

Emne:	Regionalt planforum 30.10.2018 - referat, sentrumsplan Voss		
Til stades:	Berit Marie Lillegraven Kjersti Signe Reidar Taule Tøllefsen Omdahl Austrheim Raddum Håland Hilde Gunn Carl Erik Hauge Tøsdal Ole-Jakob Skrede	Galaaen Elisabeth Finne Stoll Meel Eva Katrine R. Liz Eva Lene Gunnbjørg Gunhild Kjell G. Stenseth Nielsen Egil Odd Sande Aase Midtgaard	Voss kommune (VK) Voss kommune Voss kommune Voss kommune Voss kommune HFK, plan - møteleiar HFK, plan - referent HFK, klima HFK, Fylkeskonservatoren HFK, samferdsle Nestleder KIRU, HFK Statens vegvesen Statens vegvesen Fylkesmannen (FMH) Mattilsynet NVE Kartverket
Forfall:	Bane Nor/Jernbanedirektoratet		Sak 2018/8643
Møtetid:	30.10.2018 kl 1300 - 1200	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Sunnhordland	

Møteleiar: Eva Katrine Ritland Taule

Referent: Liz Eva Tøllefsen

Planforum 30.10.2018 Sentrumsplan Voss

Møteleiar ønskte velkomen og leia møtet. Deltakarane presenterte seg.

Innleiing ved plansjef Berit Marie Galaaen om å være i gang med ein heilskapleg plan for sentrum. Ei bygd kor det har skjedd mykje planlegging og utbygging i sentrum dei siste 10 åra, mellom anna *Knutepunkt Voss*; ny gondol og hotell ved knutepunkt, 2 nye VGS, nytt svømmeanlegg og parkeringshus. Vangstunnellen vart etablert i 2013, og kommunen har positive erfaringar med å lede trafikken utanom sentrum.

Ny sentrumsplan: Sentrumsavgrensing vart definert i førre kommuneplanprosess. Det har vært viktig å ha tilsett prosjektleiar Elisabeth Lillegraven, i ei stilling tett integrert i kommunale prosessar, og som sitt på rådhuset i lag med andre kommunale tilsette.

Elisabeth Lillegraven presenterte viktige premiss i arbeidet med sentrumsplan; landskapet og topografien er viktig for Voss, mange høge fjell og vatn. Det er ulike prognoser for vekst på Voss, SSB er mest beskjeden med estimert 1518 nye innbyggjarar innan 2040, medan utbygging av K5 tilseier ei mykje større vekst (med halvering av pendleravstand til Bergen). Sentrumsplanen søker å ta høgde for høg vekst, med føringar som styrer rekkjefølga på utbygginga.

Stikkord for problemstillingar i arbeidet med sentrumsplan er mellom anna mobilitet, natur, menneske, byrom. Underlaget for dagens diskusjon i planforum er mellom anna planprogrammet som no er vedtatt. Ei avgrensing som er forankra i bustadområda rundt sentrum, som Tvildemoen. Prestegardsmoen og elva og deler av Vangsvatnet er tatt med, sida disse områda har ei betydning for Vossevangen, og områda har kvalitetar som ein ynskjer å sikre gode samband til.

Gjennomgang av tema for planarbeidet: Ras- og flaumproblematikk, FN's berekraftsmål, heilskap og samankopling, auka gange og sykling, tilgjenge for bil og parkering, rammer og kvalitet i fortettingsstrategiar, blågrøne ressursar, sentrumsskule, framtidsbileter, felles visjonar, god forankring lokalt.

Det er blitt laga ei DIVE-analyse (kulturminne) som gjev eit godt kunnskapsgrunnlag for vidare utvikling av sentrum. Analysa syner til 4 hovudtidsepoker som har satt sitt preg på Vangen. Gatenettet som gjenreisingsplanen er bygd på, er eit viktig element som har stor kulturhistorisk verdi. Gatestrukturen syner potensial for fortetting i et kulturhistorisk perspektiv.

Mulighetsstudier. 1. Vangen indre del. Område i vest «ny bydel» 2: sentrumsskule, begge Byromsnettverk, Sentrum vist som «bydelar», med ulik karakter og kvaliteter. T.d. Lekvemoen som trehusbyen.

Tema for diskusjon i planforum:

1. Flaum
2. Vern/utvikling (god balanse)
3. Jernbane
4. Berekraftig bygd (bil-parkering)
5. Handel

1: Flaum

Vosso er verna vassdrag – kva gjev det av begrensninger og moglegheiter? Grensa for 200-årsflaumen tar med seg store deler av sentrum og mellom anna på deler av Prestegardsmoen og Lekvemoen. Lekvemoen er eit område kommunen ser potensial for utvikling, sjå meir under punktet nedanfor; vern og utvikling.

Tilbakemeldingar:

NVE – det vert jobba med to hovedalternativ for flomsikring: Ta vatn ut av vassdraget med tunell til Granvinsfjorden – eller behalde vatn i vassdraget og sikre mot flaum lokalt. NVE gjer no grunnundersøkingar på aktuelle inntakspunktet for tunell. Alternativ for flaumsikring er eit stort prosjekt, som ikkje kan løysast parallelt med sentrumsplanen. Den 13. desember i år er det planlagd møte på Voss med ein statusoppdatering av arbeidet.

FMH – Forventar at det kjem til å ta tid å få avklaringar på flaumspørsmålet, så sentrumsplanen må gå sin gang uavhengig av NVE sitt arbeid med flaumsikring. Minner om at det er kome nye klimaretningslinjer, og at verdiane i vassdraget knytt til naturmangfald og landskap er store. Vosso er vestlandets største og kanskje viktigaste vassdrag som bør verte handsama i større grad enn kva som kjem fram av planprogrammet.

VK: Ønsker ei drøfting av korleis løyse dette i sentrum innanfor gitte premiss av NVE og FMH. Kommunen har behov for meir konkrete tilbakemeldingar på kva avgrensingar ei status som verna vassdrag gjev.

FMH: Føringane i KPA er ikkje utfyllande nok slik dei ligg i dag, med kantgrense på 20 meter og flaumsone som går lengre inn på land. Verknadane på vassdragsverdiene må soleis vurderast i alle planlagde tiltak. Alle tiltak i planen må verte konsekvensutgreia, for å sjå korleis vassføringa har verknad på landskapsverdi og naturmangfald. Gyteområdet for Vossolaksen ligger sentralt, og er sårbar for endringar/påkjenningar. Bør og verte vurdert i høve til kommuneplanens arealdel? Stiller spørsmål til kommunen om korleis skal ein greie ut tema knytt til flaum og ras vidare, med konsekvensutgreiing, eller belyst på anna måte? Kommunen bør legge ein plan for korleis ha god dialog med offentlig mynde undervegs i utgreiingsperioden.

VK: Kommunen deler synet på å førebyggje mot flaumskadar, og vil helst sleppe å måtte sikre tiltak i etterkant med vollar etc. Skisser frå moglegheitsstudie syner korleis vatnet kan vert nytta som ressurs (visuelt), utan å forverra situasjonen for vassdragsføring, landskapsbilete og naturmangfald.

HFk: Planprogrammet nemner flaum, ras og grunnforhold som tema som skal verte utgreia, men saknar ei skildring av korleis er det tenkt. Ein mogleg flaumtunnell må vere dimensjonert for om lag 5000m², og NVE sitt planarbeidet med alternativutgreiing er kome for kort for at ein kan anbefale ein løysing som sentrumsplanen kan ta opp i seg.

VK: Kommunen har fått signal om at NVE sitt flaumsikringsarbeid som og skal undersøke avbøtande tiltak i sentrum som alternativ til/i tillegg til flaumtunnell (som vollar etc.) i rapport kommer rundt årsskiftet.

2 Vern og utvikling - god balanse

Kommunen synte til at visse områder i sentrum har potensial for fortetting, og vern må vurderast opp mot utvikling. Hausten 2018 gjennomført moglegheitsstudie i regi av Voss eigeidom på Lekvemoen, eit område med kulturhistoriske verdiar. Deler av Uttrågata og Strandavegen er og spelt inn som utviklingsområder som blir vurdert som del av ein «fortettingsstrategi» i sentrum.

HFk: Det er gjort eit grundig arbeid med kunnskapsgrunnlaget og nedslagsfeltet er bredt. Det er positivt at det er laga ei DIVE-analyse som og kan nyttast i arbeidet med kulturminneplan. Analyse har pekt på områder som svarer godt med fylkeskonservatorens vurdering for områder til utvikling. Spørsmål til kommunen var; kan ny busetnad ha eit «felles» uttrykk som bygger vidare på identiteten til Voss? Riksantikvarens NB-område – kan det verte utvida? Fylkeskonservatoren ønsker dialog med kommunen om mogleg utviing. Om Lekvemoen – vidare utvikling kan spille på lag med eksisterande busetnad og løfte han. Viktig lokalisering med grense mot elv, mot skolebusetnad og ein «inngang» til historisk sentrum. Om byggehøgder: Moglegheitsstudiene skal teste ut og gje innspel til diskusjonen om byggehøgder.

HFk spelte også inn at kommunen kan studere korleis Bergen kommune jobbar med å angje byggehøgder i KPA som er under handsaming no. Dei har mellom anna delt inn kommunen i ulike soner som gjev ulike føringar for kor høgt og tett ein kan byggje, men har ein generelt låg byggehøgde og i sentrumsnære område (4 etg). Etasjehøgda vil vurderast for kvart enkelt prosjekt slik at høgare busetnad vil og verte tillate, men med større krav til kvalitet på utforming og innhald/funksjonar.

VK: Det er gjort eit planstrategisk grep gjennom å etablere «bydelar» med utgangspunkt i mellom anna kulturhistoriske verdiar, som er ein måte å kunne differensiere byggehøgder på Vangen. Kommunen si haldning er at ein ønsker å behalde særpreg og kulturminneverdier, men at nokre områder kan ha høg utnytting og kanskje høge byggehøgder.

3. Jernbane

Det er storstilte endringar på gong rundt knutepunktet, kor statlege aktørar er involvert i planlegging og utbygging. Bane Nor stilte ikkje på møtet, og meldte i etterkant av planforum at dei hadde misforstått møtetidspunkt, men at dei gjerne stilte på eit eige møte med kommunen.

Tilbakemeldingar:

Statens vegvesen hadde innspel på at det hadde vore tenelig med gang- og sykkelsti på gamle Hardangerbanen som ikkje lengre er i bruk. Det er diverre ikkje mogleg lengre, då det nyleg er etablert eit beredskapsbygg på Palmafossen.

4. Mobilitet

Innanfor planavgrensinga er det eit konglomerat av vegtypologiar. Viktige tema for planen er parkeringspolitikk og forholdet til mjuke trafikanter. Kommunen vurderar ulike strategiar for å gjere sentrum meir sykkel- og fotgjengervennlig. Skal ein til dømes nytte *Shared space* i indre delar? Hestevangen er i dag ein parkeringsplass – men korleis vil det fungere som byrom?

Det er intensjon om at det vert rydda i vegstatus til fleire vegar. Ikkje naudsynt med store fysiske endringar i alle vegar, men ei omklassifisering og bruk for ein del. Utrågata har til dømes verte nedklassifisert frå veg til gate, men at ho har status som riksveg gjer at det ligg avgrensingar for avkjørsler etc. som har negativ effekt på korleis sentrum kan utviklast.

Tilbakemeldingar:

SVV: Trafikksikkerhet er førstepri i alt arbeid etaten gjer. Det vart nemnd at i arbeidet med Vossopakken var det utfordrande at kommunen vedtok at mykje overflateparkering vart oppretthaldt og at syklistar skulle dele kjørebane med bilane gjennom sentrum.

Skulstadmo som fungerer som eit lokalsenter for Voss med VGS, og må fortsatt vere godt knytt til Vossevangen. Strandavegen løyser ikkje dette på ein tilfredstillande måte i dag. Det vart etterlyst generelt større satsing på kollektiv, gange og sykkel for å knyte sentrum betre saman med bygdene rundt, og betre tilgjenga i sentrum.

HFK: Planprogrammet speiler godt problemstillingar til bærekraftig mobilitet; med fokus på kollektiv, gange og sykkel. Gode parkeringsmoglegheiter langs gater i sentrum legger til rette for personbiltransport, som ikkje er gunstig i eit berekraftperspektiv.

HFK stilte spørsmål om Voss har som ambisjon å verte ein sykkelby. Søknad om å verte sykkelby vil kunne gje finansielle moglegheiter for gjennomføring av betre sykkelforhold. **VK** svara at status som sykkelby vart vurdert av kommunestyret for 3 år sida, og stemt ned. Men kommunen har ein sykkelplan, og ein reguleringsplan for gang- og sykkelveg som nyleg er starta opp vil betre forbindelsen mellom Palmafossen og Vangen. I kommuneplansamenheng er det ønska at det vert fokus på korleis dei andre sentra i kommunen skal ha gode gang- og sykkelforbindelser. **FMH** kommenterte at noko av utfordringa ligg i at det vert stadig tilrettelagt for spreidd busetnad utanfor sentrum.

HFK: Ei målsetting med *Den berekraftige bygda* er god samordning i areal- og transportplanlegging. Planprogrammet speiler disse målsettingene gjennom tett busetting på Vangen, men ein utfordrar kommunen til å ta det vidare i vurdering av energiløysingar. Det er stor utvikling på det teknologiske feltet for energi, og planen kan spegle ambisjonane om bruk av ny berekraftig teknologi, sjølv om det er avgrensa moglegheiter for å sette krav til fysiske/teknologiske løysingar i arealplaner.

Kartverket: Eksempelsamling på planbestemmelser er under utarbeiding og kjem snart.

5. Handel.

VK hadde i forkant av planforum hatt eit eige møte knytt til handelsanalyse med planseksjonen hjå HFK. Tema var difor i liten grad drøfta i planforum, men nedanfor vert det gjengjeve:

VK ønsker fortsatt eit levande bysentrum, med stort utval av forretningar. utfordringa ligg i kor ein lokaliserer og korleis ein utformar bygg knytt til plasskrevjande varer. Kommunen ønske og å balansere handelsveksten på Vossevangen med dei andre lokalsentra i kommunen, og har derfor satt i gang arbeidet med ei handelsanalyse. Kommunen ønsker innspel på gode døme på kva konsekvensar fjerning av overflateparkering har for handelsnæring.

HFk spelte inn at ein bør sjekke rapporter frå TØI, som til dømes [denne](#) frå 2016. Oslo kommune har pilotprosjekt på gong knytt til bilfritt (bilreduert) byliv, med egen heimeside [her...](#)

Det vert arbeid med parkeringspolitikk i regionsentre, som er info som HFk skal oversende Voss. FM: For å folk i sentrum, kjem ein ikkje unna å legge restriksjonar på bilens plass på gateplan.

Anna innspel:

Mattilsynet – Interessant at Prestegardsmoen er inkludert i planområdet, kor grunnvatnet er viktig drikkevasskilde.

VK: Dette er bevisst frå kommunens side, då ein ønsker å sikre desse sonene i planen.

HFk/Fylkeskonservator: Bergslidheimen – bør verte sikra med omsynssone.

Kartverket: Norge i bilder - Historisk fotodokumentasjon i flyfoto over hele landet.

Sluttkommentar frå møteleiar:

Det er gunstig at kommuneplanarbeidet og sentrumsplanen vert utarbeidd parallelt, så man kan få synergieffektar av arbeidet med de ulike planane. Vi stiller oss til rådighet for det vidare planarbeidet.

Sluttkommentar frå kommune

Ønske om å stille i planforum når arbeidet nærmar seg en avslutning.