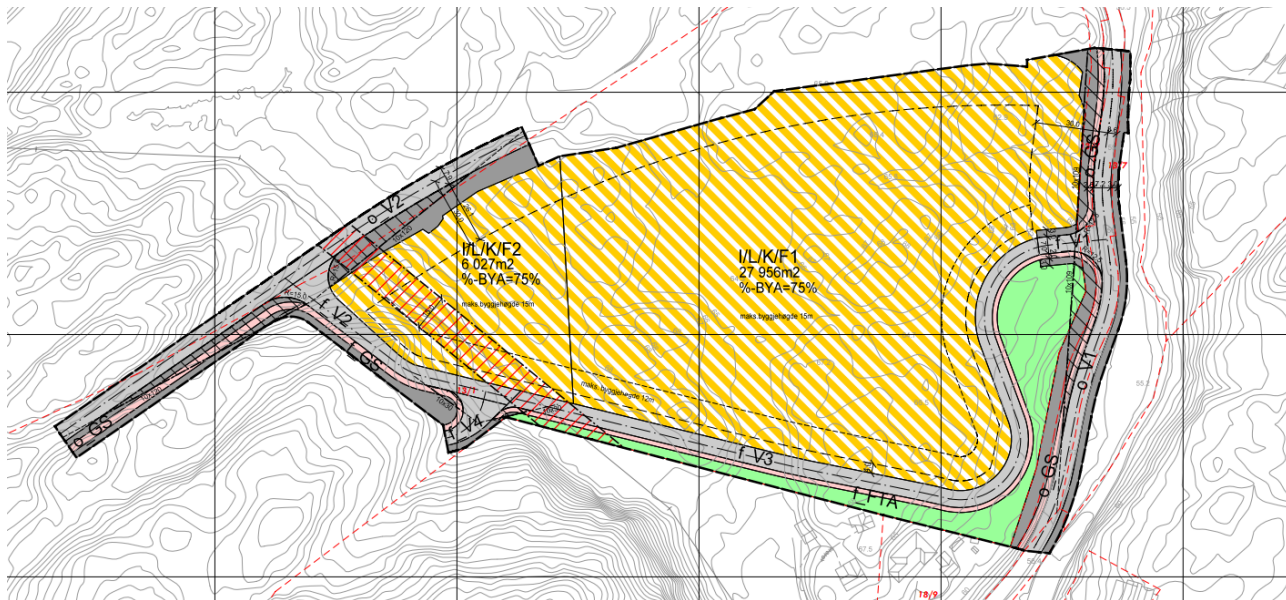
5.4 Eksisterende reguleringsplanar

Reguleringsplan E39 Sveгатjørn- Rådal

Vegsystemet som er utbygd som følgje av reguleringsplanen for E39 ligg til grunn for plankartet i planframlegget. Eksisterande veganlegg gjennom området FV5156 er etablert som følgje av denne planen.

Åsamyrane, del av 13/1 og 13/2, arealplan id 4624_20120200

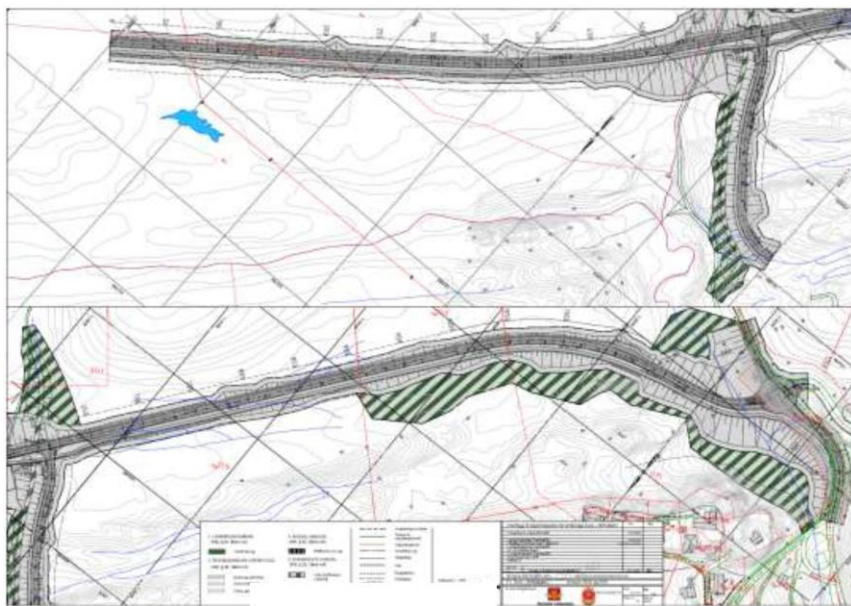
Reguleringsplanen grensar mot FV5156 og områdeplanen for Lyseparken. Planen ble vedtatt i 2014, og arealet er bygge ut med terminal til Posten nord.



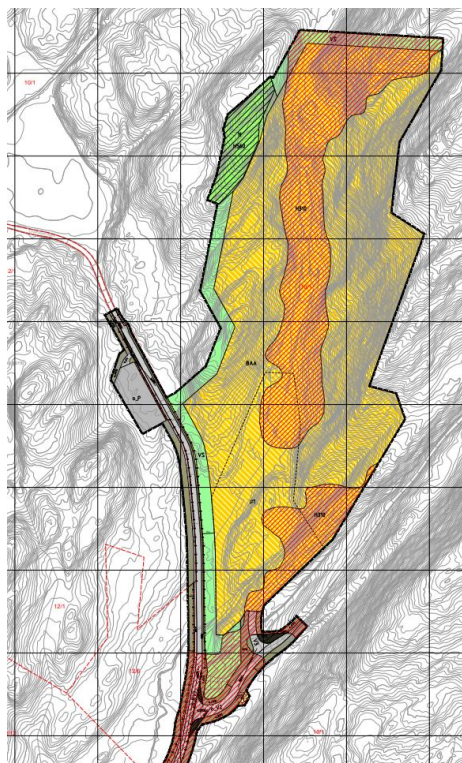
Figur 5: Plankart gjeldande plan Åsamyrane. Lyseklostervegen til høgre i kartet

Fv 5156 Åsen – Helleskaret

Reguleringsplan for ny fylkesveg Åsen-Helleskaret med gang- og sykkelveg vart vedtatt i 2008. Planen omfattar i tillegg bygging av ny tilkomstveg med fortau til bustadfeltet Hellebakkane. Denne planen var på høyring våren 2019.



Figur 6 Reguleringsplan for Åsen-Helleskaret (planid 1243_20050800)



Figur 7: Plankart klosterparken

Detaljreguleringsplan for gjenvinningsanlegg og massedeponi i dalen mellom Langedal og Lysekloster. Planområdet ligg langs Lyseklostervegen ca. 350 meter nord for Lyseparken.

Planen ble vedtatt 12.09.2024, men det er mottatt klage på planen.

5.5 Temaplanar

Mål i Klima, energi og miljøplan for Bjørnafjorden kommune, 2021

- Dei direkte klimagassutsleppa innfor Bjørnafjorden kommune sine grenser (ekskl. sjøfart) skal reduserast med 55% innan 2030, sett i høve til 2009
- Bjørnafjorden kommune skal redusera dei direkte klimagassutsleppa frå eiga verksemd med 90 % innan 2030, sett i høve til 2009
- Klimafotavtrykket innfor Bjørnafjorden kommune sine grenser skal reduserast monaleg innan 2030
- Bjørnafjorden kommune skal innan 2023 innarbeide rutinar på alle tenestemråde som sikrar mot eit vidare tap av naturmangfald
- Bjørnafjorden kommune skal innan 2025 berre nytte fornybar energi eller energi med opprinnelegheitsgaranti.

Os, Fusa og Samnanger kommunar Interkommunal næringsplan (2015)

Lyseparken er i den interkommunale næringsplanen for Os, Fusa og Samnanger omtalt som eit av fleire viktige næringsareal både for Os og for Bjørnefjordregionen, der ein må sikra at det er nok areal i framtida (Asplan Viak, 2015).

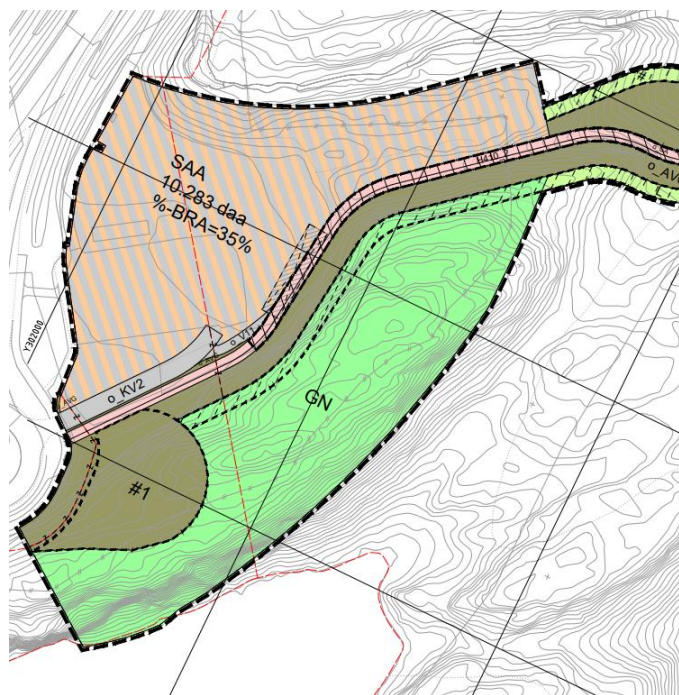
Tilhøve mellom Os og Lyseparken er omtalt i planen:

«På Osøyro skal det leggjast til rette for næring i 1. og 2. etasje. Her vil det vere naturleg å legge opp til mindre verksemdar og gjerne kontorfellesskap og mindre næringsklynger, til dømes innan rekneskap, konsulenttenester, reklame, IT m.m. I stads- og mogelegheitsstudiet for Osøyro er det også lagt inn eit næringsdrag langs riksvegen gjennom sentrum. Her kan det være aktuelt med reine nærings-/kontorbygg då areala i mindre grad eignar seg til bustadføremål grunna støy. I Lyseparken vil det vere meir aktuelt med reine næringsbygg/kontorbygg for større verksemdar og større næringsklynger for ulike fagmiljø som for eksempel helse, energi og utdanning.»

5.6 Andre planar under arbeid

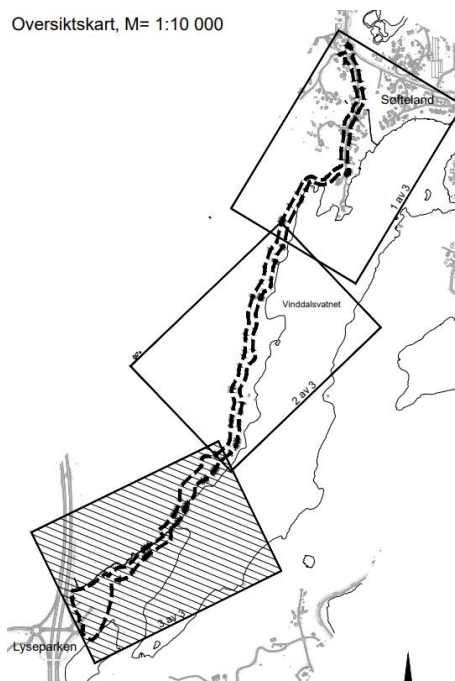
Detaljregulering Gang- og sykkelveg frå Lyseparken til Søfteland (plan ID 4624_20230100)

Reguleringsplanen overlappar delvis med planframlegget. Dei to planane omfattar begge areal på austsida av E39; SAA. Planen var på offentlig ettersyn sumaren 2024 med frist for innspel 31.08.2024. Planframlegget legg til grunn at køyreveg o_KV2 i kartutsnitt under avsluttast ved SAA. I gjeldande områdeplan ligg denne som køyreveg langs heile SAA.



Figur 8: Kartutsnitt offentlig ettersyn, areala der dei to planframlegga overlappar

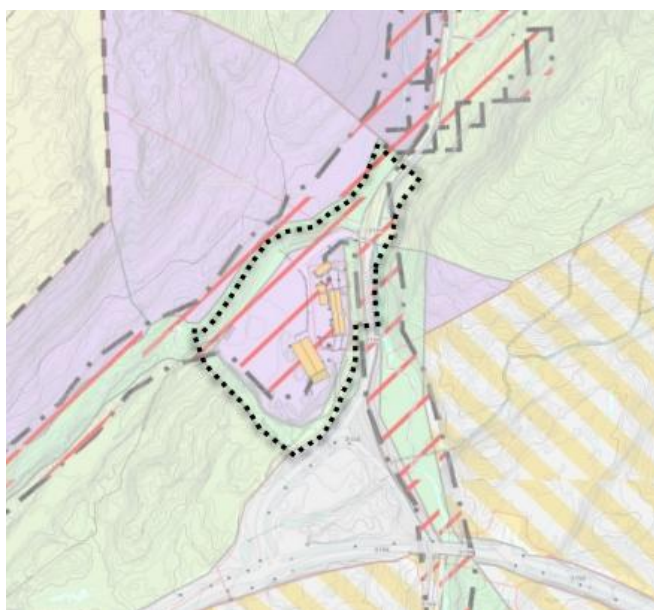
Oversiktskart, M= 1:10 000



Figur 9: Oversiktskart heile gang- og sykkelvegen

Lyseparken vest

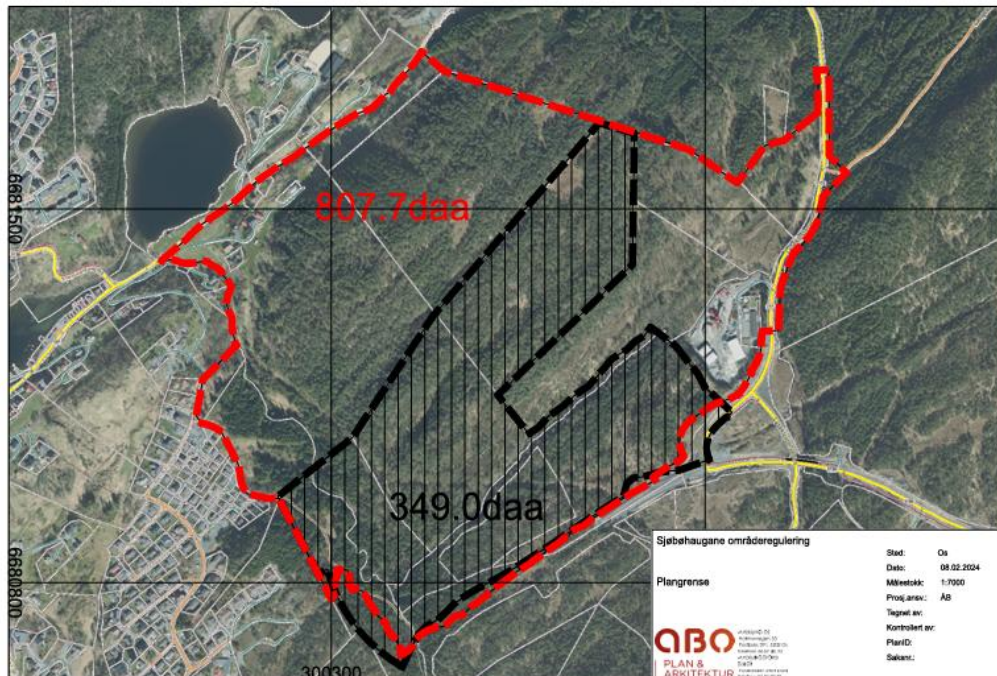
Oktober 2024 ble det tinga oppstartsmøte for detaljreguleringsplan med førebels namn Lyseparken vest. Planen grensar for Lyseparken i vest og har som føremål å leggja føringar for etablering av næringsbygg for logistikk, industri lager og verkstader.



Figur 10: Frå planinitiativet, stipla linje synar ønska plangrense over kommuneplanen

Sjøbøhaugane områderegulering

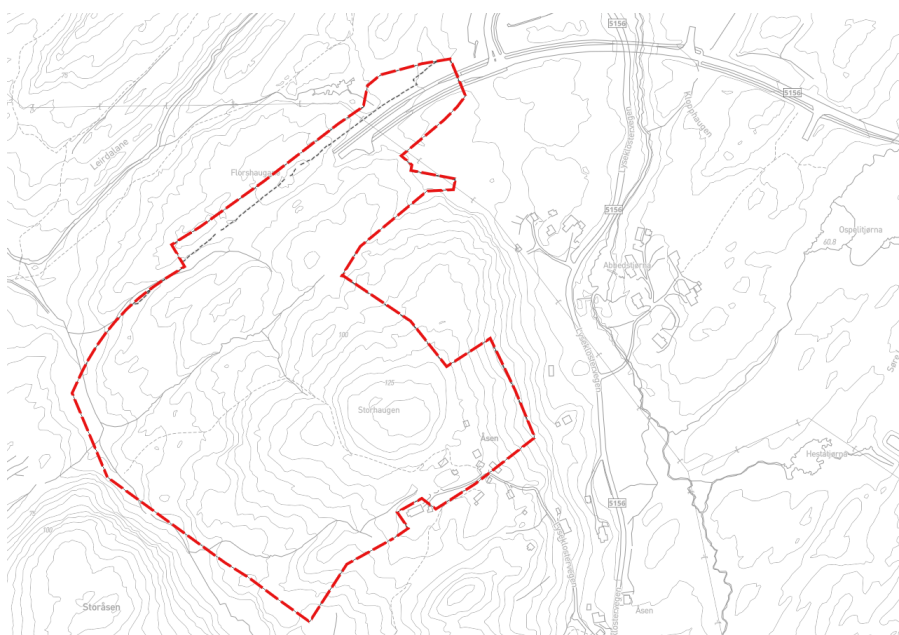
Planprosessen ble igangsett i 2020, med kunngjering av oppstart i mai 2024, men det er ikkje utarbeida planforslag. Planområdet omfattar feltane FL7 og FL8 i kommuneplanen, i tillegg til grøntareal og næringsarealr frå kommuneplanen. Planområdet ligg like vest for Lyseparken på nordsida av FV5156.



Figur 11 varslet planområde Sjøbøhaugane områderegulering. Lyseparken nord til høgre i kartutnittet

Storhaugen

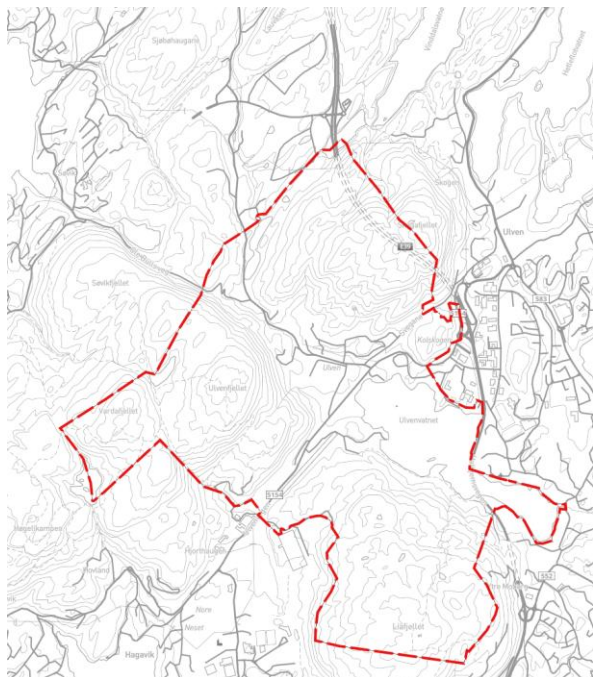
Planprosessen er sett i gang med kunngjering av oppstart av planarbeid i mai 2021, men det er ikkje utarbeida planfremlegg. Planområdet ligger like sør fro Sjøbøhaugane, og er det same som felt FL9 i kommuneplanen som viser areal lagt ut til bustad.



Figur 12 planavgrensing ved kunngjering av oppstart, Storhaugen bustadfelt

Ulven skyte- og øvingsområde, arealplanid 4624_20131000

Områdereguleringsplan som ligg like sør for Lyseparken. Planen er registrert som under arbeid, men det er ikkje vist aktivitet sidan 2015 i journalen på plansakens nettside.



Figur 13: Plangrense områdereguleringsplan Ulven

6. OVERORDNA PLANAR OG RETNINGSLINJER

6.1 Nasjonale forventningar og rikspolitiske retningslinjer

Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (2014)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafiksikkerheit og effektiv trafikkavvikling. Planlegginga skal bidra til å utvikle berekraftige byar og tettstader, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremje utvikling av kompakte byar og tettstader, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer. I samsvar med klimaforliket (Stortinget & Parisavtalen) er det eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planlegginga skal legge til rette for tilstrekkeleg bustadbygging i område med press på bustadmarknaden, med vekt på gode regionale løysingar på tvers av kommunegrensene.

Statleg planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunane (2018)

Det er viktig å fremje lokal og regional handling på området for klima og miljøvennleg energiomlegging for å dempe klimautfordringane verda står over for. Dette må skje på lokalt og på regionalt nivå og vere tema i planar som er knytt til utvikling, energibruk og klima. Kommunar og fylkeskommunar skal gjennom si planlegging og anna utøving av mynde og verksemd stimulere til reduksjon av klimagassutslepp, samt auke miljøvennleg omlegging/ nedskalering av energibruken.

Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesse i planlegginga (1995)

Ny plandel i plan- og bygningslova frå 1. juli 2009 styrker krava om omsyn til barn og unge sine interesser i planlegginga. Føremål med desse retningslinjene er at etter lova skal alle ta omsyn til barn og unge i si planlegging, og legge til rette for gode bustadmiljø og gode oppvekst og levekår.

1. Viktige nasjonale mål er å:

- a) Sikre eit oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadeverknadar, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvalitetar som til ei kvar tid er i samsvar med eksisterande kunnskap om barn og unge sine behov.
- b) Ivareta det offentleg ansvar for å sikre barn og unge dei tilbad og moglegheiter som samla kan gi den einiskilde utfordringar og ein meningsfylt oppvekst uansett bustad, sosial og kulturell bakgrunn.

Nasjonale mål for universell utforming (2021 – 2025)

FNs 2030-agenda med berekraftsmåla utgjer den politiske overbyggingen for regjeringas arbeid nasjonalt og internasjonalt. FN-konvensjonen om rettighetene til menneske med nedsett funksjonsevne (CRPD) følges opp gjennom systematisk arbeid og rapportering til FN.

Universell utforming er en strategi som definerer funksjonelle brukskvalitetar ved samfunnet. Utgangspunkt er at omgivnadene skal være brukbare for flest mogleg, og helst alle,. Krav om universell utforming er inkludert i 12 nasjonale lover, over 70 forskrifter og over 70 norske standardar som dekker viktige samfunnsområde. Samordning av krav skjer i aukande grad innan EU, noe som også påverkar Norge, og fleire av forskriftene er resultat av EØS-samarbeidet.

Universell utforming er også sentralt i eldrepolitikken og i arbeidet for et aldersvennleg samfunn. Målet er fleire gode leveår der eldre beholder god helse lenger, opplever at de har god livskvalitet, og at de i større grad meistarar eige liv. Det er viktig å fremme aktiv og sunn aldring og et aldersvennleg

samfunn, både for samfunnets berekraft og for den einskilde si livskvalitet og deltaking.

Folkehelseperspektivet, jf. Pbl 3 – 1.

Alle planar etter plan- og bygningslova skal inkludere vurdering av folkehelseperspektivet, jf. §3-1. Planlegginga skal fremje faktorar som styrkjer helsa og livskvaliteten, og som bidreg til å verne mot negative faktorar, jf. Folkehelselova §4.

Naturmangfaldlova

Etter naturmangfaldlova kap. III er det eit generelt krav om aktsemd for å unngå skade på naturmangfaldet. Krav til aktsemd vert gitt i plan (§ 6). Planvedtaket skal byggja på vitskapeleg kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypars utbreiing og økologiske tilstand, og effekten av påverknad (§ 8). Dersom kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt, skal avgjerder byggja på eit føre-var-prinsipp (§ 9). Påverknad av eit økosystem skal vurderast ut frå den samla belastninga dette vert utsett for (§ 10). Tiltakshavar skal dekke kostnadane ved å hindre eller avgrense skade på naturmangfaldet (§ 11). For å unngå eller avgrense skade på naturmangfaldet skal miljøforsvarlege løysningar nyttast så langt det er rimeleg (§ 12).

I tillegg vert plikta til aktsemd etter NML § 6 førande ved utarbeiding av ytre miljøplan for prosjektering, gjennomførings og driftsfase TEK 17- kap 9. § 9-1 seier «Byggverk skal prosjekteres, oppføres, driftes og rives på en måte som medfører minst mulig belastning på naturressurser og det ytre miljøet. Byggavfallet skal håndteres tilsvarende».

Kravet til ytre miljø gjeld for alle tiltak. Miljøpåverknad skal vurderast tidleg i prosessen med oppføring og drift av byggverk. Forskrifta føresett at miljømål vert utarbeidd på bakgrunn av denne vurderinga. Miljømål og miljøtiltak skal følges opp jamleg i prosjektet, på lik linje med funksjonelle, tekniske og økonomiske omsyn.

Vassressurslova § 11 krev at kantvegetasjonen vert forvalta slik at naturlig førekommande artar og naturlege prosesser vert oppretthaldt. Paragrafen gir dermed vassdragsmyndigheten ein konkret heimel som kan brukast for å ivareta naturmangfaldlova og vassforskrifta sine krav til å oppretthalde miljøverdiar langs vassdraget. Plan- og bygningslova gir grunnlag for å fastsette breidde på kantvegetasjon og byggefritt belte i planverket.

I tillegg er det miljøkrav til overflatevatn i vassforskrifta § 4. Tilstanden i overflatevatn skal beskyttast mot å bli forringa, forbetrast og gjenoppretta med sikte på at vassførekomstane skal ha god økologisk og kjemisk tilstand.

I tillegg har forskrift om fysiske tiltak i vassdrag eit generelt forbod mot inngrep. Bruk av formålet av LNA i planen ivaretek desse omsyna.

6.2 Regionale planar

Klimaplan for Hordaland 2014-2030 Regional klima- og energiplan

Hovudmålet i klimaplanen er at utslepp av klimagassar skal reduserast med 22 % innan 2020, 40 % innan 2030 i høve til 1991. Energibruken skal effektiviserast med 20 % innan 2020 og 30 % innan 2030 i høve til 2007. Energibehovet skal i tillegg i størst mogleg grad dekkjast av fornybare energikjelder utan tap av naturmangfald. Tilpassing til klimaendringar skal baserast på føre-var-prinsippet, som er lagt til grunn på presise grunnlagsdata og kunnskap om lokale tilhøve. Hordaland skal ha eit berekraftig utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet, stimulerer til kortare og meir miljøvenlege reiser, og unngår nedbygging av verdifulle areal (Hordaland fylkeskommune, 2014).

Hovedmålet er at 'Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.' Delmålet – mobilitet og kollektivtransport er at 'Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil'. Dette betyr økt satsting på gang- og sykkelprosjekt som forbedrer framkommelighet og trafikkikkerhet for gående og syklende.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028, vedteke juni 2017

Planområdet omfattar kommunane Bergen, Radøy, Meland, Lindås, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os.

Planen har som overordna mål at Bergensområdet skal vere ein berekraftig og konkurransedyktig vekstregion. Utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur. Samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggje til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønstruktur og kulturminneverdiar vert bevart. Det skal vere ein balansert fordeling av bustader og arbeidsplassar i Bergensområdet (Hordaland-Fylkeskommune, 2017).

Mål for næringsareal og arbeidsplassar er at Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokaliserte næringsareal som dekkjer eit langsiktig behov. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er forankra i Regional planstrategi for Hordaland 2010-2012.

Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015-2026

Regional plan for attraktive senter er forankra i Regional planstrategi for Hordaland 2010-2012. Planen erstattar gjeldande Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel frå 2002. Planen avløyser også aktuelle tema i Fylkesplan for Hordaland 2005-2008. Dei regionale føresegnene erstattar Forskrift om rikspolitisk føresegner for kjøpesenter frå 2008.

Føremål med dei fylkespolitiske retningslinene for senterstruktur og lokalisering av service og handel er å oppnå ei meir berekraftig og robust by- og tettstadsutvikling med ein langsiktig senterstruktur (Hordaland- Fylkeskommune, 2015). Mellom anna inneber det at byar og tettstader ikkje skal spreie seg ut over for stort areal, men utbyggjast slik at transportbehovet kan avgrensast. Publikum skal ha eit godt handels- og tenestetilbod innan rimeleg avstand gjennom ei geografisk deling av tilbada.

Eit prinsipp som er nedfelt i denne planen er at daglegvarehandel må lokalisrast nær der folk bur eller arbeider for å oppnå redusert transportbehov.

Hovudmål:

- Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøven/eg transport. Sentera skal /eggje til rette for vekst i heile fylket.
- Sentera skal utformast slik at dei er attraktive å vere, bu og drive næring i.
- Sentera skal ha eit mangfold av tenester, arbeidsp/assar, fritids- og kulturtilbod til-passa senteret sitt nivå i senterstrukturen.
- Sentera skal vere attraktive for handel med handelsverksemd dimensjonert etter nivå senterstrukturen.
- Sentera skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøven/eg transport i, til og frå sentrum.

Regional plan for folkehelse 2014-2025

Eit sentralt punkt i folkehelsesatsinga og for å sikre god helse for framtidige generasjonar, er førebyggjande og helsefremjande innsats retta mot å sikre barn og unge gode oppvekstilhøve. Helsevenleg samfunnsplanlegging og omsynet til «helse i alt vi gjen» er berande element i planen. Universell utforming er og inkludert i planen, då eit godt universelt utforma samfunn gjev det magleg at alle kan delta på like vilkår, og jamne ut sosiale helseskilnader (Hordaland-Fylkeskommune, 2014).

7. SKILDNING AV PLANOMRÅDET

7.1 Lokalisering

Lyseparken er lokalisert i Endelausmarka i Lysefjorden, i Os kommune. Lyseparken ligg sentralt plassert langs ny trase for E39, med kort reiseveg til Laguneparken (om lag 11 km) og Bergen Lufthavn, Flesland (16 km). Med ny E39-trase vil Os sentrum ligge om lag 5 km frå Lyseparken.



Figur 14 Lyseparken er lokalisert i Lysefjorden i Bjørnafjorden kommune. Lyseparken ligger sentralt langs E39

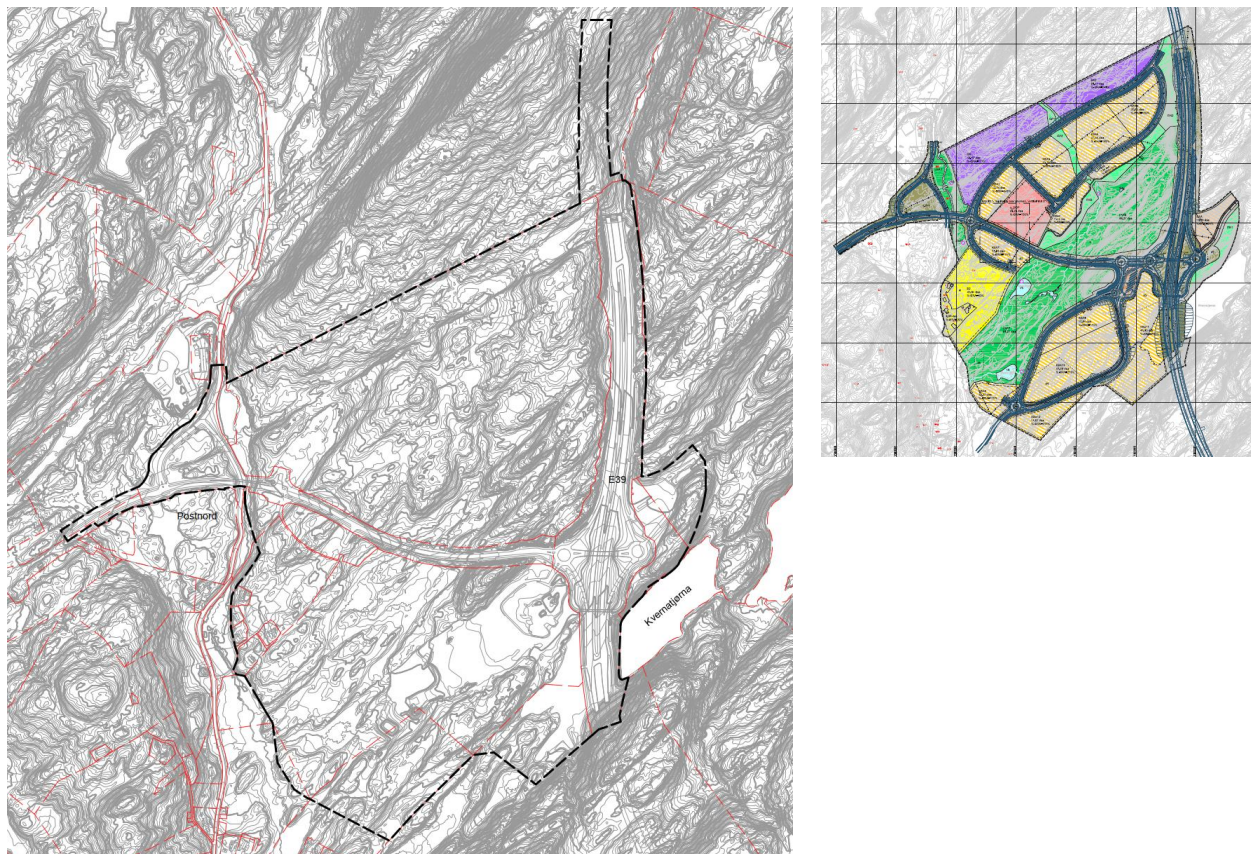


Figur 15 Lyseparken er lokalisert i Endelausmarka, i Bjørnafjorden kommune. Området består i dag hovudsakeleg av myrområde. Ny E39 parsell og Fylkesveg 5156 går forbi og gjennom planområdet

7.2 Avgrensing av planområdet

Planområdet er elles 943 daa og var primært av skog og myrlandskap. Plangrensen følger gjeldende områderegulering.

Mot sør grensar planområdet til restriksjonsområdet for Ulven leir og skytefelt. Området mellom Vindalsvatnet og planområdet i aust er per i dag ikkje bygd ut og står som eit LNF-område i kommuneplanen. Vest for planområdet går Lyseklostervegen, og langs denne er det ein del spreidde einebustader. Nord for planområdet er det eit skogsområde utan annan utbygging, som er sett av til LNF i kommuneplanen. Fjellanger hundeskole nyttar eit areal nordvest for Lyseparken.



Figur 16 Plangrense oppstart til venstre, avgrensinga samsvarar med gjeldande plan t.h.

7.3 Skildring av eksisterande bruk

Planområdet er i dag ikkje bygga ut i særleg grad. Det er 5 eksisterande einebustader innafor føremålet B1 i gjeldande plan. Bustande har tilkomst frå Lyseklostervegen, denne oppretthaldes i planframlegget



Figur 17 Eksisterande bustader i planområdet

I samband med utbygginga av E39, ble delar av Lyseparken sør nytta til rigg- og anleggsområde og deponi, og det ble etablert eit rensbasseng. Skråfoto under syner omfanget av dette tiltaket.



Figur 18 Skråfoto som synar arealbruk i Lyseparken sør under

Utbygginga av E39 omfatta også etableringa av ny fylkesveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg (figur 19) etablert gjennom planområdet. Det er etablert busshaldeplassar og VA-anlegg i tilknytning til vegen. Lyseparken sør er det etablert ein mellombels parkeringsplass (figur 20) og delar av arealet har blitt planert ut som del av vegutbygginga (figur 21). Det etablert avkjørsel til Lyseparken nord (figur 22).



Figur 19: Fylkesveg, gang og sykkelveg og busshaldeplass



Figur 20: Mellombels parkering i Lyseparken sør



Figur 21: Delar av Lyseparken sør er planert ut

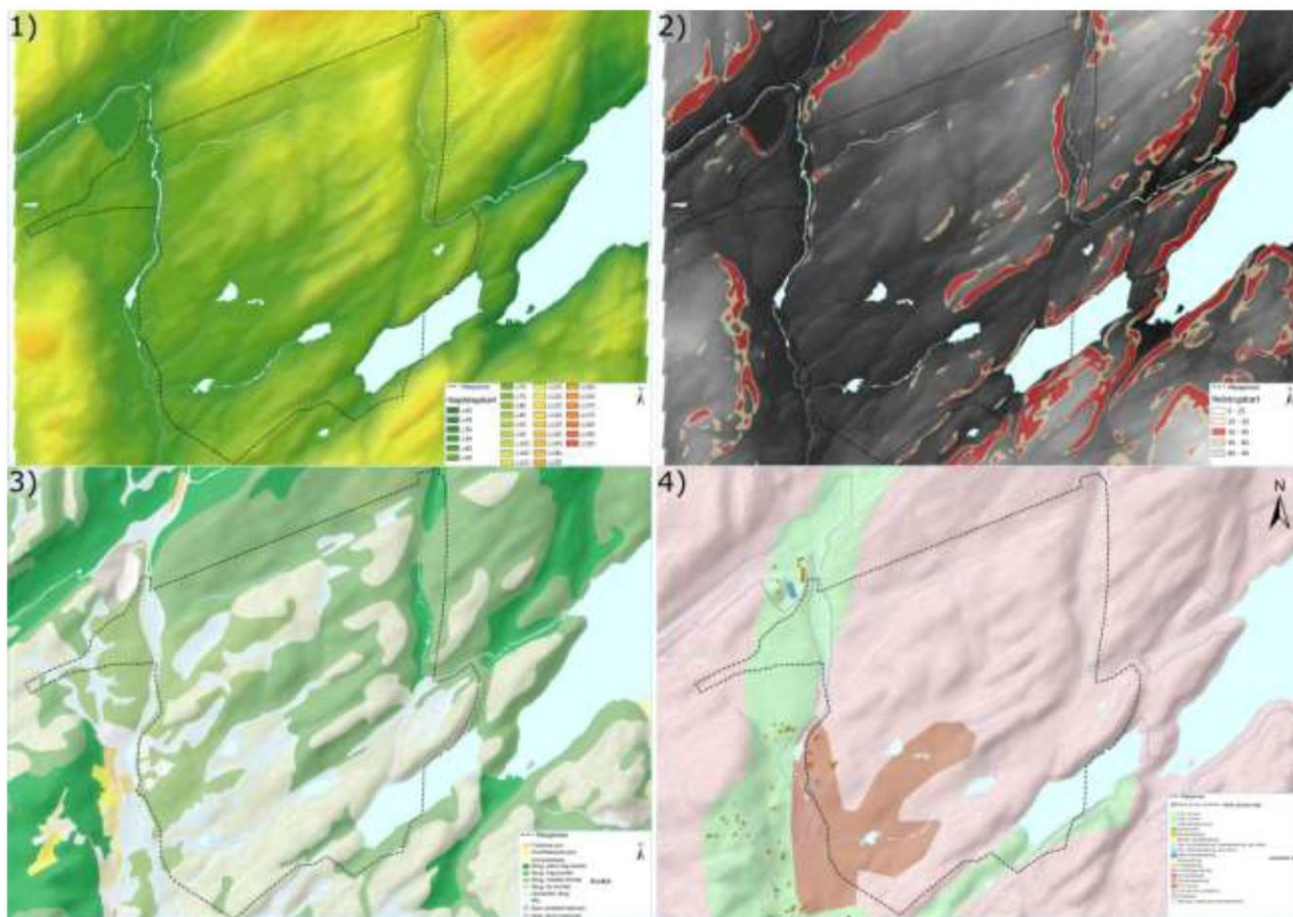


Figur 22: Avkøyrse til Lyseparken nord

7.4 Topografi og landskapstrekk

Topografien i området er kupert og består av eit naturområde med skog, mindre innsjøar, bekkar og fleire rike torv/myrområde. Planområdet ligg i eit landskap med Lyshornet (405 moh) i nord og Skogafjellet (289 moh) i sør (Figur 23).

Lausmassane i området er skildra i NGU sin kartdatabase som stadvis tynt lausmassedekke med torv og myrer. Tjukkelsen på lausmassedekket innanfor planområdet varierar. Delar av terrenget består av berg i dagen eller berre eit tynt dekke av humusjord. Lausmassane i forseinkingar varierer og kan på det maksimale vera nokon meter djupe med humus og moreneavsetningar.



Figur 23 Kart som viser høgdefordeling (1), terrengheing (2), bonitet (3) og lausmassar (4) for planområdet

7.5 Naturtilhøve og landbruk

Området i dag er i stor grad preget av skogs- og myrområder, med noe tekniske anlegg i form av veg gjennom planområdet.

Frå rapport Rådgivende biologer, 2018: Det var frå før registrert to lokalitetar med B-verdi i influensområdet: Ei rikmyr (Ospelitjørna) og eit viktig bekkedrag (Sjøbøelva). Både apen myrflate og elveløp er raudlista naturtypar med status nær trua (NT). Det blei ikkje registrert andre verdifulle naturtypar etter ON-handbok 13 på synfaring den 18. august 2017.

Det er registrert ein trekkveg for hjort som går gjennom det aktuelle tiltaksområdet. I samband med utbygging av E39 har det blitt satt opp høge gjerde langs traseen som gjer bruken av trekkvegen vanskeleg. Det er tvilsamt om denne trekkruta framleis er i bruk.

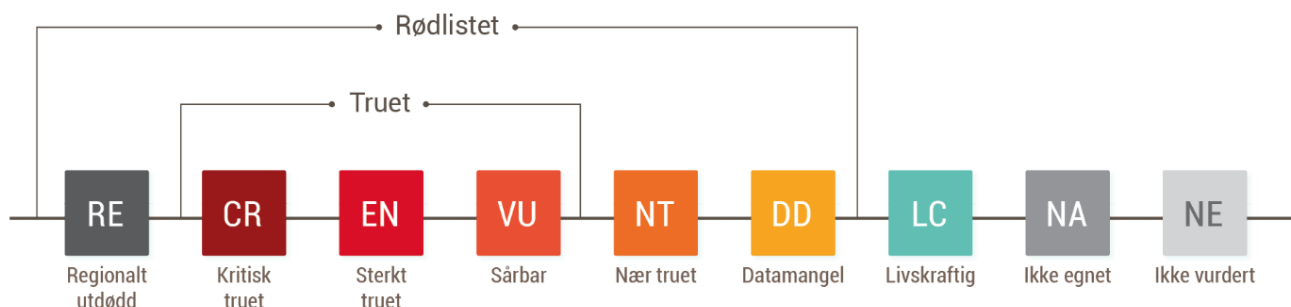
Sjøbøelva har gyte- og oppvekstområde for sjøaure i nedre del. Strekning med sjøaure er om lag 700 meter lang. Laks opptre berre sporadisk. Ål er påvist nedst mot sjøen, og finst sannsynlegvis i heile Sjøbøelva. I aust, i anna nedbørsfelt utanfor planområdet, er det usikkert om sjøaure vandrar opp i Vindalsvatnet, men det finst ål her.

Det har blitt utgitt en ny versjon av norsk raudliste for arter i 2021. Det ble tidlegare observert tre trua arter i tiltaksområdet: gulspurv, stær og ål. To av disse artene har siden 2018 fått ny kategori på norsk raudliste for arter. Gulspurv var nær truet i 2015, og er nå ansett som sårbar. Ål var sårbar i 2015, og er nå vurdert som sterkt trua.

Konsekvensutgreiinga for naturmangfald for Lyseparken ble gjennomført i 2018 av Rådgivande biologar. Naturgrunnlaget er stort sett det same som når konsekvensutgreiinga ble utarbeidt. Men det har blir utlyst ny versjon av norsk raudliste i 2021. Det ble tidlegare observert tre trua arter i tiltaksområder: gulspurv, stær og ål. Gulspurv og ål har i norsk raudliste 2021 endra status til sårbar.

I konsekvensutgreiinga frå 2018 konkluderte Rådgivande biologer med at utbygging av Lyseparken skal utgjere en stor belastning på økosystemet og den negative verknaden på naturmangfaldet vil bli betydeleg. Tiltaket fekk i følge konsekvensutgreiinga en samla vurdering av «middels-negativ».

Sjølv om gulspurv og ål har fått høgare raudliste kategori, er reguleringsendringane og endringane i naturgrunnlaget ikkje av ei slik art at det vil ha en påverking på den opphavelege vurderinga av tiltaket konsekvensar for naturmangfaldet.



Figur 24 De ni kategoriane som brukas i regionale raudlisteprosesser etter Den internasjonale naturvernunionen (IUCN) sin metodikk

7.6 Sol- og lystilhøve

Området i dag er ikkje bygga ut med unntak av noen enkelte eneboliger sørvest i planområdet. Elles er området preget av skog og myr og naturlig landskap. Det er ingen spesielle sol/skyggeforhold som gjer seg gjeldande i området.

7.7 Kulturminne og kulturmiljø

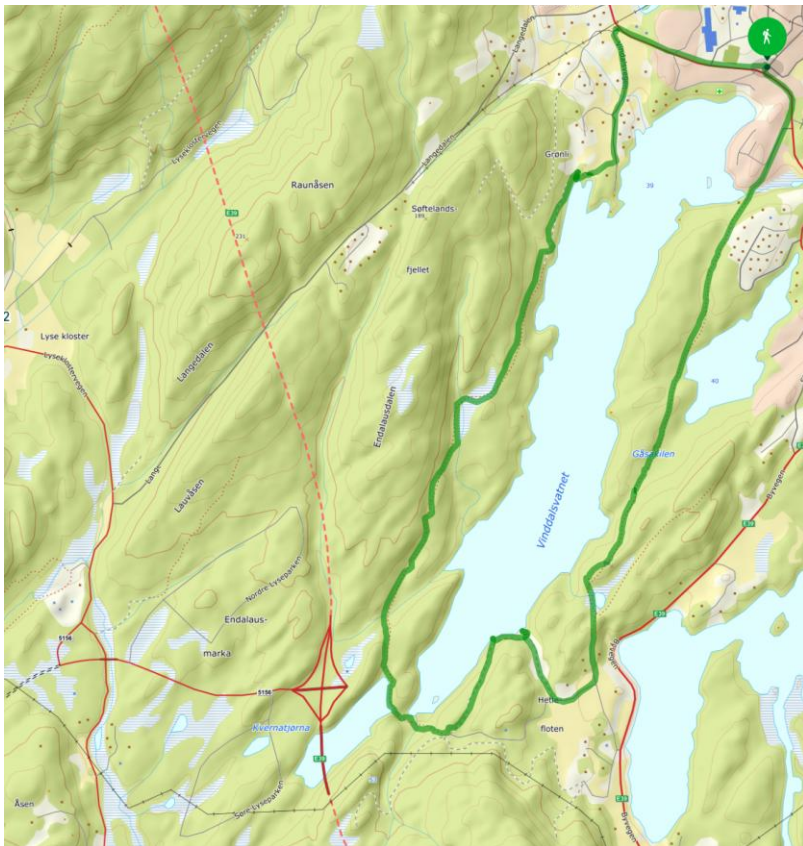
I samband med at Endelausmarka vart regulert til område for deponi av tunnelmassar og industriområde (2006) gjennomførte Statens vegvesen i 2005 ei konsekvensutgreiing for tema kulturminne og kulturmiljø (Statens vegvesen, 2005). Denne utgreiinga avdekkar ikkje automatisk freda kulturminne i området, og potensiale for nye funn av automatisk freda kulturminne vart vurdert som lite. Det vart heller ikkje gjort funn av relevante kulturminne frå nyare tid. Samla vart området vurdert til å ha få spor av kulturminne og at området mest truleg ikkje vare nytta som anna enn utmarksområde, og eventuelt jakt. Området vart difor vurdert til å ha liten kulturhistorisk verdi.

I tillegg gjennomførte Hordaland fylkeskommune i 2006 ei arkeologisk registrering i det aktuelle planområdet. Ved registreringa blei det ikkje påvist automatisk freda kulturminne.

7.8 Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde

Det går fleire stiar i området og Endelausmarka har vært nytta til mellom anna nytta orientering. Det har vært arrangert orienteringsløp i området så sent som i 2022, men synes ikkje å finnes oppdaterte kart for området.

Det går ein mykje brukt tursti langs vestsida av Vindalsvatnet grenser opp planområdet på austsida av E39.



Figur 25 Turløype rundt Vindalsvatnet markert med grønt, planområdet nede til høyre

7.9 Born og unge sine interesser

Planområdet har ikkje spor av bruken til born og unge med unntak av turstiar nevnt under punkt 7.8. Det er ikkje kjent at området nyttas i særleg grad av skuler eller barnehagar.

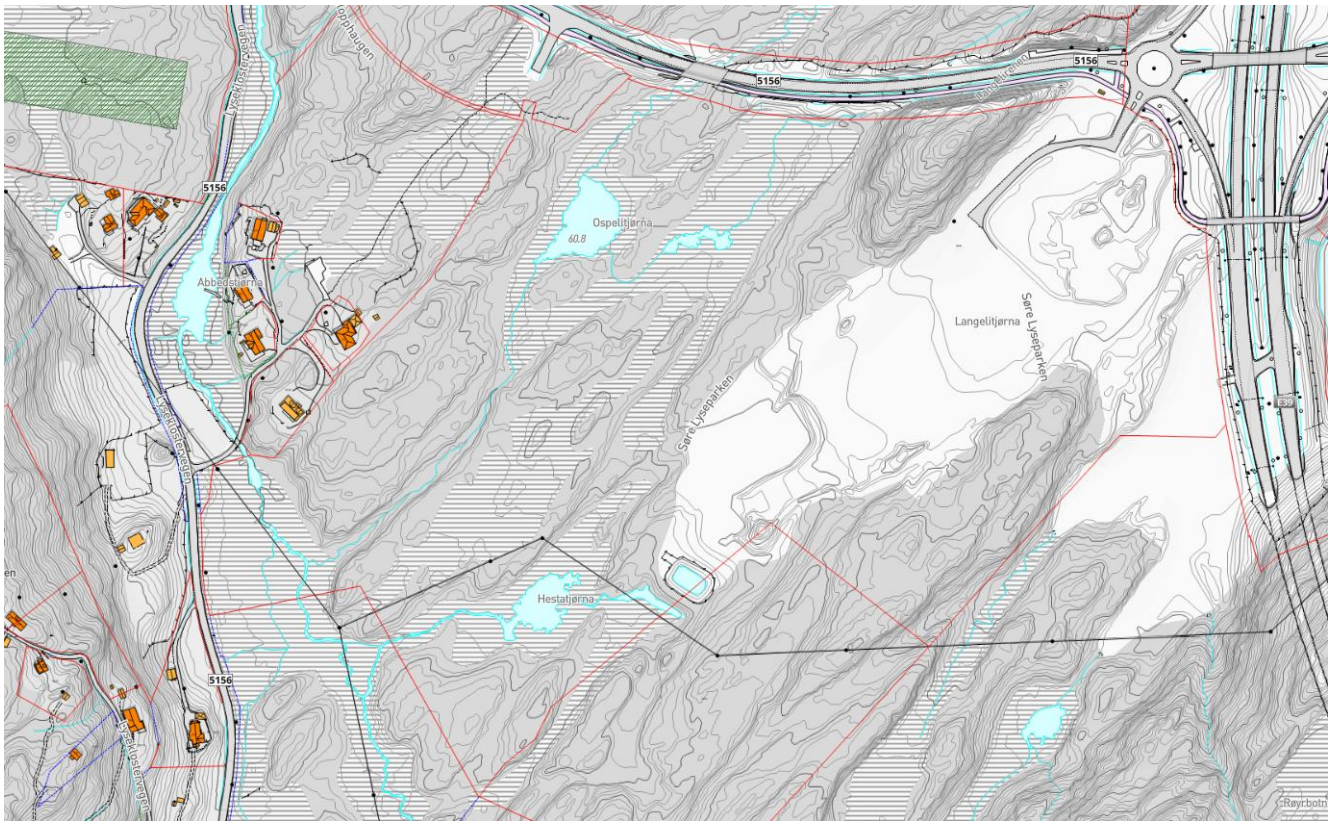
7.10 Teknisk infrastruktur

7.10.1 Vatn og avlaup

Området blir forsynt frå Os vassverk, som ligg på kote 125. Det går ein 400 mm STJ vassleidning i fylkesvegen mellom Lyseparken Nord og -Sør, og statisk trykk i området er 23 -67 mVS. Det er sett av 1 stikk for tilkopling av vatn til Lyseparken Nord og to for tilkopling av vatn til Lyseparken Sør. I tillegg er det vasskummar ein kan kopla seg til for å sikre tilstrekkeleg trykk til dei høgastliggande områda

7.10.2 Trafo og kraftliner

Det er en kraftlinje som går gjennom planområdet, i søndre delen av Lyseparken i øst-vest retning. Denne vises i kart med heiltrekt linje og med angiving av stolper i form av punkter langs den heiltrekte linja .Kapasiteten i området må aukast som følgje av utviklinga.



Figur 26 Kart som visar kraftlinja som går langs søndre del av planområdet

7.10.3 Energiforsyning og alternativ energi

Energiforsyninga i dag består av en kraftlinje som forsyner bustadane som eksisterar innanfor planområdet. Elles er det ingen anna bebyggelse som krev straumtilførsel bortsett frå fylkesveg 5156 som går gjennom planområdet. Det er ingen produksjon av straum eller andre energiformer i planområdet i dag.

7.11 Trafikktilhøve

7.11.1 Vegtilkomst

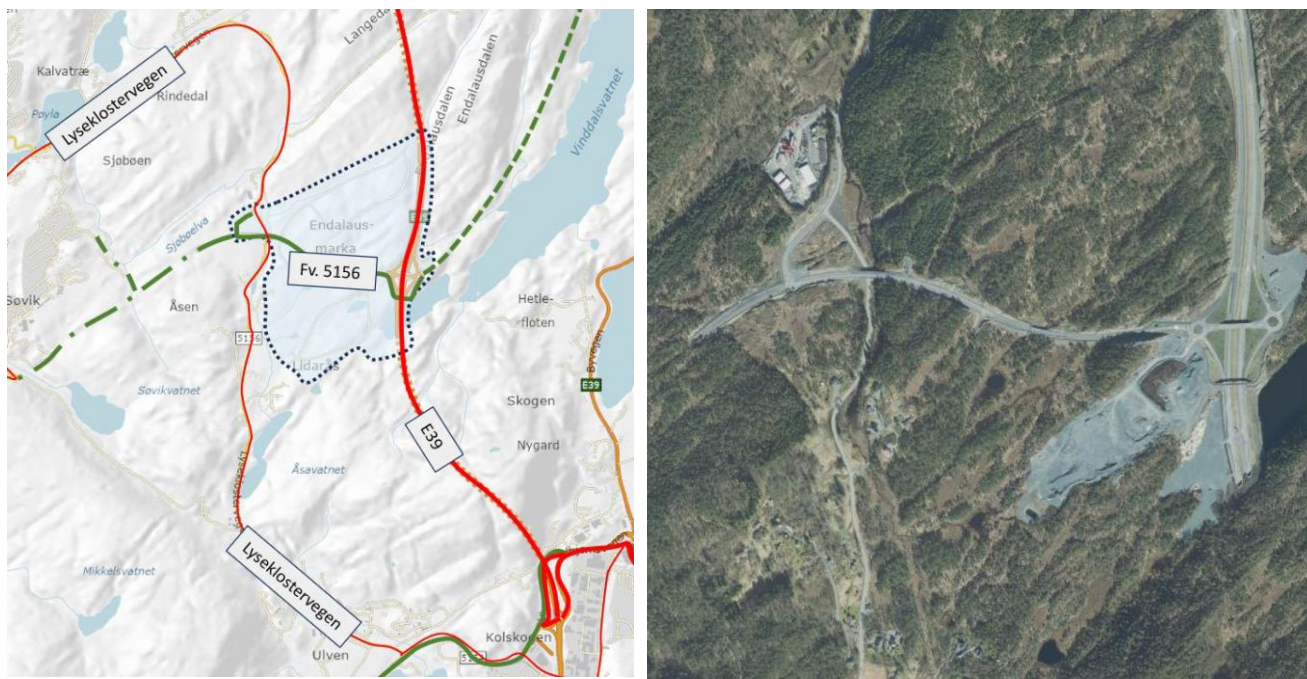
Den primære vegtilkomst til planområdet i dag er frå nye E39 og fylkesveg 5156 som går tvers gjennom planområdet og deler Lyseparken i nordre og søndre del. I tillegg er det Lyseklostervegen som går i nord-sør retning langs planområdet i vest.

7.11.2 Vegsystem

Både ny E39 og fylkesveg 5156 er nye veganlegg som er bygget de siste årene. De er bygget etter gjeldande vegstandard. Fylkesveg 5156 er etablert med gang- og sykkelveg. Lyseklostervegen har ikkje separat løysing for gåande og syklande.

ÅDT forbi planområdet på Lyseklostervegen er i 2023 berekna til ca. 1000, med 7 % lange køyretøy. På fylkesveg 5156 er det i 2023 berekna ÅDT på 1521, med 15 % del lange køyretøy.

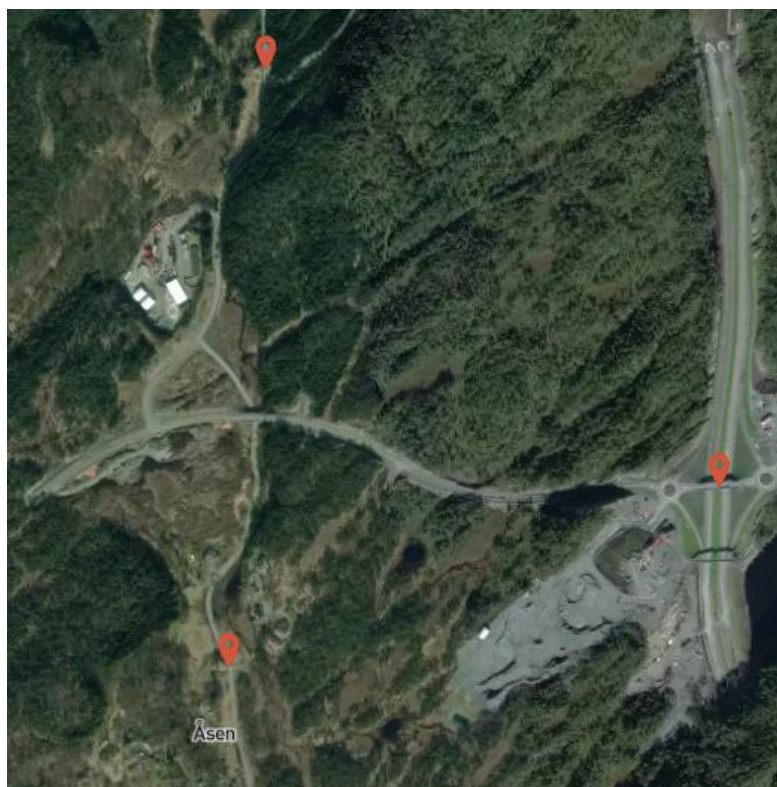
Det er ikkje registrert trafikkulykker langs disse veiene innanfor planområdet, men det er registrert fleire ulykker på Lyseklostervegen. Disse ulykkene er registrert frå mellom midten av 1990-tallet, og til midten av 2010-tallet. De fleste ulykkene er preget av utforkøyning.



Figur 27 E39 mot øst, med fv 5156 frå E39 og i retning Lysefjorden med Lyseklostervegen i nord-sør retning

7.11.3 Kollektivtilbod

Det er i dag bussbetjening frå fv 5156 ved E39. Linje 600 har høg frekvens på busstilbod mot Bergen med avgangar kvart 7-10 minutt i vrirletida i kvardagane og kvar halvtime utanom dette. Det er etablert busshaldeplassar i planområdet som vil kome i bruk når Åsen Helleskaret opnar. Rutetilbodet er ikkje avklara. Det er også tilgang til buss langs Lyseklostervegen med linje 601 Helleskaret – Drange og skolerute.



Figur 28: Busstilbodet i området i dag er langs E39 i aust eller langs Lyseklostervegen i vest. Raude markørar synar plassering av plassering av busstopp. I framtida vil det truleg vere tilbod langs fylkesvegen aust vest gjennom området.

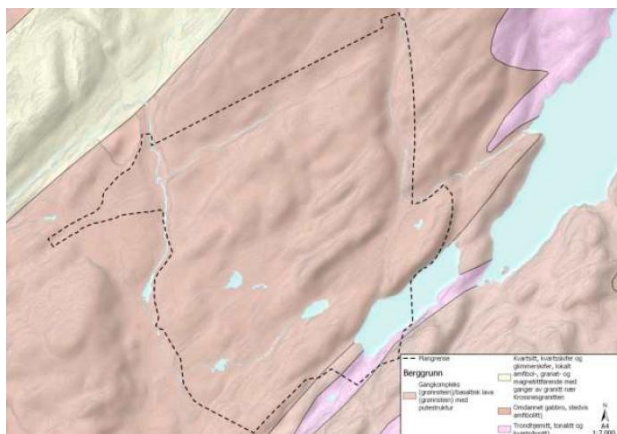
7.11.4 Snarvegar

Internt i planområdet er det fleire stiar gjennom området. Det går en sti frå bustadene og over felt B2 til ny Fv 5156, og gjennom det som er regulert til næringsbygg i felt BN1 og BN2 går det stiar frå Lyseklostervegen og i nordaustleg retning. I tillegg er de eksisterande veganlegg med G/S-veg langs fylkesveg 5156 som fungerer som trase for myke trafikantar. Langs Lyseklostervegen er det derimot ikkje tilrettelagt for myke trafikantar.

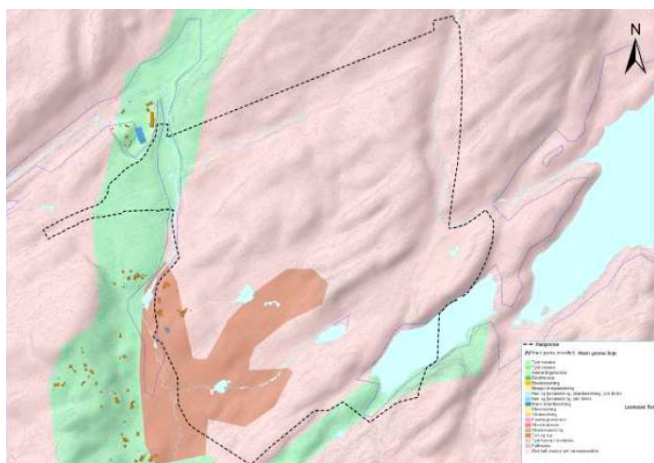
7.12 Miljø, klima og grunntilhøve

7.12.1 Stabilitet i grunnen

Planområdet består i hovudsak av gabbro, med stadvis funn av amfibolitt. I tillegg er det trondhemitt, tonalitt, kvartsdioritt og grønstein.



Figur 29 Geologisk kart. Planområdet består hovudsakeleg av omdanna Gabbro og stadvis amfibolitt



Figur 30 Lausmassekart. Planområdet består hovudsakeleg av eit tynt lausmassedekke, torv og myr

7.12.2 Mikroklimatiske tilhøve

Det er ikkje gjennomført analyser på mikroklimatiske forhold i dagens situasjon. Deler av planområdet er preget av myr, og store deler er skogkledd, noe som påverkar korleis mikroklimaet i området utartar seg.

7.12.3 Støytilhøve

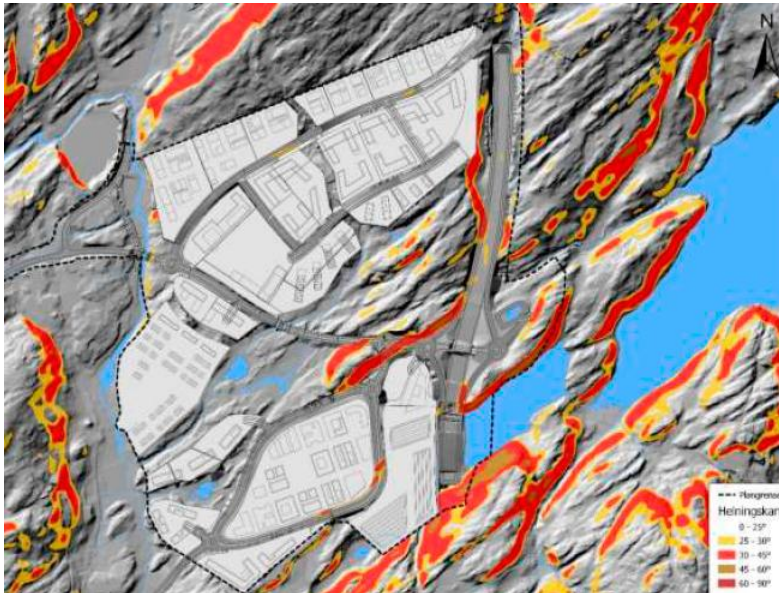
E39 og fylkesveg 5156 er støykilder i området. Det er i dag fem bustader i planområdet som ligg langs Lyseklostervegen. Disse ligg ikkje støyutsatt til i dagens situasjon.

7.12.4 Beredskap

Området i dag har god kopling og åtkomst for utrykking frå nødetatane via E39 og fylkesveg 5156. Området er i dag i stor grad ikkje bygga ut, bortsett frå ein bustadane som ligger sørvest i planområdet. Disse har tilkomst for nødetatar frå Lyseklostervegen.

7.12.5 Rasfare

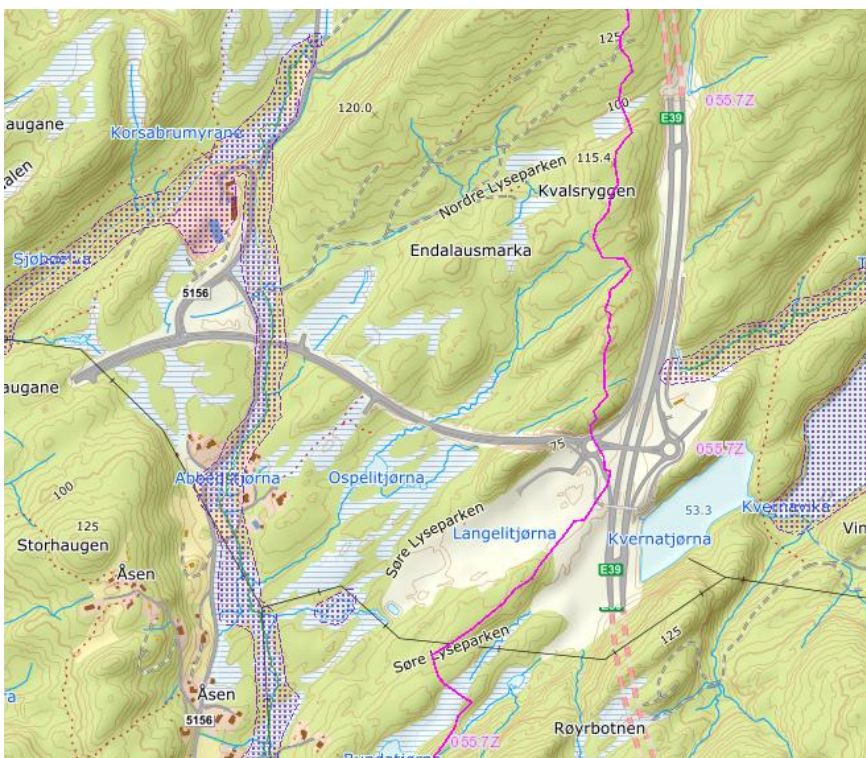
Store deler av utviklingsområda er prega av fjell i dagen, dette indikerer låg rasfare. Det har ikkje vært registret jord eller steinskred i området. I samband med utarbeiding av gjeldande plan ble det laga hellingskart over planområdet (figur 32). Det er eit bratt spesielt parti mellom nordområdet og E39. Figuren synes også et bratt parti i tilkomsten til søndre del av næringsområdet, men her er terrenget tydeleg endra gjennom etableringa av E39 og fylkesvegen.



Figur 31 tv Terrenghellning i planområdet (illustrasjon frå gjeldande plan)

7.12.6 Flaumfare

Planområdet er i dag preget av natur med skog og myr. Flaumfare er ikkje ei aktuell problemstilling for næringsområdet. Det er registrert aktsomhetssone for flaum langs Lyseklostervegen og ved Abbedstjørna som ligg tett på dei eksisterande bustadene. .



Figur 32 Utsnitt kart som viser registrert flaumfare

7.12.7 Overvatn

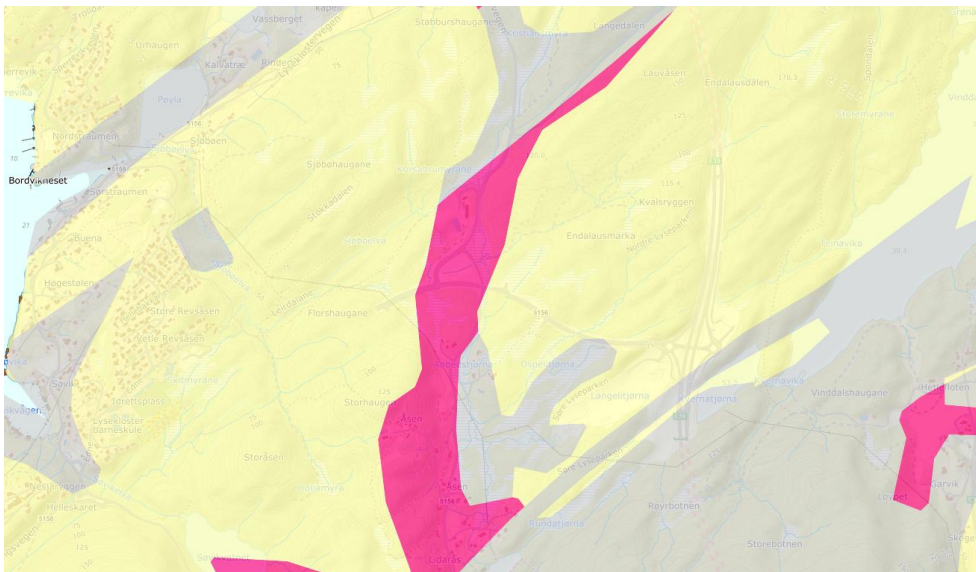
Planområdet dekkjer ti nedbørsfelt, sjå teikningsvedlegg GH102. Seks nedbørsfelt har direkte avrenning til Sjøbøvassdraget. Tre nedslagsfelt har avrenning til Kvernatjørn/Osvassdraget. Eitt nedslagsfelt har avrenning til elv som munnar ut i Teinavika i Vindalsvatnet. Overvatn frå sistnemnde nedslagsfeltet blir i hovudsak handtert av Statens vegvesen ved utbygging av E39.

7.12.8 Potensielle forureiningskjelder

Området er per i dag stort sett ikkje utbygga, og med store skogsområde. Dei einaste bygga er fem einbustader, og det er ikkje registrert tidlegare aktivitet som kan ha forureina grunn eller vassdrag.

Ny E39 og fylkesveg vil ha verknad på mellom annet støy- og luftforureining inklusive svevestøv samt saltavrenning frå vegen i vinterhalvåret.

Kartet nedenfor viser aktsomhetssoner for radon. Langs Abbedstjørna er det rød sone med høg aktsomhet, med 2 på en skala frå 0-3.



Figur 33 Kart som viser aktsomhetssoner for radon

7.13 Sosial infrastruktur og servicetilbod

Lyseparken er i seg sjølv regulert til næringsområde, og vil difor ikkje ha behov for sosial infrastruktur. Nærmaste sosiale infrastruktur ligg i tettstaden Lysefjorden. Det er heller ingen andre servicetilbud i området i dag.

8. SKILDRING AV PLANFRAMLEGGET

8.1 Planlagd arealbruk og reguleringsføre mål

Planframlegget byggjer i all hovudsak vidare på den arealbruken som ligg i gjeldande områdere reguleringsplan for Lyseparken. Det er gjort betydelege reduksjonar i areal avsett til samferdsel og teknisk infrastruktur som i planframlegget er sett av til byggje og anleggsføre mål samt naturområde.

Det leggst til rette for ein utbygging som totalt sett utgjør om lag 720.000 m² BRA nytt næringsareal og ei utnyttingsgrad på om lag 150 % BRA. Planen vidarefører føremåla frå gjeldande plan inklusive bustadområde B2 der det ligg eit uløyst motsegn frå Statsforvaltaren. Nokre føremål har fått nye namn, og i Lyseparken sør er delfelta KBA8-12 slått saman til KBA8 og 9 for å leggje til rette for ei heilskapleg utnytting i området med planlagd Postterminal.



Figur 34 Oversikt delfelt for bygg og anlegg i planframlegget.
Føremåla med lysare farge har plankrav om skal utviklast i fase 2.

8.1.1 Næringsareal BN og KBA

Næringsareala i planen er sett av til næring BN eller kombinert byggje og anleggsføre mål KBA. Føremåla og avgrensing av kva som er tillate, er vidareført frå gjeldande plan:

- BN: Er i føreseigna sett av til minimum 55%-industri, logistikk/spedisjon, lager og kontor. Her var det tidlegare opna for bedriftsretta overnatting, dette er tatt ut av planframlegget då det vurderast å ikkje vere ei aktuell løysing.
- KBA: Er sett av til næringsbygg med unntak av hotell og overnatting. Forretning og kontor er også tillat. jf. 4.1.2.

Nytt delfelt KBA8 utgjør det arealet som er kjøpt av Posten Bring AS for etablering av ny terminal. Deira arealbehov er bakgrunn for endringer i vegsystemet i Lyseparken sør jamfør gjeldende plan.

Innafor næringsareala er det høve til å etablere noko handelsareal, men dette er avgrensa til totalt 50.000 m² BRA for heile Lyseparken. For å sikre at det ikkje blir for høg del handel i enkelte delfelt, er det lagt inn krav om at alle delfelt skal ha minimum 55 % andre føremål. Dette kravet gjeld ikkje KBA9. Dette har bakgrunn i at KBA9 ligg nærmast E39 og kollektivterminal. Det vil derfor være naturleg å plassere ei eventuell større handelsverksemd her. Handel er avgrensa til arealkrevjande varar, og det er ikkje tillate med detaljhandel i næringsområdet.

Endringar for KBA8 etter offentlig ettersyn

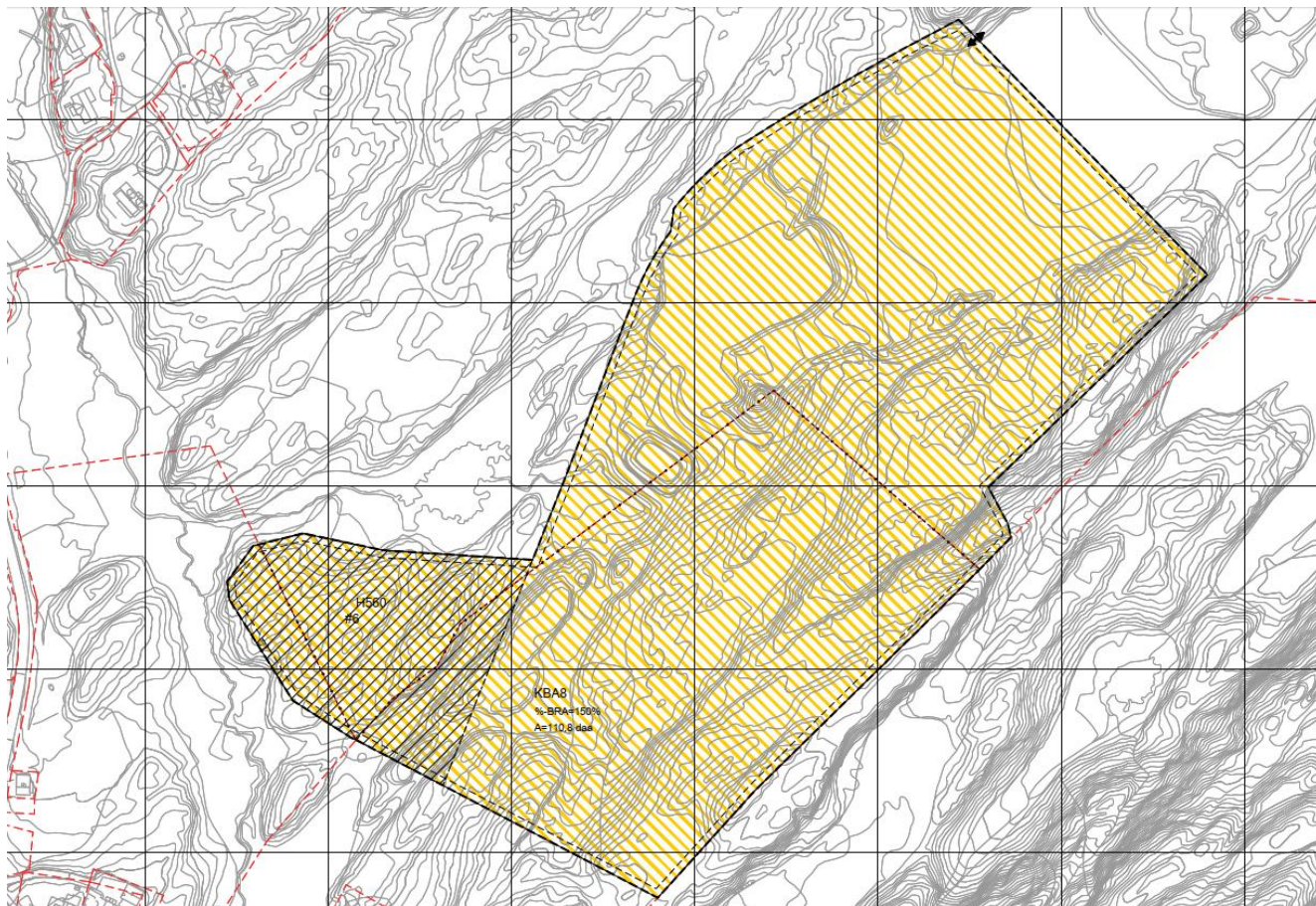
Som omtala i avsnitt 3.4 er det fremma motsegn mot planendringa frå Statsforvalteren, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen. Etter tett dialog er det gjort visse justeringar i planframlegget for KBA8 som førar til at det ikkje er fremja motsegn for dette føremålet. Endringane omfattar følgjande:

Endringar for KBA8

I gjeldende områdeplan var Posten sitt areal dela i fleire ulike føremål (KBA, KBA8, 9, 10 og 12) kor tidlegare KBA8 hadde krav om detaljregulering. Dette då arealet ligg ut mot LNA føremålet. Dette plankravet var ikkje vidareført i planframlegget, men er no tatt inn igjen i planframlegget. Nytt føresegnssområde #6 markerer arealet som har krav om detaljregulering, og dette er sikra i føresegna i §§ 3.1, 4.1.41 og 6.1.6.

For same arealet er det lagt inn omsynssone bevaring naturmangfald H560 med tilhøyrande føresegn § 5.2 som sikrar at tiltak ikkje skal føre negativ påverknad på rikmyra, Gulflekktorvlibellen eller vassdrag.

Då handel ikkje er aktuelt innafor føremål KBA8, er forretning stroken som mogleg føremål i § 4.1.38.



Figur 35 Arealet som ikkje er omfatta av motsegn, figuren synar også areal omfatta av omsynssone og føresegnssområde.

Som følgje av at det er lagt inn plankrav for føresegnsområde #6 innafor KBA8, er #6 no lista på alle føresegner som omtalar areal med plankrav og/eller areal som grensar mot LNA området og har særlege krav til utredning. Dette gjeld følgjande føresegn: §§ 2.1.6, 2.11.1, 3.1.3

Endring av felles føresegn

Følgjande endringar er gjort i fellesføresegna for bygningar og anlegg 4.1.1-4.1.11. Dette er i all hovudsak endringar der føresegn frå gjeldande områderegeringsplan er tatt tilbake inn i framlegget.

- § 4.1.4: Opplisting som tydeleggjer kva typar handel som er tillate frå gjeldande områderegeringsplan for Lyseparken, er tatt inn igjen.
- § 4.1.5: Definisjon av at kontor skal vere støttefunksjonar til anna næring er tatt inn igjen. For føremål der det er tillate kontor, er det lagt inn ei henvisning til denne føresegna.
- § 4.1.6: Ny føresegn som sikrar at det ikkje er tillate med bustader innafor føremål avsett til KBA. Dette har tidlegare vore lista for det enkelte føremålet, men for å redusere det totale talet føresegner er dette no samla i ei føresegn.
- § 4.1.7: Krav om at alle byggetrinn må prosjekterast for å tole full utnytting er tatt inn igjen, men det er her lagt inn unntak for KBA8. Bakgrunn for at KBA8 er eit unntak er todelt: dette kravet ligg ikkje inn i Posten sine teikningar og planar, og vil gjere etableringa av Posten meir krevjande og dyrare. Vidare er det no plankrav på delar av føremålet, og total utnytting er dermed ikkje fastsett for delområdet.

8.1.2 Bustad, B1 og B2

Det er sett av to føremål til bustadutbygging. B1 omfattar det eksisterande bustadene som ligg i området i dag. Planen vidareførar eksisterande bygg, men opnar for mindre tilbygg og uthus.

Føremål B2 er vidareført frå gjeldande områdeplan i sin heilskap, og det er krav om detaljregulering av bustadfeltet. Områdeplanen ble vedtatt med motsegn mot delfeltet, og denne er ikkje søkt løyst som del av planendringa.

8.1.3 Øvrige føremål

Samferdsel og teknisk infrastruktur:

Vegareal i planframlegget omfattar E39, fylkesvegen, delar av Lyseklostervegen og nye vegareal til internveg i Lyseparken nord og sør med tilhøyrande areal til gåande og syklande. Løysingane er omtale i kapittel 8.8.

Grønstruktur, GN og GP: Det er sett av areal til naturområde og turdrag.

Landbruk, natur og friluft, LNA: Eit større areal er avsett til naturvern.

8.1.4 Arealtabell

Arealoppgåva under viser storleiken på dei ulike reguleringsformåla i planen. Dei ulike delfelta med tillate BRA og byggehøgde går fram av eige tabell i kapittel 8.2:

Reguleringsføremål	Underføremål	Område	Areal daa
Bygningar og anlegg	Bustader	B	49,9
	Næringsbygningar	BN	86,5
	Kombinert byggje- og anleggsformål	KBA	315,6
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Køyreveg	SKV	58,1
	Fortau	SF	3,4
	Gang- og sykkelveg	SGS	4,6
	Gangveg/gangareal/gågate	SGG	2,8
	Sykkeanlegg	SS	3,8
	Annan veggrunn - grøntareal	SVG	137
	Kollektivterminale	SKT	4,7
	Kollektivhaldeplass	SKH	0,6
	Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål	SAA	10,3
	Naturområde	GN	48,1
	Turdrag	GP	7,9
Landbruks-, natur og friluftsområder	Naturvern	LNA	193,8
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone	V	7,5
SUM			935

8.1.4 Utbyggingsfasar

Planframlegget syner to fasar for utbygging som er fastsett i føreseigna. Fase 2 utgjør areala som grensar for LNA området og har krav om detaljregulering. Bakgrunn for at desse areala ligg som fase 2, er at ein ønskjer å vente med å utvikle dei areala som ligg nærmast naturvernområdet. Figur 33 synar de to fasane.

8.2 Bygningar og anlegg

Planframlegget legg grunnlaget for etablering av 12 delfelt for næringsutbygging samt bustadområdet B2 og samferdselsareal SAA. Reguleringsendringa har som føremål å sikre ei god arealutnytting og tilstrekkeleg fleksibilitet for det enkelte delområdet, samtidig som ein sikrar ei heilskapleg utvikling av området som er berekraftig for framtida.

Det er utarbeidd ein illustrasjonsplan og enkle volumstudiar som synar ei mogleg arealutnytting. Illustrasjonsplanen har tatt utgangspunkt i gjeldande områdereguleringsplan, men synar større bygg som i større grad vil passe med industriverksemder heller enn kontorbygg. Illustrasjonsplanen viser også ei mogleg utnytting av uteareala i delfeltet knyta til køyreareal, parkering og grønstruktur.



Figur 36 Søndre del av Lyseparken vil bli dominert av Posten sine areal. Det lange volumet syner byggetrinn 1.



Figur 37: Lyseparken nord er delt i 9 ulike delfelt som vil byggast ut over ei lengre tidsperiode. Illustrasjonen synar ei mogleg arealutnytting basert på illustrasjonsplanen.

Tre av delfelta; BN1, KBA3 og KBA8, er kjøpt av næringsaktørar som har tydelege planar for utviklinga av området. Illustrasjonsplanen legg til grunn den planlagde utviklinga for desse areala.



Figur 38 Illustrasjon som syner ønska utvikling for BN1. Illustrasjonen er utarbeide av Svalinn og ligg til grunn for illustrasjonsplanen. Illustrasjon: Svalinn AS



Figur 39 Planlagt utbygging deler av KBA3 Her skal Bakstehuset etablere seg med nytt bakeri.
Illustrasjon: Helgesen tekniske bygg AS

8.2.1 Byggjehøgder

Planframlegget vidareførar i all hovudsak byggehøgden frå gjeldande områdeplan. Unntaket frå dette er KBA8 som er auka med fire meter/ei etasje, dette har bakgrunn i Posten sine vurderingar knytt til framtidig utvikling av deira areal. Gjeldande plan opnar for eit bygg opp til 66 meters høgde, dette er tatt ut av planframlegget.

Maksimal bygghøgde er angitt i føresegna som maksimal byggehøgde ved gesims. Høgden skal bereknast over gjennomsnittleg planert terreng. Etasjetal angitt i tabellen er basert på gjennomsnittshøgder innanfor ramma av maks byggehøgde og kan derfor variere.

Føremål	Felt m2	Byggehøgde	Etasjar	% BRA	BRA
BN1	46 500	38 m	9	175 %	81 375
BN2	38 800	50 m	12	200 %	77 600
KBA1	13 000	26 m	6	240 %	31 200
KBA2	11 700	18 m	4	100 %	11 700
KBA3	24 000	22 m	5	180 %	43 200
KBA4	28 500	22 m	5	180 %	51 300
KBA5	8 200	18 m	5	100 %	8 200
KBA6	22 200	18 m	4	150 %	33 300
KBA7	12 600	22 m	5	175 %	22 050
KBA8	109 200	22 m	5	150 %	163 800
KBA9	60 100	26 m	6	220 %	132 220
KBA10	26 300	22 m	5	140 %	36 820
B1	8 990	Som i dag	Som i dag	20 %	1 800
B2	40 900	18 m	5	50 %	20 470
SAA	10 300	8 m	2	35 %	3 600
Sum alt	464 330			155 %	718 635

8.2.2 Grad av utnytting

Planframlegget vidarefører grad av utnytting frå gjeldande områdeplan med følgande unntak:

- BN2: utnyttinga er redusert frå 249 % til 200 %. Dette har bakgrunn i at gjeldande plan ikkje har samsvar mellom planomtale og føresegn.
- KB8 og KBA9: Her er tidlegare BRA frå KBA8-12 lagt saman og fordelt på dei to nye formåla. Total utnytting for Lyseparken sør er dermed
- KBA10 (tidlegare BOP): % BRA for BOP var 100%, dette er auka til % BRA = 140%. Bakgrunn for dette er at næringsføremålet ikkje har det same behovet for uteareala som offentleg føremål t.d. skule.

8.2.3 Byggjegranser

Byggjegransene til kvart delfelt er plassert med en standard bredde mellom byggjegrensen og formålsgrensen, for å skape en buffersone mellom planlagt bebyggelse og formålsgrensene. For andre formål slik som myrlandskap, grøntdrag, og annet, er det brukt egne arealformål for å skape en sikring av de ulike verdiane.

8.3 Bustadmiljø og bukvalitet

Planframlegget gjer ingen endringar knytt til bustadfeltet B2, då området ikkje er rettskraftig etter motsegn. Delområdet har krav om detaljregulering, og bukvalitet vil vere eit viktig tema for ei seinare prosess knyta til vidareutvikling av dette området. .

8.4 Leike- og uteopphaldsareal

8.4.1 Leikeplass

Planforslaget legg ikkje opp til arealformål som har behov for leikeplass, med unntak av bustadene i B2. Det er krav om detaljregulering for B2 og plassering/utforming av leikeplass vil fastsettast gjennom seinare prosess.

8.4.2 Andre uteopphaldsareal

Innafor kvart delområde skal areal som ikkje nyttast til bygg, parkering eller trafikk-/logostikkareal opparbeidast som blågrøne strukturar, som kan nyttast av de tilsette og andre brukarar av områda.

8.4.3 Blågrøn faktor

Gjeldande reguleringsplan er til dels svært detaljert i utforming av uteareal og overvasshandtering i Lyseparken. I prosessen knytt til endringa, har det vært ønskeleg og sikre intensjonane i gjeldande plan, men samstundes legge til rette for større fleksibilitet i løysingane, desse var ikkje i samsvar med den utbygginga ein i dag ser føre seg. For å sikre intensjonane i retningslinja knyta til blågrøne strukturer spesielt vert vidareført, er det lagt inn krav om at utbygging innafor delfelta skal dokumentere ei blågrøn faktor opp mot 0,3.

Blågrøn faktor er ei metode for å måle mengde og kvalitet på grøne og blå element i eit prosjekt. Dette nyttast for å sikre ei fastsett del naturbaserte løysingar. Løysingane kan inkludere grøne tak, regnbed beplantning, permeable overflate og overvatn handteringstiltak.

Ei blågrøn faktor på 0,3 betyr at ca. 30% av tomtens areal skal nyttas til blågrøne element. Dette kan fordelast på ulike måter basert på kva som er best for det aktuelle delfeltet.

Aktuelle løysingar kan vere:

- Vegetasjon
 - o Grøne tak og fasadar
 - o Plantefelt: Beplanta område med trær, busker blomster o.a.
 - o Naturbaserte løysingar: regnbed, grøfter og anna vasshandtering som integrerer vegetasjon
- Vasshandtering
 - o Opne vassystem: bekker, dammar og liknande. som er synlege og tilgjengeleg.
 - o Permeable overflater: bruk av material som tillèt vatn å trenge gjennom
- Kombinasjonsløysingar
 - o Blågrøne tak som kombinerer vegetasjon og vasshandtering
 - o Regnbed; Beplantede område utformast for å handtere overvatn

Det er ikkje krav om å nytte konkrete løysingar, men dette skal sikrast i den vidare detaljeringa av delområda. Utrekninga skal skje etter utrekningsgrunnlag frå framtidas byar.

8.5 Tilgjenge og universell utforming

Tiltaka innanfor planframlegget skal utarbeidast i samsvar med teknisk forskrift. Bygga i området skal vere arbeidsbygningar og skal derfor i all hovudsak vere universelt utforma. Dette gjeld også uteareala tilknytt arbeidsbygg.

8.6 Terreng og landskap

Lyseparken er i dag eit kupert naturlandskap med låg grad av utbygging. Planframlegget vidarefører fordelinga mellom areal til bygging og til grøntstruktur frå gjeldande plan.

Innafor delområda avsett til næring vil terrenget i stor grad planerast ut for å gjere areala brukbare til dei verksemda som skal etablere seg. Det skal her leggjast til rette for sjølve bygga, men også til logistikk og transport med til dels store køyretøy.

I planframlegget har det vert gjort grep i samband med internvegen til Lyseparken nord for å redusere terrenginngrep. Ved at vegen ikkje lenger er ein ringveg, kan vegen i større grad følgje terrenget som stig i retning nord. Det vil stadig vere store inngrep som følgje av planering, men vegen treff no betre eksisterande terreng med føremål å redusere masseuttak og transport. Terrenghandtering i utviklingsfelta er et tema som gjelder hele planområdet, og krav om massehandteringsplan skal være oppfylt før søknad om igangsetjingsløyve.

Det er i dette planframlegget lagt vekt på krav om dokumentasjon for utforming av terreng og landskap. I samband med byggjesøknad skal ein legge ved ein detaljert utomhusplan som syner tiltakets utforming, ein skal og oppfylle krav til blågrøn faktor og det skal i hovudsak nyttast stadeigen vegetasjon.

8.7 Arkitektur, estetikk (og byform)

Reguleringa fører med seg nokon endringar i korleis heile området byggast ut med omsyn til volum, høgder og struktur. Dokumentet *Retningslinjer for bygg og landskap Lyseparken*, datert 10.10.2019 er teke ut som førande dokumentet i reguleringsplanen. Dette dokumentet la opp til ei svært detaljert utbygging som ikkje samsvarar med dagens situasjon i Lyseparken.

For å sikre at ein likevel får ei heilskapleg utvikling der ein framleis legg vekt på arkitektur og estetikk har ein auka krav til kva som skal leggjast ved byggjesøknad. Samstundes har ein lagt inn krav til blågrønfaktor som vil sikre at utbyggjarar må ta omsyn til uteareala og leggje opp til ei grønar utforming rundt bygga. Det er og krav i føresegna om å utarbeide ei utgreiing for arkitektoniske og landskapsmessige kvalitetar. Her må ein gjere greie for korleis planlagde tiltak innehar gode visuelle kvalitetar både i seg sjølv og i forhold til byggets funksjon og plassering i landskapet.

8.8 Samferdsle og mobilitet

Planframlegget legg til grunn ei forenkling av internvegssystemet nord og sør for fylkesvegen som er omtalt under. Det er lagt inn førebels løysing for tilkomst til både nord, og sørdelen av næringsområdet. .

8.8.1 Åtkomst og veg

Fylkesveg og E39

Fylkesvegen og E39 er regulert likt som i vedtatt plan, med unntak av at ein har delvis endra utforminga på gangbrua over E39, i samsvar med teikningar frå Statens vegvesen.

Fylkesvegen er opparbeid med gang- og sykkelveg, men planframlegget sikrar areal til framtidig oppgradering til sykkelveg med fortau.

Internveg nord

Planframlegget legg til grunn ei endring av internveg nord der denne ikkje lenger er ei ringveg. Føremålet med endringa er at vegen kan hevast for å sikre ei betre tilpassing til terrenget.

Køyretilkomst til Lyseparken nord er frå rundkøyring i o_SKV2 via dei offentlege køyrevegane o_SKV6 og o_SKV7 som sikrar tilkomst til alle delfelta nord for fylkesvegen. Det er utarbeida vegteikningar som følg planframlegget, desse er i samsvar med N100.

Internveg o_SKV6 (veg 20.000) er strekningen frå fylkesvegen fram til parkfeltet o_GP1 og gir køyretilkomst til KBA1 og 3 samt BN1. Denne har klasse i høve til dimensjonering; A2. Langs vegen er det regulert fortau med 3 meter bredde på sørsida og vegen er avslutta med ei snusløyfe i auast inn mot o_GP1. Det er ingen vesentlege endringar på linjeføringa jamfør gjeldande plan, men vegen er korta ned og heva noko i starten for å få betre tilpassing til KBA3. Det er sett av areal til anna veggrunn som har same bredde som vegsnittet i gjeldande plan. Dette sikrar areal til fyllingar og skjeringar, og til grøne areal langs internvegen.

O_SKV7 har same klasse, A2. Langs KBA1 og KBA 10 har vegen fortau på sørvestsida, mens den frå svingen har fortau på nordsida. Det leggjast til grunn at o_SKV7 vil byggast ut i to omgangar der første byggetrinn dekkar vegen fram til og med GP1. Vegen gir tilkomst til delfelta KBA10, KBA 2, delar av KBA3, KBA4, KBA5, KBA6 og BN2.

Løysinga for gåande og syklande er vist som fortau. Fartsgrensa på 40 km/t førar til at ein ikkje treng fysisk skille mellom areal til køyrande og gåande/syklande. Fortauet er regulert med 3 meters bredde og har dermed same arealet som ei gang- og sykkelveg. Men ved å regulere fortau framfor rabatt, reduserast tverrsnittet og dermed terrenginngrepet som følg av vegen.

Førebels løysing internveg nord

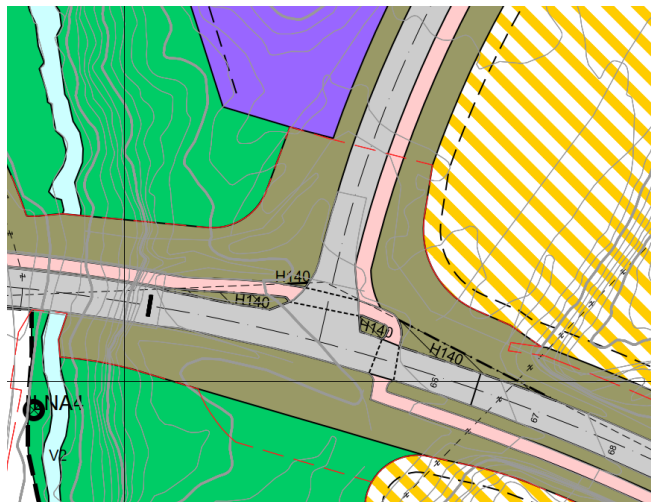
Planframlegget visar ei førebels løysing til internveg nord der det etablerast T-kryss i fylkesvegen og ikkje rundkøyring. Dette vil vere i tråd med løysinga som er etablert og krevjar ikkje ombygging av nyleg etablert fylkesveg.

Sjølve T-krysset gjer mindre justeringar på den eksisterande avkøyrsel som ble etablert som ei del av

SVV sitt prosjekt, og nyttar denne som tilkomst til internveg nord. Den førebels løysinga dekk behova til Lyseparken nord og er vurdert til å vere tilfredsstillande fram til ei utbygging på sørsida av fylkesvegen gjer seg gjeldande. Løysinga for gåande og syklande i førebels løysing baserer seg på endeleg løysing for å sikre at ein ikkje må bygge arealet to gonger.



Figur 40 Tilkomst Lyseparken nord

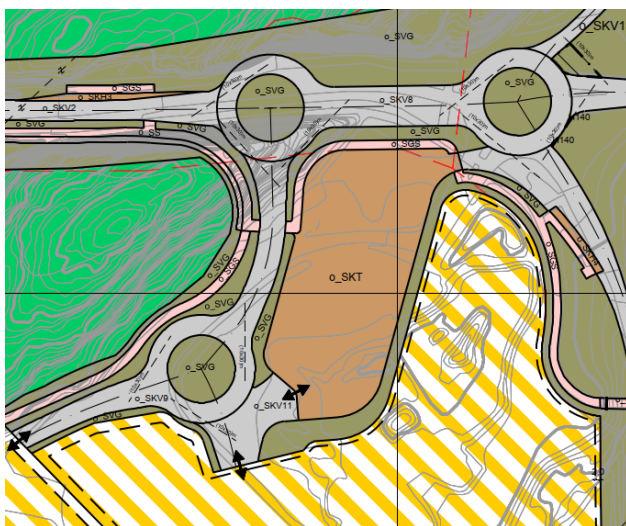


Figur 41 Førebels tilkomst Lyseparken nord

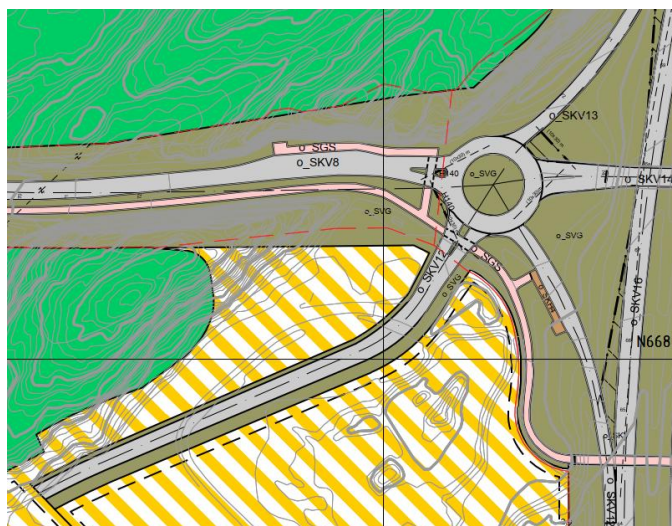
Internveg sør

Gjeldande reguleringsplan synar en ringveg i Lyseparken sør. Dei areala som dekkast av ringvegen skal i all hovudsak nyttas av Posten som ikkje har bruk for vegløysinga. Det leggst til grunn ei forenkla løysing der områdeplanen sikrar køyretilkomst til KBA8 og KBA9 og det etablerast interne køyrevegar tilpassa aktørane sine behov.

Rundkøyringa i o_SKV9 er endra jamfør gjeldande plan. Ny rundkøyring er dimensjonert for modulvognvogntog. Endringane sikra auka framkommelegheit og betre fordeling mellom køyreretningar i avbøyingane. Kurvaturen på gang – og sykkelvegen er også forbetra.



Figur 42: Tilkomst Lyseparken sør



Figur 43 Førebels løysing sør

Førebels tilkomst Lyseparken sør

Planframlegget legg til grunn ei førebels løysing for Lyseparken sør. Som for førebels løysing til nord, byggar løysinga vidare på den etablerte infrastrukturen. Føremålet er at Posten kan etablere seg på eksisterande infrastruktur, og at ein ikkje treng å endre den nyleg etablerte fylkesvegen. Dette er ei vidareføring av løysingar frå gjeldande plan. Konsekvensane er omtala i kapittel 9.

Kollektivterminalen

Gjeldande områdeplan legg til grunn ei intern kollektivløysing med sjølvkøyrande bussar. Dette er

ikkje lenger vurdert som aktuelt. Den regulerte kollektivterminalen er arealkrevjande med høg kapasitet, og synes overdimensjonert all den tid det interne bussnettet ikkje blir etablert. Planframlegget vidareførar løysingane frå gjeldande plan all den tid det ikkje er avklart kva dei framtidige behova vil bli. Dette sikrar at det er tilstrekkeleg areal som eventuelt kan innskrenkast i framtida. For å sirkre

8.8.2 Parkering

Det leggst til grunn at kvart delområde sikrar parkering for sitt behov innanfor eige areal. Planframlegget opnar for at inntil 40 % av parkeringsplassane kan løysast som bakkeparkering, plassar etter dette skal løysast som parkeringskjellar eller liknande løysing. Minimum 5% av plassane skal vere tilpassa rørslehemma. Det skal sikrast infrastruktur til elbillading for minimum 6 % av parkeringsplassane og halvparten av desse skal ha ladepunkt.

For sykkelparkering stillest det krav om at halvparten av sykkelparkeringsplassane skal etablerast innandørs i bygg med arbeidsplassar. Sykkelparkering skal ligge i tilknytning til garderobe for å fremje sykling. Utandørs sykkelparkering skal etablerast med tak over 50% av plassane.

Parkeringsnorma for planframlegget går fram av tabellen under. Dette er parkering for tilsette, biloppstilling knyt til drift av verksemda kjem i tillegg.

Verksemd	Grunnlag for utrekning	Bil (maks)	Sykkel (min)
Forretning, handel	100 m ² BRA	0,6	0,6
Kontor	100 m ² BRA	0,8	1,2
Industri, verkstad	100 m ² BRA	0,8	0,2
Lager	100 m ² BRA	0,4	0,2
Bustad	100 m ² BRA	1,2	4

I fastsetting av norma er det tatt utgangspunkt i gjeldande plan, men talet kategoriar er redusert for å forenkle tabellen. Det er gjort nokre justeringar i parkeringsnorma der tillat tal parkeringsplassar er auka for nokre kategoriar. Dette er nærmare omtale under konsekvensar av planframlegget i kap. 9.

8.8.3 Drift og logistikk

De offentlege veganlegga i planframlegget faller inn under enten kommunal, fylkeskommunal, eller riksvegar. Åtkomstvegar til dei ulike delfelta som er private veganlegg vil driftast av den enkelte private anleggseigar.

Det er avsett rause areal til anna veggrunn langs alle veger som vil sikre plass til snørydding. Veganlegget er dimensjonert for vogntog, men unntak av tilkomsten til KBA8 der det modulvogntog har vært dimensjonerande køyretøy.

8.8.4 Trafikktryggleik og omsyn til mjuke trafikantar

I alle regulerte kryss er det lagt inn frisktsonar jamfør gjeldande krav. Det er ikkje regulert avkøyrslar til byggeområda, desse er syna med avkøyrseispil i plankartet. Dette har bakgrunn i at utnyttinga av den enkelte tomten ikkje er endeleg avklart. Det stilast krav om at landskapsplanen for det enkelte byggeområdet skal syne avkøyrslar med tilhøyrande frisksone som del av byggesaka.

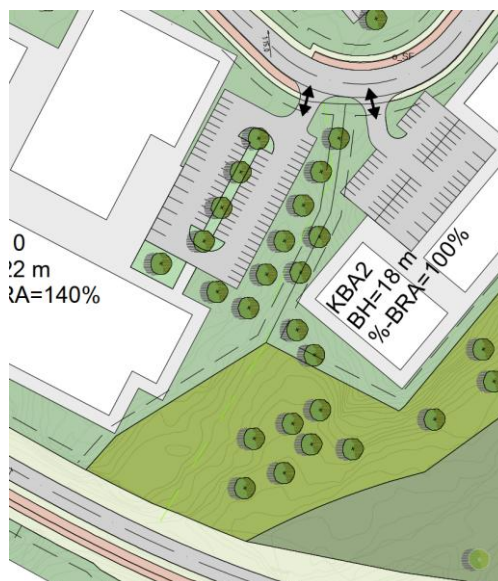
Planframlegget synar løysingar for mjuke trafikantar langs alle veganlegg som omtala i 8.8.1. Det er ikkje lagt til grunn spesielle fartsreducerande tiltak, men internveg nord og sør er dimensjonert for fartsgrense 40 km/t.

Det er lagt inn planlagde overgangar i fylkesvegen, desse er uendra frå gjeldande plan. Dette er ikkje lagt inn for internvegane, men må etablerast i dialog med kommunen etter kvart som området utviklar seg.

Illustrasjonsplanen synar to snarvegar som har som føremål å gjere avstandane i Lyseparken nord for gåande. Desse vil ikkje vere universelt utforma.



Figur 44: Snarveg mellom BN1 og BN2 gjennom GP1



Figur 45 Grøn stipla linje synar snarveg frå fylkesvegen fram til KBA2/KBA10.

8.9 Støy

Det er utarbeida støyrapport som del av arbeidet med gjeldande plan. Denne rapporten fokuserer primært på konsekvensane for bustadfeltet B2 samt areal til barnehage og undervisning. Dei to siste arealføremåla er tatt ut av planframlegget.

For bustadfeltet vil delar av området ligge innafor gul støysone. Utsnitt frå støykartet synar at de vil vere mogleg å sikre stille side på de aktuelle bustadene, og det er krav om detaljregulering av tomten. Vidare fastsetting av tiltak vil derfor følgje av seinare reguleringsplanprosess.



Figur 46 Støysituasjon for bustadene

For verksemda som skal etablere seg i næringsområdet, er det krav om støyutgreiing ved etablering av støyande verksemdar. Det er også krav om at anleggsperioden skal følgje grenseverdiane i retningslinja T-1442.

8.10 Naturtilhøve

Planframlegget har eit tydeleg skilje mellom areala som skal byggast ut som næringsområde og areala som skal vidareførast som naturområde. Dei grøne areala er delt i to kategoriar: naturområde/turdrag og landskapsvernområde.

8.10.1 Naturområde og turdrag, GN og GP

Innafor areal formålet naturområdet skal det ikkje legga til rette for opphald, føremålet har som hensikt å sikre tilstrekkeleg buffer mellom utbyggingsområda og landskapsvernområdet til at LNA områda ikkje påverkast av utbygginga.

I føremålet turdrag skal leggst til rette for turveg som gir tilgang til traktorvegnett nord for Lyseparken og gjer dette tilgjengeleg for turgåarar. Her kan det og leggst til rette for opphald og aktivitetar som gagnar brukarar av området. Innafor føremålet skal det også etablerast snarveg mellom BN1 og BN2 som vist i illustrasjonsplan og figur 43.

8.10.2 Landskapsvernområde, LNA

Landskapsvernområdet famnar eksisterande riksmyrkompleks med tilhøyrande vassdrag og vatn. Arealføremålet og avgrensinga er vidareført frå gjeldande plan, og det stillest tydelege krav til at utbygginga av næringsområdet ikkje skal ha negativ påverknad på myrkomplekset. Føremålet famnar i all hovudsak eit større riskmyrkompleks som strekk seg på begge sider av fylkesvegen, men også areal langs Lyseklostervegen i nordvest.

8.11 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert kulturminne eller kulturmiljø innanfor planområdet, og heller ikkje i nær tilknytning til planområdet som påverkast av planlagde tiltak i planen.

8.12 Avfallshandtering

Det leggst til grunn en standard avfallshandtering for næringsavfall til næringsområda. Val av løysing skal dokumenterast for de enkelte felt i ei renovasjonsteknisk avfallsplan.

For bustadfeltet er det for dagens bustader etablert løysning og drift av avfallshandtering. Kvart delfelt skal ha sin egen renovasjonstekniske avfallsplan utarbeidd før rammetillating.

9. VERKNADER AV PLANFRAMLEGGET

9.1 Overordna planar og vedtak

Planframlegget byggar vidare på gjeldande reguleringsplan for Lyseparken som vert vedteken i 2020. Denne planen vart lagt til grunn i når KDPA Vest Bjørnafjorden ble utarbeida og vedteken i 2023, og planen for Lyseparken gjeld framføre KDPA jf. § 1.2 Planframlegget i all hovudsak i samsvar med overordna føringar i Bjørnafjorden kommune og stilar strengare krav på nokre tema inklusive parkering.

0-vekstmålet

Det er naturleg å anta at verksemda i Lyseparken vil ha arbeidstakarar frå eit større område, inklusive Bergen kommune, som gjer det naturleg å anta at bilpendling vil vere den valte løysinga for mange. Det er gjort grep for å halde personbiltrafikken nede.

Planframlegget byggar vidare på vedteken reguleringsplan for eit arbeidsintensivt næringsområde med inntil 12.500 arbeidsplassar. Planendringa legg no til grunn nærmare 2.500 arbeidsplassar. Denne reduksjonen vil føre til at personbiltrafikken til Lyseparken vil bli betydeleg redusert jamfør den forventa trafikken i gjeldande plan. Lyseparken har ei plassering som gjer det naturleg å anta at bilpendling vil vere ei attraktiv løysing for ei rekkje arbeidstakarar.

Parkeringsnorma i gjeldande plan er betydeleg lågare enn føringane i KDPA. Det er gjort nokre justeringar i planframlegget der tillat parkering er auka noke. Dette har bakgrunn i KDPA og å sikre gode førehald for verksemda i ei tidleg fase før omliggande sykkelnett og kollektivtilbod er ferdig utbygga/etablert.

Det er ikkje lenger grunnlag for internt busstilbod, men kollektivterminalen vidareførast. Etter opning av Åsen-Helleskaret, er det naturleg å anta at eksisterande tilbod supplerast med ei tverrgående linje som samsvarer med linje 600 på E39 til Bergen. Det er høg frekvens på denne linja som vil ligge i gangavstand til Lyseparken sør og til dømes Posten sine areal i KBA8.

Planframlegget synar løysingar for gåande og syklande til alle utbyggingsfelt, men med ei standard som er meir tilpassa næringsområdet som skal etablerast. Det er krav om innvendig sykkelparkering og garderobe, dette vil gjere det meir attraktivt å velje sykkel. Vegen Åsen-Helleskaret vil auke tilgjengelegheita på sykkel frå eksisterande og kommande bustadfelt.

9.2 Tilhøve til naboar

Utbygginga av næringsområdet vil ha avgrensa konsekvensar for naboar. Dette då området i all hovudsak ikkje er bygga ut, og dei store næringsareala ikkje vil ligge i umiddelbar nærleik til eksisterande bustader. Konsekvensane vil i all hovudsak vere knytt til auka trafikk på fylkesvegen.

For dei eksisterande bustandene, vil det være avgrensa konsekvens fram til ein eventuell utbygging av bustadfeltet B2. Då vil problemstillingar knyta til innsyn/utsyn, sol og liknande gjere seg gjeldande og må løysast i detaljreguleringa.

9.3 Estetikk og terrengtilpassing

Ein har i denne runda utarbeidd gode vegmodellar som har vist oss dei beste løysingane for å unngå unødig beslaglegging av landskapet. Både i nord og i sør har ein arbeidd mykje med ny vegløyning som no er meir terrengtilpassa ein tidlegare og legg opp til mindre beslaglegging av areal låst til vegbygging.

I nord vil til dømes parkdrag GP1 kunne behaldast i ei åre med det nye planforslaget. I nord har ein og lagt opp til ei vegløyning som tek for seg både høgdeproblematikk og massehandtering. Ei balansert massehandtering innanfor planområdet er her sett på samstundes med utvikling av

vegareala. I nord vil det krevje ei god del sprenging men og ein god del utfylling. Overskotsmasse frå sør kan nyttast i området for å fylle opp i nord. Det er krav om massehandteringsplan for alle delområde i føreseigna.

I sør har ein arbeidd med å kome til ei løysing på innpass til internvegen samen med SVV som kunne potensielt ha spart mykje naturinngrep med høge skjeringar inn mot LNA7, diverre klarte ein ikkje kome til ei slik eining men i det nye planforslaget har ein likevel klart å spare området for unødig vegareal som ville beslaglagt området inn mot LNA7 låst til bygging av infrastruktur. No har ein i staden lagt opp til ei løysing der Posten Bring vil ha moglegheit til å leggje vegen der det er mest tenleg for deira anlegg og for landskapet.

9.4 Tilgjenge og universell utforming

Områder er i dag ikkje bygga ut, og det er dermed ikkje i særleg grad tilgjengeleg for grupper med nedsett funksjonsevne. Tiltak i planen skal utarbeidast jamfør teknisk forskrift, og vil i all hovudsak ha krav om univiersell utforming.

9.5 Trafikktilhøve

9.5.1 Internveg nord

Som beskriven i kapittel 8.8 er et av måla med å ikkje bygge en ringveg i nord, å kunne legge vegen høgare i terrenget. Dette fører til at vegen vil treffe nivået i dei ulike delområda betre og sikre ei betre terrengtilpassing. Dette førar til mindre utsprenging og lågare behov for masseforflytting, massetransport og behov for deponering intern i området. Dette igjen førar til lågare utslipp av både CO2 og svevestøv i forbindelse med sprenging og transport.

9.5.2 Internveg sør

Lyseparken sør vil dominerast av etableringa av Posten som er eigar av heile KBA8. Føremålet med den tidlegare ringvegen i sør, var primært å gje tilkomst til alle utbyggingsføremåla i sør. Dette behovet er betydeleg redusert då Posten no står som grunneigar av store delar av området, og planframlegget reflekterer dette. Å ta ut ringvegen i sør, vil ikkje ha konsekvensar for sjølve næringsområdet då Posten sjølve sikrar at den interne logistikken på tomten er god. Det er heller ikkje behov for offentlege vegareal på deira eigedom.

Gjeldande reguleringsplan antydgar ei mogleg forlenging av ringvegen i sør vidare mot Lyseklostervegen i sør. Denne vegen vart ikkje utgreidd eller løyst som ein del av den opphavelige planen. Det er i merknad til oppstart påpekt at det er ønskjeleg å oppretthalde moglegheita for ei gang- og sykkelveg gjennom området mot sør. Dette er vurdert som del av arbeidet med endringa, men er ikkje ønskjeleg å inkludere i planen av to omsyn. Ei sykkelveg gjennom området skal etablerast gjennom delar av forlenginga av myrområdet som er sikra som LNA i områdeplanen. Inngrep som følgje av anleggsfasen og sjølve tiltaket er ikkje ønskjeleg av omsyn til miljø og tap av natur- og karbonrike areal. Ei gang- og sykkelveg gjennom sørområdet, vil også legge beslag på og føringar for arealbruken til Posten som ikkje er foreinleg med deira behov.

Dersom det skal etablerast ei kopling mellom Lyseklostervegen i sør og næringsområdet, kan dette løysast gjennom detaljreguleringa av B2. Her går det ei eksisterande tilkomstveg frå Lyseklostervegen til bustadene i B1. Ei utviding av denne løysinga til å omfatte gang- og sykkelveg, kan gi den ønska koplinga, men utan større inngrep i myrområdet. Dette kan løysast gjennom detaljreguleringsplan for B2.

Endringa førar til at store areal avsett til veg no nyttast til næringsutvikling og ei samfunnskritisk funksjon.

9.5.3 Førebels løysingar

Planframlegget synar to førebels samferdselsløysingar. Dei permanente løysingane førar til at ein må bygge om den nyleg anlagde fylkesvegen medan de førebels løysingane legg til grunn allereie etablerte avkøyrslar som tilkomst til næringsområda. Å nytte det etablerte vegsystemet fram til behovet for den permanente løysingen oppstår, sikrar at ein reduserer arealbruk, materialbruk,

utslepp knytt til anleggsverksemd og transport samt pengar.

For internveg sør vil den førebels løysinga føre til lågare inngrep i naturen då ein kan bevare en eksisterande haug med vegetasjon og behalde det eksisterande busstoppet framfør å gjere inngrep for å flytte dette. Dette førar også til lågare utslepp knyta til sprenging og tap av natur. Når trafikken i området blir høgare og kollektivterminalen skal etablerast, etablerast den permanente løysinga.



Figur 47: Førebels løysing mot sør fører til at knausen til venstre i bildet ikkje skal sprengast ned i dag. Etablering av rundkøyring og flytting av kollektivhaldeplassen til høgre i bildet, vil også føre til sprenging.

9.5.4 Kollektivtilbod

Planframlegget vidarefører kollektivhaldeplassane og kollektivterminalen frå gjeldande plan. Avstand frå næraste kollektivhaldeplass til nordre del av planområdet. Det har vore vurdert å legge inn ny haldeplass sør for KBA1 og KB10, men løysinga ville føre til at haldeplassane blir liggande for tett. Det er avsett tilstrekkeleg areal til anna vegggrunn til at det kan etablerast ekstra haldeplassar på eit seinare tidspunkt.

Gjeldande plan la til grunn eit internt system med selvkøyrande bussar, dette er ikkje lenger vurdert som aktuelt med bakgrunn i mellom anna reduksjon i talet arbeidsplassar. Det er dermed ikkje like stort behov for kollektivterminalen, men det framtidige behovet er uvisst. Kollektivterminalen er derfor vidareført med same avgrensing som gjeldande plan.

Det er lagt til grunn at areal avsett til kollektivterminal kan nyttas til parkering, innfartsparkering og ladestasjon for elbilar dersom ikkje heile arealet nyttast til kollektiv.

Gjeldande plan stillar krav om tilfredsstillande bussfrekvens. Dette kravet er tatt ut da det ikkje lenger blir etablert eit lokalt busstilbod. Kollektivtilbodet i Lyseparken vil dermed vere ein del av det fylkeskommunale tilbodet. Då aktørane i området har avgrensa påverknadsmoglegheit, er krav til frekvens på kollektivtilbodet tatt ut av rekkefølgekrava.

9.5.5 Parkering

Planframlegget tar utgangspunkt i parkeringsnorma frå gjeldande plan, men med nokre endringar. Endringane har bakgrunn i at det er vedtatt ny parkeringsnorm i KDPA Bjørnafjorden vest som ligg

betydeleg høgare enn gjeldande områdeplan. Det er som følgje gjort nokre justeringar for å sikre konkurransedyktige løysingar i området.

- Forretning/handel: auka frå 5 til 6 plassar per 1000 m². Dette ligg betydeleg lågare enn parkeringsnorma som tillèt 20 plassar.
- Kontor: auka frå 6 til 8 plassar, KDPA tillèt 10-20 plassar.
- Industri/verkstad: auka frå 4 til 8 plassar, KDPA tillèt 10-20 plassar.
- Lager: auka frå 3 til 4 plassar i samsvar med KDPA.
- Krav til sykkelparkering vidareførast i sin heilskap. Her ligg krava betydeleg høgare enn norma i KDPA.

Vidare opnar planframlegget for bakkeparkering i større grad enn gjeldande plan. Dette har bakgrunn i at området i mindre grad vil byggast ut med arbeidsplassintensive næringar der det vil vere rekningsssvarande med parkeringskjellar eller liknande. Det opnast derfor for å enklare inngang for ulike aktørar ved å senke etableringskostnadene. Dersom dei ønskjer å nytte heile utnyttingsgraden i delområdet, skal det etablerast kjellar eller annan løysing.

9.5.6 Sykkelveg til Søfteland

Gjeldande reguleringsplan for Lyseparken omfattar eit rekkefølgjekrav om at samanhengande gang- og sykkelveg i tråd med gjeldande krav mellom planområdet og eksisterande gang- og sykkelveg i aksa Osøyro-Bergen skal vere ferdigstila seinast 2 år etter første bruksløyve er gitt. Dette kravet er fjerna og er ikkje ein del av planframlegget.

Bakgrunn for at kravet er tatt ut, er det dette legg føringar på utbygginga av næringsområdet som utbyggjar ikkje rår over. Dei første aktørane i næringsområdet ønskjer å starte utbygginga i 2025 med etablering så tidleg som mogleg. Dersom dei flyttar inn i 2026, skal sykkelvegen vere ferdigstila seinast i 2028. Dette vurderast som lite truleg all den tid det ikkje førelegg vedteken reguleringsplan eller finansiering for sykkelvegen.

Det er satt i gang arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelveg mellom Lyseparken og Søfteland. Dette planarbeidet har mellom anna som føremål å løyse ut rekkefølgjekravet til næringsområdet. Arbeidet er finansiert med midlar frå Miljøløftet, og det har vært diskutert om dette er riktig bruk av midlar.

Konsekvensen av at ein tar ut rekkefølgjekravet, er det ikkje blir noen samheng mellom tidspunkt for etablering av sykkelvegen og utviklinga av Lyseparken. Dette førar til svekka tilbod for syklistar og nedsett moglegheit for å velje sykkel som transportmiddel for tilsette i Lyseparken. Dette vil truleg føre til at fleire veljar bil til arbeidsreisen. At rekkefølgjekravet tas ut, påverkar verken planprosessen eller finansieringa av gong- og sykkelvegen, og det vil vere opp til Bjørnafjorden kommune om denne blir etablert.

9.6 Vatn og avlaup

Då området i dag i liten grad er bygd ut, er det avgrensa leidningsnett i området. Vedteken VA-rammeplan med tilleggsnotat synar infrastrukturen som skal etablerast i området. Dette omfattar vann og avlaupsleidningar samt pumpestasjon og trykkaukingsstasjon i samband med o_SKV6.

9.7 Kulturminne og kulturlandskap

Planframlegget har ikkje konsekvensar for kulturminne eller kulturlandskap

9.8 Born og unge sine interesser

Endelausmarka er i dag er område som ikkje er utbygd og har ikkje areal eller tiltak retta mot barn og unge. Planframlegget legg ikkje til rette for egne areal for opphald og aktivitet utanom tilgang på traktorvegar gjennom grøntområde GP1. Dette har bakgrunn i at det ikkje er ønskeleg at barn og unge skal opphalde seg i eit næringsområde med mellom anna store køyretøy og høg grad av transport.

Ved utbygging av bustadområdet B2, vil det leggst til det etablerast areal til leik og opphald.

Utforming og omfang vil løysast gjennom detaljreguleringa.

9.9 Rekreasjon og friluftsliv

Innanfor felt GP1 skal det etablerast ei veg som knyter næringsområdet til et nettverk av traktorveggar nord for næringområdet. Denne vil gi folk tilgang til disse vegane som turveggar.

9.10 Handels- og næringsliv

Utviklinga av næringsområdet vil vere svært positivt for næringslivet i Bjørnafjorden kommune og sikre areal for at nye næringar og verksemdar kan etablere seg i kommunen. Dette vil også sikre nye arbeidsplassar og ny aktivitet i kommunen. Samstundes skal planen bli enklare å gjennomføre i praksis ved at reguleringa vert tilpassa faktiske tiltakshavarar som til dømes den samfunnskritiske etableringa til Posten Bring konsernet i Lyseparken

Planframlegget vidarefører føringane knyta til handel frå gjeldande områdeplan. Dette førar til at det kan etablerast inntil 50.000 m² BRA handel i Lyseparken, men dette skal vere arealkrevjande handel. Desse føringane er lagt inn for å sikre at Lyseparken ikkje blir ei handelspark som vil kunne komme i konkurranse med eksisterande tilbod i kommunen.

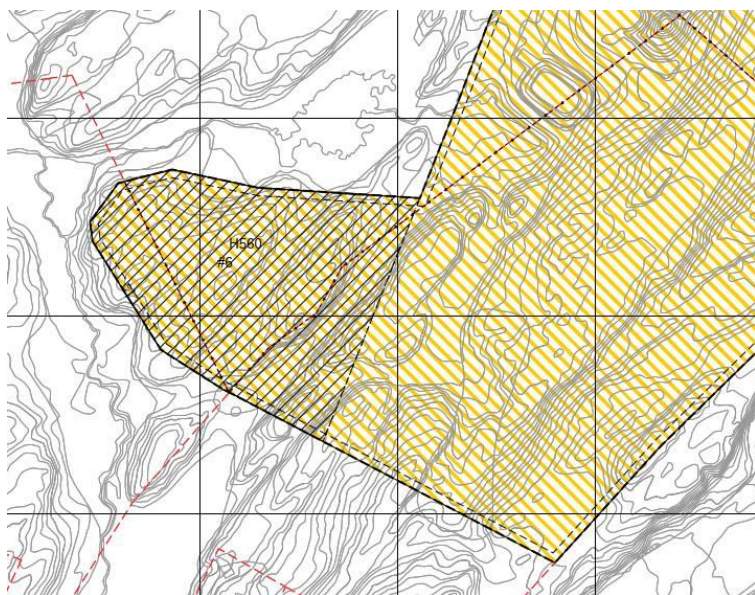
9.11 Landbruk

Tema er ikkje aktuelt for planframlegget.

9.12 Naturtilhøve og vurdering av naturmangfaldlova § 8-12

Naturtilhøve

For området som ligg nært Hestatjørna og i eksisterande plan heiter KBA8, pluss noko vegareal, blei det frå Statsforvaltaren varsla at det ville koma motsegn mot at kravet om detaljreguleringsplan var fjerna. Området er eit karbonrikt areal, samt at det står i direkte samanheng med det verdifulle naturområdet i LNA7, og naturmangfaldet knytt til Hestatjørna. Vi har difor fjerna GN4 og i staden lagt inn eit føresegnssområde #6, og ei omsynssone for naturmiljø H560 over dette området, som no er del av det større KBA8. Følgjande føresegn er knytt til dette området: *“Det er krav om detaljregulering for føresegnssområde # 6 i KBA8. Ved utarbeiding av detaljplan, må det utgreiast og sikrast i planen at korkje anleggs- eller driftsfase vil føre til negativ påverknad på rikmyra, Gulflekketorvlibelle, eller vassdrag.”*

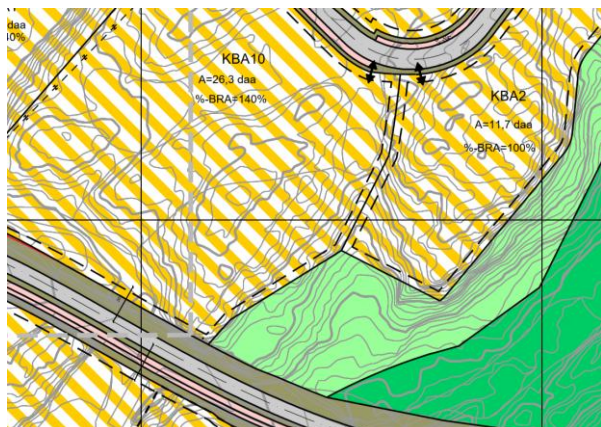


Unummerert figur. Føresegnssområde #6 og omsynssone H560 i KBA8 er skravert.

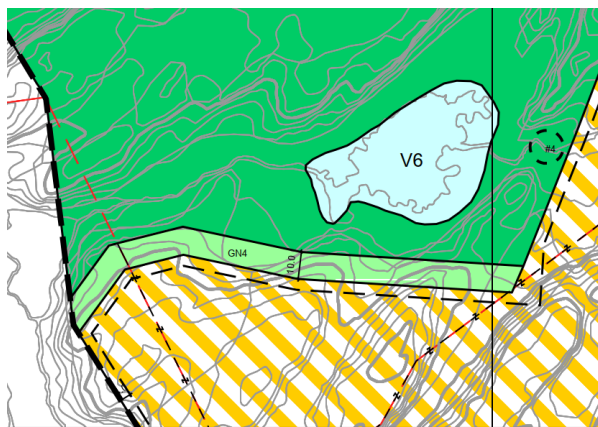
Skilet mellom areal til natur og areal til bygging er i all hovudsak lik som i gjeldande plan, men planframlegget har ca. 8-daa auka areal til naturområde. Dette er ei konsekvens av fleire mindre

endringar:

- ~~Det er lagt inn et nytt naturområde GN4 ved KBA8.~~
- KBA10 har blitt trekt tilbake i søraust.
- Aktivitetsstien er tatt ut av planen og omregulert til grønt langs KBA2 og KBA5.
- Tidlegare helikopterlandingsplass innafor føresegnssområde #1 er tatt ut av planen, og no avsett til naturområde.
- SKV6 er avslutta ved GP1 der det tidlegare var ei ringveg, dette sikrar GP1 som gjennomgåande grøntareal.
- Det er også gjort ei mindre utviding av GN3 som omtalt under.



Figur 48 KBA10 er trekt inn i sør og GN3 auka tilsvarande.

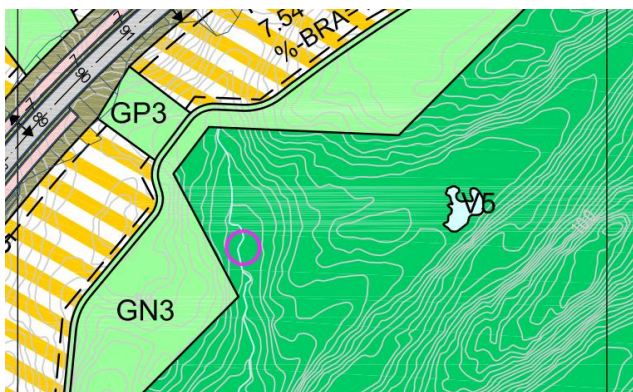


Figur 49 Det er lagt inn nytt naturområde mellom KBA8 og LNA7. Arealet er avsett med 10 meter breidde.

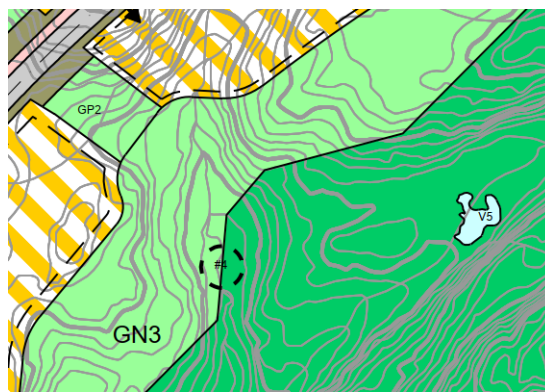


Figur 50 Intervegen i nord er endra slik at den ikkje lenger er ei ringveg. Dette førar til at turdraget GP no er gjennomgåande.

Naturvernområdet er vidareført i planframlegget med eit unntak. GN3 er utvida noe ved KBA2 og KBA5. Føremålet med dette er å sikre at eventuelle tiltak knyta til planering og fylling i samband med veg og utvikling av føremåla, ikkje går inn i LNA føremåla. Samtidig er etableringa av aktivitetsstien, inklusive gangbru over landskapsvernområdet, tatt ut av planframlegget. Dette er tiltak som vil redusera påverknaden av LNA føremålet.



Figur 51 Gjeldande plan



52 Planframlegget

Figur

Vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12

Det er utarbeida et eige notat som med vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12. Dette ligg som vedlegg til planomtalen.

9.13 Risiko og tryggleik

Det er utarbeide eige ROS analyse som ligg som vedlegg til planomtalen.

9.14 Energi

Gjeldande reguleringsplan for Lyseparken legg til grunn at det skal etablerast ei felles energi infrastruktur som alle bygg i næringsområdet skal knyte seg på. Det er vidare krav om at alle bygg skal klargjerast for energideling, og at det skal utarbeidast energiplan for tilføring, bruk og deling av energi for kvart delområde. Det er vidare fastsett at avvik frå energiløysinga skal leggjast fram for kommunestyret og at tilsegn utløyser krav om detaljregulering.

Planframlegget fjerna fleire av føringane knyta til energi. Dette har bakgrunn i at sjølv om det er høge ambisjonar i gjeldande plan, byggar desse på forutsetningar og regler i ettertid er endra eller omarbeida. Med nye krav og standardar, vurderast det ikkje lenger som berekraftig å etablere ei felles energisentral med lange føringseigar gjennom området. Føresegna omtalar også løysingar knyta til mellom anna IT strukturar som ikkje vurderast som aktuelle for dei næringane som no etablerer seg i området. Som følgje av at de aktuelle føresegna ikkje er vidareført, er også punktet om framlegging for kommunestyret også tatt ut.

Konsekvensane av at det ikkje lenger blir etablert fellesanlegg er at dei ulike aktørane i området vil ha ulike ambisjonar og velje ulike løysingar. BUS har derfor energiprofil, energibalanse og energiløysingar på lista over evalueringskriterier for nye verksemdar som skal etablere seg.

I arbeidet med gjeldande plan blei det utarbeide ei kartlegging av energiresursane i området (Multiconsult datert 24.05.17). Denne synar at energibrønner, solenergi og varmepumpe kan vere aktuelle løysingar. Det er også peika på Vindalsvatnet som mogleg energikjelde for oppvarming og kjøling. Dette er løysingar som stadig kan vere aktuelle, og planframlegget legg til grunn at lokale energiresursar skal nyttas der det er formålstenleg.

10. VEDLEGG TIL PLANOMTALE

Planomtalen har følgande vedlegg

- Endringsskjema datert 20.12.24 - listar endringar frå gjeldande plan og bakgrunn for desse
- VA-rammeplan, datert 26.09.24
- Mobilitetsplan, datert 13.11.24
- ROS-analyse. datert 26.09.24
- Naturmangfald:
 - o Fagnotat naturmangfald, datert 22.08.24

- o Notat om Gulflekketorvlibelle, datert 17.10.23
- o Notat vurdering etter NML §§ 8-12, datert 15.11.24