



Statens vegvesen

Detaljregulering for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy

Planomtale



PlanID: 1256 2016 0002

Dato: 01.06.2018



INNHALD

1	INNLEIING	4
1.1	Lokalisering.....	4
2	BAKGRUNN	4
2.1	Generelt.....	4
2.2	Føremålet med planarbeidet.....	4
3	ANDRE PLANAR	5
3.1	Kommuneplan.....	5
3.2	Tilgrensande planar.....	5
3.3	Andre planar, føringar, omsyn.....	7
4	PLANPROSESS OG MEDVERKNAD	7
4.1	Varsel om oppstart.....	7
4.2	Fråsegn i samband med varsel om planoppstart.....	8
5	SITUASJONEN I DAG	10
5.1	Køyreveg, gang-/sykkelveg, parkering, busshaldeplass.....	10
5.2	Trafikkulukker.....	16
5.3	Landskap.....	16
5.4	Naturmiljø.....	17
5.5	Kulturminneverdiar.....	18
5.6	Strandsone.....	20
6	PLANFORSLAGET	20
6.1	Innleiing.....	20
6.2	Reguleringsføre mål.....	21
6.3	Køyreveg.....	22
6.4	Gang- og sykkelveg.....	23
6.5	Anna veggrunn – utfylling i sjø.....	24
6.6	Kollektivterminal.....	24
6.7	Innfartsparkering.....	24
6.8	Parkering for sykkel.....	25
6.9	Trinnvis utbygging.....	26
6.10	Mellombels anleggs- og riggområde.....	27
6.11	Massebalanse.....	28
6.12	Kabelanlegg.....	28
6.13	ROS-analyse.....	28
6.14	Biologisk mangfald – tiltaksplan mot rynkerose.....	28
6.15	Strandsone og friluftsioteressar.....	29
6.16	Born og unge sine interesser.....	29
6.17	VA.....	29
6.18	Klima og energi - Innfartsparkering.....	29
6.19	Universell utforming.....	30
6.20	Trafikkstøy.....	30
6.21	SEFRAK-registrerte bygg som vert fjerna.....	31
6.22	Landskap.....	31
7	KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET	33
7.1	Overordna planar.....	33
7.2	Eksisterande bustader.....	33
7.3	Folkehelse.....	33
7.4	Trafikktryggleik for gåande og syklende.....	33
7.5	Kollektivtrafikk.....	33
7.6	Innfartsparkering.....	33
7.7	Biologisk mangfald.....	34
7.8	Friluftsliv.....	34
7.9	Born og unge sine interesser.....	34
7.10	Kommunaltekniske anlegg - VA.....	34
7.11	Klima og energi.....	34
7.12	Universell utforming.....	34
7.13	Trafikkstøy.....	34
7.14	Kulturminneverdiar.....	34
7.15	Landskap.....	34

7.16	Tilkomst til framtidig snøggåtkai.....	35
7.17	Innspeil til YM-plan	35
8	VEDLEGG.....	36

Utarbeidd av: Espen Motzfeldt Drange		Sign.:	
Kontrollert av: May-Liss Tofterå		Sign.:	
Prosjekteigar: Trine Ruud Gjerde / Infrastruktur Bergen		Prosjektleiar: Espen Motzfeldt Drange / Infrastruktur Bergen	
Rev.	Dato	Revisjonen gjeld:	Sign.
1	19.06.2018	Tilbakemelding prøvelevering 01.06.2018	emd

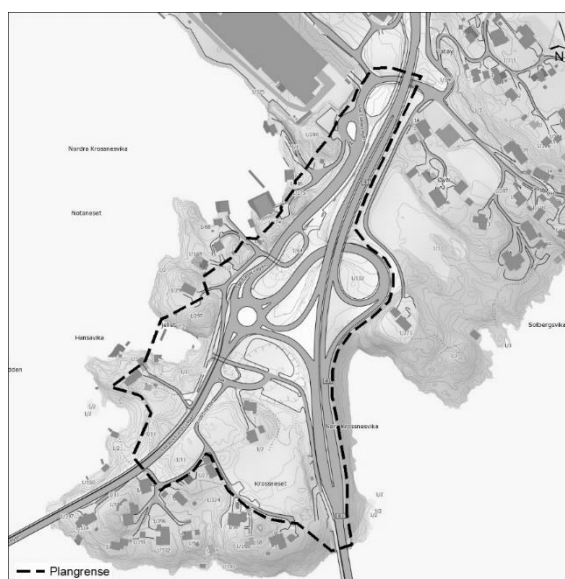
1 Innleiing

1.1 Lokalisering

Planområdet ligg heilt sør på Flatøy i krysset mellom E39 og fv.564.



Figur 1.1.1 Plan Planområdet ligg sør på Flatøy mellom fv.564 og E39.



Figur 1.1.2 Plangrensa som vart brukt ved varsel om oppstart av planarbeidet.

2 Bakgrunn

2.1 Generelt

I Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 er det bl.a. eit mål at persontransportveksten i storbyane skal vere med sykkel, gonge og kollektivtransport. Det er derfor viktig å leggje til rette for at fleire reisande til og frå Bergen sentrum, vel buss framfor bil. For å auke tal på kollektivreisande utarbeida Hordaland fylkeskommune i 2014 ein strategi for innfartsparkering. Der går det fram at talet på innfartsparkeringsplassar må aukast vesentleg i Bergensområdet. Reduksjon av tidstap til bussen er viktig for å nå måla. I Skyss sin «kollektivstrategi for Hordaland» vert det peika på kor viktig det er med rett utforming av knutepunkt, med effektive køyremønster og tilstrekkeleg kapasitet.

Byggjetrinn 1 i tiltaket er finansiert gjennom Nordhordlandspakken. Reguleringsplanen legg opp til at ein seinare kan auke talet på innfartsparkeringsplassar og få betre tilrettelagt gang- og sykkelløysingar.

2.2 Føremålet med planarbeidet

Føremålet med planarbeidet er detaljregulering for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy i Meland kommune, med tilkomstveggar og gang-/sykkelveggar.

Området vil bli regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur for eksisterande vegar og

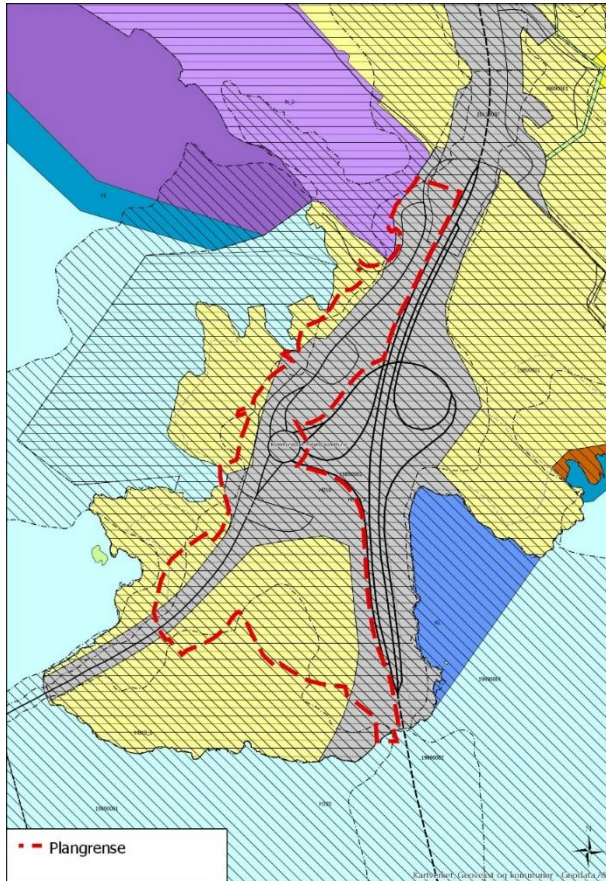
vegareal, i tillegg til eiegdommen 1/2,5,7 sør for eksisterande parkeringsplass.

Gjennomføring av planen vil føre til korte avstandar for reisande mellom bilparkering og buss med større tryggleik.

Reguleringsplanen vil ikkje vere til hinder for at det seinare kan etablerast gangtilkomst via kulvert til snøggåtkai på autsida av E39.

3 Andre planar

3.1 Kommuneplan



Figur 3.1.1 Utsnitt av arealdelen til kommuneplanen. Plangrensa er markert med rød stipla strek.

Kommuneplanen sin arealdel, planID 1256 2010 0003, godkjend 17.06.2015. Arealet er disponert til bustader og veg. Ny reguleringsplan erstattar kommuneplanen innanfor planområdet.

3.2 Tilgrensande planar

PlanID 1256 1989 0001 Reguleringsplan for Flatøy vest, vedtatt 10.06.1989 og planID 1256 1989 0002 Reguleringsplan for flytebru med vegnett, Flatøy, vedtatt 14.06.1989. Identiske plankart. Ny detaljregulering vil erstatte delar av desse to reguleringsplanane.



Figur 3.2.1 PlanID 1256 1989 0001 Reguleringsplan for Flatøy vest, vedtatt 10.06.1989 og planID 1256 1989 0002 Reguleringsplan for flytebru med vegnett, Flatøy

E39 Flatøy - midtdelar



Figur 3.2.2 Reguleringsplan for E39 - midtdelar.

Områderegeringsplan for Midtmarka / Rotemyra, planID 1256 2015 0002, vart varsla oppstarta 11.03.2015. Det føreligg forslag til planprogram og oppstart, saksnummer 32/2015.

Reguleringsplan for Fossesjøen, planID 1256 2015 0004, er under arbeid.

3.3 Andre planar, føringar, omsyn

- Fylkesplan for Hordaland, 2005 – 2008
- Fylkesdelplan – Deltakelse for alle, universell utforming, 2006 – 2009
- Fylkesdelplan for energi, 2001 – 2012
- Fylkesdelplan for kulturminne, 1999 – 2010
- Fylkesdelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv, 2008 – 2012
- Klimaplan for Hordaland, 2014 – 2030
- Regional plan for folkehelsearbeidet i Hordaland, 2012 – 2024
- Regional næringsplan, 2013 – 2017
- Fylkes-ROS Hordaland, 2015
- Regional klima- og energiplan for Hordaland, 2014 – 2030
- Strategi for innfartsparkering fram mot 2030, Hordaland fylkeskommune
- Reguleringsplan for Midtmarka, sammenbinding av gang-/sykkelveg via kollektivknutepunktet og mot Frekhaug

4 Planprosess og medverknad

4.1 Varsel om oppstart

Det er varsla oppstart av planarbeidet med varselbrev til alle naboar og private og offentlege instansar den 22. april 2016. Planarbeidet er varsla i avisene Bergens Tidende og Strilen den 22. april 2016. Frist for å kome med merknader vart satt til 23. mai 2016.



Figur 4.1.1 Annonse frå BT.

Hordaland fylkeskommune og Skysst har vore involvert i arbeidet med å finne gode løysingar.

Det vart halde eit folkemøte med naboar i prosessen, 02.04.2017 i rådhuset i Meland kommune.

4.2 Fråsegn i samband med varsel om planoppstart

Det kom inn 6 merknader i samband med varsel om oppstart av planarbeidet i mai 2016. Av desse var det 2 merknader frå offentlege høyringspartar og 4 frå private.

Merknader frå offentlege høyringspartar				
Nr.	Frå	Gjeld eige-dom	Merknader og innspel	Kommentar
1	Lindås kommune Plan- og miljøutvalet, datert 08.06.2016		Råd for menneske med ned-sett funksjonsevne meiner det er viktig å ta omsyn til menneske med nedsett funksjonsevne i utbyggings-perioden og at ferdige løysningar får universell utforming. Ynskje om at det er med ein brukar-representant i planarbeidet. Plan- og miljøutvalet er positiv til å utbetre kollektiv-løysingane på Flatøy. Plan-arbeidet må ta opp i seg fylkesregionale planar om transport-, samferdsel-, kollektiv og regionsenter utvikling i Hordaland.	Merknadene vert teke til etterretning. Det vert lagt vekt på å regulere løysingar som har universell utforming.
2a 2b	Hordaland fylkeskommune, Fylkeskonservatoren, datert 13.03.17		Flatøy er rik på kulturminne. Innanfor planområdet er det frå før kjent fleire steinalder-buplassar og to SEFRAK-registrerte bygg. 02.02. 2017 vart det gjennomført ei synfaring. Med bakgrunn i dette konkluderte HFK med at det er naudsynt med ei mindre arkeologisk registrering.	Merknaden vert teke til etterretning. 18.05.2017 gjennomførte fylkes-kommunen ei arkeologisk undersøking som førte til at steinalderbuplassane har endra status frå automatisk freda til ikkje freda. Fylkes-kommunen har no derfor ingen avgjerande merknader når det gjeld omsynet til kulturminne.

Merknader frå private høyringspartar				
Nr.	Frå	Gjeld eige-dom	Merknader og innspel	Kommentar
3	Kristian Samuelsen, e-post datert 16.01.2017	Gnr./bnr. 1/19, 20	Kristian Samuelsen m. fl. har søkt disp. frå krav om områderegulering for å kunne detaljregulere areal	Merknaden vert teke til orientering. Etter varsel om oppstart er planområdet blitt

			<p>som i kommuneplanen er avsett til bustadareal. Statens vegvesen har i i brev, datert 22.12.2015, rådd frå å gje disp. fordi tilkomstvegar til bustadområdet ikkje er gode nok. Kulverten, under E39, like aust for FRAMO, er hovudtilkomsten for nesten alle bustader på Flatøy i dag. Innanfor plangrensa i varsel om oppstart for kollektivknutepunkt og innfartsparkering er kulverten tatt med. Den smale kulverten setter ein stoppar for vidare utvikling på Flatøy. Kristian Samuelsen meiner det er viktig at tilkomsten til bustadene regulerast til betre standard.</p>	<p>reduisert, bl.a. i nord, slik at den aktuelle kulverten ikkje lengre er med. Kryssing av E39, i dette området, må derfor løysast i annan plan.</p>
4	Kirsten Flatøy og Irene Flatøy, datert 25.04.2016	Gnr./bnr. 1/285, ubebygd	<p>Motsett seg at eigedom gnr. 1, bnr. 285, regulerast inn i planområdet. Finn det uakseptabelt at private eigedomar bandleggast til nye føremål gjennom ein disp. søk. Meiner slik endring vil redusere verdien av eigedomen og legge helt nye føringar for framtidig bruk. Slik endra regulering av private eigedomar bør berre kunne gjerast i form av ein ny reg. pl., som sikrar brei demokratisk prosess og naudsynt heilhet.</p>	<p>Merknaden vert teke til orientering. Gnr. bnr. 1/285 får ikkje nytt varig reguleringsføremål, men blir liggande som mellombels anlegg- og riggområde, inntil infrastrukturen i planområdet er blitt opparbeid.</p>
5	Terje Flatøy, datert 25.04.2016	Gnr./bnr. 1/80, naust/sjøbu	<p>Merknadene gjeld omdisp. av privat eigedom gnr. 1, bnr. 285. Meiner det er uakseptabelt at eigendommen vert omdisponert til nytt føremål. Dette medfører ein beslag-legging av eigedomen til nytt føremål. Det strider dessutan med reg. pl. for Flatøy Vest, som</p>	<p>Merknaden vert teke til orientering. Gnr. bnr. 1/285 får ikkje nytt varig reguleringsføremål, men blir liggande som mellombels anlegg- og riggområde, inntil infrastrukturen i planområdet er blitt opparbeid.</p>

			er gjeldande. Brønnen til eigedom gnr. 1, bnr. 80 ligg på bnr. 285. Bnr. 80, har i dag ikkje parkeringsplass. Det kan derfor være av framtidig interesse å legge parkering på bnr. 285.	Vassforsyninga vert ivaretatt både i anleggsfasen og i ferdig utarbeidd plan.
6	Steinar Hansen, Svein Magne Krossnes, Kurt Solberg, Anved Reidar Krossnes, datert 18.04.2016	Gnr./bnr. 1/68, 169, 174, 250, 275, 298	Positiv til at det vert planlagt betre løysingar for gåande og syklande. Det har og potensiale for å trygge tilkomsten til Flatøyvegen nr. 10, 14 og 16. Meiner tiltaka som no vert planlagt må leggje til rette for at det kan bli separate trasear for køyrande, syklande og gåande. Spesielt med tanke på at skolebarna på Flatøy etter ny plan må gå til ny bussterminal. Kulverten som bnr. 298,297,169 og 68 brukar til køyretilkomst nyttast og av mjuke trafikantar. Meiner at under-gangen kan brukast ute-lukande til gåande og syklande, dersom ein etablerer ny køyreveg med tilkomst frå nordsida. Det kan på denne måten etablerast ein separat gang-/sykkelveg. Køyrehøgda i undergang er under 4 meter. Dette resulterer i at eigedomane ikkje får ned betongpumpebil m.m.	Merknaden vert teke til etterretning. I planforslaget vert det tilrettelagt for å kunne etablere trygge løysingar for gåande og syklande. Det vert då lagt vekt på å separere gåande og syklande frå motoriserte køyretøy.

5 Situasjonen i dag

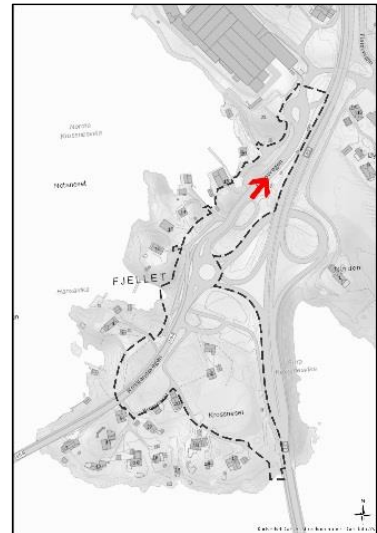
5.1 Køyreveg, gang-/sykkelveg, parkering, busshaldeplass

Ein serie med bilete, og karttilvising, viser situasjonen i dag på Flatøy. Busshaldeplassen ligg ca. 200 m nord for parkeringsplassen for private bilar, og det er krunglete og lite oversiktleg å gå frå parkeringsplass til bussen.

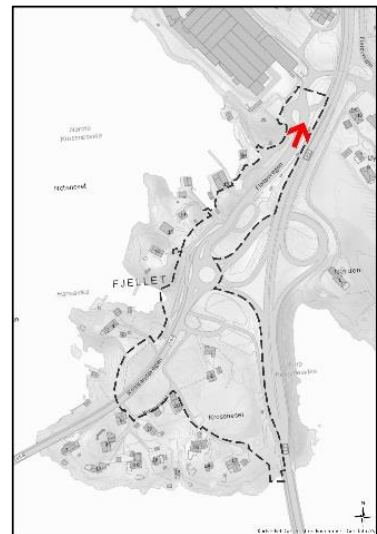
Mange går den kortaste vegen som er kryssing av køyreveg/rundkøyring i plan, og det kan skape trafikkfarlege situasjonar. Det er også uoversiktleg for syklande, og det er i dag ein kombinert gang-

og sykkelveg. Det er også lagt inn ei trapp i gang-/sykkelvegen for å ta opp høgdeskilnader, og dette er ikkje tilfredsstillande for syklende og den er heller ikkje universelt utforma.

Kapasiteten er liten, både når det gjeld talet på parkeringsplassar, busshaldeplassar, det manglar reguleringsplass for buss, plass for sykkelparkering og servicebygg, med toalett, venterom og eventuelt utsal.



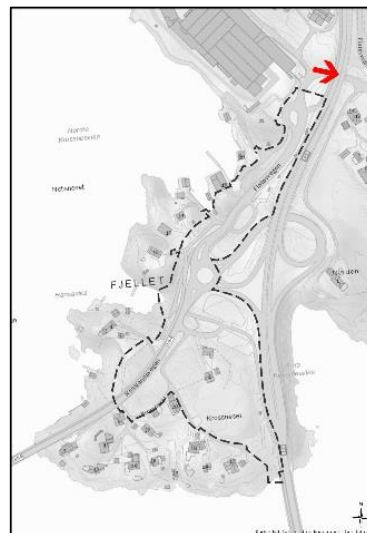
Figur 5.1.1 Eksisterande busshaldeplassar nord i planområdet. Busshaldeplassane ligg ca. 200 m frå parkeringsplass for privatbilar, og dei som skal ta bussen tek kortaste veg til busshaldeplassen.



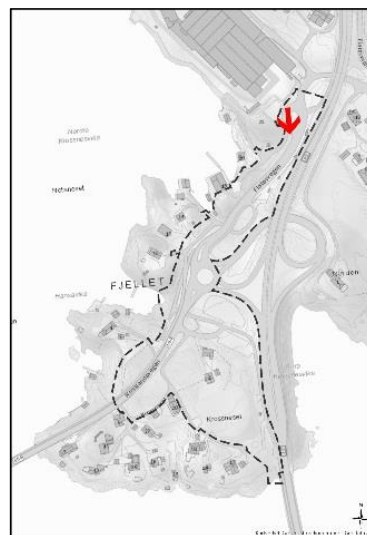
Figur 5.1.2 Snuplass for buss i nord. Bussen gjer ein stor omveg i dag for å hente passasjerar og snu tilbake til rundkøyringa.



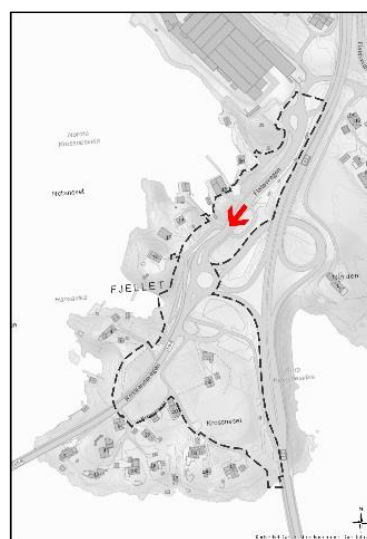
Figur 5.1.3 Undergang for biler nord i planområdet.

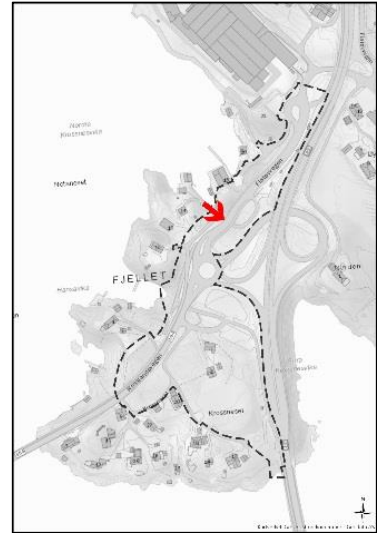


Figur 5.1.4 Tilkomstveg ned til sjøen, til brygge og bustader.

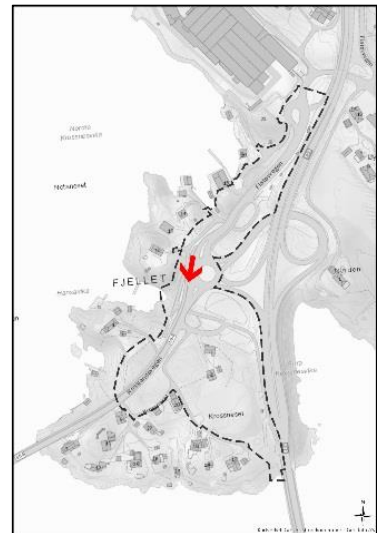


Figur 5.1.5 Fv. 564 i retning mot rundkøring og Holsnøy.

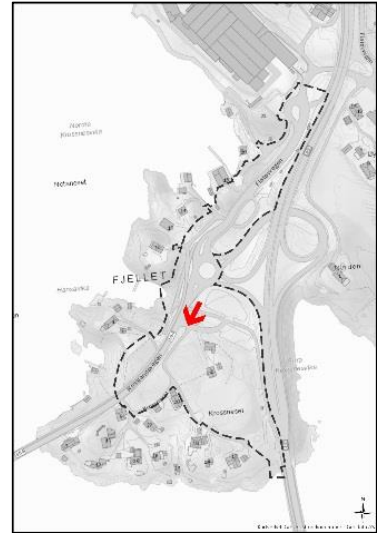




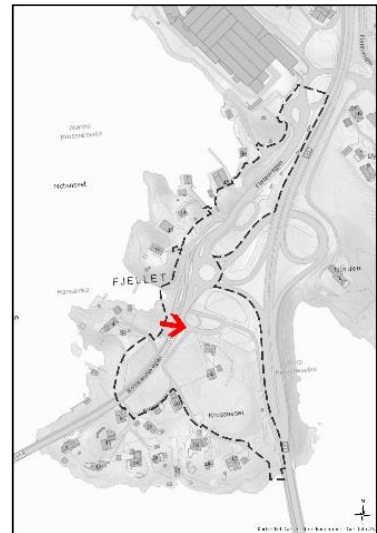
Figur 5.1.6 Kulvert nyttast i dag som både g/s-veg og biltilkomst til eigedomar. Høgda er 3,6 meter, høgda bør vere min. 4 meter.



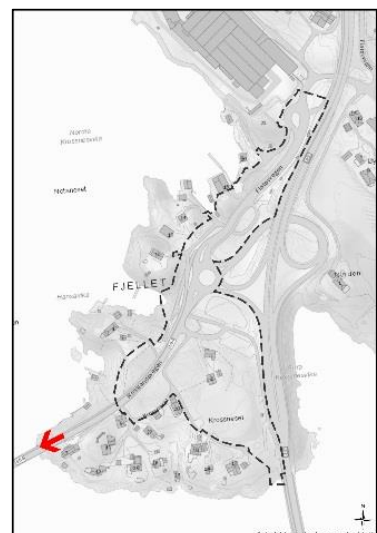
Figur 5.1.7 Gang-/sykkelveg i retning Holsnøy som endar i ei trapp. Nede i dumpa er det ein kulvert som nyttast i dag som både g/s-veg og biltilkomst til eigedomar. Gang-/sykkelvegen går også sørover mot Nordhordlandsbrua.



Figur 5.1.8 Innkøring frå fv.564 til parkeringsplass for privatbilar, og veg til bustader sør for framtidig kollektivknutepunkt.



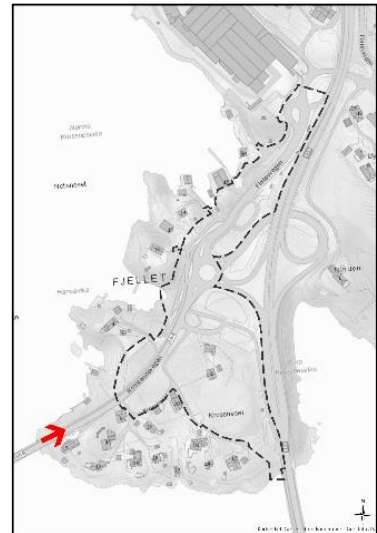
Figur 5.1.9 Avkøring frå fv.564 og inn til parkeringsplass og veg til bustader i sør.



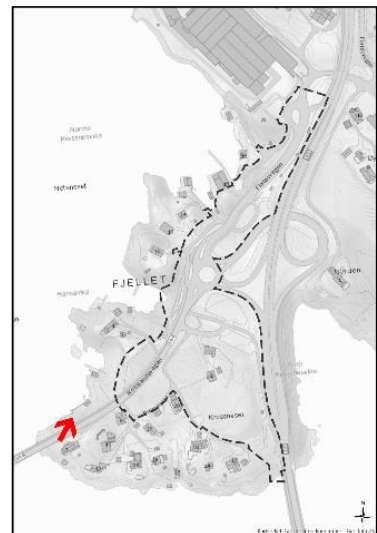
Figur 5.1.10 Gang-/sykkelveg i retning mot Holsnøy, over Krossnessundbrua.



Figur 5.1.11 Fv.564 frå brua mot rundkøyring, i nordleg retning.

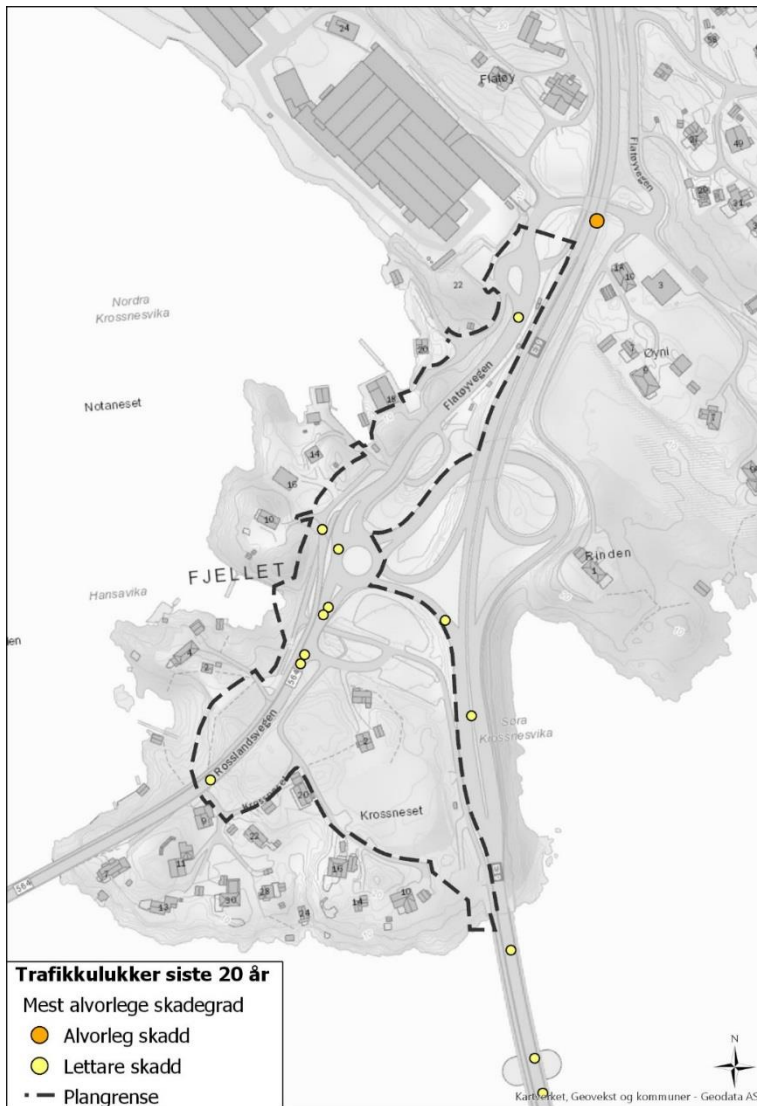


Figur 5.1.12 Plangrensa går rett sør for det gule huset på haugen.



Figur 5.1.13 Bilete viser parkeringsplassen i dag som i framtida vert busshaldeplass og reguleringsplass for buss. Eigedommen sør for parkeringsplass vert i framtida parkeringsplass for privatbilar.

5.2 Trafikkulukker



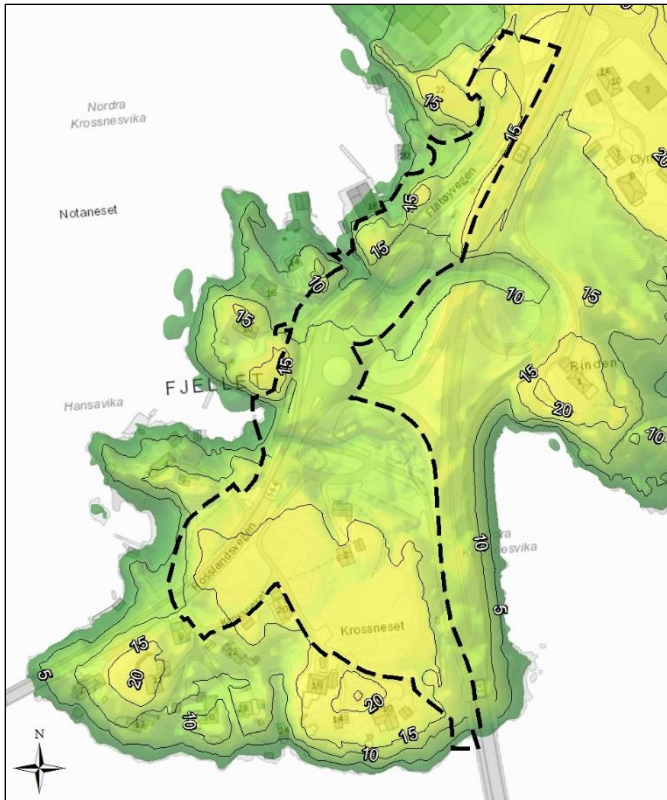
Figur 5.2.1 Oversikt over ulukkespunkt i perioden 1997 – 2017.

Innanfor planområdet er det registrert 8 ulukker i perioden 1997 – 2017. Det er registrert 1 ulukke der mjuke trafikantar er skada.

5.3 Landskap

Dette er eit landleg område sør på Flatøy. Mellom sjøen og fv.564, sør for bedrifta til Frank Mohn AS, er det spreidd busetnad, og kupert terreng med store høgdeskilnader.

Sør for parkeringsplass for privatbilar er det ein større bustadeigedom i eit kulturlandskap som i den nye planen vil verte parkeringsareal. Store delar av planområdet omfattar areal med veg- og trafikkområde.



Figur 5.3.1 Topografisk kart over planområdet.

5.4 Naturmiljø

Naturmiljø omhandlar naturgrunnlaget, naturtypar og det biologiske mangfaldet knytt til dei einiskilde naturtypane.

Kunnskapsgrunnlag og planen si verknad, jf. NML §§ 8 og 9

Planområdet består i hovudsak av vegsystem tilhøyrande fv.564 og sidevegar med tette flater, og mykje tilkøyrde massar. Det er lite naturleg vegetasjon bortsett frå gras og kantvegetasjon. Sør i planområdet ligg det eit gammalt tun med eit tilhøyrande jorde.

Omkringliggande areal vert nytta til bustader, naust og småbåtaktivitetar utan særskilde kvalitetar for naturmangfald. Omkringliggande sjøområde tilhøyrar Krossnessundet og Salhusfjorden. Det kan synast ut frå dette som rimeleg at influensområdet settast lik planområdet i vurderingane av planverknad for naturmangfald.



Figur 5.4.1 Jordet sør i planområdet.

Det føreligg ingen registreringar av viktige naturtypar eller utvalde naturtypar, jf. nml. § 52. Det er ein registrering av raudlisteartane ærfugl (NT) og fiskemåke i planområdet i dei nasjonale databasane Naturbase og Artsdatabanken, jf. nml. § 23. Det er lite truleg at artane hekkar innanfor planområdet.

I området er det registrert Rynkerose som er ein svartelista art.

Planområdet er lett tilgjengeleg, og det er sær s lita uvisse knytt til kunnskapen om naturmangfaldet.

Planverknad for naturmiljø, jf. nml. § 8, vert vurdert på denne bakgrunn som lita/ingen.

Kunnskapsgrunnlaget synast å vere tilfredsstillande, med liten uvisse. På denne bakgrunn ser vi på det som ikkje å vere behov for å vektlegge føre-var prinsippet, jf. nml. § 9, i saken.

Samla belastning, jf. NML § 10

Føreliggande plan synast ikkje å bidra til nemneverdig auka belastning av naturmangfaldet i planområdet. Vi er ikkje kjent med at det føreligg andre planar i nærleiken som på sikt vil kunne bidra til å auke den samla belastninga på naturmangfaldet i planområdet.

Miljøoppfølging og driftsmetodar, jf. NML §§ 11 og 12

Realisering av planen vil følgje gjeldande lover og krav for byggetiltak. Det er registrert rynkerose, og tiltak mot rynkerose tas inn i Ytre-miljø planen.

Alternativ lokalisering, jf. NML. § 12

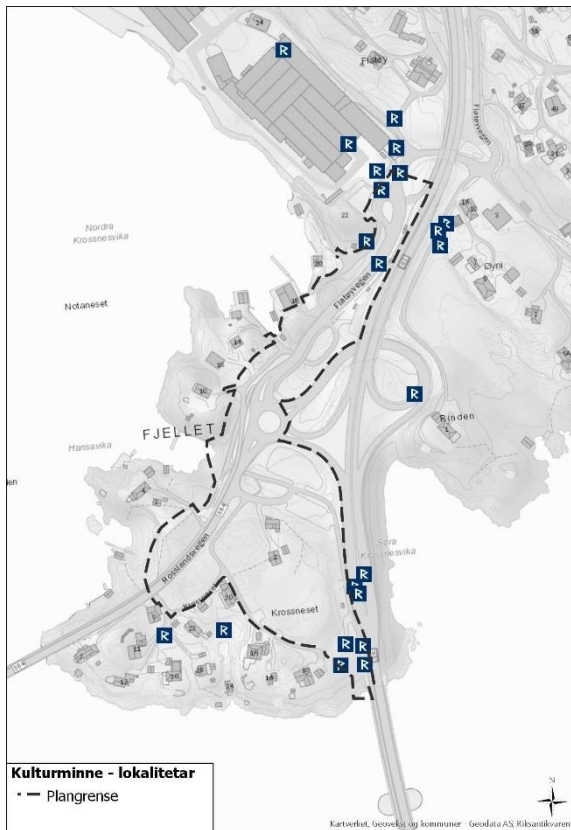
Planområdet er avgrensa, og gitt ut frå eksisterande infrastruktur. Det er ikkje vurdert alternativ lokalisering.

5.5 Kulturminneverdiar

Hordaland fylkeskommune vart varsla i samband med varsel om oppstart av planarbeid. I tilbakemelding får Hordaland fylkeskommune datert 05.07.2017 står det at fylkeskommunen 18.05.2017 gjennomførte ei mindre arkeologisk undersøking av lokalitet med id.108006 for å avklare status. Basert på synfaringa vart vernestatusen endra frå automatisk freda til ikkje freda.

Arkeologiske registreringar har resultert i at automatiske freda kulturminne er frigitt.

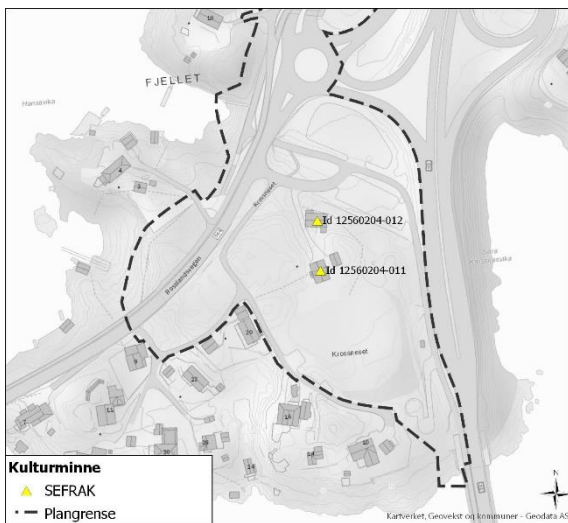
Registrerte kulturminne



Figur 5.5.1 Oversikt over registrerte lokaliteter i og ved planområdet.



Figur 5.5.2 Fire av kulturminna er automatisk freda med sikringssoner.



Figur 5.5.3 Det er to SEFRAK-registrerte bygningar innanfor planområdet som vert fjerna.

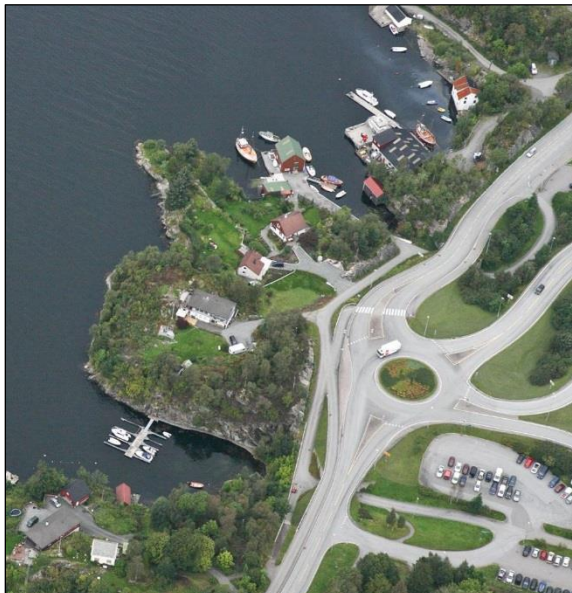


Figur 5.5.4 Kulturlandskap ved gnr. 1/ bnr. 2, 5, 7.

Oppsummering kulturminne	
Uavklart status	
ID 107947 Krossnes 5	Busetnad, aktivitetsområde
ID 108010 Krossnes 11	Busetnad, aktivitetsområde
Fjerna lokaliteter	
ID 107942 - Krossnes 1	
ID 107943 - Krossnes 2, 3 og 6	

SEFRAK-bygg som vert fjerna	
ID 12560204-011	Våningshus
ID 12560204-012	Løe

5.6 Strandsone



Figur 5.6.1 Strandsone Flatøy sørvest.



Figur 5.6.2 Miljøet sør for Framo AS.

Vest for fylkesveg 564 er det i dag 5 bustadhus, nokre båthus og naust, kaianlegg og småbåthamner. Alle har tilkomstveg i dag av varierende kvalitet, med undergangar under E39 og fv.564, smale og med til dels lita fri høgde.

Delar av bustadeigedomane 1/36 og 1/297 ligg innanfor plangrensa.

6 Planforslaget

6.1 Innleiing

Planforslaget legg til rette for ny kollektivterminal og auka kapasitet på innfartsparkeringa. Det vert oppstillingsplassar for 6 bussar og i tillegg venteareal for bussar som ikkje er i rute. Kapasiteten til innfartsparkeringa aukar frå 69 plassar til 190 plassar samt bygg for sykkel med 40 plassar.

Det er lagt inn ein mogelegheit for å oppføre eit ekstra plan med parkering over parkeringsplassen.

Ny løysing for mjuke trafikantar legg opp til separate fortau og sykkelveg for å skilje gåande og syklande.

Kulverten rett sør for rundkøyinga vert steng for biltrafikk, og ny tilkomstveg inn til Flatøyvegen 2 og 4 er planlagt under brua mot vest.

Tilstøytande reguleringsplan i nord planlegg endringar i den kommunale vegen. Det vert lagt opp til at det kan gjerast endringar traseen for den kommunale vegen og kva for side av vegen gang- og sykkelveg vert lagt på.

6.2 Reguleringsføremål

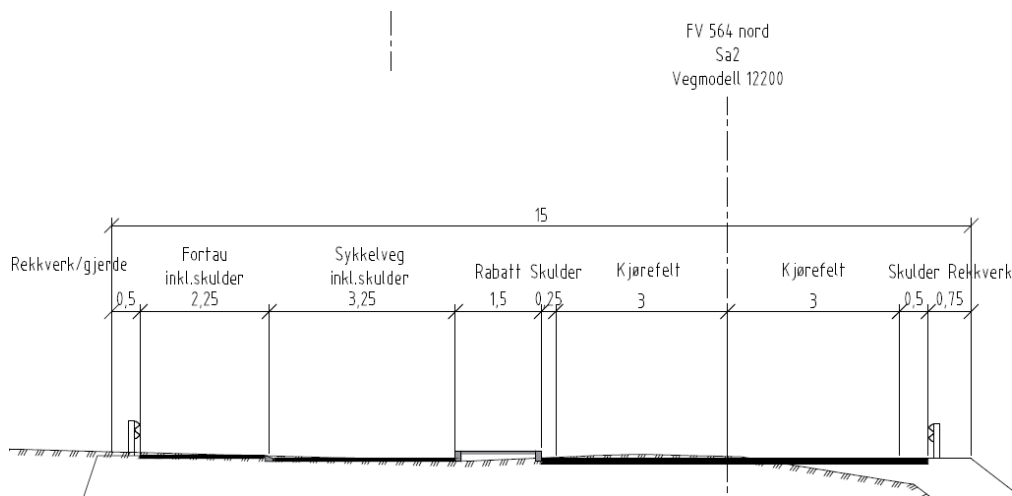
Arealtabell	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Veg	2,7
Køyreveg	6,1
Fortau	1,7
Gang-/sykkelveg	0,6
Gangveg/gangareal	0,4
Sykkelveg/-felt	2,0
Annan veggrunn - teknisk anlegg	0,5
Annan veggrunn - grøntareal	15,3
Kollektivterminal	3,3
Kombinertføremål parkeringsplass/parkeringshus	8,3
<i>Sum areal denne kategori:</i>	<i>40,9</i>
§12-5. Nr. 3 - Grøntstruktur	Areal (daa)
Grøntstruktur	1,4
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsføremål og reindrift	Areal (daa)
LNFR	0,9
Totalt alle kategoriar:	43,2



Figur 6.2.1 Plankartet.

6.3 Kjøreveg

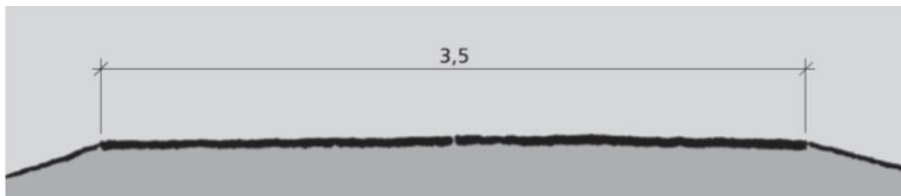
Fv.564 frå eksisterande rundkøyring og nordover er foreslått lagt om og utvida etter vegklasse Sa2, men med utvida kjørebane og sykkelveg med fortau på vestsida av vegen. Tiltaka langs fv.564 gjer at eksisterande kulvert under fylkesvegen må fjernast.



Figur 6.3.1 Tverrprofil Sa2.

Frå eksisterande rundkøyring og sørover mot Krossnessundbrua må fylkesvegen utvidast for etablering av kryss inn til ny innfartsparkering. Krysset er planlagt som eit fullkanalisert T-kryss med venstresvingefelt og av- og påstigningslommer (kysst og køyr). I tillegg til nytt kryss vert det også her planlagt langsgående sykkelveg med fortau på vestsida av vegen.

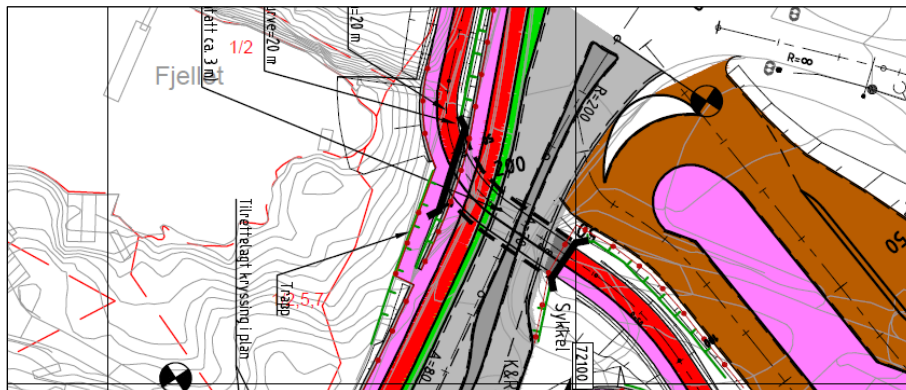
Planforslaget omfattar omlegging av nokre tilkomstsvoger. Desse er utforma etter vegklasse A1.



Figur 6.3.2 Tverrprofil A1.

6.4 Gang- og sykkelveg

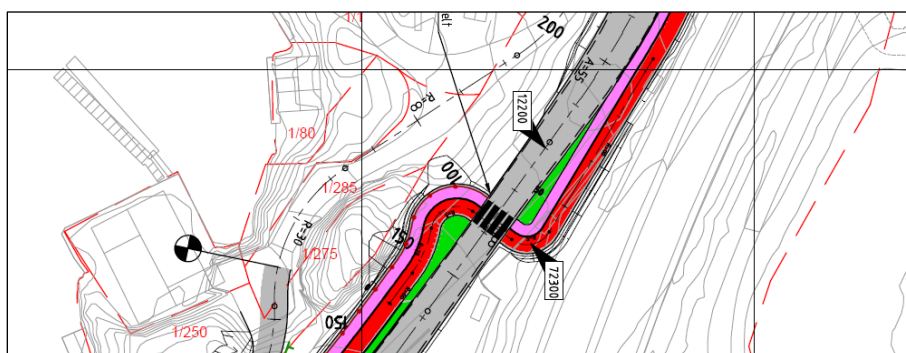
Langs fv.564 er det planlagt sykkelveg med fortau på vestsida av fylkesvegen. Løysinga for mjuke trafikantar til og frå Norhordlandsbrua er og planlagt som sykkelveg med fortau. Denne er forutsett ført under Fv.564 i ny kulvert og kopa saman med gang- og sykkeltilbodet vest for fylkesvegen.



Figur 6.4.1 Planfri kryssing i ny kulvert.

Samla breidde på sykkelveg med fortau er 5,5 meter inkl. skulder.

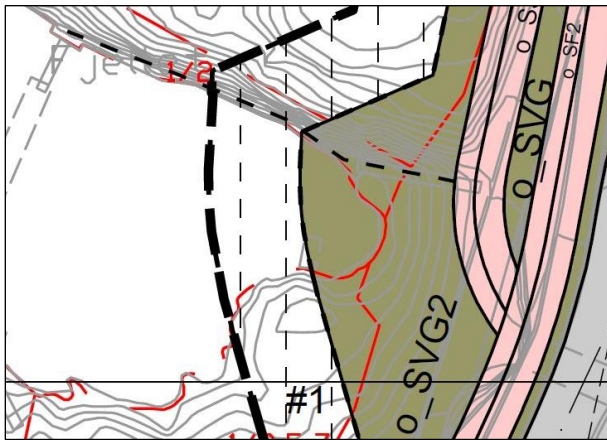
Koplinga mellom eksisterande gang- og sykkelveg langs E39 i nord med ny sykkelveg og fortau langs fv.564 er planlagt som (opphøgd) gangfelt.



Figur 6.4.2 Kryssing i plan.

6.5 Anna veggrunn – utfylling i sjø

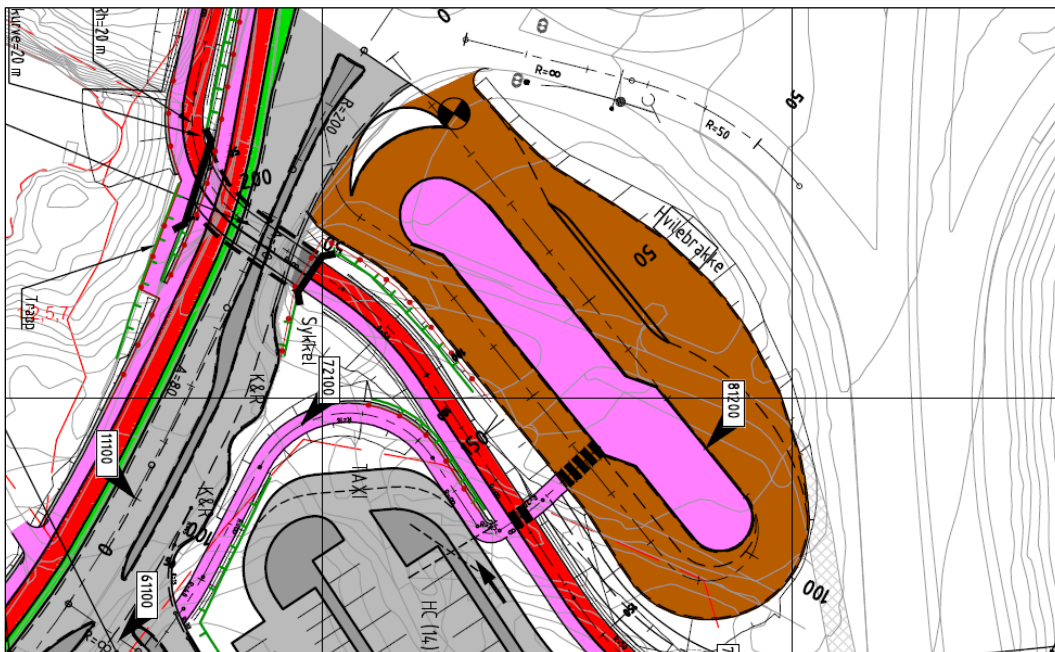
Eit lite område innanfor o_SVG2 vert utfylling i sjø. Arealet er i dag berre brukt til VA-anlegg. Sti som går ut til marina som skal ivaretakast.



Figur 6.5.1 Eit lite område inst i Hansebukta vert fylt ut i samband med opparbeiding av fortau og sykkelveg.

6.6 Kollektivterminal

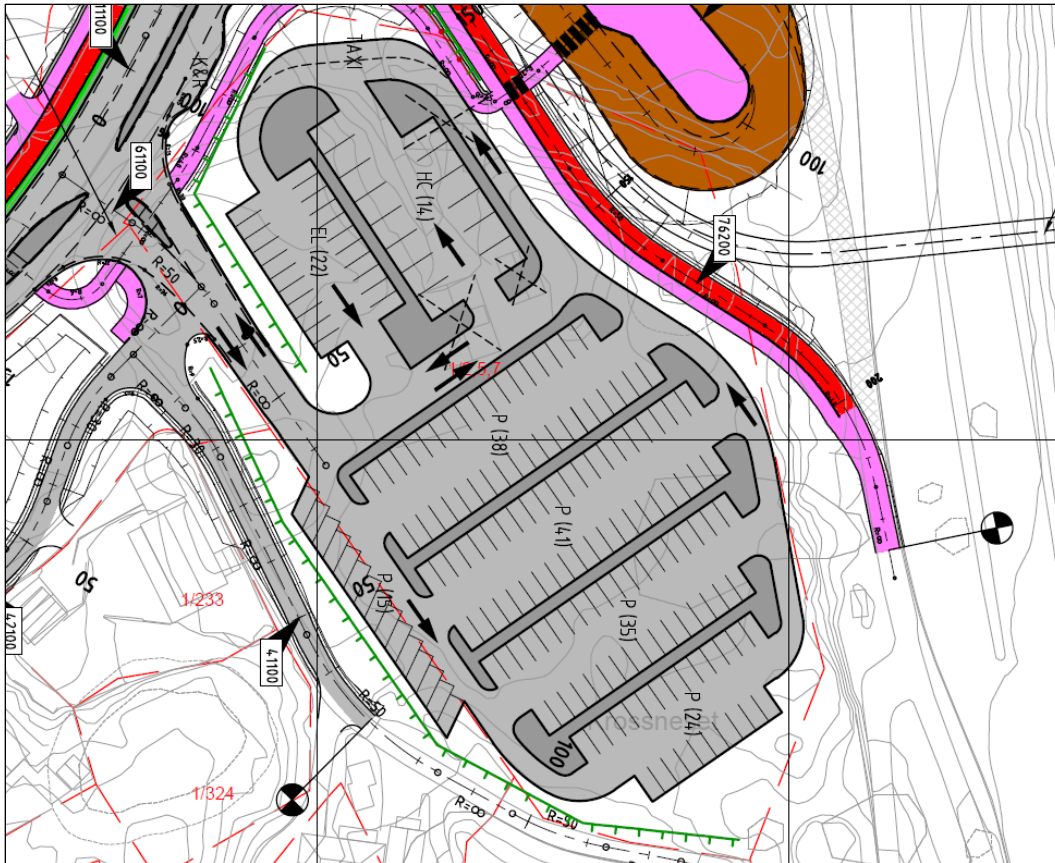
Ny kollektivterminal er planlagt i området mellom E39 og fv.564 sør for eksisterande toplanskryss. Kollektivterminalen er utforma med sentraløy og sagtannoppstilling for totalt 6 bussar. Det er og sett av plass til regulering av bussar og pausebu for sjåførar.



Figur 6.6.1 Kollektivterminal.

6.7 Innfartsparkering

Innfartsparkeringa er planlagt ved sida av ny kollektivterminal. Parkeringa omfattar og parkering for menneske med nedsett funksjonsevne, el-bilar, taxihaldeplass og sykkelparkering. Avhengig av endeleg utforming inne på parkeringsplassen er samla kapasitet for parkering på bakkeplan berekna til om lag 190 plassar.

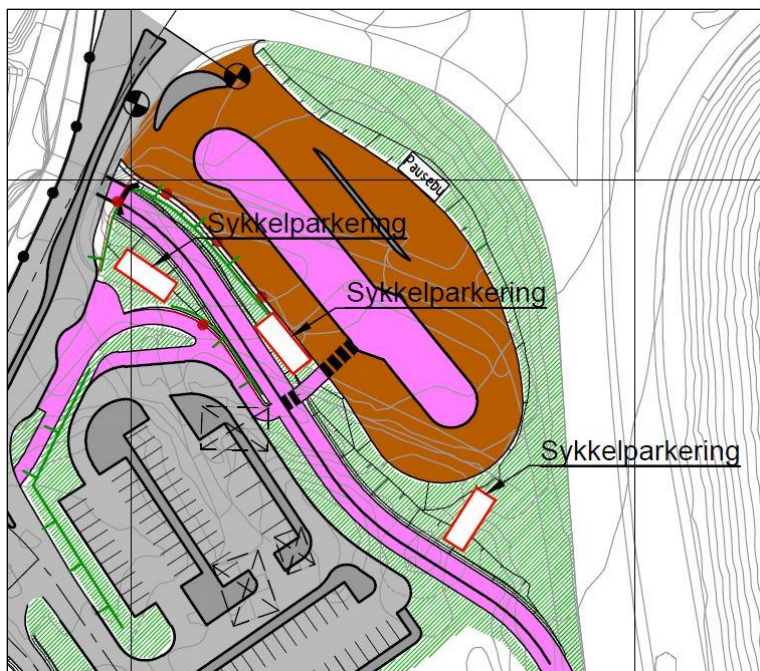


Figur 6.7.1 Innfartsparkering for bilar og sykkel.

Heile innfartsparkeringa er regulert til kombinertformål parkering/parkeringshus, og det er tillate å oppføre parkeringshus dersom det vert naudsynt å auke kapasiteten i framtida. Ved bygging av parkeringshus skal det sendast inn rammesøknad med illustrasjonsplan som syner byggjehøgder, tal på parkeringsplan, universell tilgjenge, eksisterande og framtidig terreng, vegetasjon, murar, fyllingar, trapper, gjerde og overvasshandtering. Profilar og illustrasjonar skal syne volum og bygningsform samt tilpassing til terreng og omgjevnader.

6.8 Parkering for sykkel

I første byggetrinn vert det lagt opp til om lag 40 sykkelplassar som kan parkerast under tak eller i sykkelparkeringshus, men det er avsett plass til at det seinare kan byggjast større/fleire sykkelparkeringshus.



Figur 6.8.1 Skissa viser moglege plasseringar for sykkelparkering.

6.9 Trinnvis utbygging

Av omsyn til at det er avgrensa midlar til opparbeiding av ny kollektivterminal og innfartsparkering er det laga eit forslag til eit første byggjetrinn, som ikkje inneheld alle elementa som er med i reguleringsplanen.

Dette byggjetrinnet har som mål å sikre bygging av det minimum av anlegg som er naudsynt for at ny kollektivterminal og innfartsparkering kan takast i bruk. Løysingane i første byggjetrinn er utforma for å i størst moglege grad kunne nyttast vidare ved full utbygging.

Desse elementa inngår i første byggjetrinn:

- Kollektivterminal
- Fullkanalisert T-kryss med venstresvingefelt og av- og påstigningslommer
- Innfartsparkering med redusert tall parkeringsplassar (ca. 80 plassar)
- Sykkelveg med fortau mellom kollektivterminal og parkering
- Gangveg mellom innfartsparkering og fv.564
- Forlenging av eksisterande kulvert under fv.564
- Omlegging av eksisterande fortau langs fv.564 i nord
- Sykkelparkering

Første byggjetrinn er kostnadsberekna i eit eige anslag.

I utgangspunktet omfattar første byggjetrinn ingen inngrep i eksisterande vegsystem vest for fylkesvegen. Det er utarbeida eigne tekniske teikningar som syner omfanget av første byggjetrinn meir detaljert, jf. Figur 6.9.1. Desse teikningane inngår i det vedlagde teikningsheftet for heile prosjektet. Alle teikningar som gjeld første byggjetrinn har teikningsnummer i ein eigen 100-nummerserie (til dømes C101 og D101).



Figur 6.9.1 Første Byggjestrinn.

6.10 Mellombels anleggs- og riggområde

Mellombels anleggs- og riggområde er merka i plankartet som føresegningsområde, og omfattar byggjeformål frå eksisterande reguleringsplan. Føremålet med mellombels anleggs- og riggområde er å sikre tilstrekkeleg med arbeidsområde når tiltaka skal opparbeidast.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) jobbar med eit nytt prinsipp for utforming av mellombels anlegg- og riggområde, men KMD har framleis ikkje sendt ut endeleg avklaring om prinsipp. Det er venta at ein avklaring kjem før sommaren 2018.

Plankartet er i dette planforslaget teikna i samsvar med forventna prinsipp frå KMD. Det inneber at mellombels anlegg- og riggområde vert lagt som føresegningsområde oppå basiskartet men ingen føremål under.

Dersom KMD kjem med eit prinsipp som avviker frå det som er lagt til grunn i planforslaget, vil det vere naudsynt å endre på plankartet seinare i planprosessen.

6.11 Massebalanse

Overskotsmasse i utbyggingsområde skal så langt som mogleg brukast innanfor planområdet, til dømes til istandsetting og tilarbeiding av terrenget. Plan for massehandtering innanfor planområdet skal vera klar og godkjennast av kommunen før igangsetting av tiltak innanfor planområdet.

6.12 Kabelanlegg

Det er ingen høgspenitanlegg i planområdet.

6.13 ROS-analyse

Dei identifiserte hendingane er samla og plassert i risikomatriza under. Bokstavane LH, ØM og M i matriza merker at hendingane er vurdert til å kunne få konsekvensar for «liv og helse», «økonomiske/materielle verdiar» og «miljø».

	K1	K2	K3	K4	K5
S5	ØM: 10.Ekstrem nedbør og overvann	LH: 23.Trafikkulukker mjuke trafikantar			
S4				LH: 24.Trafikkulykker - anleggstrafikk	
S3		ØM: 2.Stormflo			
S2					
S1					
Tilhøve som ikkje egner seg for sannsynsklassifisering					
1.Havnivåstigning		26.Trafikkstøy			

Tabell 6.13.1 Risikomatrise med aktuelle hendingar.

Det er føreslått fleire tiltak som vil bidra til å senke det totale risikobildet for det aktuelle planområdet.

ID Nr	Uønska hending	Høgaste vurderte risiko før tiltak	Skildring av anbefalte tiltak	Vurdert risikonivå etter tiltak
2	Stormflo		- Fylling i sjø må tole 200-års flaum	
10	Ekstrem nedbør og overvatn		- Flaumvegar må dimensjonerast for regnskylfrekvens på 20 år.	
23	Trafikkulukker mjuke trafikantar		- Trygg kryssing av hovudveg	
24	Trafikkulukker anleggstrafikk		- Brukarvenleg utforming av anleggsområde og avkøyrslar. - Tydeleg skilting - Sikring av gang/sykkelvegar	
Tilhøve som ikkje eignar seg for sannsynsklassifisering				
ID nr.	Uønska tilhøve		Skildring av anbefalte tiltak	Vurdering av tiltak
1	Havnivåstigning		Ingen spesielle.	
26	Trafikkstøy		Støyskjerming i samsvar med rapport.	

Tabell 6.13.2 Forslag til risikoreducerande tiltak.

6.14 Biologisk mangfald – tiltaksplan mot rynkerose

Det er påvist rynkerose innanfor planområdet. Denne planten er på svartelista, og Statens vegvesen har tiltaksplan mot svartelista artar som vert nytta i gjennomføringa av reguleringsplanen.

6.15 Strandsone og friluftsjnteresser

Det vert inga endring i tilgangen til og ferdsel langs sjøen. Heilt inst i Hansevika er det vanskeleg tilkomst til sjø. Dette området, merka o_SVG13 i plankartet, vert fylt ut i samband med utbygging av nytt fortau og sykkelveg. Det er ikkje planlagt andre tiltak som endrar dagens tilhøve langs sjø.

Gangtilkomst til småbåthamna i Hansevika vert oppretthaldt, og er vist som illustrerande line i plankartet.

6.16 Born og unge sine interesser

Det er ingen område innanfor planområdet som vert nytta til leik og opphald for born og unge pr i dag, og denne reguleringsplanen legg heller ikkje til rette for nye leikeområde.

Skulevegen vert tryggare, og det vert enklare og tryggare å gå/sykle for å bruke kollektivtilbodet.

6.17 VA

Sjå vedlegg 5 for utfyllande informasjon.

Vatn

Det skal etablerast ein ny vassleidning frå eksisterande vassleidning inn til tiltaksområdet, som skal forsyne planlagt pausebu for sjåførar.

Spillvatn

Spillvatn frå planlagt bygg koplast på den eksisterande kommunale spillvassleidningen som ligg nord for tiltaksområdet.

Overvatn

Regnvatn som treff tiltaksområdet vert samla opp og ført via nytt OV-system til sjø.

6.18 Klima og energi - Innfartsparkering

Innfartsparkering personbil

Hordaland fylkeskommune har utarbeidd ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, og reguleringsplanen for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy er ein del av strategien for Nordhordland. Den overordna innfartsparkeringsfunksjonen i Nordhordland er i dag delt mellom Flatøy og Knarvik. Flatøy rettar seg i størst grad mot Meland, mens Knarvik i større grad fangar opp trafikk nord for Knarvik.

Dagens innfartsparkering på Flatøy har ein kapasitet på 69 plassar. I planforslaget vert det lagt opp til 190 plassar for bilar.

Innfartsparkering sykkel

Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 har som strategimål at det skal etablerast innfartsparkering med sykkelparkering ved større trafikkknutepunkt utanfor sentrale delar av Bergen. I planforslaget vert det lagt opp til bygg med 40 sykkelparkeringsplassar. Trygg sykkelparkering er eit viktig moment for å få syklistar til å velje bruk av innfartsparkeringa.

Tilrettelegging for el-bil

Det blir tilrettelagt for el-bilparkering på den nye innfartsparkeringa på Flatøy. I strategi for innfartsparkering står det at erfaringane knytt til el-bilparkering i innfartsparkeringshuset på Nesttun viser at desse i liten grad vert brukt. Det kan tenkast fleire grunner til dette, men det kan i denne samanheng peikast på at el-bilane har fordelar som oppmodar til å køyre heilt inn til sentrum:

kollektivfelt, gratis bomring og gratis parkering. Dette gjeld i dag, men desse fordelane kan bli endra/ fjerna i framtida.

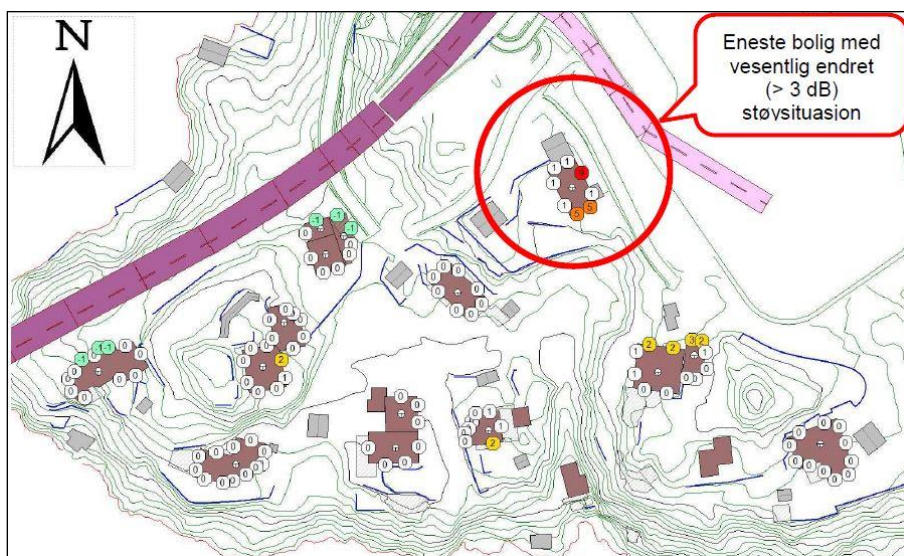
6.19 Universell utforming

Fylkeskommunen har gjennom kollektivansvaret eit stort fokus på universell utforming av alle delar av kollektivtrafikken, buss- og banemateriell, haldeplassar og terminalar. Dette talar for at også innfartsparkeringane vert lagt til rette gjennom reserverte plassar for reisande med nedsett funksjonsevne.

6.20 Trafikkstøy

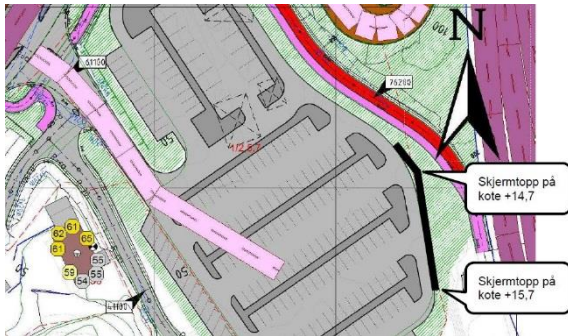
Sjå vedlegg 4 for utfyllande informasjon.

Støyrapporten viser at bustad på gnr.1/bnr.233 vert utsett for støy over dei anbefalte minsteverdiane frå E39 på grunn av omarbeiding av terreng. Kollektivterminalen og innfartsparkeringa forårsakar i seg sjølv ikkje ein forverring av situasjonen.

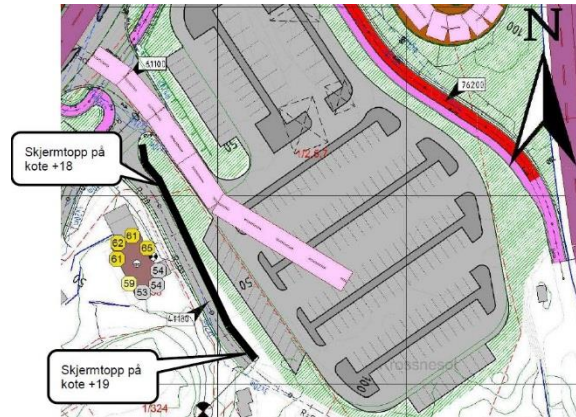


Figur 6.20.1 Bustaden nærast den nye kollektivterminalen vert utsett for støy.

Det er naudsynt med førebyggjande tiltak, og det er to forslag til plassering av støyskjerm. Rapporten konkluderer med at skjerming langs E39 er å føretrekke med omsyn til estetikk.



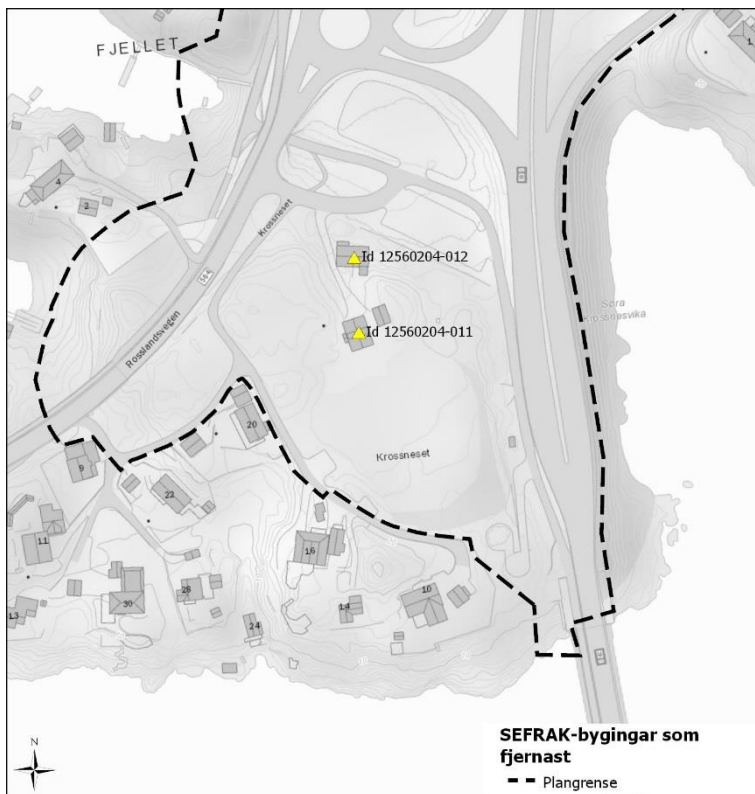
Figur 6.20.2 Alternativ 1: Skjerming langs E39.



Figur 6.20.3 Alternativ 2: Skjerming ved bustad.

6.21 SEFRAK-registrerte bygg som vert fjerna

Løa (ID 12560204-012) og våningshuset (ID 12560204-011) som ligg på gnr.1/ bnr.2,5,7 ligg i området som skal nyttast som parkeringsareal i samband med kollektivterminalen.



Figur 6.21.1 SEFRAK-byingar som vert fjerna.

Det er i SEFRAK-registeret nemnd at nordre stova er av ein viss alder, og det må vurderast om bygningane må dokumenterast betre før riving.

6.22 Landskap

I hovudsak er det terrengtilarbeiding i samband med fortau, sykkelveggar, veg SV3, veg SV4 og innfartsparkering ved kollektivterminalen som endrar landskapet.

Innfartsparkeringa vert lagt på det som i dag er eit lite kulturlandskap rundt eit gammalt tun, men vert liggande noko lågare enn dagens høgde på terrenget.

Vest for fv.564 er det planlagt nytt fortau og sykkelveg, og det medfører at tilkomstvegen SV4 inn til Flatøyvegen 10-22 må flyttast noko. Ved Flatøyvegen 18 og 20 ligg det to kollar med dårleg bergkvalitet, og det medfører mogelegvis at det må gjerast større inngrep enn ønskeleg for å hindre ras. Inngrep i desse kollane vil verte synleg frå nord og vest for heile omlandet rundt.

Det er planlagt ein ny tilkomstveg inn til Flatøyvegen 2 og 4 som går under brua over Krossnessundet, og denne har skjeringar som kan påverke landskapet.

7 Konsekvensar av planforslaget

7.1 Overordna planar

I hovudsak vert det ikkje gjort store endringar i høve til kommuneplanen, men ny innfartsparkering vert liggande i eit område som er avsett til bustad i kommuneplanen.

7.2 Eksisterande bustader

Gnr.1/bnr.2,5,7 – Egedomen vert løyst inn, og bygningane vert rive.

Gnr.1/bnr.233 – Egedomen vert utsett for støy frå den nye kollektivterminalen, men med oppføring av støyskjerm vert støyen innanfor tillate verdiar. Delar av egedomen mot nordaust er regulert til annan veggrunn.

Gnr.1/bnr.392 – Egedomen nordaust for tilkomstveg SV1 inn til egedomen vert del av ny innfartsparkering med tilstøytande annan veggrunn.

Kulvertane nord og sør for rundkøyringa vert stengde for biltrafikk, og det medfører at bustadene ved Flatøyvegen 2,4, 10, 14 og 16 får nye tilkomstvegar. Flatøyvegen 2 og 4 får ny tilkomstveg SV3 som går under brua over Krossnessundet, og Flatøyvegen 10, 14 og 16 får ny tilkomstveg som ein forlenging av eksisterande veg inn til Flatøyvegen 18-22.

Bustadeigedomane vest for Flatøyvegen er innanfor føresegningsområde for mellombels anlegg- og riggområde. Dersom arealet vert teke i bruk i samband med anleggsverksemda vil det verte tilbakeført slik det var.

7.3 Folkehelse

Eigne sykkelvegar legg opp til betre tilhøve for syklende. Ved kollektivterminalen vert det tilrettelagt for at sykkelplassar vert innebygd eller sett under tak til alle døgnets tider. Å stimulere til ein auke i sykkelbruk gir betre folkehelse.

7.4 Trafikktryggleik for gåande og syklende

Eigne fortau og sykkelvegar gjer det tryggare får både gåande og syklende, og nye fortau og sykkelvegar er plassert slik at dei motiverer alle til å krysse fv.564 enten gjennom kulvert eller tilrettelagt gangfelt.

I planforslaget er gang- og sykkeltilbodet langs fylkesvegen separert frå køyring til eigedomar. Dette bidrar til auka trafikktryggleik for gåande og syklende samanlikna med eksisterande løysing.

Det vert tilrettelagt for eigne gangareal inne på innfartsparkeringa. To av- og påstigningslommer på austsida av fv.564 med direkte tilkomst til gang- og sykkelveg inn til kollektivterminalen aukar trafikktryggleiken.

7.5 Kollektivtrafikk

Ny kollektivterminal med stor kapasitet er plassert rett ved den nye innfartsparkeringa. Dette gjer kort veg frå parkering til buss. Det vert og betre tilrettelagt for dei som skal bytte mellom ulike bussar.

7.6 Innfartsparkering

Stor auke i kapasitet på innfartsparkeringa stimulerer til meir bruk av buss, og den har kapasitet til å handtere auka utbygging mellom Frekhaug og Knarvik.

7.7 Biologisk mangfald

Ingen konsekvensar for raudlisteartar eller prioriterte naturtypar. Statens vegvesen har tiltaksplan mot rynkerose.

7.8 Friluftsliv

Ingen konsekvensar for friluftsliv.

7.9 Born og unge sine interesser

Ingen konsekvensar for leike- eller opphaldsareal. Betre trafikktryggleik på skuleveg, og i samband med kollektivtrafikk.

7.10 Kommunaltekniske anlegg - VA

Planen får ingen konsekvensar for kommunaltekniske VA-anlegg.

Private VA-leidningar

Det er private VA-leidningar innanfor planområdet, men Meland kommune har ikkje oversikt over omfang eller plassering.

7.11 Klima og energi

Auka kapasitet på innfartsparkering med ny kollektivterminal gjer betre tilhøve for å velje kollektivtransport i staden for bil. Innebygde sykkelparkeringsplassar gjer det trygt for sykklistar å parkere sykkelen heile døgnet.

Innfartsparkering vil neppe gi større innverknad på årsdøgnsrafikk og miljøutfordringar, men det kan likevel tenkast at innfartsparkeringa vil gi eit bidrag til å redusere rushtidstoppane på E39.

7.12 Universell utforming

Det vert tilrettelagt for plassar med universell utforming i innfartsparkeringa, og den nye kollektivterminalen vert utforma med fokus på universell utforming.

7.13 Trafikkstøy

Bustad på gnr.1/bnr.233 er utsett frå støy frå kollektivterminalen, men med oppføring av støyskjerm vert støyen redusert og under maksimumsverdien på 55 dB. Det er ikkje tiltaket i seg sjølve som utløysar behov for støyskjerming, men omarbeiding av terreng slik at det vert mindre skjerming for trafikkstøy frå E39.

7.14 Kulturminneverdiar

To kulturminne med uavklart status ligg innanfor planområdet, og vil verte fjerna som følgje av utbygginga.

To bygningar som er SEFRAK-registrert vert rive, og det vesle kulturmiljøet rundt bygga vert del av parkeringsanlegget til den nye kollektivterminalen.

7.15 Landskap

Eigedommen 1/2,5,7 vert endra frå kulturlandskap med eldre busetnad til innfartsparkering. Parkeringsarealet vert planert og senka i forhold til eksisterande terrenghøgder.

Dersom kollene ved Flatøyvegen 18 og 20 må fjernast heilt vil det fjerne naturlege barrierar som opprettheldt skjerming mot trafikkareala. Rassikring av kollane kan medføre inngrep som vert synlege frå nord og vest, men det er mogleg å tilpasse desse inngrepa slik at dei vert mindre synlege.

7.16 Tilkomst til framtidig snøggåtkai

Planforslaget er ikkje til hinder for ein undergang under E39 til framtidig snøggåtkai aust for E39, men det er ikkje sett på konkrete løysingar i dette planarbeidet.

7.17 Innspel til YM-plan

Om Ytre miljø-plan

Planen er hovudsakeleg eit dokument for byggherren som skal ivareta dei ulike miljøtemaa i høve til gjeldande lover og forskrifter. Planen skal skildre utfordringar og tiltak som kan vere aktuelle i ulike fasar av prosjektet. Ytre miljøplanen er forankra i Statens vegvesen si handbok R760 «Styring av vegprosjekt».

Miljøfaglege kvalitetskrav

I tabellen under er det utført korte vurderingar av dei tema som er aktuelle under faget ytre miljø og som treng nærare undersøkingar.

Støy	
Mål	Vurderingar
Prosjektet skal ikkje føre til uakseptabel støy.	Ein bustad vert utsett for støy i driftsfasen. Tiltak i byggjeplanen: - Ved vesentleg endring frå reguleringsplan skal oppdatert støyrapport utarbeidast. - Prosjektering av naudsynte tiltak for å redusere støy i driftsfase ved og i bygningar som vert utsett for støy, eksempelvis lokal støyskjerming. - Sette krav til entreprenør om handtering av støy i anleggsfase.
Landskap	
Mål	Vurderingar
Markerte silhuettar i landskapsbildet skal i størst mogleg grad framstå som urørt etter at anlegget er ferdigstilt.	Hovudproblemstillinga er å forsøke å sikre at kollane innanfor f_SVG6 og f_SVG7 opprettheld mest mogleg av sin opphavlege silhuett. Tiltak i byggjeplanen: - Kollane skal ha ei estetisk god utforming og ivaretakast i den grad det er mogleg - Om naudsynt skal det vurderast sikringstiltak på sjøsida av kollane også.
Naturmangfald	
Mål	Vurderingar
Tiltaket skal unngå spreiding eller innføring av uønska artar.	I planområdet er det registrert rynkerose som er ein svartelista art. Tiltak i byggjeplanen: - Utarbeide ein arbeidsinstruks for handtering av svartelista artar basert på kommunen si og SVV sine gjeldande retningslinjer.

8 Vedlegg

1. Innkomne merknader
2. ROS-analyse, datert 15.05.2018
3. Teikningar, datert 16.03.2018
4. Støyrapport, datert 29.05.2018
5. VA-rammeplan, datert 29.05.2018