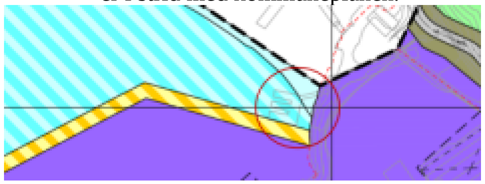
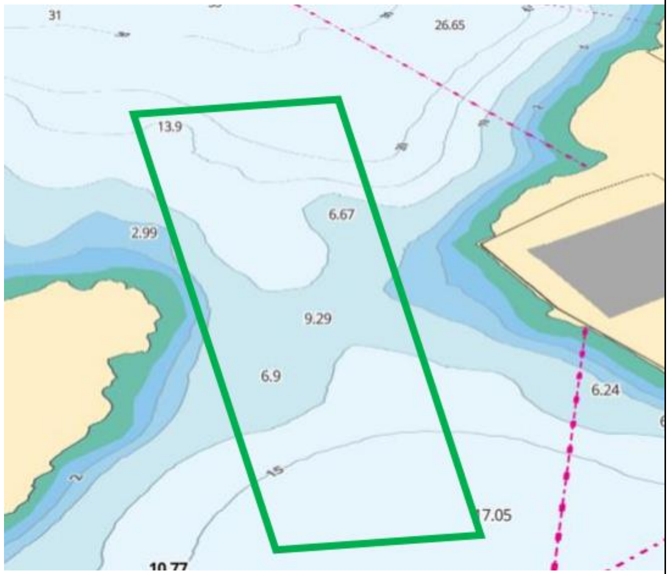
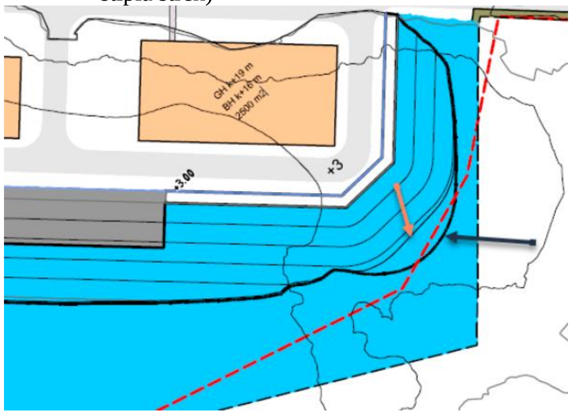
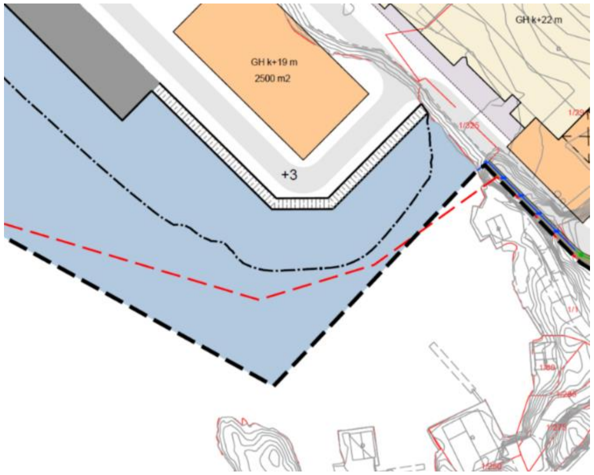
Merknadsskjema, begrenset høring 1.gangsbehandling 2023.

Plannavn	Reguleringsplan for industriområde Framo Flatøy
Arealplan-ID	4631_20180004
Saksnummer	
Utarbeidet av	SA/SR/TOAA
Datert /revidert	18.4.2023

Nr.	**Avsender**	**Hovedpunkt i merknad/uttalelse**	**Forslagsstillers kommentar**	**Oppfølging i plan**		
	Private			Planbest.	Plankart	Planbeskr.
1	Kurt Solberg, 07.02.2022	1. Avløpsleidningar til eigedomane GNR/BNR 1/68, 1/250 og 1/80 må takast hensyn til. Dei kan potensielt kome i konflikt med utfylling til kaiområdet. 2. I tillegg påpeikes at det er etablert fortøyingar og lodd til flytebrygge for GNR/BNR 1/250, men at desse truleg ikkje er i konflikt med tiltaket.	1. Tas til orientering 2. Tas til orientering			
2	Dag og Åse Sudmann, Ikke datert.	1. Fyllinga i mot nord er redusert og det er ein god løysing. Sterk nordavind er fortsatt ei bekymring når det gjeld å ha båt i brygga pga. bølgar. Håpar at FRAMO vil kome med ei god løysning på dette viss det visar seg å bli eit problem. 2. Flytebrygge mot nord må begrensast. Flytebrygga i felt o_VAA1 må takast ut av planen. Den er i strid med kommuneplanen.  3. I KPA §2.1.3 står det at *«næringsområda skal det setjast av areal til vegetasjonsskjerm (buffer) mot tilgrensande område eller område med innsyn til næringsområdet»*. Dette er eit viktig prinsipp i vidare planlegging for Framo Flatøy, og særleg viktig mot Håøy og mot Flatøyosen. 4. Planomtalen visar teikning med fotgjengarovergang, men dette visast ikkje i plankartet. Planen bør sikre at krysset	**1.** Tas til orientering. 2. Tas til orientering. Framo har behov for en lett tilgjengelig beredskapsbåt, og ønsker samtidig å legge til rette for båtparkering for ansatte. Antall båtplasser er i foreliggende forslag begrenset oppad til 7, og det er sikret i bestemmelsene Planen opnar ikkje for etableringa av flytebrygge i o_VAA1.Flytebrygga som er vist til i kartutsnittet ligg i kartgrunnlaget, og det kan vi ikkje endra på. 3. Tas til orientering. Bestemmelsen i KPA er ikke så egna mot sjøretta virksomheter. Planen tilrettelegger dog for å beholde grøntområdet mot bustadområdet i nord. Denne type verksemd gjør at vegetasjonsskjerm mot sjøen blir til hinder for drifta. 4. Fotgjengerovergangar hjemles ikkje i reguleringsplan. Det er vegmyndighet som har ansvar for anlegg og drift av gangfelt. Det kan være fornuftig med et gangfelt som vist i			

		gjer gode forhold for mjuke trafikantar då dette er vegen born og vaksne brukar til skule, jobb og fritidsaktivitetar. Foreslår at utbetring er etablert før rammetillatelse for utfylling kan godkjennes. 5. Saknar avgrensing i plankart av dei ulike fyllingsområda som det refererast til i planomtala. Ber om at det takast inn i plankartet slik at Alver kommune kan følgje opp fyllingsområda. 6. Etterlys svar på kor mykje ein kan byggje innanfor BN1. Visar til at det er naust på 100m2 i illustrasjonsplan, og sett spørsmål vedrørande om feltet berre kan nyttast slik illustrasjonsplanen. Observerer og at illustrasjonsplan er teken ut av lista «dokument som har juridisk bindande verknad» sidan sist. 7. Etterlys uttalen frå NGIR. Ønsker tilgang til dokumentet. 8. Framo legg til rette for fylling i sjø på ca. 21 daa. Dette er opparbeiding av felles sjøområde til privat grunn. Sett spørsmål ved om det ikkje burde våre ein utbyggingsavtale med Alver kommune slik at tiltaket kjem samfunnet til gode.	vegteikninga, men det er ikke eit vilkår for gjennomføring av planen 5. Tas til orientering. Det er på nåværende tidspunkt ikke kjent hvor store de enkelte fyllingsområdene vil være, og de er derfor ikke tegnet inn i kartet. Størrelse avhenger av behov for nytt areal og tilgang på masse. 6. Planen gir rammer for utbygging. BYA i feltet BN1 er 10% og det gjev rom for inntil 130 m^2 bygg. I føresegn § 3.1.1.a. står det at område BN1 skal nyttast til testanlegg for industri, til naust og/eller lager. Illustrasjonsplan viser mulig plassering av et naust. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende for annet enn grøntområdene, endelig plassering av bygg gjøres først i utbyggingsfasen. 7. Vurderer at det er informasjon frå NGIR i forbindelse med planprosessen som er etterspurt. E-post frå NGIR er sendt til Sudmann 8. Utfyllinga skal nyttast til næringsareal og kjem samfunnet til gode gjennom sysselsetting og skattetilgang ol. Industriområdet er ikke offentlig tilgjengelig.	6.§3.1.1e		
3	Flatøy Bygdelag, 10.02.2022	1. Bygdelaget orienterer om at dei framleis grunnleggande postitive til planforslaget og endringane som er gjort til begrensa høyring. Oppfordrar kommunen til dialog om vegløysinga som no er ute av planforslaget, men som fortsatt er aktuell i andre planar. 2. Nytt fortau og fotgjengarovergang ved Askane er positivt. Bygdelaget støttar 50-grense generelt og 30-grense der det er nødvendig. Når det gjeld stenging av eksisterande veg til Hjelten så må brukarane få ei løysing som er minst like sikker og tenleg som den som dei har i dag. 3. Bygdelaget ser positivt på at fyllinga mot nord er redusert og at det er opning mot Gudmundsholmen. Det er	1. Tas til orientering 2. Tas til orientering. Ferdsel til eigedomane i Hjelten må gå via eksisterande veg som går parallelt med E39. Den vurderes som mer sikker for myke trafikanter enn vegen gjennom industriområdet, fordi det er en boligveg med fortau. Eksisterende veg gjennom industriområdet brukes også av næringstrafikk og deler av vegen er uten fortau. Reguleringsplaner kan ikke fastsette fartsgrenser.			

		midlertidig lite av sundets tverrsnitt som er ope, og i tillegg får vasstraumen endra retning. Grøn firkant i kartet under markerer djup-ålen i sundet og som vi meiner er minimum passasje som vatnet må få. Arealet er ikkje til hinder for Framo om dei velg å bygga ut på pelar.  4. Oppfølging frå tidligere innspill om fylling, Multiconsult sitt svar under: **Konkrete forslag til alternativ løsning** 6.Unngå den dype fyllingen i nordre del av planområdet, og bygg et dekke på pilarer over det østre s Tatt til delvis følge ved at areal til næringsformål i nord er kraftig reduser, og antall m3 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. Svaret viser at ein planlegg å bruke overskotsmassar frå «vegprosjekta i regionen», og det er prisverdig. Andre stader står det at ein planlegg å transportere mykje av massane med lekter. Problemet med denne typen massar er at det vil være mykje finstoff og rester frå sprengstoff, blant anna plast/mikroplast. Å tilføra avfall av denne typen til ein lokalitet som er hardt belasta (ref. uni-research rapport nemnt i sist uttale) kan neppe aksepterast iht. Naturmangfaldloven eller vatndirektivet. Avbøtande tiltak for denne typer masser er vi skeptisk til. Sør for Gudmundsholmen har ein ikkje same problematikk for vasskvalitet på botnvatn, og det er ein betre lokalitet for slike massar gitt at ein ivaretar dei	3. Etterkommes ikke. Tema om vannstrømning er kommentert i forbindelse med forrige høring av planen. Planen legger til rette for å forlenge en hall for testaktivitet. Testanlegg krever ofte solid fundamentering med hensyn til de produktene som skal leveres. Det er derfor ikke ønskelig å tilrettelegge for en løsning bare basert på pæler. 4. Tas til orientering. Tilførselsmetode og type masse er ikke avklart. Fylling er søknadspliktig etter forurensningsloven, og eventuelle avbøtende tiltak i tillegg til de som er innarbeidet i planen avklares der.			

		problema som er nemnt over. Massar må i det minste vaskast for å bli kvitt finstoff, sprengstoffrestar og mikroplast. 5. Også dei reviderte planane vil gje eit omfattande og massivt inntrykk på landskapet. Bygdelaget vil framleis oppfordre tiltakshaver til å legge stor innsats i å dempe dette inntrykket med tanke på høgde og plassering av bygg, bryte opp området med ulike element i fasade og fylling mot sjø. 6. Naboar, spesielt på Hjelten, vil påførast store ulemper i forbindelse med prosjektet både i byggeperioden og etterpå. Bygdelaget saknar ein konkret plan og forplikting til korleis ulempene kan minimerast og eventuelt korleis varige ulemper skal kompenserast. 7. I søre enden av planområdet har ein kutta søre hjørnet på fyllinga. Dette er eit godt tiltak, som ser ut til å imøtekomme vårt innspel, når det gjeld fyllingsfot og tilkomst til kaien. Vi ser ingen grunn til at planen skal beslaglegge større sjøareal enn det som trengst for tiltaket i planen, og plangrensa kan følgeleg følgje grensa gitt i KPA (raud stipla strek) 	5. Tas til orientering. 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. Bestemmelsene stiller krav til at det skal redegjøres for arkitektoniske grep som er gjort for å følge opp bestemmelsene vedrørende estetikk. 6. Framo vil fortsette den gode dialog de har med naboene. Det er strenge krav til anleggsgjennomføring. Det er tatt inn i rekkefølgekrav som sikrer direkte informasjon til nabo om anleggstid, tilførsels metoder mm. Kompensasjon for eventuelle ulemper løses ikke i planen. 7. I foreliggende illustrasjonsplan er fyllingsfoten vist innenfor grensa gitt i KPA, se utklipp under. 	6.§6.1.b		

Nr	Høringsinstanser	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagstillers kommentar	Planbest.	Plankart	Planbeskr.
1	Kystverket, 19.01.2023	Synar til tidlegare fråsegn datert 26.08.2020 og 14.06.2019. Kystverket har ikkje nokon nye merknader til planforslaget.	Tas til orientering.			
2	Alver kommune, Plan og byggesak, 04.02.2023	1. Det må gå fram av føresegna kva status illustrasjonsplan skal ha. Det er fleire stader referert til illustrasjonsplana i	1. Delvis etterkommet. Det går frem av føresegnene status hva som er status til illustrasjonsplanen. Illustrasjonsplanen er retningsgivende med unntak av de tre grønne områda Grønt	1.§3.1.1		

		føresegnene, men en teken ut frå lista «juridisk bindande dokument». Saknar samsvar mellom illustrasjonsplan og føresegna for kva som er tillete vedrørande gjerde i skråning og opparbeiding av grønt område. Om ikkje illustrasjonsplanen skal være juridisk bindande må tiltak som det er knytt krav om rekkefølgje til leggjast inn på plankartet, med dette meiner vi at plassering og omfang av grøntområde, sikringsgjerde, ISPS- gjerde bør vere synt på plankartet. 2. Pkt. 2.2. jf. Plankart, føresegna seier at der byggegrenser ikkje er vist på plankart så går dei i formålsgrense. Vi kan ikkje sjå at det ligg byggegrense på plankartet, ein kan då bygge innan alle byggeområda heilt ut i formålsgrense innanfor områder avsett til bygg og anlegg. Om det er dette som er intensjonen så bør ein justere ordlyden i føresegna til at byggegrense går i formålsgrense. 3. Pkt. 3.1.3 i føresegna kommunaltekniske anlegg, må ein vise til felt namn BKT. Pkt. 3.3 bokstav c må flyttast til pkt. 3.1.3 og henvise til BKT ikkje GV1. 4. Føresegna (pkt. 5.4 b) seier at bygget i BKT skal dokumenterast før det vert riven, bør spesifisere i høve kva regelverk ein her tenker på . Riving av bygg er søknadspliktig etter PBL med forskrift og skal i utgangspunktet vere ivareteke utan at ein skulle trenge å ha det med i føresegna så framt det ikkje er omsyn utover det som er ivareteke i gjeldande regelverk. 5. Pkt. 3.2.6 bokstav e) her er det skrivefeil står f)SV6 – vil tru det skal stå f_SV6	1, grønt 2 og grønt 3. Det er ikkje knytt rekkefølgbestemmelser til gjerde, illustarsjonsplanen viser hvort det kan være aktuelt med gjerde. Det er ikkje sikkert at det er trong for eige ISPS gjerde, og plassering vert ikkje avklart i plan. 2. Tas til orientering. Byggegrensen går i formålsgrense i alle formål med et unntak. Søraust for BN7 er byggegrensen vist i plankartet. Det fremgår av bestemmelsene at der byggegrense ikke er vist i kartet, er den sammenfallende med formålsgrensen. . 3. Etterkommet ved at feltnavn er føyd til og pkt. 3.3 c er strøket. 4. Etterkommet ved at det blir presisert i føresegnene at dette gjelder vurdering av behov for kulturminne dokumentasjon. 5. Tas til etterretning ved at skrivefeilen er rettet opp.	3.§3.1.3 4.§6.4 b 5.§3.2.6		
3	Bergen havn, 06.02.2023	1. Bergen hamn vil presisera at det er viktig at det vert avsett tilstrekkeleg areal til alminneleg ferdsel til sjøs. Generelt er me av den oppfatning at det ikkje bør settas av større arealer i sjø til enkeltinteressar enn det som er nødvende. 2. Vidare minnar me om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påverke sikkerheiten eller ferdselen i sjøområda krev løyve frå BHF IKS, jf. hfl. § 14, første ledd. Ein orientering om denne søknadsplikta bør etter vår vurdering inntas i føresegnene. Det er ikkje tilstrekkeleg at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes til Bergen havn i god tid før tiltak iverksettes.	1. Tas til orientering. Det er berre satt av naudsynt areal til aktiviteter knyttet til næringsvirksomheten, som manøvrering, lasting og lossing. 2. Tas til orientering. Det er informert om andre lovverk i planomtalen. Krav etter andre lover skal ikkje gjentakast i føresegnene.			

4	Statsforvaltaren i Vestland, 10.02.2023	Statsforvaltaren er positiv til at areal med utfylling i sjø er redusert og at det er gjort støyvurderingar og endringar i føresegnene om støy.	Tas til orientering			
5	Statens Vegvesen, 10.02.2023	1. Me kan sjå at felt BI(1) vist som område for industri kjem litt innanfor byggegrensa. Det dreier seg om ein liten firkant på ca. 5 x 30 meter vist på utsnitt under: Av føresegnene går det fram at område BI(1) er internt trafikkareal. Føresegn 3.1 .2, bokstav d opnar likevel for at det kan settast opp bygning til kommunal pumpestasjon i område BI(1). Ut frå teikning GH001 legg vi til grunn at det er pumpestasjonen vist plassert lenger inne i området føresegna viser til. Det må likevel presiserast nærare i føresegna kor pumpestasjonen skal plasserast, og at ingen permanente installasjonar kan plasserast på den del av område BI(1) som ligg innanfor byggjegrensa til E39. 2. SVV legg til grunn at ÅDT i avkøyrsla er > 50 og denne vil nyttast av mange lastebilar og vogntog sidan all transport til og frå Framo skal gjennom her. Siktkrav i handbok V121, pkt. 3.7 og 3.8 bør leggjast til grunn. Vegteikning viser allereie 12 meter svingradius. Dersom ein legg til grunn sporingskurver for vogntog på side 138 i handbok N100 skal radius vere 12,5. meter. Dette vil derfor berre innebere ei mindre justering og bør endrast. 3. Vi ser at føresegnene pkt. 3.2.1 og 3.2.3 og 3.2.4 omtalar veg og fortau samt gang- og sykkelveg. Dette er likevel ikkje å lese som rekkefølgjekrav, då det ikkje går fram kor tid dei ulike tiltaka skal etablerast. Tidspunkt for utbetring av avkøyrsle frå o_SKV, kva som skal gjerast, tidspunkt for opparbeiding av løysingar for mjuke trafikantar m.m. må gå tydeleg fram av føresegnene som konkrete rekkefølgjekrav og vere knytt til enten igangsetjing eller bruksløyve. Når det gjeld tilkomsten til planområdet bør dette kravet vere knytt til igangsetjingsløyve.	1. Tas til følge ved at det legge inn et føresegnområde med bestemmelser om at ingen bygg eller faste installasjoner kan plasseres innenfor dette området. Byggegrensa er vist med raud pil på kartet under. 2. Tas til følge ved at radius er tilpasset ÅDT i hovedvegen større enn 2000, og økt til 12,5 meter. Dette er vist i plankartet. 3. Tas til følge. Det er lagt inn rekkefølgekrav i føresegnene	1.§5.1 3.§6.1 g	1.x 2.x	

6	Vestland fylkeskommune, 10.02.2023	1. Planframlegget til begrensa høyring viser ei betre kryssutforming mellom f_SV6 og o_SKV. Men fortau f_SF2 bør trekkast noko meir tilbake mot SV3 for å ikkje leie dei mjuke trafikantane ut i o_SKV eller at dei kryssar i avkøyrselspunktet mellom vegane.	1. Tas til følgje ved at fortauet er endra i plankartet		1.x	

Merknadskart begrensa høring