



Statens vegvesen

## Detaljregulering for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy

### Planomtale



PlanID: 1256 2016 0002

Dato: 15.05.2019



# INNHALD

<b>1</b>	<b>INNLEIING</b> .....	<b>5</b>
1.1	Lokalisering.....	5
<b>2</b>	<b>BAKGRUNN</b> .....	<b>5</b>
2.1	Generelt.....	5
2.2	Føremålet med planarbeidet.....	5
<b>3</b>	<b>ANDRE PLANAR</b> .....	<b>6</b>
3.1	Kommuneplan.....	6
3.2	Tilgrensande planar.....	6
3.3	Andre planar, føringar, omsyn.....	8
<b>4</b>	<b>SITUASJONEN I DAG</b> .....	<b>8</b>
4.1	Køyreveg, gang-/sykkelveg, parkering, busshaldeplass.....	8
4.2	Trafikkulukker.....	13
4.3	Landskap.....	14
4.4	Naturmiljø.....	14
4.5	Kulturminneverdiar.....	15
4.5.1	Automatisk freda kulturminne.....	15
4.5.2	Nyare tids kulturminne.....	16
4.6	Strandsone.....	17
<b>5</b>	<b>PLANFORSLAGET</b> .....	<b>17</b>
5.1	Innleiing.....	17
5.2	Reguleringsføremål.....	18
5.3	Køyreveg.....	19
5.4	Gang- og sykkelveg.....	20
5.5	Anna veggrunn – utfylling i sjø.....	20
5.6	Kollektivterminal.....	21
5.7	Innfartsparkering.....	21
5.8	Parkering for sykkel.....	22
5.9	Trinnvis utbygging.....	23
5.10	Mellombels anleggs- og riggområde.....	24
5.11	Massebalanse.....	25
5.12	Kabelanlegg.....	25
5.13	ROS-analyse.....	25
5.14	Biologisk mangfald – tiltaksplan mot rynkerose.....	25
5.15	Strandsone og friluftsiinteresser.....	26
5.16	Born og unge sine interesser.....	26
5.17	VA.....	26
5.18	Nettanlegg og straumnett.....	26
5.19	Klima og energi - Innfartsparkering.....	26
5.20	Universell utforming.....	27
5.21	Trafikkstøy.....	27
5.22	SEFRAK-registrerte bygg som vert fjerna.....	28
5.23	Landskap.....	29
<b>6</b>	<b>KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET</b> .....	<b>30</b>
6.1	Overordna planar.....	30
6.2	Eksisterande bustader.....	30
6.3	Folkehelse.....	30
6.4	Trafikktryggleik for gåande og syklende.....	30
6.5	Kollektivtrafikk.....	30
6.6	Innfartsparkering.....	30
6.7	Friluftsliv.....	31
6.8	Born og unge sine interesser.....	31
6.9	Kommunaltekniske anlegg - VA.....	31
6.10	Klima og energi.....	31
6.11	Universell utforming.....	31
6.12	Trafikkstøy.....	31
6.13	Landskap.....	31
6.14	Kulturminneverdiar.....	31

6.15	Biologisk mangfald .....	32
6.16	Jordbruk .....	32
6.17	Tilkomst til framtidig snøggåtkai.....	33
6.18	Innspel til YM-plan .....	33
<b>7</b>	<b>PLANPROSESS OG MEDVERKNAD .....</b>	<b>34</b>
7.1	Varsel om oppstart.....	34
7.2	Merknader i samband med varsel om planoppstart .....	34
7.3	Offentleg ettersyn .....	37
7.4	Merknader i samband med offentlig ettersyn .....	38
7.5	Endring av planen etter planforslag til høyring .....	45
<b>8</b>	<b>VEDLEGG .....</b>	<b>49</b>

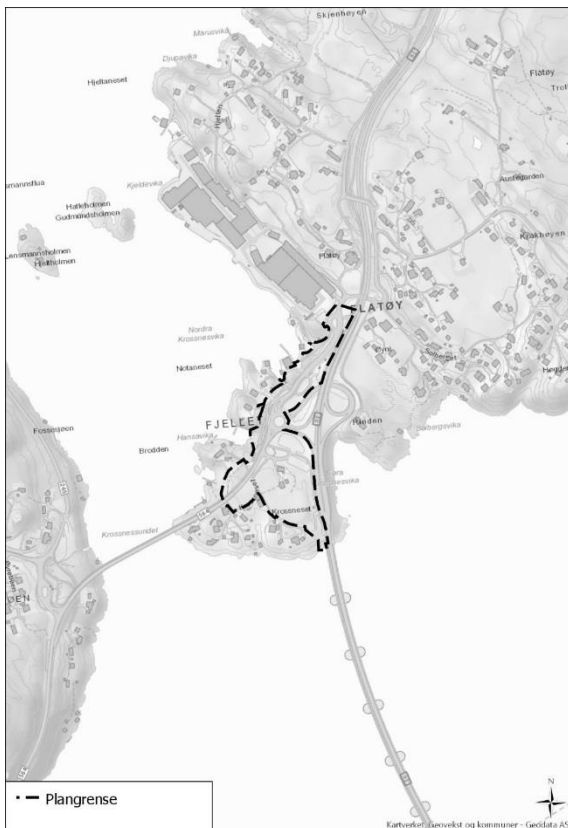
<b>Utarbeidd av:</b> Espen Motzfeldt Drange		<b>Sign.:</b>	
<b>Kontrollert av:</b> May-Liss Tofterå		<b>Sign.:</b>	
<b>Prosjekteigar:</b> Trine Ruud Gjerde / Infrastruktur Bergen		<b>Prosjektleiar:</b> Espen Motzfeldt Drange / Infrastruktur Bergen	
<b>Rev.</b>	<b>Dato</b>	<b>Revisjonen gjeld:</b>	<b>Sign.</b>
1	19.06.2018	Tilbakemelding prøvelevering 01.06.2018	emd
2	15.05.2019	Diverse endringar etter at planen var på høyring i samband med 1 gong politisk handsaming i Meland kommune	Statens vegvesen v/Ståle Furnes



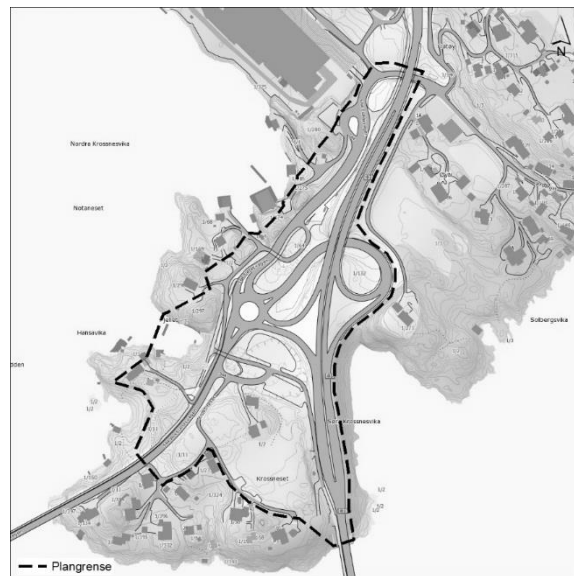
# 1 Innleiing

## 1.1 Lokalisering

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



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



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 veggar og

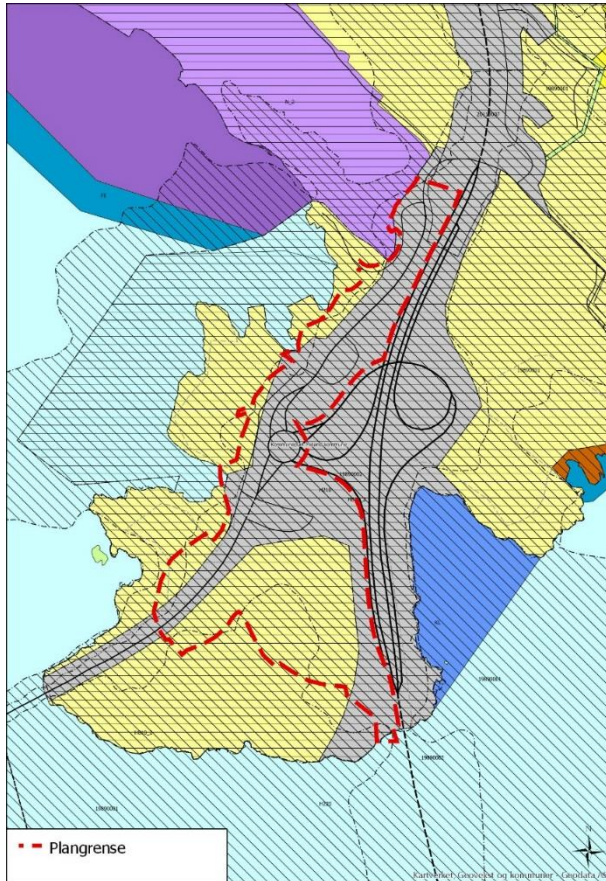
vegareal, i tillegg til eigdommen 1/2,5,7 sør for eksisterande parkeringsplass.

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



*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.

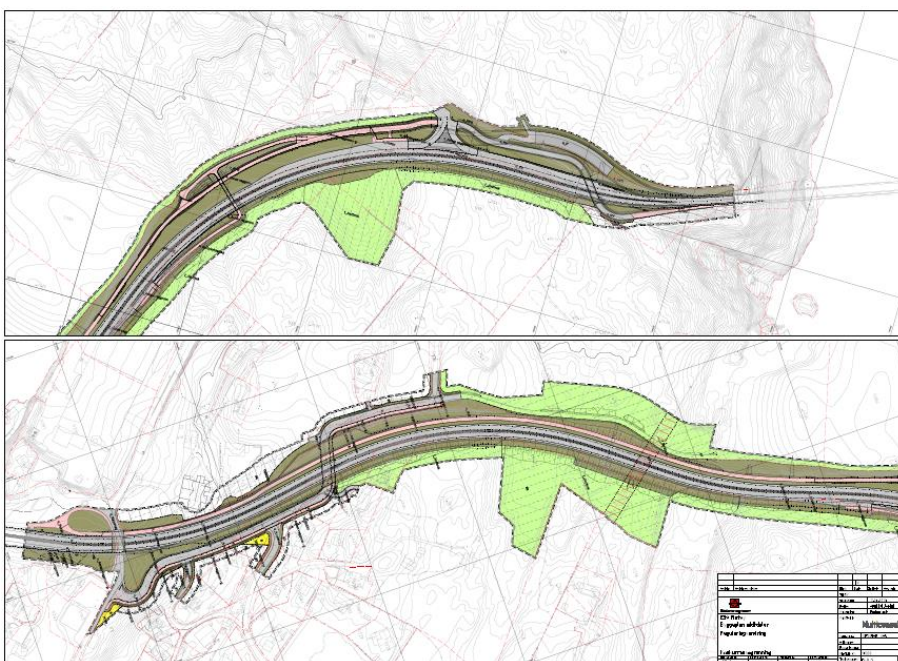
#### 3.2 Tilgrensande planar

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.



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**



Reguleringsplan for E39 - midtdelar.

Områderegeringsplan for Midtmarka / Rotemyra, planID 1256 2015 0002, vart varsla oppstart 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 Situasjonen i dag

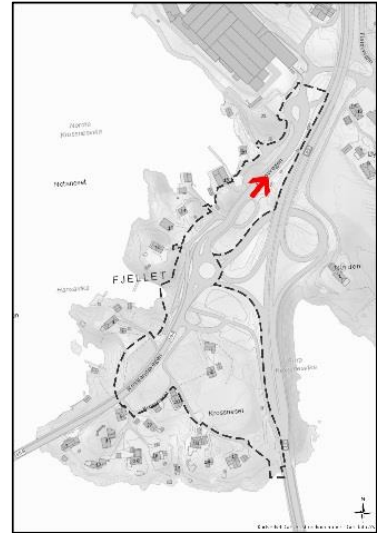
### 4.1 Køyreveg, gang-/sykkelveg, parkering, busshaldeplass

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.

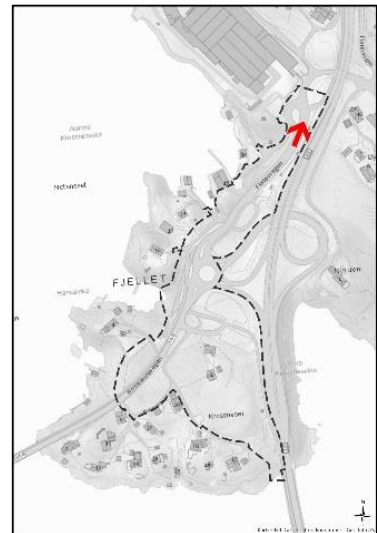
Mange går den kortaste vegen som er kryssing av køyreveg/rundkøyning i plan, og det kan skape trafikkfarlege situasjonar. Det er også uoversiktleg for syklende, og det er i dag ein kombinert gang- og sykkelveg. Det er også lagt inn ei trapp i gang-/sykkelvegen for å ta opp høgdeskilnader, og dette er 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.

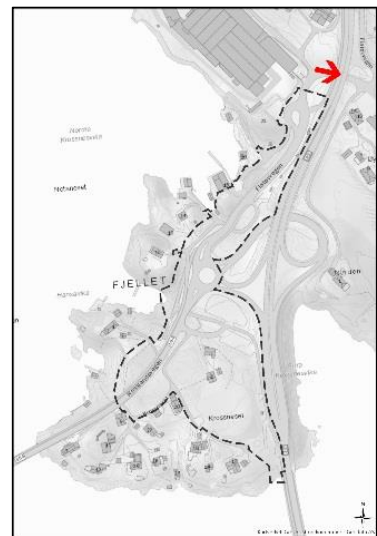




*Eksisterende busshaldeplassar nord i planområdet. Busshaldeplassane ligg ca. 200 m frå parkeringsplass for privatbilar, og dei som skal ta bussen tek kortaste veg til busshaldeplassen.*



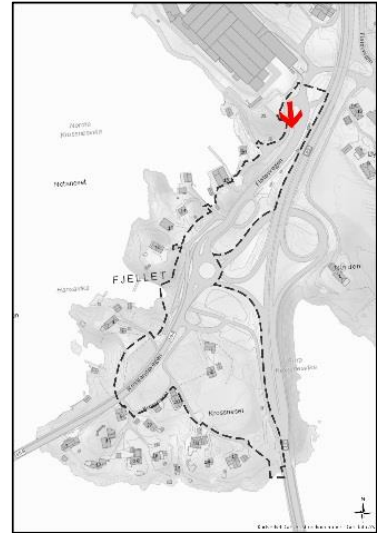
*Snuplass for buss i nord. Bussen gjer ein stor omveg i dag for å hente passasjerar og snu tilbake til rundkøyringa.*



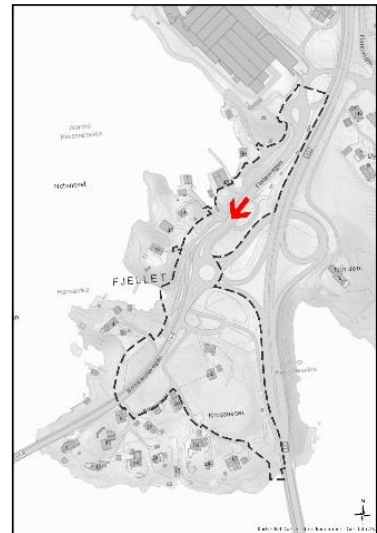
*Undergang for biler nord for planområdet.*



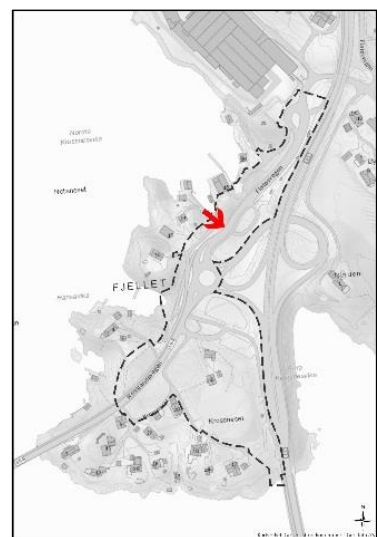
Tilkomstveg ned til sjøen, til brygge og bustader.

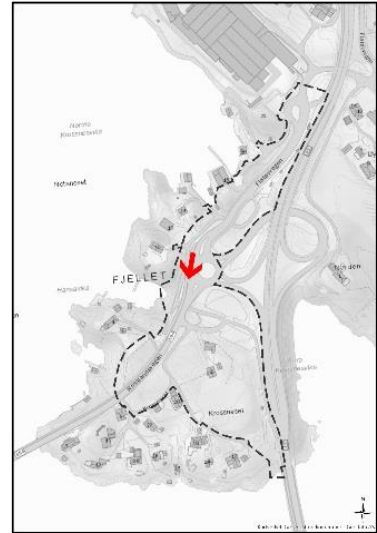


Fv. 564 i retning mot rundkøyring og Holsnøy.

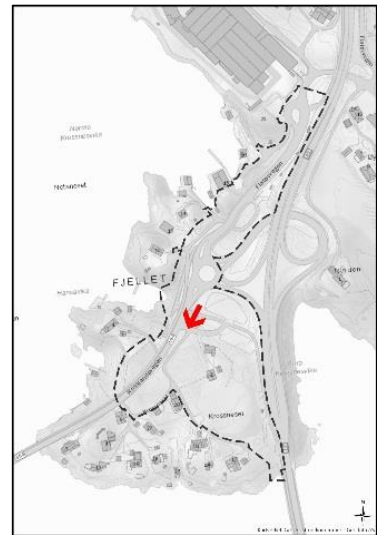


Kulvert nyttast i dag som både g/s-veg og biltilkomst til eigedomar. Høgda er 3,6 meter, høgda bør vere min. 4 meter.

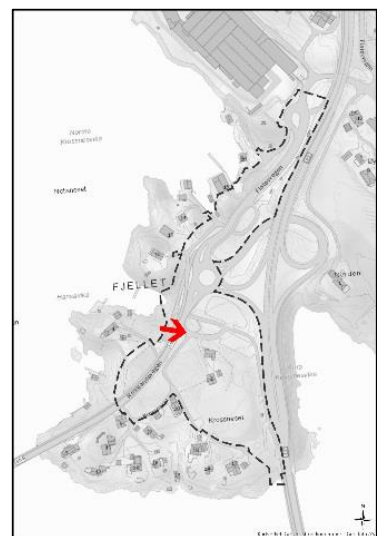




*Gang-/sykkelveg i retning Holsnøy som endar i ei trapp. Nede i dumpa er det ein kulvert som nyttast i dag som både g/s-veg og biltilkomst til eigedomar. Gang-/sykkelvegen går også sørover mot Nordhordlandsbrua.*



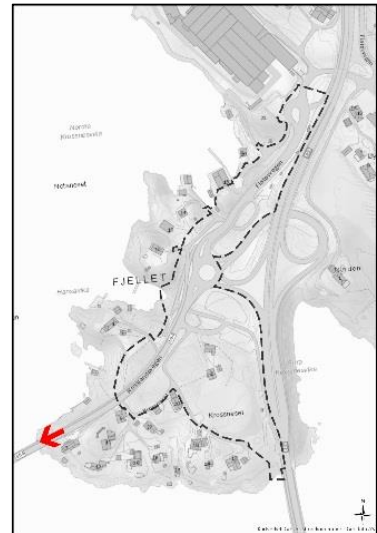
*Innkøyring frå fv.564 til parkeringsplass for privatbilar, og veg til bustader sør for framtidig kollektivknutepunkt.*



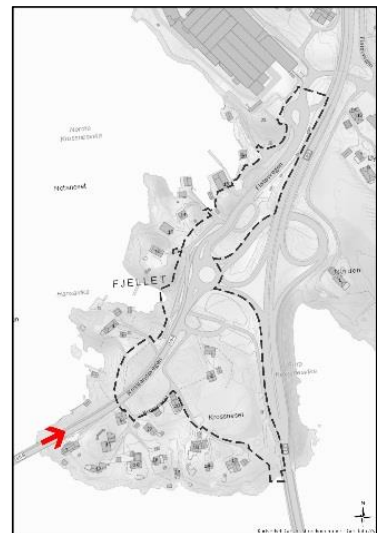
*Avkøyring frå fv.564 og inn til parkeringsplass og veg til bustader i sør.*



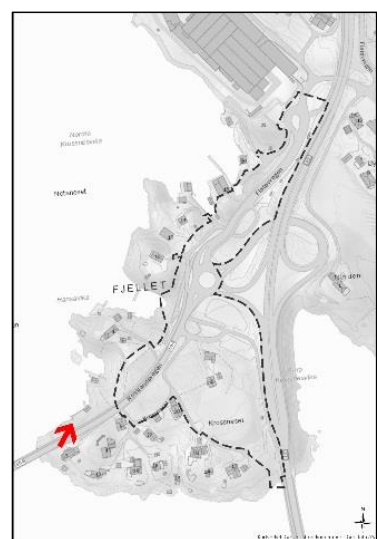
*Gang-/sykkelveg i retning mot Holsnøy, over Krossnessundbrua.*



*Fv.564 frå brua mot rundkøring, i nordleg retning.*



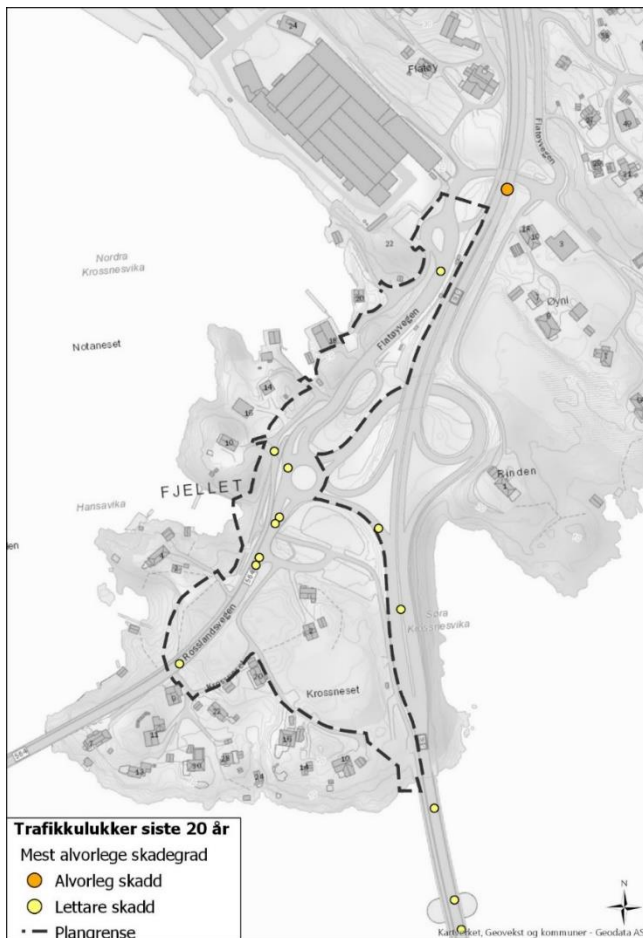
*Plangrensa går rett sør for det gule huset på haugen.*





Bilete viser parkeringsplassen i dag som i framtida vert busknutepunkt. Eigedommen sør for parkeringsplass vert i framtida parkeringsplass for privatbilar.

#### 4.2 Trafikkulukker



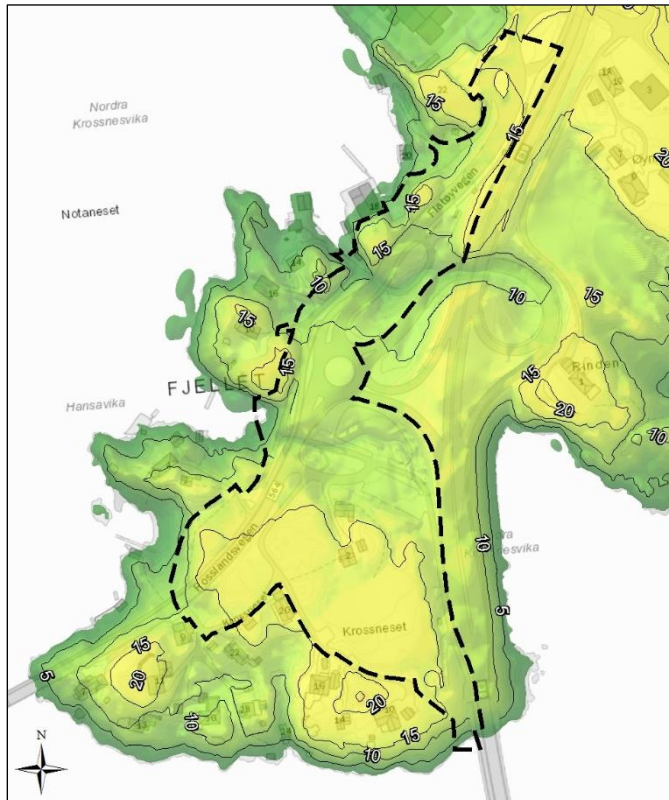
Oversikt over ulukkespunkt i perioden 1997 – 2017.

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

### 4.3 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.



*Topografisk kart over planområdet.*

### 4.4 Naturmiljø

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

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

Planområdet består i hovudsak av vegsystem tilhøyrande fv.564 og sideveggar 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.

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



*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 være 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 følge gjeldande lover og krav for byggetiltak. Det er registrert rynkerose, og tiltak mot rynkerose tas inn i Ytre-miljø planen.

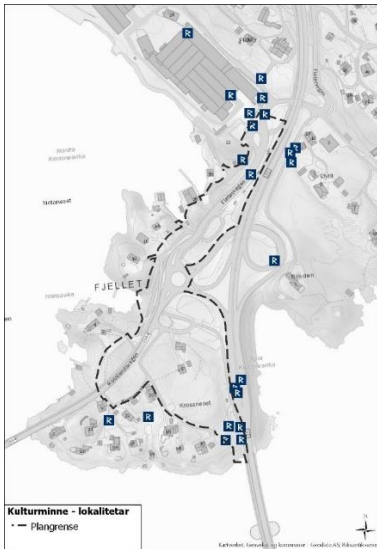
#### Alternativ lokalisering, jf. NML. § 12

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

## 4.5 Kulturminneverdiar

### 4.5.1 Automatisk freda kulturminne

I brev frå 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.

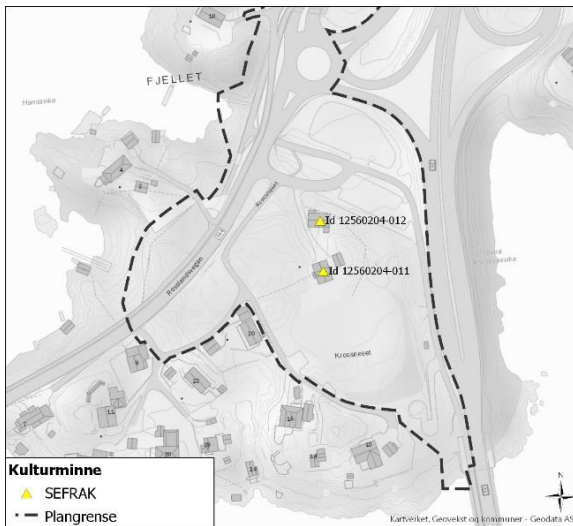


Oversikt registrerte lokalitetar i ved planområdet. Fire av kulturminna er automatisk freda med sikringssoner.

#### 4.5.2 Nyare tids kulturminne

Innanfor planområde, på gnr.1/bnr. 2, 5 og 7 ligg det ei løe med fjøs og eit våningshus som er SEFRAK registrerte. Bygningane er omtalte som ombygde i 1899. SEFRAK registreringa skildrar at den nordre lemstova i våningshuset er eldre enn frå siste del av 1800- talet. Fjøset kan vere frå gamle buer i Bergen.

Dersom bygningane er eldre enn frå 1850 så er dei meldepliktige, jf. Kulturminnelova §25.

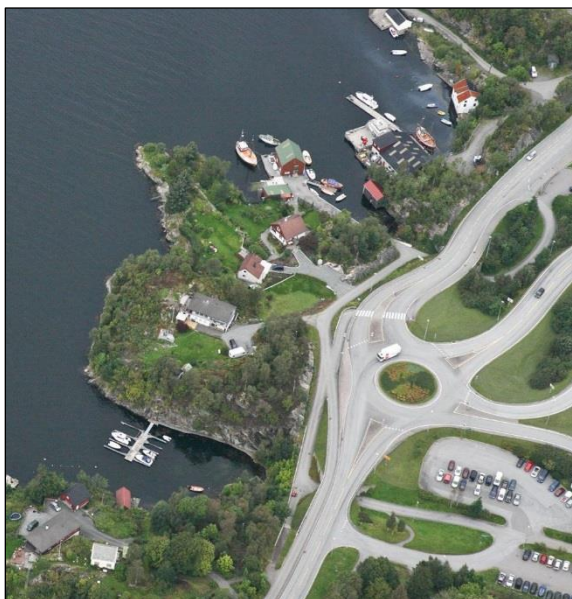


Kulturlandskap ved gnr. 1/ bnr. 2, 5, 7.

To SEFRAK-reg. bygningar i planområdet vert fjerna.



## 4.6 Strandsone



*Strandsone Flatøy sørvest.*



*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.

## 5 Planforslaget

### 5.1 Innleiing

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

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

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

Tilgrensande 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.

## 5.2 Reguleringsføremål

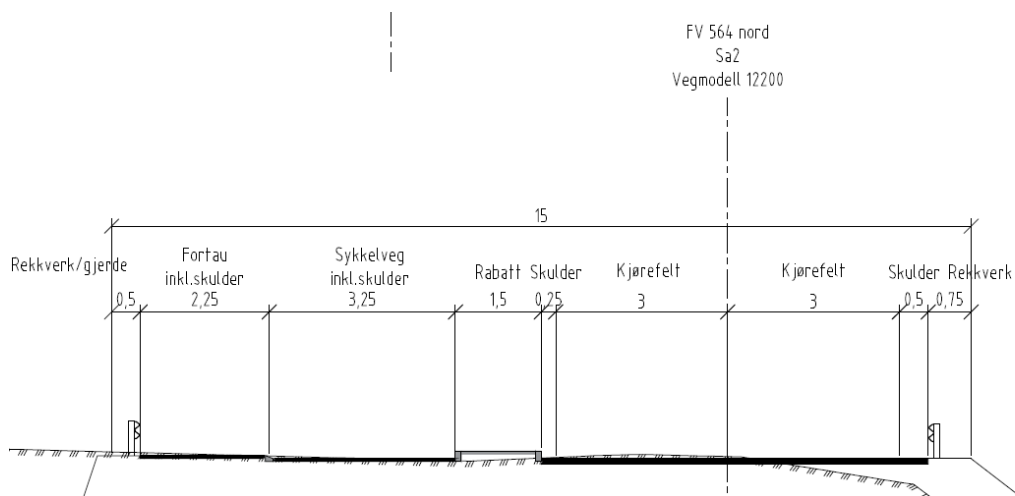
<b>Arealtabell</b>	
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	<b>Areal (daa)</b>
Veg	2,7
Køyreveg	6,1
Fortau	1,7
Gang-/sykkelveg	0,6
Gangveg/gangareal	0,4
Sykkelveg/-felt	2,0
Annan veggrunn - teknisk anlegg	0,5
Annan veggrunn - grøntareal	15,3
Kollektivterminal	3,3
Parkeringsplass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



Plankartet.

### 5.3 Køyreveg

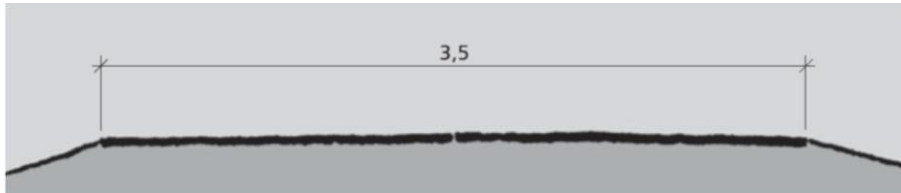
Fv.564 frå eksisterande rundkøyring og nordover er foreslått lagt om og utvida etter vegklasse Sa2, men med utvida køyrebane og sykkelveg med fortau på vestsida av vegen. Tiltaka langs fv.564 gjer at eksisterande kulvert under fylkesvegen må fjernast.



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 (kyss og køyr). I tillegg til nytt kryss vert det også her planlagt langsgåande sykkelveg med fortau på vestsida av vegen.

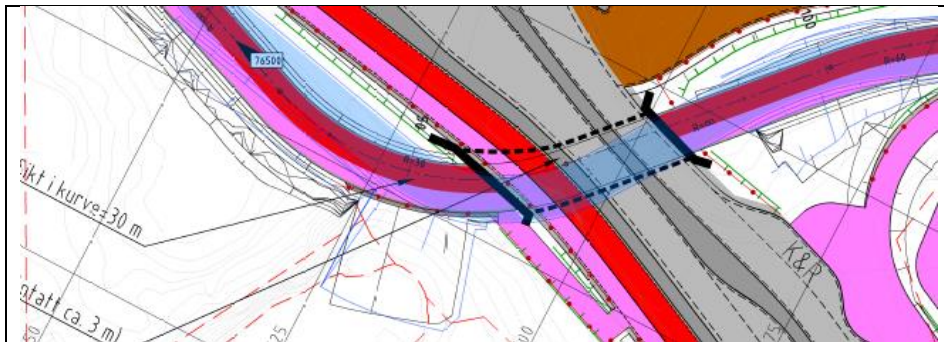
Planforslaget omfattar omlegging av nokre tilkomstsvoger. Desse er utforma etter vegklasse A1.



Tverrprofil A1.

#### 5.4 Gang- og sykkelveg

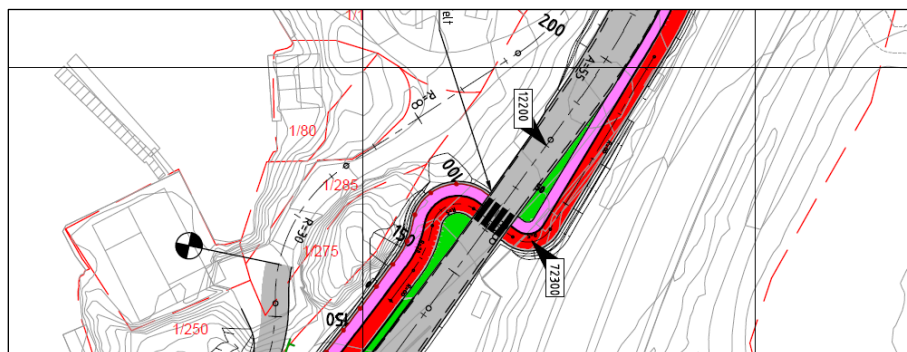
Langs fv.564 er det planlagt sykkelveg med fortau på vestsida av fylkesvegen. Løysinga for mjuke trafikantar til og frå Norhordlandsbrua er og planlagt som sykkelveg med fortau. Denne er forutsett ført under Fv.564 i ny kulvert og kopa saman med gang- og sykkeltilbodet vest for fylkesvegen.



Planfri kryssing i ny kulvert.

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

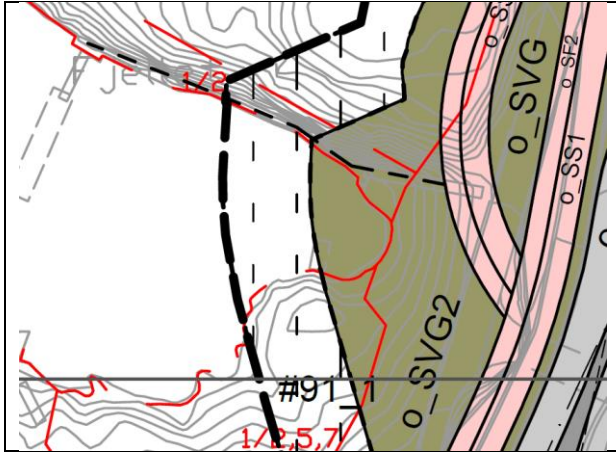
Koplinga mellom eksisterande gang- og sykkelveg langs E39 i nord med ny sykkelveg og fortau langs fv.564 er planlagt som (opphøgd) gangfelt.



Kryssing i plan.

#### 5.5 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 ivareta kast.



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

## 5.6 Kollektivterminal

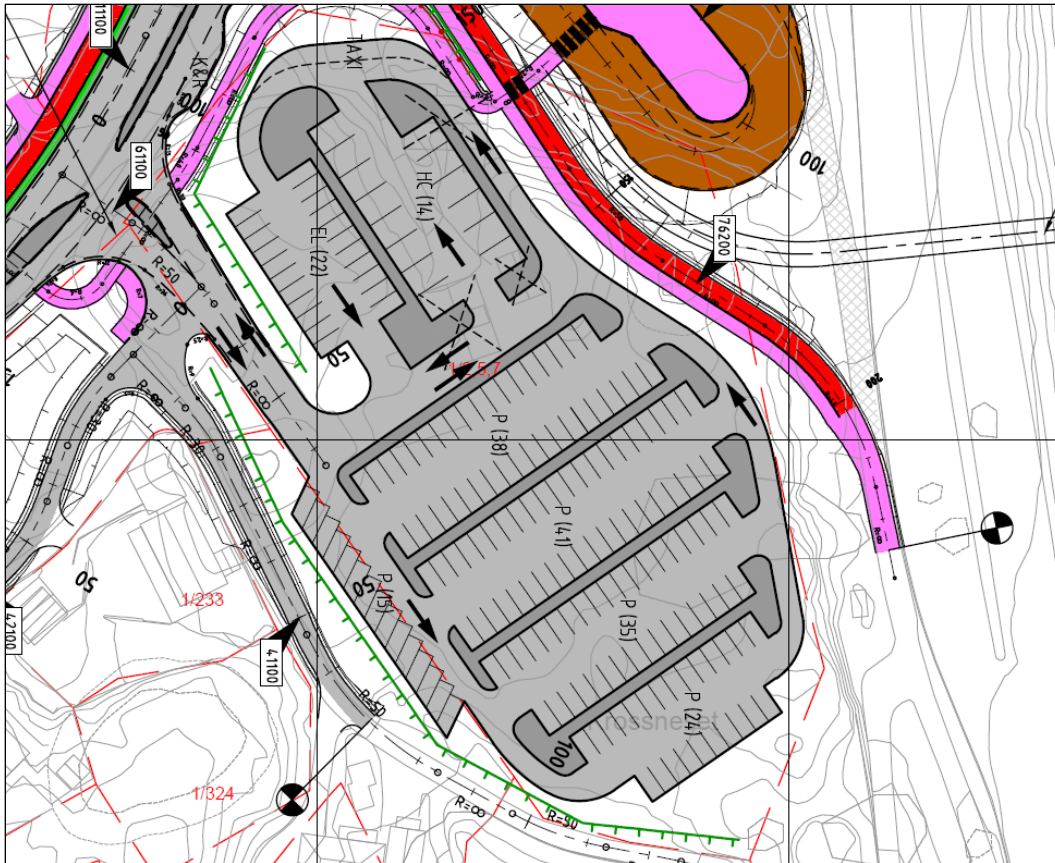
Ny kollektivterminal er planlagd i området mellom E39 og fv.564 sør for eksisterande toplanskryss. Kollektivterminalen er utforma med sentraløy og sagtannoppstilling for totalt 6 bussar. Det er og sett av plass til regulering av bussar og pausebu for sjåførar.



Kollektivterminal

## 5.7 Innfartsparkering

Innfartsparkeringa er planlagd 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.

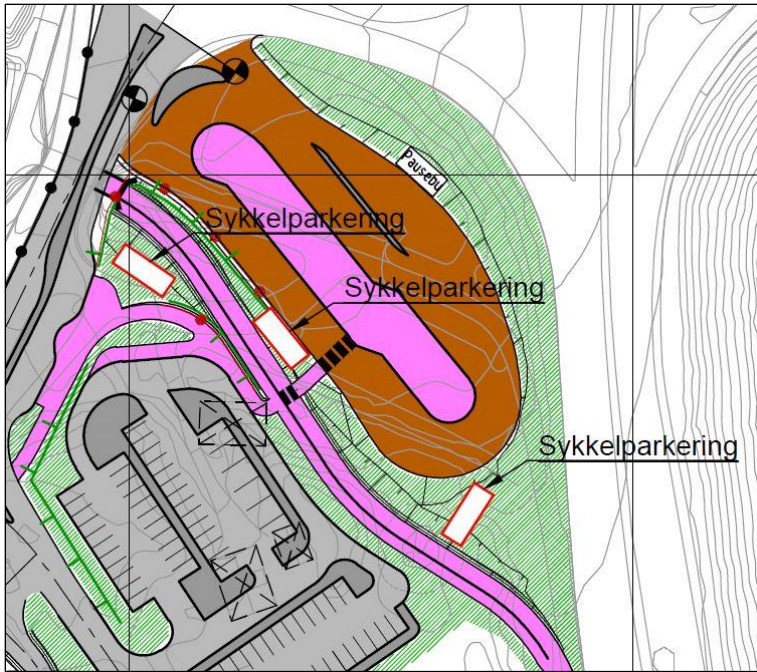


#### *Innfartsparkering for biler og sykkel.*

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 sendes 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.

#### 5.8 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.



Skissa viser moglege plasseringar for sykkelparkering.

## 5.9 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. 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).



*Første Byggjetrinn.*

## 5.10 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.



### 5.11 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.

### 5.12 Kabelanlegg

Det er ingen høgspentanlegg i planområdet.

### 5.13 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					
<b>Tilhøve som ikkje egner seg for sannsynsklassifisering</b>					
	1. Havnivåstigning	26. Trafikkstøy			

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	
<b>Tilhøve som ikkje eignar seg for sannsynsklassifisering</b>				
ID nr.	Uønska tilhøve		Skildring av anbefalte tiltak	Vurdering av tiltak
1	Havnivåstigning		Ingen spesielle.	
26	Trafikkstøy		Støyskjerming i samsvar med rapport.	

Forslag til risikoreduserande tiltak.

### 5.14 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.

### 5.15 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.

### 5.16 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.

### 5.17 VA

Sjå vedlegg 5 for utfyllande informasjon.

#### Vatn

Det skal etablerast ein ny vassleidning frå eksisterande vassleidning inn til tiltaksområdet, som skal forsyne planlagt pause-bu 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.

### 5.18 Nettanlegg og straumnett

Det ligg elektrisk anlegg i planområdet. Det må ikkje settast i gang tiltak som reduserer tilkomst til anlegga. Det må heller ikkje gjerast inngrep i terrenget som endrar overdekkinga til kablar. Oppfylling av terreng må ikkje redusere høgda opp til luftleidningsanlegg.

Eksisterande nettstasjon er satt av i arealformål «andre typar bygningar og anlegg», kode 1500.

Nye trasear i straumforsyningsnettet skal gjevast rettar med minst like gode vilkår som BKK Nett har til eksisterande trasear.

Det må takast omsyn til eksisterande nettstasjonar innanfor planområdet. Dei må stå minst 5 meter frå bygningar med brennbare overflatar.

### 5.19 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.

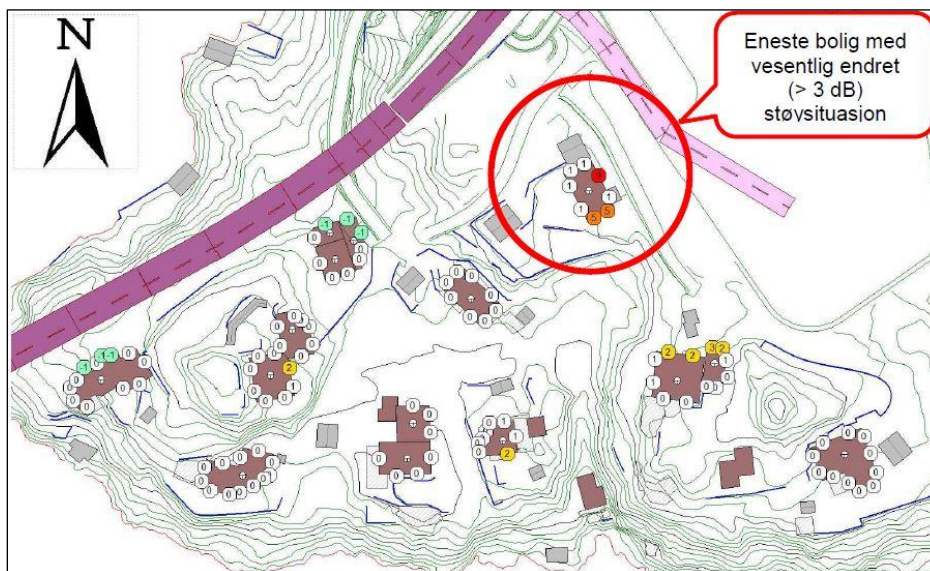
## 5.20 Universell utforming

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.

## 5.21 Trafikkstøy

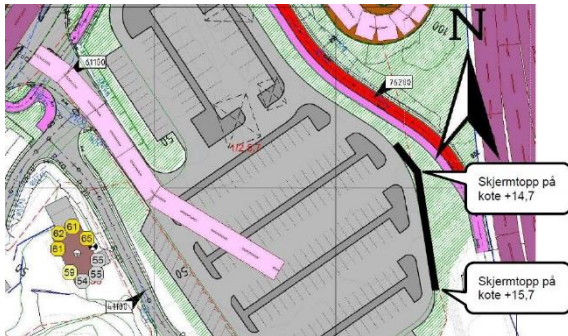
Sjå vedlegg 4 for utfyllande informasjon.

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

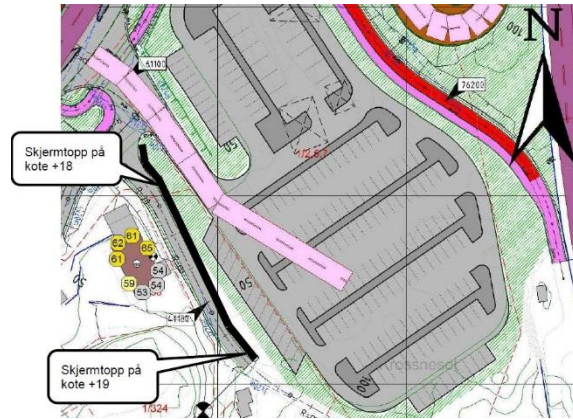


*Bustaden nærast den nye kollektivterminalen vert utsett for støy.*

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.



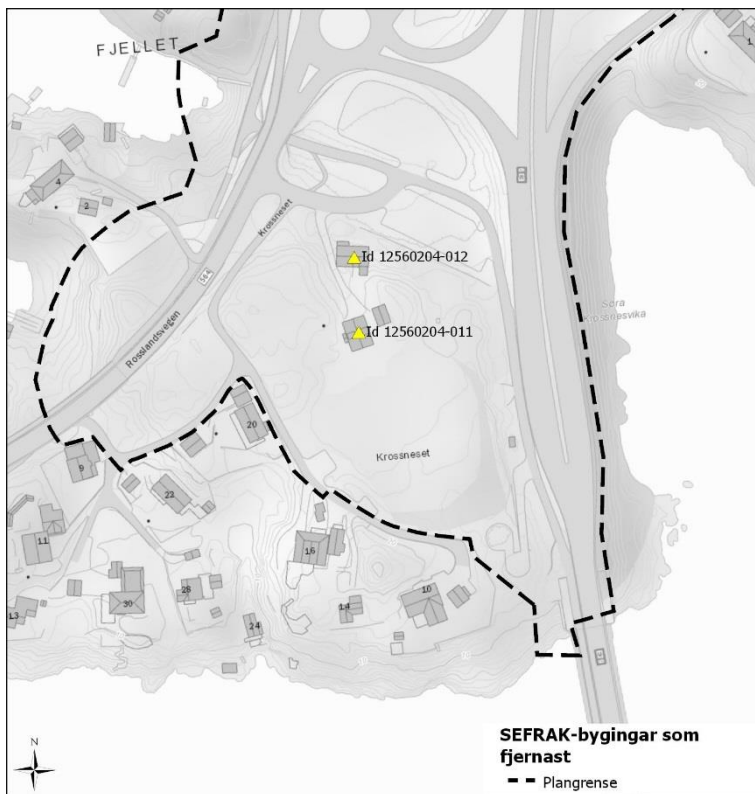
Alternativ 1: Skjerming langs E39.



Alternativ 2: Skjerming ved bustad.

## 5.22 SEFRAK-registrerte bygg som vert fjerna

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



SEFRAK-bygg som vert fjerna.

Det er i SEFRAK-registeret nemnd at nordre stova i våningshuset er av ein viss alder. I samband med at planen vart lagt ut på høyring så gjennomførte Hordaland fylkeskommune ei synfaring. I eit notat frå synfaringa stadfestar fylkeskommunen at den eine lemstova i våningshuset truleg er eldre enn frå slutten av 1800- talet. Fjøset i løa kan vere frå gamle buer i Bergen.

Før søknad om flytting eller riving av eksisterande lemstove og løe må det, i samråd med kulturminneforvaltningsmyndigheita, gjennomførast ei dokumentasjon av bygningane. Deretter, i samband med demonteringa av bygningane, må naudsynte oppfølgingstiltak avklarast med same myndigheit.

### 5.23 Landskap

I hovudsak er det terrengtarbeiding i samband med fortau, sykkelveg, 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 moglegvis 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.

## 6 Konsekvensar av planforslaget

### 6.1 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.

### 6.2 Eksisterande bustader

Gnr.1/bnr.2,5,7 – Egedomen vert løyst inn, og bygningane vert demontert. I denne samanheng må naudsynte oppfølgingstiltak av bygga avklarast med kulturminneforvaltningsmyndigheita.

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.

### 6.3 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.

### 6.4 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, for kiss & ride, er regulert på autsida av fv.564 med direkte tilkomst til gang- og sykkelveg inn til kollektivterminalen. Dette aukar trafikktryggleiken.

### 6.5 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.

### 6.6 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.

## 6.7 Friluftsliv

Ingen konsekvensar for friluftsliv.

## 6.8 Born og unge sine interesser

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

## 6.9 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.

## 6.10 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 syklistar 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.

## 6.11 Universell utforming

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

## 6.12 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.

## 6.13 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.

## 6.14 Kulturminneverdiar

To bygningar som er SEFRAK-registrert vert demontert, og det vesle kulturmiljøet rundt bygga vert del av parkeringsanlegget til den nye kollektivterminalen. I registreringane vert det skildrar at den nordre lemstova i våningshuset er eldre enn frå siste del av 1800- talet. Fjøset kan vere frå gamle buer i Bergen. I samråd med kulturminneforvaltningsmyndigheita må det gjennomførast ei kulturminnedokumentasjon av bygga, før dei vert demontert. Avhengig av kva som vert konkludert i dokumentasjonen, så kan det søkast om riving eller flytting. I samband med demontering av lemstova, enten bygningen skal takast ned utan å bli attreist, eller den skal flyttast, så må det utførast dendrokronologiske prøver for å stadfeste alderen.

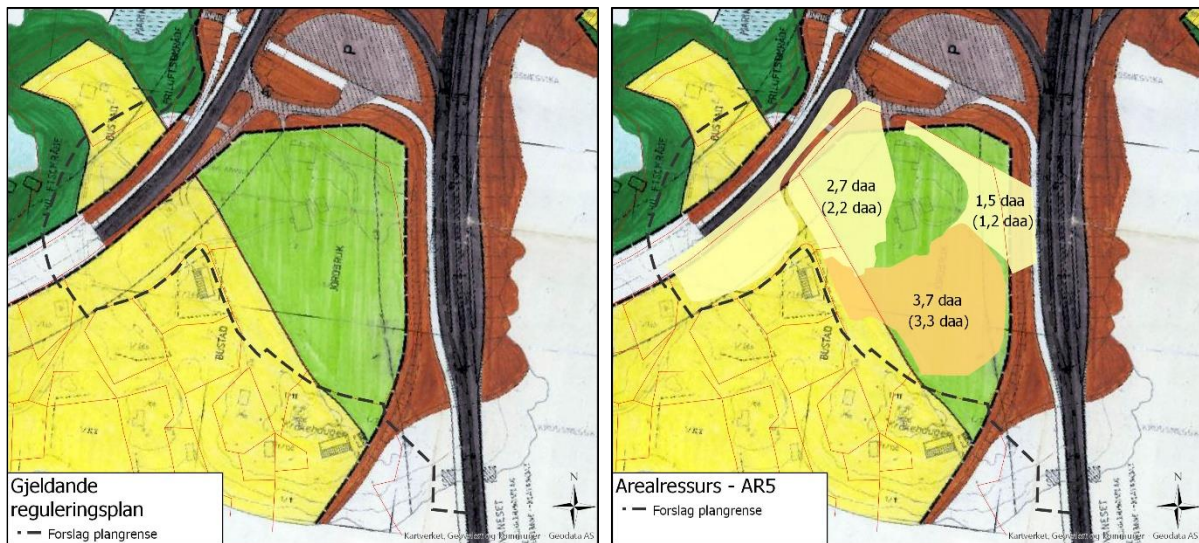
## 6.15 Biologisk mangfold

I Statens vegvesen sin rapport nr. 387 går det fram korleis framande skadelege artar skal handsamast iht. lovverk og «Tverrsektoriell nasjonal strategi om framand skadelege artar». Det er ikkje registrert raudlisteartar eller prioriterte naturtypar i planområdet.

## 6.16 Jordbruk

Iht. kommuneplan for Meland kommune gjeld reguleringsplan for Flatøy Vest framleis, og delar av areala til ny innfartsparkering og kollektivterminal er regulert til «jordbruk» i denne planen, jf. figuren til venstre nedanfor.

Samstundes er område avsett til parkering og bustad i kommuneplanen med krav om felles planlegging for eit større område, jf. 3.1. Dette vert forstått slik at ved felles planlegging opnar kommuneplanen for å nytte arealet til andre føremål enn det som gjeld for planen for Flatøy vest.



9,1 daa er regulert til Jordbruk i gjeldande plan, av dette ligg 8,9 daa innanfor planforslaget.

Innmarksbeite er vist med lys farge, og fulldyrka jord med mørk farge. Tala i parentes er tal på daa sin ligg innanfor Flatøy vest.

I samsvar med § 9 i Forskrift om konsekvensutgreiing skal det gjerast ei vurdering om tiltaket kan få vesentlege verknader for miljø eller samfunn. Kommunen har vurdert at det ikkje er naudsynt med konsekvensutgreiing, men det er likevel relevant å vurdere miljøverdiar knytt til naturressursen jordbruk, som vert råka i planforslaget.

I gjeldande reguleringsplan for Flatøy vest er det eit areal på ca. 9 daa som er regulert til jordbruk. Ny innfartsparkering og kollektivterminal vil leggje beslag på heile dette arealet.

Tabellen under listar opp dei registrerte naturressursane innanfor jordbruksføremålet (kjelde Norsk institutt for bioøkonomi):

Type naturressurs	Areal (daa)
Fulldyrka jord	3,3
Innmarksbeite	3,4

Av jordressursane er det registrert 3,3 daa fulldyrka jord og 3,4 daa innmarksbeite. Heile jordbruksarealet på ca.9 daa går tapt som følge av ny innfartsparkering og kollektivterminal.



Synfaring viser at området i realiteten ikkje blir intensivt utnytta då berre deler av arealet vert brukt til slåttemark for fôr. Området ligg isolert frå anna slåttemark og den som forpaktar jorda må transportere landbruksutstyret et stykke langs fylkes- riksveg for å kunne utnytte ressursen.

Jorda frå det tapte jordbruksarealet er sikra vidare bruk i § 2.8.4 i føresegna.

### 6.17 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.

### 6.18 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.

<b>Støy</b>	
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.
<b>Landskap</b>	
Mål	Vurderingar
Markerte silhuettar i landskapsbildet skal i størst mogleg grad stå fram som urørt etter at anlegget er ferdig.	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.
<b>Naturmangfald</b>	
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 arter basert på kommunen si og SVV sine gjeldande retningslinjer.

## 7 Planprosess og medverknad

### 7.1 Varsel om oppstart

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

**Meland kommune**  
**MELDING OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID**

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-8 varslar vi om oppstart av detaljregulering for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flateøy i Meland kommune, med tilkomstveggar, gang-/sykkelvegar og tilkomstveg til ny snøggåttkai.  
PlanID: 1256 2016 002.

Planområdet er vist med stipla linje på kartet, og arealet er 71 dekar. Planarbeidet vert utført av Sweco Norge AS på vegne av Statens vegvesen.

Området vil bli regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur for eksisterande vegar og vegareal, i tillegg til ei-gedommen 1/2,5,7 sør for eksisterande parkeringsplass. Andre areal vil få same formål som før, med mindre justeringar.

Dei som etter lova har krav på skriftleg varsel om planoppstart vil få dette. Eventuelle merknader eller opplysningar som bør leggjast til grunn for planlegginga skal sendast til:

Statens vegvesen v/Ståle Fumes, Nygårdsgaten 112, 5008 Bergen.  
E-post: [staale.fumes@vegvesen.no](mailto:staale.fumes@vegvesen.no), **Innan 23.05.2016**. Her vil ein kunne få nærare opplysningar om planarbeidet. Varsel om oppstart er tilgjengeleg på heimesida til Meland kommune, [www.meland.kommune.no](http://www.meland.kommune.no). Kopi av alle merknader m.m. skal i tillegg sendast til Meland kommune. Det vil bli invitert til samrådsmøte under planarbeidet. Planen medfører etter kommunen si førebelse vurdering ikkje krav om konsekvensutgreiing etter kap. 4 i plan- og bygningslova.

*Annonse frå BT.*

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

02 april 2017 vart det halde eit folkemøte med naboar i rådhuset i Meland kommune.

### 7.2 Merknader 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	Merknader og innspel	Kommentar
1	Lindås kommune Plan- og miljøutvalet, datert 08.06.2016	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne meiner det er viktig å ta omsyn til menneske med nedsett funksjonsevne i utbyggingsperioden og at ferdige løysningar får universell utforming. Ynskje om at det er med ein brukar-representant i planarbeidet.	Merknadene vert teke til etterretning. Det vert lagt vekt på å regulere løysingar som har universell utforming.

		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.	
2a 2b	Hordaland fylkeskommune, Fylkeskonservatoren, datert 13.03.17	Flatøy er rik på kulturminne. Innanfor planområdet er det frå før kjent fleire steinalderbuplassar 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 fylkeskommunen ei arkeologisk undersøking som førte til at steinalderbuplassane har endra status frå automatisk freda til ikkje freda. Fylkeskommunen har no derfor ingen avgjerande merknader når det gjeld omsynet til kulturminne.

Merknader frå private høyringspartar			
Nr.	Frå	Merknader og innspel	Kommentar
3	Kristian Samuelsen, e-post datert 16.01.2017	<u>Gnr./bnr. 1/19, 20:</u> Kristian Samuelsen m. fl. har søkt disp. frå krav om områderegulering for å kunne detaljregulere areal som i kommuneplanen er avsett til bustadareal. Statens vegvesen har i brev, datert 22.12.2015, rådd til å ikkje gje disp. fordi tilkomstveggar 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 infartsparkering er kulverten tatt med. Den smale kulverten setter ein stoppar for vidare utvikling på Flatøy. Kristian Samuelsen meiner det er viktig at tilkomsten	Merknaden vert teke til orientering. Etter varsel om oppstart er planområdet blitt redusert, 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.

		til bustadene regulerast til betre standard.	
4	Kirsten Flatøy og Irene Flatøy, datert 25.04.2016	<u>Gnr./bnr. 1/285, ubebygde:</u> 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.	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.
5	Terje Flatøy, datert 25.04.2016	<u>Gnr./bnr. 1/80, naust/sjøbu:</u> Merknadene gjeld omdisp. av privat eigedom gnr. 1, bnr. 285. Meiner det er uakseptabelt at eigendommen vert omdisponert til nytt føremål. Dette medfører ein beslaglegging av eigedomen til nytt føremål. Det strider dessutan med reg. pl. for Flatøy Vest, som 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.	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. 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	<u>Gnr./bnr. 1/68, 169, 174, 250, 275, 298:</u> Positiv til at det vert planlagt betre løysingar for gåande og syklende. 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	Merknaden vert teke til etterretning. I planforslaget vert det tilrettelagt for å kunne etablere trygge løysingar for gåande og syklende. Det vert då lagt vekt på å separere gåande og syklende frå motoriserte køyretøy.

		<p>separate trasear for køyrande, syklende 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 undergangen kan brukast utelukande til gåande og syklende, 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.</p>	
--	--	---	--

### 7.3 Offentleg ettersyn

Den 19 september 2018 vart planframlegget lagt ut til offentleg ettersyn, med varselbrev til alle naboar samt private og offentlege instansar. Framlegget vart kunngjort i avisa Nordhordland, Meland

#### Reguleringsplan for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy til offentleg ettersyn

SKRIV UT

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10 har Utval for drift og utvikling 4.9.2018, som sak 71/2018 i Meland kommune, gjort vedtak om å leggja planframlegg ut til offentleg ettersyn. [16.10.2018]

Planområdet er på om lag 43 dekar og omfattar området i krysset mellom E39 og fylkesveg 564 sør på Flatøy. Føremålet med planforslaget er å leggje til rette for nytt kollektivknutepunkt og innfartsparkering, med tilkomstvegar og gang-/sykkelveg.

Framlegg til plan vart ved høyring og offentleg ettersyn kunngjort i avisa Nordhordland og på kommunen si heimeside. Grunneigarar, lag, organisasjonar og offentlege instansar er direkte tilskrive.

#### Planframlegget

- som vedlegg til denne siden, sjå under "Last ned",
- [www.meland.kommune.no](http://www.meland.kommune.no) og
- plandokument og vedtak ligg også til gjennomsyn i resepsjonen på Rådhuset.

Perioden for offentleg ettersyn er 19.09.2018–31.10.2018.

#### Merknader

Merknader til planforslaget må vera framsett skriftleg innan merknadsfristen. For å kome med merknad kan ein enten nytte kommunen sitt elektroniske høyringsskjema som ligg under høyringar og offentleg ettersyn på heimesida, sende e-post til [postmottak@meland.kommune.no](mailto:postmottak@meland.kommune.no), eller sende brev til Meland kommune, Postboks 79, 5906 Frekhaug. Merknaden stillast til planavdelinga.

Merknadsfrist er 31.10.2018.

#### Åpen kontordag på rådhuset

Det vart åpen kontordag på rådhuset måndag 1. oktober kl. 15.00–18.00. Statens vegvesen svarar på spørsmål og tek i mot innspel til planforslaget.

kommune si heimeside og på Statens vegvesen si heimeside. Frist for å komme med merknadar vart satt til 31 oktober 2018.

Det vart halde open kontordag på rådhuset i Meland kommune 1 oktober 2018, kor Statens vegvesen og kommunen svarte på spørsmål og tok imot innspel til planforslaget.

*Annonse frå Statens vegvesen si heimeside*

## 7.4 Merknader i samband med offentlig ettersyn

Det kom inn 12 merknader i samband med at planframlegget vart lagt ut på offentlig ettersyn. Av desse var det 8 merknader frå offentlege høyringspartar og 4 frå private.

Merknader frå offentlege høyringspartar			
Nr.	Frå	Merknader og innspel	Kommentar
1	Fylkesmannen	Fylkesmannen meiner planen er godt gjennomarbeid. Det er mindre feil i framstilling av sannsynklassane i ROS-analysen, dette må rettast.	Framstillinga av sannsynsklassane i ROS-analysen er no retta opp.
2	Fylkeskommunen	<p>Fylkeskommunen har vesentlege merknader til planforslaget når det gjelder konsekvensutgreiingar, vidare utbygging av parkeringshus og kulturminne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formålet er delvis i strid med kommuneplanens arealdel der området er i omsynssone for felles gjennomføring gjennom områderegulering.</li> <li>• I samsvar med §9 i forskrift om konsekvensutgreiing skal forslagsstillar gjere foreløpig vurdering av om planen kan få vesentlege innverknader for miljø eller samfunn. I planforslaget blir det vist til at innfartsparkering blir lagt i et område regulert for bustad, men i kommuneplanen er området skravert som detaljeringsone H810, som i hovudsak viser til formålet landbruk i gjeldande reguleringsplan for Flatøy Vest.</li> <li>• Det er ikkje gjort utredningar av kva konsekvensar planen vil ha for dyrkbart areal. Landbruk blir ikkje nemnd i vurderinga av tiltaket sine konsekvensar. Først i føresegnene kommer det fram at fulldyrka jord og</li> </ul>	<p>Dette er svart ut punktvis nedanfor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen har vedtatt dispensasjon frå kravet om områderegulering. Kommunen vurderer og at planen ikkje løyser ut krav til konsekvensutgreiing.</li> <li>• I reg. pl. for Flatøy vest (vedteke 1988) er det eit areal på ca. 9 daa som er regulert til «jordbruk». Ny parkering og terminal vil leggje beslag på heile dette arealet. Samstundes er område avsett til parkering og bustader i kommuneplanen. Dette vert forstått slik at kommuneplanen opnar for å nytte arealet til andre føremål enn det som gjeld for Flatøy vest planen.</li> <li>• I samsvar med § 9 i Forskrift om konsekvensutgreiing skal det bl.a. gjerast ei vurdering om tiltaket kan få vesentlege verknader for miljøverdiar knytt til jordbruk. I planomtalen er det no lagt inn nytt</li> </ul>

		<p>innmarksbeite skal gjennom massehandtering. Kan ikkje sjå at planen oppfyller forskriftas §9-b som seier at man skal omtale av de miljøverdiar man antar blir vesentleg påverka.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan ikkje sjå at planen viser til kva som er grunnlaget for størrelsen på planlagt innfartsparkering. Meiner etablering ny terminal i Knarvik, mogleg framtidig ekspressbusstopp ved Hagelsundbrua (Rotemyra og Midtmarka) samt etablering av bomstasjonar er vesentlege moment som bør synleggjerast i utredningane.</li> <li>• Innfartsparkeringa blir regulert i område med kombinert formål parkering og parkeringshus. Vi er kritisk til at man skal behandle en eventuell vidare bygging av parkeringshus gjennom rammesøknad. Anbefaler at evt. oppføring av parkeringshus blir gjort som endring av reguleringsplan.</li> <li>• I planområdet ligg det SEFRAK registrerte kulturminne som er planlagt revet. Vi ønsker å gjere ei synfaring for å vurdere alderen på bygningane. Ber om at føresegnene stiller krav om kulturminnedokumentasjon av våningshuset og fjøset - gnr. 1 bnr. 2,5 og 7 – før søknad om riving eller</li> </ul>	<p>kapittel «jordbruk» kor det kommer fram at regulert jordbruksområde ikkje blir drevet særleg intensivt. I føresegnene er det stilt krav om vidare bruk av dyrkbar jord.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fylkeskommunen har gjennom fylkestinget bl.a. vedteke kollektivstrategien kor det står at det bør etablerast innfartsparkeringsplassar utanfor kø-strekningane inn mot Bergen. Fylkeskommunen og Skyss meiner det er strategisk riktig å etablere nytt bussknutepunkt og auke talet på innfartsparkeringsplassar på Flatøy. Her kan man parkere bilen og bytte til buss slik at man unngår bompengar i Bergen.</li> <li>• Det aktuelle området er no endra til «pendlar-/innfartsparkering, o_SPI» kor det ikkje kan byggjast parkeringshus. Det må då ev. en reguleringsendring til for å bygge parkeringshus.</li> <li>• Etter at merknadsfristen gjekk ut har det vore dialog med fylkeskommunen, som har ført til at det no <i>ikkje</i> lengre blir bedt om at kryssa på bygningane vert teke bort. Det er i staden blitt lagt inn føresegn om at «<i>før flytting eller riving...må det..., gjennomførast ei dokumentasjon av byg-</i></li> </ul>
--	--	---	---

		<p>flytting. Dersom bygningane er eldre enn 1850 så er de meldepliktig, før ev. riving eller flytting. Ber om at kryssa på bygningane blir tatt bort frå plankartet og at bygningane ikkje blir revet eller flyttet før tiltaket skal utførast.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Staten har fullt ansvar for sykkeltrafikk langs riksvegen og den kan leggast langs anna veg viss det gjer beste løysning. Dette må sjåast om det er rom for å få finansiert sykkeltilbod. Det oppfordrast til at føresegnene forankrar trygge sykkelparkeringsplassar i første byggetrinn.</li> </ul>	<p><i>ningane. Deretter, i samband med demonteringa av bygningane, må naudsynte oppfølgings-tiltak av bygningane avklarast...»</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andre byggetrinn vil gje ein god løysing for mjuke trafikantar på den aktuelle strekinga. Det er ikkje satt av midlar til å realisere separert gang- og sykkelveg på vestsida av fv. 564, i byggetrinn 1, men det vert lagt til rette for at sykklar kan låsast innandørs i byggetrinn 1</li> </ul>
3	Statens vegvesen	Statens vegvesen er tiltakshavar og har ikkje merknader til planen.	Forslagsstillar tar merknaden til orientering.
4	Bergen Havn	Endringa ser ikkje ut til å komme i berøring med sjøområde, og Bergen Havn har dermed ingen merknader i saken. Om anna veggrunn kommer i berøring med kommunens sjøområde vil tiltaket være søknadspliktig. Det gjerast merksam på at det er en bi-led for sjøfart i Salhusfjorden.	Forslagsstillar tar merknaden til orientering.
5	Mattilsynet	Mattilsynet har ingen merknader til planen.	Forslagsstillar tar merknaden til orientering.
6	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	Rådet tek planforslaget til vitande. Rådet går ut frå at det vert teke omsyn til HC-parkering og tilkomst til terminalen og at universell utforming vert teke hand om.	Forslagsstillar tar merknaden til orientering.
7	Ungdomsrådet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig med ladestasjon for elbilar, gjerne mot avgift.</li> <li>• Sykkelparkering er nødvendig, gjerne innandørs eller under tak, med lås på stativa.</li> <li>• Bilar frå Holsnøy må kunne parkere på Flatøy utan å</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det vert etablert lading for elbilar.</li> <li>• Det vert lagt til rette for sykkelparkering.</li> <li>• Planen omhandlar ikkje bompengestasjonar.</li> </ul>



		<p>køyre gjennom bompengestasjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig med innandørs venteområde for kollektivtransport.</li> <li>• Sterkt ønske om bedre busstilbud til Rosslund.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I første byggjetrinn blir det leskur men ikkje innandørs venteområde på terminalen.</li> <li>• Planen omhandlar ikkje rutetilbodet for bussen.</li> </ul>
8	BKK Nett AS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrisk anlegg i planområdet er vist på tilsendt kart. Det må ikkje gjerast inngripen som medfører endring i dekking over kabel eller oppfylling av terreng som medfører redusert høgde til luftleidningsanlegg.</li> <li>• Det må bestillast kabelpåvising for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering.</li> <li>• Dersom planen forutsett at eksisterande høgspenningsanlegg må flyttast eller leggest om, må det setjast av plass til ny trasè/nettstasjon.</li> <li>• Areal/eigendomar som skal brukast til transformatorstasjonar eller nettstasjonar, settast av i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «andre typar bebyggelse og anlegg», kode 1500</li> <li>• Det må vurderast behov for nettstasjonar i området. De må plasserast minimum tre meter frå vegkant, utanfor vegens frisisiktsone.</li> <li>• Der BKK Nett angir behov for plassering av ny nettstasjon, må det regulerast areal til slikt formål. Alternativt kan det tas inn i føresegnene at nettstasjonar skal kunne etablerast og innanfor kva reguleringsformål dei kan plasserast. Det må da også</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det vil bli tatt omsyn til kabel i byggeplanen.</li> <li>• Det vil bli tatt om syn til kabel i byggeplanen.</li> <li>• Forslagsstillar tar merknaden til orientering.</li> <li>• Dagens nettstasjon med omkringliggende område, som er lokalisert søraust i planområdet, får endra arealformål til kode 1500.</li> <li>• Forslagsstillar tar merknaden til orientering.</li> <li>• Det er tatt med i føresegnene at nye nettstasjonar tillatast oppført i områder avsett til SVG. Det skal då sendast inn rammesøknad, med illustrasjonsplan, som syner bygningsform og tilpassing i terrenget.</li> </ul>

		tas inn i føresegnene om sikkerheitssone. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generelt er det 5 meter byggegrense rundt nettstasjonar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslagsstillar tar merknaden til orientering.</li> </ul>
--	--	--	--

Merknader frå private høyringspartar			
Nr.	Frå	Merknader og innspel	Kommentar
9	Flatøy bygdelag	Er oppteken av at mjuke trafikantar og andre trafikantar ikkje kjem i farlege situasjonar med kvarandre. Ønskjer at alle mjuke trafikantar kan kome seg til kollektivknutepunktet utan å krysse fylkesvegen.	Det er planlagt at eksisterande kulvertar, nord og sør for rundkøyring ved kollektivterminalen, vert værande i første byggetrinn. Eksisterande kulvert nord for rundkøyringa vil i seinare byggetrinn fjernast. På grunn av låge trafikktalet på denne delstrekninga vert dette vurdert som ei trafiksikker løysing.
10	Kari og Gustav Nygård	<u>Gnr./bnr. 1/233:</u> Har ein del krav til utforminga av anlegget rundt bustaden.	Ønskje for utforming vert notert, og endeleg avklart når byggeteikningar utformast og grunnerverv gjennomført.
11	Steinar Hansen, Anved Reidar Krossnes, Kurt Solberg, Svein Magne Krossnes	<u>Gnr./bnr. 1/68, 80, 169, 174 m. fl.:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meiner tiltaka i planen er gode, men ønskjer at det vert gjennomført i eitt byggetrinn.</li> <li>• Ønskjer at eksisterande kulvert nord for rundkøyringa får auka innvendig høgde.</li> <li>• Ny vegløyning krev at areal som i dag nyttast til parkeringsplassar på bnr. 250 og 275 vert nytta som tilkomstveg            Ønskjer at vegløyning vert endra og at haug vert sprengt ned, slik at</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I Nordhordlandspakken er det ikkje midlar til å bygge heile tiltaket slik det er regulert, derfor vert det delt opp i byggetrinn.</li> <li>• Det er heller ikkje midlar til å endre kulvertane i første byggetrinn, innvendig høgde vert derfor ikkje endra.</li> <li>• Det vert ikkje regulert inn nye parkeringsplassar i det aktuelle området, men i byggeplanen vil det her likevel bli vurdert korleis det kan tilpassast med parkering på bnr. 250 og 275.</li> </ul>

		<p>parkeringsplassar vert ivareteke.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haug som står igjen etter tidlegare vegbygging er rasfarleg.</li> <li>• Ønskjer at tilkomstveg leggest om slik at eksisterande undergang på nordsida av rundkøyringa kan brukast utelukkande til mjuke trafikantar.</li> <li>• Inviterer til synfaring.</li> <li>• Meiner at hus på bruk 68 ikkje er vurdert i støyvurderinga. Meiner og at det er feil at støyanalysen ikkje bygger på reelle målingar.</li> <li>• Avrenning frå området gir i dag forureining i vika. Ønskjer at overflatevatn frå ny kollektivterminal vert handtert før det vert slept ut i sjøen.</li> <li>• Presiserer at notbu på bruk 174 ikkje er eigna til rigg og lagring, sjølv om det er</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Løysinga som er vist i planforslaget gir tilkomst til området, utan at haugane på vestsida av dagens veg vert råka. Kommunen har hatt eit ønskje om at mest mogleg av haugane skal stå av estetiske omsyn, særleg frå sjøsida. Det vil, om naudsynt, gjennomførast sikring av farlege skjeringar.</li> <li>• I første byggetrinn vil dagens løysing med blanda føremål i undergangen vidareførast. Dette byggetrinnet er avgrensa av økonomiske omsyn.</li> <li>• Det vert gjennomført synfaring ved utforming av byggeplan.</li> <li>• Støyanalysar er basert på berekningar, ikkje målingar. Bakgrunnen er at det er støy i opningsåret, for planlagde tiltak, som skal ligge til grunn for vurdering av behov for skjerming. Det er store feilkjelder i utandørs målingar, og resultata er langt meir presis ved berekningar. Berekningane er utført i tråd med krav sett i rettleiar T-1442. Bustad gnr./bnr. 1/169 er ikkje tatt med i berekninga. Dette er ein feil, og er no retta opp.</li> <li>• Avrenning av kollektivterminalen blir handsamast i VA-plan for tiltaket.</li> <li>• Anlegg- og riggområde gir moglegheit til å nytte området i anleggsfasen. Notbua vil ikkje vere aktuell å nytte, og vert teke ut av</li> </ul>
--	--	--	--

		<p>markert med mellombels anlegg og riggområde i planen.</p> <p>Gangtilkomst til notbua må framleis liggje etter at tiltaket er gjennomført.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peiker på at det bør setjast opp støyskjerm for å sikre at vindtilhøva i hamna ikkje vert endra for mykje.</li> <li>• Ønske om separate trasear for mjuke trafikantar på strekninga Frekhaug – Knarvik.</li> </ul>	<p>området. Sti til notbu vert teke med i planen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Støyskjerm vil om naudsynt setjast opp for å avgrense støybelastning. Støyberekninga viser at det ikkje er behov for skjerming på området. Det vert ikkje nytta støyskjermer for å skjerme mot vind.</li> <li>• Andre byggetrinn vil gje ein god løysing for mjuke trafikantar på strekninga Frekhaug – Knarvik.</li> </ul>
12	Vest-Land Eiendom AS	<p>Forslagsstillar for tilgrensande områdeplan, i nordaust, har følgjande innspel til byggetrinn 1:</p> <p>Ønskjer at gangveg i nord, mot FRAMO, vert bygd breiare for å gi plass til sykkelveg. I tilgrensande plan planleggast det ein gang- og sykkelveg gjennom nordlege del av Flatøy. Dersom sykkelveg realiserast i trinn 1 og koplatt mot sykkelveg i tilgrensande plan, så blir det sykkelveg heilt frå Hagelsund bru til kollektivterminalen på Flatøy.</p>	<p>Andre byggetrinn vil gje ein god løysing for mjuke trafikantar på den aktuelle strekninga. Det er ikkje satt av midlar til å realisere separert gang- og sykkelveg på vestsida av fv. 564, i byggetrinn 1</p>



- 6) Etter innspel frå BKK Nett AS er no delar av området som tidlegare var regulert til «*annan veggrunn – grøntareal*» (o\_SVG) endra til «*andre typar bygningar og anlegg*» (o\_BAB). I føresegnene, §3.1, er det også lagt inn tekst som sikrar at køyretøy har tilkomst til nettstasjonen.

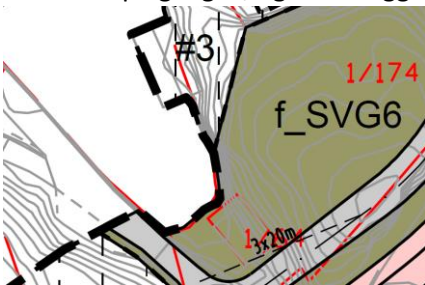


Utklipp viser planforslag til høyring.



Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 7) I fellesbrev frå grunneigarar vest i planområdet er det kommen innspel om at Notbua ved gnr. bnr. 1 bnr. 174. må sikrast gangtilkomst. Det er no teikna gangtilkomst fram mot notbua, samstundes som planområdet er snevra inn slik at sjølve bua fell utanfor planen. I føresegnene er det lagt inn tekst om at tilkomst til denne notbua til en kvar tid skal vere open for ferdsel på gangsti, også i anleggsfasen.



Utklipp viser planforslag til høyring.



Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 8) I nord er plankartet snevra litt inn på austsida. Dette er gjort fordi «*reguleringsplanen for E39 Flatøy-Midtdelar*» ivareteke reguleringsformålet langs E39.

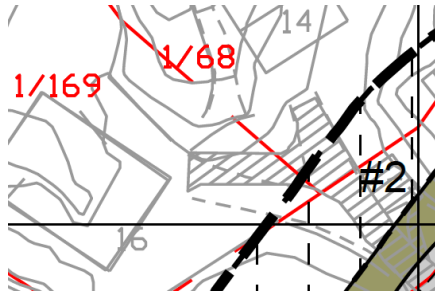


Utklipp viser planforslag til høyring.

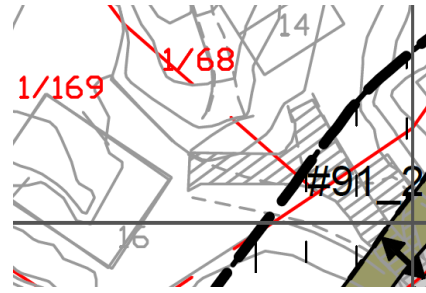


Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 9) I føresegnene - veg f\_SV4 - er gnr./bnr. 1/1, 2, 5, 7, 80, 280 og 291 fjerna, fordi det låg inne feil om at desse eigedomane har tilkomst via denne vegen. I plankartet er det her lagt inn pil som framleis sikrar dagens tilkomst til gnr./bnr. 1/68, 169.

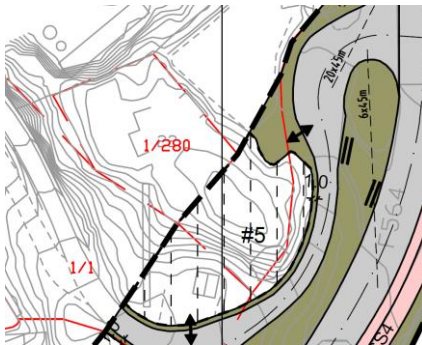


Utklipp viser planforslag til høyring.



Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 10) I nord er f\_SV4 no erstatta av o\_SV5. Dette er gjort fordi vegen som går frå fylkesvegen og ned til kaia er kommunal.

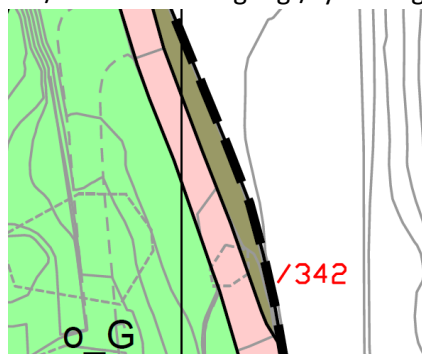


Utklipp viser planforslag til høyring.

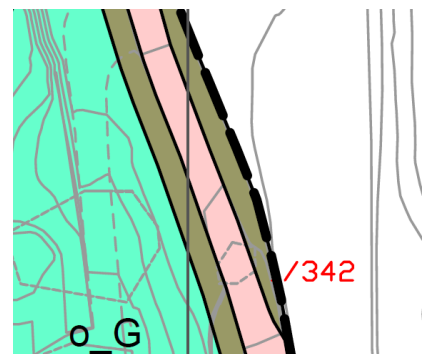


Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 11) Sør i planområdet er det lagt inn o\_SVG mellom o\_SGS1 og o\_G. Dette er gjort for å hindre at man går inn i området regulert til grunnstruktur, i forbindelse med bygging og drift/vedlikehald av gang-/sykkelveg.

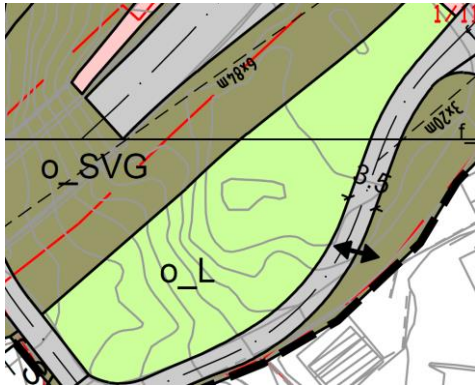


Utklipp viser planforslag til høyring.

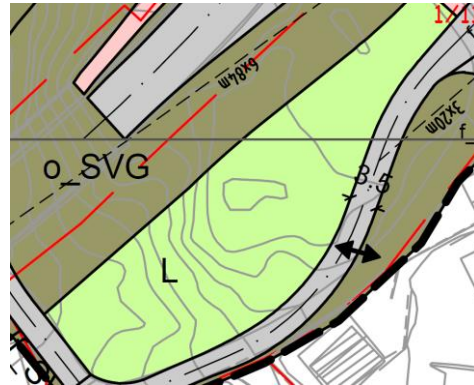


Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 12) Sørvest i planområdet er o\_L (LNRF) erstatta av L, fordi dette arealet ikkje er offentleg men privat. I føresegnene, §6.1, er det her også lagt inn tekst om at kommuneplanen føresegner og plan- og bygninglovens regler er gjeldande.

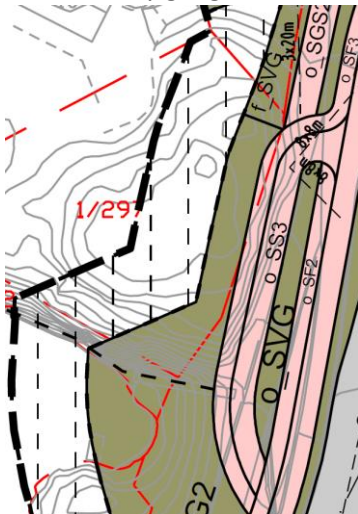


Utklipp viser planforslag til høyring.

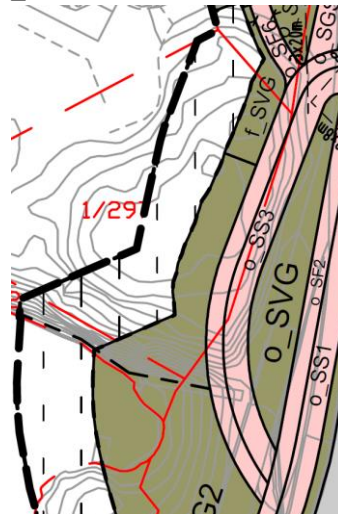


Utklipp viser planforslag etter høyring.

- 13) Fråviksgruppa hjå Statens vegvesen har gjeve tilbakemelding om at gang- sykkelvegen som er planlagt å gå i kulverten under fylkesvegen, mellom terminalen og vestsida av planområdet, har for knapp horisontalkurveradius. o\_SS3 er derfor endra slik at den dreiar litt lengre ut mot sjøen og samtidig møter o\_SF3 litt lengre mot nord. Dette har igjen ført til at o\_SGS2 får brattare stigning. For å få en alternativ gangtrase med mindre stigning så er det i tillegg etablert en ny gangtrase med mindre stigning, o\_SF6.



Utklipp viser planforslag til høyring.

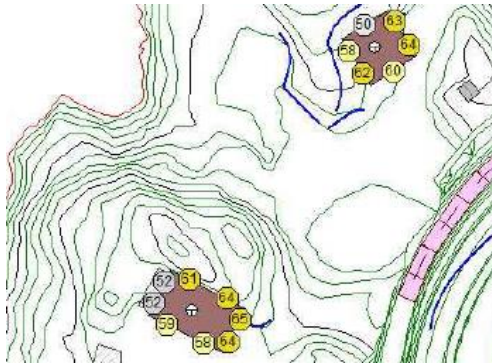


Utklipp viser planforslag etter høyring.

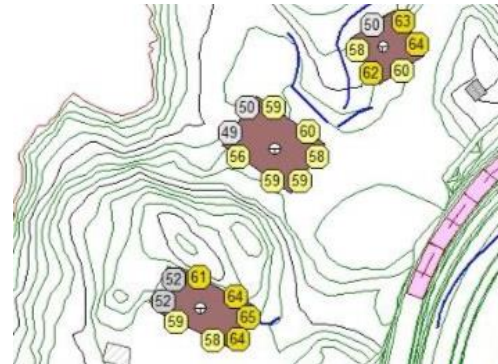
- 14) I plankartet er det no fleire stader lagt til «annan veggrunn – tekniske anlegg» (o\_SVT) som illustrerer kor det er tenkt refugar, på fylkesvegen. Desse kan m.a. nyttast til å møblere vegteknisk anlegg.



15) Det viste seg at våningshus på gnr. 1 bnr. 169 ikkje var tatt med i grunnlagskartet for berekningar i støyrapporten. Det er no lagt inn berekna støynivå for det aktuelle huset.



Utklipp frå støyrapport til høyring.



Utklipp frå støyrapport etter høyring.

## 8 Vedlegg

- Inkomne merknader
- Føresegner, datert 15.05.2019
- Plankart, datert 30.04.2019
- Teikningar, datert 14.05.2019
- Geologiske undersøkingar, datert 04.04.2017
- Sikringsanslag, datert 09.02.2018
- ROS-analyse, revidert 12.04.2019
- Støyrapport, revidert 13.05.2019
- VA-rammeplan, datert 29.05.2018