

Lyseparken  
Konsekvensutgreiing - Trafikk  
Os kommune



Planid: 1243\_2004030

Saksnr: 14 / 3561

Dato: 31.08.2018



## Innhold

1	<i>Forord</i> .....	4
1.1	Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050 .....	4
2	<i>Konsekvensutgreiing - Trafikk</i> .....	6
2.1	Skildring av utgreiingstema.....	6
2.2	Skildring av referansesituasjon og alternativ-1.....	10
2.3	Avbøtande tiltak.....	11
3	<i>Kjelder</i> .....	14

<b>Prosjekt:</b> Lyseparken	<b>Rapportdato:</b> 30.05.18																						
<b>Plannamn:</b> Lyseparken	<b>Plannr.</b> 1243_2004030 <b>Saksnr.</b> 14 / 3561																						
<b>Rapporttittel:</b>																							
<b>Fylke:</b> Hordaland	<b>Kommune:</b> Os																						
<b>Stad:</b> Lysekloster																							
<b>Samandrag:</b>																							
<p>Aukinga i volum og omfang frå 400 000 m<sup>2</sup> til om lag 700 000 m<sup>2</sup> blir vurdert som den største skilnaden mellom alternativ-0 og alternativ-1. Det langsiktige målet er at transport til og frå Lyseparken hovudsakeleg skal løysast med gange, sykkel eller kollektivtransport, gjerne i kombinasjon. Lyseparken vil bidra positivt til mål om nullvekst i personbiltrafikken. Med den parkeringsdekninga som ein legg til rette for, vil Lyseparken vera ein av områda i Norge som har høgast del gang- og sykkeltrafikk.</p> <p>Volumauken mellom alternativ-0 og alternativ-1 inneber auka aktivitet i Lyseparken (t.d. fleire arbeidstakarar). På bakgrunn av dette vert samla vurdering av konsekvens vurdert til <b>liten negativ for utgreiingstema Trafikk.</b></p> <p>Føresetnader for at mobilitetsplanen for Lyseparken skal vere gjennomførbar er transporttiltak som gjev attraktive kollektivløysingar og gang- og sykkeltilbod:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utbygging av samanhengande gang-/sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken</li> <li>• Utbetring av lokalvegnettet, mellom anna gang-/sykkeltiltak i området rundt Lyseparken</li> <li>• Drift av pendelbuss mellom Lagunen og Os sentrum, og Lyseparken</li> <li>• Drift av interne (ev. fòrarlause) minibussar i planområdet</li> <li>• Effektiv terminal for skyttelbussar frå Lagunen og Os sentrum</li> <li>• Særs god intern tilrettelegging av fasilitetar for sykkel, ladepunkt for el-syklar mv.</li> </ul>																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Trafikk</th> <th>0-Alternativet</th> <th>Alternativ 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Transportbehov</td> <td>0</td> <td>Liten negativ (0/-)</td> </tr> <tr> <td>Fordeling kollektiv/bil/sykkel</td> <td>0</td> <td>Liten negativ (0/-)</td> </tr> <tr> <td>Parkering</td> <td>0</td> <td>Liten negativ (0/-)</td> </tr> <tr> <td>Eksternt og internt kollektivnett</td> <td>0</td> <td>Liten negativ (0/-)</td> </tr> <tr> <td>Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett</td> <td>0</td> <td>Liten negativ (0/-)</td> </tr> <tr> <td><b>Samla vurdering</b></td> <td><b>Ingen (0)</b></td> <td><b>Liten negativ (0/-)</b></td> </tr> </tbody> </table>			Trafikk	0-Alternativet	Alternativ 1	Transportbehov	0	Liten negativ (0/-)	Fordeling kollektiv/bil/sykkel	0	Liten negativ (0/-)	Parkering	0	Liten negativ (0/-)	Eksternt og internt kollektivnett	0	Liten negativ (0/-)	Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett	0	Liten negativ (0/-)	<b>Samla vurdering</b>	<b>Ingen (0)</b>	<b>Liten negativ (0/-)</b>
Trafikk	0-Alternativet	Alternativ 1																					
Transportbehov	0	Liten negativ (0/-)																					
Fordeling kollektiv/bil/sykkel	0	Liten negativ (0/-)																					
Parkering	0	Liten negativ (0/-)																					
Eksternt og internt kollektivnett	0	Liten negativ (0/-)																					
Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett	0	Liten negativ (0/-)																					
<b>Samla vurdering</b>	<b>Ingen (0)</b>	<b>Liten negativ (0/-)</b>																					
<b>Oppdragsgjevar:</b> Os kommune	<b>Forfattar:</b> Helge Jørgensen																						

## 1 Forord

Lyseparken har eit langt utviklingsperspektiv og områderuleringsplanen må vera rusta for framtidige endringar både i marknaden og innan ny teknologi. Lyseparken vert sett i samanheng med utviklingsperspektiva og konsekvensutgreiinga for tema trafikk. Utgreiinga vert vurdert mot dei to utviklingstrinna; **Lyseparken 2030** og **Lyseparken 2050**.

Etter kvart som aktiviteten veks i Lyseparken er det venta at delen med kontorplassar vil auke. Det er sett krav i føresegner at planen skal sikre at dei første byggetrinna på alle tomter skal gjere klar for at seinare byggetrinn på same tomt skal kunne nå maks volum BRA.

Lyseparken legg til grunn nullvekstmålet for personbiltransport i planlegging av mobilitet og transportløyningar for bil, kollektiv og gange og sykkel. Målsettinga til nullvekstmålet er at det ikkje skal leggjast til grunn for ei auke i samla bilbasert persontransport.

Konsekvensutgreiinga er tufta på trafikkanalyse og mobilitetsplan for Lyseparken, utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS.

### 1.1 Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050

Planen legg til rette for at det kan arbeide opp mot 12 500 personar i Lyseparken, men det er ikkje venta fleir enn 2000-4000 i fyste fase. Difor vert Lyseparken omtalt med to framtidsbilete; **Lyseparken 2030** og **Lyseparken 2050**.

Lyseparken har eit langt perspektiv på utviklinga, og områderuleringa må difor vere rusta for framtidig endring. Med den kunnskapen vi har i dag, og dei spørsmåla som har kome frå aktørar som ønsker å etablere seg i Lyseparken, har det teikna seg eit bilete av kva for aktivitetar vi kan vente oss i starten. Det er sannsynleg at fyste fase vil gje stor del teknologibedrifter med stort arealbehov. På lengre sikt reknar ein med ein auke i delen kontorarbeidsplassar. Det skjer venteleg etter at dei fyste fagmiljøa har etablert seg.

Aktuelle aktørar som truleg vil etablere seg i Lyseparken er delt inn i tre kategoriar; **kontor, samansett næring, og industri**. Med samansett næring meiner vi; energi-, IT- og transportbasert verksemd som datasenter, IT-styring, logistikk, lagring, montering og netthandel (utan lokale for direkte handel). Samansett næring skal vere del av fleire næringsklynger som industri, teknologi, forskning- og utdanningsverksemd (FOU), helse/medisin/farmasi, næringsmiddel og undervising. Kjenneteikn på denne næringsgruppa i Lyseparken er at den i starten truleg vert arealkrevjande, og vil då gje avgrensa sysselsetting og avgrensa trong for persontransport og parkering.

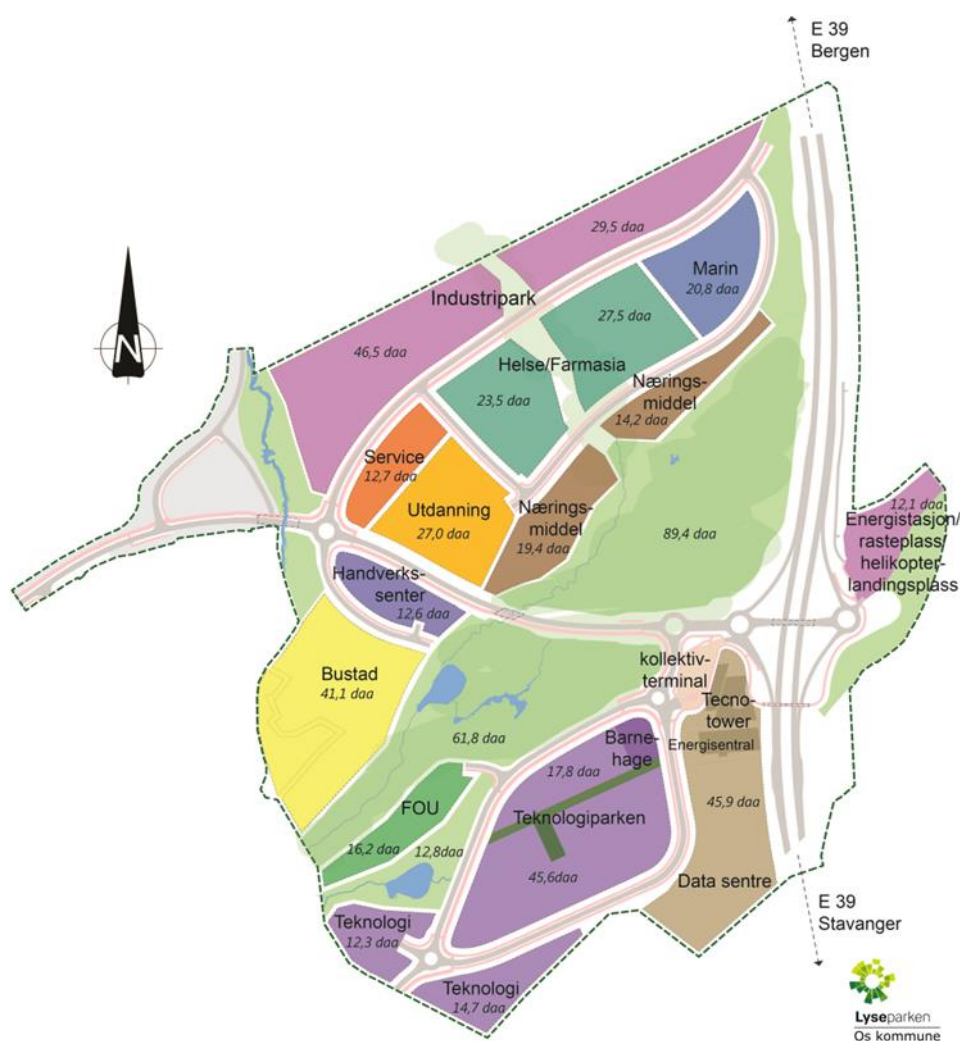
Etter kvart som verksemdene i Lyseparken vil auke aktiviteten legg vi til grunn at *kontordelen vil auke på dei allereie bygde tomtene*. Krav i føresegnene til planen skal sikre at ved fyrste byggetrinn, på alle tomter, skal det leggjast opp slik at seinare byggetrinn på same tomte kan nå maksimal utnyttingsgrad. *Mogeleg gjennomføring i trinn* skal sikrast som del av teknisk dokumentasjon i rammesøknad (søknad om byggeløyve) i trinn ein.

Framtidsbilete Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050 er vurdert ut frå talet på arbeidsplassar prosjektet legg til rette for i dei to fasane. I framtidsbilete 2030 er det rekna med at verksemdene i snitt for alle delområda vil nytte 50 % av tillate BRA. For Lyseparken 2050 vil 100 % av tillate BRA være utnytta. 20 % av BRA er sett av til parkering for bil og sykkel.

Utbygging av Lyseparken skal skje i trinn. Sørrområdet skal byggast ut fyst. I Lyseparken 2030 syner estimat at omlag 1800 vil arbeide her. Etter kvart som utbygginga i sørrområdet aukar og det er behov for meir areal, vil utbygginga i nordområdet ta til. I nordområdet vert det lagt til rette for at opp til 2200 personar kan arbeide. Til saman for Lyseparken 2030 vert det lagt til rette for ein arbeidsstokk på 4000.

For Lyseparken 2050 vil både sør- og nordområdet være i gong med å auke utnyttinga mot 100%. Framtidsbiletet vil vere at opp til 12 500 personar vil arbeide i Lyseparken.

Områdereguleringsplanen legg til rette for om lag 700 000 m<sup>2</sup> BRA og ein utnyttingsgrad på 160 % BRA. I framlegg til ny plan vert det lagt til rette for industri og fleire temaklynger av næring i samsvar med eit områdeprogram (Figur 1). Kommunestyret i Os skal i dei kommande 15 åra følge opp innhaldet i områdeprogrammet innanfor vedtekne og framtidige rammer.



Figur 1. Illustrasjon av områdeprogram for Lyseparken



## 2 Konsekvensutgreiing - Trafikk

Konsekvensane for trafikk skal vurderast med omsyn til kva grad prosjektet vil påverka trafikk og samferdsel i området kring Lyseparken, samt internt i Lyseparken. Transportbehov, fordeling av kollektiv, bil og sykkel, parkeringsdekning, eksternt og internt kollektivnett, samt eksternt og internt gang- og sykkelvegnett skal utgreiast (Figur 2).

3. Trafikk	Definerer transportbehov Foredling kollektiv/bil/sykel Parkering Eksternt og internt kollektivnett Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett	Trafikkanalyse og tiltaksplan	FDP, KPA , Revidert områdeplan
------------	---	-------------------------------	--------------------------------

Figur 2. Utgreiingstema frå planprogrammet til Lyseparken.

### 2.1 Skildring av utgreiingstema

Lyseparken-prosjektet ønsker å bidra til nullvekstmålet for personbiltransport ved å legge til rette for eit godt gang- og sykkelvegnett og eit godt kollektivtilbod. Målsettinga inneber at Lyseparken ikkje skal gje auke i samla personbiltransport. Det inneber at nye arbeidsplassar i Lyseparken er knytta til at flest mogleg av arbeidsreisene går kollektivt og/eller med sykkel og gange, slik at samla gjennomsnittleg del med bil som reisemåte vil bli redusert.

Det er viktig å synleggjere kva miljø- og energivennlige transportløyningar som vert lagt til grunn i Lyseparken. Overordna plan for mobilitet skal syne korleis arbeidsplassar primært kan knyttast til gange, sykkel eller kollektivtransport.

Framtidig venta trafikkauke er estimert ut frå dei to utviklingsbilete Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050. Det er planlagt fleire bustadområde vest for Lyseparken. Dei er knytt saman med etablering av ny veg mellom Lyseparken og Lysefjorden (Åsen-Helleskaret). Den framtidige bilauken som kjem som ein konsekvens av ny bustadbygging vert også vurdert i konsekvensutgreiinga. Trafikkmengda på vegnett kring Lyseparken i dag er vist i Figur 3. Nyskapt trafikk som følgje av Lyseparken ved full utbygging og omkringliggende område, er rekna til å vera omlag 13 000 ÅDT i vestre del og 17 000 ÅDT i austre del (Sivilingeniør Helge Hopen, 2018b).



Figur 3. Trafikkmengd (ÅDT) på vegnett kring Lyseparken.

Parkeringsdekninga i Lyseparken vil vere førande for om Lyseparken oppnår kravet om nullvekst i personbiltransport og i biltrafikk til og frå Lyseparken. Det blir lagt til rette for låg parkeringsdekking for bilar og høg for sykklar. Parkeringsdekking for bilar er sett til >30 % ved fullt utbygd BRA og for sykkel opp mot 50 %.

Internt kollektivnett ligg til rette for elektriske bussar. Nye bussar skal sørge for at kollektivreisande som kjem via E39 vert frakta vidare rundt i Lyseparken. Etablering av ny E39 vil fungera som ein kollektivakse frå Lagunen og frå Osøyro.

Det vert etablert gang- og sykkelvegnett i heile Lyseparken. Lokalt gang- og sykkelvegnett må opprustast og nye gang- og sykkelvegnett må etablerast og knytast til Lyseparken.

### **2.1.1 Definere transportbehov**

Transportbehovet skal vurderast ut frå tal på arbeidstakarar opp mot mål om nullvekst i personbiltransport, infrastruktur og tilkomst til Lyseparken.

### **2.1.2 Fordeling kollektiv, bil, sykkel og gange**

Analyse av fordeling mellom kollektiv, bil, sykkel og gange for Lyseparken er gjort for utviklingstrinn *Lyseparken 2030* og *Lyseparken 2050*.

For Lyseparken 2030 legg ein her til grunn at halvparten av samla BRA (eks. parkering) er utbygt. I 2030 anslår prosjektet at inntil om lag 4000 personar arbeider i Lyseparken. For Lyseparken 2030 blir lagt til rette for ca. 30 % parkeringsdekking for bil.

Mobilitetsplan for Lyseparken seier at målsett fordeling mellom kollektiv, sykkel og gange vert 43 % for kollektive løysingar for persontransport. Sykkel og gange må nå ein andel på 15 % og persontransport med bil kan nå opp til maks 35 %.

For Lyseparken 2050 er det estimert at 100 % av tillat BRA er utnytta. Inn mot den tidshorizonten er det så langt vurdert at det vil arbeide i overkant av 12 000 personar i Lyseparken. På det tidspunktet skal ein legge til rette for at om lag 30 % av arbeidsreisene kan skje med biltransport. Det vil bli lagt til rette for at 20 % av arbeidstakarane skal nytte sykkel eller gange til og frå Lyseparken.

Lyseparken 2050 legg til rette for parkering av 5000 sykklar. Det vil seie at 40 % av arbeidsreisene skal skje med sykkel. I framtida er det vurdert at dei bustadområda som grenser til Lyseparken vil vere utbygt med godt og samanhengande gang- og sykkelvegnett. Ein legg og til grunn at ny bruk av kommunikasjonsteknologi og el-sykkel vert vanleg. Gang- og vegnettet for sykkel i Os vert bygd sterkare ut i perioden 2022 og 2050. Ein legg og til grunn at fleire vil kunne nytte sykkel som framkomstmiddel i 2050. Deleordningar for bil som inneber kamerat- og kollegaordningar (fleire i same bilen) vert truleg meir vanleg i den same perioden.

### **2.1.3 Parkering**

Parkeringsdekning for Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050 er vurdert på bakgrunn av samansetting av verksemder som skal etablere seg i Lyseparken (Tabell 1). Verksemder som skal etablere seg i Lyseparken har blitt delt inn i tre kategoriar; kontor, samansett næring og industri. Etter kvart som aktiviteten veks i Lyseparken er det venta at delen med kontorplassar vil auka.



Tabell 1. Estimert fordeling av verksemdskategori for Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050.

Lyseparken 2030		Lyseparken 2050	
Verksemdskategori	Fordeling	Verksemdskategori	Fordeling
BRA kontor i 2030	20 %	BRA kontor i 2050	44 %
BRA Samansett næring i 2030	40 %	BRA Samansett næring i 2050	28 %
BRA industri i 2030	40 %	BRA industri i 2050	28 %

I Lyseparken skal parkering løysast for kvart bygg anten ved sams anlegg eller i parkeringskjellar. Parkeringskrav blir fastsett i reguleringsføresegner. Parkeringsbehov for sykkel og bil er estimert ut frå samansetting av verksemdar i Lyseparken; **kontor, samansett næring og industri**. Framtidig parkeringsbehov for Lyseparken er berekna i dei to framtidsbileta Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050, og er vist i Tabell 2 og Tabell 3.

Tabell 2. Estimert parkeringsbehov for Lyseparken 2030

Lyseparken 2030				
BRA utan parkering		282 558		
Areal til parkering		70 640		
BRA kontor		56 512		
BRA samansett næring		113 023		
BRA industri		113 023		
Tall på tilsette		4144		
			<b>Parkeringsbehov</b>	
Arealbruk	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Kontor	5/1000 m2	12/1000	283	678
Samansett næring	4/1000 m2	6/1000	565	678
Industri	4/1000 m2	6/1000	452	678
			<b>Sum tal</b>	<b>1300</b>
			<b>parkeringsplassar</b>	<b>2034</b>

Tabell 3. Estimert parkeringsbehov for Lyseparken 2050

Lyseparken 2050				
BRA utan parkering		565 117		
Areal til parkering		141 279		
BRA kontor		248 651		
BRA samansett næring		158 233		
BRA industri		158 233		
Tall på tilsette		12583		
			<b>Parkeringsbehov</b>	
Arealbruk	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Kontor	6/1000 m2	12/1000	1492	2984
Samansett næring	4/1000 m2	6/1000	791	949
Industri	4/1000 m2	6/1000	791	949
			<b>Sum tal</b>	<b>3074</b>
			<b>parkeringsplassar</b>	<b>4883</b>

#### **2.1.4 Eksternt og internt kollektivnett**

Ved full utbygging av Lyseparken legg vi i dag til grunn at i overkant av 12 000 personar vil arbeide der. Med eit så høgt tal vil det bli ein god del pendling til Lyseparken frå nærområdet og frå søre delar av Bergensområdet og den nye kommunen Bjørnefjorden. Eksternt kollektivnett omfattar i hovudsak E39 og fylkesveg/kommuneveg som går gjennom Lyseparken. I tillegg vil det vere rutebussar på Lyseklostervegen. Ny E39-strekning som går langs Lyseparken vert her sett som ei forlenging av kollektivaksen mellom Lagunen og Lyseparken. Lagunen vil fungera som eit kollektivknutepunkt for Lyseparken, der reisande med både buss og bybane vil blir frakta vidare til Lyseparken med skyttelbuss. Osøyro er kollektivknutepunktet i Os kommune, og det vil gå skyttelbussar i ringrute herifrå til Lyseparken.

Mobilitetsplan for Lyseparken 2018 syner at kapasitetsbehovet for kollektivtransport er 50% bussreisande frå Osøyro og 50% frå Lagunen. Bussar frå Lagunen og Lyseparken skal nytte busslommer som blir etablert ved avkøyring frå E39 til Lyseparken. Arbeidstakarar vert så frakta vidare med ein intern ringbuss.

Internt kollektivnett skal femne om elektriske bussar som skal frakte personar i Lyseparken frå busshaldeplassane ved E39 til dei ulike delområda. Det vert lagt til rette for låg biltrafikk internt i Lyseparken og for bussar vert det kantstopp og ikkje busslommer.

#### **2.1.5 Internt og ekstern gang- og sykkelvegnett**

Det vert lagt til rette for at ein høg del av arbeidstakarane skal nytte sykkel eller gå til Lyseparken. Difor er det naudsynt med eit godt gang- og sykkelvegnett knytt til Lyseparken, samt eit godt internt gang- og sykkelvegnett. Det er ein føresetnad for at Lyseparken skal nå sine høge ambisjonar om høg del av arbeidstakarar med gange og sykkel.

Gang- og sykkelvegnett i Os kommune er delvis utbygt og med varierende standard. Det er i dag ikkje alle krinsar som har godt gang- og sykkelvegnett. Lysefjorden, krinsen der Lyseparken høyrer med, har i dag svakt tilbod for gange og sykkel. Lysefjorden/Os nord er for tida nesten utan gang- og sykkelvegar.

Internt i Lyseparken, og langs fylkesvegen som går gjennom Lyseparken, vert det etablert eit gang- og sykkelvegnett med god kapasitet. Det vert god tilkomst for syklende og gåande til alle delområde i Lyseparken.

## 2.2 Skildring av referansesituasjon og alternativ-1

Lyseparken ligg innanfor gjeldande reguleringsplan for E39 – Os kommune, Svegatjørn – Bergen grense, Plan ID 2004030. Siste reguleringsplanen for Lyseparken er frå 2012. Den er ei oppdatering av ein tidlegare plan frå 2006. I forbindelse med E39 vert det bygd fylkesveg gjennom planområdet. Referansesituasjonen omfattar dermed E39 og fylkesvegen som kryssar aust /vest gjennom planområdet.

0-alternativet omfattar eit næringsområde på om lag 500 daa med ein utnyttingsfaktor på 50 % BRA for bustadar, og 100 % for næringsbygg. Gjennomsnittleg utnytting vert 94 % BRA. Samla gjer dette ein BRA på ca. 400 000 m<sup>2</sup> viss ein tar ut vegareala, som er lagt til i forslag til ny plan, innanfor formåla.

Det er ikkje starta utbygging i reguleringsplanen frå 2012, då med unntak av E39 og ny fylkesveg. Delar av planområdet vert i dag nytta til massedeponi og riggområde i forbindelse med utbygging av E39 og fylkesvegen. Lyseparken elles har skol og kollar, vegetasjon, våt/myr-områder, vassdrag og samt minder vatn, og nokre bustadar ned mot Sjøbøelva.

0-alternativet er gjeldaneplan og utbygd vegnett (E39 og fylkesveg). Ny kunnskap og informasjon som har kommen fram sida gjeldande plan blei godkjent vil bli inkludert i konsekvensutgreiinga.

### Alternativ 1

Planområdet er om lag 943 daa, og omfattar ny E39 til Bergen og ny fylkesveg med gang- og sykkelveg. I vedtatt plan ligg det fire byggjeområde, mens i forslag til ny plan har ein delt inn desse områda fleire mindre delområde.

Lyseparken-prosjektet har hatt ein klar strategi og ei energi og miljømålsetting sidan oppstarten av planen i 2006. Prosjektet skal riggast for framtida og skal ha ei høgt fokus på klima, effektive og berekraftige energiløysingar. Det skal opnast for ulke og ny teknologi og produkt. I forslag til ny plan er det foreslått BRA på ca. 700 000 m<sup>2</sup>, noko som svarar til ei utnytting på ca. 160 % BRA.

### Alternativ-0 og Alternativ-1

Forskjell mellom alternativ-0 og alternativ-1 er auke i volum og omfanget som alternativ-1 legg opp til. BRA vert auka frå 400 000 m<sup>2</sup> til om lag 700 000 m<sup>2</sup> i alternativ-1. Lyseparken har heile tida hatt som mål om å vera eit føregangsprosjekt som skal satse på framtidsretta løysningar. Det er derfor vurdert at alternativ-0 vil nytta same løysningar som el-buss, el-syklar og låg parkeringsdekning for personbilar.

## 2.3 Avbøtande tiltak

For at Lyseparken skal oppnå måla og bidra til nullvekst, er det naudsynt å leggje til rette for gode løysingar og tilbod for gange-, sykkel og kollektiv.

### Fordeling kollektiv, bil sykkel og gange

For å få ei ønsket og styrt fordeling mellom kollektiv, bil, sykkel og gange må ei redusere transportarbeidet med person til Lyseparken. For Lyseparken 2030 og Lyseparken 2050 vert det lagt til rette for ei parkeringsdekning for bil på respektive 28% og 35%, mens dei resterande 65 % og 72 % blir fordelt mellom transportforma gange, sykkel- og kollektivt.

### Parkering

Regulert avgrensa parkeringsdekning vil styra kor mange bilar som kan kome til Lyseparken og dermed direkte bidra til å bidra til nullvekstmålet og eit lågt klimafotavtrykk. Foreslått parkeringsdekning for bil og sykkel er vist i Tabell 2 og Tabell 3.

### Eksternt og internt kollektivnett

Bjørnefjorden kommune, Region Vestlandet og prosjekt Lyseparken må leggje til rette for at det skal vere eit godt tilbod for dei kollektivt reisande. Dette inneber at det vert etablert «shuttelbussar/ringrute» frå Lagunen og Osøyro i rushtidsperiode om morgonen og ettermiddagen, som omtalt i mobilitetsplanen (Sivilingeniør Helge Hopen, 2018a). Det må og vere ei god kollektivdekning for dei omkringliggende bustadområda.

Mobilitetsanalysen for Lyseparken visar at med 2 pendelbussar frå Lagunen og 2 frå Os sentrum vil handtera føresett etterspurnad i rushtidsperiodane. Det vil da gå bussar med 10 minuttars frekvens frå Lagunen og frå Os sentrum/ Osøyro.

### Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett

For at Lyseparken skal nå mål og ønske om ein høg del med persontransport som gange- og sykkel er det avgjerande at det eksterne gang- og sykkelvegnettet i Os vert vesentleg oppgradert og utbygd med ein god standard. Lokale og regionale mynde må etablere nye gang- og sykkelveggar og dei må vere knytt til Lyseparken. Kraftig utbygging av gang og sykkelnettet er avgjerande føresetnad for at Lyseparken skal lykkast i å nå måla om ei lågare dekning for bilar og ei høgare tilbod på kollektiv, gange- og sykkel.

## Konklusjon

Auke i volum og omfang på utbygging i Lyseparken - frå 400 000 m<sup>2</sup> (reguleringsplan 2012) til om lag 700 000 m<sup>2</sup> (reguleringsforslag 2018) er vurdert som den største skilnaden mellom 0-alternativet og alternativ-1 .

Gjeldande plan legg til rette for fleire bustadar, hotell og andre verksemder som vil til rette legge for høgare bruk av bil, samt høgare parkeringsdekning for bil.

For Lyseparken prosjektet har kommunestyre og prosjektstyret lagt til grunn mål om at transportbehovet til og frå skal løysast i kombinasjonar med gange-, sykkel eller kollektiv. Lyseparken skal bidra positivt til dei nasjonale og regionale og lokale måla om nullvekst i personbiltrafikken.

Med avgrensa parkeringsdekninga vert Lyseparken ein av det utbyggingsområda i Noreg som vil få høgast del med gange- og sykkeltrafikk. Høg del med gange- og sykkelløysingar kjem som tillegg til at ein høg del av arbeidsreisene skal skje med kollektivtrafikk / fleire løysingar med buss.

Fordelinga av kollektiv, bil, gange-/sykkel for Lyseparken er vurdert ut frå gjennomført overordna føresetnader, ny kartlegging, analysar og nye berekningar av type verksemder, parkeringsdekning og revidert reisemiddelfordeling.

Redusert parkeringsdekning er fastsett i reguleringsføresegnene, parkeringsdekninga er sett slik at arbeidstakarane i Lyseparken si hovudsak må nytte gange-, sykkel og kollektivtransport.

Ekstern og internt kollektivnett er avgjerande for at Lyseparken skal nå mål om at arbeidstakarane i Lyseparken skal hovudsakeleg nytta gange-, sykkel er kollektivtransport. Inne i Lyseparken er dette planlagt løyst ved eit godt kollektivnett med el-bussar som fraktar personar mellom områda og hovudkollektivaksen ved E39. Det er avgjerande at ekstern kollektivnett vert tilrettelagt med eit godt tilbod for persontransport til Lyseparken, frå Osøyro og Lagunen(kontakt til Bybanen).

Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett må leggest til rette med god tilkomst til Lyseparken. Internt vert det gang- og sykkelvegnett til alle delfelt. Eksternt er det i dag ikkje tilstrekkeleg utbygd gang- og sykkelvegnett.

Framlegg til ny plan legg til rette for næringsverksemder, låg parkeringsdekning for bil, slik at største del av arbeidsreiser skal skje enten ved kollektivløysingar eller ved gange og sykkel. Forslag til ny plan legg til rette for eit større utbyggingsvolum samanlikna med gjeldande plan og dermed vil det verta meir aktivitet i lyseparken. Gjeldande plan legg til rette for fleire bustadar, hotell og andre verksemder som vil til rette legge for høgare bruk av bil, samt høgare parkeringsdekning for bil.

Måten som områdeplanen med føresegner og retningslinjer legg handterer tema trafikk vil moderere ei tradisjonell bil-orientering av utbygginga.

*På bakgrunn av foreslått løysingar og regulering av trafikkområdet vert samla vurdering av konsekvens vurdert til **liten positiv for utgreiingstema Trafikk.***

For at mobilitetsplanen for Lyseparken skal vera råd å gjennomføre er det naudsynt med transporttiltak som vil fremje attraktive kollektivløysingar og svært utvida gang- og sykkeltilbod:

- Utbygging av samanhengande gang/sykkelveg frå Osøyro til Lyseparken
- Utbetring av lokalvegnettet, mellom anna gang/sykkeltiltak i området rundt Lyseparken
- Drift av pendelbusser frå Lagunen og Os sentrum
- Drift av interne (ev. fôrarlause) minibussar i planområdet
- Terminalløysing for ring-/ skyttelbussar frå Lagunen og Os sentrum
- Intern tilrettelegging av fasilitetar for sykkel, ladepunkt for el-syklar mv.

Trafikk	0-Alternativet	Alternativ 1
Transportbehov	0	Liten positiv
Fordeling kollektiv/bil/sykkel	0	Liten positiv
Parkering	0	Liten positiv
Eksternt og internt kollektivnett	0	Ubetydeleg
Eksternt og internt gang- og sykkelvegnett	0	Ubetydeleg
<b>Samla vurdering</b>	<b>Ingen (0)</b>	<b>Liten positiv</b>



### **3 Kjelder**

Sivilingeniør Helge Hopen (2018a) *Lyseparken - Mobilitetsplan*. Bergen.

Sivilingeniør Helge Hopen (2018b) *Lyseparken - Trafikkanalyse, del 1 Kapasitet tilførselsvegnett*. Bergen.