

Samnanger kommune
Tyssevegen 217
5650 TYSSE

Fråsegn til oppstart - revisjon av områderegeringsplan - Bjørkheimsområdet - PlanID 1242201001 - Samnanger kommune

Vi viser til brev datert 04.03.21 om oppstart av arbeid med områderegering for Bjørkheim. Hovudføremålet med reguleringa er samansett, men føremåla er i hovudsak i samsvar med KPA, sett bort frå eit større LNF-areal til utbygging. Kommunen har vurdert at planen ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Vestland fylkeskommune vurderer oppstartsmeldinga/planprogrammet ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. For kommunar i gamle Sogn og Fjordane og Hordaland gjeld dei vedtekne regionale planane innanfor dei tidlegare fylkesgrensene fram til desse vert avløyst av nye planar i Vestland.

Vurdering og innspel

Planfaglege merknader

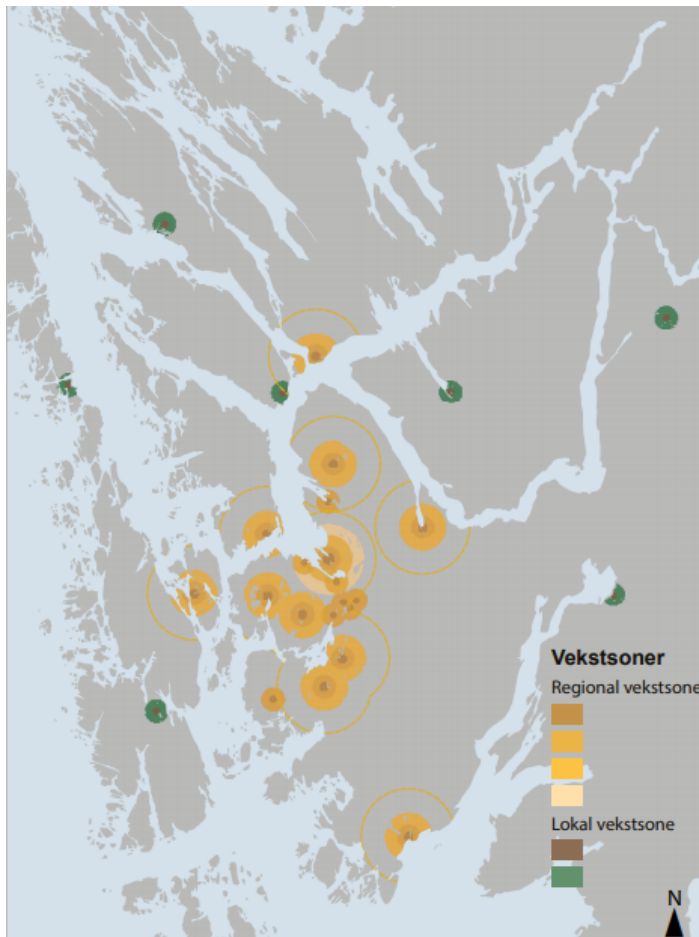
Områdeplan kan vere eit godt grep for å få avklart større areal og samanhengen mellom desse. Planområdet her er eit omfattande, komplekst og langstrekt areal. Vestland fylkeskommune saknar ei nærare utgreiing for valt planavgrensing.

Kommunen har gjort ei vurdering av trong for konsekvensutgreiing, særleg knytt til endringa av LNF areal til utbygging. Ein har konkludert med at dette ikkje vil få større verknader, men då med særleg fokus på landbruksmessige omsyn. Vestland fylkeskommune meiner ein her også må vurdere klimamessige konsekvensar ei slik omdisponering kan ha. Vi gjer greie for desse omsyna i det vidare.

Klimatilpassing, klimavenleg areal- og transportplanlegging

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) blei vedteken 2017 i Hordaland fylkeskommune, og er vedteken vidareført i Vestland fylkeskommune gjennom *Utviklingsplan for Vestland* (2020-2024). RATP skal nyttast for verksemda til regionale organ og for statleg planlegging i regionen (§ 8-2). Planen skal òg være retningsgjevande for kommunal areal- og transportplanlegging. Samnanger kommune er i planområdet for RATP. Det er overordna mål at utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur i planområdet. Samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggjte til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønnstruktur og kulturminneverdiar vert bevart.

Meir konkret seier planen mellom anna at utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal vere arealeffektivt og klimavenleg basert på den regionale senterstrukturen. Når ein planlegg for utviklinga i området, skal ein leggjte til rette for eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.



Illustrasjonen viser regionale vekstsoner med ulike avstandar frå sentrum vist med ulik farge. Lokale vekstsoner er her vist med kommunesenter, men kommunane skal vurdere behovet for lokal senterstruktur og lokale vekstsoner i kommuneplanen.

I regionale vekstsoner vil omsynet til vekst og utbygging bli prioritert sterkare enn omsynet til arealverdiar fordi det er her hovuddelen av veksten bør skje.

Utanfor dei regionale vekstsonene er voluma av vekst lågare og transportomfanget som skapast mindre. Ein prioriterer her omsynet til grønstruktur og arealverdiar sterkare. I utbyggingsaker bør difor viktige arealverdiar prioriterast framfor transportreduserande utbygging. I desse områda vil regional grønstruktur, kulturminne, jordbruksareal, biologisk mangfald og landskap leggje sterkare føringar for arealdisponering. I desse områda bør ein og søke å bygge knytt til senterområde, men i prioriteringa mellom ulike omsyn vil ein kunne tillate satellittutbyggingar i bilbaserte område føre nedbygging av arealverdiar. Fylkeskommunen vil peike på retningslinene i planen, og då særskild 4.3:

Utanfor regionale vekstsoner skal det takast særleg omsyn til naturmangfald, landskap, landbruk, kulturmiljø og friluftsliv.

I oppstartsmeldinga legg ein opp til omdisponering av eit større areal (7-16 daa) fulldyrka mark til parkering og utbygging. Ei slik omdisponering krev ei vurdering knytt til klima og klimatilpassing i planarbeidet. Endringar i klima, med meir totalt nedbør og meir intenst nedbør, vil auke utfordringar med handtering av overvatn. Ved utbygging vil naturlege avrenningsveggar og vegetasjonsmessige fordrøyningar bli endra eller heilt fjerna, noko som kan ha stor effekt på overvatnsituasjonen. Det er difor svært viktig at det allereie frå tidleg planlegging blir retta eit særleg fokus på korleis handtering av overvatn skal vere i planområdet.

Kva som kan skje:

- o Vatn finn nye vegar på grunn av manglande kapasitet i overvassystem - erosjon
- o Oppbløyting av grunn og setningar på grunn av sviktande drenering
- o Utgliding av overflate på grunn av oppbløyting og overvekt på grunn av høgt vassinnhald

Klimaendringane er langsame og kan vere vanskelege å observera. Følgjeverknadene kan vere akutte hendingar som ekstremnedbør og generelt større nedbørsmengder. Auka overvatn vil stille andre krav til utbyggingsmønster, byggeskikk og utforming av uteareal. Lokale vegar og uteplassar må utformast slik at ein reduserer faren for flaum og oversvømming. Einsidig bruk av harde overflatar og asfalt aukar risiko for skadar frå overvatn. Kommunen kan få krav om regress viss det

ikkje er tatt tilstrekkeleg omsyn til potensielle skader frå overvatn. Føre-var-prinsippet må leggjast til grunn ved detaljutforming av uteareal og nye byggeområde, jf. *NOU 2015:16 Overvann i byer og tettsteder*.

Samnanger kommune fekk i 2020 løyvd tilskot frå Vestland fylkeskommune til fortetningsanalyse og gatebruksplan. Ein hadde intensjonar om å legge til rette for meir klima- og miljøvenleg planlegging i kommunen, og det blei særleg peikt på områdeplanen for Bjørkheim:

Dette skildra dei i eigne søknad: Tettstaden Bjørkheim har utvikla seg til å vera kommunen sitt handelssentrum og største tettstad. Mange ferdast til og frå Bjørkheim og med fleire busette i området er det mange som beveger seg innar innanfor tettstaden. Reisevanane er sterkt prega av bilbruk og på korte strekningar. Det er eit behov for å sjå på moglegheitene for ei utvikling av tettstaden i retning av ein meir moderne profil som vert prega av meir klimavennleg transportteknologi og betre tilrettelegging for gåande og sykklande. Det planlagde tiltaket vil krevje kompetanse som vi i dag ikkje har i eigen organisasjon. Tiltaket er tenkt å kunne gje eit kunnskapsgrunnlag som skal vera støtte for å gjennomføre god arealplanlegging i vårt pågåande reguleringsarbeid for Bjørkheim, med mål om eit betre og meir klimavennleg tettstad.

Ein vil no lyse ut eit oppdrag på mogelegheitsstudie, og fylkeskommunen oppfattar at studien skal dekke fortetningsanalyse og gatebruksplan, men dette kjem ikkje tydleg nok fram i bestillinga. Vi etterlyser innhaldet i desse to analysane, og om det er dette mogelegheitsstudien skildrar.

Førebels framstår ikkje arbeidet med områdeplanen til Bjørkheim som ei taktendring med auka klimafokus. Det er usikkert korleis mogelegheitsstudiet skal styrke klima og miljøfokus i områdeplanen. Vestland fylkeskommune etterlyser ei tydeleggjering av samanheng mellom intensjonar i søknaden om tilskot til klimavennleg areal - og transportplanlegging og intensjonar for planen.

Kulturminne og kulturmiljø

I samband med tidlegare vedteken «Områderegulering for Bjørkheim» registrerte arkeologar frå dåverande Hordaland Fylkeskommune planområdet 27.-29.07.2011, jf. rapport 34, 2011 (vår ref. 201011898-15). Det vart ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne i planområdet. Med dei forholdsvis små utvidingane av plangrensa ser ein ikkje trong for ei ytterlegare markundersøking i planområdet.

Vestland fylkeskommune tek likevel atterhald om at det likevel kan vera uregistrerte fornminne i planområdet. Dersom det i samband med gravearbeid kjem fram funn eller konstruksjonar, må arbeidet straks stansast og Seksjon for kulturarv ved Vestland fylkeskommune skal ha melding for ei nærare gransking på staden, jf. *Kulturminneloven* § 8, 2. ledd.

Saka har tidlegare også vore lagt fram for Bergens Sjøfartsmuseum som ikkje hadde merknader til planframlegget ut over at tiltakshavar pliktar å gje melding til Bergens Sjøfartsmuseum dersom det under mudring eller utfylling i sjøområda vert påvist skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Undervassarbeidet må då straks stansast og kan ikkje verte tatt opp igjen før Bergen Sjøfartsmuseum har undersøkt og eventuelt frigjeve området.

Når det gjeld nyare tids kulturminne har desse og tidlegare fått ei god og oversiktleg omtale i planen. Vi ser ikkje direkte konflikthar med kulturminne og kulturmiljø som følgje av den aktuelle planen.

Infrastruktur, veg og samferdsel

Kopling til fylkesveg

Når det gjeld omfanget av det varsla reguleringsplanarbeidet ligg det inntil fylkesveg 49 og avkøyrslene frå denne er innanfor planområdet. Vi ber om at reguleringsområdet får gode og trafikksikre vegtilkopling.

Ved behov for endring av dagens avkøyrslar må den tilfredsstillande krav i samsvar med Handbok N100 veg og gateutforming. Avkøyrsla må ha rette krav til stigningsforhold og radius, siktsoner skal vere innafor planavgrensinga og målsetje i plankartet.

Vi ber om at det blir stilt rekkefølgjekrav til etablering/utbetring av avkøyrslar i Bjelkarvika/Lauvskarmyra. området dersom det opnast opp for monaleg meir utbygging i området.

Undergang

Vi har forståing for ønsket om å fjerna dagens krav til undergang i ny reguleringsplan grunna at det er kostnadskrevjande. Dagens overgang med fartsgrense redusert til 50 km/t og fartshump har vi ei oppfatning av at per i dag fungerer. Men trafikken i området har dei seinare åra hatt ein auke og vi er opne for andre forslag til løysingar.

Trafikkanalyse

Det må utarbeidast ein trafikkanalyse for området.

Byggjegrænse og anna veggrunn

Eventuelle tiltak langs fylkesvegen må byggjast tilstrekkeleg langt frå vegen/avkøyrse for å unngå sikhindringar. Langs riks- og fylkesveg skal eit belte i 3 - meters breidde på side av vegen regulerast til anna veggrunn, jf. PBL § 12.5 pkt 2. Vestland fylkeskommune treng dette arealet til drift og vedlikehald av vegen.

Stadutvikling

Utviklingsplan for Vestland (2020-2024) er fylkeskommunen sin planstrategi. Denne legg opp til å arbeide fram ein ny regional plan for senterstruktur for Vestland, med oppstart i 2021. Ein slik ny plan vil vere eit viktig strategisk verktøy for å legge til rette ein balansert vekst og helsefremjande lokalsamfunn i heile fylket. Planen skal samordne lokalisering av bustader, arbeidsplassar, tenester, service og handel.

Gjeldande senterplan, *Regional plan for attraktive senter i Hordaland (2015-2026)*, er det styringsverktøyet Vestland fylkeskommune har per i dag, som er relevant for dette planarbeidet i Samnanger kommune. Denne planen viser nokre hovudprinsipp, og gjev nokre verktøy, for å få til ein god utvikling i den einskilde kommunen og i regionen. Vi vil særleg peike på temaa senterstruktur og handel i denne uttalen.

Eit utviklingsverktøy frå senterplanen er å definere senterstruktur i kommunen. Senterplanen fastsett dei regionale hovudsentera - kalla regionsenter - og legg rammer for ei arbeidsdeling mellom fylkessenter, regionsenter og kommunesenter. For å skape balanse mellom sentera må ein ved utvikling av den einskilde senter ta omsyn til den rolla sentera spelar i senterhierarkiet. Innafor den enkelte kommune kan det vere behov for at kommunen fastsett lokalsenter og nærsenter, kor ein ønskjer nye etableringar av handel og offentlege og private tenester av lokal karakter. Lokalsenter kan innehalde areal for fleire funksjonar og større bruksareal for detaljhandel enn eit nærsenter. Nærsenter er eit mindre senter med opptil 3.000 m² samla bruksareal for detaljhandel.

At kommunen har definert ein senterstruktur, er vesentleg for utviklinga av attraktive senter der folk ønskjer å vere, bu og drive næring, og eit samspel mellom senter og omland er avgjerande for ei slik utvikling. Kva status har Bjørkheim i kommunen, og kva tenester og tilbod skal Bjørkheim bidra med for nærområdet og kommunen elles?

Kommunen har i oppstartsmeldinga uttrykt trong for eit område for plasskrevjande forretning/næring, og dette bør lokaliserast nær fv 49 (tidlegare fv 7). Administrasjonen ynskjer å greia ut eit areal ved avkøyringa til Bjelkarvika, på landbruksareal v/Lauvskarmyra. Vi oppmodar kommunen om å bruke omgrepa for handel definert i senterplanen. Der det tidlegare blei skilt mellom detaljhandel og plasskrevjande varer, ser ein no at det i butikkar med til dømes møbel og interiør, kvite- og brunevarer og i hagesenter er eit vidt utval av begge desse varekategoriane i same butikklokale. Handelsverksemd der den dominerande delen av vareutvalet er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggevarer, samt utsal frå hagesenter og større planteskular er ikkje naturleg i sentrum. Detaljhandel og unntaksvarer er hovudkategoriar her. Plasskrevjande forretning/næring er lite tenleg opp mot regional plan.

Vi oppmodar kommunen om å sjå særskild til kap. 4.3 i *Regional plan for attraktive senter i Hordaland*, om føresegnar og retningslinjer for arealbruk.

Før prosessen med mogelegheitsstudie for Bjørkheim-området, bør kommunen ha avklart senterstruktur, og kva rolle Bjørkheim har i ein slik struktur. Vidare bør kommunen vera tydeleg på arealføremål til handel og næring i det vidare planarbeidet.

Strandsone

Regional kystsoneplan for Sunnhordaland og ytre Hardanger (stadfesta med endringar i retningslinjene frå KMD i 2020. I det vidare omtala som «kystsoneplanen») har mål som gjev at strandsona skal ivaretakast i eit langsiktig perspektiv som ressurs for lokalmiljøet, med fokus på

landskap, natur, friluftsliv og kulturminne. I planen er desse fire plantema, sett i samanheng for å kartfeste større samanhengande område av regional verdi. Område som omfattar registreringar av nasjonal eller regional verdi innan alle fire plantema er definert som arealsone landskap. Etter pbl § 8-2 skal planen leggjast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging og forvaltning i regionen.

Strandsona er ein avgrensa ressurs der det er viktig at omsynet til ålmenn tilgjenge vektleggast sterkt. Dette kjem fram av både kystsoneplanen, men òg i plan og bygningslova §1-8 og dei nasjonale retningslinjene for forvaltning av strandsona

Sjølv om Samnanger ikkje er omfatta av planområdet for kystsoneplanen, er nærleik, tilkomst og utsikt til sjø er eit gode og ein attraksjon i heile Sunnhordaland og Hardanger med tilkopling til sjø. Dette må forvaltast nennsamt slik at verdien vert oppretthalden og kjem flest mogleg til gode. Strandsona er ein avgrensa ressurs der det er viktig at omsynet til ålmenn tilgjenge blir vektlagt sterkt.

Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre <https://www.vestlandfylke.no/planlegging/kommunal-planrettleiing/>

Oppsummering

Vestland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på klimatilpassing, klimavennleg areal- og transportplanlegging, kulturminne og kulturmiljø, infrastruktur, veg og samferdsel, stadutvikling og strandsoneforvaltning. Vi står til disposisjon viss ein skulle ha spørsmål rundt regionale plantema og vidare planprosess.

Med helsing

Eva Katrine Ritland Taule
fagleiar

Cathrine Gunn Grasdøl
spesialrådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Sakshandsamarar:

Runar Sagstad Haugen - Forvaltning Vestland, Infrastruktur og veg
Lars Øyvind Birkenes - Arealplan, Kultur, idrett og friluftsliv

Mottakarliste

Samnanger kommune	Tyssevegen 217	5650	TYSSE
SAMNANGER	Tyssevegen 217	5650	TYSSE
KOMMUNE			

Kopi til:

STATSFORVALTAREN I
VESTLAND

Njøsavegen 2

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål