

**MERKNADSSKJEMA – FORSLAGSSTILLAR SINE KOMMENTARAR TIL MERKNADAR OG UTTALAR -
VARSEL OM UTVIDA PLANOMRÅDE OG ENDRÅ PLANPROGRAM**

Plannavn	Midtmarka og Rotemyra områdeplan
Arealplan-ID	1256 2015 0002
Saksnummer	15/581
Utarbeida av	Opus Bergen AS
Datert/Revidert	25.03.19

Avsendar	Hovudpunkt i merknad / uttale	Forslagsstillar sine kommentarar
Fylkesmannen i Hordaland, 11.05.17:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har ikkje merknadar til utvida plangrense og revisjon av planprogram. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering.
Statens vegvesen, 27.4.15:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er utfordrande når to store planprosesser, med til dels overlappende planområde, går parallelt men med tidvis ulik framdrift. Det vil vere avgjerande med eit godt samarbeid, og det kan vise seg naudsynt fleire utgreiingar for å sikre at alle tilhøve er handtert. 2. Statens vegvesen er opptatt av at trafikkløysinga som vert regulert i områdereguleringsplanen for Midtmarka og Rotemyra er fleksibel, og kan ivareta fleire utbyggingstrinn både når det gjeld E39 og utviklinga i Midtmarka/Rotemyra. 3. Statens vegvesen er positiv til at planområdet blir utvida med område A. På den måten kan ein ivareta tilkomst til området for et mindre tal einingar før ny E39 og kryssløysing i nord er bygd. 4. Det må liggje ei trafikkvurdering til grunn for val av ei slik løysing, for å sikre at krysset i sør toler den auka trafikken. 5. Ber om at ein i planprogrammet held på målet om tilkopling til E39 i ulike planfasar. 6. Til kap. 3.2 Avgrensing. SVV legg til grunn at lokalvegen ikkje skal inngå i kommunedelplanen for E39 (KDP). 7. Til kap. 5.9. Ber om at det planprogrammet tek høgde for at det kan blir fleire utgreiingar i samband med KDP-en. Under dette punktet må det og kome med at storleiken på utbyggingstrinna er avhengig av kapasiteten på eksisterande kryss. 8. Til kap. 7.8. Ber om at ein legg til at kapasiteten i eksisterande kryss skal bereknast. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til etterretning. Det er eit ønskje å halde fram det gode samarbeidet med 2. Tatt til følgje. Trafikkløysinga skal vere fleksibel å ivareta fleire utbyggingstrinn sjølv om det framtidig krysset ikkje skal regulerast i denne omgang. 3. Tatt til orientering. 4. Tatt til følgje. Det er tinga ei slik trafikkvurdering. 5. Tatt til følgje. Dette punktet i målet med planen vil bli teken inn at i planprogrammet. 6. Tatt til etterretning. Lokalvegen vert regulert i områdeplanen for Midtmarka/Rotemyra. 7. Tatt til følgje. Det vert teke inn programmet under dette punktet at det kan kome fleire utgreiingar. Det vert under dette punktet i planprogrammet og lagt til grunn at storleiken på utbyggingstrinna er avhengig av kapasiteten på eksisterande kryss. 8. Tatt til følgje. Det vert lagt inn i programmet at kapasiteten på eksisterande kryss skal bereknast.

NVE, 18.05.17:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arealutvidinga får fører ikkje til endra, eller nye, innspel frå NVE i høve til innspelet vi kom med i samband med 1. gongs varsel om oppstart. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering
Hordaland fylkeskommune, 30.05.17:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hordaland fylkeskommune ber om at plangrensa vert utvida ytterlegare, slik at heile buplassen ligg innanfor planområdet, og at eit større område rundt lokaliteten får omsynssone H570 bevaring av kulturmiljø (fig. 1). 2. Den beste løysinga for å sikre tilstrekkeleg vern av begge automatisk freda buplassane på Håøya er utviding av planområdet til å også inkludere bnr. 3, og at dei to automatisk freda kulturminna vert lagt inn i ei felles, større omsynssone H570 (fig. 2). Minstekravet frå Hordaland fylkeskommune er at heile lokaliteten Askeladden id. 121540 vert inkludert i planområdet med omsynssone. 3. Hordaland fylkeskommune legg til grunn at den vidare prosessen har fokus på gode veg- og kryssløysingar som er arealeffektive og sikrar trygge tilhøve for mjuke trafikantar. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt delvis til følgje. Planen er utvida men H730_1 er ikkje med i omsynssona. 2. Sjå kommentar over. 3. Tatt til følgje. Det er ei målsetning med veg- og kryssløysingar som er arealeffektive og sikrar trygge tilhøve for mjuke trafikantar.
Bergen og omland havnevesen 08.05.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kan ikkje sjå at utvida plangrense kjem i konflikt med dei omsyn BOH skal ivareta etter hamne- og farvatnlova. 2. Minner om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø og andre tiltak som kan påverke tryggleik og framkome i sjøområda krev godkjenning frå BOH. Det er ikkje tilrekkelig at tiltaket er vist i planen. 3. Ber om at søknadsplikten vert teken inn i reguleringsføresegnene. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til etterretning. 3. Tatt til følgje.
NGIR, 10.04.17:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viktig med tilstrekkeleg areal for hentestad for opptil 2 dunkar per hushald, tilstrekkeleg bredde på og akseltrykk på tilkomstveg for renovasjonsbil. Hentestad i plant område, bør kunne snu ved hentestaden, alternativt ha gjennomkøyringsveg. Leikeplass og liknande bør ikkje liggja i nærleiken av hentestaden. Tilkomstveg og snuplass bør ha fast toppdekke, og verta brøyt når det er snø og is. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dette vert handsama i detaljreguleringa.

BKK 29.05.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har ingen nye merknadar utover dei som vart tilsendt 08.05.15. 2. Syner til utvidinga vil føre til at litt meir av 132 kV luftnett, 22 kV luftnett og 22 kV kabelnett hamnar innanfor plangrensa, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Denne merknaden er referert og kommentert i samband med førre høyring av planprogrammet og vert ikkje referert her. 2. Tatt til etterretning.
Knut Ekehaug Gjelten 4 5918 Frekhaug, 17.05.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Da denne saken til de grader berører vår eiendom og bolig kan vi ikke annet enn å være sterkt imot disse planene. 2. Begge forslagene som er blitt framlagt vil være like skadelige for oss. 3. Dette vil i sin helhet være veldig ødeleggende for hele Flatøysamfunnet , så et annet alternativ MÅ være mulig å få til. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. Det vil så langt råd bli teke omsyn til alle som blir berørte av planframlegget så langt dette let seg gjere med omsyn til dei offentlege krava som gjeld for dei samferdsletiltaka som vert planlagde i samband med utviding av plangrensa. 2. Sjå kommentar over. 3. Ikkje tatt til følgje. Planlagd lokalveg vil både ha negative og positive verknadar. Dei negative er knytt til terrenngrep og auka trafikk. Dei positive er knytt til betra framkome og betra trafikktryggleik for både fotgjengarar, syklistar og dei som køyrer. Ved i framtidig utbygging av E39 over Flatøy vil ein parallell lokalveg også sikre samfunnstryggleiken i dei tilfelle der E39 vert stengd.
Kurt Solberg Flatøyvegen 18 23.05.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønskjer opplysningar om korleis utvidinga av område A vil påverka tilkomst til næringseigdom på Flatøyvegen 18, gnr. 1, bnr. 250 og 275. Ber om at omlegginga av vegen tek omsyn til tilkomsten. 2. Ber om høve til å uttale seg når det kjem framlegg til omlegging. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dette vert regulert i detaljreguleringa. . 2. Tatt til følgje. Når planframlegget kjem til offentleg ettersyn vil det vere formelt høve til å uttale seg, men det kan og vere aktuelt med møte med einskilde grunneigarar og korleis vegen skal leggjast om.
Kristian Samuelsen, Flatøyvegen 62 og Kenneth Samuelsen, Solberget 37 23.05.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ei endring av planområdet for Midtmarka og Rotemyra må også omfatta kulverten eller på annan måte sikra formålstenleg tilkomst for Flatøy Sør/Aust. Dette kan t.d. løysast gjennom å sikra tilkomst til eksisterande og ny busetnad sør og aust for E39 ved hjelp av Hjelten bru. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til følgje.

<p>Jon Albert og Kjellfrid Sudmann. Gnr. 1, bnr. 1 23.05.17</p>	<p>1. Det bør byggjast midlertidig rundkjøring ved blandeverket til ny trase er vedteke for ny Hagelsund bru. 2. Vert det ny kommunal veg med supersykkelveg som vil gå der driftsbygningen vår ligg, og eit 20-30 m breitt areal langs noverande E 39, ser me inngrepa så store at det vert uråd å driva gardsbruk. 3. Me ber i så fall om at resten av areala vert regulert til andre føremål enn LNF.</p>	<p>1. Ikkje tatt til følgje. Statens vegvesen vil ikkje akseptere etablering av rundkjøring her. 2. Tatt til orientering: Det er ikkje teke stilling til trase for vegen, men det er rett som marknadsstiller syner til, at ny trase uansett krev at nemnde driftsbygning vert riven. Det må då reisast ny bygning på utbygger sin kostnad. Når det gjeld kvar traseen skal gå frå Midtmarka til søre del av Flatøy, vil også omsynet til landbruksinteressene vere ein del av grunnlaget for avgjerda. 3. Tatt til orientering. Det ligg ikkje innanfor denne plan å ta stilling til kva reguleringsføremål som er aktuelt for marknadsstillar sin eigedom.</p>
<p>Kristian Samuelsen, Flatøyvegen 62 7. mai 2015</p>	<p>1. Sjøbu på gnr 1 bnr 405 må takast omsyn til når det gjeld parkering og tilkomst. Det same gjeld for rettar på Skitnedalsneset.</p>	<p>1. Dette må tas i detaljreguleringa.</p>
<p>Flatøy bygdelag 26.05.17 65 naboar på Flatøy har underteikna same merknad.</p>	<p>1. Meiner den planlagde løysinga for lokalveg vil vere kritisk med omsyn til trafikktryggleik, særleg fordi det også skal byggjast ny kollektivterminal og sykkelveg i området. 2. Tviler på at området har kapasitet til denne auken. 3. Meiner ein lokalveg på eit nivå over E39 vil gje sterke ulemper med omsyn til støy. 4. Syner til at både alternative legg opp til riving av driftsbygning til gnr. 1 bnr. 1 og at det eine alternativet fører vegen tett opp til eksisterande busetnad vidare mot Midtmarka, noko som vert sett på som svært uheldig og lite framtidsetta. 5. Med tanke på at det vil gå mange tiår før det vert bygd firefelts veg over Flatøy, bør SVV enten opne for ei mellombels rundkjøring i nord. Alternativet kan vere avkjøring frå sør over eller under E39. På denne bakgrunn ser ein ikkje trong for å utvide plangrensa.</p>	<p>1. Med ein ny lokalveg som vert bygd i samsvar med vegnormen, med eigen gang-/sykkelveg vil ein kunne betre trafikktryggleiken. Lokalvegen vil og opne for å stengje kulverten for biltrafikk, då kulverten og tilkomsten til denne ikkje stettar vegnormen korkje med omsyn til stigning, bredde eller trafikktryggleik for mjuke trafikantar. I staden kan det kan ein med ny lokalveg løyse tilkomsten via den nye Gjelten bru. 2. Det er frå Statens vegvesen stilt krav om å greie ut trafikkapasiteten på vegsystemet for å sjå om denne er god nok. 3. Det skal gjerast støyanalyse som skal berekne støy og kome med framlegg til tiltak. 4. Det må takast fleire omsyn når ein skal vurdere trase for lokalvegen. Eksisterande busetnad er eit viktig omsyn. Konsekvensar for landbruk er eit av utgreiingstema i konsekvensutgreiinga. Blir det naudsynt å riva dagens driftsbygning, må det byggjast ny på kostnad til utbyggjar. 5. Tatt til etterretning. Dersom Statens vegvesen hadde opna for ei mellombels løysning med rundkjøring, kunne det vore realistisk, men Statens vegvesen ønskjer korkje ei slik løysning eller ei løysing med avkjøring frå sør med bru over til Midtmarka.</p>