

Alver kommune
Postboks 4
5906 FREKHAUG

Fråsegn til områdereguleringsplan for Midtmarka og Rotemyra - offentlig ettersyn og høring - Alver kommune

Vi viser til brev datert 26.11.2019 om forslag til områderegulering for Midtmarka og Rotemyra til offentlig ettersyn og høring. Hovudføremålet i planen er å leggje til rette for etablering av nytt nærssenter i kommunen gjennom utbygging av bustader, offentlig tenesteyting, næringsområde, sjøsportanlegg, hotell m.m. Planforslaget er til dels i samsvar med kommuneplanen for Meland kommune. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Vestland fylkeskommune vurderer reguleringsplanen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar, i tillegg til varsel om oppstart med planprogram i brev av 23.05.2015 og revisjon 24.05.2017. Planforslaget har blitt drøfta i regionalt planforum, sist den 25.09.2018.

Etter delegasjonsreglementet for Vestland fylkeskommune har fylkesrådmannen mynde til å fremje motsegn til tema i arealplanar som ikkje er av prinsipiell karakter, og som har vesentleg negativ verknad for myndeområda fylkeskommunen skal ivareta. For tema av regional interesse og prinsipiell karakter er det fylkesutvalet som har mynde til å fremje motsegn.

Vurdering

Planområdet omfattar eit areal på 1061 mål (daa) på Flatøy i Alver kommunen, og legg opp til ei omfattande utbygging av det som i dag er eit større natur- og friluftsområde. Områdeplanen er eit offentlig-privat samarbeid mellom kommunen og Vest-Land Eiendom AS. Hovudføremålet i planen er å utvikle ein bystruktur i Midtmarka og Rotemyra, som kan binde saman regionsenteret Knarvik og nærssenteret Frekhaug til ein regional småby. Når området er ferdig oppbygd, skal det vere tilrettelagt for at dei fleste daglege gjeremål skal kunne gjerast innan 10 minutt, eit konsept som er kjent som «10 minuttars byen». Det kjenneteiknast av ei urban utforming av ein stad med gangavstand til daglege behov, der ein skal kunne bu utan å trenge bil.

Planområdet har vore diskutert fleire gonger. I det vedtekne planprogrammet frå 2010 låg det inne 400 - 1000 bustader. Ved revisjon av planprogrammet i 2015 blei det lagt fram at ein såg for seg ei meir omfattande utbygging av bustader. I seinare dialog og revisjon har ein lagt seg på at det skal bli planlagt for 3 000 bustader. Næringsarealet som er føreslått er på 40 000 m² (tidlegare 100 000 m²). Utviklinga var tidlegare skissert til å ta 20-25 år, men er no satt til å vere over 40 år.

Planen vart sendt ut på offentlig ettersyn og høring frå Meland kommune desember 2019, men den vert frå januar 2020 handsama vidare av kommunestyret i Alver kommune.

Areal og transport

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er det nedfelt at det overordna målet for areal- og transportutviklinga i bergensområdet er:

Utbyggingsmønster og transportsystem skal gje effektiv utnytting av samfunnsressursar og infrastruktur. Samordna planlegging og eit klimavenleg utbyggingsmønster skal leggje til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønstruktur og kulturminneverdiar vert bevart

Utgangspunktet for vurderinga til Vestland fylkeskommune er at nærleiken til E39 og Knarvik, gjer at planområdet har potensiale for å stø opp om dei regionale føringane for areal- og transportutviklinga. Retningsline 3.1 syner til at veksten i bustader og arbeidsplassar bør i hovudsak kome innanfor regionale vekstsone. Fylkeskommunen har likevel i planprosessen signalisert at planen ikkje må medføre utbygging av eit konkurrerande senter til Knarvik og Frekhaug. Ein har og signalisert at storleiken på bustad- og næringsmengda har verka overdimensjonert, og at nedbygging av eit regionalt viktige friluft- og naturområde krev at behovet for utbygginga er grundig dokumentert.

Lokale og regionale verknadar av planforslaget

I tidlegare dialog med kommunen og planforslagsstiller har ein etterspurt ein balansert plan som stø opp om utviklinga til Knarvik og Frekhaug. I ein samanstilling av bustadbyggeplanane i Knarvik og Frekhaug kjem det fram at det i dag er planar om 2 500 nye bustader i regionsenteret Knarvik, 1 000 bustader i kommunesenteret Frekhaug (Langelandskogen og Mjåtveit - Dalstø), 500 bustader på Flatøy sør og nokre hundre til i prosess ved Fossesjøen og Moldekleiv. Utbygginga av Midtmarka - Rotemyra vil tilføre ytterlegare 3 000 nye bustader til denne utviklingsaksen.

Hovudalternativet til befolkningsprognosane for Alver kommune tilskriv ei befolkningsvekst på 4377 nye personar dei neste 25 år. Innan denne tid er det berekna at i alle fall fase 1 og fase 2 av utbygginga er gjennomført, dvs. 1600 nye bustader fordelt til 4000 menneske (2,5 personar per husstand).

I så fall legg utbygginga opp til at 91 % av nye innbyggjarar i kommunen skal busette seg i planområdet dei neste 25 år. Vestland fylkeskommune sett spørsmålsteikn ved realismen i ei slik bustaddisponering i Alver kommune, og om det i det heile er ønskeleg med tanke på verknadane for utvikling i Knarvik, Manger, Vikebø, Lindås, Ostereidet, Frekhaug som er etablerte senter i Alver i dag.

Vestland fylkeskommune vil også gjere merksam på at veksten i folketalsutviklinga nasjonalt og i bergensområdet har blitt justert ned sidan planen blei sendt til oppstart i 2015, og er ikkje er i samsvar med prognosane frå det tidspunktet. Til dømes hadde Alver-kommunane i 2019 rundt 1 000 personar færre i befolkninga enn kva prognosane frå 2014 anslo. Planen i eit 40-års perspektiv, med full utvikling av alle bustadane, vil medføre at samtlege nye innbyggjarar i Alver skal busette seg i Midtmarka og Rotemyra viss ein nyttar HFK sine prognosar (det er høg usikkerheit knytt til slike langtidsframskrivingar). Sjølv med lågare tal personar per buening (utgreinga syner til 2,2 i 2060-tala), vil planen i all hovudsak ta det meste av veksten.

*Tabell 1 Folketalsutviklinga opp mot befolkningsprognosen frå 2014.
Nyaste prognose frå 2019 har ei lågare vekstrate enn ein forskoterte med den gong.*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Meland							
Prognose	7 347	7 533	7 753	7 985	8 223	8 466	8 720
Folketal	7 347	7 544	7 736	7 812	8 021	8 079	8 187
Radøy							
Prognose	5 003	5 064	5 119	5 172	5 227	5 288	5 348
Folketal	5 003	5 039	5 014	5 077	5 128	5 129	5 091
Lindås							
Prognose	14 820	15 023	15 226	15 433	15 660	15 879	16 087
Folketal	14 820	15 069	15 402	15 607	15 731	15 789	15 812

Det vert brukt som grunngjeving for behov for store bustadreservar at bustadetablering er marknadsstyrt, og at for at marknaden skal fungere så er det naudsynt at det er eit overskot av planavklarte utbyggingsområde. Men områdeplanen for Midtmarka og Rotemyra er i særstilling då utbygginga vil vere eit jomfrueleg natur- og friluftsområde av høg regional verdi. Gjennom regionale

retningslinjer er det difor satt krav om grundig dokumentasjon for behovet for ei slik nedbygging. Ein kan ikkje sjå at kunnskapsgrunnlaget kan dokumentere eit sterkt behov, all den tid det ligg store bustadreservar i eksisterande senterområde i Knarvik og Frekhaug som betre kan nytte seg av eksisterande teknisk og sosial infrastruktur.

Vestland fylkeskommune vil minne om dei regionale retningslinjene som seier at *kommunane bør ha ein bustadreserve i samsvar med befolkningsprognosar for minst 12 år og maksimum 20 år*. Ein vurderer det difor til at områdeplanen utfordrar denne retningslina som skal sikre ei føremålstenleg areal- og transportutvikling i Bergensområdet.

Ein vil rå til at Alver kommune utsett handsaming av områdereguleringsplan for Midtmarka og Rotemyra til ein har fått utarbeida ny kommuneplan, der ein får vurdert alle bustadreservane som ligg i den nye kommunen og kva utvikling ein ønskjer vidare for bustadbygging og senterutvikling i kommunen.

Utbyggingsfasar og 10-minuttars by

Utbygginga av områdeplanen skal skje gjennom trinnvis utbygging. I ljøs av storleiken på området er faseutbygging eit overordna godt grep. Rekkefølgjekrava sørgjer for at 80 % av tillate BRA i kvar fase må vere ferdigstilt før ein kan gå til neste. Ein viktig ambisjon for planforslaget er å leggje opp til ti-minuttars byen. Eit slikt grep kviler på fleire underliggande faktorar som må liggje til grunn for at dette konseptet skal fungere.

Som planmaterialet syner, er det knytt usikkerheit til fleire deler av både den sosiale og tekniske infrastrukturen i området. Per dags dato eksisterer det korkje barnehage eller grunnskule på Flatøy som kan dekke behovet lokalt. Det er difor høg sannsyn for at desse må bli transportert med buss eller bil, med dertil belastning på det lokale vegnettet. Næraste barneskule er i dag i Knarvik, men denne vegstrekinga er ikkje vurdert til å vere ein trygg skuleveg. På dette er bergensområdetplanen klar i retningsline 5.4: *nye større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp*. Ein bør vurdere rekkefølgjekrav om utbetring av gang- og sykkeltilhøva over Hagelsundet (ny bru/vedheng på dagens bru) før ein kan starte utbygginga.

Av planforslaget kjem det fram at barnehage (BBH) er sikra i løpet av fyrste fase, men føresegnene seier ikkje noko om når i fyrste fase den skal bli realisert. Ein vil rå til at dette vert sikra gjennom eige rekkefølgjekrav (t.d. gjennom krav om ferdigstilling etter eit visst tal bueiningar før ein kan byggje fleir).

Fylkeskommunen registrerer at ferdigstilling av barneskulen (BU) ikkje er del av det utløysande kravet for at fase 3 kan utbyggjast. Ein vurderer det til at ei sentralt plassert barneskule er ein av dei essensielle delane for ei «10-minuttars by», og er kritiske til at dette ikkje vert del av rekkefølgjekrava. Ein rår til at dette vert endra for å sikre at barneskule vert opparbeida i høveleg tid.

Etablering og drift av nye offentlege tenestetilbod vil måtte konkurrere om finansiering mot eksisterande tilbod i dag. Ei meir effektiv framtidsretta løysing er å byggje opp om eksisterande senterstruktur for å best nytte og stø opp om tilboda som er i dag, ut frå eit prinsipp om at ein skal utvikle sentera innanfrå og ut.

Fylkeskommunen vurderer det til at premisset for at konseptet om ei «10 minuttars by» skal fungere, kviler på at heile planområdet er bygd ut. Det vert likevel vurdert at planen kan medføre fare for at ein kan starte ei utbygging som vil motverke regionale og nasjonale føringar langt fram i tid. Dette på grunnlag av usikker dokumentasjon for framtidens behov for bustadreservane, og utfordringar ved opparbeiding av ny sosial og teknisk infrastruktur. Det vert sakna omtale og konsekvensvurdering av planens verknadar gjennom dei ulike fasane. I dette inngår og vurdering av trafikale verknader opp mot t.d kapasitet Hagelsund bru/Krossnesbrua/Nordhordlandsbrua og sørover.

Planområdet vil lettare kunne stø opp om overordna føringar og utviklinga i Knarvik viss ein startar opp i områda nærast Hagelsund bru, og ikkje med dei områda som startar i dei viktigaste naturområda og som er lengst unna noverande infrastruktur. Dei regionale retningslinjene (3.2 og 3.5) syner til at ny at kommunane bør leggje til rette for arealeffektiv utbygging og setje krav om rekkefølge i utbygging av arealreservane der transportreduserande og arealeffektive prinsipp er lagt til grunn. Sentrumsnære område bør bli prioritert først. Ny utbygging bør utnytte eksisterande sosial

og teknisk infrastruktur. Og at investeringar i ny infrastruktur bør i hovudsak skje knytt til senter. Ein vurderer det til at dei noverande utbyggingsfasane vil utfordre dei regionale retningslinene for føremålstenleg areal- og transportutvikling.

Landskap og friluftsliv

Planforslaget legg opp til utbygging av eit større samanhengande natur- og friluftsområde. Flatøy ligg i eit fjordlandskap, omkransa av Osterfjorden, Flatøyosen og Kvernafjorden. Store inngrep i planområdet vil difor ha ei vesentleg landskapspåverknad. Dette vil og ha ei visuell påverknad på kulturmiljøa i området. Prinsipielt er det difor viktig å halde byggenivået lågt for å minimere endring av landskapssilhuetten. Planen har som grep skal maks byggjehøgde vere på høgde med kraftlina som går gjennom Midtmarka.

I den regionale kartlegginga av friluftsområde for Hordaland vert Håøya vurdert som regionalt svært viktig friluftsområde. Store deler av Flatøyosen er og ei del av denne vurderinga. Som retningsline for arealplanlegging (DN Handbok 13) bør det ikkje skje inngrep i slike område overhovudet. Flatøyosen er i den kommunale kartlegginga vurdert som eit svært viktig friluftsområde, kor ein trekkjer opp verdien området har for kajakkpadlarar (store deler av Flatøyosen inngår som del av Håøya-området i den regionale kartlegginga). Meland kommune har og i eige kartlegging og trekt fram Håøya og Flatøyosen som eit svært viktig friluftsområde.

Flatøyosen er i den kommunale kartlegginga vurdert som eit svært viktig friluftsområde, kor ein trekkjer opp verdien området har for kajakkpadlarar (store deler av Flatøyosen inngår som del av Håøya-området i den regionale kartlegginga). Konsekvensutgreinga trekk og frem rødlista arter som ærfugl (NT) og fiskemåse (NT) bruker området.

I den regionale kartlegginga av friluftsområde for Hordaland vert Midtmarka vurdert som eit regionalt viktig friluftsområde. I slike område vert det ikkje tilrådd å gjere inngrep som fører til at funksjonen som friluftsområde vert forringa. Den kommunale kartlegginga av 2016 verdsett og Midtmarka som eit viktig friluftsområde.

Konsekvensutgreinga syner til at utbygginga av området vil vere positivt for Håøya i form av å gjere området meir tilgjengeleg. Av friluftssyn er fylkeskommunen einig med at utbygging av Midtmarka med ny kyststi vil gjere Håøya meir tilgjengeleg for fleire brukarar. Fylkeskommunen er og kjend med at Bergen og Omegn Friluftsråd har søkt tilskot til utvikling av det statlege sikra området. Samstundes vil utbygginga av Midtmarka kunne ha ei vesentleg påverknad på naturopplevinga og lydbiletet, med potensiale for å endre opplevinga av Flatøyosen og Håøya som turområde. Å kunne padle eller gå langs sti ved Skitnedalsvika og Midtmarka utan særleg byggverk inn til Håøya er eit viktig element ved dette rekreasjonsområdet i dag.

Jamfør retningsline 4.2 i RATP kan ein tillate utbygging av grøntområde innanfor dei regionale vekstsona, viss behovet er naudsynt dokumentert. Ved eventuell nedbygging av grøne område av svært viktig verdi skal det utførast avbøtande tiltak i størst mogleg grad. Som avbøtande tiltak vert det synt til at ein skal etablere ei kyststi langs strandsona. Likevel kjem ein ikkje bort frå at mykje av dagens urørte natur vil bli forringa, og eit svært viktig regionalt og kommunalt friluftsområde vil bli vesentleg påverka. Ein vil difor oppmode om å trekke byggetiltak i størst mogleg grad unna strandsona.

Frå eit natur- og friluftslivperspektiv må ein må spørje om det ikkje heller er eit betre grep å styrke utviklinga av Frekhaug og Knarvik, der Midtmarka, Håøyna og Flatøyosen inngår som eit viktig friluftstilbod for både sentera og vert symbolberande for inngangen til Alver kommune.

Handel- og senterstruktur

Utviklinga av Midtmarka og Rotemyra vert fremja som eit viktig grep for å styrke aksen mellom Frekhaug og Knarvik. Dette skal skje gjennom oppretting av et heilt nytt nærsenter mellom dagens lokalsenter og regionsenter. Denne aksen har ei lengde ca 4,8 km, og svarar til litt under lengda frå Lille Lungegårdsvann til Fjøsanger/Nordåsvatnet i Bergen.

Av næringsareal legg planforslaget opp til at ei utbygging på 18 000m² kontor og næring, 6 000 m² innan service og tenesteyting, 10 000 m² hotell og 6 000 m² detaljhandel.

Jf. regionale føringar kan eit nærsenter ha opptil 3 000 m2 samla bruksareal for detaljhandel, og kor tilbodet bør i høg grad konsentrerast. I områdeplanen vert det lagt opp til 3 000 m2 detaljhandel i fase 1 og fase 2, mens 3 000 m2 kjem til i fase 3b-utbygginga. Det er sistnemnde som bidreg med mest næring og handel, men er også den mest usikre delen av planforslaget då den kviler på krav om 80% gjennomføring av tiltaka i byggjetrinn 2 og kryssløysing mot E39. Totalt legg ein opp til etablering av 6 000 m2 detaljhandel i det nye nærsenteret. Dette er i strid med den regionale føreseigna for arealbruk i Regional plan for attraktive senter i Hordaland.

I planforum har Vestland fylkeskommune tidlegare påpeika at føresegnene i liten grad syner til korleis grepa i kvalitetsplanen skal bli sikra gjennom føresegnene. I prinsippet gir reguleringsføresegnene ingen omtale av kor noko skal lokalisert, og ein ser det er ei inkonsekvens mellom planskildringa og føresegnene. Ein har forståing for at ein treng ei viss fleksibilitet i eit så stort plangrep, men når det er snakk om næringsareal på over 40 000 m2 er det trong for ei viss avklaring.

- § 4.1.3 og § 4.1.7 - *Innanfor BS1-BS5/BKB1-BKB4 er det tillate med bustadar, forretning, tenesteyting, kontor, hotell og servering med tilhøyrande tekniske anlegg, uthus og garasje/parkeringsanlegg.*

Desse føresegnene syner til at ein i hovudparten av arealformåla står fristilt til å byggje ut kva ein vil. Dette er ikkje i samsvar med fordelinga av arealformåla ein syner til i planskildringa. Ein ber om at dette vert retta opp i.

- Det er ikkje samsvar mellom maksimal BRA %-utnyttingsgrad som vert syna til i planskildringa opp mot kva som står i reguleringsføresegnene. T.d. gir føresegnene for hhv. BS1 og BS2 ei auka maks nyttegrad med 33 og 24 % opp mot kva som står i planskildringa - differansen for alle byggefelta utgjør ei skilnad på litt under 20 000 m2.

I samsvar med tidlegare innspel må fylkeskommunen be om at reguleringsføresegnene i større grad sikrar grepa frå kvalitetsplanen og planskildringa, og tydeleggjer plassering av kor ein i hovudsak ønskjer bustad, kontor og næring i området. Ein rår til at ein identifiserer fleire element ved kvalitetsprogrammet som allereie på overordna nivå kan bli innlemma i føresegnene, t.d. føremål om samanhengande og finmaska byromsstruktur, lokalisering av torg og møteplassar, ivaretaking av sosial berekraft og tilgjengelegheit (som universell utforming av kyststi).

Mobilitet og kollektiv

Planarbeidet for utvikling av Midtmarka og Rotemyra har vore i prosess over lengre tid, og samferdselsavdelinga/Skyss viser til tidlegare dialog knytt til kollektivtilbod og ferdsel i området. Vi registrerer at det er stort fokus på redusere bilbruk og i staden legge forholde til rette for miljøvennlege reisealternativ. Det er utarbeidd både KU for trafikk og parkering, samt Mobilitetsplan. Kollektivtilbodet har vore diskutert, og fylkeskommunen har vore tydeleg på fordelane med å nytte kollektivtilbodet langs E39 (evt lokalveg ved etablering av ny E39).

Vi registrerer at Kollektivstrategien for Hordaland er lagt til grunn i planforslaget og at det vert lagt opp til gode gang- og sykkeltrasear til viktige målpunkt. Ringbuss har vore diskutert, men ein slik løysing må vurderast på sikt og sjåast i samheng med utviklinga i området og tilknyttinga til Knarvik, ny kollektivterminal på Flatøy og båtsamband til Bergen. Generelt er kollektivløysingar som ikkje følgjer ei hovudlinje vurdert å være ressurskrevjande å drifte og lite effektive og attraktive for dei reisande. Reduksjon av tidstap er eit viktig grep for å få fleire til å velje kollektivtransport framfor privatbil.

Infrastruktur og veg

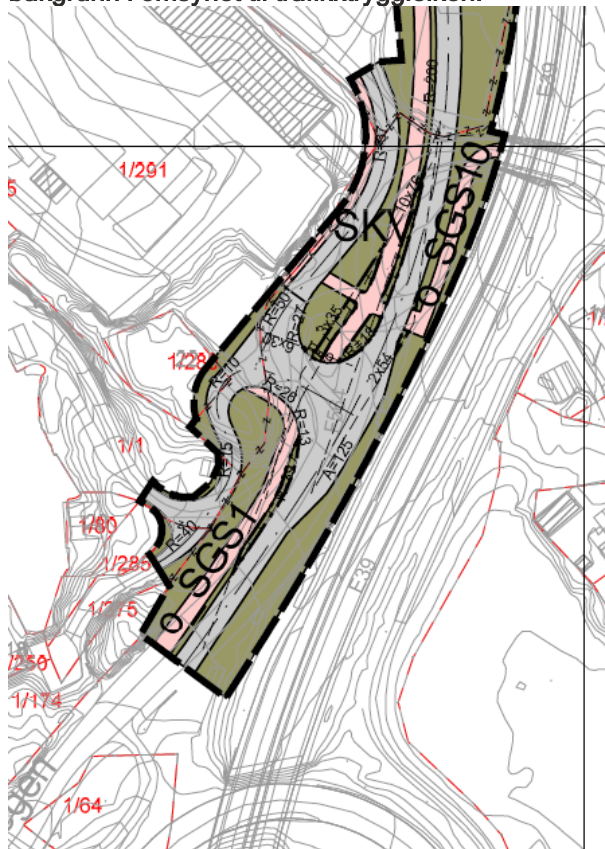
Val av lokalvegssystem:

Interne vegar inne planområdet er definert som lokalveg overordna gate /veg med samlefunksjon, med samla vegbreidde inkl. skulder på 6,5m. Vegen skal betenast av lokalbuss i følgje

planskildringa. Gang og sykkelvegen vert planlagt som hovudsykkelrute med einssidig fortau og med ei samla breidde på 5m. Ut av dette er 2,5m er sykkelveg, 2m fortau og 0,5m skulder.

Områdeplanen syner ei prinsipiell utforming av veganlegget. Det er ikkje lagt ved tekniske teikninga som syner veganlegget i detalj. Det er difor ikkje mogleg å vurdere om det er mogleg å bygge ut veganlegget slik det er tenkt. Det er heller ikkje stilt krav om vidare detaljregulering av veganlegget før utbygging, men heller stilt krav om byggeplan som skal godkjennast av aktuell vegmynde. Vi kan difor ikkje vurdere om veganlegget let seg bygge, og om til dømes stigning, sikt, breidde og anleggsområde er tilstrekkeleg for at anlegget er rett dimensjonert, tek i vare omsyn til mjuke trafikantar og tilfredsstillende krava til universell utforming.

I sør skal veganlegget koplatt på fylkesveg 564. Vi har merknad til utforming av vegsystemet, og av løysing som er valt ved kryssområdet mot Framo industriområde. Området avsett til vegareal synes for knapt. Sykkelveg 0_SGS10 kjem ut av undergang og kryssar o_SKV1 utan at svingradius er vist. Køyrevegen SKV retning vest inn til Framo kryssar gang og sykkelveg o_SGS1 i plan, og utan at det er planlagt fysisk midtdrøpe. Syklistar som kjem nordfrå kan ha god fart på grunn av helling på vegen. Planen må drøfte kor vidt dette er ei tilfredsstillande løysing med omsyn på trafikktryggleiken. **Vestland fylkeskommune fremjar administrativ motsegn til utforming av dette kryssområdet med bakgrunn i omsynet til trafikktryggleiken.**



Figur: Sørleg del av planområdet med utforming av trafikkanlegg og innkøyring til Framo industriområde.

Konsekvensutgreiing trafikktryggleik:

Konsekvensutgreiinga skårar høgt på trafikktryggleik, og utbyggingsalternativet er vurdert høgare enn 0-alternativet. Det er vanskeleg å vurdere dette er ei realistisk vurdering så lenge trafikkgrunnlag er dårleg utgreidd med usikre estimat. Det er heller ikkje er vist teikningsgrunnlag som kan vise om veganlegget er let seg gjennomføre, og om det er tatt tilstrekkeleg omsyn til trafikktryggleiken. Konsekvensutgreiinga vurderer i liten grad anleggsperioden på 40 år.

Innfartsparkering og kollektivterminal:

Sørlege del av planområdet er overlappande med reguleringsplan for *Kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy*. Løysinga som er valt liknar byggetrinn 1 for fylkesvegen, og ikkje den regulerte løysinga. Prosjektet må samkøyre seg mot arbeidet som vert utført for kollektivterminalen, slik at trafikkanlegga samsvarar.

Det er vist til den nye kollektivterminalen og innfartsparkering som er under utbygging sør for planområdet på Flatøy (KU Trafikk og parkering s 22). Denne innfartsparkeringa tek høgde for dagens situasjon og er ikkje tilrettelagt for ei ny utbygging som er skissert gjennom planframlegget. Vi ber om ei vurdering kva innverknad planframlegget for Midtmarka - Rotemyra har å seie for innfartsparkering og kollektivterminal på Flatøy, og om framlegget krev ei utviding av dette anlegget.

Influensområde og trafikk

Område utanfor planområdet som blir påverka av tiltaket kallast influensområde. I dette tilfellet gjeld det trafikale forhold til dømes ved innfartsparkering ved Flatøy og kva retning trafikken fordeler seg. Planframlegget føreset realisering av fleire planar som ligg i tilknytning til planområde, mellom anna ny E39 og ny Hagelsund bru, ny sykkelveg ved E39 mm. Planframlegget drøfter ikkje fordeling av trafikk ut på overordna vegnett. Det er difor vanskeleg å sei noko om kva konsekvensar planframlegget får for til dømes fylkesvegnettet.

Vi finn ingen omtale av forholdet til Nordhordlandspakken. Det er fleire bomstasjonar i området, og vi saknar ei utgreiing om tiltaket får konsekvensar i høve til dette.

Kulturminne og kulturmiljø

Vestland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern. Kulturminne og kulturlandskap er ein ikkje-fornybar ressurs som kan gje varig grunnlag for nolevande og framtidige generasjonar sin kunnskap om kulturarven, sjølvforståing og identitet.

Me krev vår lovheimla frist med 3 månader frå me har motteke revidert plankart i samsvar med våre merknader/motsegn, jf. kulturminnelova § 9, for å kunne behandle søknad om dispensasjon frå kulturminnelova, dispensasjonsbehandlingsprosjektet inneber blant anna å innhente Universitetsmuseet i Bergen si tilråding. Dispensasjonen vil gjelde automatisk freda kulturminne med Askeladden id. 107919.

Automatisk freda kulturminne

Innanfor planområdet er det registrert 9 automatisk freda lokalitetar. Berre 7 av desse er kartfesta og vist med omsynssone H730. Ein av dei ni lokalitetane er vist til bevaring innanfor område BB1.

Vestland fylkeskommune ved seksjon for kulturarv har vesentlege merknader til planforslaget, og fremjar administrativt motsegn til desse punkta:

- Innanfor omsynssone H570_2 ligg automatisk freda kulturminne, Askeladden id. 121540 og Askeladden id. 121541 med tilhøyrande sikringssone. Dei automatisk freda kulturminna med tilhøyrande sikringssone skal visast i plankartet som omsynssone H730_.
- Omsynssone H570 mellom Nordra Eidavika og Sørø Eidavika er vist som omsynssone H570_2, dette er same nummerering som omsynssone H570 mellom Grønevik og Marusvik. Dette må rettast opp i plankartet slik at omsynssonene får ulik nummerering (for eksempel H570_1 og H570_2).
- Føresegn 5.2.1 må endrast til (vist i kursiv):

Det er tillate å opparbeide ein enkel sti/gangveg. I aust er det tillate å leggje ny jord til landbruskformål. Opparbeiding av sti eller landbruksareal må skje i dialog med og godkjennast av kulturminnemynde.

- Automatisk freda kulturminne vist som H730_1 innanfor område BB1 (bustader - blokker) er ikkje foreinlege med tilstrekkeleg vern av lokaliteten og er i konflikt med kulturminnelova § 3. Slik planforslaget no ligg føre er det å anse som en søknad om dispensasjon frå kulturminnelova § 8.4. Arealformål bustad - blokker vist som BB1 må endrast til LNF formål. Dersom dette ikkje er mogleg, må det søkjast om løyve til inngrep i det automatisk freda kulturminne Askeladden id. 107919.

Nyare tids kulturminne

Flatøy, med Midtmarka og Rotemyra, er rik på kulturminne frå både forhistorisk og nyare tid. Når det gjeld nyare tids kulturminne, er det særleg kulturminne som til dømes steingardar, ein jordkjellar og krigsminne innanfor planområdet. Store delar av desse kulturminna er lokale kulturminne, som vert omfatta av områdeplanen.

Det er viktig å merke seg at det innafor influensområdet er kulturmiljø med høg kulturminneverdi, slik som Håøya og Littlebergen. Områdeplanen vil og gje visuell nær- og fjernverknad for skipsleia gjennom Hagelsundet og bindinga vidare opp Kvernafjorden. Planen sin verknad på omgjevnadene framstår som dominerande og massiv, og vi ber om det blir vurdert å redusere den samla skalaen på tiltaka.

Når det gjeld andre lokale kulturminne, har vi særleg merknad til VS1, der ein bør unngå å etablere småbåtanlegg i strandsona utanfor GF3 og utafor notbuene i omsynssone H570_3.

Steingardar i området må ein freiste å la stå att så langt som mogeleg, sjølv om dei nokre stader vil verte meir fragmenterte.

Planfaglege merknadar

Plankart og reguleringsføresegner er juridisk bindande verkemiddel av plan- og bygningsloven, og skal syne korleis ein har planlagt at eit område skal utbyggast. Vidare er ei planskildringar verktøy som skal supplere desse. På generelt grunnlag verker plandokumenta ikkje heilt klare. Ein må be om at ein går igjennom desse på nytt. Fylkeskommunen ber og om ei klarering av følgjande føresegn:

Generelle føresegner for arealformål

- § 4.1.1a - *bygningar og anlegg kan førast opp i samsvar med det formål som går fram av reguleringsplankartet og reguleringsføresegna.*

Det er usikkert kva som er tenkt med denne formuleringa. Føresegna kan bli lest som at formålsgivinga berre er rettleiande. Formålsgivinga i reguleringsplankartet er juridisk bindande og kan ikkje bli fråvika utan dispensasjonssøknad jf. PBL. I utgangspunktet treng ein difor ikkje denne føresegna i det heile. Viss det har vert ei tanke bak denne formuleringa ber vi om at ein greier ut for det.

Konklusjon

Vestland fylkeskommune vurderer at planmaterialet slik det ligg føre ikkje er klart, og at det er manglar i rekkefølgjekrav til infrastruktur og styring av senterutviklinga. Planen er overdimensjonert med tanke på bustad- og næringsmengdene. Vi vil rå til motsegn på desse punkta ut frå mål, føresegn og retningslinjer i Regional areal- og transportplan for Bergensregionen og Regional plan for attraktive senter.

Det føreligg også administrative motsegn til infrastrukturlysingane som er skissa opp i planen, samt for kulturminnelokalitetar og omsynssoner.

Vestland fylkeskommune vil rå til at Alver kommune utsett handsaming av områdereguleringsplan for Midtmarka og Rotemyra til ein har fått utarbeida ny kommuneplan, der ein får vurdert bustadreservane som ligg i den nye kommunen og kva utvikling ein ønskjer vidare for bustadbygging og senterutvikling i kommunen.

Etter delegasjonsreglementet for Vestland fylkeskommune fremjar administrasjonen motsegn for konfliktane knytt til sektoransvara som vert forvalta gjennom veglova og kulturminnelova. Jf. § 5-4 er det Fylkesutvalet som har mynde til å fremje motsegnspunkta forankra i regionale planar.

Vi ber difor om utsett frist, og ønskjer snarleg dialogmøte med kommunen for å drøfte problemstillingane og prosessen vidare.

Med helsing

Eva Katrine Ritland Taule
Fagleiar kommunal plan

Lars Petter Klem
Rådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor ingen handskriven underskrift

Kopi:
Statens vegvesen - Region vest
Fylkesmannen i Vestland

Saksbehandlar:
Lars Petter Klem - seksjon for plan, klima og folkehelse - avdeling for strategisk utvikling og digitalisering
Sigrun Wølstad - seksjon for kulturarv - avdeling for kultur, idrett og inkludering
Helene Moe - seksjon for kulturarv - avdeling for kultur, idrett og inkludering
Tone Bøyum - seksjon for forvaltning i bergensområdet - avdeling for infratraktur og veg
Gunhild Raddum - transportplanseksjonen - avdeling for mobilitet og kollektiv
Eirik Knive - seksjon for idrett og friluftsliv - avdeling for kultur, idrett og inkludering