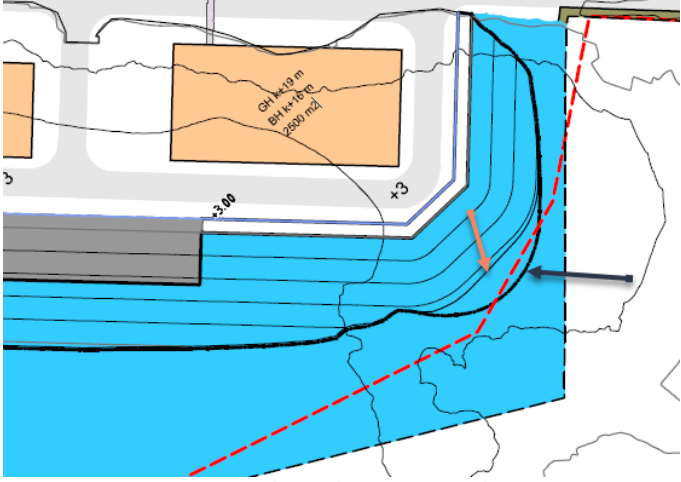



## Merknadsskjema – høring av plan til ny 1.gangs behandling

<b>Plannavn</b>	Reguleringsplan for industriområde Framo Flatøy
<b>Arealplan-ID</b>	4631 2018 0004
<b>Saksnummer</b>	
<b>Utarbeidet av</b>	Solveig Renslo
<b>Datert /revidert</b>	09.09.2022

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<b>Private</b>		
1	<u>Kurt Solberg</u> Flatøyvegen 18 Gnr 1 bnr 250/275 9.9.2020	<p>1. Det er flott at Framo fremdeles ser utviklingspotensialer på Flatøy. Det har vært en åpen og god dialog.</p> <p>2. Merknader fra oppstartsfasen er kommentert og står ved lag, også i denne høringsrunden.</p> <p>3. Det er planlagt at Framo skal bygge ny undergang, og støtter forslaget. Ber om dialog og synfaring i den videre prosessen.</p> <p>4. Er kritisk til omfang av utfylling i sjø mot Nordre Krossvika. Det kan føre til negative konsekvenser for større båter til kaien på Flatøy vest og N. Krossvika.</p> <p>5. Terskel mot Notaneset kan føre til dårligere utskiftning av sjø på vika, noe som må behandles og avklares før oppstart.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Tas til orientering. Merknader fra oppstartsfasen er behandlet i oppstartsfasen.</p> <p>3. Forutsetningene har endret seg, og planområdet er innsnevret i øst slik at det ikke endrer på tilgrensende plan i sør (Planid 125620160002 Kollektivknutepunkt og innfartsparkering Flatøy) og de trafikkløsninger som er vist der. Dette innebærer at undergang som planlagt til 1. gangsbehandling er tatt ut av revidert planforslag, forhold for myke trafikanter er ivarettatt i gjeldende plan.</p> <p>4. Området som Flatøy kai er en del av, er i gjeldende reguleringsplan regulert til spesialområde marina/småbåthavn. Det foreliggende planforslaget legger til rette for mindre utfylling enn kommuneplanen tillater. Det foreliggende planforslaget har redusert utfylling i forhold til 1. høringsforslag, ved at avgrensning mot sjø er trukket ca. 30 meter lenger mot vest. Se også kommentarer til merknad 2 punkt 2.</p> <p>5. Det sørøstre hjørnet er avrundet slik at fylling i sjø er redusert i forhold til opprinnelig forslag. Se kommentarer merknad nr. 3 punkt 4a.</p>

		 <p>Figur 1 Orange pil ny stipulert fyllingsfot, svart høringsforslaget. Rød strek er KPA grense industri.</p>
<p>2 <u>Flatøy Bryggjelag</u> Org. 916801564 11.9.2020</p>	<p>1. Flatøy bryggjelag (org. Nr.916801564) vart etablert tidleg på 1920 talet og er eigd av 16 grunneigarar på Flatøy, dvs. alle hovudbruka på Flatøy + 1 oppsitjar. Bryggja vart etablert for å skaffe anløpsplass for rutebåtane som trafikkerte distriktet og vart nytta til dette til båtrutene vart nedlagt. Etter nedlegginga av bårutene vart kaien svært myke nytta til lossing av sand og asfalt og andre varer.</p> <p>2. Bryggjelaget er usikre på om de største båtene kan manøvrere på forsvarlig vis og nytte kai som i dag. Fylling må reduseres og sørvestre hjørne av fyllingen kuttes ut.</p> <p>3. Det må stilles de største miljøkrav til tiltak i et så miljømessig sårbart område.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Delvis tatt til følge ved at sørstre hjørne er avrundet. Se også figur 1 over og kommentarer til merknad nr.1 punkt 4.</p> <p>3. Tiltaket er konsekvensutredet etter de regler som gjelder for denne type tiltak. Tiltaket skal også behandles etter forurensingsloven. Se også kommentarer til merknad nr. 1 punkt 5.</p>
<p>3 <u>Flatøy bygdela</u> v/Roar Sudmann Kurt Solberg Steinar Hansen 11.9.2020</p>	<p>Er positiv til at Framo legger til rette for og utvikle og satse videre på driften på Flatøy. Det har vært en åpen og god dialog.</p> <p><b>Veiløsning</b></p> <p>1. Positive til at Framo skal bygge undergang ved dagens bussholdeplass. Dette kan innlemmes som en totalløsning for trafikkterminalen. Kommer med innspill som er delvis utenfor planområdet, og som de mener best kan beskrives med en befaring i området.</p> <p>2. De som bruker eksisterende veg til Hjelten, må få en løsning som er minst like sikker og tjenlig som den de har i dag.</p> <p>3. De to asketrærne som står igjen er vernet, og det er ikke nødvendig å lage en løsning som fjerner dem.</p>	<p>1. Se kommentarer til merknad nr. 1, punkt 3. Ikke tatt til følge.</p> <p>2. Tilkost til Hjelten blir fra kryss like før Framo og anses som like tjenlig som vegen gjennom Framo som fjernes. Ved realisering av endelig utbygging blir det i tillegg mindre vogntogtrafikk til/fra Framo ved at de ferdige produktene kan skipes ut herfra, og ikke kjøres via eksternt mellomlagringssted slik det gjøres i dag.</p> <p>3. Det er ingen registreringer i Naturbase/artsdatabank vedrørende disse trærne, de er ikke registrert som vernet. Ask generelt vurderes dog som sterkt truet (EN) på grunn av en kraftig forventet fremtidig populasjonsnedgang på oppunder 80% i kommende vurderingsperiode, på grunn av soppen askeskuddbeger. (Kilde: Artsdatabanken) Deler av det området som trærne står på må planeres av sikthensyn som følger av standard krav til veg med fart 50 km/t. Det to trærne vil ikke bli direkte berørt, nærmere beskrivelse i planomtalen.</p> <p>Framo har satt i gang en prosess for å få senket fartsgrensen fra 50 km/t til 30 km/t, innføres fartsreduksjon er det tilstrekkelig sikt her.</p>

	<p><b>Miljøaspektet Flatøyosen</b> 4a Viser til Uni.research rapp. 27.2014 som dokumenterer tilstanden på de dypeste delene av osen er dårlig Peker på at det er usikkerheter i de simuleringer som tidligere er gjort og at de ikke kan se at det er gjort nye målinger eller simuleringer. Viser til egne vurderinger av strømforhold, og hvordan tiltaket vil påvirke vannutskiftningen.</p> <p>4b Merknader til Multiconsult sitt notat «Vurdering av strømforhold» og «lokale vurderinger av strømforhold». Sperres østre sundet vil hovedmengden av vannet ledes mot sundene i vest, og det vil påvirke vannutskiftningen på indre osen i særlig stor grad og det er overveiende stor sannsynlighet at det vil bli sterk reduksjon i vannutskiftningen der det er mest bruk for den.</p> <p>Bygdelaget er uenige i de vurderinger som er gjort vedrørende strømhastighet. De har regnet hastighet over til knop, og mener at tiltaket vil medføre så stor hastighet langs land ved Holsnøysiden at ved overflaten at det vil skape problemer for båtrafikk og aktiviteter langs land.</p> <p>4c Vanddirektiv og naturmangfoldloven Mener at undersøkelsene ikke er grundige nok for å ivareta «føre var prinsippene «i Naturmangfoldloven eller vanddirektivet. De mener at KU Biologisk mangfold bygger på notat Vurdering av strømforhold og at usikkerheten derfor forplanter seg til resultatene i KU.</p> <p><b>Landskapsmessige inntrykk og hensyn til naboer</b> 5. Det må legges stor innsats i å dempe uttrykket ved konkrete tiltak som høyde, plasseringa bygg, ulike element i fasade og minst mulig steinrøys i front av fyllingene.</p> <p>5a. Naboer vil påføres store ulemper i forbindelse med byggeperioden og etterpå. Bygdelaget savner en konkret plan og forpliktelse til hvordan ulempene kan minimeres og varige ulemper kompenseres.</p> <p><b>Konkrete forslag til alternativ løsning</b> 6.Unngå den dype fyllingen i nordre del av planområdet, og bygg et dekke på pilarer over det østre sundet.</p> <p><b>Andre innspill til planen</b> 7.Planen må følge grensen gitt i KPA for å sikre tilkomst til kaien på Flatøy vest og eiendommene tilknyttet nordre Krossvika, av samme grunn må sørvestre hjørne av fyllingen rundes av som illustrert i merknaden.</p>	<p>4a.Tar innspill om miljøaspekt og miljøtilstand til orientering. Det er ikke gjort nye simuleringer eller målinger. Kunnskapsgrunnlaget som følger planforslaget som vedlegg er vurdert å være tilstrekkelig for å gjøre nødvendige kvalifiserte vurderinger. I forbindelse med det pågående planarbeidet er det gjennomført en faglig skjønsmessig kvalitativ vurdering av hvilke konsekvenser dette tiltaket kan ha på strømforholdene og vannutskiftningen i Flatøyosen og Nordre Krossvika. Det er ventet at utfylling av Gudmundsundet vil påvirke strømbildet og vannutskiftningen i Flatøyosen og videre gi noe økning i strømstyrke gjennom sundene. Hvilken påvirkning tiltaket har på mindre, avgrenset området i og rundt Flatøyosen kan kun kvantifiseres med utvidede undersøkelser, men er vurdert å gi begrenset verdi for det totale beslutningsgrunnlaget. Foreliggende planforslag har ytterligere åpnet for vanngjennomstrømming i området i forhold til forrige høringsutkast, ved at fyllingene i vest er betydelig redusert. Se ellers kommentar til punkt 8 under.</p> <p>4b. Tar innspillene til orientering. Se også kommentarer til punkt 10 under.</p> <p>Målte og modellerte strømhastigheter vil ha liten betydning for manøvrering av båter.</p> <p>4c.Tatt til orientering. Tiltaksområdet er undersøkt for viktig marint biologisk mangfold. Kunnskapsgrunnlaget som er presentert i nevnte rapporter er vurdert å være tilstrekkelig for å vurdere konsekvenser jf. NML og vanddirektivet. Se også merknad til punkt 4a over vedrørende kunnskapsgrunnlaget.</p> <p>5. Planen har reguleringsbestemmelser om form, volum og fargebruk. Alle fyllinger skal utformes som ryddet steinfylling. Det skal ikke benyttes reflekterende takflater. Det skal legges vekt på miljøvennlige kvaliteter ved valg av material og belysning.</p> <p>5a.Det er gjort støv, støy og klimagassberegninger, og avbøtende tiltak er innarbeidet i tiltaket. Det er også inntatt bestemmelser som skal avgrense forurensing. Fylling med båt er mest hensiktsmessig og vil være den foretrukne løsningen. Det kan likevel ikke utelukkes at utfylling vil skje fra landsiden, det avhenger av hva som er praktisk i forhold til steinkilden.</p> <p>6. Tatt til delvis følge ved at areal til næringsformål i nord er kraftig redusert, og antall m<sup>3</sup> fyllingsmasse redusert med ca. 30%. De store vegprosjektene i regionen vil blant annet medføre store overskuddsmasser, som vil være formålstjenlig å anvende til nyttig formål.</p> <p>7. Plan og fylling er innenfor grensen for næringsareal som gitt i KPA Sørøstre hjørnet erstattes med en avrundet løsning.</p> <p>7a. Se kommentarer til merknad nr.1 punkt 5.</p> <p>7b. Tas til orientering. Framo er oppmerksom på de omtalte avløpsrørene og vil ta hensyn til dem i utbyggingen.</p> <p>8.Rådgivende biologer vurderer at marint mangfold er tilstrekkelig undersøkt i felt til å kunne vurdere naturmangfoldet. RB skiver:</p>
--	---	---

	<p>7a.Steinfyllingen vil redusere vannsirkulasjonen i N.Krossvika.</p> <p>7b.Fyllingen kolliderer med avløpsledninger.</p> <p><b>Vedlegg 1 feil og mangler ved strømmåling i 2014</b></p> <p>8. RB (Rådgivende biologer sin rapport bygger på MC sin rapport om strøm. Kan ikke se at RB har hatt noen føringer på hvilke områder som man trenger å sjekke/simulere strømforhold til. Det er en mangel at man ikke har et bilde av dagens strømmer på indre (østre) del av osen.</p> <p>9. Opplisting av punkt som oppfattes som feil og mangel med strømmålingsrapport som ble gjort i 2014.</p> <p><b>Vedlegg 2 forslag til komplett veiløsning</b></p> <p>10. Som skissert i vedlegget under</p> 	<p><i>Rådgivende Biologer si rolle i oppdraget var å undersøke tiltaks- og influensområdet for viktig marint naturmangfold. For våre vurderinger var det tilstrekkelig å kartlegge naturmangfold gjennom synfaring og bruk av undervannskamera, samt nytte informasjon fra granskinger til MC. Angående gytefeltet for torsk og eventuelle straumtilhøve vart det tatt kontakt med Havforskningsinstituttet for ekspertvurderingar, då deira ansvarsområde er nasjonal kartlegging av gytefelt for torsk. Dermed var det ikkje naturleg å komme med innspel til kva andre område MC skulle måle straum.</i></p> <p>9. Ikke tatt til følge. Strømmålingsrapport fra 2014 blir i liten grad benyttet som underlag for de konsekvensvurderinger som er utført. Eventuelle feil i rapporten er derfor underordnet i den videre behandling av reguleringsplanen. Se også kommentarer til merknad 4 over.</p> <p>10. Se kommentarer til merknad nr.1 punkt 3 over.</p>
<p>4 <u>Dag Albert og Åse Sudmann</u> Adresse: Gnr1 bnr 6 11.09.2020</p>	<p>De setter stor pris på at det har vært god dialog tidlig i prosjektet.</p> <p><b>Kommentar til plankartet</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen er mindre detaljert enn forventet av en detaljreguleringsplan. BN (område for næringsbygninger) må detaljeres mer, og vise for eksempel vegger. Bygningsmasse, planløsninger og avbøtende tiltak utformes på dette nivå, slik at gode støyforhold blir sikret i ferdig prosjekt.</li> <li>2. Det bør settes rekkefølgekrav til bygging av offentlige vegger for å trygge myke trafikanter i anleggsperioden og senere. Kulvert til Flatøy øst under E39 har allerede et kapasitetsproblem, ref. referat</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Etterkommet med at planen er mer detaljert. BN områdene er delt i flere soner, og det fremgår hvilke deler av området som ikke skal bebygges. Kommenteres senere. Det er gjort en støyvurdering som følger saken.</li> <li>2. Tatt til følge ved at det stilles rekkefølgekrav til bygging av fortau og sikring av sikt. Se kommentarer vedrørende vedrørende endring av plan i vest til merknad nr.1 punkt 3.</li> </ol>

	<p>undervegsmøte ny trafikkterminal. Ved stengning av veggen vil all trafikk til bebyggelse til Hjelten og til padleklubben. Det bør vurderes om det skal settes rekkefølge krav om utbedring av Flatøyvegen under kulverten for å sikre forholdene for de myke trafikkantene i krysset mellom Flatøyvegen og Solberget, før veggen til Hjelten blir stengt.</p> <p><b>Kommentar til bestemmelsene</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Nettstasjoner bør merkes av i kartet fordi det kan være til deles store bygg og de bør ha krav til estetisk utforming.</li> <li>4. De spør om det kan settes av næringsbygg innenfor hele BN. Illustrasjonene samsvarer ikke med plankartet, og bør vise «Worst case».</li> <li>5. Bemerk også at enkelte av figurene og høyder i illustrasjonsplan ikke er sammenfallende.</li> </ol> <p><b>Støyvurdering</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Etterlyser støyvurdering fra tiltaket, og særlig bekymret for støy i anleggsperioden, spør spesielt hvordan komprimering av fylling vil bli utført. Viser til retningslinjer T1442 kpt.3.1 Støy i reguleringsplaner.</li> </ol> <p><b>Næringsbygninger (område)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Spør hva områdene langs sjøen skal brukes til siden lagringsareal i hovedsak skal bort fra sjøen?</li> <li>8. Faste kraner og installasjoner bør bare kunne settes opp innenfor byggegrensene. Hvilke høyder gjelder for kraner og heiser?</li> <li>9. Foreslår ny reguleringsbestemmelse som sier at utfylling i sjø skal dokumenteres til Alver kommune hver 6. måned. Utfylling skal være avsluttet og fullført i samsvar med plan senest xx år etter igangsetting av et fyllingsområde.</li> </ol> <p><b>Fortau, annen veggrunn, grøntareal</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Skal det ikke lages fortau til bnr. Nr 1 og 210?</li> <li>11. Det foreslås at det tas inn en bestemmelse «Bratte skrentar sikrast med gjerde eller liknande»</li> <li>12. Grøntareal mot nord, som vist i kommuneplanen, bør videreføres i detaljreguleringsplanen, og viser til bestemmelse til KPA kpt. 2.1.3.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Ikke tatt til følge. Det er for tidlig i prosessen å plassere nettstasjoner. Det er også stor sannsynlighet for at de vil bygges som innendørs anlegg. Samme krav som til øvrige bygninger vil gjelde for fremtidige nettstasjoner.</li> <li>4. Maks grunnflate er vist i illustrasjonsplanen. Begrensinger på høyde og hvor stor andel av det enkelte felt som kan bebygges er vist i plankartet.</li> <li>5. Det er i prosessen gjort endringer i plan som ikke ble rettet opp i alle illustrasjonene. Dette blir rettet opp i endelig versjon. Det er høydene i planen som er gjeldende.</li> <li>6. Tatt til følge ved at det er gjort en støyvurdering for driftsfasen. Konsekvenser med støy og støv i anleggsperioden skal vurderes før oppstart av anleggsarbeider når tilførselsmetode er kjent. Det er stilt krav om dette i bestemmelsene. Det er ventelig av tilføres av masse i hovedsak skje med båt/lekter, men så lenge hentested ikke er avklart kan ikke tilførsel med bil utelukkes.</li> <li>7. Områdene skal i hovedsak brukes til manøvrering ved inn og ut transport av varer, samt flytting av halvfabrikata mellom de ulike bygg internt på området. Utendørs lagring skal begrenses, og vil hovedsakelig skje i forbindelse med inn- og uttransport av varer.</li> <li>8. Delvis tatt til følge ved at planen ikke tilrettelegger for etablering av faste kraner i området. Mobile kraner vil bli benyttet ved behov, spesielt i forbindelse med uttransport med skip. Det er ikke satt noe begrensning på høyde av kraner.</li> <li>9. Ikke tatt til følge fordi en slik bestemmelse kan bli vanskelig å etterkomme i praksis. Alle fyllinger forutsetter at Framo får tilgang på masser. Når slike masser foreligger, har en ikke kunnskap om i dag. Det planlegges å gjennomføre tiltaket etappevis, ved at hver omsøkt utfylling avsluttes før neste starter opp, se omtale i planbeskrivelsen. Størrelse på fyllingsareal avhenger av tilgang på masser.</li> <li>10. Det tilrettelegges for fortau langs kommunal vei fra snusløyfen, og videre langs veien frem til nytt administrasjonsbygg inne i planområdet.</li> <li>11. Tatt til følge. Bestemmelse om dette tas inn i revidert plan.</li> <li>12. Ikke tatt til følge vedrørende grøntareal mot sjøen i nordvest. Grøntareal som vist i kommuneplanen, vil ikke kunne fungere som grønn korridor for allmenn ferdsel til holmen. Planforslaget blir langt mindre omfattende enn det kommuneplanen legger opp til. Holmen i sin helhet blir friområde, et 17 meter bredt sundet holdes åpent, tilkomst til holmen blir bare i båt.</li> </ol>
--	--	--

**Rekkefølgebestemmelser**

13. Endre rekkefølgebestemmelse c) «Før eksisterende veg til Hjelten blir stengt skal vegen f\_SV1 ferdigstillast. Det er viktig at nødetater til ei kvar tid har tilkomst til naustområdet».
14. Det må vises i kart hvordan fyllingsområdene skal deles opp, og det må settes en rekkefølge til hvordan de er tenkt utfylt.
15. Forslag til rekkefølgekrav  
-Det må ikke fyllast stein i sjø i gyte – og hekkeperioden  
-Masser som skal i sjø må verne rene masser  
-For oppstart skal o\_SF3 og o\_SF4, offentlig fortau og o\_SS, sykkelanelgg ferdigstillast»
16. Stiller seg undrende til at man ønsker å ta «sjansen» på å ødelegge Flatøyosen, siden vi ser hvor mye dette området blir brukt og økning i bruken de siste årene

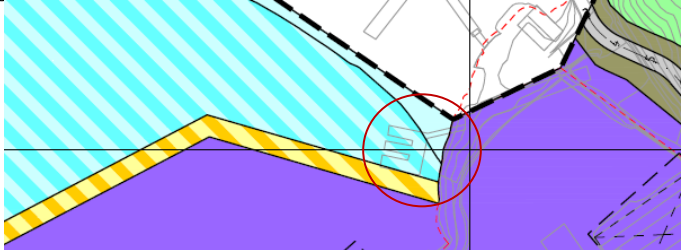
**Kommuneplan 2014-2026**

17. Avgrensning av området, inkludert fyllingen må avgrenses til det som er vist i KDP.
18. Viser til bestemmelser i KDP pkt. 1.7.3. Høyden på bygninger må ikke overstige landskapet bak, og grøntstruktur som er vist i kommuneplanen må videreføres i planen. Høye hus bak og lavere foran. Gress på taket vil være et avbøtende tiltak.
19. De ønsker at fyllingsfoten mot nord skal reduseres for å sikre



Figur 2 Del av gjeldende kommuneplan, vestre del av planområdet.


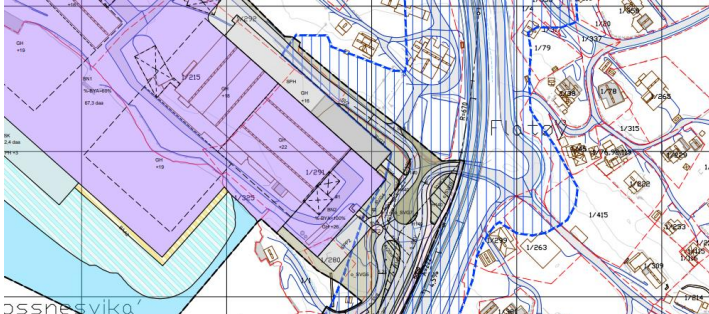
13. Det er ivare tatt i foreliggende planforslag ved rekkefølgebestemmelse §5.4.a, ved at f\_SV1 skal være ferdig før eksisterende veg vert stengt.
14. Plan for utfylling som omtalt i planomtalen. Se også pkt. 9 over.
15. Ikke tatt til følge. Det er viktig å kunne jobbe med fyllingen når det er tilgang på stein, en slik bestemmelse vil bidra til å forlenge anleggsperioden. Avbøtende tiltak vil ivareta hensyn til biologisk mangfold, som foreslått av fagekspertise. Det forventes bruk av sprengsteinsmasser fra feks. tunelldriften. Utfylling i sjø krever tillatelse etter forurensingsloven. Se kommentar til merknad 2 over.
16. Tas til orientering. Det er i utredningsarbeidet og Risiko- og sårbarhetsanalysen ikke avdekket forhold som gir grunnlag for å si at Flatøyosen vil bli ødelagt som følge av dette tiltaket. Se kommentarer til merknad 3 punkt 4a over.
17. Se kommentarer til merknad nr. 3 punkt 7.
18. Ikke tatt til følge. Byggene må ha en viss høyde for at de skal kunne tjene sin funksjon og fungere på regningsvarende måte. Flexibilitet til å tilpasse seg terrenget er således begrenset. Det samme er tilfellet om bygningsmassen skal trappes opp fra sjøen, da vil høyden måtte økes ytterligere på de bakerste bygningene. Det planlegges ikke for grønne tak, fordi det vurderes til å gi relativt liten virkning i forhold til ressursbruken. Framo vurderer solceller på deler av bygningsmassen.
19. Det er etterkommet ved at næringsareal mot nord redusert betraktelig og det vil også påvirke størrelse på fyllingen. Det tas hensyn til avløpsledningen i planlegging og utførelse.
20. Se kommentarer til punkt 16 og 19 over.

<p>tilflott til naustområdet i all slags vær, og at det blir etablert bølgedempere. Avløpsledning fra bnr. 408 må ta hensyn til.</p> <p>20. Det må gjøres tiltak som sikrer at ikke vannkvaliteten i ved Naustområdet ved Hjelten blir forringet. Frykter at utfylling vil påvirke vannutskiftningen. Foreslår at grøftetraseer som går til Hjeltavika blir ført ut lenger nord.</p> <p>21. Det må i planarbeidet legges stor vekt på det visuelle og støy mot Friluftsområde i osen og Håøy.</p> <p>22. Mesteparten av vannutskiftningen skjer i det sundet som nesten skal stenges igjen, og det vil forringe vannkvaliteten på Flatøyosen. Framo må komme med tiltak for å beholde vannutskiftningen på Flatøyosen.</p> <p>23. Ny veg til sjø må utformes slik at utrykningskjøretøy og bil med tilhenger kommer frem. Framo må bedre forholdene for myke trafikanter langs gjenværende vei på Hjelten. De foreslår at det fremdeles skal være mulig for renovasjon og utrykningskjøretøy å kjøre via Framo.</p> <p>24. Det bør være en hensynssone mellom bolig og industriområde for å minske eventuelle konflikter mellom bolig og industri.</p> <p>25. Det må lages en plan for anleggsperioden med tidsavgrensning. Ønsker ikke at området skal blir tilsvarende et deponi for steinmasser.</p> <p>26. Flytebrygge på plankartet mot nord må tas bort.</p>	<p>21. Osen og Håøy er vurdert i konsekvensutredning KU landskapsbilde som delområde 5. KU vurderer at landskapet ikke er sjeldent, men har gode kvaliteter med balanse mellom helhet og variasjon. Verdien er satt til middels, i den øvre enden av skalaen. Konsekvensen av tiltaket for dette området er i KU rapporten vurdert som noe negativ. Det er satt krav til estetisk utforming er § 2.1.1 og fylling mot sjø §3.1.2. Se også kommentarer til punkt 12 over.</p> <p>Når det gjelder støy, se kommentarer til merknad 6 over.</p> <p>22. Tas til orientering. Se kommentar til merknad 16 over.</p> <p>23. Foreliggende planforslag tilrettelegger for en ny veg fra nord til naustområde i Hjelten, som også er tilrettelagt for utrykningskjøretøy og mindre lastebiler. Innspill om å tilrettelegge for at renovasjon og utrykningskjøretøy fortsatt skal kunne kjøre gjennom området etterkommes ikke fordi veien gjennom planområdet er planlagt til annet formål og det finnes alternativ tilkomst gjennom Hjelten.</p> <p>24. Det er i foreliggende planforslag regulert inn en buffersone, GV1 og GV2 mellom næringsområde og boligområde. Det er ikke praktisk mulig å utvide den videre mot øst uten å legge begrensninger på areal avsatt til annet formål i kommuneplanen. Det bør eventuelt vurderes i revisjon av kommuneplanen.</p> <p>25. Delvis tatt til følge. Se kommentarer til punkt 15. Framo har begrenset med plass til mellomlagring av masser på land, og må i praksis fylle ut fortløpende når de har tilgang av masser.</p> <p>26. Antar at merknaden viser til et anlegg som vist i kartgrunnlaget, det er ikke planlagt noe flytebrygge her.</p>  <p>Figur 3 Utklipp fra plankart som viser flytebrygge som er en del av kartgrunnlaget og ikke innarbeidet i reguleringsplanen.</p>
<p>5 <u>Svein Jakobsen,</u> <u>Alise</u></p>	<p>1.Framo bør tilbys en annen lokalitet i kommune, fordi det etter hvert vil komme flere boliger på Flatøy som gjør at en bedrift som Framo vil måtte</p> <p>1.Ikke tatt til følge. Flytting av bedriften har vært vurdert, men er av økonomiske hensyn ikke gjennomførbart.</p>

<p><u>B.Sudmann og Lasse Bruvik</u> <u>Anne M.S.Jakobsen</u> 10.9.2020 Adresse: Hjelten 47 og 50. Henholdsvis gnr.1 bnr 408 og gnr 1 bnr 301</p>	<p>flytte.</p> <p>2.Det må vurderes om tiltaket er nødvendig, kan ikke effektivisering og mer lagerplass løses med at bygningene settes tettere/en stor bygning?</p> <p>3a.Den nye hallen i nordøst trekkes sydover frem til der dieselpumpen står i dag. Det innebærer at hangaren må rives.</p> <p>3b.Høyde må ikke overstige 12 meter. Innvendig høyde på 16 meter kan beholdes om man graver seg ned 4 meter over planlagt bakkenivå. Ønsker at industriområdet holder seg innenfor dagens grenser, og ikke sprenger seg inn i terrenget som foreslått i planen. Det planlagte bygget vil virke som en «berlinmur» mot byggefelt i nordøst.</p> <p>3c.Bygg på gnr 1 bnr 307 vil bli innebygget og miste all utsikt. Er sterkt uenig i at dette huset skal rives.</p> <p>4. Ber om at det ikke bygges ventilasjon på hallenes tak, samt at all ventilasjon plasseres inn mot industriområdet. De er i dag plaget av ventilasjon/viftestøy fra tak/vegg på haller i nordøst (i området ved diesel anlegget).</p> <p>5.Høyde over bakkeplan bør ikke overstige 12 meter, inkludert utstyr eller lignende montert på taket.</p> <p>6. Ny veg må være av en slik standard at bil med båttilhenger kan komme frem. Det må finnes en løsning for renovasjonsbiler som ikke lenger kan kjøre gjennom området. Det blir økt belastning på eksisterende vei, opprusting med fortau må vurderes.</p> <p>7. Frykter en langvarig anleggsperiode i og med at det skal store mengder stein for utfylling. De antar at det lages en detaljert plan for utbygging, og at de ikke opplever tilkjøring av lastebillass med stein på samme måte som i 2018.</p> <p>8. Hangaren bør flyttes slik at den blir mer tilgjengelig og slik at det kan frigjøres areal som minsker behov for utfylling i sjø.</p> <p>10.Eksisterende område må fornyes før det fylles ut i sjø for å hindre at området fylles ut før det faktisk er behov for det.</p> <p>11.Utbedringer på omkringliggende infrastruktur må være utført for andre tiltak i planområdet kan gjennomføres. Utbedringer må bekostes av</p>	<p>2. Tas til følge ved at effektivisering av lagerplass og produksjon vurderes kontinuerlig, areal i vest er redusert og en bygning er fjernet. Nye lagerbygg skal erstatte mellomlagring som foregår andre steder i regionen. Ny bygningsmasse skal benyttes både til lager og produksjon.</p> <p>3a. Flyhangaren er av Meland kommune omtalt som et verdifullt kulturminne i nasjonalt perspektiv, og som det finnes få av i Norge. Ifølge kommunen er den et enestående minne om forsvarshistorie, krigshistorie, norsk flyhistorie og vestlandsk industrihistorie den siste 50 årene. Framo ønsker av den grunn å videreutvikle området med hangaren slik den står i dag.</p> <p>3b.Det er ikke praktisk mulig å senke høyden ytterligere om bygningen skal ha den funksjonen den er tiltenkt. Det er ikke praktisk mulig å senke gulvnivået på grunn av transport inn og ut av byggene. Det er nødvendig å utvide noen meter mot nord for å sikre tilstrekkelig manøvreringsareal mellom bygningene.</p> <p>3c. Det er Framo som eier bygget på gnr 1 bnr 307, det har ingen funksjon for Framo. Bygget er i konflikt med etableringa av ny vei til småbåthavna og det er behov for å plassere vanntank for slokkevann her.</p> <p>4. Det er gjort en støyvurdering som en del av planarbeidet. De beregnede støysonene viser ingen overskridelser av grenseverdier i T-1442 eller utslippstillatelse for de tre valgte døgnsituasjonene. For de nærmeste boligene, som ligger nordøst for anlegget, er støy fra de fleste aktivitetene skjermet av byggene.</p> <p>5.Se kommentarer til merknad 3b over.</p> <p>6. Tilkomstvegen i foreliggende planforslag er regulert i en bredde på ca. 3,5 meter med breddeutvidelse i sving dimensjonert for liten lastebil samt rom for rekkverk. Vurderer at trafikkøkningen på eksisterende vegnett som følge av tiltaket, vil være begrenset. Vedrørende renovasjon, se kommentarer til merknad nr.4 punkt 23.</p> <p>7.Se kommentar til merknad 4 punkt 6 over.</p> <p>8. Tas til orientering. Se kommentarer til merknad 3a over.</p> <p>10. Delvis tatt til følge. Fornyng av eksisterende bygningsmasse vurderes kontinuerlig og avpasses i forhold til behov, se ellers beskrivelse av foreløpig plan for anleggsgjennomføring i planbeskrivelsen. Det planlegges og starte med fornyng av bygninger på land. Utfylling vil skje i henhold til reguleringsplan når egnede masser er tilgjengelige.</p> <p>11. Delvis tatt til følge. Framo bekoster den infrastruktur som må endres som følge av egne planer. Se også kommentarer til nr.3 til Knut Solberg over.</p> <p>Tidligere innspill er behandlet i tidligere planprosess.</p>
--	--	--



		utbygger.  Viser ellers til innspill til kommuneplan 2014-16 vedrørende området nordøst for industriområdet (fra fylkesmann, naturvernforbund etc.)	
6	<u>Øyvind Vatshelle</u> 28.2.2020	1.Det bør etableres et grøntområde med vekster mm, for å redusere virkningen fra Håøya og sjøen.  2.Det må vurderes om planområdet bør endres for å redusere de negative virkningene for sjøfugl på Gudmundsholmen.	1. Se kommentarer til merknad 4 punkt 12 over.  2. Konsekvenser for sjøfugl er utredet. Holmen blir ikke fysisk berørt, men tiltaket kan føre til at arter vil avgrense sin bruk av holmen, særlig i anleggsfasen. Reduksjon av planområdet er ikke foreslått som avbøtende tiltak av hensyn til biologisk mangfold og er ikke vurdert av tiltakshaver. Utfyllingen er redusert.
7.	Nordhordland padlekubb	Padleklubben har vært leietaker av klubblokaler som Framo eier, og det får store konsekvenser for dem dersom klubbhuset rives.  Padleklubben vil gjerne at detaljreguleringsplanen tilrettelegger for et klubbhus der de kan samles, ha utstyret sitt, garderobe, lagring og flytebrygge med lett tilgang til sjø.	Framo har leid ut bygningen fordi de ikke trenger den selv. Nå står bygningen i veien for videre utbygging, og den må fjernes når det skal bygges ny vei til småbåthavnen og nytt basseng for brannslukkekvann.
<b>Nr</b>	<b>Høringsinstanser</b>	<b>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</b>	<b>Forslagsstillers kommentar</b>
1	<u>Bergen og omland havnevesen</u> 13.08.2020	Plankartet viser ikke konkrete tiltak, og ber om å få sendt tegninger når disse er ferdig. Kan ikke se at planene vil komme i konflikt med tiltak som de er satt til å ivarta. Tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø sakt andre tiltak som kan påvirkes sikkerhet og ferdsel i sjø, krever tillatelse fra BK havne og farvannsloven. Ber om at det tas inn en orientering om søknadsplikten i bestemmelsene.	Tegninger av konkrete tiltak som vedgår BOH vil bli oversendt i forbindelse med byggesøknaden.  Det vil være flere tiltak innenfor planområdet som er søknadspliktig etter andre lovverk, og det informeres om de viktigste lovene i planomtalen. Det er ikke nødvendig å orientere om annet lovverk i bestemmelsene. Orientering om søknadsplikt er tatt inn i planomtalen.
2	<u>Fiskerlaget vest</u> 11.09.2020	Viser til registrerte gytefelt og kaste og låssettingsplasser, samt at det også blir fisket i områder som ikke er registret som fiskeområder.  Det må sikres at eier av låssatt fisk blir kontaktet før det iverksettes tiltak i sjø.	Tas til orientering.  Tiltak i sjø varsles i henhold til enhver tids gjeldende regelverk.
3	<u>Fiskeridirektorat et</u> 25.8.2020	Ingen merknader. Konsekvensutredningen har gjort grundig greie for fiskeri- og marint biologisk mangfold. Det bør brukes siltgardin under hele utfyllingsperioden.	Tas til orientering.
4	<u>Kystverket</u> 26.08.2020	Det er tilstrekkelig areal for møtende skipstrafikk i det aktuelle området, selv om det blir en liten innsnevring av farleia i Nordra Krossvika. Bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan virke på tryggheten og fremkommeligheten i farvatnet må også behandles etter hamne- og farvasslova.	Tas til orientering.

		
5	<p><u>NGIR</u> 28.08.2020</p> <p>Generell informasjon om sted og tilkomst for henting av avfallsdunker. Renovasjonsbilene bør kunne snu ved hentestedene eller det må være gjennomkjøringsmuligheter.</p>	<p>Renovasjonsbil som skal hente avfall fra Framo kan snu inne på Framo sitt område. Det er tatt inn et kart i planbeskrivelsen vedrørende endrede trafikale forhold, som viser eksisterende hentesteder og aktuell snuplass som følge av at Flatøyveien stenges for gjennomkjøring. Se ellers merknad til merknad 4 punkt 23.</p>
6	<p><u>NVE</u></p> <p>NVE gir innspill til relevante saker der kommunen etterspør råd. De er ikke bedt om råd i denne saken.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
7a	<p><u>Statens vegvesen</u></p> <p>1. Det er rettet innsigelse til punkt 1. Statens vegvesen (SVV) forutsatte i sitt høringsbrev at tiltakshaver skulle drøfte løsninger på kryss før offentlig ettersyn. Forslag til plan er i vesentlig konflikt med SVV sine planer for ny E39. Videre prosess med denne planen må vente til det foreligger et høringsutkast til kommunedelplan (KDP) vår/sommer 2021. Denne planen må tilpasse seg overordna veglinjer i KDP. SVV er åpen for å se på midlertidige løsninger for Framo etter at KDP er vedtatt.</p> <p>2. Savner rekkefølgekrav vedrørende veganlegg.</p> <p>3. Savner oversikt som viser der planen fraviker fra N100.</p> <p>4. Savner utfyllende beskrivelser om forholdet til ny kollektivterminal. Snu sløyfa for buss må beholdes frem til den er etablert. ROS analysen vurderes som mangelfullt vedrørende hensyn til myke trafikanter og betydelig anleggstrafikk, og det mangler avbøtende tiltak.</p> <p>Fordi det er behov for å tilpasse planen KDP, går ikke SVV inn på flere detaljer vedrørende planen i denne merknaden.</p>	<p>1-4. Planforslaget er endret som følge av innsigelsen. Se møte referat som punkt 7b under.</p>
7b	<p><u>SVV i møte med Alver kommune</u> <u>Møtoreferat 10.9.2021.</u></p> 	<p>Tatt til følge.</p> <p>Revidert planforslag er tilpasset merknader fra SVV ved at tilkomst til Framo er løst som utbedring av eksisterende avkjørsel, og nytt administrasjonsbygg etableres lenger inne i planområdet slik at det ikke er nødvendig med parkeringsplass mv. som vist i opprinnelig planforslag.</p>

	<p>«Reguleringsplan for Framo Flatøy må ikkje vanskeliggjøre realiseringa av KDP E39. Basert på ny skisse til vegareal som skal sikrast i KDP E39, vurderer Statens vegvesen det slik at det vil kunne la seg gjere å realisere en justert versjon av reguleringsplan for Framo Flatøy: - Tiltak og bygg må etablerast utanfor den blå stipla linja. - Ny vegløyning med tilkomst må i størst mogleg grad tilpasse seg veglinjene som er tekna ut i arbeidet med KDP E39, slik at behovet for endringar vert minst mogleg. - Førsegna til reguleringsplanen må få fram at tilkomst til Framo Flatøy er ein mellombels løysing, i påvente av vedtak og realisering av KDP E39. - Ein må sikre at Statens vegvesen ikkje får eit erstatningsansvar som fordyrer realisering av KDP E39, med tilhøyrande fylkesveg og gang- og sykkelveg. - Ein må vurdere om det er behov for bestemmelsessone i reguleringsplanen for å sikre at reguleringsplanen ikkje vert eit hinder for vedtak av KDP E39. Avhengigheiten/koplinga mellom dei to planane må kome tydeleg fram.»</p>	
8	<p><u>Vestland fylkeskommune</u></p> <p>1. Retter innsigelse til planen på følgende punkt</p> <p>a. Samkjøring/overlapp med tilgrensende planer. Planen må tilpasses Midtmyraplanen slik at Framo sin plan kan gjennomføres uavhengig av hva som blir utfallet på Midtmarka/Rotemyr planen. Denne planen må tilpasses plan for Kollektivterminal slik at planens intensjon om at flere skal reise kollektivt ivaretas. Dette planforslaget gjør ikke dette godt nok.</p> <p>b. Mangel på krav til rekkefølgekrav til infrastruktur.</p> <p>c. Planen må ha et rekkefølgekrav/bestemmelsesområde som sikrer at nytt kollektivknutepunkt er opparbeidet før igangsetting.</p> <p>d. Tilrettelegging for myke trafikanter som beveger seg fra f_SV3 og til kollektivknutepunkt/annen infrastruktur.</p> <p>e. Krysset mellom fv 564 og kommunal veg Flatøyvegen har ikke tilstrekkelig utforming etter håndbok N100. Utforming av krysset er mangelfull.</p> <p>2. Trafikksikkerheten for myke trafikanter inne på området er ikke tilstrekkelig ivaretatt, det er ikke tilstrekkelig at det bare er oppmerking som skiller harde og myke trafikanter.</p> <p>3. Det er ikke sagt noe om tilrettelegging for sykkelparkering og ladestasjoner, jfr. overordna føringer i Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028 (RTP).</p> <p>4. Gir råd om at lemstova (sefrak registret bygning) innarbeides med hensynsone, eventuelt flyttes. Det er ikke i tilstrekkelig grad argumentert for rivning.</p> <p>5. Tilrår at det gjøres tiltak for å dempe den visuelle virkningen, mener tiltaket med de nye bygningene vil fremstå som mer dominerende enn anlegget gjør i dag.</p>	<p>1a. Planen er endret slik at den i praksis ikke påvirker Kollektivterminal planen. Den følger opp planens intensjon om at flere skal reise kollektivt ved at det skal bygges et fortau fra snøsløyfe og frem til tilkomst til Framo. Det blir en overlapp for å senke veien litt for å sikre sikt. Det får ingen praktisk betydning for senere gjennomføring av plan for kollektivterminal planen. Det gjøres ellers ikke tiltak med veien før plan for kollektivterminalplanen blir gjennomført. Kommunen har avklart at Midtmarkaplanen <u>ikke</u> skal hensyntas i dette planforslaget.</p> <p>b. Etterkommet. Det er i revidert planforslag innarbeidet rekkefølgekrav til bygging av fortau, ny fellesvei og tiltak for sikring av tilstrekkelig sikt.</p> <p>c. Se kommentar til punkt a over.</p> <p>d. Det er etterkommet i revidert planforslag ved at det er lagt inn fortau.</p> <p>e. Se kommentar til punkt a over.</p> <p>2. Etterkommet ved at det er kjørt sporing for lastevogner og kjørevei og gangareal er vist i illustrasjonsplanen. Næringsområdet vil bli utbygget i tett samarbeid med arbeidsmiljøutvalg og i samsvar med gjeldende SHA/HMS krav.</p> <p>3. Etterkommet. Det er etterkommet i revidert plan ved at det er omtalt i planomtale og bestemmelser.</p> <p>4. Bygningen kommer i konflikt med nødvendig erstatningsvei til småbåthavna. Det vurderes som krevende å flytte veien for å sikre bygningen, uten at det vil gå på bekostning av logistikk og planlagt ny bygningsmasse.</p> <p>5. Planforslaget tilrettelegger for større avstand fra sjøkant til bygningsmasse, noe som vil påvirke helhetsinntrykket positivt. Området fremstår i dag som sterkt bebyggt. Avslutningen mot sjø er bratt og utrydding. Det er i foreliggende bestemmelser satt inn krav om ryddet fyllingsfot. Planen stiller krav til form og uttrykk på bygningene. Det er inn tatt bestemmelser for byggehøyder og fargebruk.</p>

Alver kommune	Merknader til 1. gangs behandling av planen. Sak 098/20.	Forslagstillers kommentarer
27.5.2020	<p><u>1.Konsekvensutredninger</u> Til oppstartsmøtet opplyste forslag stiller at nytt bruksareal for næring vil være ca. 14000 til 15000m2. Vi innlevering til førstegangsbehandling viser nøkkelinformasjon at planforslaget legger opp til 31 daa nytt bruksareal. Kommunen ønsker tilbakemelding på hvilke virkninger manglende vurdering etter §6 i forskriften og manglende planprogram får for den videre behandlingen av planen.</p> <p><u>2.Avbøtende tiltak som ikke er sikret i plan bør vurderes frem til 2. gangs behandling av planen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Utføre anleggsarbeid utenom hekkesesongen</li> <li>b) Utføre anleggsarbeid utenom gytesesongen for torsk</li> <li>c) Oppbevare anleggsmaskiner og anlegge deponi lengst unna sjøen</li> <li>d) Etablere trygge løsninger for myke trafikanter i anleggsfasen</li> <li>e) Snevre inn utfyllingsområdet mot nærliggende øyer, alternativt sikre en grønn forbindelses (plantefelt) mot Gudbrandsholmen.</li> <li>f) Nedskalere utfyllingsareal mot sør og nord.</li> <li>g) I åpninger som gir sikt fra boliger på Hjelten til sjøen, bør det sikres et ryddig uttrykk</li> <li>h) Redusere byggehøydene</li> <li>i) Bruke materiale og farger på bygningene som glir godt inn i omgivelsene</li> <li>j) Bruke grønne tak på bygningene og vegetasjonsskjerm mot naustmiljøene.</li> </ul> <p><u>3.Forurensing</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Det må avklares om det er behov for å søke om ny utslippstillatelse som følge av økt industriareal og iverksette tiltak som følge av kpt.6.4</li> <li>b) Det stilles spørsmål om hvorfor det ikke er vurdert utslipp til luft og klimagassutslipp som en del av faktorene for forurensning.</li> </ul>	<p><u>1.Konsekvensutredninger</u> I beskrivelsen av planforslaget står det at planen legger til rette for 31 daa nytt næringsareal, ikke bruksareal. Ifølge veileder fra departementet (KMD) juni 2021 skal det lages planprogram dersom eksisterende plan tilrettelegger for mer enn 15000 m<sup>2</sup> enn det eksisterende plan tilrettelegger for. Nytt planforslag tilrettelegger for totalt 35 360 m<sup>2</sup>. Det vil si totalt nytt areal i tillegg til det som gjeldende plan tilrettelegger for, vil være ca. 14 000 m<sup>2</sup>.</p> <p><u>2.Avbøtende tiltak som ikke er sikret i plan bør vurderes frem til 2. gangs behandling av planen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Det vil tas hensyn til i den grad det er praktisk mulig. Planen sikrer at utfylling kan gjennomføres når det er tilgang på masser. Se også kommentarer til merknad nr. 4 punkt 15.</li> <li>b) Det vil tas hensyn til så langt det er praktisk mulig. Planen tilrettelegger for at det også kan fylles i gyteperioden fordi det innarbeides avbøtende tiltak som siltgardin for å redusere eventuelle negative konsekvenser med dette.</li> <li>c) Det er allerede innarbeidet i bestemmelsene at det skal lages en plan for massehåndtering før igangsettingstillatelse(§5.1a). Anleggsmaskiner blir ikke oppbevart på området annet enn når de er i bruk.</li> <li>d) Etterkommet ved at det er sikret i bestemmelsene at entreprenøren skal innarbeide krav i ROS analysen for å sikre myke trafikanter i anleggsfasen.</li> <li>e) Delvis etterkommet ved at utfyllingsområdet mot Gudbrandholmen er innsnevret.</li> <li>f) Det er delvis etterkommet ved at utfyllingsareal mot nord og mot Gudbrandsholmen er nedskalert.</li> <li>g) Se kommentarer til merknad 4 punkt 7.</li> <li>h) Etterkommet ikke. Kommentert over, merknad</li> <li>i) Etterkommet ved at det er tatt inn en bestemmelse som stiller krav om utforming og hvordan det skal følges opp i byggefasen.</li> <li>j) Ikke etterkommet, kommentert merknad nr.4 punkt 18.</li> </ul> <p><u>3.Forurensing</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Utslippstillatelse etter forurensingsloven vurderes fortløpende, men styres ikke gjennom reguleringsplanen.</li> <li>b) Kravet fra kommunen var: «Meland kommune meiner at det må takast ei konsekvensutredning (KU) på forureining. Eit auka bygningsvolum i ei industribedrift, vil føre med seg større produksjon som igjen kan auke forureiningsfaren. Dette bør utredast i ein KU vurdering. Og med tanke på verksemd si plassering, 0 meter frå eit sårbart fjordsystem bør det også gjerast greie for utforutsette hendingar. Samtidig må KU av forureining og marint biologisk mangfald også sjåast i ein samanheng».</li> </ul> <p>Da vi utførte konsekvensutredning for fagtema forurensning i 2019, benyttet vi de veilederne, forskriftene og malene som var tilgjengelig på det tidspunktet. Iht. til veiledere som forelå på det tidspunktet, var ikke vurdering av fagtema</p>

	<p><u>4.Strømvurdering</u> Det er lite vurdert i rapporten hva de endrede strømforholdene faktisk fører til. Det gjelder blant annet virkninger på biologisk mangfold som gyteområde for torsk. Foreslått avbøtende tiltak, særlig med tanke på Nordre Krossvika, er at utforming av fyllingsfot må vurderes nøye. Det er ikke fulgt opp i bestemmelsene. Strømmodellforsøket er datert 2014 og tar ikke høyde for revidert fyllingsfot. Rådmannen ber om innspill på metodebruk og vurderinger av strømforhold.</p> <p><u>5.ROS analyse</u> Alle risikoreducerende tiltak som er foreslått er ikke implementert i planforslaget. Det gjelder bla. annet: 1.Etablere en anleggsrutine for støv i samsvar med krav i BHF (id 44) 2.Utlegging av sjølense med skjørt som fanger opp plastbiter fra massene som blir fylt i sjø(id 28)</p> <p>Rådmann stiller spørsmål om hvorfor disse ikke er fulgt opp i bestemmelsene, det fører til at risikoen ved utvidelsen ikke lenger er akseptabel.</p> <p><u>6.VA rammeplan</u> VA rammeplan skal legges til grunn for videre detaljering og byggesaksbehandling. Planen blir vurdert frem til 2. gangs behandling.</p> <p><u>7.Kultur</u> Våningshuset på gnr 1 bnr 307 bør bevares, og det er ikke et tilstrekkelig godt argument at boligen ikke lenger er i bruk til formålet. Veien ned til naustene bør flyttes et par meter slik at huset ikke kommer i konflikt med veien. Bygget og området rundt bygget bør innarbeides som hensynssone H570.</p>	<p>forurensning definert som standard krav.</p> <p>Utslipp til luft og klimagassutslipp er vurdert i foreliggende planforslag.</p> <p><u>4.Strømvurdering</u> Se kommentarar til merknad nr. 3 over, punkt 4a, 8 og 9.</p> <p><u>5.ROS analyse</u> Det er avdekket 6 uønskede hendelser som er analysert videre, med forslag om risikoreducerende tiltak. 3 er knyttet til trafiksikkerhet i anleggsfasen, 2 er knyttet til forurensning og ett er knyttet til konflikt mellom brukere av sjøområdene.</p> <p>Det er ikke kjent hvilke masser som skal brukes, og om disse vil inneholde plast.</p> <p>Det er lagt til en bestemmelse om at ROS analysen være en del av underlaget når det skal gjøres en SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) analyse i forbindelse med anleggsgjennomføringen.</p> <p>Grunnlagsdokumentasjon om støy, støv og naturmangfold skal være del av vurderingane i samband med igangsettingsløyve. Det forutsettes at byggherre ellers etterlever de krav til anleggsgjennomføring som er fastsatt i BHF (byggherreforskriften), og følger opp de krav som stilles fra forurensningsmyndighetene når det søkes om tillatelse til å fylle masser i sjøen.</p> <p><u>6.VA rammeplan</u> Vurdering av VA rammeplan ble gjort av kommunen 19.6.2020. VA rammeplanen er oppdatert og innspill fulgt opp.</p> <p><u>7.Kultur</u> Etterkommes ikke, se kommentarer til merknad 3 punkt c over.</p> <p><u>8.Interne veier</u> Vei og gangakser er vist i illustrasjonsplanen, og legges til grunn ved rammesøknad. Det vurderes ikke som nødvendig med en utenomhusplan fordi dette er et industriområde der den ubebygde delen av tomten i hovedsak er kjøreområde.</p> <p><u>9. Ny vei til Oldervika</u> Ny vei til Oldervika er planlagt som fellesvei, som skal eies og drives av eiere av småbåthavnen. Skjæringen er omtalt i planbeskrivelsen og krav til sikring innarbeidet i bestemmelsene.</p>
--	--	--

<p><u>8. Interne veier</u> Til 2. gangs behandling må det stilles krav i bestemmelsene til at interne veg- og gangakser skal illustreres i forbindelse med rammesøknad, som en del av en utenomhusplan</p> <p><u>9. Vei til Oldervika</u> Vei til Oldervika må planlegges som fellesvei. Vegen skal eies og drives av eiere av småbåthavnen. Til 2. gangs behandling må skjæring i forbindelse med omlagt vei til Oldervika kommenteres.</p> <p><u>10. Ny eksportkai</u> Det er lagt til rette for en relativt stor kaikonstruksjon på 120 m, omtrent 100 % økning i forhold til dagens situasjon. Tiltaket er ikke vurdert i konsekvensutredningen, og i planomtalen er det ikke beskrevet hvilke type skip som kan legge til kai her og eventuelle endringer i hyppighet på lasting/lossing. Kommunen etterspør hvilke virkninger eksportkaien får for ferdsel ellers i området. Det må til 2. gangs behandling komme tydelig frem om tiltaket hindrer ferdsel til Flatøy vest, og det må vurderes om nedskalering av eksportkai/utfylling i sjø kan imøtekomme dette.</p> <p><u>11. Bestemmelser</u> Rammene for hva som kan bygges må tydeliggjøres. Det må tas inn bestemmelser jfr. §12-7 nr.12 som gjelder dokumentasjon i forhold til byggesaksbehandling. Sammen med søknad om rammetillatelse må det legges ved en utenomhusplan. Den må viser materialbruk, plantefelt, vegetasjonsskjerm, grønne tak, gjerde, bom, utforming av åpne areal, interne veg- og gangakser, utforming av skjæring, lagringsplass, avfallshåndtering mv.</p> <p>Det må i bestemmelsene komme frem hvilke krav som blir stilt til innholdet i Plan for massehåndtering, tekniske detaljplaner for veg, miljøoppfølgingsplan og beredskapsplan.</p> <p><u>12. Rekkefølgekrav</u> Det må i rekkefølgekravene differensieres på hva som må være sikret før det blir gitt rammetillatelse, før det blir gitt igangsettelsestillatelse og før brukstillatelse. Foreliggende rekkefølgebestemmelser gjelder kun rekkefølgekrav knyttet til utfylling i sjø.</p> <p>Det vil være aktuelt med flere krav for å imøtekomme anbefalinger i ROS analysen, KU og sikre opparbeidelse av trafikkløsninger. Endelig omfang må avklares frem til 2. gangsbehandling.</p> <p><u>13. Byggehøyder, utnyttingsgrad og estetikk</u> Den nye planen tilrettelegger for at det kan oppføres nye bygg langs sjøkanten, foran dagens bygningsmasse. Da er det anledning til å endre</p>	<p><u>10. Ny eksportkai</u> Det er i foreliggende planbeskrivelse informert om at det ikke forventes noen endring i skipstrafikk til og fra området som følge av utvidelsen. Planen tilrettelegger ikke for at det skal bygges en 120 meter lang kai. Det er presisert i bestemmelsene at det kan bygges en kai på opptil 80 meter innenfor felt SK. Det er føyd til et nytt avsnitt i planomtalen vedrørende konsekvenser for båttrafikk og for øvrig ferdsel i området og for Flatøy kai spesielt.</p> <p><u>11. Bestemmelser</u> Krav om utenomhusplan er ikke etterkommet. Se også kommentarer til merknad nr. 8 over. Interne veier og gangakser, samt grøntområder er vist i illustrasjonsplanen. Grøntområder er sikret i plankart, materialbruk, gjerde, bom og sikring av skjæring er sikret i bestemmelsene.</p> <p>Bestemmelser vedrørende krav til massehåndtering, <del>tekniske detaljplaner, miljøoppfølging</del> og beredskap er innarbeidet i bestemmelsene. Massehåndtering og beredskapsplan er nevnt i § 5.1. Det er krav til tekniske vegtegninger i § 3.2.</p> <p>Plan for beredskap og miljøoppfølging lages som en del av søknad etter forurensningsloven. Da forventes at informasjon vedrørende tilførselsmetode og fyllmasser foreligger på søknadstidspunktet. Dette er nærmere omtalt i planbeskrivelsen under tema Forurensing.</p> <p><u>12. Rekkefølgekrav</u> Det er etterkommet ved at det er satt inn rekkefølgekrav vedrørende igangsetting, før bygningene tas i bruk og før rammetillatelse.</p> <p><u>13. Byggehøyder, utnyttingsgrad og estetikk</u> Delvis etterkommet ved at det gjøres tilføyelser til §§2.11a) og c). Det vurderes som lite hensiktsmessig å sette konkrete krav til materialvalg eller fargebruk nå. De nye bygningene skal spille sammen både med eksisterende bygg og så langt praktisk mulig omkringliggende bygninger. Dette gjøres best i forbindelse med den enkelte byggesøknad. Bestemmelsene stiller krav til at det skal redegjøres for arkitektoniske grep som er gjort for å bølge opp bestemmelsene vedrørende estetikk.</p> <p><u>14. Hensyn til naboer og tilgrensende areal</u> De fremste bygningene er i hovedsak lavere en de bakre bygningene. Se ellers kommentarer til merknad nr.4 punkt 18 over.</p>
--	--

	<p>egenarten som tiltakshaver viser til. Kontrasten mellom trehusbebyggelsen i bakkant kan jevnes ut dersom materialet i næringsbygget ikke bare består av betong og metall.</p> <p>Rådmannen ber om at det til 2. gangs behandling blir regulert konkrete fargevalg og materialer i bestemmelsene for å dempe den siden av fasaden som er synlig fra Flatøyosen og Nordre Krossnesvika.</p> <p><u>14.Hensyn til naboer og tilgrensende areal</u> Rådmannen anbefaler tiltakshaver å se på muligheten til å variere arkitekturen, ved å skalere byggehøydene og ved nedtrapping av byggene mot sjøsiden. Det må også gjøres en vurdering av grønne tak som avbøtende tiltak der det ikke er planlagt solcelleanlegg.</p> <p><u>15.Grøntstruktur</u> Det er en mangel ved planforslaget at det ikke er regulert grønne strukturer internt i området. Avbøtende tiltak med grønne tak, vegetasjonsskjermer mot naustmiljø og beplantning for å skjule lagringsplass bør innarbeides.</p> <p><u>16.Universell utforming</u> Det er ikke oppgitt areal hvor stort areal som utgjør kontor/administrasjon, og derfor ikke mulig å sette et nøyaktig krav til parkering. Det må fremkomme om KDP sine krav til parkering bil, sykkel og universell utforming er oppfylt. Parkeringsdekning må sikres i bestemmelsene.</p> <p>Det er i KDP for fremtidige næringsområder satt krav om at det skal legges til rette for gang- og sykkeltransport og tilkomst fra kollektivholdeplass. Det er delvis gjort i planforslag. Det må sees på til 2. gangs behandling.</p> <p>Under fellesbestemmelser for området bør det stilles krav til at utrykningskjøretøy har tilfredsstillende tilkomst til alle bygg.</p> <p><u>17.Renovasjon</u> Ber om tilbakemelding fra NGIR om det er snumuligheter i området når lokalveien bak industriområdet blir sanert.</p>	<p><u>15.Grøntstruktur</u> Det er etterkommet ved at det er tatt inn flere grønne strukturer i planen. De er sikret i plankart og bestemmelser. Det er ikke planlagt for permanent utendørs lagring. Se eller kommentarer til punkt 8 og 11 over.</p> <p><u>16.Universell utforming</u> I henhold til bestemmelsene i KPA stilles det på grunn av størrelse på industrihaller og kontorlokale krav om ca.409 parkeringsplasser for næringsarealet og ca. 161 plasser knyttet til planlagt kontorareal, totalt 570 plasser. Planforslaget tilrettelegger for 278 plasser. I dette tilfellet gjenspeiler ikke størrelsen på næringsareal og kontorplasser behov for antall ansatte eller besøksplasser. Det er 340 ansatte i dag og parkeringsdekningen er tilfredsstillende. Det er ikke planer om eller behov for å øke antall ansatte som følge av tiltaket. Det er kort og trafikkisikker tilkomst til busstopp og fremtidig bussterminal. Det tilrettelegges for bruk av sykkel ved at det er tatt inn krav i bestemmelsene om sykkelparkeringsplasser i foreliggende planforslag. Området er tilrettelagt for industritransport og uttrykningskjøretøy har tilkomst til alle bygg. Tilkomst kontor er universelt utformet. Industriområdet er stort sett flatt. Det er krav om sykkelparkering og ladestasjon i bestemmelsene.</p> <p><u>17.Renovasjon</u> Dette er avklart med NGIR, og løsning omtalt i planbeskrivelsen.</p>
<p>Referat etter merknadsmøte 24.3.2022</p>	<p>1.«I reguleringsplan for Flatøy vest er Flatøy kai avsett til hamneområde. Kommuneplan saman med gjeldande reguleringsplan legg til rette for ferdsel til/frå Flatøy kai. Om ferdselsområde fell inn under plangrensa til Framo, må formålet vidareførast i plankartet. Videre må det takast omsyn tilflottsretten til Flatøy kai.</p> <p>2.Merknader om private avløp må følgjast opp.</p> <p>3.Illustrasjonsplan, illustrasjonar mm bør syne maksimal utnytting av området.</p> <p>4. Faste installasjonar må regulerast innafor byggegrensa.</p> <p>5.Evt. punkter i plan som strider med overordna plan (kdp) må</p>	<p>1.Planforslaget sin avgrensing av næringsområde er i samsvar med KPA. Konsekvenser for tilflott til Flatøy kai er omtalt i planbeskrivelsen.</p> <p>2. Private avløp er så langt Framo er kjent med avmerket i VA rammeplanen. Det er tatt inn i bestemmelsene at private avløp må sikres i anleggsgjennomføringen.</p> <p>3. Det er etterkommet i illustrasjonsplanen, både når det gjelder kai og bygg.</p> <p>4. Det er etterkommet ved at det er tatt inn i bestemmelsene at det ikke kan settes opp faste kraner.</p> <p>5. Avvik er omtalt i foreliggende planomtale.</p>

	<p>kommenterast i eige kapittel i planomtalen.</p> <p>6. Det er foreslått fleire avbøtande tiltak i KU for naturmangfald som ikkje er følgt opp i planforslaget. Desse skal kommentars i eige kapittel i planomtalen til 2. gong handsaming.</p> <p>7.Jf. kdp 2.1.3 skal det i næringsområda setjast av areal til vegetasjonsskjerm (buffer) mot tilgrensande område eller område med innsyn til næringsområdet. Internt i næringsområda skal det setjast av ein grønstruktur som viser noko av dei opphavlege terrengformasjonane. Grønstruktur og skjerming mot andre arealføremål skal fastsetjast i reguleringsplan og vere min. 5 % av tomtearealet. Sjå også kommentar i vedlagt saksframlegg til 1 gongs handsaming.</p> <p>8. Basiskart skal oppdaterast før vedtak av plan.</p> <p>9.Vi rår til at ein ser på tilkomstvegen til småbåthamna på nytt og vurderer om det er naudsynt å rive våningshuset. Det skal små justeringar til for å unngå at huset kjem i konflikt med køyrevegen. Vi viser også til uttale frå kulturavdelinga i denne samanheng.</p> <p>10.Det må avklarast med NGIR om det vil vere behov for snuhammar i høve henting av avfall når det ikkje lenger er gjennomkøyringsmoglegheit om Hjelten.</p> <p>11. Planomtale Ved revisjon av planomtalen må følgjande vere følgt opp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Endringar i planforslaget etter offentleg ettersyn og ny høyring må omtalast i eige kapittel i planskildringa.</li> <li>• Forhold i strid med kommuneplan må oppsummerast, kommenterast og grunngevast i eige kapittel i planomtalen.</li> <li>• Forhold i APM sitt vedtak som ikkje vert tatt til følgje må kommenterast og grunngevast.</li> </ul> <p>12. Støy Det ligg føre ein oppdatert versjon av rettleiar for støy som vert gjeldande for dette planarbeidet. Føresegner om støy må ma. sikrast ved å vise til riktige tabellar i T-1442 (2021), det er ikkje nok å vise til rettleiaren i føresegnene.</p> <p>13. Utfylling i sjø Området ligg under grense for marin leire og det må stilast rekkefølgekrav til grunnundersøking før igangsetting av utfylling i sjø.</p>	<p>6. Det er kommentert i planrapporten.</p> <p>7. Se kommentarer til merknad</p> <p>8. Plankart er oppdatert.</p> <p>9. Det er ikke etterkommet. Se kommentarer til merknad nr.</p> <p>10. Det er etterkommet, se kommentarer til merknad nr.</p> <p>11. Det er etterkommet ved at det er tatt inn et nytt kpt.i planomtalen.</p> <p>12. Planen er oppdatert med hensyn på støy.</p> <p>13. Etterkommet ved at forholdet er omtalt i plan og det er innarbeidet i bestemmelsene.</p>
--	---	---