



2022/437-243

06.01.2026

## Vurdering av politiske føringar PTM - Områderegulering for Rosendal tettstad - PlanID 20190002

### Endringsforslag til reguleringsplan – Rosendal sentrum

#### 1. Næring og turisme

- L5 (Helsehotell) skal leggjast inn som arealformål næring og turisme.

#### Historikk

Føremålet vart i utgangspunktet vidareført frå reguleringsplan frå 2007, trass at tiltak ikkje har vore aktuelt på desse ca. 20 åra. Grunnen var enkel, ein ville nytte seg av areal som allereie låg inne i eksisterande planar. I planprosessen fekk me motbør og på grunn av dette vart føremålet teke ut av planforslaget.

Ankepunkta var:

- I strid med grunneigar sine ønskje som vil ta vare på matjorda, jf. motteken merknad.
- I konflikt med kulturminne H730 (Bandlegging etter lov om H730 kulturminne).
- Trafikale utfordringar kring smal veg, auka trafikk og mange bustadar.
- Konflikt med dialogpunkt Statsforvaltaren – kan medføre motsegn.

#### Aktuelle vurderingar:

- Det er i seinare tid etablert fleire nye bustadeigedommar i området, og som nyttar den smale vegen. Trafikale utfordringar kring smal veg, auka trafikk og mange bustadar er ei utfordring.
- Kan forsinke planprosessen og medføre motsegn, samt ev. klage på eit framtidig planvedtak.
- Viss hotellarealet skal vidareførast rår administrasjonen til å nytte arealføremålet i den forma det hadde ved første høyring (hotell og overnatting).



#### 4. HO1 – Rosendal Hotell

- **Bruttoarealet skal aukast slik at området kan driftast som hotell.**

Administrasjonen er usikker på tydinga av dette punktet, men tolkar at utnyttingsgraden skal aukast slik at området kan driftast som hotell. Vidare har me tolka at saka gjerne gjeld leilegheiter for heilårsdrift.

- **Følgjande endringar i føresegnene**

##### **Fjern punkt 7.9.2;**

- som krev heilskapleg situasjonsplan med omsyn til kulturmiljø og parkområde.
- Eksisterande store tre mot fylkesvegen sør på feltet skal ivaretakast.
- Maksimal utnyttingsgrad: %BRA = 175%.
- Største byggehøgde: MH = kote +15.0.

**Fjern heile punkt 7.9.3,** då dette skal ivaretakast ved detaljregulering.

#### Historikk

Eigedommen og den vidare utviklinga har vore grundig drøfta i prosjektgruppa, både før og etter offentleg ettersyn. Trea er vurdert som viktige som del av bygda sitt eksisterande kulturmiljø.

Dagens gjeldande reguleringsplan inneheld eit spesialområde for bevaring av bygg og anlegg for denne eigedommen.

Då den gjeldande reguleringsplanen vart behandla så hadde fylket merknad om at dette bygget bør sjåast på som samanhengande bygningsmiljø saman med ein del andre hus av verdi i sentrum.

I samband med oppstart av planarbeid på eigedommen i 2024, kom det tyngre tilbakemeldingar frå fleire regionale mynde.

- Vestland fylkeskommune rådde sterkt ifrå at ein gjekk vidare med planinitiativet slik det låg føre. Dei melde tilbake at «å bygge den ned vil sterkt forringe kulturmiljøkvalitetane i området». Det vart også sett fram trong for trafikkanalyse.
- Statsforvaltaren skriv mellom anna at det ikkje er etablert leikeareal av tilstrekkeleg storleik og kvalitet, og at dette kan gje grunnlag for statleg motsegn til planen. Dei viser også til at det er registrert ei lind i planområdet, som gjeld ein nær truga raudlista art av stor forvaltningsinteresse. Dei bed reguleringsplanen ta omsyn til og vurdere tiltak som kan bidra til å trygge linda, òg i anleggsfasen.

Administrasjonen har no hatt direkte kontakt med vegeigar kring tema, og dei har ikkje kravd at trea skal ned. Dei tok i 2023 ned nokre greiner som kunne utgjera ein trafikkfare.

Kommunen har til no altså ikkje motteke merknad om at det er trong for å ta ned trea langs fylkesvegen her. Fylket var i e-post av februar 2023 tvert imot oppteken av eventuelt bevaringsvern for trea.

#### Aktuelle vurderingar:

- Å fjerne bevaring av bygg og anlegg for denne eigedommen kan vere i konflikt med føringar frå regionale kulturmynde.



Folk ønskjer å få fortellingane om staden. Eigenart og identitet på ein stad er viktig både for lokale og tilreisande.

Planseksjonen støttar at dette er ein spanande struktur ein må ivareta og bruke som identitetsbevarande element i sentrum. Kanskje kan den transformerast til handel eller til bustader? Alternativt kan strukturen nyttast til å formidle noko om produksjonsindustrien.»

• **Stålhallen skal overførast til SF7.**

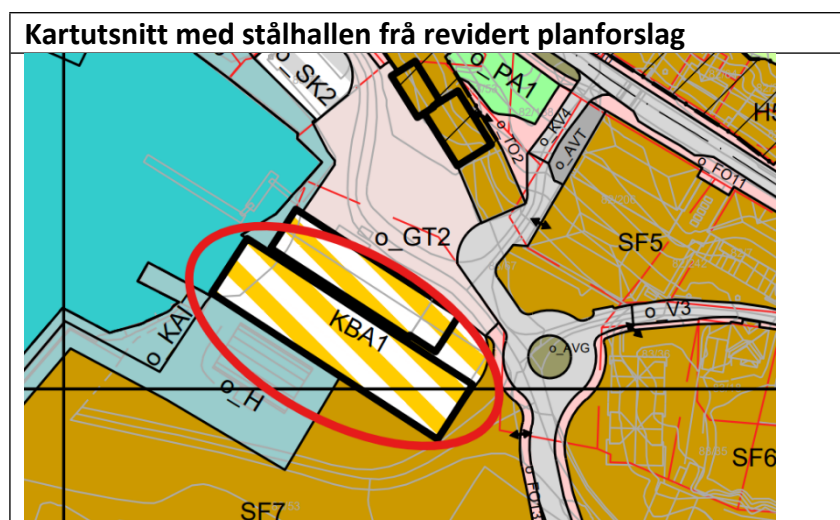
Historikk

Prosjektgruppa valde å gå for eit forslag der ein tar vare på bygget, men der ein kan transformere dette. Bygget kan då nyttast til forretning/tenesteyting/bevertning samt vidareføring av eksisterande industri. Såleis ein brei bruk for framtida.

Dette får ein til ved å regulere med eit kombinert føremål KBA.

Aktuelle vurderingar:

- Dersom bygget blir liggjande som del av SF7 kan det på eit vis medføre ein mindre fleksibel bruk enn i dag. Sentrumsføremål omfattar m.a. forretning, tenesteyting og bustadar, men ikkje industri som hallen blir brukt til i dag. Sentrumsføremål vil såleis ikkje vere i samsvar med dagens bruk av stålhallen.
- PTM står uansett rimeleg fritt til å vurdere framtida til stålhallen; om den skal vere bygning for bevaring eller ei og kva arealføremål den skal vere del av.



**6. Veg og trafikk**

- **Vegen ved Folgefonnsenteret inkludert til GT2 skal regulerast som gågate, med unntak for varelevering.**

Administrasjonen forstår dette slik at o KV3 skal bli gågate, men usikkert om ein vil endre gatetunet GT2 til gågate også.

Historikk

Har vore drøfta grundig i prosjektgruppe, både før og etter offentleg ettersyn.

Er vurdert behov for å halde vegen open, både for tungtrafikk/varelevering, men også som beredskapsveg for omkøyning.

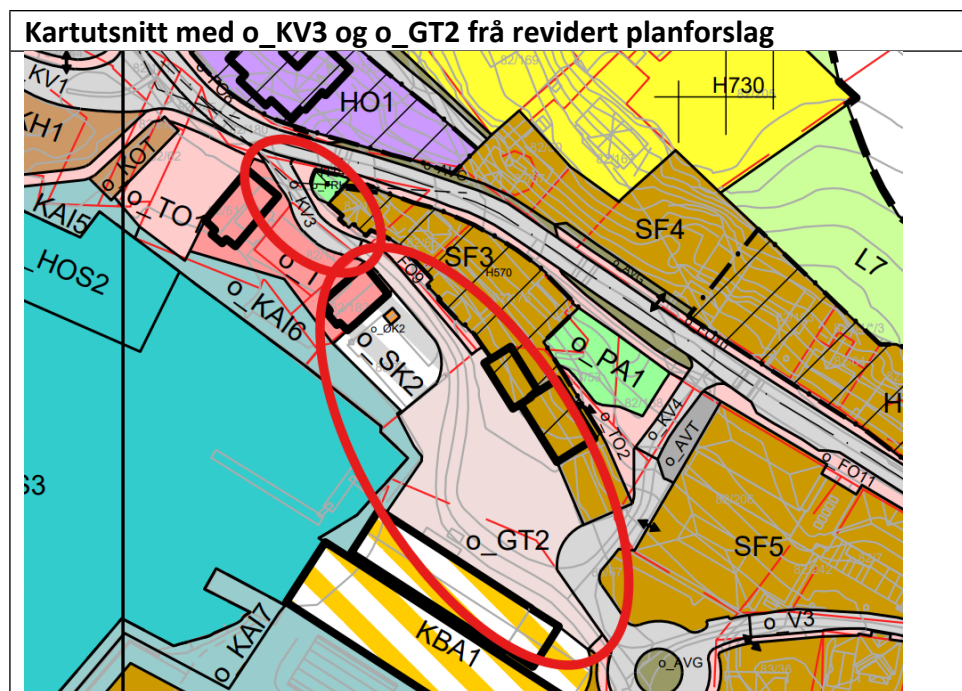
Føremålet o\_KV3 er i dag føreslege som offentlig køyreveg fordi det er vurdert behov for å kunne køyre i begge retningar. Det er elles nokre som treng å kunne køyre på denne vegen for å kome fram til sine eigedommar.

Det har lenge har vore ønska å få på plass eit gatetun/torg i dette området. Gatetun GT2 er føreslege utforma universelt og køyrbart, men der gåande har prioritet framfor bilar. Dette også fordi det er vurdert behov for å kunne køyre i begge retningar. Då det er føresett å tilrettelegge med prioritet for gåande, så er dette ikkje berre for å ta omsyn til trafiksikkerheita for dei gåande, men også for å gjere mindre attraktivt for køyrande og såleis oppnå mindre trafikk på denne vegen. Det er likevel opna for varelevering og eventuell HC-parkering.

For GT2 er det sett krav om utomhusplan som syner variasjon i dekket, møblering, drosjetilkomst, tilplanting og korleis tiltaket er tilpassa universell utforming. Dette også for å ivareta den bruken som er på staden knytt til mellom anna fleire barar (*Bar-in* og *Bar-on*) og fleire reisande. Innanfor felt o\_GT2 er det vurdert mogleg forureining i grunnen, og det er difor lagt inn i føresegnene at massar i grunnen må gjerast greie for i samband med byggesøknad.

#### Aktuelle vurderingar:

- Å endre bruken av o\_KV3 til gågate med unntak for varelevering ivaretar ikkje alle behov som er ivaretatt no, som m.a. beredskapsveg, tilkomst til eigedommar, tilkomst for taxi og HC-parkering.
- Å endre gatetunet til gågate utan vidare føringar vil ikkje sikre heilskapleg tilrettelegging for m.a. behov knytt til dekke, møblering, lyssetting, drosjetilkomst, HC-parkering til KBA1 eller tilplanting.
- Usikkert om føremålet gågate ivaretar behovet i god nok grad, sidan det lenge har vore ønska å få på plass eit gatetun/torg i dette området.



- Rundkøyring skal fjernast.

### Historikk

Har vore drøfta grundig i prosjektgruppe, både før og etter offentleg ettersyn.

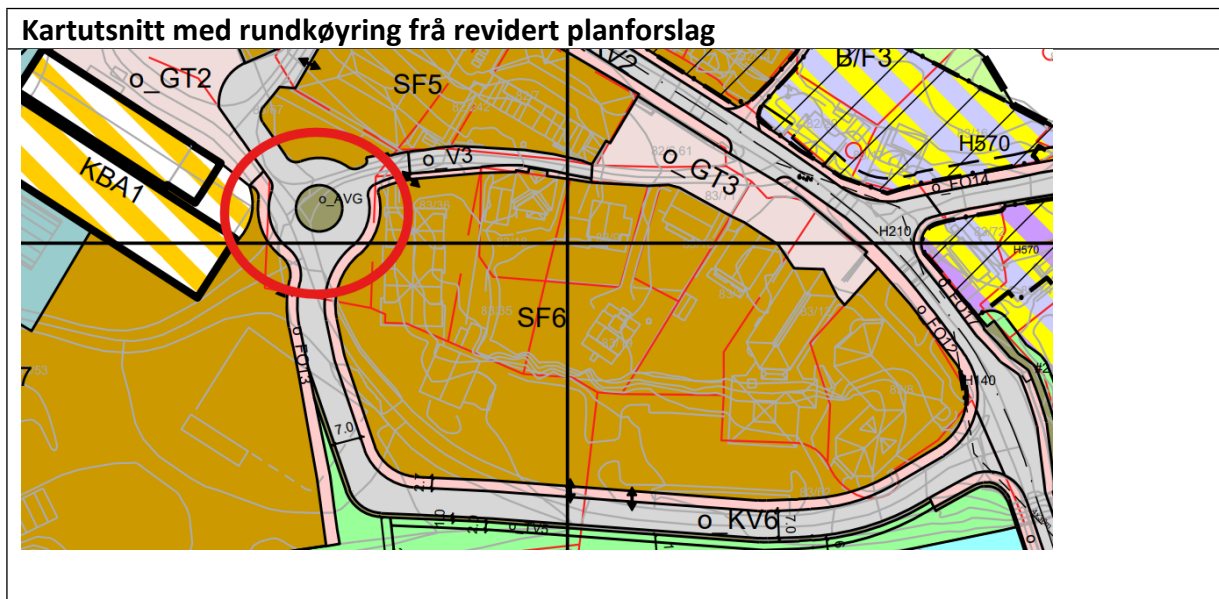
Det er konkludert med at ein treng ei snuløysing for å kunne ta tungtrafikken inn og ned langs elva, slik at varer kan leverast og at tungtrafikken kan snu og kome ut att same veg.

Dette heng saman med trong for å trygge mjuke trafikantar i sentrum, og derav trong å gjere Vangsvegen einvegskøyrd.

Løysingane med rundkøyring er støtta av vegmynde (Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen).

### Aktuelle vurderingar:

- Snumoglegheit for større køyretøy bør fastsetjast på dette plannivået og ikkje vente på detaljplan for td. SF7.
- Rundkøyringa er meint å løyse eit trafikktryggingssproblem slik at større køyretøy i mindre grad må køyre gjennom tronge gater med mange mjuke trafikantar.
- Dette kan generere motsegn frå vegmynde, men usikkert og vanskeleg å svare ut på førehand jf. telefonsamtale med VLFK.

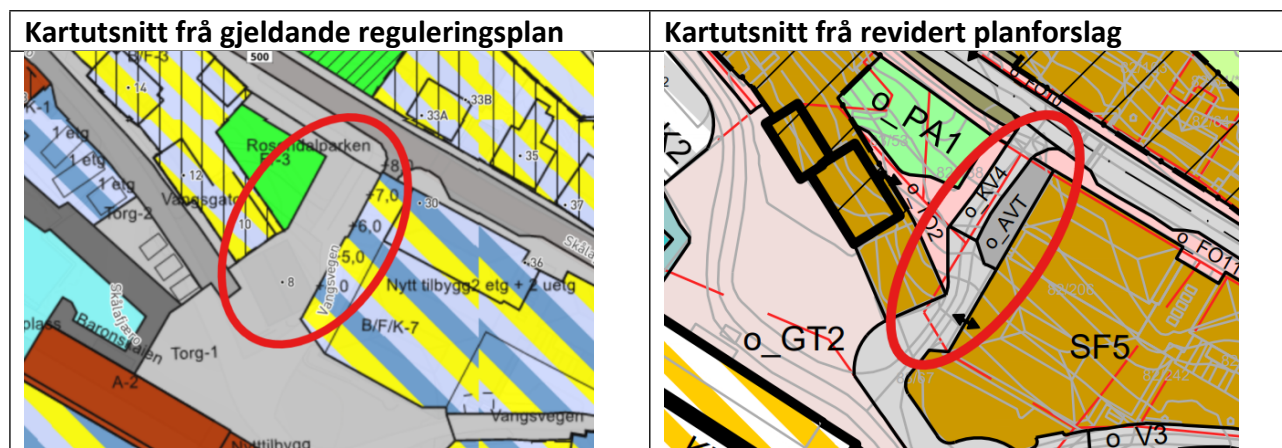


- **Vegen frå Skålagata ved parkeringshuset skal vere opphaldsområde, som i dagens situasjon.**

#### Aktuelle vurderingar:

Planforslaget er i realiteten ei vidareføring av dagens situasjon.

Ingen konsekvens og blir som i dag.



- **Vegen ned ved parkering til Varehuset og oppkørsel ved tidlegare bankbygg skal vere tofelts veg.**

Administrasjonen forstår at det her er meint at vegane o\_V3 og o\_KV6 skal haldast opne for køyring i begge retningar.

(Etablering av tofelts veg på o\_V3 vil generere riving av hus, og administrasjonen går ut frå at dette ikkje er intensjonen til PTM).

#### Historikk

Har vore drøfta grundig i prosjektgruppe, både før og etter offentleg ettersyn.

Det er vurdert i samråd med vegmynde, at me treng å løyse trafikksikkerheita og den uoversiktelege og farlege situasjonen for mjuke trafikantar i sentrum (skuleelevar, turistar m.m.)

Det er konkludert med at ein treng ei rundkøyring for å kunne ta tungtrafikken inn og ned langs elva, slik at varer kan leverast og at tungtrafikken i hovudsak kan snu og kome ut att same veg. Dette heng saman.

Løysinga som prosjektgruppa har landa på opnar for innkøyring til parkering til Varehuset slik som før, men på grunn av trafikkfarleg situasjon kan ein ikkje køyre ut att i denne avkøyringa, og må då velje alternativ rute.

Like eins så har ein vurdert at trafikken i dag ikkje kan kome frå fylkesvegen og inn ved gamle bankbygget. Då må ein velje alternativ rute, men for å ivareta varelevering for m.a. Varehuset, så skal ein kunne køyre ut i dette krysset.

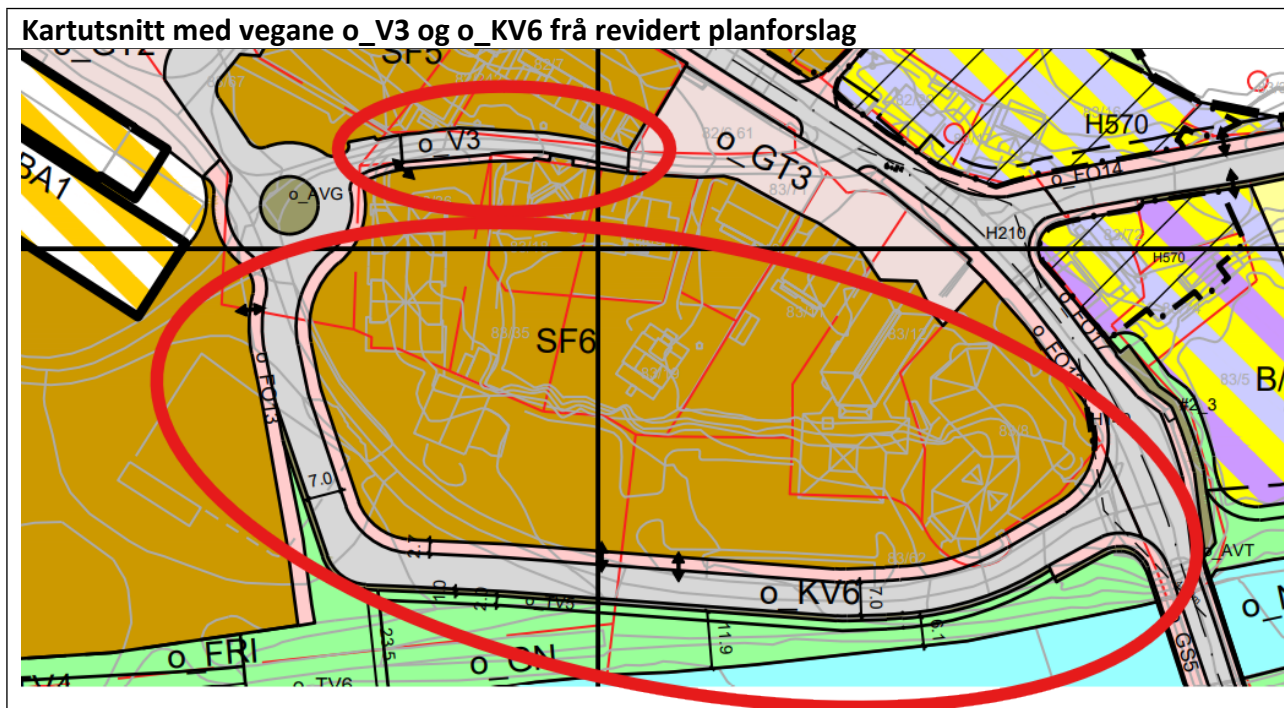
Løysingane er støtta av vegmynde (Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen).

Med fokus på trafikksikkerheit er det vurdert langt betre å ta tungtrafikken ned langs det gamle bankbygget og ikkje i starten på Skålagata.

#### Aktuelle vurderingar:

- Svært lite trafikksikkert at større køyretøy skal køyre gjennom tronge gater med mange mjuke trafikantar. O\_V3 er ein slik trong veg, medan o\_KV6 har plass til to køyrefelt.

- Endring av o\_V3 kan generere motsegn frå vegmynde, men usikkert og vanskeleg å svare ut på førehand jf. telefonsamtale med VLFK.



- Det skal setjast av areal til busshaldeplass for mottak av cruiseturistar.

#### Historikk

Har vore drøfta grundig i prosjektgruppe, både før og etter offentlig ettersyn.

Har vore prøvd før utan hell, og grunneigar ønska ikkje slik løysing då. Vart difor teke ut av planforslaget.

Det vart vurdert at eksisterande busshaldeplass kan nyttast for mottak av cruiseturistar.

Planforslaget opnar likevel for at ein kan regulere området for SF7 og tilrettelegge for slik infrastruktur i dag.

Cruiseturisme har vore eit tungt tema å ta stilling til i områdereguleringa, også sidan gjeldande cruisestrategi har innehalde restriksjonar.

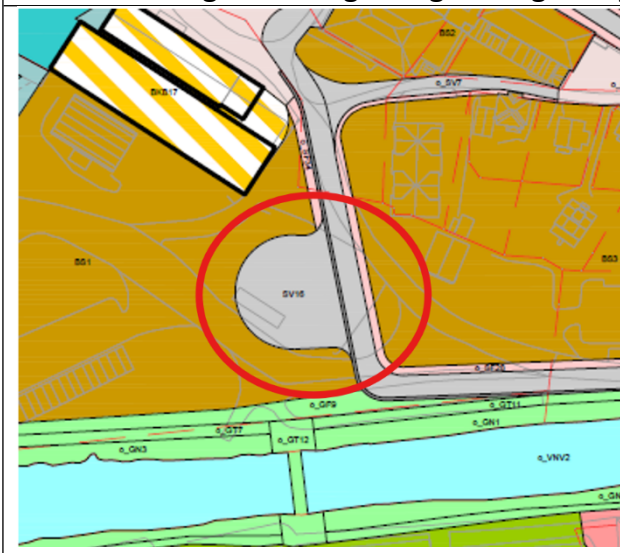
Temaet blir no arbeidd med på fleire hald, ved revisjon cruisestrategien, temaplan for reiseliv og i hamnestrategien/hamneselskap. Det er vurdert at tema må avklarast i fagplanar før ein eventuelt bør endre områdereguleringa for dette punktet.

Det viktige no har vore å få ei vedteken områderegulering som ein kan nytte for å gjennomføre dei tiltak som hastar mest.

#### Aktuelle vurderingar:

- Å søkje å løyse dette no kan forsinke planprosessen.
- Har vore prøvd før utan hell, men kan vurderast å ta inn att i ein revidert områdeplan, og når fagplanar har landa strategiar endeleg.
- Viss utvalet likevel ønskjer å legge dette inn i plankartet kan ei relativt lite inngripande løysing vere å legge til rette for langsgåande busshaldeplass der veg o\_KV6 går parallelt med elva.

Her viser tidlegare forslag som grunneigar ikkje ønskte.



## 7. Bru og Seawalk

- Brua som er innteikna skal flyttast så langt som mogleg ned mot elveløpet.

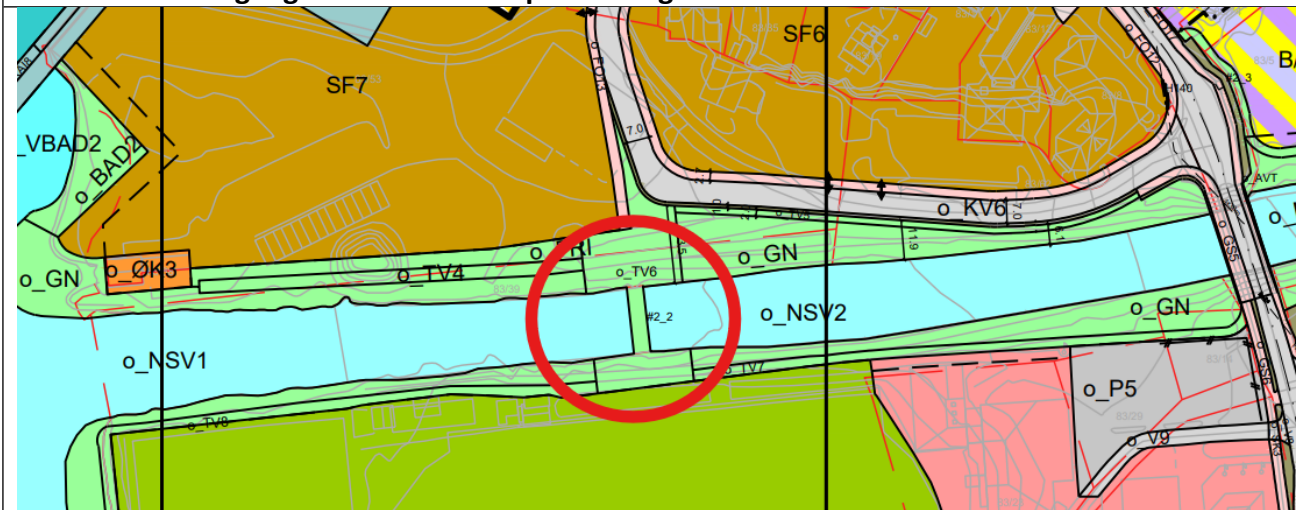
### Historikk

Brua har vore vurdert også som ei beredskapsbru, og er difor plassert i forlenging av køyreveg o\_SKV6 i dag. Etter Omsbru vart bygd om til gangbru, så finnes det ingen beredskapsbru i Rosendal, og brua er planlagt dimensjonert som køyrbar einvegs.

### Aktuelle vurderingar:

- Vanskelig å nytte som beredskapsbru dersom brua blir flytta så langt mot sjø.
- Ei flytting vil truleg medføre revidert KU og ny dialog med overordna myndigheiter og vil truleg ta areal frå idrett/born og unge pga. konflikt med kunstgrasbane.
- Eit alternativ kan vere å flytte brua mot sjøen og regulere som rein gangbru, ev. med utforming som let små køyretøy passere. Viss hovudbrua vert sett ut av spel er ein da avhengig av å få mellombels køyrebru på plass som naudtiltak. Det er usikkert om dette let seg gjere utan å kome i konflikt med kunstgrasbanen.

### Kartutsnitt med gangbrua frå revidert planforslag



• **Seawalk skal leggjast inn ved enden av VBAD3.**

Historikk

Har vore drøfta grundig i prosjektgruppe.

Kystverket har kome med innspel om å vurdere andre lokasjonar for cruisehamn, og påpeikar at fallvindane er eit problem i Rosendal. Dei føreslo området mot Dimmelsvik.

Kystverket er likevel positive til nye hamneanlegg, men dei må lagast slik at dei kan brukast i alle vertilhøve.

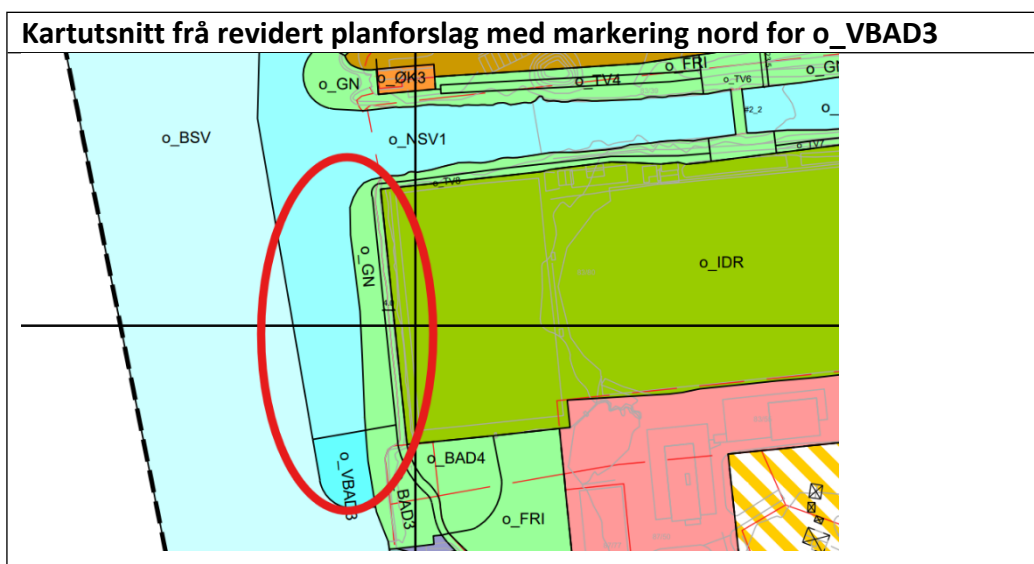
Cruiseturisme har vore eit tungt tema å ta stilling til i områdereguleringa, og sidan gjeldande cruisestrategi har innehalde restriksjonar.

Temaet blir no arbeidd med på fleire hald, ved revisjon av cruisestrategien, temaplan for reiseliv og i hamnestrategien/hamneselskap. Det er vurdert at tema bør avklarast i fagplanar før ein eventuelt kan endre områdereguleringa for dette punktet.

Det viktige no har vore å få ei vedteken områderegulering som ein kan nytte for å gjennomføre dei tiltak som hastar mest.

Aktuelle vurderingar:

- Plassering av ein Seawalk er avgjerande for kvar skip skal ankre, og det vil vere naturleg å samstundes legge til rette for landstraum og andre fasilitetar både på land- og sjøside. Etablering av ein Seawalk er ei stor investering som bør tryggast gjennom teknisk prosjektering, marknadsvurdering og ev. anna før plasseringa vert gjort bindande i ein arealplan.
- Nærleiken til elveutløpet gjer gjennomføringa usikker. Fiskeinteressene knytt til dei anadrome artane (aure og laks) vil truleg vege tungt her.
- Vil medføre revidert KU, dette kan kanskje gjerast i ein detaljreguleringsplan for tiltaket.
- Viss PTM-utvalet ønskjer dette lagt inn i plankartet bør arealføremålet på landdelen vere kai og i sjø bør det visast hamneområde. Dette bør tryggast gjennom fagleg vurdering og krev truleg kompetanse kommunen ikkje sit på sjølv.



## 8. FBF – Naustområde

- **Området FBF skal fortsatt vere regulert som naustområde, og ikkje nyttast til fritidsbustader.**

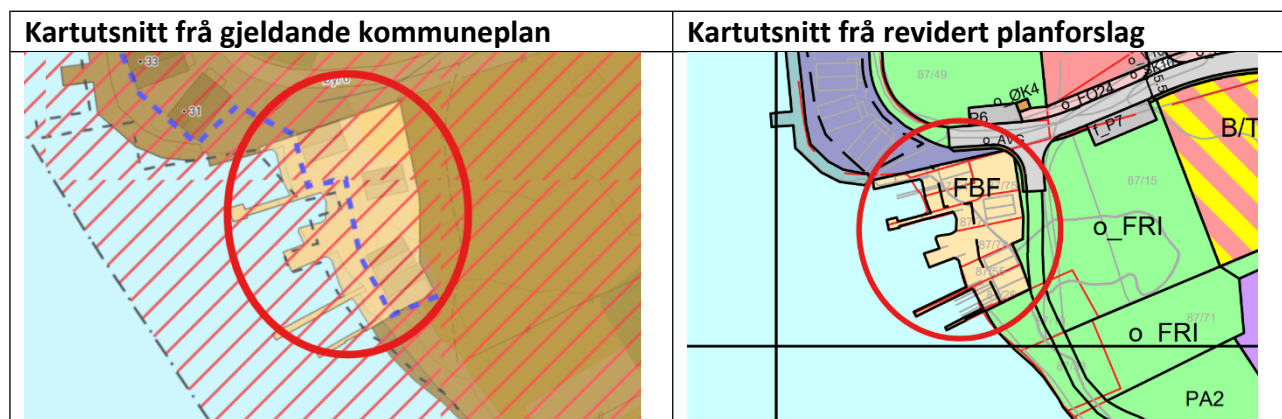
### Historikk

Har vore drøfta i prosjektgruppe.

Føremålet har vore vidareført frå KPA 2018, der byggegrense langs sjø er lagt inn.

### Aktuelle vurderingar:

- Ein tar ifrå grunneigarane ein moglegheit som dei har i dag gjennom KPA 2018. Her er området sett av til fritidsbustadar, og parkering er sikra frå gammalt av til desse eigedommane. Råka partar må få del i høyringa.
- Statsforvaltaren har ikkje merknad til planforslaget etter at ein regulerte inn byggegrense langs sjø.



## 9. Områdeoverføringar

- **Områda KBA2 og B/T skal overførast til T2. Sette av 5000 m<sup>2</sup> totalt.**

Administrasjonen har lest ønsket om 5000 m<sup>2</sup> som eit areal som skal setjast av i plankartet, men det rimar ikkje heilt med at arealføremåla skal slåast saman, ei heller sidan det allereie er sett av 6500m<sup>2</sup> i arealføremålet o KBA2 (fleirbrukshall). Er det her heller meint føresegnene sitt avsnitt 7.15.3 som set utnyttingsgrad på inntil BYA=3000m<sup>2</sup>?

### Historikk

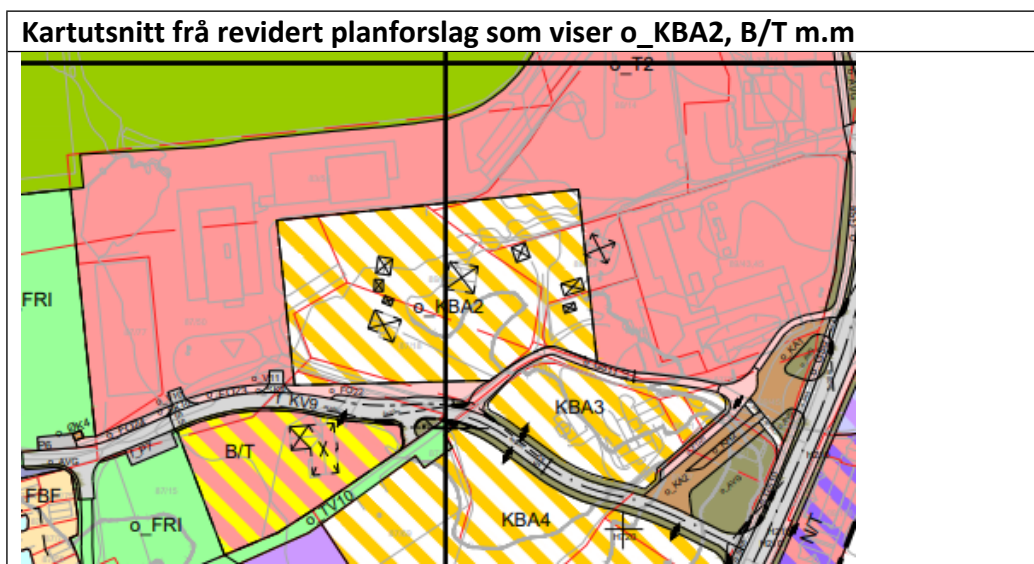
Det har vore vurdert som nødvendig å kunne bygge idrettshall med direkte heimel i områdereguleringa og utan krav om ny detaljregulering. Då er dette løyst med å regulere inn eit kombinert føremål, KBA2 med tilhøyrande føresegner og rekkefølgekav. Dette arealet er i dag på ca. 6500 m<sup>2</sup>.

Det har vidare vore vurdert at det er trong for bustadareal i Rosendal, og omsorgsbustadar blir det truleg også behov for fleire av. Derav er det sett av eit kombinert område for Bustad/tenesteyting, B/T på Øyro.

### Aktuelle vurderingar:

- Det må setjast krav om detaljregulering dersom ein ikkje har eit definert og dedikert føremål til fleirbrukshall i områdereguleringa, med tilhøyrande føresegner.
- Bygging av fleirbrukshall vil bli utsett til etter at ein har fått på plass ei detaljregulering dersom ein ikkje har eit område definert og klart.

- Det er trong for bustadar i sentrum, og ved å endre føremål for B/T til Offentleg eller privat tenesteyting, så innskrenkar ein handlingsrommet til planen. Dette slik at ein t.d. ikkje kan etablere bustadar her.
- Det er i dag sett av ca. 6500 m<sup>2</sup> totalt innanfor føremålet KBA2 slik at dette er allereie løyyst, utan å ta i bruk føremål B/T.
- Endringa kan forsinke planprosessen og gjere planen mindre fleksibel.
- Føresegnene i avsnitt 7.15 kan ytterlegare tydeleggjerast for å få fram at fleirbrukshallen har direkte heimel i områdereguleringsplanen.
- Auka utnyttingsgrad kan leggjast inn ved å legge inn eit tal for BRA (samla golvflate) på 5000 m<sup>2</sup> i tillegg til BYA på 3000m<sup>2</sup> (bygningen sitt «fotavtrykk»). Administrasjonen vurderer at det er viktig å ha noko areal kring bygningen tilgjengeleg for parkeringsføremål.



## 10. Rosendal Fjordhotell

- Rosendal Fjordhotell ønskjer at det vert innteikna veg i bakkant av hotellet som alternativ løysing.

Administrasjonen tolkar dette til å gjelde trasé for strandpromenade. Det er usikkert om ein her ønskjer to alternativ inn i plankartet eller om ein vil flytte strandpromenaden slik den er vist i planforslaget.

### Historikk

Administrasjonen har oppfatta det som ei klar tinging til planarbeidet å få på plass ein strandpromenade i Rosendal. Undervegs i planprosessen har ein opplevd at det er stor semje om dette både i politisk leiing og i bygda.

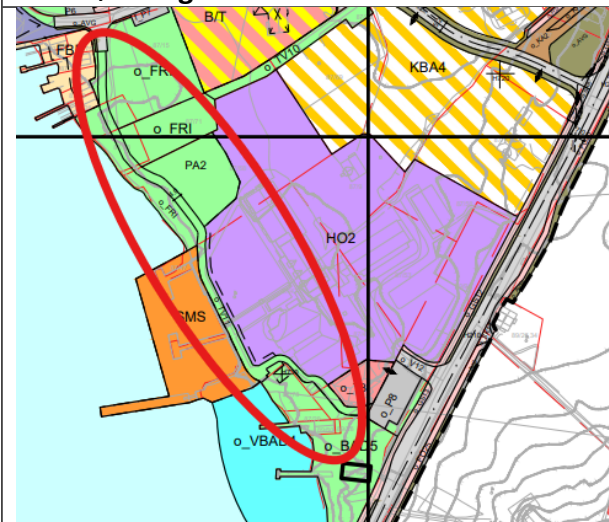
Å halde strandlinja open for ålmenta har vore særskilt viktig og eit tydeleg ønske frå bygdelag og frå born og unge. Dette har medført stort engasjement i bygda.

### Aktuelle vurderingar:

- Det får truleg mindre konsekvensar for private rettar å legge inn ein gangveg i bakkant av hotellet.
- Ved å følgje eigedomsgrensene i bakkant vil strandpromenaden miste så mykje av sin funksjon og føremål at nytteverdien blir særskilt diskutabel.

- Friområdet ved Prestabrygga er eit naturleg definert endepunkt i sør for ein strandpromenade, denne funksjonen mister ein ved å fjerne eller byte den føreslegne traséen.

**Kartutsnitt frå revidert planforslag som viser føreslegne trasé**



**Kartutsnitt som viser eigedomsgrenser i «bakkant» av hotellet**

