

Planinitiativ

(Jf. pbl § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, og prop. 149 L)

Planinitiativ for Buøy Næringspark

Utarbeidet av KAP

Datert 27.04.2020, revidert 15.05.2020

Ansvarlige

Fagkyndig	Firma	KAP
	Kontaktperson	Henrik Lundberg
	E-post	hl@kap.no
	Telefon	97 02 38 86
Forlagstiller	Firma	Buøy Invest as
	Kontaktperson	Espen Opsanger
	E-post	espen@buoyinvest.no
	Telefon	918 36 309
Hjemmelshaver	Navn	Buøy Invest as
	E-post / Telefon	

Eventuelt andre relevante opplysninger

På vegne av Buøy Invest AS melder KAP med dette om et planinitiativ for å detaljregulere et delområde innenfor næringsområdet på Buøy. Det ble varslet planinitiativ for deler av dette området i januar i år, men på grunn av uavklarte forhold rundt en mindre eiendom i området, samt hvordan veitilknytningen skulle løses ble initiativet satt på vent. Forholdene er nå avklart og det sendes derfor inn et nytt – og noe utvidet planinitiativ.

Området som varsles tilsvarer byggeområde «Kontor/industri 1 i områdeplan 2426 med tilstøtende veiarealer og områder i sjø, samt en mindre del av plan 2192.



Området som skal reguleres

Informasjon om planinitiativet

Jf. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering § 1.

1 Formålet med planen (Jf. § 1 andre ledd bokstav a)

Hensikten med planen er å legge til rette for en ny møteplass ved sjøen med sjøpromenade og brygger, arbeidsplasser og handelstilbud. Arbeidsplassene planlegges i nytt kontorbygg for Rosenberg, mens handel er i form av byggevareutsalg og dagligvarebutikk.

2 Planområdet og omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b)

Planavgrensning og lokalisering

Beliggenhet: Planområdet ligger hovedsakelig på sørvestsiden av ny rundkjøring ved Hundvågtunnellens utløp. Området strekker seg nord til sjø i Bangarvågen og sør og vest til industriområdet til Rosenberg. Det omfatter byggeområde «kont/industri 1», deler av «kont/industri 2» og «nær/tjeneste» samt mellomliggende veiarealer i områdeplan 2426. Med er også en mindre del av plan 2192.

Planområdet er ca 45 daa.

Beskrivelse av planområdet

Dagens arealbruk; Området er dels eldre industriareal og dels utfyllingsområde. Det rommer noe næring, en parkeringsplass og vei – samt en enkelt enebolig.

- Eiendomsforhold; Området eies av Buøy Invest as.
- Tilstøtende arealbruk; Industri, kai for Gann og småbåthavn, samt boliger
- Stedets karakter; Området består av store flater, ubrukt utfyllingsareal og parkering.
- Struktur; Industriområde
- Bebyggelse; Stort sett ubebygde
- Landskap; Utfylling

Analyse av nærområdet/omgivelsene; Med Hundvåg- og Ryfastunnelene har dette området fått en annen beliggenhet. Det danner nå en portal til Øyane. Det er derfor ikke ønskelig at området fortsatt skal være industriområde, men i stedet et område som rommer funksjoner med et tilbud til befolkningen på Øyane.

3 Plansituasjon og føringer (Jf. § 1 andre ledd bokstav g)

Ev. forholdet til overordna planer og føringer

Nasjonale forventninger til kommunal planlegging handler om å legge til rette for bærekraftig areal- og transport, der fortetting er et sentralt element. Gjennom statlige planbestemmelser (SPB) og planretningslinjer (SPR) er det nedfelt prinsipper for samordning av areal- og transport, samt lokalisering av riktig funksjon på riktig sted.

Regionalplan for Jæren 2013-2040 (RPJ) har som overordnet mål å effektivisere arealbruk og transportarbeid for å redusere behovet for transport.

Planinitiativet bygger opp rundt dette ved at det rommer byggevaremarked, som er en funksjon som ikke finnes pr i dag i bydelen, og at det kompletterer dagligvaretilbudet i en kommunedel med betydelig vekst. Buøy rommer kommunedelens største arbeidsplasskonsentrasjon med Rosenberg, GMC og andre aktører i næringsområdet. Men det finnes i dag ingen dagligvarebutikk på Buøy.

Forholdet til kommuneplan

KPA 2019-2034 har som hovedtema «Et kortreist hverdagsliv» der målet er at folk skal redusere transportbehovet sitt bl.a. gjennom å få de tjenester de har behov for lokalt der de bor. Planinitiativet har til hensikt å redusere transportbehovet til befolkningen på Øyane ved at de får tilbud lokalt, som de i dag må ut av bydelen for å finne. I tillegg vil planen legge til rette for at daglige gjøremål kan utføres uten å være bilbasert.

Kommuneplanen tillater lokalisering av detaljhandel med plasskrevende varer som byggevarer i områder avsatt til næringsvirksomhet, slik næringsområdet på Buøy er. Når Kommuneplanen har avsatt området i Bangarvågen til «Hensynssone omforming» så er det

for å åpne for ny næringsutvikling som ikke allerede er sikret i næringsformålet. Kommuneplanen spesifiserer ikke hva dette formålsinnholdet kan være, bortsett fra at det ikke skal tillates boliger. Formålsinnholdet skal avklares gjennom reguleringsplan. Detaljhandels- og dagligvareformålet vurderes derfor å kunne bli utredet gjennom denne reguleringen.

Forholdet til eventuelle reguleringsplaner og retningslinjer

Næringsområdet er regulert i områdeplan 2426 som omhandler utfyllinger i sjø, nytt veisystem og inndeling i byggeområder. I hovedsak vil denne detaljplanen omhandle byggeområde «kont/industri 1». Imidlertid er tilstøtende veiareal tatt med for å sikre en god veiløsning for byggeområdet som varsles nå og for byggeområder i kommende detaljplaner.

I arbeidet med å utforme planinitiativet er det avdekket to utfordringer med veisystemet slik det er planlagt i områdeplan 2426. Den ene er tilkomst til området nord for rundkjøringen ved tunnelutløpet. Både trafikale forhold og begrenset arealtilgang vanskeliggjør en veitilknytning basert på områdeplanen slik veisystemet er utformet der. Den andre utfordringen er veiens «loop» i vest, inne på Rosenbergs Isps-område. Rosenberg har behov for at arealet der veien er ført gjennom er industriområde. Det er ikke forenlig med en gjennomgående vei.

Den del av området som nå varsles som ligger i plan 2426 «Reguleringsplan for utfylling til næringsareal på Buøy» er regulert til formål kontor/industri med utnyttingsgrad 150%, mens del som ligger i næring/tjenesteyting har utnyttingsgrad 100%. Planen forutsetter utarbeidelse detaljert reguleringsplan for hvert av delfeltene. Vi ser dette som rimelig for «kont/industri 1», mens de deler av «kont/industri 2» og «nær/tjeneste» er her tatt med i planen for eventuelt å justere på veiens utforming, dersom det viser at det er behov for å gjøre tilpasninger av utformingen slik den er i områdeplanen. Vi tenker derfor ikke å regulere bebyggelse for disse områder.

4 Kort presentasjon av prosjektet/planidéen (Jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)

Bakgrunn

Etter at første utkast til planinitiativ ble innsendt i januar er to forhold blitt avklart. Den privateide eneboligen i området er ervervet av Buøy Invest as, som nå er eier av hele området. Det andre forhold er veitilknytning. Her var det en usikkerhet rundt avkjørselssituasjonen i området generelt og en fremtidig tilkoping av området på nordsiden av Hundvågtunnellens rundkjøring spesielt.

Disse tema er nå drøftet med Statens vegvesen og det er funnet et omforent prinsipp for løsning. Dette prinsipp vil utredes videre i planarbeidet. Gjennom utredningsarbeidet vil rammene for endelig veiutforming avklares.

Veitilknytning

Områdets veier er regulert gjennom planene 2192 og 2426, der førstnevnte inneholder kryss og tilførselsveier for Hundvågtunnelen, mens sistnevnte regulerer veier inn i næringsområdet. Det er regulert to veier inn i næringsområdet, men det er kun den sørlige som er i bruk. Den betjener Rosenberg og de andre virksomhetene. Den nordlige ble kun brukt i forbindelse med utfyllingsarbeidet.

Når de ulike byggeområdene skal knyttes til veisystemet må det gjøres betraktninger på blandingen av industri- og persontrafikk. I tillegg gjør de noe knappe arealene det krevende å finne en god løsning for tilknytning av området nord for rundkjøringen. De korte avstandene mellom kryss kan gi fare for tilbakeblokkering av trafikk, og måtte derfor undersøkes før planoppstart.

Vi vurderer det ikke som et alternativ at området nord for rundkjøring ikke får veitilknytning. Vi har derfor undersøkt tre prinsipper for å løse en veitilknytning for dette området.

De tre alternativene ble drøftet med Statens vegvesen i Skypemøte 17.04.20. På møtet deltok Svein Nyback Nilsen, Ivar Thorkildsen og Geir Strømstad fra Vegvesenet.

De to første alternativene A og B baserer på veiløsningen slik den er utformet i områdeplan 2426. I disse alternativene er det vist muligheter for nye kryssløsninger som gir veitilknytning til området nord for rundkjøringen. Det begrensede arealet inne på dette fremtidig byggeområdet kombinert med nærheten til de to rundkjøringene gjør tilkopling her krevende.

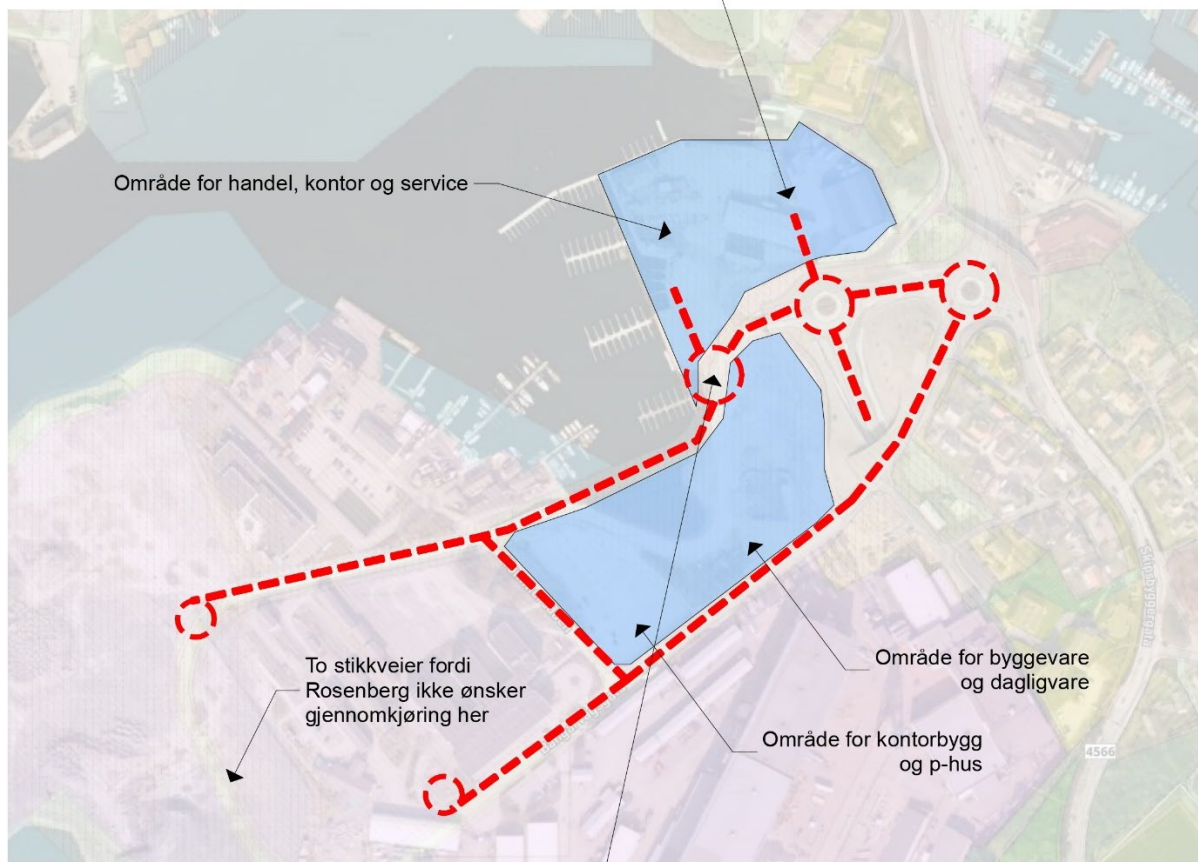
Alternativ A består av en 4. arm i rundkjøringen ved Hundvågtunnellens utløp. Den gir en enkel og oversiktlig tilkomst, men det er sannsynlighet for tilbakeblokkering ut i overordnet veinett.

Alternativ B innfører et nytt kryss vest for nevnte rundkjøring. Dette krysset kan evt også betjene areal på sørsiden. Krysset ligger relativt nær Hundvågtunnellens rundkjøring, og medfører derfor også fare for tilbakeblokkering ut i overordnet veinett.

Vegvesenets vurdering av disse to kryssløsningene er at de vil være trafikalt krevende. Alternativ A vil kunne medføre tilbakeblokkering i rundkjøringen og videre ned i tunnelen. Dette kan gi uønskete trafikkfarlige situasjoner. I tillegg krysser veien den planlagte gang- og sykkeltraseen langs veien på nordsiden av krysset, noe som gir uheldig virkning for trafikanter her.

Vegvesenet vurderer at krysset i alternativ B vil bli liggende for nært Hundvågtunnellens rundkjøring og derved kan medføre tilsvarende uheldige effekter.

A.: Er det mulig med en 4. arm på denne rundkjøringen ?



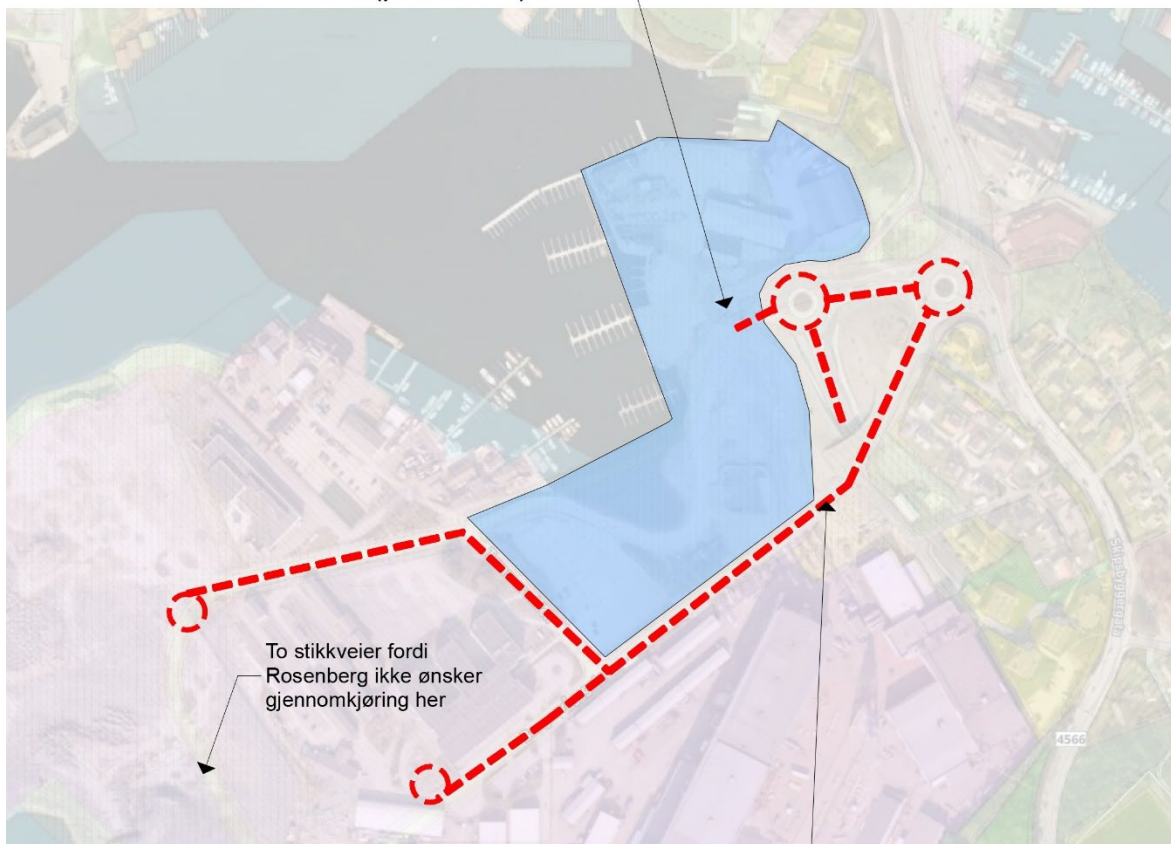
B.: Er det mulig med et kryss her - eller er det for nær ?

Alt A og B – prinsipper for kryss som baserer seg på veiløsningen i plan 2426

Det tredje prinsippet, alternativ C benytter eksisterende arm i Hundvågtunnelens rundkjøring, men utelater etablering av veien videre gjennom området. Slik er det mulig å få til et sammenhengende område, med muligvis en felles samlet parkeringsløsning. Prinsippet er arealbesparende og muliggjør et område med mer sjøkontakt. Den er også fordelaktig trafikkteknisk, fordi den skiller personbiltrafikk fra næringstrafikk.

Vegvesenets vurdering av alt C er at den best ivaretar trafikktekniske og – sikkerhetsmessige hensyn. De anbefaler derfor at den legges til grunn for det videre reguleringsarbeid.

C.: Er det mulig å benytte eksisterende arm i rundkjøringen - og lede trafikken inn på større sammenhengende p-areal (på bakken) ?



Skille trafikken: Denne veien betjener Rosenberg, ny næring på fyllingen, Relyon Nutec og Gann

Alt C – prinsipp for kryss som forenkler trafikksituasjonen – og potensielt gir mindre areal til vei.

Videre veiutredninger

Prinsipp for veitilknytning til næringsområdet med Rosenberg og de andre aktørene skal utredes videre. Løsningen slik den er i plan 2426 med to veier inn gir både fleksibilitet i bruk og god beredskapssikkerhet. Dette skal vurderes som et 0-alternativ opp mot C-alternativet, eller evt andre løsninger som vil kunne fremkomme i det videre planarbeidet.

Prinsipp for veiløsning skal utredes i forhold til disse tema

- Konsekvenser for overordnet trafikkavvikling, herunder virkning på eksisterende kryss tilknyttet Hundvågtunnelen.
- Konsekvenser for trafikkavvikling til næring i industriområdet
- Konsekvenser for trafikkavvikling til områdene som ligger i «Hensynssone omforming»

Det skal også utarbeides en ROS-analyse der tilgjengelighet til næringsområdene i beredskapssituasjoner skal vies spesiell oppmerksomhet.

Planavgrensning

Området som varsles er i hovedsak byggeområde «kont/industri 1» og tilliggende veiareal. Deler av byggeområde «kont/industri 2» og «nær/tjeneste» i plan 2426, samt den mindre delen av plan 2192 er tatt med for å gi rom for en ny vegløsning til næringsområdets nordlige del (utfyllingen og Relyon Nutec/Gann) – og for å gi rom for adkomstvei inn i planområdet.

Innhold i området nord for rundkjøringen er ikke avklart og varsles derfor ikke i denne omgang.

Beskrivelse om

Funksjonell og miljømessig kvalitet:

Målet er at området skal bli en ny møteplass ved sjøen, som et åpent og tilgjengelig tyngdepunkt i bryggelandskapet i Bangar- og Galeivågen. I delen som varsles nå ser vi for oss en sjøpromenade med oppholdssteder langs sjøfronten. Området skal ha gode og sikre forhold for gående og syklende, og en enkel tilkomst med bil.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak (bygningstyper/-typologier og struktur, utnyttelse):

Området planlegges utbygget med et nytt kontorbygg for Rosenberg, muligvis kombinert med et p-hus. Ved siden av dette planlegges et byggevareutsalg og en dagligvarebutikk.

Kontorbygget vil dersom det kombineres med et p-hus bli et bygg på 4 etasjer med et areal på til sammen 6500m².

Byggevareutsalg og dagligvarebutikk tenkes i to tilliggende bygg som til sammen er ca 7500m², der byggevaren utgjør mesteparten. Dette vil være et hallbygg med ca 10-11m høyde. Bygg- og dagligvare er plassert sammen med kontorbygg sør i området, mot industrien, og vil utgjøre en støybuffer mot denne.



I foreløpig skisse til bebyggelse er det lagt til grunn en veiløsning som ikke baserer seg på områdeplanens prinsipp. På grunnlag av trafikktutredningene vil endelig utforming av veiløsning fastlegges og bebyggelse kunne gis en utforming.

5 Virkninger på omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Beskriv tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Forhold til analysen:

Området er i dag stort sett bare ubrukt flate. Med ny bebyggelse som rommer funksjoner for bydelen vil området bli en destinasjon.

Virkninger utenfor planområdet:

Etablering av dagligvarehandel i planområdet kan påvirke eksisterende dagligvarehandel i Krossen. Samtidig er det stor handelslekkasje fra Øyane i dag. Behov og virkning må derfor utredes.

Aktuelle utredningstema:

Planinitiativet vurderes ikke til å utløse krav om konsekvensutredning. I tillegg til de nevnte tema knyttet til veiløsning vil aktuelle tema å undersøke være:

- Handelsanalyse - tilbud og behov
- Tilgjengelighetsanalyse – fokus på gående og syklende
- Mobilitet – virkning på reiser og reisemiddelfordeling.

I tillegg vil det inngå va-rammeplan, støy-analyse, vurdering av luftforurensing situasjon, ros-analyse og en enkel stedsanalyse.

I forbindelse med fornyelse av utfyllingssøknad til Fylkesmannen vil det bli gjort vurderinger av behov for nye grunnundersøkelser i Bangarvågen.

6 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Er det spesielle utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet?

Ras og flom: Det er ikke kjente usikkerhetsmomenter knyttet til ras. Stabilitet for grunnforhold vil bli undersøkt i forbindelse med utfylling. Flom er tema i forhold til havstigning. Høyde på terreng må planlegges i forhold til dette.

Brann og eksplosjonsfare, samt utslipp: Ingen økt risiko gjennom planinitiativet

Trafikksikkerhet: Forholdet til trafikkavvikling i kryss med Hundvågtunellen må utredes.

Forurensning (støy og luft): Området har i dag støy fra industriområdet. Bebyggelsens støydempende virkning skal utredes. I tillegg er det støy fra veitrafikk, som må håndteres

7 Konsekvensutredning (Jf. § 1 andre ledd bokstav l)

Krever planen konsekvensutredning og ev. utarbeidelse av planprogram?

(Jf. forskrift om konsekvensutredninger [§ 6](#) og [§ 8](#)).

Planinitiativet vurderes ikke å utløse krav til konsekvensutredning. Vurdert etter §6: Reguleringsplanen omfatter ikke tiltak som fremgår av vedlegg I (næringsareal over 15 000m²). Og i forhold til §8: Reguleringsplanen omfatter ikke tiltak med vesentlige virkninger etter §10.

8 Planprosessen og samarbeid/medvirkning (Jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)

Er det vesentlige interesser som berøres av planinitiativet?

Bortsett fra den delen som utgjøres av Rosenbergs parkeringsplass har planområdet i dag ikke en bruk som medfører at det er knyttet interesse fra beboere eller næringsdrivende. Parkeringsforholdene for Rosenberg vil ivaretas. Det vurderes derfor ikke at planinitiativet berører vesentlige interesser.

Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart?

Kommunedelsutvalg, Fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Brannvesenet, Luks, Lyse

Omtal prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Planforslaget vil bli presentert for myndigheter eller andre interessenter dersom det vurderes som et behov. Foreløpig har ideene bak planinitiativet blitt presentert for Hundvåg bydels-/kommunedelsutvalg ved to anledninger: 21.05.19 og 22.01.20 - og en gang for næringsdrivende i kommunedelen; 11.09.19

Det har allerede vært avholdt et innledende møte med Byplan 23.01.20 for å avklare rammer og med Vegvesenet 17.04.20 for å avklare prinsipp for veitilknytning.

For øvrig vil vi legge opp til medvirkning og innspill underveis i planprosessen.