

Masfjorden kommune
Områderegulering for
Sentrumsområdet på Hosteland

Plan-id 126620130004

Telefon
+47 56 57 00 70
Fax
+47 56 57 00 71
E-postadresse
post@abo-ark.no
Webadresse
www.abo-ark.no
Postadresse
Postboks 291, 5203 Os
Besøksadresse
Hamnevegen 53, 5200 Os



Dato: 30.12.2014

Tiltakshavar:
Masfjorden kommune

1	BAKGRUNN	3
2	NØKKELOPPLYSNINGAR.....	3
3	MEDVERKNAD OG PROSESS	3
4	LOKALISERING OG AVGRENSING	4
5	PLANSTATUS OG FØRINGAR	4
6	SKILDRING AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	7
7	ALTERNATIVSVURDERING	13
8	SKILDRING AV PLANFORSLAGET.....	18
9	KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET	23
10	MERKNADER	35
11	VEDLEGG.....	39

1 Bakgrunn

Bakgrunn for planarbeidet er vedteken planstrategi, der planarbeid for Hosteland er teke inn i punkt 1 under lokalsamfunnsutvikling. Målet med reguleringsplanen er å utvikle dette arealet vidare som eit sentrumsområde med offentlege og private tenestetilbod, handel og kontor m.m.

Tiltakshavar for planarbeidet er Masfjorden kommune. ABO Plan & Arkitektur AS er planfaglig konsulent.

2 Nøkkelopplysningar

Kommune	Masfjorden
Stad	Hosteland
Gnr./bnr.	14/3, 28, 33, 43, 86 m.fl.
Forslagsstillar	Masfjorden kommune
Grunneigar (sentrale)	Arne Johannes Riisnes Åge Riisnes Magnar Ulvatn Auto Mek AS Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune
Dato plankart	
Dato reguleringsføresegner	
Eksisterande planstatus	KPA: Hovudveg, næringsverksemd – framtidig og noverande, næringsverksemd - framtidig og noverande, omsynssone for ras- og skredfare, detaljeringssone der reguleringsplan framleis skal gjelde og LNF-område.
Planområdets areal	68 daa
Reguleringsformål	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Aktuelle problemstillingar	Trafikksikringstiltak, sentrumsutvikling m.m.
Varslingsdato (brev)	22.10.2013
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	n
Føreligg det varsel om motsegn (j/n)	n

3 Medverknad og prosess

Oppstart av planarbeid vart varsla med brev til grunneigarar og offentlege instansar datert 22.10.2013. Oppstartsvarselet vart også kunngjort med annonse i avisa Strilen og på Masfjorden kommune sin nettportal. Frist for merknader var sett til 30.01.2014.

Som grunnlag for planarbeidet vart det utarbeidd 3 alternative skisser til utbyggingsløyseing for planområdet. Skissene vart presentert i Formannskapet i Masfjorden kommune 10.06.2014. Informasjon om planarbeidet og presentasjonen vart i etterkant sendt grunneigarar i brevs form 08.08.2014.

For val av vegløyseing og dimensjoneringsgrunnlag for denne er det gjennomført møte og dialog med Statens vegvesen 27.08.2014.

Grunneigarar vart i brev datert 30.10.2014 invitert til drøftingsmøte ang. planforslaget. Vedlegg til brevet vart utkast til plankart og illustrasjonsplan. Tilbakemelding frå nokre av grunneigarane som ikkje kunne møte medførte at møtet vart flytt til 03.12.2014.

4 Lokalisering og avgrensning

Området er lokalisert på Hosteland langs Fv 570 Fensfjordvegen like aust for krysset med Fv376 Yndesdalsvegen. Planområdet inkluderar eksisterande nærings- og forretningsbygg med omkringliggjande areal. I nordaust grensar planområdet til Lammetjørna.

Planområdet skal sikre framtidig utvikling av området til eit lokalsenter. Totalt varsla areal er ca 69 daa



Figur 1: Planområdet ved varsel om oppstart

5 Planstatus og føringar

5.1 Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesse i planlegginga

I ny plandel av plan- og bygningslova frå 1. juli 2009 er krav til verkemiddel for å ivareta barn og unges interesser i planlegginga styrka. Formålet med retningslinjene er at alle etter lova skal ta omsyn til barn og unge i si planlegging, og legge til rette for gode bustadmiljø og gode oppvekst og levekår.

Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging

Målsetning med retningslinja er at arealbruk og transportsystem skal utviklast slik at de fremjar samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, med miljømessige gode løysningar, trygge lokalsamfunn og bustadmiljø, god trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling.

Rikspolitisk retningslinjer for universell utforming

I all planlegging skal følgjande etterstrebast:

- I byar og tettstader planleggast ny utbygging lokalisert til eksisterande sentrum og knutepunkt i kollektivsystemet for å betre tilgangen til aktivitetar og service. I planlegging tas det særleg omsyn til den delen av befolkninga som har lavast mobilitet.
- Bygeområde planleggast utforma med tilfredsstillende tilkomst til alle bygningar, og med vegar og gangvegar som gir god tilkomst for personar med nedsett funksjonsevne.

- Uteareal, felles uteareal i tilknytning til bustadbygging, uteareal for skular og barnehagar, fellesområde, offentlige område m.m., vert planlagt utforma med tilfredsstillende tilkomst for alle, slik at områda gir aktivitetsmoglegheiter for alle.
- Arbeidsplassar, omsorgstilbod og bustader for grupper med behov for særlig tilrettelegging vert planlagt lokalisert på bakgrunn av samla vurdering av konsekvensar knytt til nytteleg, sosial inkludering, utbyggingsmønster, transport, lokalklima m.m.
- Transportinfrastruktur vert planlagt utforma og tilrettelagt slik at den kan nyttast av alle, i så stor utstrekning som mulig.

Nye og eksisterande friområde og friluftsområde vert planlagt utforma med tilfredsstillende tilkomst for alle, slik at områda er brukkbare og gir aktivitetsmoglegheiter for alle.

5.2 Trafikksikringsplan for Masfjorden kommune

Masfjorden kommunestyre gjorde 12.06.2013 vedtak om oppstart av arbeid med trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2013 – 2025.

Arbeidet med trafikksikringsplanen er starta opp med bakgrunn i trafikksikringstiltak

- Rundt skular og barnehagar
- I forhold til møtestader som institusjonar / næringsområde / aktivitetsområde / badeplassar / tilgang til friområde
- På ulykkespunkt og i tunnelar
- Rundt busstopp

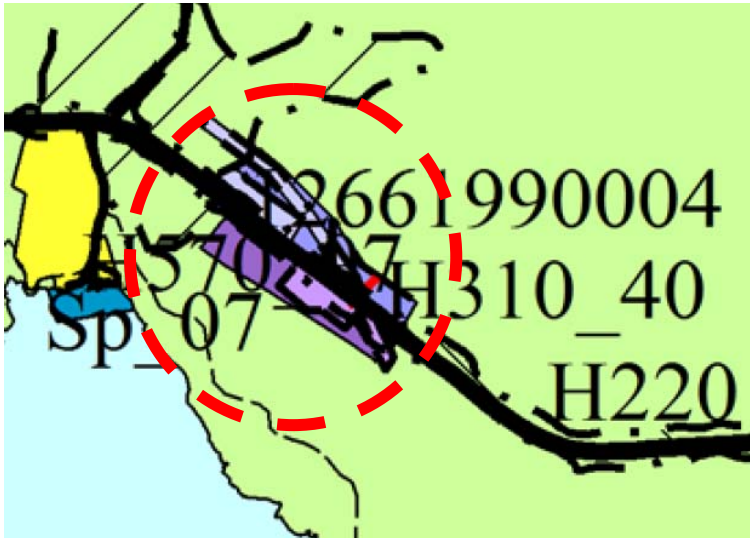
Mandat

Trafikksikringsplanen for Masfjorden kommune skal skildre vegnettet i kommunen. Vegnettet er 3-delt; stamveg (E39), fylkesvegar og kommunale vegar. For fylkesvegar vil hovudtema vere:

- Tunnelar
- Bruer
- Busstopp/busskur
- Ulykkespunkt / fartsgrenser

5.3 Kommuneplanens arealdel 2012 - 2024

Planområdet er i kommuneplanen 2012-2024 sett av til hovedveg, næringsverksemd, forretning og LNF-område. Delar av området i aust er omfatta av omsynssone 310 ras- og skredfare og fareområde høgspentanlegg.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel, der planområdet er vist med raudt omriss.

5.4 Reguleringsstatus

Delar av området inngår i plan for Hosteland sentrum (PlanID: 126619901219). Planen regulerar delar av området til forretning / service og høgspent.

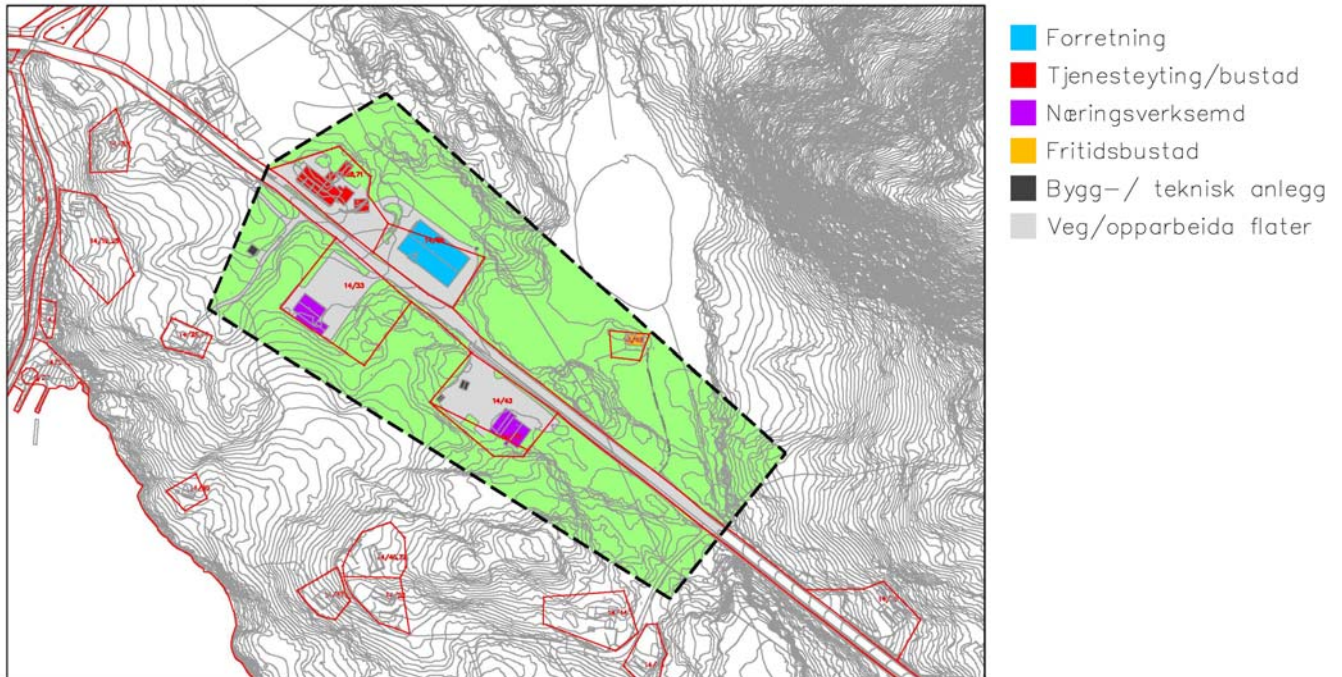


Figur 3: Gjeldande reguleringsplan for Hosteland Sentrum.

6 Skildring av planområdet (dagens situasjon)

6.1 Storleik og bruk

Planområdet er på totalt ca 69 daa. Området vert i dag hovudsakeleg nytta til næringsverksemd, forretningsverksemd, tenesteyting og veg. Det er innanfor planområdet lokalisert bilverkstad, daglegvarebutikk, bank, frisør, interiørbutikk, bensinstasjon, bustad og fritidsbustad. Høgspenline strekker seg frå nordvestlege del av planområdet og kryssar området i søraustleg retning.



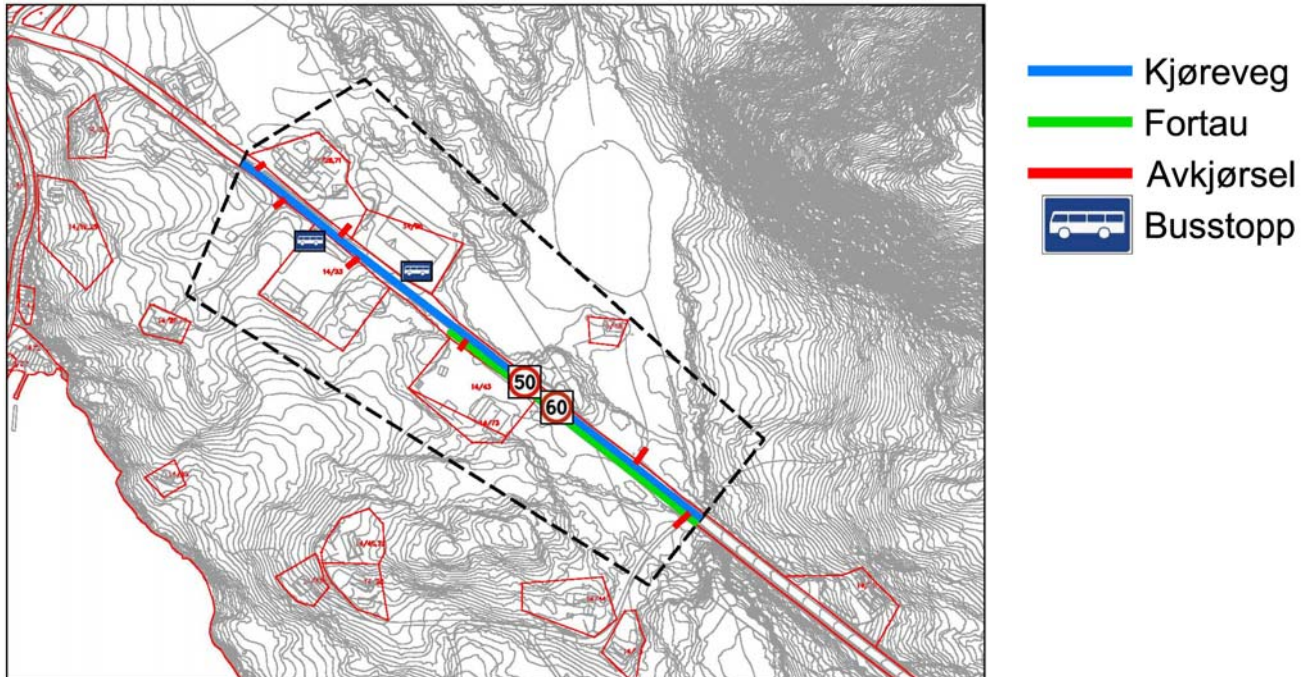
Figur 4: Temakart som viser arealbruk i planområdet

6.2 Tilgrensande arealbruk

Bruken av tilgrensandeareal er i hovudsakleg bustader, landbruksområde, utmarksområde og trafikkareal. I nordvest grensar planområdet til landbruksområde. Lammatjørna ligg like nord for planområdet og spreidd utbygging med bustader og fritidsbustader sør / sørvest mot sjø.

6.3 Veg og trafikk

Fylkesveg 570 går frå E39 ved nordenden av Husdalsvatnet og til Fv 57 ved Steine. Vegstrekka gjennom planområdet har registrert ÅDT på 750 med 8% tungtrafikk. Vegbreidda på eksisterande veg varierer frå ca 6 – 10 m inkl. fortausløyising og busslommer. Fartsgrensa på eksisterande veg er 50 km/t frå vestsida av planområde til forbi bilverkstaden. Frå bilverkstaden og vidare mot aust er det 60 km/t . Det er i planområdet 6 avkjøringar til private bustadhus, næringsverksemd m.m. Aust i planområdet er det ei jordbruksavkjørsel. Det er 4 busstopp langs strekninga. På busstoppet lengst aust på sørsida av vegen er det oppført busstur. Busstoppa er delvis opparbeida med busslommer av varierende storleik.



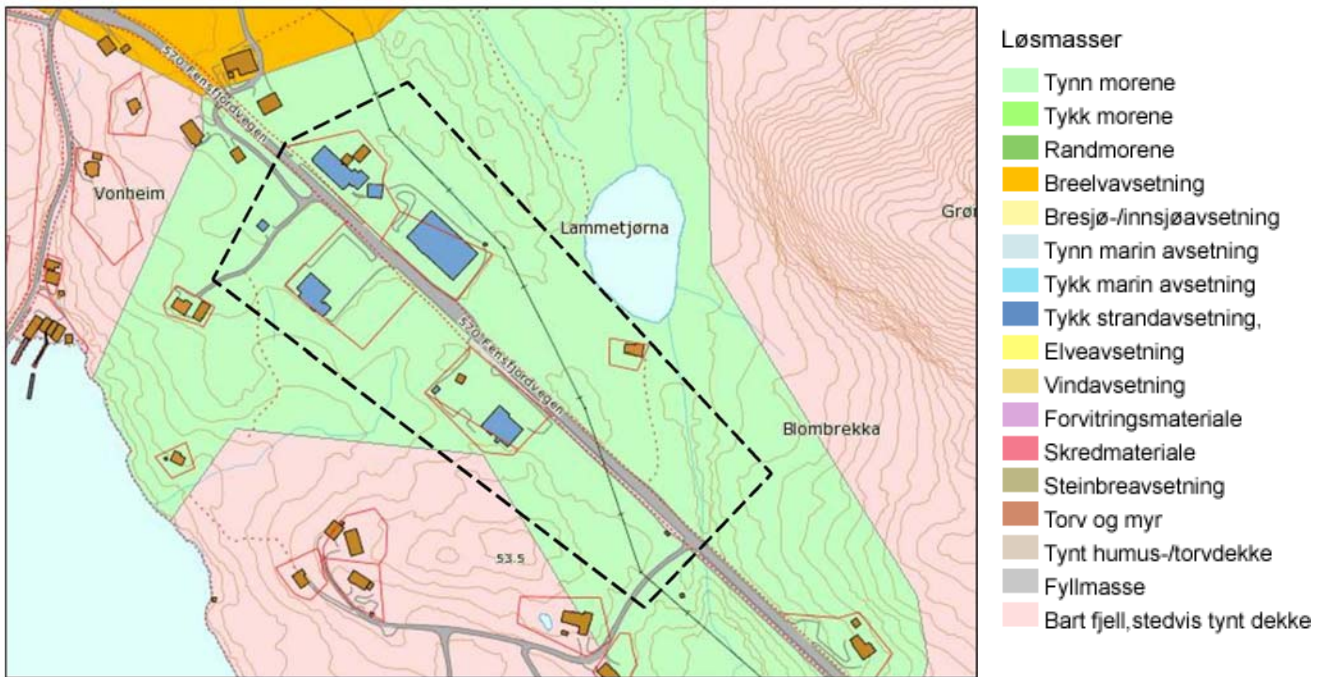
Figur 5: Temakart som viser vegsystemet i planområdet.

6.4 Landskap, vegetasjon og naturmangfold

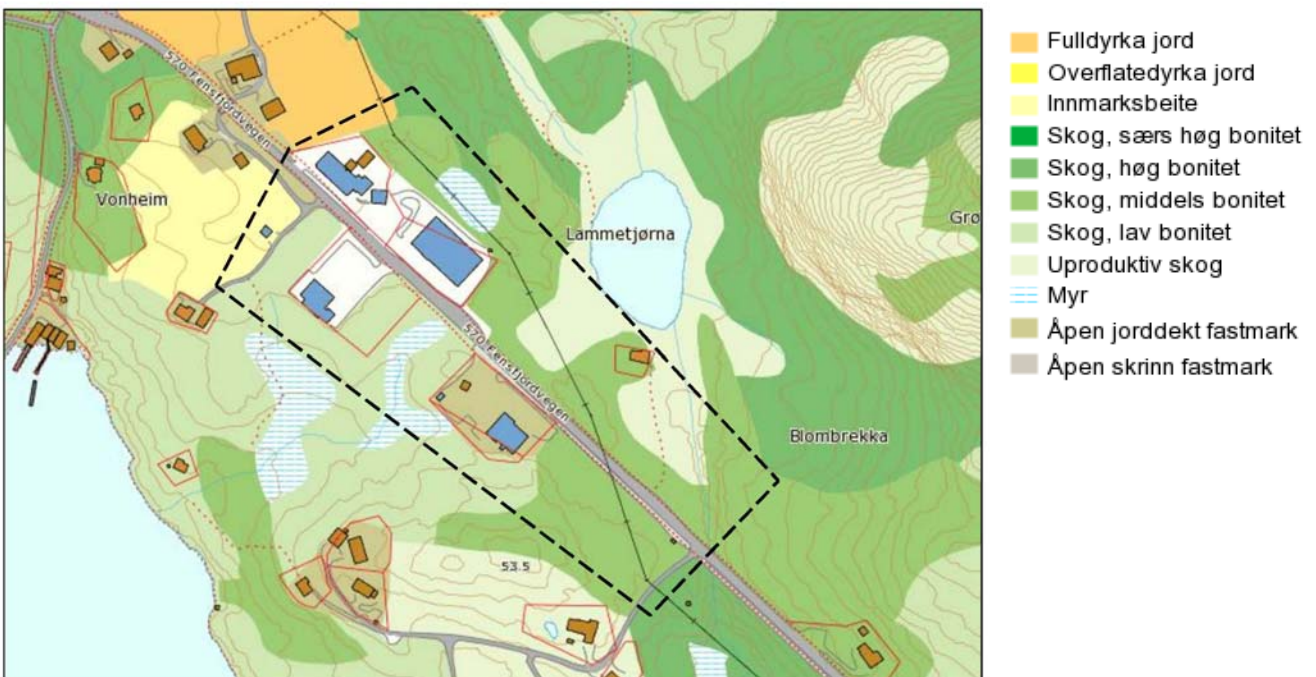
I Institutt for skog og landskap sin rapport "Landskapskartlegging av Hordaland fylke" ligg planområdet i landskapsregion 21 "ytre fjorbygder på vestlandet". I rapport "Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke" ligg planområdet innanfor "åslandskap og skogsåser". Landskapet er i rapporten klassifisert som vanleg førekommande. Landskapet i planområdet er varierende frå småkupert, med mindre daldrag til meir ope landskap i tilknytning til Lammatjørna. Berggrunnen i planområdet er i hovudsak beståande av diorittisk til granittisk gneis, migmatitt. (kjelde: NGU) Lausmasedekket er i hovudsak beståande av tynt morenemateriale, usamanhengande eller tynt dekke over berggrunnen og bart fjell med stadvis tynt lausmasedekke. (kjelde: NGU)

Ubygde delar av planområdet er i hovudsak beståande av myr og tett skog, hovudsakeleg furudominert. Alder på skogen er hovudsakeleg eldre skog med alder frå 41 – 80 år. Boniteten på skogen vekslar mellom uproduktiv skog, skog med lav bonitet, skog med middels bonitet og eit mindre område med høg bonitet.. Det er registrert fulldyrka jord nordvest i planområdet.

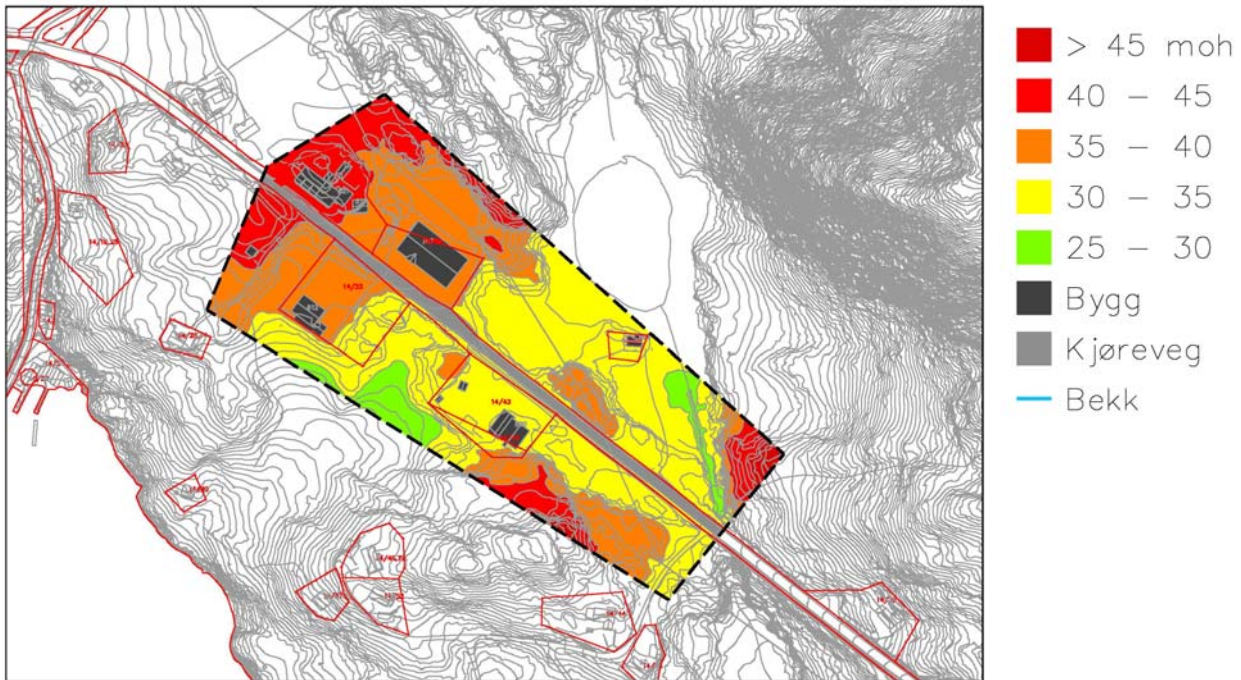
Det er i databasen Naturbase frå Miljødirektoratet ikkje registrert utvalde naturtypar, prioriterte artar eller artar oppført på Norsk Rødliste 2010.



Figur 6: Temakart som viser lausmassedekke i området. (Kjelde: NGU)



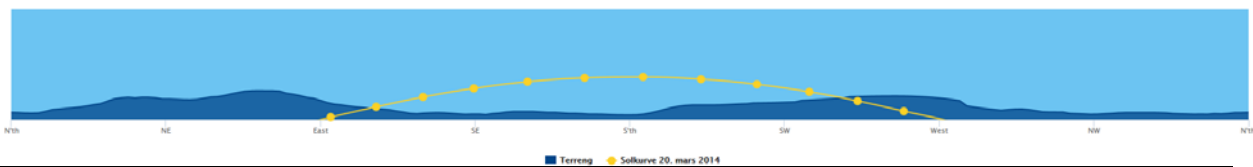
Figur 7: Temakart som viser bonitet i området. (Kjelde: Institutt for skog og landskap)



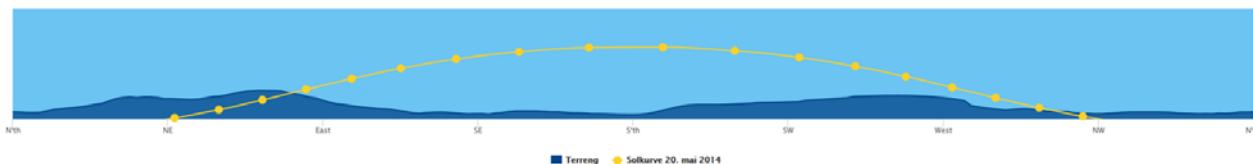
Figur 8: Temakart som viser høgdefordelinga i planområdet.

6.5 Solforhold

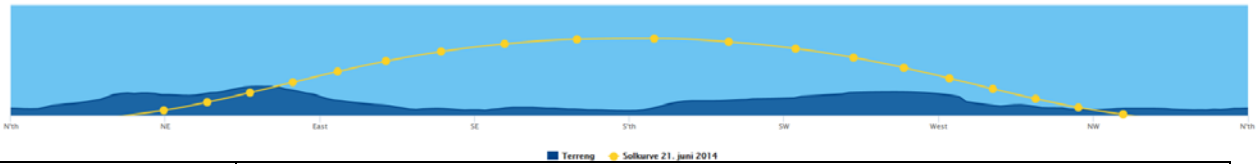
Planområdet har generelt gode solforhold med gjennomsnittleg tal soltimar på 8,49. Omkringliggjande terreng medfører noko soltap på formiddag og ettermiddag. Gjennomsnittleg tapte soltimar er 1,51 på ettermiddag og 1,46 soltimar på formiddag.



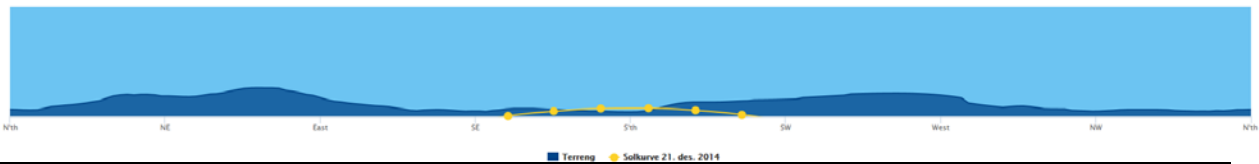
Dato:	Jamdøger			
Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimar	Soloppgang utan terreng	Solnedgang utan terreng
07:49	16:42	8:52	06:42	18:55



Dato:	20.mai			
Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimar	Soloppgang utan terreng	Solnedgang utan terreng
07:37	21:28	13:51	04:44	22:28



Dato:		Sommarsolkverv		
Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimar	Soloppgang utan terreng	Solnedgang utan terreng
07:32	22:22	14:50	04:00	23:18



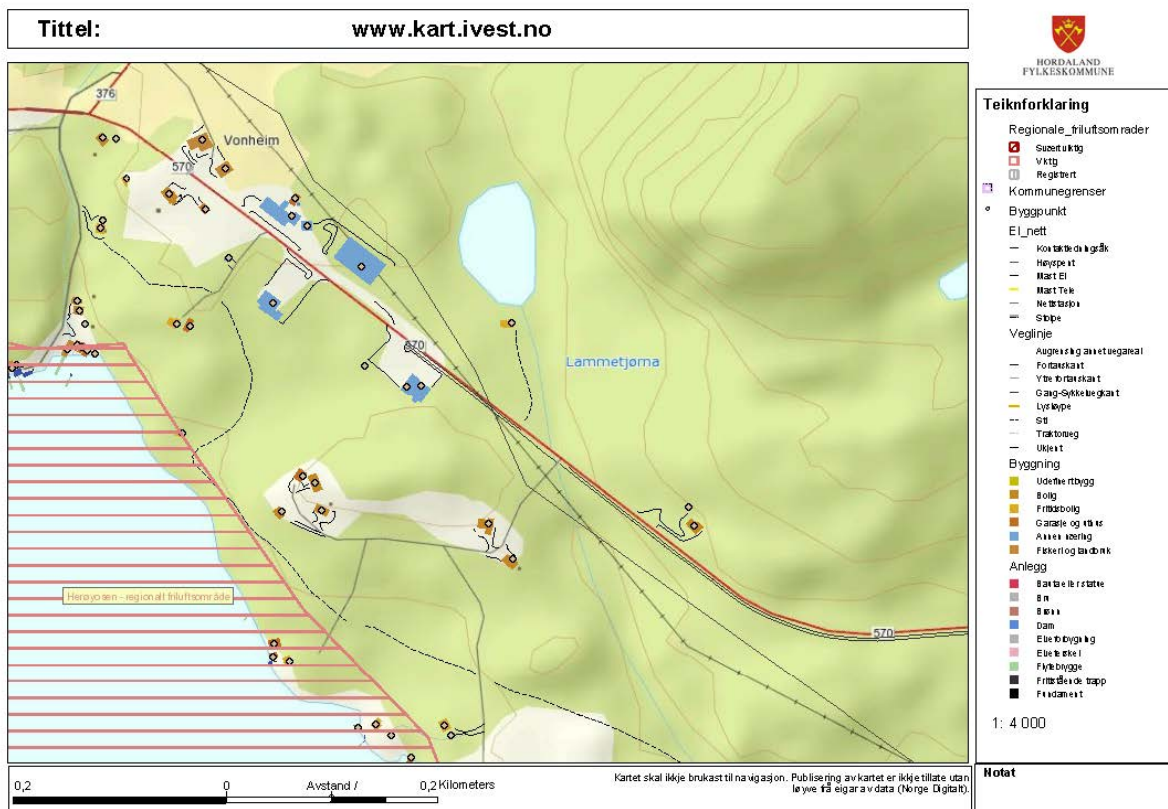
Dato:		Sommarsolkverv		
Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimar	Soloppgang utan terreng	Solnedgang utan terreng
11:14	13:11	1:57	09:49	15:23

6.6 Barn og unges bruk av området

Planområdet er nytta av barn og unge som skuleveg. Det er etablert fortausløyising frå aust fram til avkjøringa til bilverkstaden sentralt i planområdet.

6.7 Friluftsliv

Sør for planområdet er sjøareal registrert som viktig regionalt friluftsområde – Herøyosen.



6.8 Kulturminne

Det er innanfor planområdet ikkje registrert automatisk freda kulturminne. Det er ikkje SEFRAK- registrerte bygg innanfor planområdet..

6.9 Foto



Figur 9: Skråfoto over vestlege del av planområdet sett mot nord.



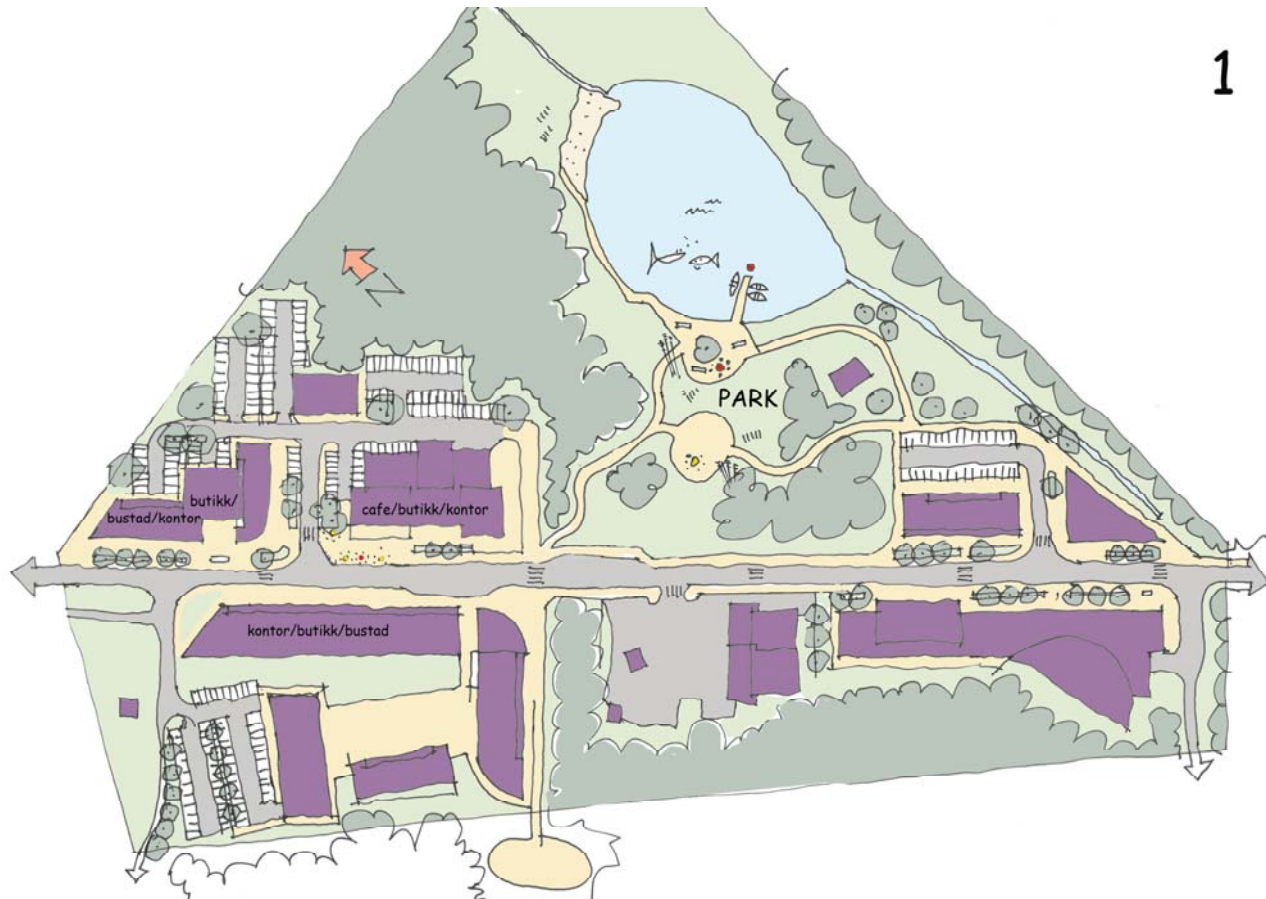
Figur 10: Skråfoto over austlege del av planområdet sett mot nord.

7 Alternativsvurdering

Som grunnlag for utforming av planforslaget vart det utarbeidd 3 alternative skisser til utbygging/vegløysing for området. Skissene er presentert for Formannskapet i Masfjorden kommune 10.06.2014. Løysing for veg og byggjegranser er diskutert med Statens vegvesen i møte 27.08.2014.

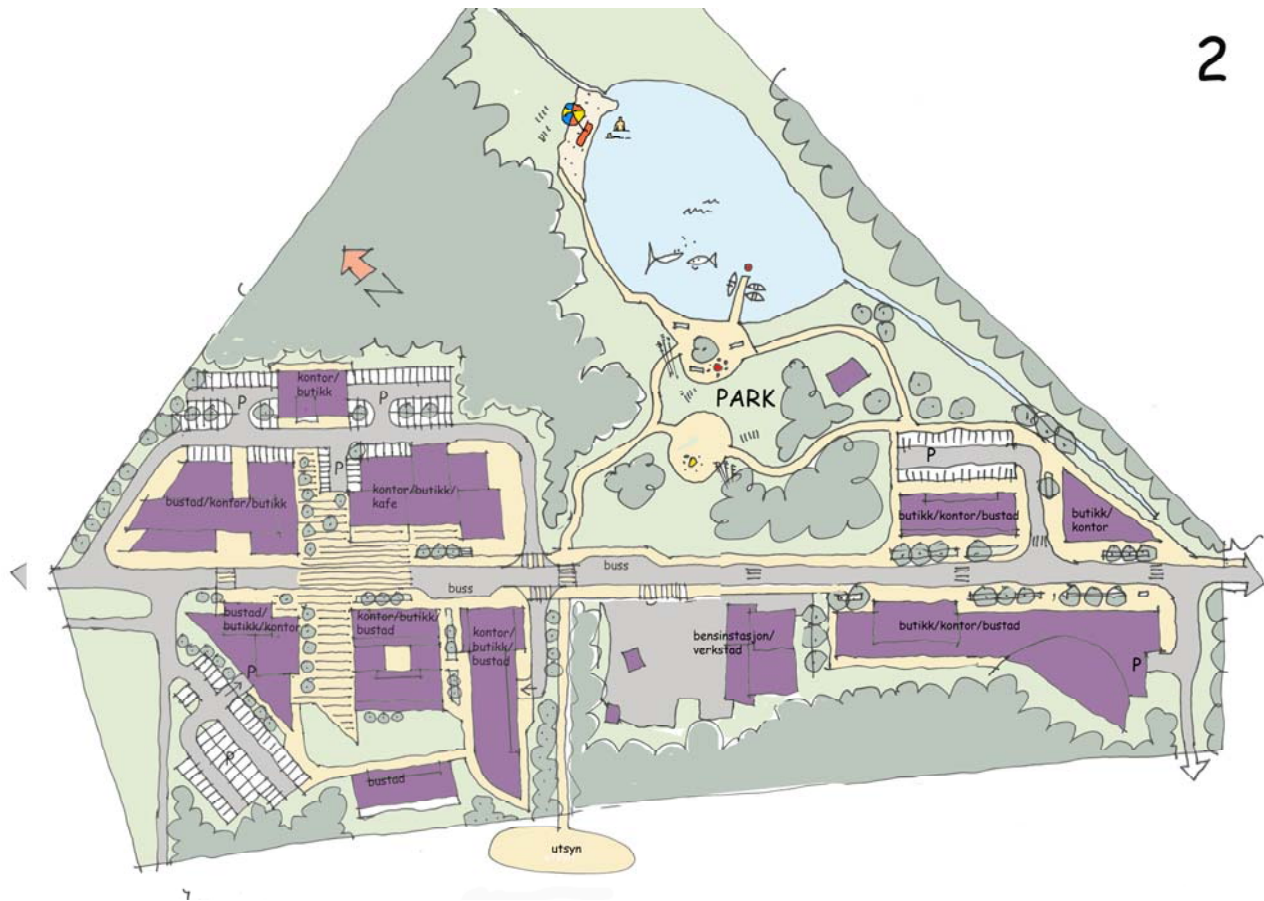
7.1 Alternativ 1

Alternativet baserer seg på eksisterande veg. Tilkomst til byggeområda er lagt hovudsakeleg ved eksisterande avkjørsler. For å sikre varelevering til eksisterande butikk er det lagt til rette for gjennomkjøring. Parkering er lagt i utkanten av byggeområda.



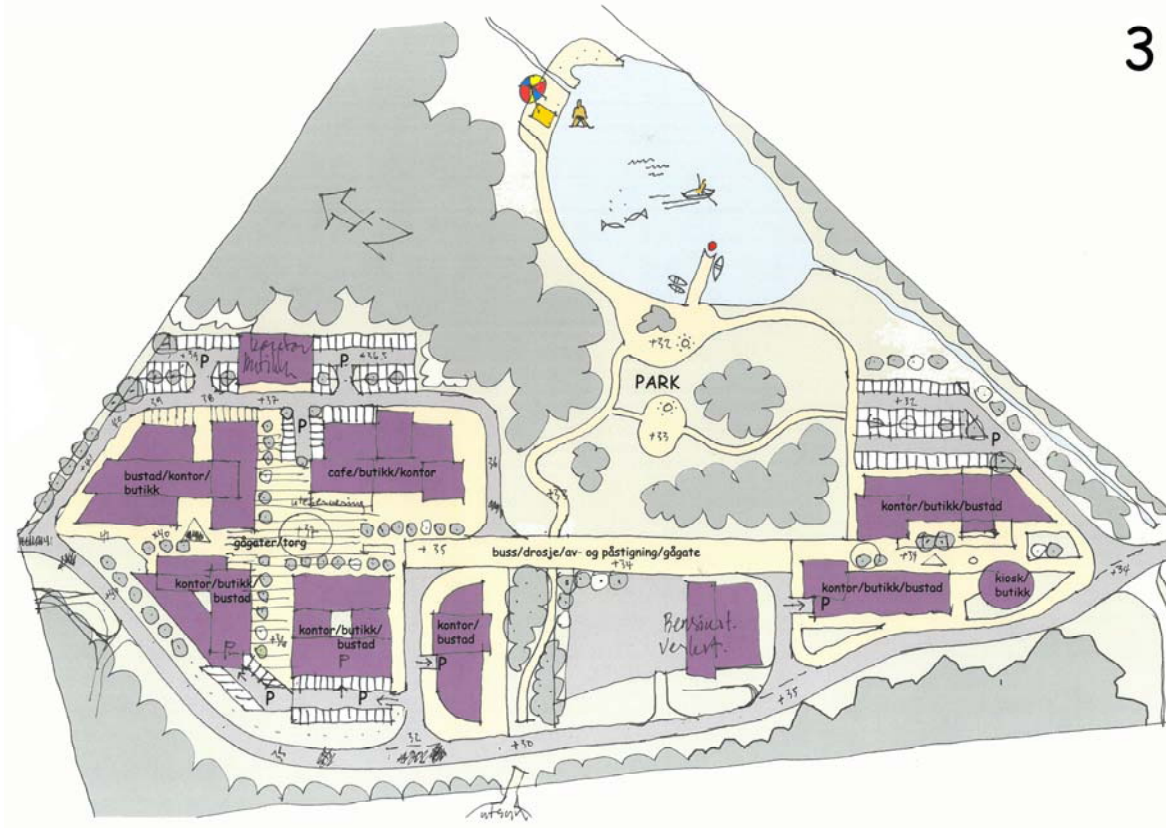
7.2 Alternativ 2

Alternativet baserer seg på eksisterende veg, men skil seg frå alt. 1 ved at det vert lagt til rette for eit sentralt kryssingspunkt for fotgjengarar mellom byggeområda i nordvest. Tilkomst til eksisterande forretning og service bygg i nord er vist som gjennomkjøringsveg. Det er lagt til rette for nytt kryss i austlege del for byggeområda i nordvest.



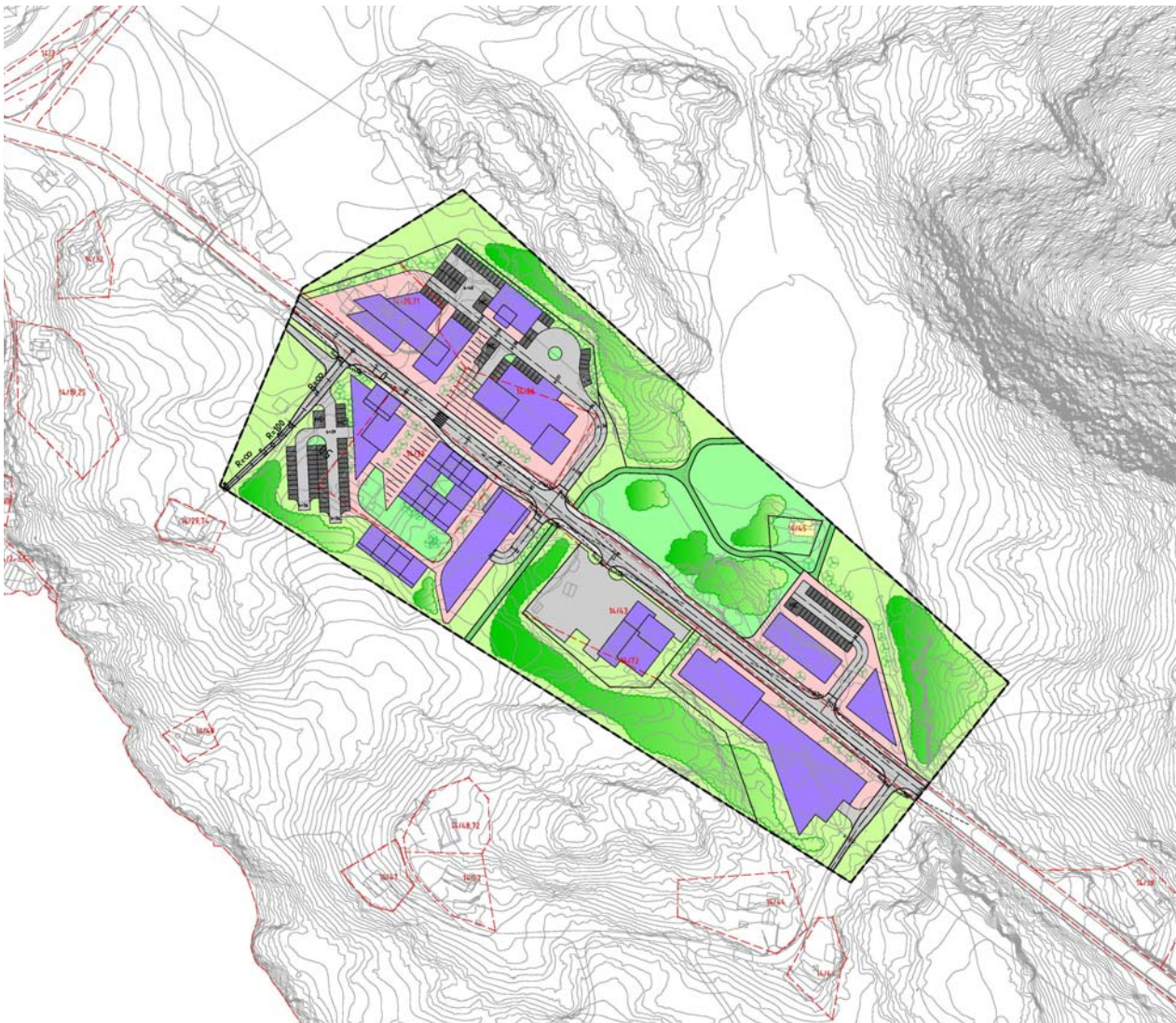
7.3 Alternativ 3

Alternativet viser omlegging av Fv 570 gjennom planområdet, med kollektivhaldeplass sentralt i planområdet. Parekring er lagt i utkanten av sentrumsområdet. Ei sentral gågate strekker seg i planområdets lengde og legg til rette for eit torg mellom byggeområda i nordvest. Alternativet legg til rette for ei fleksibel utbygging, men medfører store kostnader med omlegging av fylkesvegen.



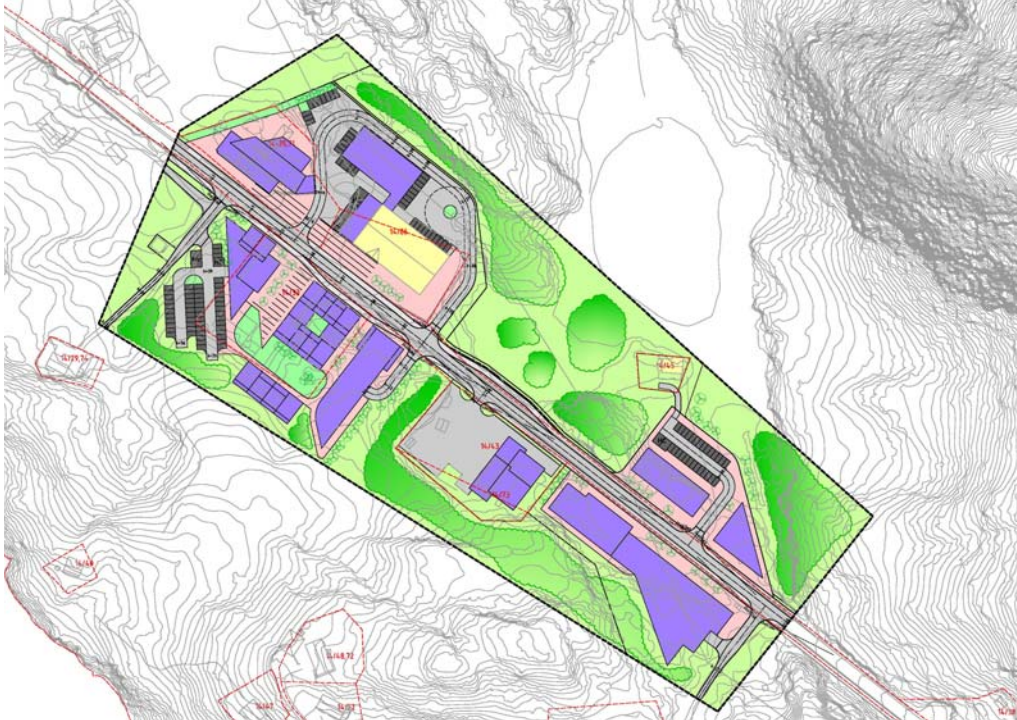
7.4 Illustrasjonsplan ver. 1

Etter tilbakemelding frå formannskapet, Masfjorden kommune og Statens vegvesen er det utarbeidd ein illustrasjonsplan som kombinerer hovudmomenta i alt. 1 og alt. 2. Det blir i illustrasjonsplanen etablert eit nytt kryss for byggeområda i nordvest. Dette leder til parkeringsplassar og parkering under bygg. Snuplass for varelevering m.m. vert etablert i tilknytning til parkering nord for eksisterande forretningsbygg. Det vert lagt til rette for eit sentralt kryssingspunkt av Fv 570 mellom byggeområda i nordvest for mjuke trafikantar. Busshaldeplassar er plassert sentralt i området og gir god dekning for kollektivtransport. Det er etablert tosidig fortausløyising langs Fv 570 i planområdet utstrekning.



7.5 Illustrasjonsplan ver. 3

Tilbakemelding frå grunneigar/driftar av eksisterande forretning på Hosteland medfører ei justering av planen der ein i større grad legg til rette for et eksisterande forretningsbygg kan utvidast. Det er også opna opp gjennomkjøring av vegen på nordsida av forretningsbygget for å sikre varelevering og trafikkavvikling.



7.6 Illustrasjonsplan ver. 2

Tilbakemelding frå grunneigar under møte 03.12.2014 medførte mindre justeringar på tilkomstveg til eksisterande fritidsbustad på gnr. 14 bnr. 29, 74, samt utviding av formålsgrensene for eksisterande bilverksatd.



8 Skildring av planforslaget

8.1 Reguleringsfremål og arealoversikt

Reguleringsfremål	Underfremål	Område	Areal daa
Bygningar og anlegg	Fritidsbustad - frittliggjande	BFF	0,5
	Bensinstasjon/vegserviceanlegg	BV	4,4
	Kombinert bygg og anlegg	KBA1	10,3
		KBA2	11,6
		KBA3	3,5
	KBA4	5,8	
	Telekommunikasjonsanlegg	BTK	0,1
Samferdsel og teknisk infrastruktur	Veg	f_SV1	0,2
		f_SV2	0,3
		SV3	0,2
		f_SV4	0,3
	Køyreveg	o_SKV	2,9
	Fortau	SF	2,2
	Annan veggrunn-teknisk anlegg		0,09
	Annan veggrunn-grøntareal		0,8
	Kollektivhaldeplass	o_SKH1	0,2
o_SKH2		0,2	
Landbruks-, natur- og friluftsområder	LNFR-areal	L1	16,3
		L2	4,6
		L3	0,7
	Jordbruk	LJO1	1,5
		LJO2	1,4
SUM			68

8.2 Byggjefremål (rammer, utnyttingsgrad, byggehøgde)

Byggjeområde	Areal m ²	Maks BRA m ²	Maks % BRA	Maks mønehøgde meter over gjennomsnittleg planert terreng	Maks mønehøgde Kote +
BFF	461	150	33 %		+ 37
KBA1	10 307	9 300	90 %	12	
KBA2	11 599	11 599	100 %	12	
KBA3	3 549	3 016	85 %	12	
KBA4	5 794	5 504	95 %	12	
BV	4 442	2 200	50 %	12	
BTK	108	54	50 %	12	

For byggeområda er det i føresegnene stilt krav om at tiltak skal ha arkitektoniske kvalitetar. For områda KBA1-KBA4 og BTK kan høgda på trappehus, heishus, rekkverk og nødvendige tekniske installasjonar kan overstige maksimal mønehøgde med inntil 3,5 meter.

Fritidsbustad - frittliggjande

Fremålet gjeld eksisterande fritidsbustad på gnr. 14 bnr. 5. Det er ikkje lagt til rette for nye fritidsbustader innanfor planområdet. Tilkost til fritidsbustaden er regulert via KBA3. Det er i føresegnene stilt krav om at parkering skal dekkast innanfor byggeområdet.

Bensinstasjon / vegserviceanlegg

Føremålet gjeld eksisterande verksemd på gnr. 14 bnr. 43 og 73. Det er i planforslaget lagt opna opp for utnytting på 50 % BRA og ei maksimal mønehøgde på 12 meter over gjennomsnittleg planert terreng.

Kombinert bygg og anlegg

- **KBA1** (Forretning/Kontor/Tenesteyting/Bustader)

Området dekkar eksisterande forretning og kombinert bygg for offentleg og privat tenesteyting. Det er lagt til rette for utviding av eksisterande bygg og maksimal utnytting er sett til 90% BRA. Maksimal mønehøgde er sett til 12 meter og inntil 4 etasjar. Parkering er på illustrasjonsplan vist i bakkant av bygga. Eksisterande tilkomst sentralt i området vert oppretthaldt. Eksisterande avkjøring i nord vert stengt, men det vert oppretta ny tilkomst frå fylkesvegen sør i området.

- **KBA2** (Forretning/Kontor/Tenesteyting/Bustader)

Området ligg i tilknytning til eksisterande næringsbygg på gnr. 14 bnr. 33 med utviding på areala rundt. Eksisterande bygg er planlagd riven og det er opna opp for etablering av nye bygg med tilhøyrande infrastruktur. Maksimal utnytting er sett til 100 % BRA. Maksimal mønehøgde er sett til 12 meter frå gjennomsnittleg planert terreng. Området vil få avkjøring frå eksisterande avkjørsle i nord og moglegheit for ny avkjøring i sør. Eksisterande avkjørsle frå Fv 570 til området er regulert til avkjørsle som skal stengast. Byggegrense for området er lagt 1 meter frå regulert fortauskant mot Fv 570 og 4 meter frå formålsgrense for resten av byggeområdet.

- **KBA3** (Forretning/Kontor/Tenesteyting/Bustader)

Nyetablert byggeområde aust i planområdet. Det blir lagt til rette for ny avkjøring ved eksisterande jordbruksavkjørsle. Området er gitt maksimal utnytting på 85% BRA og maksimal mønehøgde på 12 meter frå gjennomsnittleg planert terreng.

- **KBA4** (Forretning/Kontor/Tenesteyting/Bustader)

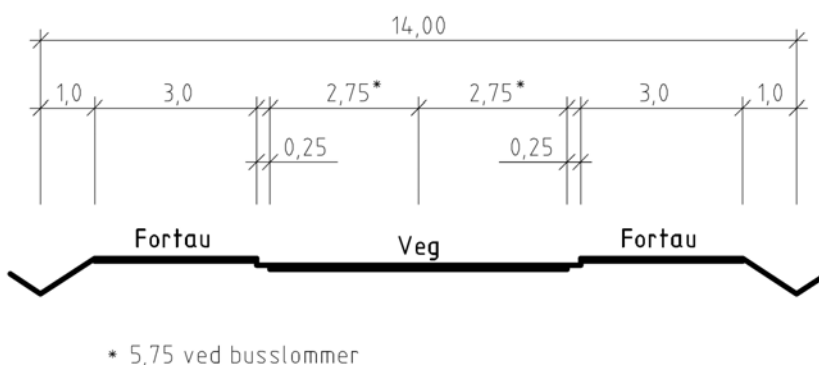
Nyetablert byggeområde sør i planområdet. Avkjøring til området er lagt til eksisterande avkjøring. Maksimal utnytting for området er sett til 95% BRA og maksimal mønehøgde er sett til 12 meter over gjennomsnittleg planert terreng.

Telekommunikasjonsanlegg

Området regulerer eksisterande situasjon. Maksimal utnytting er sett til 50 % BRA og maksimal mønehøgde er sett til 7 meter over gjennomsnittleg planert terreng.

8.3 Veg

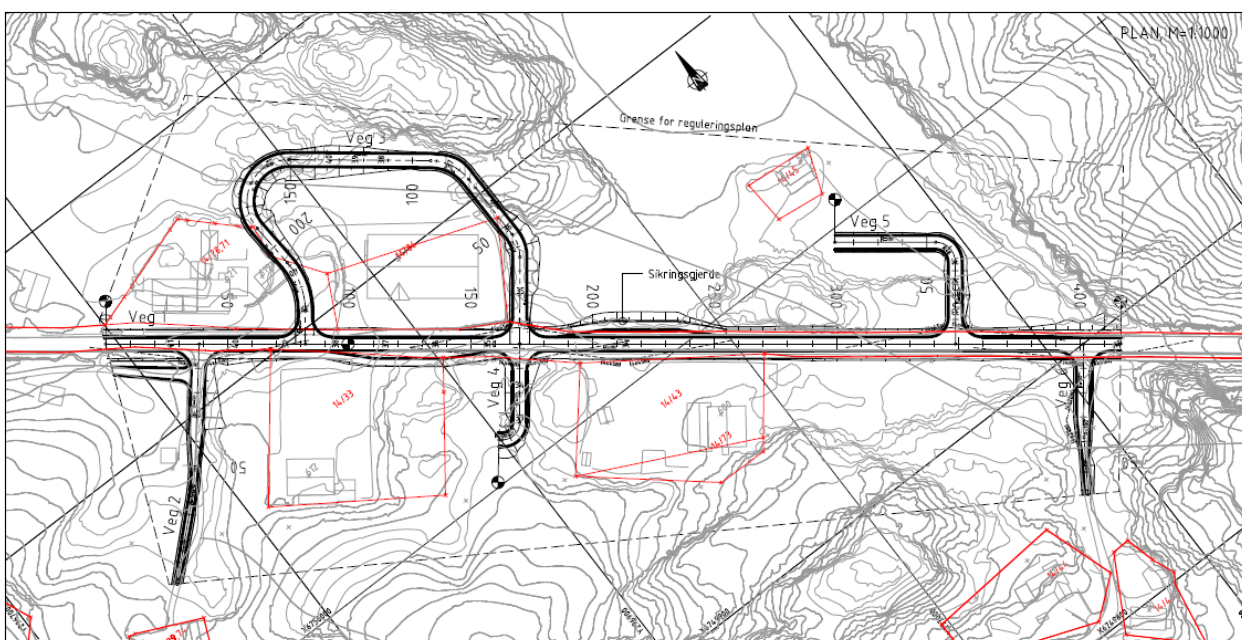
Fv 570 (o_SKV) er regulert med tosidig løysing for fortau. Som grunnlag for utforming er det tatt utgangspunkt i tverrsnittet til vegklasse Sa2 i Statens vegvesen si handbok N100. Vegutforminga er også knytt opp mot utbetningsstandard UHø1. Det i planområdet lagt til rette for to sentralt plasserte busslommer. Som utgangspunkt er det lagt til grunn hastighet på 40 km/t med frisktsoner på 4x45m. Planforslaget opnar opp for stenging av to eksisterande avkjørsler og etablering av 2 nye, der den eine avkjørsla er eksisterand jordbruksavkjørsle. Følgjande tverrprofil er lagt til grunn:



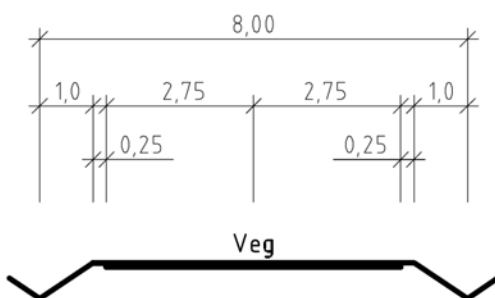
Figur 11: Tverrprofil av o_SKV

Felles og private kjørevegar

- **SV1** Privat kjøreveg til gardstunet på gnr. 14 bnr. 3. Vegen er i mindre grad justert og tilpassa avkjøringa til f_SV2.
- **f_SV2** Felles kjøreveg til KBA2, BTK, SV1 (gnr. 14 bnr. 3) og SV5 (gnr. 14 bnr. 29, 74). Vegen er utvida for å kunne vere hovudtilkomst til KBA2.
- **f_SV3** Felles kjøreveg til BKA4 og bustadområdet sør for planområdet. Eksisterande avkjørsle er nytta, men vegen er utvida for å kunne vere hovudtilkomst til KBA4.
- **SV4** Privat kjøreveg til BFF (gnr. 14 bnr. 45) Tilkomst til eksisterande fritidsbustad. Vegen går via byggeområde KBA3 og får felles avkjørsel med det nye byggeområde.
- **SV5** Privat kjøreveg til gnr. 14 bnr. 29, 74. Vegen er tilpassa eksisterande veg.



Figur 12: Vegsystemet som er lagt til grunn for planforslaget.



Figur 13: Tverrprofil for nye avkjørsler og utbetring av eksisterande avkjørsler/fellesvegar.

8.4 Anna veggrunn – tekniske anlegg

Føremålet dekkar murar, rekkverksrom, busskur og anna tekniske anlegg i tilknytning til veganlegget.

8.5 Anna veggrunn – grøntareal

Det er langs veganlegget regulert anna veggrunn grøntareal. Dette skal tene som eit grønt sideareal til veganlegget. Det er i reguleringsføresegnene opna opp for at veglys, murar, rekkverk og andre funksjonar knytt til veganlegget kan plasserast innanfor føremålet.

8.6 Anleggsarbeid

Det er utanfor berekna skjering/fylling til o_SV sett av 5 meter med anlegg- og riggområde, dette gjeld kun for område som ikkje er sett av til byggeområde.

8.7 Parkering

Det er i planforslaget lagt til rette for at all parkering skal dekkast innanfor byggeområda. I illustrasjonsplanen er det vist forslag til plassering av parkering. For områda KBA2 og KBA4 må delar av parkeringa leggst under planlagde bygg. Følgjande parkeringsdekning vert lagt til grunn:

Formål/tiltak	Parkeringsplass pr. eining	
	Bil	Sykkel
Fritidsbustad	1	1
Bustad >65 m ² BRA	2	2
Bustad <65 m ² BRA	1	1
Formål/tiltak	Parkeringsplass pr. 100 m ² BRA	
	Bil	Sykkel
Forretning / kontor / tenesteyting	1	0,5
Bensinstasjon / vegserviceanlegg	1	0,5
Tele-kommunikasjonsanlegg	1	0

Det er for byggeområda KBA1, KBA2, KBA3 og KBA4 stilt følgjande krav om at parkering for sykklar skal:

- i størst mogleg grad vere utforma med ly for nedbør og vind.
- Sykkelparkering skal gjevast ei plassering som gir rask og enkel tilkomst. Sykkelparkering skal ikkje vere til hindr for fotgjengarar.
- Ved etablering av bygg for meir enn 20 tilsette skal det i tilknytning til sykkelparkeringa etablerast garderobetilbod / garderoberom med dusj, garderobeskap og plass for å tørke våte klede o.l.

8.8 Leike og uteopphaldsareal.

For områda KBA1, KBA2, KBA3 og KBA4 er det opna opp for etablering av bustader. Det er i føresegnene stilt krav om at det for kvar bustadeining skal settast av minimum 25m² leike og uteopphaldsareal. Krav til uteopphaldsareal går framfor utnyttingsgraden til byggeområda.

For leike og uteopphaldsareala er det stilt følgjande kvalitetskrav:

- Skal vere skjerma mot forureining og strålefare.
- Skal ha gode solforhold og vere skjerma mot sterk vind og kaldras.
- Arealet skal ikkje vere brattare enn 1:3.
- Støynivået skal ikkje overstige grenseverdier sett i støyretningslina T-1442.
- Ha sikker tilkomst og vere sikra med gjerde mot kjørevegar.

8.9 Tilgjengelegheit

Fortau er planlagt med bakgrunn i Staten vegvesen si handbok N100. Områda ligg topografisk godt til rette for utforming i tråd med TEK 10 sine krav til tilgjenge.

8.10 Landbruks-, natr og friluftsområde.

Arealformåla følgjer eksisterande bruk av områda.

8.11 Omsynssoner

8.11.1 Frisiktosne

Det er i plankartet regulert frisiktsoner ved avkjørsler. I frisiktsonene skal det til ei kvar tid vere fri sikt 0,5 m over tilstøytande vegars plan. I frisiktsonene er det forbod mot fyllingar, bygningsmessige arbeid og planting o.a. som er til hinder for frisikt i ei høgd av 0,5 m over vegplanet.

8.11.2 Ras- og skredfare

Omsynssona gjeld område der det ikkje kan etablerast nye bygg før det er gjennomført ei kartlegging av skredfaren, og eventuell skredfare er avkrefta, eller sikringstiltak mot skredfare er gjennomført. Dette gjeld hovudsakeleg byggeområda KBA3, KBA4 og BFF.

8.11.3 Flaumfare

Omsynssona gjeld område der det ved etablering av bygg skal takast omsyn til flaum.

8.11.4 Høgspenningsanlegg

Omsynssona gjeld eksisterande høgspenline. Det kan innanfor omsynssona ikkje etablerast bygg eller anlegg før høgspenlina er lagt om eller i jordkabel. Dette gjeld hovudsakeleg KBA1, KBA3 og KBA4.

9 Konsekvensar av planforslaget

9.1 Gjeldande planar

Planforslaget er vurdert å vere i tråd med arealformålet og intensjonen i kommuneplanens arealdel, der arealet er sett av til hovudveg, næringsverksemd, forretning og LNF- område.

Planforslaget følgjer i hovudsak opp arealformålet i gjeldande plan for Hosteland sentrum. Planen regulerer delar av området til forretning og service og høgspenline. Planforlaget avvik frå gjeldande plan med omsyn til avkjørsler og byggegrenser frå Fv 570. Det er i planprosessen gjennomført eige møte med Statens vegvesen ang. byggegrenser langs Fv570.

9.2 Landskap og fjernverknad

Planområdet ligg lite eksponert frå sjø da det følgjer eit mindre daldrag. Tett vegetasjon medfører i dag liten utsikt til sjø. Det er frå før oppført bygg i inntil 2,5 etasjar. Planforslaget legg til rette for etablering av bygg i inntil 4 etasjar og auka utnytting. Byggeområda BFF, KBA1, KBA2, og BF og anlegg for telekommunikasjonsanlegg er i all hovudsak opparbeidd, men planforslaget legg til grunn auka utnytting, og utviding av byggeområda. Dei nye byggeområda KBA3 og KBA4 ligg lite eksponert i landskapet. Alle byggeområde har bakanforliggende terreng som medfører at det ikkje vert danna silhuettverknad sett frå sjø. Til dels tett vegetasjon i nord, aust og sør for planområdet medfører avgrensa eksponering.

Eksisterande bekk frå Lammatjørna og arealet rundt Lammatjørna er sett av til LNF- område.

9.3 Trafikk og teknisk infrastruktur

Fv570 er planlagt med tosidig fortau og stettar krava til Statens vegvesen si handbok N100. Planforslaget er vurdert å medføre auka trafikktryggleik og eit meir oversiktleg trafikksystem i planområdet. Med bakgrunn i byggegrenser og utvida byggeområde p begge sider av Fv570 er det ein føresetnad at fartsgrensa vert senka frå 50 til 40 km/t. Planforslaget medfører at to eksisterande avkjørsler vert stengt og det vert etablert to nye avkjørsler. Avkjørsler er stramma opp og det er sikra friskt.

9.4 Kulturminne

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne eller SEFRAK registrerte bygg innanfor planområdet.

9.5 Barn og unge

Planforslaget legg til rette for etablering av tosidig fortau langs Fv 570. Dette vi medføre auka trafikktryggleik langs Fv570 som er skuleveg. Det er regulert busslommer med venteskur for barn som nyttar skulebuss.

Ved etablering av bustader i områda KBA1-KBA4 er det stilt krav om minste leike- og uteopphaldsareal, samt kvalitetskrav til areala. Ei utvikling av Hosteland som eit forsterka sentrum med auka tenestetilbod vil vere positivt for barn- og unge.

9.6 Landbruksareal

Planforslaget kjem ikkje i konflikt med dyrka mark. Dyrka mark som inngår i planområdet er regulert til LNF- område med underformål jordbruk. Skog som vert råka av planlagde byggeområde er hovudsakeleg furuskog av låg og middels bonitet.

9.7 Vurdering i forhold til naturmangfaldslova

§ 8. (Kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vurdering

Det er i Miljødirektoratet sin database Miljøstatus ikkje registrert viktig område for biologisk mangfald, utvalde naturtypar eller andre viktige artsførekomstar i planområdet. Det er i artsdatabanken ikkje registret artar oppført i Norsk Rødliste 2010.

§ 9. (Føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vurdering

Tiltaket er ikkje vurdert å komme i konflikt med viktige område for biologisk mangfald, utvalde naturtypar eller andre viktige artsførekomstar i planområdet. Det vert vurdert at det ikkje er mangel på kunnskap som tilseier at føre-var-prinsippet skal nyttast.

§ 10. (Økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vurdering

Planforslaget medfører utbygging i eit område som delvis er opparbeida og påverka av menneskelege inngrep i form av infrastruktur, byggeområde og landbruksverksemd. Plankart og reguleringsføresegner stiller krav og avgrensar arealbruken innanfor rammene i planforslaget. Det er vurdert at planforslaget ikkje medfører negativ påverknad for område utanfor planen.

§ 11. (Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vurdering

Tiltakshavar skal koste opparbeiding og istandsetting av areal og tilsåing av vegskråningar. For del som gjeld offentlig veg er det i reguleringsføresegnene stilt krav om plan for ytre miljø.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vurdering

Planforslaget medfører endring av arealbruken innanfor delar av planområdet. Det vert vurdert at gjeldande lovverk, kommunal kontroll og tiltakshavars interne kvalitetssystem skal sikre ei forsvarleg gjennomføring av tiltaket i forhold til miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode.

9.8 Eksisterande bygningar

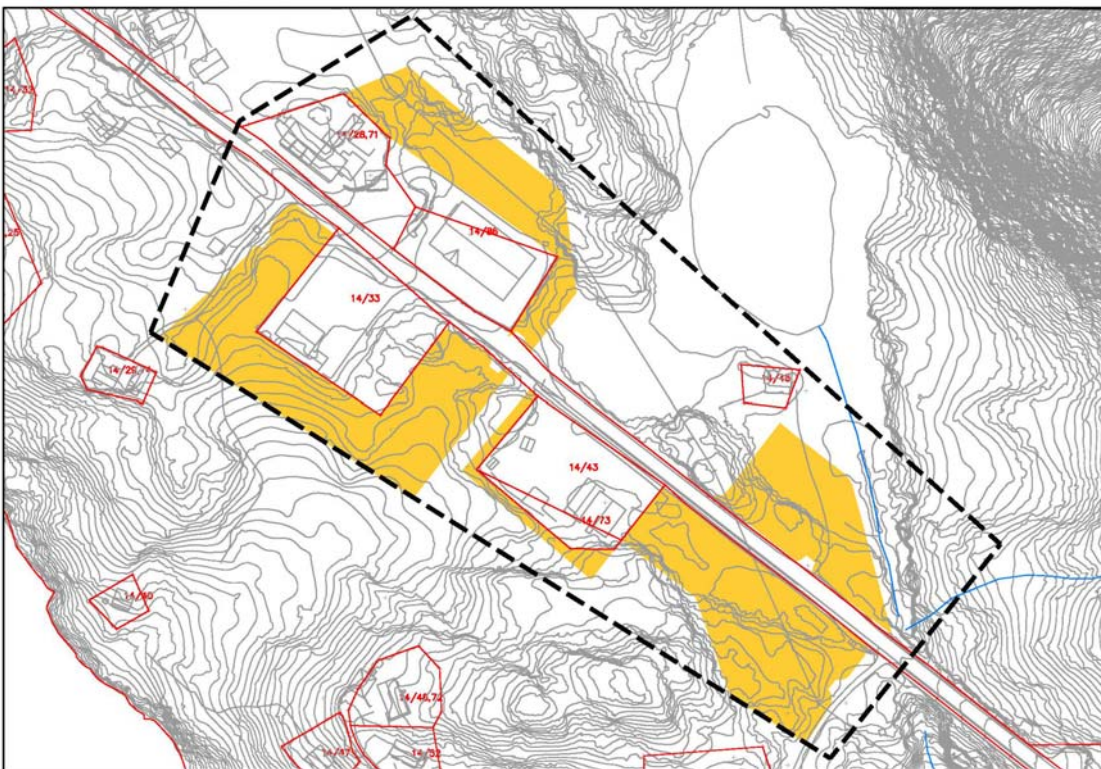
Planforslaget legg til rette for riving av næringsbygg på gnr. 14 bnr. 33. Bygget er ca 400 m² i grunnflate og mønehøgde på ca 7 meter. Bygget er ikkje vurdert å inneha kulturminneverdige kvalitetar.

9.9 Støy

Hovudkjelda til støy er trafikk på Fv 570. Vegen er registrert med ÅDT på 700 (2013). Det er i samband med planarbeidet ikkje utarbeidd støyfagleg vurdering. Dette med bakgrunn i avgrensa trafikkmengde. Det vert i hovudsak lagt til rette for nytt næringsareal i planområdet. Det er i områda KBA1-KBA4 opna opp for innslag av bustader. For bustader er det i reguleringsføresegnene stilt krav om at bustader og tilhøyrande privat uteareal skal tilfredstille støyretningsline T-1442.

9.10 Eigedomstilhøve

Planforslaget legg til rette for utviding av eksisterande byggeområde og etablering av nye byggeområde. Nytt næringsareal vert hovudsakeleg etablert på gnr. 14 bnr. 3 der ca 21,8 daa vert omdisponert frå ubygd areal til byggjeområde.



Figur 14: Illustrasjon som viser areal som tidlegare ikkje er utbygd, og som i planen vert etablert som byggeområde. Vist med oransje bakgrunn.

9.11 Risiko- og sårbarheit

9.11.1 Metode og definisjonar

Risiko kan definerast som: **Risiko = Frekvens x Konsekvens**

Risiko vert knytt til uønska hendingar. Der det vert vurdert at det føreligg ein viss risiko er det ikkje alltid mulig å fastslå verken konsekvens eller sannsynet for at ei hending opptrer. Det blir derfor gjort ei vurdering av forholda i planområdet der ein nyttar tidlegare registreringar og synfaring i planområdet. Analysen vert først gjennomført som ei grovanalyse, der ein vurderer potensiell overordna risiko i planområdet. Ved funn i registreringa som tilseier at ei risiko- og sårbarheitsanalyse bør gjennomførast, vert temaer markert med x. Dersom det er tema som peikar seg ut (t.d. skredfare, grunnforhold og støy), vert det vurdert om det er behov for meir spesialisert fagkunnskap. Ved bestilling av tekniske rapportar vert desse nytta som underlagsmateriale til gjennomføring av ros- analysen.

Vurdert konsekvens og sannsyn av ei hending vert plassert inn i ei matrise, der vektning av dei tre kartleggingsområda, menneskes liv og helse, ytre miljø og materielle verdiar/økonomi er gitt. Vektinga vert gitt ved vurdering av dei ulike kartleggingsområda. Dersom registreringa viser at det er nødvendig med avbøtande tiltak, vert det foreslått risikoreduserande og/eller skadeavgrensande element som kan redusere risikoen slik at denne ligg innanfor eit akseptabelt nivå.

Det er ikkje for alle område som vert vurdert i ros- analysen, mogleg å fastslå verken konsekvens eller sannsyn for at hendinga inntreffer. Det kan likevel for desse områda verta påpeikt risiko for å synleggjere at kartleggingsområdet skal visast merksemd i vidare planlegging og utbygging av området. Det vert for dei aller fleste tema som vert vurdert i ros- analysen gitt ein kort kommentar og/eller ei kort beskriving av risikoen. For tema som er mindre aktuelle vert det gitt ein kort kommentar om kvifor temaet ikkje er aktuelt for området. Det vert først gjennomført ei registrering av forholda i planområdet. Dersom det er tema i kartleggingsområdet som utpeikar seg vert desse vidareført til kapittelet om "Aktuell risiko" og hendinga vert ført inn i risikomatrissa med antatt sannsyn og konsekvens.

Konsekvensinndelinga er utleia av "Veiledning om tekniske krav til byggverk". Frekvensinndelinga er utleia av føresegnene i byggtknisk forskrift og vedtatt av kommunestyret i Masfjorden kommune 09.12.2010. Tabell 1 og 2 viser definisjonar nytta om konsekvens og sannsyn.

SANNSYN	VEKT	DEFINISJON
Særs sannsynleg	5	Ei hending pr. år eller oftare
Mykje sannsynleg	4	Ei hending pr 1 – 10 år
Sannsynleg	3	Ei hending pr 10 – 100 år
Mindre sannsynleg	2	Ei hending pr 100 – 1000 år
Lite sannsynleg	1	Mindre enn ei hending pr 1000 år


Tabell 1: Klassifisering av sannsyn


KONSEKVENNS	VEKT	LIV OG HELSE	YTRE MILJØ	MATERIELLE VERDIAR
Katastrofalt	5	Meir enn 3 døde, eller 10 alvorleg skadde	Varig større skade på ytre miljø.	Skader for meir enn 60 mill.
Kritisk	4	Inntil 3 døde. Eller fare for inntil 10 alvorleg skadde.	Alvorleg skade av mindre omfang på ytre miljø, eller mindre alvorleg skade av stort omfang på ytre miljø	Skader mellom 5 mill – 60 mill
Alvorleg	3	Inntil 4 alvorleg personskader, eller mange mindre personskade, men med sjukefråvær. Vesentlege helseplager og ubehag	Store skader på ytre miljø, men som vil utbetrast på sikt.	Skader mellom 500 000 – 5 mill
Ein viss fare	2	Mindre skader som treng medisinsk handsaming ev. kortare sjukefråvær.	Mindre skader på ytre miljø, men som naturen sjølv utbetrar på kort sikt	Skader mellom 50 000 – 500 000
Ufarleg	1	Ingen eller små personskader.	Ingen eller ubetydeleg skade på ytre miljø	Skader for inntil 50 000


Tabell 2: Klassifisering av konsekvens

RISIKOMATRISJE						
SANNSYNLEG	S5					
	S4					
	S3					
	S2					
	S1					
		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENNS						

Tabell 3: Risikomatrix for liv og helse

 Medfører uakseptabel risiko. Det skal utførast meir detaljert ROS-analyser for å eventuelt avkrefte risiko eller avklare om risikoreduserande tiltak kan gjennomførast

 ALARP-sone, dvs tiltak kan gjennomførast for å redusere risikoen. Detaljert ROS-analyse. Det vil vere naturleg å legge ein kost / nytte analyse til grunn for vurdering av fleire risikoreduserande tiltak.

 I utgangspunktet akseptabel risiko, men fleire risikoreduserande tiltak av vesentleg karakter skal gjennomførast når det er mogleg ut frå økonomiske og praktiske vurderingar

Tabell 4: Akseptkriteria nytta i risiko- og sårbarheitsanalysen.

9.11.2 Registrering

Naturbasert risiko og sårbarheit				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Ekstremvær www.mef.no / www.nve.no				
Sterk vind				<p>I ”appendiks til rapport nummer KVT/ØB/2009/038” (Kjeller Vindteknikk, NVE)- vindkart for Norge, er planområdet vist med årsmiddelvind i 50 meters høde på 5,5-6,0 m/s. Sterkaste vind målt siste år er 19,9 m/s ved Takle målestasjon 22,1 km frå planområdet.</p> <p>Sterk vind fører sjeldan til skade på menneske, men kan medføre skog og bygningsskadar. Skadar som oppstår er gjerne som fylgje av lausrivne bygningselement og rotvelt av skog.</p>
Store nedbørmengder				<p>I rapporten ”Hydrological projections for floods in Norway under a future climate” (Lawrence og Hisdal 2011, NVE rapport 5-2011) går det fram at på Vestlandet vil vassføringa I ein 200 års flom sannsynleg auke med meir enn 20% dei neste 100 åra. Store nedbørmengder kan medføre flaum og utløyasing av skred.</p> <p>Store nedbørmengder øker risikoen for skred. Det gjelder særlig når det fell mykje nedbør på kort tid, i områder der enten jord-, leire-, fjell- eller snømasser allereie er ustabile. Dette vert vurdert under snøskred.</p>
Store snømengder				Området ligg i ein oseanisk sone med milde vintrar. Store snømengder er ikkje vurdert å medføre risiko for planforslaget.
Flaumfare www.nve.no				
Flaum i elvar / bekkar			X	Det er ikkje større elver innanfor planområdet. Frå Lammatjørna renn ein mindre bekk i austlege del av planområdet. Bekken ligg i regulert LNF område.
Flaum i vassdrag/ innsjøar			X	Planområdet grensar Lammatjørna like nord for planområdet. Delar av myrområdet rundt tjørna ligg innanfor planområdet.
Overvasshandtering				Overvasshandtering vil vere del av detaljprosjektering.
Springflo / stormflo				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Historisk flomnivå				Ikkje registrert
Skredfare www.skrednett.no / www.nve.no				
Kvikkleireskred				Det er i databasen skrednett ikkje registrert aktsemdsområde for kvikkleire innanfor planområdet.
Lausmasseskred	X		X	I følgje lausmassekart frå NGU er planområdet hovudsakelig beståande av tynn morene. Nordaust for planområdet ligg det bratte fjellparti mot Grønlikulten. Det er i planforslaget etablert omsynssone for skredfare. I reguleringsføresegnene er det stilt krav om gjennomføring av kvalitativ vurdering av skredfaren, før etablering av nye bygningstiltak.
Is – og snøskred	X		X	Delar av planområdet er i NVE sin database skrednett vist som aktsomheitsområde for snøskred. Det er i plankart lagt inn omsynssone for skredfare, der det skal gjerast ei kvalitativ vurdering av skredfaren og evt. sikringstiltak skal vere gjennomført, før etablering av nye bygg.
Fjellskred, steinsprang	X		X	Aust i planområdet er ein mindre del av planområdet omfatta av omsynssone for steinsprang i NVE sin database skrednett. Det er i plankart lagt inn omsynssone for skredfare, der det skal gjerast ei kvalitativ vurdering av skredfaren og evt. sikringstiltak skal vere gjennomført, før etablering av nye bygg.
Historiske hendingar				Det er ikkje registrert historiske skredhendingar i planområdet.

Andre uønska hendingar www.dsb.no / www.ngu.no				
Skog- og vegetasjonsbrann			X	<p>Det er ikkje registrert skogbrannar i Masfjorden kommune i perioden 2001-2010. Planområdet grensar til større skogsområde.</p> <p>Det er ikkje planlagt brannfølsame tiltak ved skogsområde. Skogskjelv vert ikkje vurdert som ein risiko for planområdet.</p>
Jordskjelv				Jordskjelvfaren i Noreg er moderat. Det er berre registrert nokre få historiske jordskjelv som har gitt skadeverknader på bygningar og infrastruktur.

Verksemdsbasert risiko og sårbarheit				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Brann/eksplosjon www.dsb.no				
Brannfare				Det er ikkje planlagt særskilte brannobjekt i planområdet.
Eksplosjonsfare				Det er ikkje planlagt tiltak som medfører eksplosjonsfare i planområdet.
Energitransport				
Høgspenning				Høgspenningliner kryssar planområdet. Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om at høgspenninglina skal leggast i annan trase eller som jordkabel før det kan etablerast bygg innanfor omsynssoona for høgspenning.
Gass				Det er ikkje infrastruktur for gass i planområdet.
Forureina vatn www.klif.no				
Drikkevasskjelde				Planområdet har ikkje avrenning mot klausulerte drikkevasskjelder
Nedbørsfelt				Nedslagsfeltet går hovudsakeleg til sjø, men mindre delar av planområdet vil få avrenning Lammatjørna før det vert drenert mot sjø. Overvatn frå planområde vert vurdert som reint.
Forureining – grunn www.sft.no				
Kjemikalieutslepp				Det er ikkje registrert grunnforureining i planområdet.
Forureining - luft				
Støv/partiklar/røyk				Det er ikkje registrert utslepp av støv, partiklar og røyk frå verksemdar i planområdet.
Støy				Det er ikkje planlagt nye verksemdar som medfører auka støy i planområdet.
Friluftsliv og tilgjenge til sjø www.hordaland.no				
Fri ferdsel langs sjø				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Friluftsliv				Planforslaget er ikkje vurdert å koma i konflikt med registrert friluftsområde.

Risiko og sårbarheit knytt til infrastruktur				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Trafikkfare www.vegvesen.no				
Trafikkulykker på veg				<p>Vegstrekket har registrert ÅDT på 750 (2013). Fartsgrensa på eksisterande veg er 50 og 60 km/t. Det er i planområdet 6-7 avkjøringar til private bustadhus, næringsverksemdar og jordbruksavkjørsler m.m. Det er frå aust og fram til eksisterande bilverkstad etablert ein-sidig fortau. Det er ikkje registrert trafikkulykker innanfor planområdet i perioden 2004 – 2013.</p> <p>Planforslaget legg til rette for to-sidig fortau langs Fv 570. Det er i reguleringsplanen stilt rekkefølgekrav til etablering av fortau langs byggeområda før dei kan byggast ut.</p> <p>Planforslaget legg til grunn fartsgrense på 40 km/t, frisktsoner og oppstramming av kryss langs Fv 570.</p> <p>Det vert vurdert at planforslaget medfører auka trafikktryggleik.</p>
Forureining				
Støv/partiklar				Vegstrekket har registrert ÅDT på 750. Låg trafikkmengde tilseier at støv og partiklar frå vegtrafikk ikkje medfører risiko for luftforureining.
Støy				<p>Det er i samband med planarbeidet ikkje utarbeidd støyfagleg vurdering. Dette på grunn av svært avgrensa trafikkmengde på vegstrekket. Statens vegvesen utarbeidde i 2011 støyvarselskart ihht. T-1442 for Masfjorden kommune – del 1 vest. Analysen var berekna med trafikkprognose for år 2025. Berekningshøgda var 4 meter. I det utarbeidde kartet er det svært få bygg som ligg innanfor gul støysone med L_{den} 55 dB.</p> <p>Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om at bustader og leike- og uteopphaldsareal skal tilfredstille støyretningsline T- 1442.</p>
Utslepp/ kjemikaliar				<p>I rapport utarbeidd av dsb ”Transport av farleg gods på veg og jernbane – en kartlegging 2012” er Fv 570 ikkje vist med mengde farleg gods.</p> <p>Det er i perioden 2002-2011 ikkje registrert ulykker med farleg gods i Masfjorden kommune. Det er berre gjort registreringar på hovudvegnettet. Kartlegginga er derfor ikkje representativ for lokal transport.</p> <p>Planforslaget inneber utbetring for delar av Fv570. Det blir derfor ikkje vurdert at planforslaget medfører auka risiko for ulykker med transport av farleg gods.</p>
Ulukker på andre transportårer www.kystverket.no/				
Sjø				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Luft				Næraste hovudflyplass er Flesland Flyplass. Det er ikkje planlagt tiltak som vil kome i konflikt med flytrafikk, og området er ikkje vurdert som utsett for luftfartsulukker.

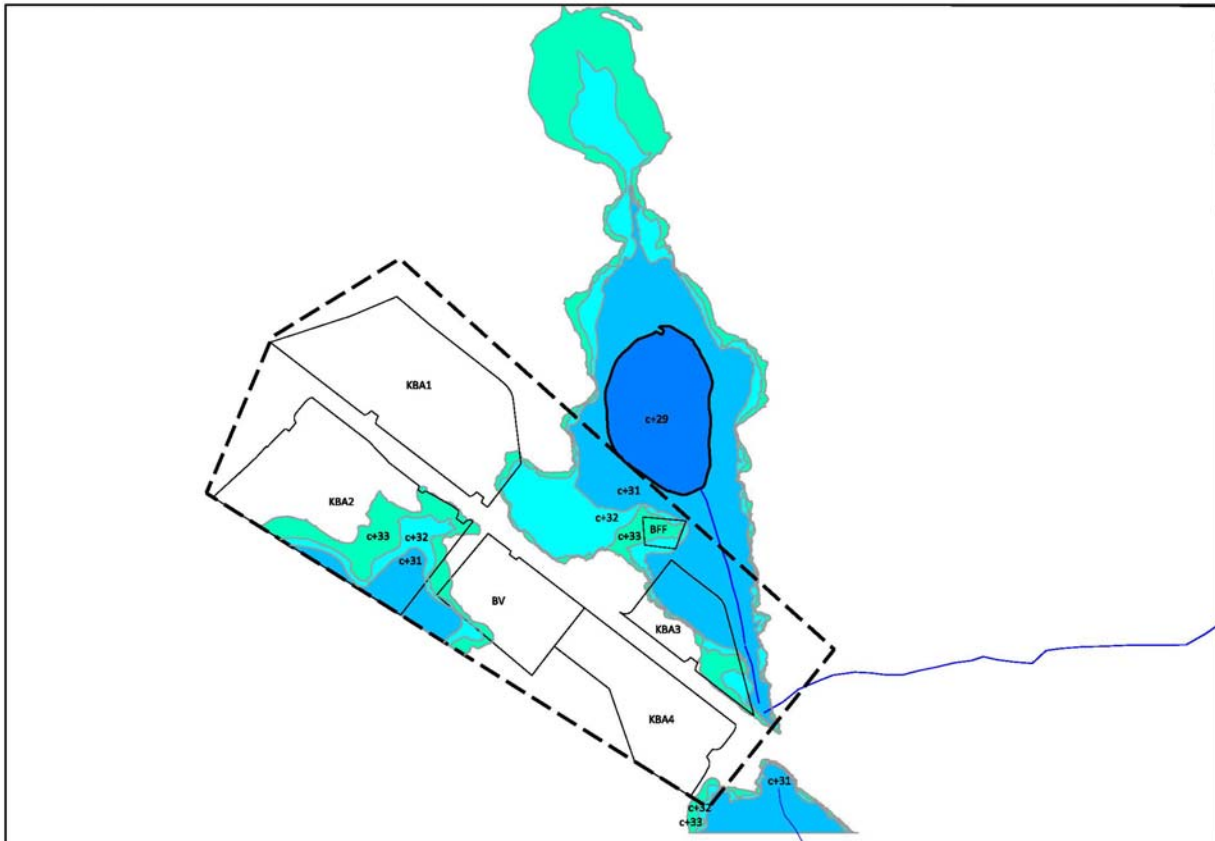
Bane				Det er ikkje trafikk på bane i planområdet.
Beredskap www.dsb.no				
Brann				Næraste lokale brannstasjon ligg på Duesund Området er vurdert som godt dekket av brannvernstenesta.
Ambulanse				Ambulanse er lokalisert i Knarvik og Gulen. Området er vurdert som godt dekket av ambulansetenesta.

9.11.3 Risiko- og sårbarheits analyse

1. Skildring av analyseobjekt			
Flaumfare			
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
<p>Skade på bygg og anlegg som følgje av flaum i Lammatjørna og utlaupsbekken. Det føreligg ikkje flaumsonkartlegging for området. Lammatjørna ligg på kote +29. Utlauksbekken renn slakt mot søraust i planområdet der den drenerar under Fv 570 og vidare mot sjø. Delar av planområdet sør for Lammatjørna er beståande av myr. Det er i tilknytning til myrområda større område som i planforslaget ligg som LNF- område. Dette arealet vil ved flaum kunne bli overfløymd. På bakgrunn av planområdets topografi er det vist utstrekning ved flaum i Lammatjørna opp til kote +33. Ved flaum opp til kote + 33,8 vil vassmengdene vere avhengig av å drenerer under Fv 570. Overstig vasstanden kote +33,8 vil dei fløyne over vegen i sør og mellom KBA2 og BV. Jf. Fig. 15.</p> <p>Det er gjort ei vurdering av skred og flaumfare av kommunegeolog Tore Dolvik. For flaumfare er følgjande vurdering gjort:</p> <p>«Flaumfare *Ein generell aktsemdområde på 20 meter rundt bekkeløpet er truleg for lite med tanke på våtmarksområde og mogleg sårbart utløp/kulvert under fv. 570. *Om dreneringa under fv. 570 vert demma, slik at vatnet ikkje kjem seg under vegen, så kan, ut frå kartet, vatnet stige opptil kote 34 (er avhengig av lågaste punkt på vegen og utløp til bekkeløp på andre sida av vegen). Det er ikkje fare for at vatnet vil stå noko høgare, då det er mange stadar vatnet kan kome seg vekk på mellom kote 33 og 34. Då vil store areal i planområde vere overflauma. Det bør derfor sjekkast ut med vegvesenet om det er eit mogleg scenario eller ikkje. Om det er mogleg så bør det gjørast tiltak for å hindre at dette skjer. *Om dreneringa under vegen ikkje kan gå tett, så er det likevel ein viss fare for flaum i deler av område. Eg er usikker på kor mykje vatnet kan stige i dette område, men vatnet har store areal det kan flaume over på, noko som vil avgrense høgda på ein eventuell flaum. Eg vil tippe at kote 31 er eit godt utgangspunkt, men at ein moglegvis bør vurdere kote 32. Her kan eg forhøre meg med NVE. Kapasiteten til dreneringa under vegen vil truleg vere med å bestemme kor høg flaumen kan bli i område.»</p> <p>Det er i planforslaget lagt inn faresone for flaum opp til kote +32. Flaum er ikkje vurdert til å få konsekvensar for menneskes liv og helse eller ytre miljø, men vil kunne medføre tap av materielle verdiar.</p>			
3. Vurdering av årsak og sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Sannsynet for vasstand flaum i planområdet vert vurdert til mindre sannsynleg		Konsekvens ved flaum i planområdet vert vurdert til alvorleg for materielle verdiar.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	-	-	S2
Konsekvens	-	-	K3
Forhold til akseptkriteria			

6. Vurdere risikoreduserande tiltak

- Tilfredstillande dimensjon på utlaup under Fv 570
- Tilsyn og reinsk av utlaup under Fv 570 for å hindre tilstopping av kulvert.
- Tilstrekkeleg heving av byggeområda for å unngå overfløymd areal.
- Etablering av nytt flaumlaup i LNF- området mellom KBA2 og BV.
- Etablere tilstrekkeleg nivå på byggeområde KBA3 for å unngå overfløymd areal.



Figur 15: Temakart som viser utbreiing av vatn ved flaum til kote +31, +32 og +33.

1. Skildring av analyseobjekt

Skredfare

2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare

Delar av planområdet er i NVE sin database skrednett vist som aktsomheitsområde for snøskred og steinsprang.

Det er gjort ei vurdering av skred og flaumfare av kommunegeolog Tore Dolvik. For flaumfare er følgjande vurdering gjort:

«Skredfare

*Aktsemdkartet for snøskred er ikkje reell. Eventuelle skred vil stoppe opp innanfor den generelle 20 meters aktsemdområde rundt bekkeløpet.

*Aktsemdkartet for steinsprang når ikkje inn i planområde i utgangspunktet, og eg får same resultat.

*Eg er litt usikker på skredfaren (flaum- og sørpeskred) frå Fjelltjørna og ned bekken frå Lammetjørna (like ved fylkesveg 570), men eventuelle skred vil truleg stoppe opp innanfor den generelle 20 meters aktsemdområde rundt bekkeløpet.



Kartutsnitt over reguleringsplan på Hosteland. Blåstripete område er område som moglegvis kan bli overflaum om dreneringa under fv. 570 vert demma. Raudstripete område viser 20-meters buffersone langs Lammetjørna og bekkeløpet vidare nedover mot fv. 570 (skredfare). Raud sirkel viser område kor eg ikkje kan sjå bort i frå at det kan kome ned sørpeskred for Fjelltjørna. Raud sirkel viser òg område kor bekkeløpet går under fv. 570. Det er usikkert om det kan bli demma og store områder vert overflaumd (t.d. ved eit sørpeskred ned bekkeløpet frå Fjelltjørna).»

Det er i planforslaget lagt inn faresone for skred og stilt krav om vurdering av skredfare før etablering av bygg.

3. Vurdering av årsak og sannsyn

4. Vurdering av konsekvens

5. Berekne risiko

	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S4	S1	S3
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriteria			

6. Vurdere risikoreducerande tiltak

1. Skildring av analyseobjekt			
Skogbrann			
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
<p>Det er til dels tett samanhengande skog nord og aust for planområdet. Skog i og rundt planområdet er hovudakeleg eldre skog 41-80 år og gammal skog >81 år. Skogen er hovudsakeleg furudominert. Lausmassane i planområdet er beståande av tynn morene. I omkringliggjande skogdekte område er det hovudsakeleg bart fjell med stadvis tynt lausmassedekke.</p> <p>Årsaka til skogbrannar er hovudsakeleg menneskeleg aktivitet. Den mest utsette vegetasjonstypen er barskog, og då spesielt ung furu i skrånande terreng på skrint jordsmonn. Lauvskog har liten risiko for skogbrann. Område nytta til friluftsområde vil kunne ha eit relativt større sannsyn ved bruk av utegrillar og open eld.</p> <p>Det er venta at ein ved utbygging av området vil fjerne og tynne ut skog i byggeområda.</p>			
3. Vurdering av årsak og sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Bruk av opne eld, lynnedslag m.m. Sannsynet for skogbrann vert vurdert til sannsynleg.		Konsekvensen av skogbrann vil kunne vere skogskadar, miljøskadar og skadar på bygningar og anlegg.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S1	S3	S3
Konsekvens	K1	K2	K2
Forhold til akseptkriteria			
6. Vurdere risikoreduserande tiltak			
<ul style="list-style-type: none"> - Fjerning av vegetasjon tett inntil planlagde bygg. - Opplysning om det generelle forbodet om bruk av open eld i tidsrommet 15.04 – 15.09. 			

10 Merknader

10.1 Varsel om oppstart av planarbeid

Det har til varsel om oppstart av detaljregulering blitt mottatt 5 merknader. Av disse er 4 offentleg og 1 privat.

Offentlige merknader:

Nr.	Avsendar	Dato	Sending	Vedlegg (tal)
1.	Noregs vassdrags- og energidirektorat	21.01.2014	Post	
2.	BKK Nett AS	26.01.2014	Post	
3.	Fylkesmannen i Hordaland	16.01.2014	Post	
4.	Statens vegvesen	27.01.2014	post	

Private merknader:

Nr.	Avsendar	Dato	Sending	Vedlegg (tal)
1.	Åge Riisnes	29.01.2014	e-post	1

10.1.1 Samandrag av offentlege merknader

Nr.	Etat /avsendar	Noregs vassdrags- og energidirektorat
1.	Adresse/postnr. stad	Postboks 53/ 6801 Førde
	Datert	21.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Delar av planområdet ligg innanfor utlaupsområde for snøskred jf aktsemdkart for snøskred på www.skrednett.no. Dette må vere eit tema i ROS analysen, og det må gjerast ei konkret og etterprøvbar vurdering av om skredfaren er reell.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Det er utarbeidd ei vurdering av skred- og flaumfar i planområdet. Omsynssoner for skred- og flaum er tatt inn i plankart og føresegner.
Nr.	Etat /avsendar	BKK Nett AS
2.	Adresse/postnr. stad	Postboks 7050/ 5020 Bergen
	Datert	26.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Innanfor planområdet har BKK Nett AS høgspenningliner, høgspenningskablar og nettstasjon. Anlegga er oppført i medhald av områdekonsesjon Ved omlegging av eksisterande høgspenningsanlegg må det avsettast trase for nye leidningar og kablar til nettstasjon. Kostnadene ved dette må berast av den som ønskjer å flytte høgspenningsanlegga. Høgspenningliner innanfor planområdet har normalt ei byggjeforbodsbelt på 16 meter, 8 meter frå kvar side av frå senter avhengig av faseavstanden. Det blir bedt om at byggjeforbodsgrensa vert markert i plankart som trase for nærare angitt teknisk infrastruktur. Høgspenningskablar innanfor planområdet må takast omsyn til. Det kan byggjast inntil ein meter frå kabelgrøftene. Tilkost til kabelgrøfter må ikkje forhindrast. Ein ny nettstasjon må plasserast minimum ein/fortrinnsvis 3meter frå vegkant. Størrelse må vere 2,5 x 4 meter. Spenningsnivå for leidningsanlegget må ikkje påførast plankartet. Kraftleidningar skal ha ei heilskapeleg utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysisk utforming. Parallele leidningar i same trase skal teiknast som ein leidning. Høgspenningskablar under bakken skal ikkje teiknast inn på kartet. Det er viktig at eventuelle endringar og/ eller omleggingar av elektriske installasjonar vert tilkjennegitt på eit tidleg tidspunkt.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Teken til orientering Teken til orientering.

		<ul style="list-style-type: none"> • Omsynssone for høgspenlinene er lagt inn i plankartet. • Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om jordkabel eller ny trase ved før etablering av bygg innanfor omsynssona for høgspeningsanlegg. • Det er i føresegnene opna opp for etablering av nettstasjon innanfor planområdet uavhengig av formål. • Det er for høgspenliner ikkje påført spenningsnivå. Trase og utforming av høgspenlina følgjer grunnkartet. • Teken til orientering.
Nr.	Etat /avsendar	Fylkesmannen i Hordaland
3.	Adresse/postnr. stad	Postboks 7310 / 5020 Bergen
	Datert	16.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkesmannen legg til grunn at planarbeidet er i samsvar med overordna plan og at det ikkje er i strid med nasjonale føringar for arealpolitikken. • Konsekvensane som reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldslova §7-12. • Fylkesmannen vil gjere merksam på at ros- analysen skal nytta akseptkriteria som er i tråd med byggt teknisk forskrift (TEK10). Analysen skal sjå på risiko både innanfor og utanfor planområdet som kan påverke tiltaket, og eventuell endra risiko som følgje av tiltaket. • Fylkesmannen minnar om at dersom kommunal myndigheit har vurdert om planen krev konsekvensutgreiing, og har kome fram til at det ikkje er aktuelt , så skal det gå fram av oppstartsvarselet.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Planområdet er i kommuneplanens arealdel sett av til hovudveg, næringsverksemd, forretning og LNF- område m.m. Planforslaget er ikkje vurdert å vere i strid med overordna plan eller nasjonale føringar for arealpolitikken. • Dett er vurdert i planomtalen pkt. 9.7 • Ros analysen nyttar akseptkriterier vedtatt av kommunestyret i Masfjorden kommune 09.12.2010. Ros- analyse vurderer risiko både innanfor og utanfor planområdet. • Planforslaget er ikkje vurdert å utløyse krav om konsekvensutgreiing. Vurderinga er gjort av Masfjorden kommune som tiltakshavar og planmyndigheit.
Nr.	Etat /avsendar	Statens vegvesen
3.	Adresse/postnr. stad	Askedalen 4, 6863 Leikanger
	Datert	27.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Statens vegvesen ber om at plangrensa vert justert slik at den vert trekt forbi krysset til Brekke. Dette for å fange opp trafikale utfordringar denne strekka har. • Planområdet har fleire kryss og avkjørslar. Avkjørselpunkta har blitt til over tid og har ei utforming som skil seg frå gjeldande normalar. Det må vere eit mål at ein i reguleringsplanen utformer avkjørslar i tråd med vegnormal 017. • Det er to busshaldeplassar i planområdet. Ventearealet er ein kombinasjon av gang- og sykkelareal. Det er behov for busskur, samt venteareal for kollektivreisande. Det bør i planarbeidet vurderast lokalisering av haldeplassane. • Frå området ved Hosteland skule er det gang- og sykkelveg mot sentrumsområdet på Hosteland. Statens vegvesen ser det som naturleg at denne gang- og sykkelvegen fortsett gjennom planområdet med same breidde og avgrensing til Fv 570 med guardrail. I krysset ved bensinstasjonen skal gang- og sykkelvegen trekkast bak krysset slik at det ikkje oppstå konflikt med mjuke trafikantar og bilar som skal ut i krysset. Vidare skal gang- og sykkelvegen også gå på baksida av busshaldeplassen jf. Vegnormal 017. Det må etablerast fortau fram til busshaldeplass som ikkje er lokalisert langs gang- og sykkelvegen. • Byggegrenser skal ta opp i seg problemstillingar knytt til trafiktryggleik og tilhøvet til støv og støy. For å kunne etablere eit betre fungerande sentrum, vert det vurdert at nybygg vert etablert i distanse frå Fv 570 som ivaretek momenta som byggegrensa har. Statens vegvesen krev byggegrense for nybygg i området på 30 meter. • Før reguleringsplanen vert lagt ut til offentleg ettersyn krev vi at trafikale løysingar som vert vald følgjer dagens standardar.

	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Merknaden vert ikkje teken til følgje. Masfjorden kommune ønskjer ikkje å utvide plangrensa til å omfatte kryssområdet ved Brekke. Ein er klar over trafikale problemstillingar, men ønskjer å sjå kryssområdet som ei eiga sak. Planforslaget sikrar tilfredstillande trafikale løysingar austover mot Hosteland skule og idrettsanlegget. Det er gjennomført avklaring emd Statens vegvesen ang. utviding av planområdet. Det vert i e-post av 19.12.2014 vist til at det i løpet av 2015 skal utarbeidast eigen plan for kryssområdet. • Avkjørsler er utforma i tråd med vegnormal 017 (2013) Det er for offentlege vegar stilt krav om utarbeiding av byggeplan før utbygging. • Det er etablert to busshaldeplassar sentralt i planområdet. Desse er utforma med busslomme, fortau/ventareal og areal for busstur. • Det er i planområdet regulert tosidig fortausløyning langs Fv 570. Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om opparbeiding av fortau langs Fv570. Kryss i planområdet er justert ihht. 017. • Det er gjennomført eige møte med Statens vegvesen for å diskutere trafikale problemstillingar i området. Under føresetnad av etablering av 3 meter breie fortau kan byggegrensa for delar av byggeområdet KBA2 regulerast 1 meter frå fortauskant. Resten av byggeområda er regulert med 4 meters byggegrense frå Fv570. • Vegløyninga baserer seg på vegnormal 017 (2013)
--	------------------------------	---

10.1.2 Samandrag av private merknader

Nr.	Etat /avsendar	Åge Riisnes
1.	Adresse/postnr. stad	Fensfjordvegen 616, 5986 Hosteland
	Datert	29.01.2014
	Gnr./Bnr.	14/33 og 14/29, 74
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Eigar av næringsbygg på bnr. 33. Ga ved rullering av kommuneplanens arealdel i 2012 innspel om formålsendring til næring, handel og bustad. Eigedomen vart i KPA sett av til næringsareal. Ser det som viktig for næringsutvikling på eigedomen at det vert lagt til rette for kombinert formål i reguleringsplanen. Ønskjer formåla forretning, næring og kontor. Med forretning er det ønskjeleg at det vert opna for publikumsretta detaljhandel og arealkrevjande varesal som til dømes rørleggar med lager, kontor og utstilling. • Forhold som er viktig for eigedomen er avkjørsel til Fensfjordvegen, Fv 570. Det føreligg ikkje vegrett over gnr. 14 bnr. 3 så det er viktig at eksisterande avkjørsel vert oppretthaldt, med mindre annan veg vert ført fram til bnr. 33 si grense. • Størrelsen på eigedomen er 4,4 daa og treng i sin heilskap om det skal vere rom for å bygge meir på eigdommen. Det verdt bedt om at areal til evt. felles veg ikkje vert teke frå eigedomen. • Ber om at rekkefølgekrav vert teke med i føresegnene om at ny avkjørsel og veg skal vere opparbeida før eksisterande avkjørsel vert stengt. • Busstopp langs Fv 570 bør flyttast til ein meir eigna stad, der det ikkje kjem i konflikt med friskt og avkjørsler. • For bnr. 33 vert det bedt om: <ul style="list-style-type: none"> - Utnytingsgrad på 60 % - Maks mønehøgde på 15 meter - Byggegrense så nær fylkesveg som mogleg - Eigen avkjøring til Fv 570 - Rekkefølgeføresegn om stenging av avkjørsel - Busslomme vert flytta. • Er også eigar av gnr. 14 bnr. 29, 74. Ber om at det vert sett av tilstrekkeleg buffersone mot eigedomen. • Det vert bedt om at eksisterande veg frå Fv 570 til bnr. 29, 74 vert regulert med

		<p>standard bilvegbreidde, minimum 4,2 m pluss vegskulder, samt møteplass ved telefonsentral og snuhammar innanfor planområdet, pga. tilkomst for tankbil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • For bnr. 29, 74 vert det bedt om: <ul style="list-style-type: none"> - Buffersone mot bnr. 29,74 - Tilkomst med vegbreidde på 4,2 m - Møteplass ved telefonsentral - Snuhammar som merka av i kartvedlegg • For etablering av tomt for offentlig føremål vert det foreslått makebyte mellom bnr. 3 og bnr. 43 der drivstofftankar vert flytt til søraustsida av eksisterande bygg på bnr. 43. Dette vil opne opp for eit større område utan at bnr. 33 eller 43 får redusert sine areal. Dette vil og gi auka tryggleik ved brann, samt at ein unngår konflikt med kommunal vassleidning. <p>Vedlegg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kart med busstopp, møteplass og snuhammar.
	<p>Kommentar til merknad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Merknaden er teken til følgje. Bnr. 33 er i planforslaget sett av til kombinert føremål forretning, kontor, tenesteyting og bustader. Bnr. 33 inngår i eit større byggeområde som også omfattar del av bnr. 3. • Planforslaget viser ny tilkomst til KBA2 nord og sør i byggeområdet. Planforslaget opnar opp for føremåla som gjeld for byggeområdet. Arealkrevjande varehandel er ikkje i tråd med planforslaget, men føremålet kontor, tenesteyting m.m. kan etablerast innanfor området. • Del av egedomen er regulert til fortau og busshaldeplass og busskur. Dette utgjer ein svært liten del av bnr. 33 og er ikkje vurdert å få konsekvensar for utvikling av egedomen. • Det er regulert ny tilkomstveg til byggeområde KBA2. Det er i føresegnene teke med punkt om at eksisterande avkjørsler ikkje kan stengast før ny tilfredstillande tilkomst er etablert. • Det er lag til rette for busstopp aust langs KBA2/Fv570. Busslommer er plassert sentralt i området for å sikre gode tilhøve for kollektivreisande. Tal busstopp i planområdet er endra frå 4 til 2, men utan kantstopp og med busslommer. Busslommene er plassert slik at dei ikkje kjem i konflikt med friskt og avkjørsler. • Utnyttingsgraden for KBA2 er sett til 100% BRA. Utnyttingsgraden inkludera også parkering m.m. Maksimal mønehøgde på nye bygg er sett til 11,2 meter, med moglegheiter for at tekniske installasjonar som heishus, trappehus, ventilasjonsanlegg m.m. kan overstige maksimal mønehøgde med inntil 3,5 meter.- Byggegrenser langs Fv 570 er sett til 1 m frå fortauskant. Avkjøring til KBA2 er vist på to stader, rekkeføljekrav ang. stenging av eksisterande avkjørsle er teke med i reguleringsføresegnene. Busslomme er flytta lenger aust. • Bnr. 29, 74 inngår ikkje i planområdet. • Del av tilkomstvegen til bnr. 29, 74 (SV3) som inngår i planområdet er utvida til kjørebreidde på 3,5 m som er vurdert som tilstrekkeleg for tilkomst til fritidsbustad. f_SV2 er regulert som tofeltsveg til avkjøring mot KBA2. Frå avkjøringa til KBA2 og fram til telefonsentralen BTK er utvida i forhold til eksisterande veg. Det er ikkje etablert snuhammar på vegen, da trafikk på SV3 utelukkande skal til fritidsbustad på bnr. 29, 74 . Evt. snuhammar må etablerast på eigen eigedom. • Sjå kommentar til pkt. 2. • Område KBA2 er utvida. For å oppretthalde ei grøn forbinding mellom LNF-områda på nordsida og sørsida av Fv 570 er område BV oppretthaldt, medan KBA2 omfattar eit større område mot aust enn eksisterande timt på bnr. 33.

11 Vedlegg

11.1 Plankart

11.2 Illustrasjonsplan

11.3 C-001

- TP-veg1
- TP-veg2
- TP-veg3
- TP-veg4
- TP-veg5
- TP-veg6
- Vegnr. På TP1-TP6

11.4 Vurdering av skred- og flaumfare