

Emne:	Referat frå regionalt planforum 27.11.2018 - Områdeplan for Ostereidet - Lindås kommune	
Til stades:	HFK: Eva Katrine Taule, Hans-Christian Engum, Gunhild Raddum, Hanne Espe, Kjell Haaland (utval for kultur-, idrett og regional utvikling). Fylkesmannen: Egil Hauge, Hege Brekke Hellesøe Statens Vegvesen: Marianne Skulstad, Hege Løtveit Lindås kommune: Ståle Hauge, Frøydis Ones Multiconsult: Christine Nilsen, Torunn Åsheim Skyss: Aleksander Bjørøy, Rolf Skogedal	
Forfall:	Kristin Schübeler Nielsen (prosjektleder i Lindås kommune)	Sak: 2014/13624-130
Møtetid:	10-12	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Nordhordland 4.etg.

Møteleiar: Eva Katrine Taule

Referent: Hans-Christian Engum

Referat frå regionalt planforum 27.11.2018 - Områdeplan for Ostereidet - Lindås kommune

Innleiing frå kommunen og konsulent

Ostereidet som senter er relativt nytt og oppsto etter vegomlegging og E39 vart lagt forbi Ostereidet. Det er det einaste senteret i denne delen av Lindås og er i dag eit knutepunkt for daglegvarehandel, skule og offentlege tenester. Kommunen ønskjer å oppretthalde offentlege tenester desentralt i nærsentera i den nye storkommunen Alver. Denne planen er viktig for å legge til rette for ei slik utvikling.

Per i dag er det omtrent 1100 menneske som sokner til Ostereidet som senter, av desse bur ca. 430 i sjølve Ostereidet. Soknet strekker seg heilt til Masfjorden, i alle fall for funksjonar som handel og idrett. Sjølve Ostereidet har hatt litt befolkningsnedgang, men andre bygder har vore relativt stabile. Demografisk samansetning syner at det er eit levande lokalsamfunn med mange barnefamiljar.

Kommunen har no varsla oppstart av ein områdeplan som ser heile Ostereidet i ein heilskap, der sentrum og skule/idrettsområdet vert sett i samanheng. Det er vedteken at kommunen ønskjer å bygge ny idrettshall. Det er vurdert fem ulike alternativ for lokalisering, og ein har politisk vedtatt ein lokalisering.

Tidlegare har det vore ein reguleringsplan på høyring, men då berre for sentrum. Denne vart møtt med motsegn både frå statlege myndigheiter og fylkeskommunen.

Kommunen ønskjer innspel på korleis ein kan utvikle Ostereidet slik at ein i størst mogeleg grad legg til rette for berekraftig mobilitet. I bygda er det i dag eit breitt tilbod som sikrar at dei fleste av dagleglivets behov kan bli dekkja lokalt. Samtidig er det lite arbeidsplassar og stor utpendling. Kommunen peikar sjølve på følgjande fokusområde for berekraft:

- Fokus på internreiser
- Redusere bruk privatbil inn og ut av bygda
- Utfylle med funksjonar som trengs og er realistiske innanfor bygda sine rammer

Ainterne avstandar er overkomeleg for sykkel og gange, men topografien er ei utfordring. Vegstandarden slik den er i dag er også utfordrande.

Kommunen ønskjer å legge til rette for eit mobilitetspunkt som gjer det litt meir attraktivt å la bilen stå.

Kommunen ønskjer innspel på korleis ein kan få Ostereidet attraktivt nok og legge til rette for at området er lagt til rette for alle livsfasar. Kommunen ønskjer også svar på kor stor befolkningsgrunnlag ein må ha for å få eit meir frekvent og attraktivt busstilbod til og frå Ostereidet. Kommunen ønskjer også innspel på kor mykje bustad ein bør legge til rette for og kva type næring som ein kan legge til rette for. Kva slags skala og kva type bustader bør ein fokusere på? Kva type næring og kva type handel kan ein legge til rette for i Ostereidet.

Drøfting

Generelt

Det vart innleiingsvis stilt spørsmål om det er lagt ein nedskalering til grunn for at ein no kallar Ostereidet for eit nærsenter og ikkje lokalsenter. Kommunen viser til at dette berre er ein omgrepstilpassing til den nye storkommunen Alver der ein vil operere med to nivå i den nye kommunen, kommunesenter og nærsenter. Ostereidet vil vere eit av dei minste nærsentera i den nye kommunen.

Det vart og vist til at planarbeidet knytt til Ostereidet var eit offentleg-privat samarbeid. Er det no reint offentleg? Kommunen: Kommunen har hand om prosessen, men tek med seg historia og har dialog med dei private aktørane.

Fleire partar peiker på at grunnlaget som er i bordet er godt og at det lover godt for vidare arbeid. Staten sitt ønske i førre runde var at kommunen gjorde det ein gjer no, sjå Ostereidet i den store samanhengen. Alle bustadene som soknar til senteret er ikkje med i planområdet, men må likevel ligge til grunn for analyser og planutforming.

Korleis legge til rette for berekraftig transport?

Fleire partar gav kommunen ros for å ha fokus på dette temaet, spesielt at ein ønskjer å legge til rette for at interne reiser skjer på ein berekraftig måte. Ostereidet ligg i eit området der til/frå transport i stor grad vil vere bilbasert, men kommunen kan legge til rette for at interne reiser i størst mogeleg grad kan skje gjennom sykkel og gange.

Busstilbodet på Ostereidet er i dag først og fremst dimensjonert av skulerutene, men det går også andre busser både lokalt og til Knarvik. Frekvensen er ikkje hyppig og Skyss kan heller ikkje love at det kjem større endringar. Ostereidet er til liks med andre distrikt, diverre ikkje høgt prioritert. Ein viser likevel til kollektivstrategien som gir prinsipp for utforminga av kollektivtilbodet. Det er grunnleggande viktig å bygge vidare på det tilbodet ein har. Skyss viser vidare til trafikkplan Nordhordland som utformer tilbodet meir konkret.

Ei utfordring for bussproduksjonen i Ostereidet er at senteret er delt i to, vanskeleg å betene begge like godt. Dagens skuleruter må gå innom skulen og det gir ganske høg busstrafikk på enden av skuledagen, noko som er utfordrande på vegar med dårleg standard. Mange nyttar bussen også på kort strekningar, mellom anna grunna farleg skuleveg. Det vil vere nyttig og avlastande for skuleskyssordninga med gode gang- og sykkelvegane lokalt.

Det bør gjerast trafikkanalyser for å dimensjonere tilbodet. Faktorar som bør leggjast til grunn er befolkning, avstandar, reisevanar, funksjonar, målpunkt. Ein heilskapleg vurdering ligg til grunn, ikkje ein einskild faktor som til dømes befolkning. Det er også vanskeleg å sjå berre på Ostereidet isolert, folkegrunnlaget er i krinsen rimeleg spreitt og vanskeleg å betene med effektivt kollektivtilbod.

Kommunen viser til at den nye idrettshallen vil auke transportbehovet og meiner det også bør kunne auke grunnlaget for bussruter på andre deler av dagen enn dagens tilbud.

Møtelyden drøfta behov for bussterminal og funksjonar i Ostereidet sentrum. Skyss antyder at for å dekke maksimalbehovet i framtida kan det vere naudsynt å dimensjonere for at seks busser kan vere i sentrum samtidig. Ostereidet er allereie i dag eit knutepunkt for korresponderande liner og det gir auka behov for areal, mellom anna til regulering av bussar. Skyss peiker på at planarbeidet må gjere grundige analysar for å avgjere dette behovet.

Fleire partar peika på at kommunen i planarbeidet må vurdere kva terminalfunksjonar som må ligge i sentrum, og kva funksjonar som eventuelt kan bli lagt litt utanfor sentrum. Skyss gir uttrykk for eit behov for at korttidsregulering skjer på staden.

Statens Vegvesen peiker på at innføring av Nordhordlandspakken med bompenggeinnkreving kan endre reisevaner og kan gi auke i samkøyring, og legge til rette for meir berekraftig transport inn og ut frå Ostereidet.

Statens vegvesen viser til at det er avtalt eit eige møte mellom kommunen, SVV, HFK og Skyss om infrastruktur og tekniske krav til løysingar, og at dette ikkje vert tatt opp som tema i planforum.

Innfartsparkering

Kommunen tenker å innarbeide innfartsparkering/mobilitetspunkt som ein del av planen. Ein vil vurdere mogelegheiter for parkering og Skysstasjon på toppen. Kommunen er oppteken av at innfartsparkeringa må vere fleksibel for sambruk, og kunne nyttast ved større arrangement.

Partane er positive til å legge til rette for eit mobilitetspunkt sentralt på Ostereidet med mogelegheiter for omstiging mellom transportformer. Hordaland fylkeskommune viser til sin strategi for innfartsparkering som er å finne på HFK.no.

Statens Vegvesen understrekar at: Sjå parkeringssituasjonen bør sjåast som ein heilskap, slik at ein kan halde talet på parkeringsplassar nede. Noko sambruk kan dermed vere lurt.

Gang- og sykkelveg

Kommunen og konsulent er i gang med å vurdere mogelegheiter for ein gang- og sykkelveg gjennom grøntdraget for å kople dei to delane av Ostereidet saman. Det er eit kupert terreng og vanskeleg å finne ein ideell lineføring. Skal dette vere hovudtraseen eller eit ekstratilbod? Kan den oppfylle rekkefølgjekravet frå staten. Det er også utfordringar med at ein sykkeltrase her vil gi store behov for utfylling og skjeringar.

Statens Vegvesen er tydeleg på at det trengs rekkefølgjekrav knytt til ferdigstilte tiltak, ikkje berre gode intensjonar. Ein sykkelveg gjennom skogen kan vere eit godt supplement, men det er tilbodet langs fylkesvegen som er hovudkravet og som det bør bli knytt rekkefølgjeføresegner til. Det er trong for betre belysning og universell utforming. Ein kjem nok ikkje utanom fylkesvegen då det er her busetnaden er. Vegvesenet vektlegger trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og ber kommunen sette av tilstrekkeleg areal til dei løysingane som trengs for å sikre dette.

Arealverdiar

Fylkesmannen peikte også på at planarbeidet må sikre kulturlandskapet og kjerneområde landbruk. Det er eit vilttrekk i området og kommunen må gå djupare inn i problemstillingar knytt til naturmangfald. Vidare vert det understreka frå staten at Ostereidet ikkje bør fortsette å vekse austover frå skuleområdet, men styrke aksen mellom handelssenteret og skulesenteret.

Hordaland fylkeskommune etterspurte barnetråkkregistreringar som planprogrammet definerte at skulle bli gjennomført. Kommunen viser til at dette er gjort gjennom arbeid med kommuneplanens arealdel der ein har hatt ideverkstad der barn og unge har delteke. Dette vil bli lagt til grunn for arbeidet. Det er likevel ikkje peikt på mange snarveggar i området.

Hordaland fylkeskommune peiker på at dersom ein legg ut areal som per i dag er LNF, så vil det kome krav om arkeologisk registrering og dette må kostnadsreknast i planarbeidet. Dette er ein utfordring med områdeplan som plannivå. Har kommunen vurdert om ein heller burde køyrt prosessen som kommunedelplan?

Kommunen peiker på at denne planen er ein direkte oppfølging av KPA, og at det er viktig for kommunen å få i hamn reguleringsplan, mellom anna for å få realisert ny idrettshall.

Hordaland fylkeskommune peiker på at området har eit godt utgangspunkt med samlokalisering av skule og idrettsanlegg. I eit folkehelseperspektiv er det viktig å legge til rette for at utbyggingsmønsteret gjer det mogeleg og attraktivt å nytte snarveggar. I denne samanheng er det viktig med medverknad i planprosessen.

Næring og handel

Hordaland fylkeskommune peiker på at det vil vere positivt med næringsutvikling og arbeidsplassar i området. Det vert vist til regional areal- og transportplan for Bergensområdet som har som mål at større kontorarbeidsplassar skal lokaliseras i regionsenter. Arealkrevjande verksemd bør skje utanfor dei mest sentrale delane av regionen. Arbeidsplassar i Ostereidet bør bli dimensjonert etter befolkningsgrunnlaget. Dette gjeld også handelsutvikling.

Fylkesmannen legg til grunn at Ostereidet ikkje er ein eigna plass å legge større handelsverksemder, men er ein ideell plass for småfunksjonar som verkar positivt for senterutvikling i denne skalaen. Viktig å utvikle sentrum som eit samlingspunkt. Storhandel vil ikkje vere aktuelt her. Handel må dimensjoneras ut i frå senterets funksjon og verkeområde.

Skala

Møtelyden drøfta kva skala som er det rette for utviklinga av Ostereidet.

Hordaland fylkeskommune peiker på at Ostereidet er i dag eit levande samfunn med allereie etablerte funksjonar, noko som er eit fortrinn som mange andre tettstader av tilsvarende storleik manglar. Skalaen i planen må vere tilstrekkeleg til at ein held liv i desse funksjonane.

Fylkesmannen hadde motsegn til dimensjonane av bustader som var lagt til grunn ved høyring av reguleringsplanen for Ostereidet tidlegare. Den gang vart det lagt opp til 1100 nye innbyggjarar, noko som er like mykje som heile Jondal kommune til saman. Fylkesmannen understreker at antal bustader må bli dimensjonert ut i frå lokale høve og transportkonsekvensar og viser til statlege planretningsliner for bustad, areal- og transportplanlegging. 250 bustader er også mykje sett i forhold til Lindås kommune som heilskap.

Hordaland fylkeskommune peiker på at det er kommuneplanen som er det ideelle verktøyet for å fordele vekst i kommunen, dermed kan det også forenkla arbeidet med å velje skala i områdeplanen. Dersom ein ikkje kan vente til KPA er ferdigstilt bør ein i alle fall nytte eit felles analysegrunnlag.