



Lonevåg beslagfabrikk AS
Holmane næringsområde - Planskildring med konsekvensutgreiing

RP46302013004

10.04.19/ rev. 12.08.2022

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgjevar:	Lonevåg beslagfabrikk AS
Rapporttittel:	Holmane næringsområde - Planskildring med konsekvensutgreiing
Utgåve/dato:	13 / 12. aug. 2022
Oppdrag:	529358 – Lobas, regulering av næringsområde i Fotlandsvåg Lobas
Oppdragsleiar:	Anna Wathne
Fag:	Landskap Bergen
Emne:	Næringsanalyser og konjunkturbarometer
Skriven av:	Christian Frønsdal/Anna Wathne
Kvalitetskontroll:	Anna Wathne
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

FORORD

Lonevåg beslagfabrikk AS har fått utarbeida reguleringsplan for Holmane næringsområde i Fotlandsvåg i Osterøy kommune. Hovudformålet med planarbeidet er å utvida eksisterande næringsområde gjennom utfylling i sjø og legge til rette for langsiktig områdeutvikling til tillegg til å ta omsyn til miljø og samfunn.

Planskildringa og tilhøyrande plandokument er utarbeidd av Asplan Viak AS på vegne av Lonevåg beslagfabrikk AS. Rapportane «Naturmiljø og naturmangfald», «Berggrunnundersøking i sjø og moglegheitsstudie» samt «Marinarkeologiske undersøkingar» som er omtala i planskildringa er utarbeida av underkonsulentar (sjå vedlegga g, h og i).

10.04.2019/sist revidert 12.08.2022

Anna Wathne
Oppdragsleder

Anja Vik
Medarbeidar planfag

INNHALD

1.	Samandrag.....	5
2.	Nøkkelopplysningar.....	6
3.	Bakgrunn for planarbeidet	7
3.1	Bakgrunn.....	7
3.2	Intensjonen med planframlegget	8
4.	Planprosess	9
4.1	Oppstartsmøte med kommunen	9
4.2	Forslag til planprogram.....	9
4.3	Kunngjering / varsling av oppstart og høyring av planprogram	9
4.4	Fastsetting av planprogram	9
4.5	Undervegs møte.....	10
4.6	Planframlegg med konsekvensutgreiing	10
4.7	1. gongs handsaming	10
4.8	Høyring / Offentleg ettersyn.....	10
4.9	2. gongs handsaming	10
4.10	Prosess fram til 3.gongs handsaming.....	11
5.	Planstatus og overordna retningslinjer	12
5.1	Kommuneplanen si arealdel 2011-2023	12
5.2	Kommunedelplanar og temaplanar.....	14
5.3	Reguleringsplanar	15
5.4	Nasjonale føringar for planarbeidet	15
5.5	Regionale føringar for planarbeidet	16
6.	Skildring av planområdet (dagens situasjon)	17
6.1	Lokalisering	17
6.2	Avgrensing	18
6.3	Tilstøytane areals bruk / status.....	19
6.4	Eksisterande bygningar	20
6.5	Topografi/landskapstrekk	23
6.6	Sol-tilhøve	24
6.7	Vegetasjon, dyreliv og andre naturtilhøve.....	25
6.8	Grøne interesser	26
6.9	Kulturminneverdiar	28
6.10	Veg og trafikktilhøve.....	30
6.11	Støy.....	33
6.12	Offentleg kommunikasjon/ kollektivdekning	33
6.13	Vatn og avløp	33
6.14	El/trafo.....	34
6.15	Privat og offentleg servicetilbod.....	35
6.16	Risiko og sårbarheit.....	35
7.	Utgreiingar etter forskrift om konsekvensutgreiingar.....	37
7.1	Innleiande miljøundersøking.....	37
7.2	Naturmiljø.....	38
7.3	Berggrunnundersøking i sjø og moglegheitsstudie	40
7.4	Marinarkeologiske registreringar	40
7.5	Landskapsbilete	41
7.6	Risiko og sårbarheit.....	45
8.	Skildring av planframlegget	48

8.1	Innleiing.....	48
8.2	Reguleringsformål	49
8.3	Byggeformål	52
8.4	Parkering.....	59
8.5	Trafikkareal	61
8.6	Lokalitet for småbåtar	65
8.7	Vatn og avlaup	66
8.8	Støytiltak	67
8.9	Avfallshandtering/miljøstasjon	67
8.10	Risiko og sårbarheit.....	68
8.11	Anna.....	68
9.	Konsekvensar av planframlegget	69
9.1	Overordna planer og vedtak	69
9.2	Eksisterande reguleringsplanar	69
9.3	Landskapsbilete	69
9.4	Trafikk, parkering og kollektivtilbod.....	69
9.5	Kulturminne	70
9.6	Friluftaktivitet	70
9.7	Naturmiljø og naturmangfald	71
9.8	Born og unges interesser	71
9.9	Risiko og sårbarheit.....	71
9.10	Infrastruktur (vei/vann/avlaup, el-anlegg etc).....	71
9.11	Næringsinteresser.....	72
9.12	Nærmiljø og omsyn til naboar.....	72
9.13	Ferdsl og sikkerheit til sjøs	72
9.14	Samla konsekvens av planframlegget	72
10.	Medverknad	74
10.1	Merknader og uttaler til oppstart.....	74
10.2	Samarbeid med Fotlandsvåg båtlag	78

1. SAMANDRAG

Bakgrunn for planarbeidet er behovet eksisterande næringsverksemd i området har for utvikling.

Osterøy kommune har eit uttalt mål om næringsvekst og tilflytting til kommunen.

Den bærande ideen bak planarbeidet er å sikra vekst for verksemdene i planområdet:

- Utviding av næringsareal for verksemdene gjennom utfylling av vågen mellom LOBAS og HBH
- Utviding av kaien utanfor Oster Maskin & Transport AS
- Samordning av hovudtilkomst og parkering.

Hovudmålet med planarbeidet er å utvida eksisterande næringsområde gjennom utfylling i sjø og legge til rette for langsiktig områdeutvikling i tillegg til å ta omsyn til miljø og samfunn.

Plandokumenta sikrar meir næringsareal, høgare utnyttingsgrad i området og forbetring av eksisterande trafikk-areal både i og rundt næringsarealet.

Avbøtande tiltak for dei konsekvensar som følgjer av maksimal utbygging er sikra gjennom krav til etterfølgjande undersøkingar og direkte tiltak.

Plandokumenta gir eit oppdatert plangrunnlag for området som samsvarar med gjeldande og tiltenkt bruk.

Planprosessen har vore lang og planforslaget slik det nå ligg føre er ei løysing der ein har prøvd å innarbeida alle aktørar sine interesser.

Til 3. gongs handsaming er fylkesvegen, frå sørleg del av næringsområdet og til plangrense i sør, justert frå tofeltsveg til einfeltsveg. Det er innarbeidd rekkefølgjekrav som sikrar at all infrastruktur innanfor planområdet skal vera opparbeidd før det vert gjeve ferdigattest eller mellombels bruksløyve for nye bygg i næringsområdet.

2. NØKKELOPPLYSNINGAR

Gardsnr./bruksnr.	96 / 17 m.fl.
Gjeldande planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Reguleringsplan: Ingen gjeldande KPA: - <i>noverande næring</i> , - <i>noverande bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande vassdrag</i> , - <i>veg</i> , LNF.
Forslagsstillar	Lonevåg Beslagsfabrikk AS
Grunneigarar (sentrale)	Lonevåg Beslagsfabrikk AS, Oster Transport & Entreprenør for AS, Jørn Ahmer, Fotland Interessentskapet, Hordaland Fylkeskommune, Osterøy kommune
Plankonsulent	Asplan Viak AS
Ny plans hovudformål	Næringsformål
Planområdet areal i daa	Ca. 75
Grad av utnytting	Felt BN1: 46 %BYA, felt BN2: 38 %BYA, Felt BN3: 44 %BYA, felt BN4: 25% BYA
Maks. nytt næringsareal (BYA m2)	Ca. 11000 m2
Aktuelle problemstillingar (støy, byggehøgder, o. l.)	Konsekvensar for miljø, landskap, byggehøgder
Ligg det føre varsel om motsegn (j/n)	j
Konsekvensutgreiingsplikt (j/n)	j
Kunngjering oppstart, dato	15.10.13 og 04.03.14
Fullstendig planframlegg motteken, dato	10.04.2019
Informasjonsmøte avholdt.(j/n)	J – 15.02.15 og 22.06.22

3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

3.1 Bakgrunn

Bakgrunn for oppstart av planarbeidet er behovet eksisterande næringsverksemd i området har for utvikling.

Lonevåg beslagfabrikk kjøpte Anylett-fabrikken i 2004 og etablerte seg i Fotlandsvåg. Anlegget vart utvida i 2008 og det er ikkje heimel til ytterlegare utviding i gjeldande plan. Verksemda er i god utvikling og det er trong for store lagerareal for å kunne serve marknaden og ha kort leveringstid. Rom for utviding av areala er viktig for ei langsiktig satsing i Fotlandsvåg.

Oster Maskin & Transport AS er ei lokal verksemd som ynskjer å utvikle seg i Fotlandsvåg. For å leggja til rette for framtidig utvikling er det trong for lagerhall, kontorlokalar og ei god kai.

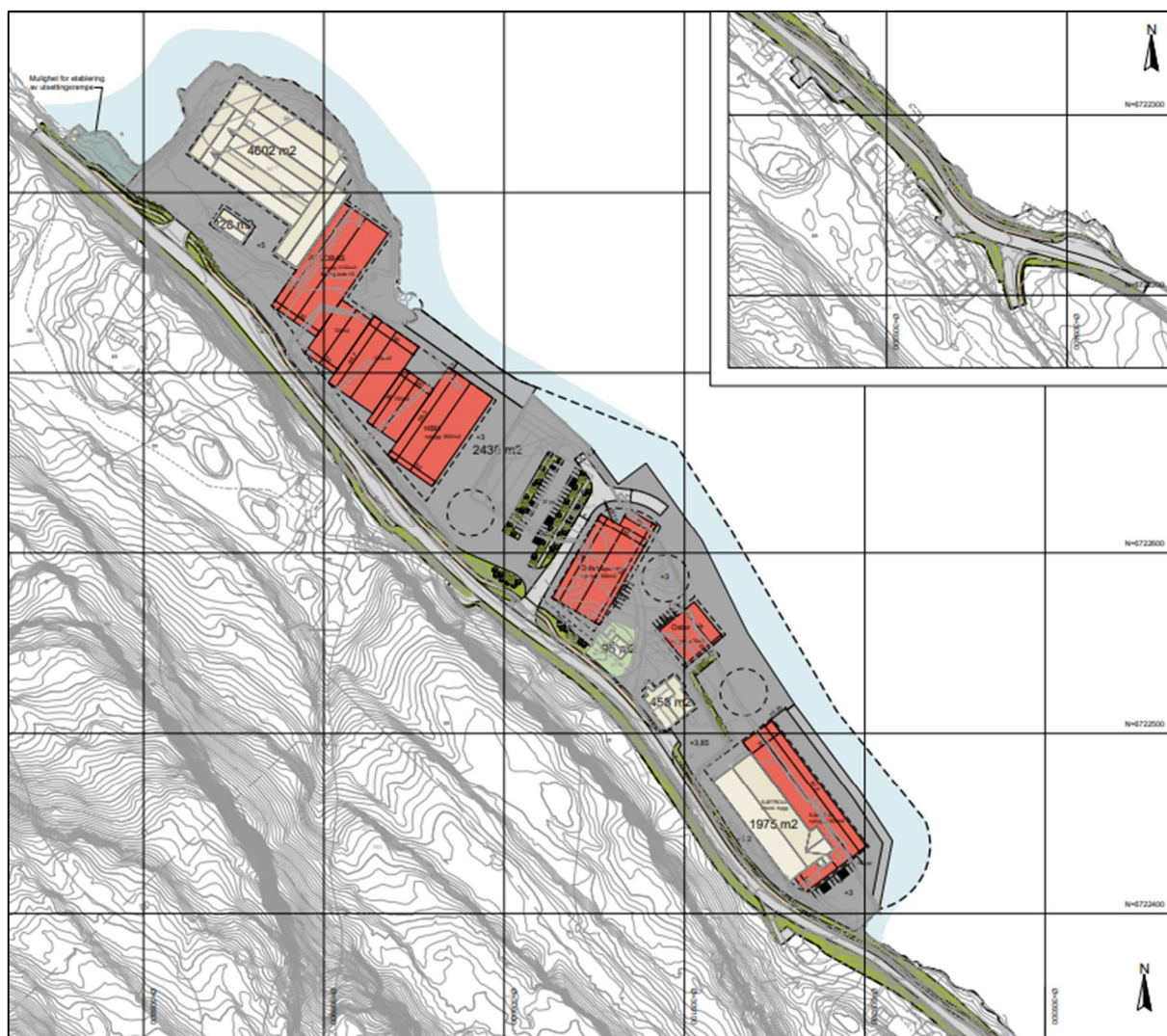
Historisk sett har Sjøtroll hatt aktivitet med stamfisk og rognproduksjon sidan anlegget vart oppretta i 1988. For å sikre moglegheita til å kunne ekspandere, er det viktig for selskapet gjennom reguleringsplan å leggja til rette for dette. Sjøtroll - Fotlandsvåg representerer ein lokalitet i eit stort system. Tilgjengeliggjering av areal for utbygging, vil vera med på å sikre auka aktivitet i nærområdet. Det er inga snarlege planar om utviding, men dette handlar om å ha areal tilgjengeleg som kan opparbeidast forholdsvis raskt i ein næring som er i kontinuerleg utvikling.

3.2 Intensjonen med planframlegget

Osterøy kommune har eit uttalt mål om næringsvekst og tilflytting til kommunen (jf. planskildringa til kommuneplanen og planstrategien, sjå kapittel 5.1).

Den bærande ideen bak planarbeidet er å sikra vekst for verksemdene i planområdet:

- Utviding av næringsareal for verksemdene gjennom utfylling av vågen mellom LOBAS og HBH
- Utviding av kaien utanfor Oster Maskin & Transport AS
- Samordning av hovudtilkomst og parkering (sjå figur under).



Figur 3-1. Illustrasjonsplan av planframlegget.

Det er også ei viktig målsetting for initiativtakarane å bidra til næringsvekst i kommunen, med synergi-effektar av dette (auka tilflytting, redusert fråflytting, auka handel etc.).

Gjennom utvikling, som skissert over, legg ein og til rette for forbedring av eksisterande vegsystem for områda kring næringsarealet. Det er knytt rekkefølgjekrav til opparbeiding av alt vegareal, inkludert fortau, i plankartet.

4. PLANPROSESS

Planarbeidet krevjar konsekvensutgreiing (sjå vedlagt planprogram) noko som gir ein litt meir omfattande planprosess enn ordinære planprosessar. Illustrasjonen under visar den hovudsakelege skilnaden på ein ordinær planprosess og ein med konsekvensutgreiing:



Figur 4-1. Skjematisk framstilling av planprosess med og utan KU.

4.1 Oppstartsmøte med kommunen

Det vart halden oppstartsmøte med kommunen den 21.05.12 der viktige rammar for planarbeidet vart diskutert.

4.2 Forslag til planprogram

Forslag til planprogram vart sendt kommunen den 17.07.13 (datert 10.07).

4.3 Kunngjering / varsling av oppstart og høyring av planprogram

Varsel om oppstart av planarbeid vart kunngjort saman med høyring av planprogrammet. Kunngjeringsannonse var i avisa Bygdanytt den 15.10.13 med høyringsfrist 15.10.13 – 03.12.13. Naboar og høyringsinstansar vart varsla per brev. Det kom inn 2 nabomerknader og 4 høyringsuttaler. Merknadene er summert og kommentert i kapittel 10 i planskildringa.

Det vart varsla ny oppstart og høyring av planprogram på grunn av utvida plangrense mot sør (vegstrekket frem til avkøyring mot skulen vart inkludert). Utvida planprogram i høve dette er datert 04.03.14. Det kom inn 2 nabomerknader og 4 høyringsuttaler. Merknadene er summert opp og kommentert i kapittel 10 i planskildringa.

4.4 Fastsetting av planprogram

Planprogrammet vart fastsett av kommunen den 11.06.14.

4.5 Undervegsmøte

Det er halde undervegsmøte saman med kommunen den 17.12.14, 09.12.15, 30.06.16, 19.10.17, 04.12.18. I møta har ulike utkast til planforslag vore diskutert og ønske/krav om justeringar i plandokumentet avklart.

4.6 Planframlegg med konsekvensutgreiing

Planframlegget med konsekvensutgreiing vart sendt kommunen for 1. gongs sakshandsaming den 10.04.2019.

4.7 1. gongs handsaming

Planframlegget vart sakshandsama mellom 29.04.2019 – 16.04.2020 og vedtak om utlegging av planframlegget til offentleg høyring vart datert 28.05.2019

4.8 Høyring / Offentleg ettersyn

Planframlegget vart sendt på høyring / offentleg ettersyn den 14.06.19 med høyringsfrist den 30.08.19.

Det kom inn 9 fråsegner etter offentleg ettersyn av planen som tok opp ei rekkje ulike forhold. Av dei 9 fråsegnene var 2 gitt som motsegn; Statens vegvesen og Fylkesmannen i Vestland (no Statsforvaltaren i Vestland). Fråsegn frå fylkesmannen er samordna uttale med motsegn. Motsegna omhandlar utforming av vegen og krav om rekkefølge knytt til realisering av utbetra veg.

I det reviderte planforslaget vart fortau flytta over til austsida av vegen, det vart jobba ytterlegare for å utbetra tilkomst, vegstandard vart justert for å komme i møte innhaldet i motsegna. Krav om rekkefølge knytt til realisering av ny veg vart delvis innarbeida i krav om rekkefølge ved at fortau langs næringsområdet må vera på plass før tiltak i næringsområdet kan realiserast.

Det vart gjennomført meklingsmøte 9.juni 2020 i regi av Statsforvaltaren (tidlegare Fylkesmannen) der Osterøy kommune, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune var samla. I same meklingsmøte vart motsegnspunkt for reguleringsplanen for Saltverket næringsområde også drøfta. Meklinga førte ikkje fram til semje, og rådmannen rådde til å handsame planen på nytt og sende vedteken plan med motsegn til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd.

I september 2020 tok Vestland fylkeskommune kontakt med Asplan Viak med førespurnad om å sende over vegteikningar for å sjå på alternative løysingar for vegstrekket mellom næringsområdet og avkjørsel til skulen. Utgangspunktet for vidare arbeid var å finne minimumsløysingar for utbetring av vegen som vegeigar kunne godkjenne.

Då det var usikkert om dialogen med Vestland fylkeskommune ville føre fram, fortsette framdrifta mot 2.gongs handsaming som planlagt. Endringane frå 1.gongs til 2.gongs handsaming vart ikkje sendt ut på ny høyring.

4.9 2. gongs handsaming

28.oktober 2020 vart planen vedteke med motsegn av heradsstyret. Planen skulle sendast vidare til departementet for endeleg avgjerd.

4.10 Prosess fram til 3.gongs handsaming

Møtet 16.november 2020 var første av fleire møter mellom Asplan Viak, Osterøy kommune, Vestland fylkeskommune/ved avdeling Infrastruktur og veg og Statens vegvesen. Det har vore eit godt samarbeid mellom partane for å finne dei løysingane som sikrar gjennomføring av vegutbetring med tilbod til mjuke trafikantar på den krevjande strekninga.

Parallelt følgde rådmannen opp prosessen mot å sende planen til departementet. Å sende plansaker til endeleg avgjerd til departementet er ei tidkrevjande prosess med usikkert utfall, og sidan det var god dialog for å finne løysingar som kunne løyse motsegna valde rådmannen å ikkje sende planen til departementet.

I august 2021 var det synfaring med geoteknikar frå Vestland fylkeskommune, Asplan Viak og Osterøy kommune på vegstrekninga mellom næringsområdet og avkøyrse til skulen. Konklusjonen med synfaring var at utbetring av vegen let seg gjere ut mot sjøsida og utan inngrep på eigedomar på oppsida av fylkesvegen.

I tida etter synfaringa har det vore parallell prosess med prosjektering og endring av planframlegget. Endringane som er innarbeidd i planen er at vegstrekninga mellom næringsområdet og skulen vert endra til ein einfeltsveg med fortau, med møteplass. Ved særleg del av næringsarealet vert vegen snevra inn, frå to felt til eit felt. I tillegg vert det lagt inn rekkefølgjekrav om at heile vegstrekninga med fortau innanfor plankartet skal opparbeidast.

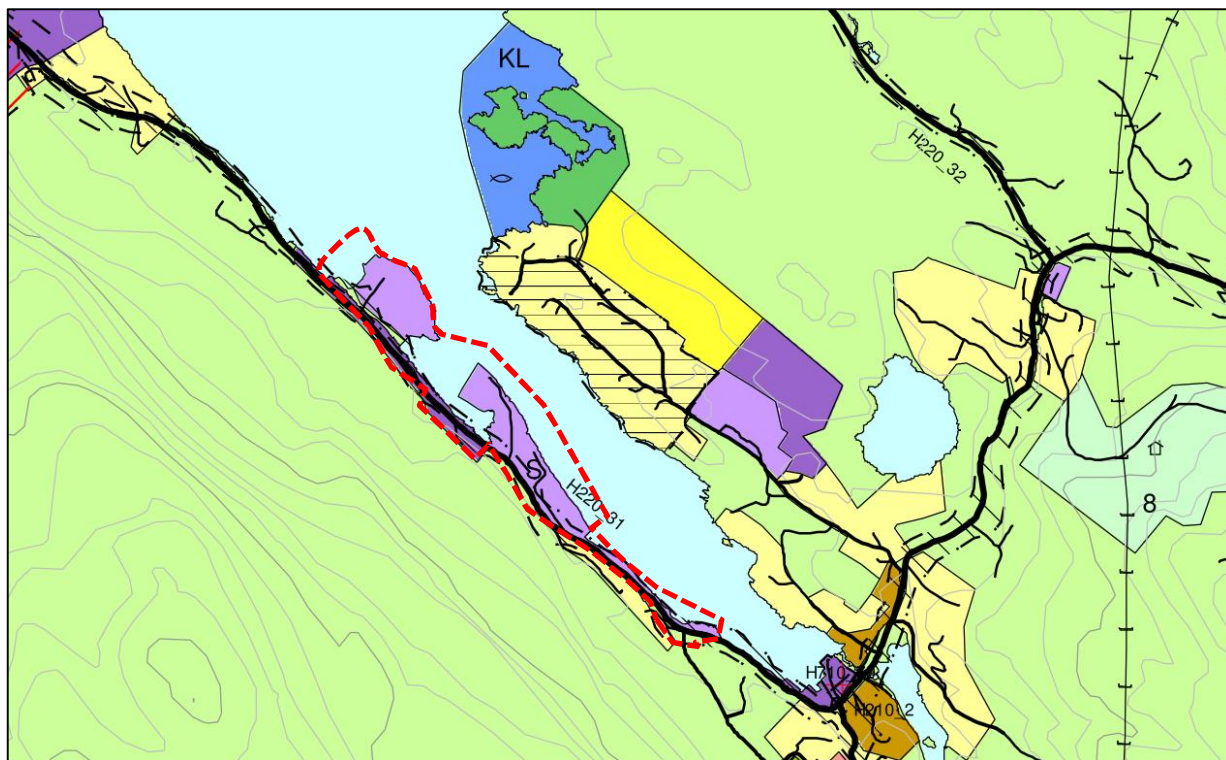
I prosessen etter planen vart vedteke med motsegn har det vore kommunisert at denne endringa kunne takst som ei mindre endring etter forenkla prosess, jf. pbl. §12-14 då endringane ikkje gjekk ut over hovudrammane i planen, i liten grad vil påverke gjennomføringa av planen og ikkje vedkjem omsynet til viktig natur- og friluftsområde. Etter nærare vurderingar vurderer rådmannen at mindre endring av ein plan som er vedteke med motsegn med eit planvedtak som ikkje er kunngjort med klagefrist ikkje let seg gjennomføre.

Endringa vert difor lagt inn i vedteke planframlegg og meldt opp til 3.gongs handsaming av plan- og kommunalteknisk utval, før den vert sendt ut på ny offentleg høyring og ettersyn. Slik får offentlege mynde, nabo og grunneigarar moglegheit til vurdere endringane mellom 1. til 2.gongs handsaming, samt endringane etter 2.gongs handsaming. Endringane har med hensikt å løyse motsegna frå Statens vegvesen og Statsforvaltaren, slik at planen kan realiserast.

5. PLANSTATUS OG OVERORDNA RETNINGSLINER

5.1 Kommuneplanen si arealdel 2011-2023¹

Planområdet er i gjeldende kommuneplan (KPA) avsett til *noverande næring, noverande bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande vassdrag*. Delar av planområdet mot vegen inngår i omsynssone H220, noko som betyr at dette området er innafor gul støysone jf. støyretningsline T-1442.



Figur 5-1. Utsnitt frå gjeldande kommuneplan.

Føresegna til KPA inneheld særskilde føresegner for næringsområde (jf. kapitla 2.35-2.44). Av desse går det fram at:

- Nye verksemdar skal ikkje plasserast slik at dei etter kommunen si vurdering vil vere til vesentleg ulempe for kringliggjande busetnad eller offentlege føremål m.o.t. støy, forureining eller andre negative konsekvensar med omsyn til miljøet.
- Det skal etablerast buffersoner, fortrinnsvis som vegetasjon, som skjermar nærliggjande omgjevnad. Buffersoner skal ligge innanfor areal som er sett av til byggeføremål. Innanfor næringsområde skal det setjast av areal som speglar opphøveleg terreng- og grønstruktur.
- I framtidige næringsområde skal det leggjast til rette for mjuke trafikantar.
- I framtidige næringsområde skal det leggjast til rette for energireduserande tiltak, og forsyning av eksempelvis vass-boren varme og biovarme.
- Detaljreguleringar skal ta stilling til visuelle uttrykk som fargebruk, materialbruk, samt skilt og reklame.

¹ Osterøy kommune. Arealdele til kommuneplanen 2011-2023 (10.03.2011).

- Opphalds-, arbeids- og publikumsrom i nye og eksisterande byggeområde skal ikkje ha golv lågare enn kote +3 m.o.h, målt frå kote 0 (Normalnull – NN2000) i sjø. Tekniske installasjonar skal etablerast over høgaste risikonivå. Der det er fare for oppstuvning av vatn i tilknytning til vassdrag og/eller vesentleg bølgepåverknad skal høgde for lågaste golvnivå vurderast på bakgrunn av ei fagkunnig vurdering av person/firma med relevant kompetanse (PBL § 11-10, nr. 2).

Av planskildringa² til KPA går det fram:

- Etablering av rammer for næringsutviklinga vil ha mykje å seie for framtidig økonomisk og samfunnsmessig utvikling i kommunen. Det er viktig å sikra konkurransedyktig lokalt næringsliv og tilgang på kvalifisert arbeidskraft og arbeidsplassar i kommunen.
- Fotlandsvåg er i arealstrategien til kommuneplanen definert som Områdesenter. Med dette meiner ein at området skal tene som sentrumsområde for større område, og det inneber å legge til rette for vidareutvikling og styrking av desse som tenesteområde, og møteplass. I områdesentra vil ein ha fokus på at det skal leggjast til rette for og
- etablerast urbane kvalitetar som variasjon i type føremål; bustad/fritid/næring.
- I Fotlandsvåg krins: 77 ledige byggetomter for bustad og 172 daa ledig bustadareal.
- Kommunen er del av ein arbeidsmarknad knytt til Bergen og Nordhordland, noko ein ser godt i tala for inn- og utpendling i kommunen. I perioden 2000-2009 har årleg fullført bustadbygging lege på rundt 35 bustadar pr år. I same periode har utpendlinga auka jamt. Dette gir signal om ein etableringsvilje i kommunen, der ein samtidig opprettheld kommunen si regionale rolle i tilknytning til Bergen og omegn.

Dette kastar lys over ein framtidig trong for arbeidsplassar, konkurransedyktige verksemdar og etableringsvilje med tilknytning til Fotlandsvåg.

I planstrategi for Osterøy kommune 2012-2016³ går det fram:

- Næringsliv og sysselsetting: Arbeidsløysa på Osterøy er låg. I 2011 var det registrert arbeidsløysa på 2,1% av arbeidsstyrken. I regional samanheng er Osterøy ein kommune som leverer mykje arbeidskraft utover kommunegrensene sine. Nærleik og kort avstand i reisetid til Bergen er med på å forklare mykje av dette. Samstundes har Osterøy mykje av arbeidsstyrken knytt til industri, bygg og anleggsverksemd. Sentrale utfordringar er mellom anna korleis kommunen kan skape gode og føreseielege vilkår for næringa. Korleis kan ein få fleire og ulike arbeidsplassar i kommunen og tilrettelegging og utvikling av infrastruktur.

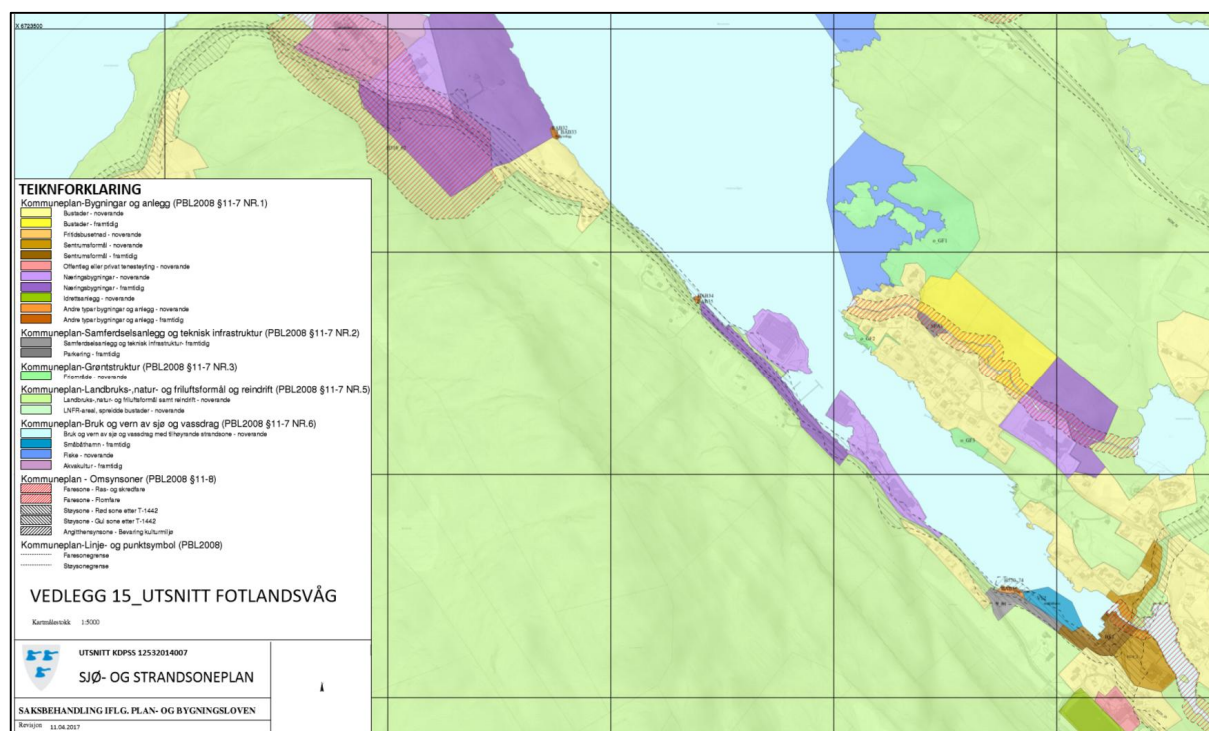
Heradsstyret vedtok i møte 21.02.2018 mindre endring av kommuneplanen sin arealdel. Det vart gjort ei mindre administrativ endring 12.07.2018 for å sikre at det var korrekt vedlegg som låg ved vedtaket. Endringa gjaldt: I samband med kommunedelplan for sjø og strandsone (KDPSS) ville kommunen sikre at kommunedelplanen og kommuneplanens arealdel (KPA) vart like og gjera nokre tekniske korreksjonar i kommuneplanen sin arealdel. På denne måten unngår ein å måtte operere med to set plankart og føresegn som grunnlag for søknadar om td. tiltak arealplanlegging og i sakshandsaming.

² Osterøy kommune. Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023. Planskildring. Rullering av tema bustad, fritidsbustad og næring (25.01.11).

³ Planstrategi Osterøy kommune 2012-2016 (07.11.12).

5.2 Kommunedelplanar og temaplanar

- Kommunedelplan for sjø og strandsone 2015-2025⁴



Figur 5-2. Utsnitt av kommunedelplanen.

Sjø og strandsoneplanen vart endeleg vedtatt i Heradsstyremøte 21.02.2018. Over visast utsnitt av Fotlandsvåg i kdp-en.

Elles er desse relevante kommunedelplanar og temaplanar:

- Kommunedelplan for vassforsyning 2013-2024⁵
- Kommunedelplan for energi og klima 2011-2016⁶
- ROS i arealplan - akseptkriterie og metode⁷

⁴ Pågåande planarbeid. Består pt. Av dokumenta planprogram, arealinnspel og kartlegging av funksjonell strandsone.

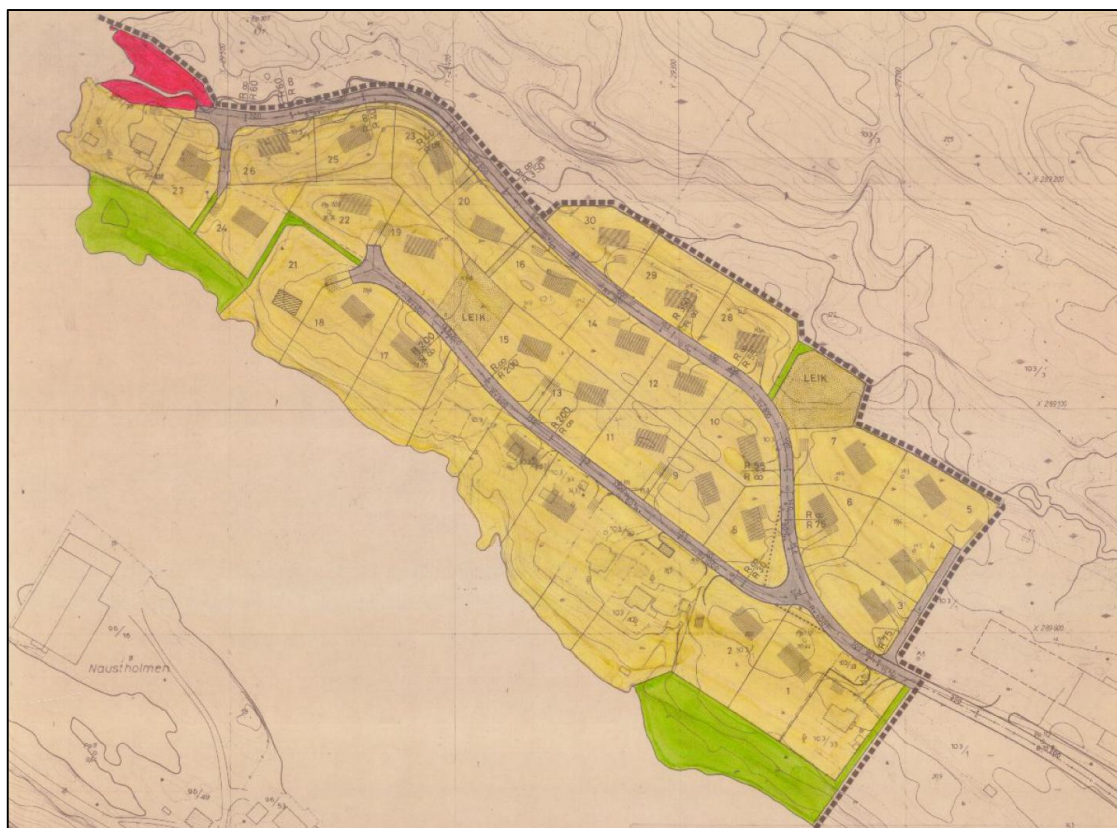
⁵ Osterøy kommune. Kommunedelplan for vassforsyning 2012-2024 (19.06.13).

⁶ Osterøy kommune. Kommunedelplan for energi og klima 2012-2016 (15.11.11).

⁷ Osterøy kommune. Metode og akseptkriterier for ROS-analyse i samband med planarbeid (07.09.12).

5.3 Reguleringsplanar

Det er ingen gjeldande reguleringsplanar i planområdet. Det er ein eldre reguleringsplan i nærområdet til planområdet (sjå figur under). Reguleringsplanen ligg på nordsida av Fotlandsvågen og vart vedteken i 1973 og viser i hovudsak bustadføre mål.



Figur 5-3. Gjeldande reguleringsplan for Hanstveit.

5.4 Nasjonale føringar for planarbeidet

Lover

- Plan- og bygningslova⁸ skal regulere og sørge for omsyn til miljø og samfunn.
- Forureiningslova⁹ skal sørge for omsyn når det gjeld utslepp til luft, jord og vatn.
- Lov om kulturminne (kulturminnelova)¹⁰ skal sørge for omsyn til kulturminne jf. undersøkingsplikta § 9.
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldlova)¹¹ skal sikre ein heilskapleg og samla vurdering av påverknaden tiltaket vil ha på omgjevnaden (§ 8-12).
- Lov om vegar¹² skal sikre størst mogleg trygg og god utvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles (§ 1a).
- Lov om hamner og farvatn¹³ skal leggja til rette for god tilgjenge, trygg ferdsel og forsvarleg bruk og forvaltning av farvatnet i samsvar med ålmenne omsyn og omsynet til fiskeria og andre næringar (§ 1).

⁸ Plan- og bygningsloven - pbl. LOV-2008-06-27-71. KMD.

⁹ Forurensningsloven – forurl- LOV-1981-03-13-6. KMD.

¹⁰ Kulturminneloven – kulml. LOV-1978-06-09-50. KMD.

¹¹ Naturmangfoldloven – nml. LOV-2009-06-19-100. KMD.

¹² Veglova – veil. LOV-1963-06-21-23. SD.

¹³ Havne- og farvannsloven. LOV-2009-04-17-19. FKD (Fiskeri- og kystdepartementet).

Forskrifter

- Forskrift om konsekvensutgreiingar¹⁴
- Forskrift om byggesak¹⁵

Retningslinjer

- Statleg planretningsline for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen¹⁶.
- T-1442/2016 Retningsline for handsaming av støy i arealplanlegging¹⁷.
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging¹⁸.
- T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegginga¹⁹.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning²⁰

5.5 Regionale føringar for planarbeidet

- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028²¹
- Regional kulturplan: Premiss – kultur²²
- Regional Næringsplan for Hordaland 2013-2017²³
- Regional klimaplan 2014-2030²⁴ (i klimaplanen inngår Fylkesdelplan for energi og Fylkesdelplan Vindkraft).

¹⁴ Forskrift om konsekvensutredninger. FOR-2017-06-21-854. KMD.

¹⁵ Byggesaksforskriften. FOR-2010-03-26-488. KMD.

¹⁶ Planretningslinjer for strandsonen langs sjøen. FOR-2011-03-25-335. KMD.

¹⁷ Støyretningslinjen. T-1442/2016. KMD.

¹⁸ Statlige planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging. FOR-2014-09-26-1222. KMD.

¹⁹ Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. FOR-1995-09-20-4146. KMD.

²⁰ Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. FOR-2018-09-28-1469. KMD

²¹ Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 (Juni 2017).

²² Regional kulturplan: Premiss – kultur. Hordaland Fylkeskommune (10.12.14).

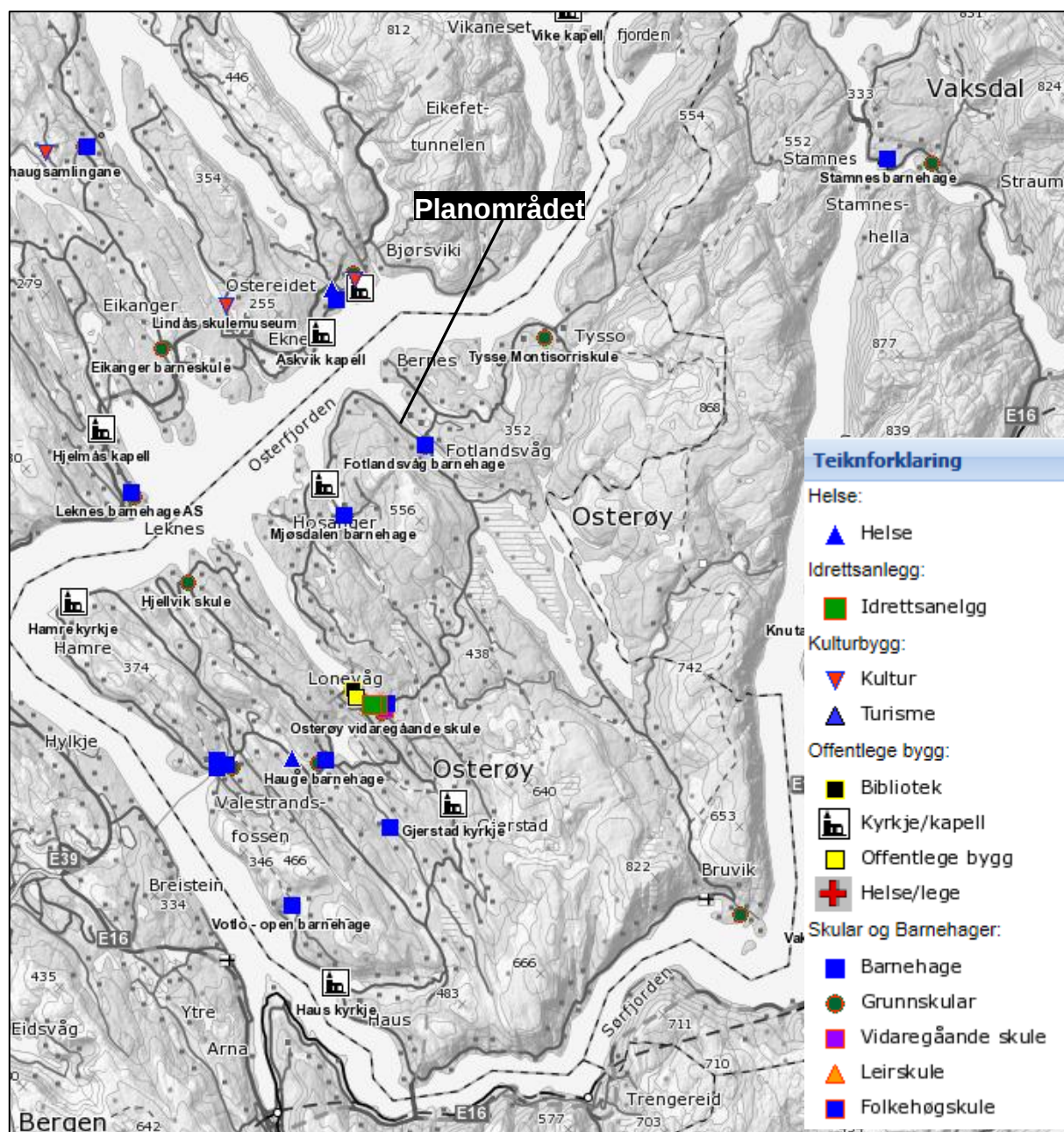
²³ Regional næringsplan for Hordaland 2013-2017. Næring til fortrinn. Hordaland Fylkeskommune.

²⁴ Klimaplan for Hordaland 2014-2030. Regional klima- og energiplan. Hordaland Fylkeskommune (September 2014).

6. SKILDRING AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

6.1 Lokalisering

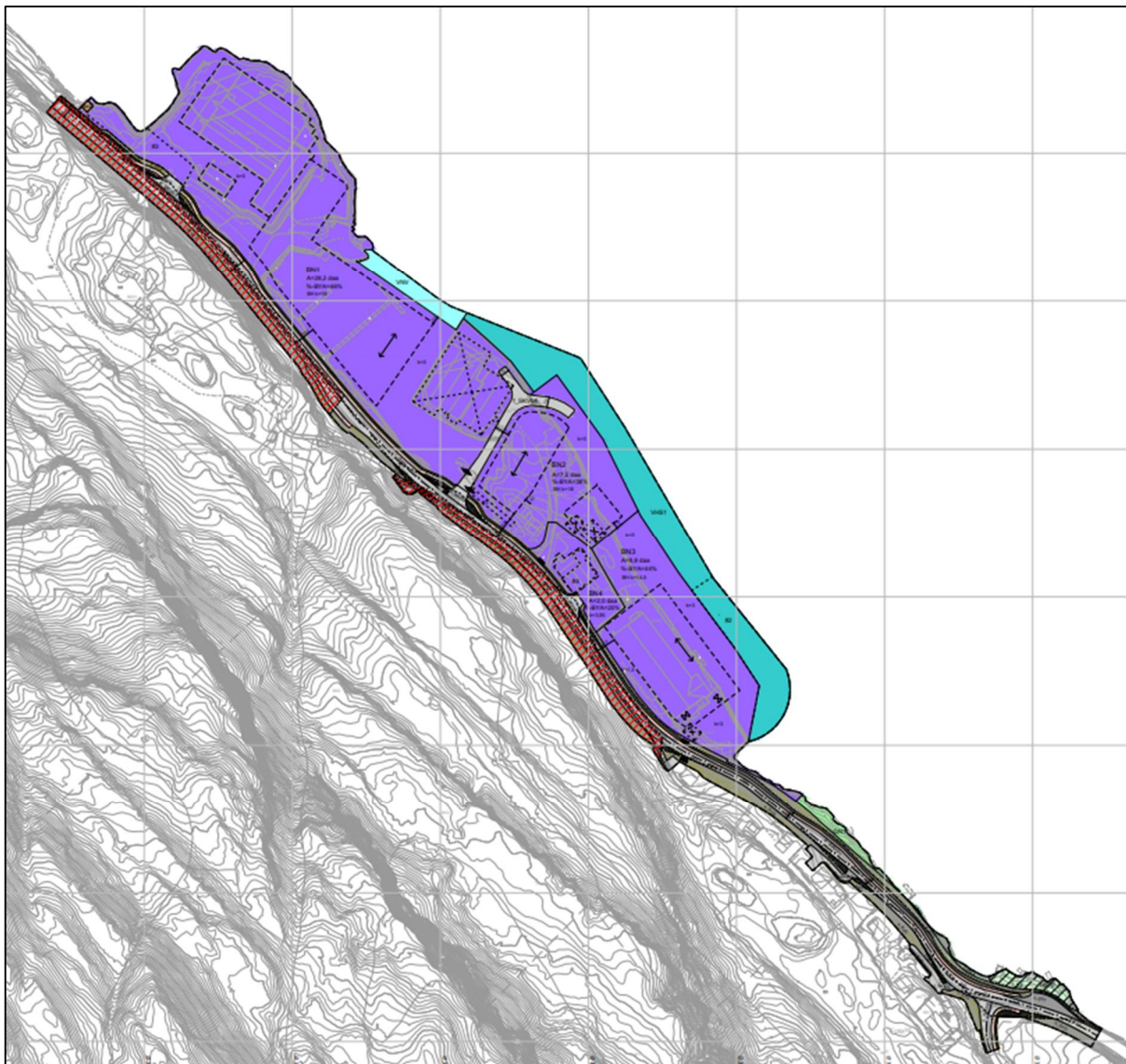
Planområdet ligg på Holmane næringsområde i Fotlandsvåg, Osterøy kommune.



Figur 6-1. Lokalisering.

6.2 Avgrensning

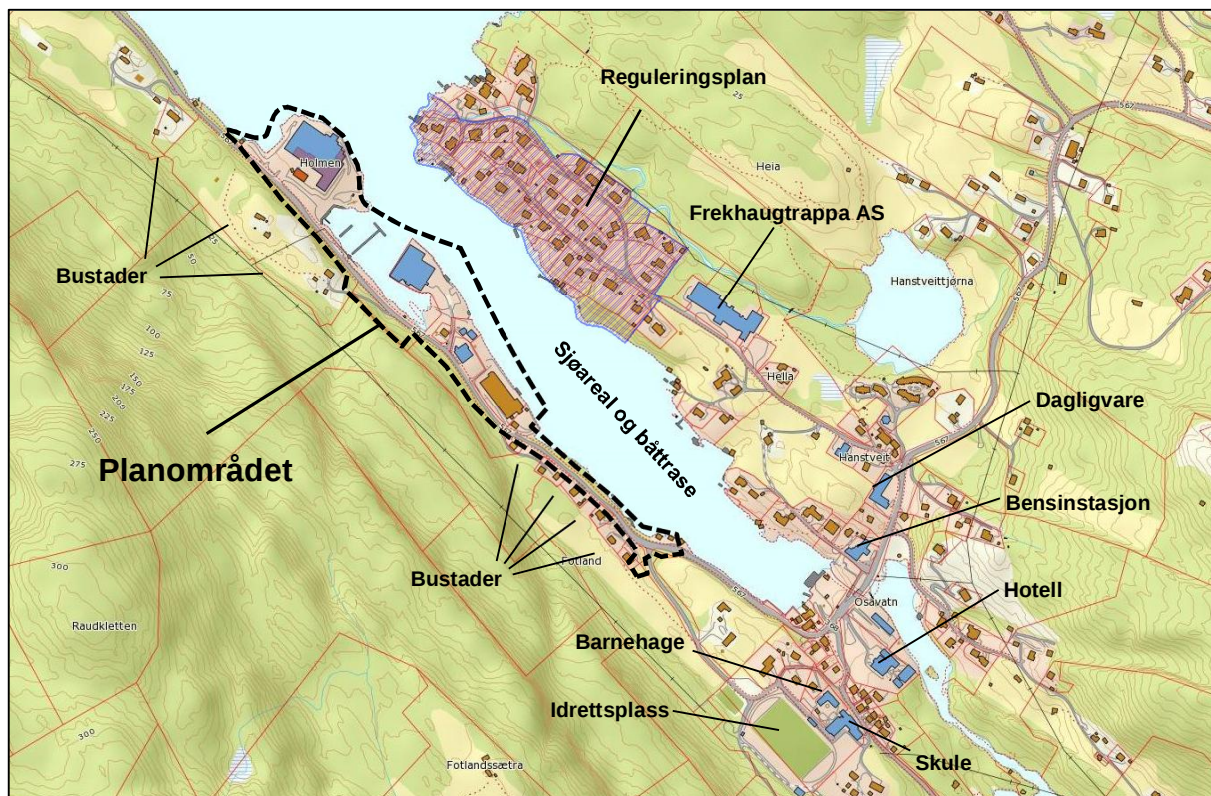
Første planavgrensning inkluderte berre utviding av LOBAS si eigedom frem til HBH-bygget. Etter innspel frå kommunen om at alt areal satt av til næring i kommuneplanen burde inkluderast, og Vegvesenets råd om at alt vegareal sørover mot avkøyringa til skulen skulle inkluderast, vart plangrensa utvida i høve innspela.



Figur 6-2. Planområdet

6.3 Tilstøytane areals bruk / status

Figur under visar tilstøytane areals bruk / status.

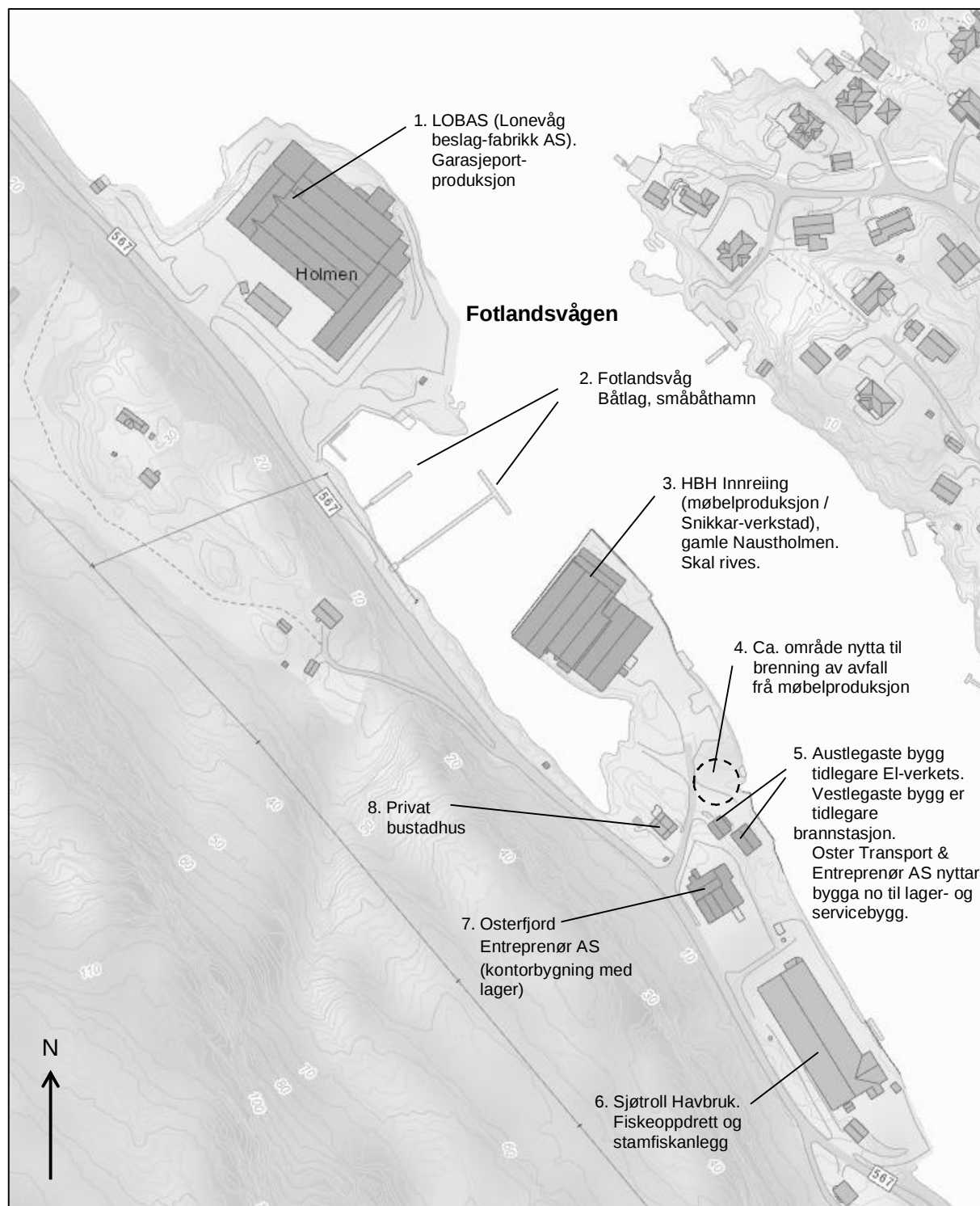


Figur 6-3. Bruken i tilstøytane områder (kilde: avinet.no).

6.4 Eksisterande bygningar

Næringsverksemdene på området i dag er Lonevåg beslagfabrikk AS - Lobas, HBH innreiing (leigar hos LOBAS), Oster Transport og Entreprenør AS, Osterfjord Maskinstasjon AS og Sjøtroll Havbruk AS. I tillegg ligg det ein privat einebustad sentralt i næringsområdet.

Lokalisering av verksemdene og med dagens arealbruk, er vist i figur under. Kvar lokalitet/verksemd er angjeve med eit tall som det visast til i tabell 1, som visar ei oversikt over både dagens arealbruk og tidlegare verksemd, med historikk.



Figur 6-4. Eksisterande og tidlegare bruk i planområdet.

Det er 8 grunneigarar innanfor planområdet:

Lokali- tet (ref. figur 6-4)	Bedrift	Dagens verksemd/ arealbruk	Historikk/ tidlegare kjend arealbruk (kronologisk, nyaste først)
1	Lonevåg beslag AS -Lobas	Produksjon av garasjeportar, taksikringsutstyr og utstyr til takrenne. Brannstasjon i byggets nordvestre ende.	- I 2006 nytt tilbygg i søraust, og nytt, frittstående bygg like SV for fabrikkbygg. - Til ca. 1995: Tekstilindustri, Anylett produserte dyner/puter og soveposar m.m. - Møbelfabrikk (Holmen) til 1948. 1918 sagbruk oppført i skjøte, på odde søraust for Lobas-bygning.
2	Fotlandsvåg Båtlag	Småbåthamn, 44 båtplassar	Frå 1987.
3	HBH Innredning	Møbel-/interiørproduksjon. To septiktankar under vestlegaste del av bygget, utslepp i sjø, usikkert kvar. Fyringsoljetank (dagtank) ved nordaustre side av bygget. Nyttast ved behov, som supplement til fyring med biobrensel (som HBH er sjølvforsynt med, frå produksjonen).	Frå 1944: Møbelfabrikk, første to haller oppført lengst nordvest. Øvrige bygget på 60-tallet.
4	- Oster Transport og Entreprenørforretning AS - HBH Innredning m.fl. - El-verket (tidlegare Hosanger kommune, seinare Osterøy Energi, nå BKK).	Lager for dungar med ulike fraksjonar av sand, pukk og stein.	- Brenning av avfall fra møbelproduksjon, i tillegg til at andre aktørar truleg dumpa avfall på staden, for brenning. Antatt opphøyrd ca. 2011. Avfalls- og forbrenningsreistar fjernet av Oster Transport & Entrepr. (ifølge dei). - Lagring av bl.a. transformatorar og kreosotimpregnerte stolper som kom inn med båt.
5	- Oster Transport og Entreprenørforretning AS / Implenia - El-verket (sjå over).	Begge bygg lager, delvis kontor (det austlegaste), det austlegaste leigast av entreprenøren Implenia, frå Oster Transport. Utanfor det vestlegaste bygget har Oster Transport ein dieseltank (dagtank) i drift, for anleggsmaskiner (brukt i 6 – 7 år).	Austlegaste bygg tidlegare El-verkets, for lagring av div. utstyr. Tidlegare også brannstasjon.
6	Sjøtroll Havbruk AS	Fiskeoppdrett, stamfiskanlegg (laks) inne i hall. Energianlegg frå sjøvarme, i containere ved bygningens søraustre ende.	Området utsprengt og planert før anlegging av bygg.
7	Osterfjord Entreprenør AS	Kontor og lager for entreprenør.	- Silketrykkeri. - Snikkerverkstad/ møbelproduksjon
8	Privat bustadhus	Einebustad med garasje	Tidlegare bustad tilhøyrande møbelfabrikken til HBH.

Tabell 1. Tidlegare og dagens arealbruk på dei ulike delar av planområdet.

Atle Ahmer, eigar av Oster Transport & Entreprenør AS, har i intervju 05.03.15 gitt historiske opplysningar om arealbruk og aktivitetar i planområdet.

Området lengst nord, der fabrikkkanlegget til Lobas ligg, utgjorde tidlegare ei halvøy kalla Holmen, eller Furholmen. Trong for nytt landareal gjorde at ei tidlegare sjøbukt mellom riksvegen og tidlegare Furholmen vart fylla ut med sprengsteinsmassar og planert, ifølgje Lobas. I følgje Atle Ahmer vart det her også fyllt ut med avfall av jernband som var brukt til innpakking av råvarer levert til tidlegare Anylets tekstilproduksjon på Holmen. I samband med utfyllingsarbeida på Holmen var det krav om delvis bevaring av opprinneleg terreng, bl.a. lengst søraust på Holmen. Vidare har den gamle fabrikkbygninga vorte bygga på i søraust og sørvest, i tillegg til ein frittstående bygning sørvest for hovudbygningssmassen.

Sentralt i planområdet ligg det også ein fabrikkbygning (HBH Innredning), på det som tidlegare vart kalt Naustholmen. I sjøen, mellom dei to fabrikkkanlegga er det anlagt flytebrygger for småbåtar.

Bustaden sør for HBH Innreiing høyrte i ifølgje Lobas i si tid til møbelfabrikken. Inst i bukta, mellom fabrikkken og einebustaden, tyder gamle kart på at det er delvis fyllt ut med massar i sjøen. Vidare mot søraust ligg lager-/verkstads og kontorlokala, der flybilete frå ulike årstal visar at det har vore (og er) lagra ulike typar massar, utstyr og bilar der.

Fiskeoppdrettsverksemda til Sjøtroll Havbruk i sør, er eit innandørsanlegg, med kai langs nordaustsida av, og på søraustsida av bygninga. Dette arealet vart utsprengt og fylla ut med sprengstein før oppføring av anlegget. Lengst sør er det ein gamal, kvit bygning som før var bedehus, men som nå fungerer som lager.

Det har generelt gått føre ulike aktivitetar på næringsområdet, som kan ha medført grunnforureining i meir eller mindre grad. I følgje Atle Ahmer har det også verte dumpa diverse avfall i sjøen, frå bilvrak utanfor kaien ved Lobas-lokala, til diverse el-verks-utstyr utanfor lokala til Oster Transport & Entreprenørforretning AS, sentralt i planområdet. I tillegg var det sannsynlegvis ein del avfall (inkl. trespon, lakk-/lim-/malingsrestar, frå både tidlegare snikkeri- og møbelproduksjon som vart kasta i sjøen, eller det gikk via avløpsleidning direkte til utslepp i sjø.



Figur 6-5. Flyfoto - Fotlandsvågen. Sett frå aust. Kjelde: nordhordlandskart.no.

Eksisterande bygningar innafor planområdet består av næringsbygningar og ein einebustad. Kring Fotlandsvågen er det stort sett spreidde 2 etasjars einebustader med saltak. Ytst på Hanstveit er eit etablert bustadfelt med noko tettare samansetnad av bustadene enn elles.

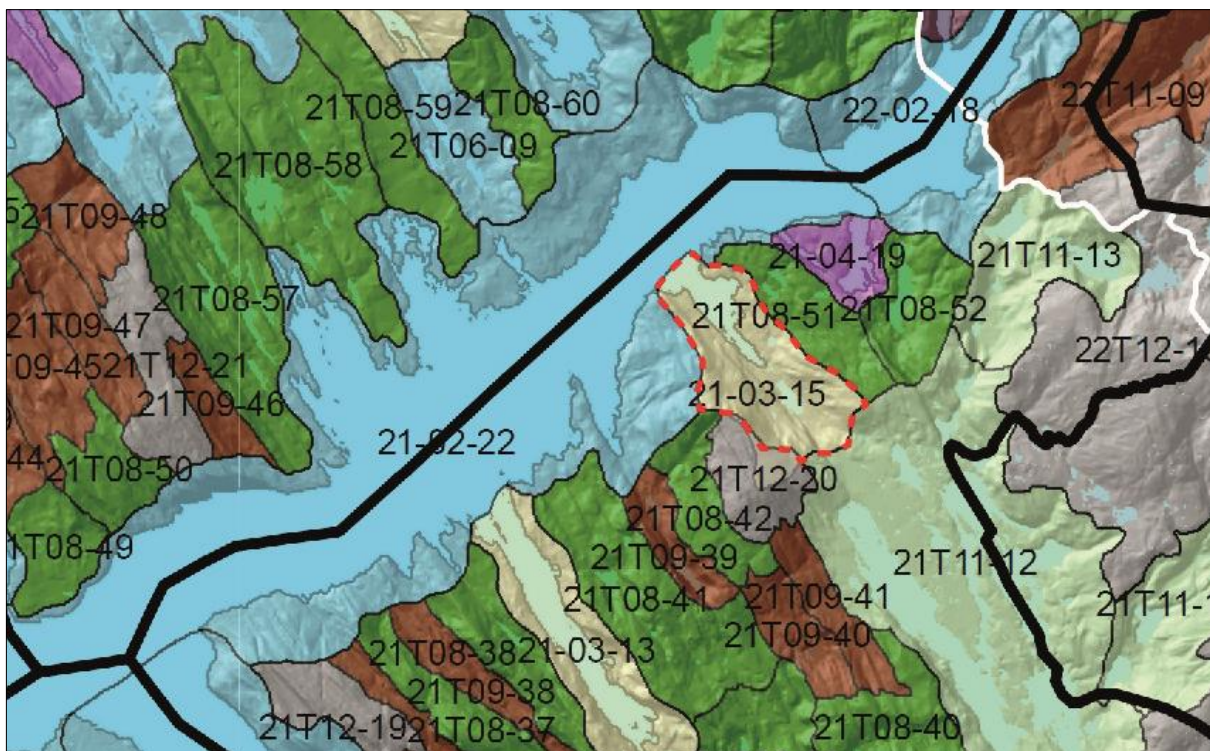


Figur 6-6. Flyfoto - Planområdet. Sett frå aust. Kjelde: Sjøtroll AS.



Figur 6-7. Eksempel på bygningstypologi på Hanstveit (sett frå Holmen)

6.5 Topografi/landskapstrekk

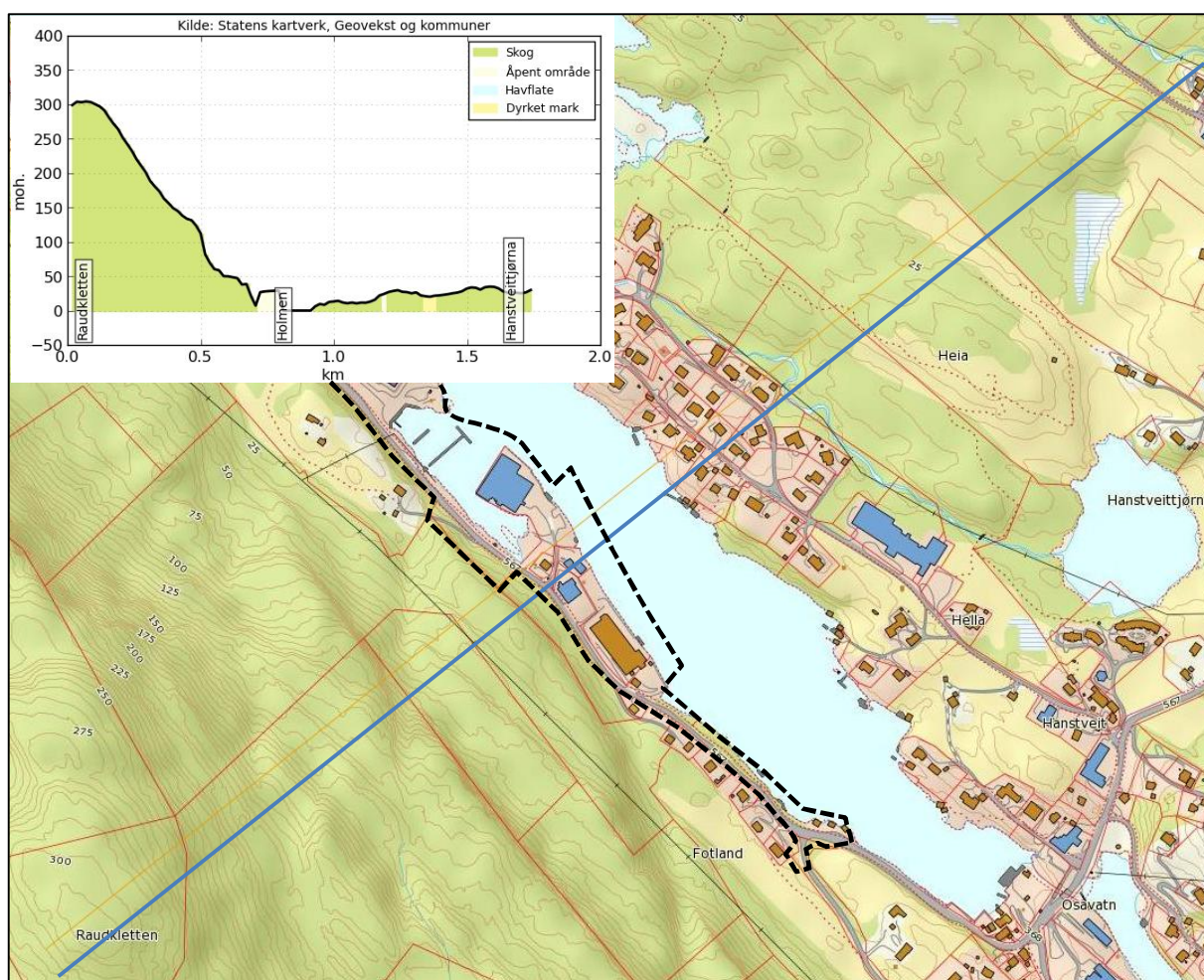


Figur 6-8. Fotlandsvågen (innanfor raud stipla line) landskapsområde er definert som eit småfjord- og storsundlandskap. Kart: www.kartivest.no (Hordaland fylkeskommune).

Planområdet ligg i Fotlandsvågen, situert nordvest på Osterøy, og omfattar i hovudsak to halvøyer og ein mellomliggande våg.

Landskapsområdet Fotlandsvågen står fram som ei tydeleg sideforgreining av Osterfjorden. Området er omgitt av skogkledde åsar og åsdrag med spreidd busetjing. Landskapstypen har stor utbreiing i Hordaland og er kjenneteikna av middels store sjøflater omgitt ulike hovudlandformer, der større åsar er mest vanleg. Fotlandsvågen er i regional samanheng gitt verdiklasse 2, landskap med vanleg førekomst, basert på regional førekomst (Hordaland fylke) av landskapstypen.

Planområdet er i hovudsak nytta til næringsformål. Området er i dag prega av ein manglande heilskapleg utbygging, der dei ulike næringsanlegga innafor området manglar ei sameint utbygging. Ulik type bygningsmasse og terrengarrondering dempar dei visuelle opplevingskvalitetane. Særleg verdifulle visuelle karaktertrekk ved området i dag er nærleiken til fjordflata og strandsona langs denne.



Figur 6-9. Høgdeprofil med profilsnitt. Frå Raudkletten via Holmen til Hanstveittjønna. Kjelde: Statens kartverk.

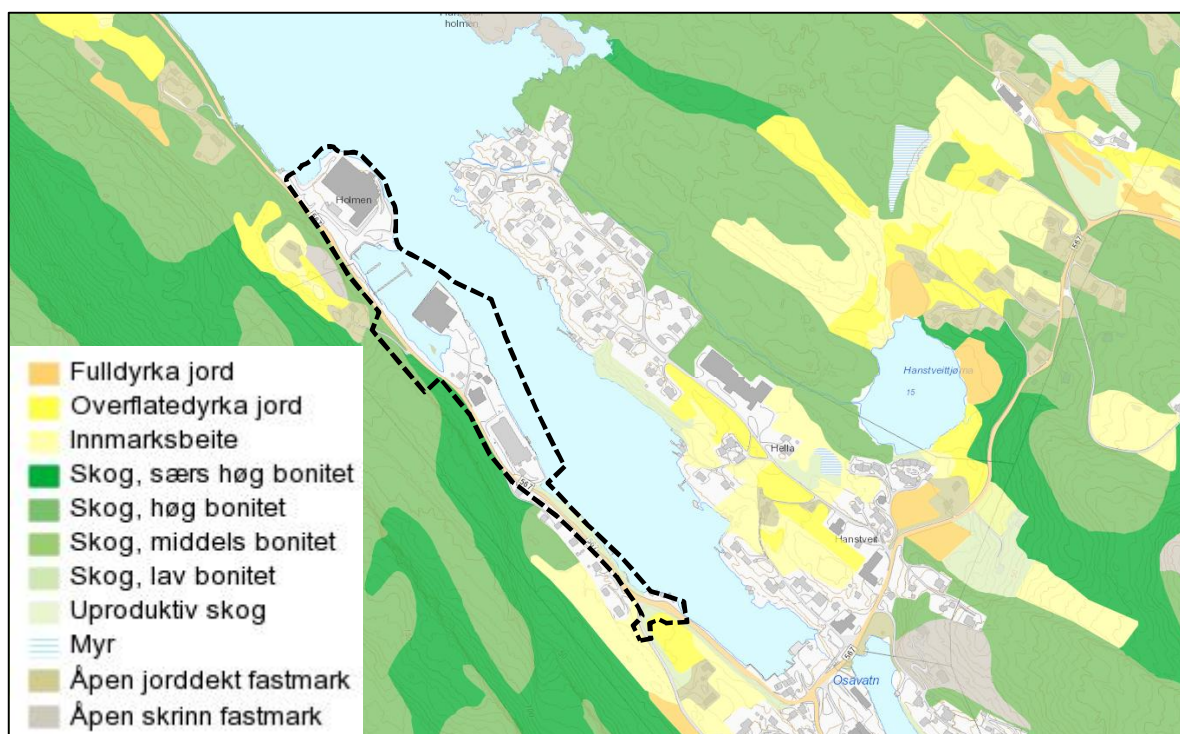
For utdjupande informasjon om landskapstilhøve, sjå vedlagt KU-rapport om emnet (vedlegg j).

6.6 Sol-tilhøve

Grunna topografien i området er det gode sol-tilhøve innan planområdet om morgonen og ikkje fullt så bra på kveldstid.

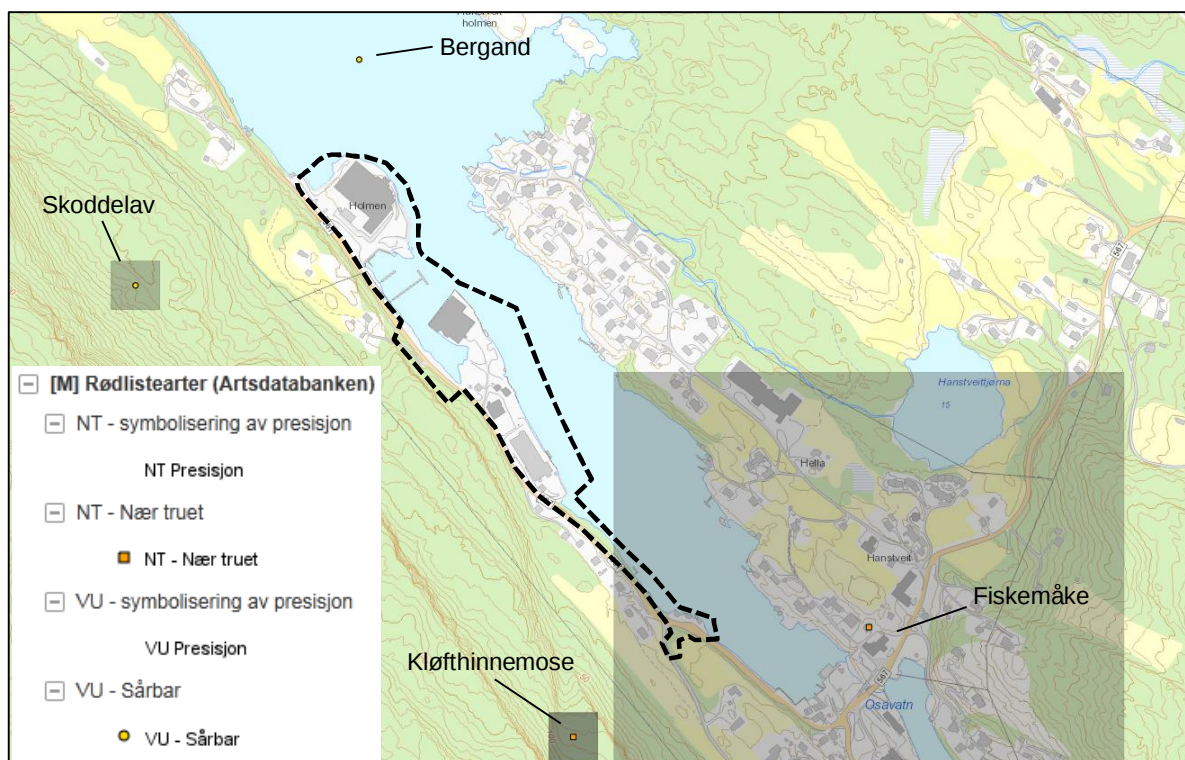
6.7 Vegetasjon, dyreliv og andre naturtilhøve

Figur under viser planområdet i høve vegetasjon. Generelt er det svært lite vegetasjon i planområdet.



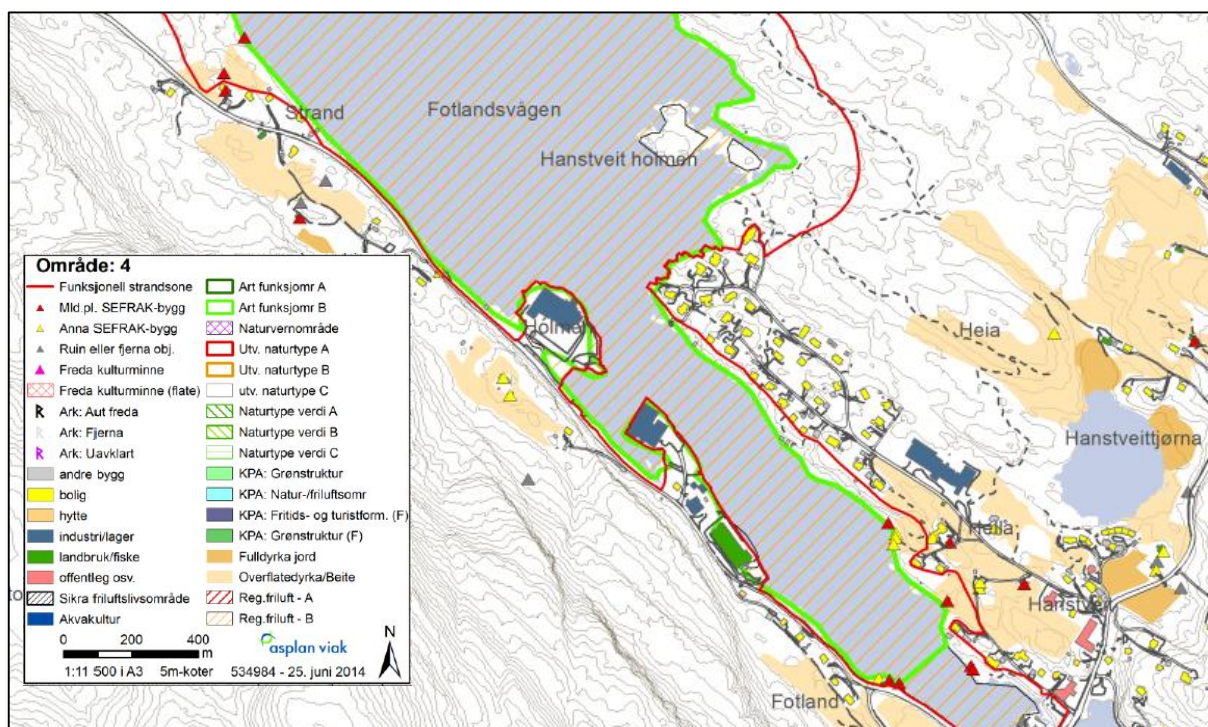
Figur 6-10. Arealressursar N5 (Kilde: Skog og Landskap)

Figur under visar planområdet i høve raudlisteartar. Skoddelav og Bergand er registrerte som sårbare artar utanfor planområdet.



Figur 6-11. Raudlisteartar (Kilde: Artsdatabanken).

I forstudie til kommunedelplan for sjø og strandsone 2015-2025 er funksjonell strandsone kartlagt (sjå figur under).



Figur 6-12. Utdrag frå kartlegging av funksjonell strandsone for Fotlandsvågen.

Av rapporten går det fram at Fotlandsvågen er beiteområde for Havelle, Kvinand, Siland (vinter) med verdi «Viktig (B)», beiteområde for Stokkand (vinter) med verdi «Lokalt viktig (C)» og rasteområde for Toppand (vinter) med verdi «Viktig (B)». Det går også fram at landskapsverdien til Fotlandsvågen har «Verdi 2» (vanleg førekomande landskap).

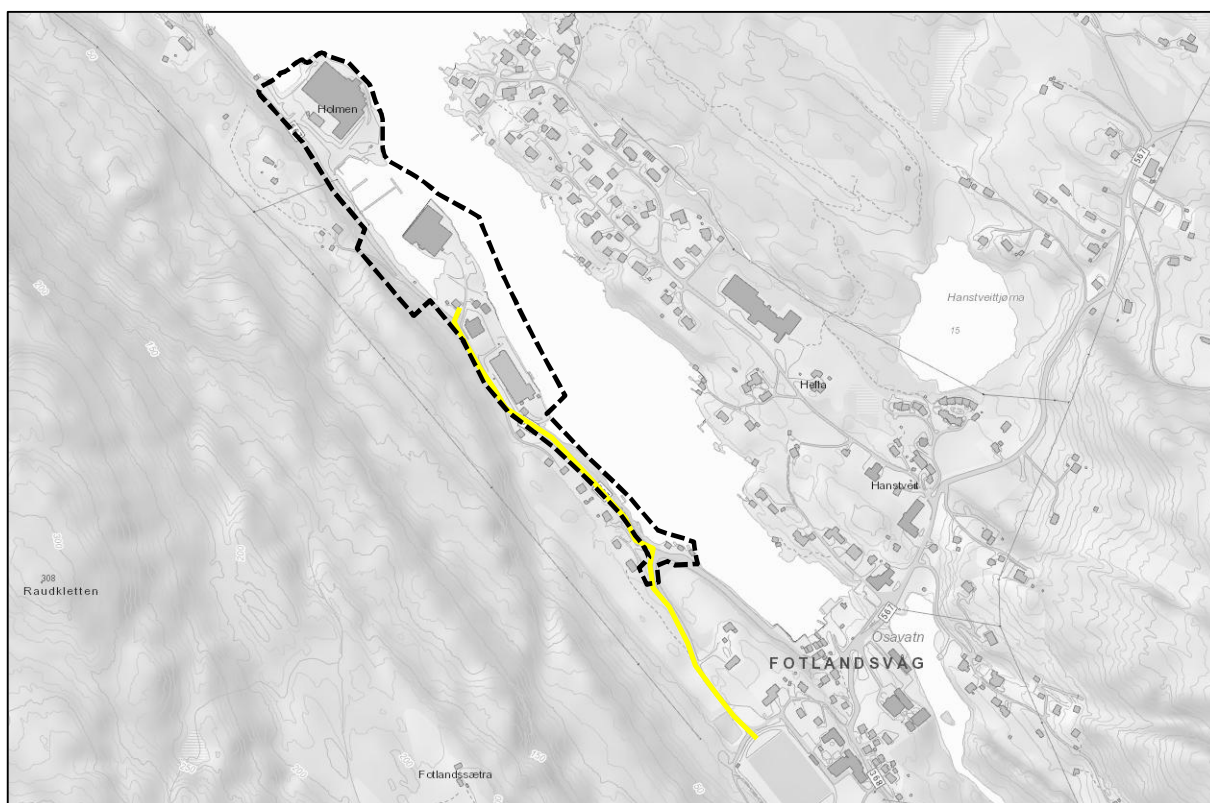
6.8 Grøne interesser

Born som budde i bustaden i planområdet nytta fjæra i området til leik. I dag bur det ikkje born i bustaden. Det er elles ikkje avdekka spor av borns leik eller opphald i planområdet. Det er heller ikkje opplyst at skuler/barnehagar nyttar området. Det er ei småbåthamn i planområdet (sjå figur under).



Figur 6-13. Båtplassen i planområdet. Sett frå aust. Kjelde: Nordhordlandskart.

Avstand til næraste ballplass, leikeplass og idrettsanlegg er ca. 660 meter (jf. figur under).



Figur 6-14. Avstand til fasilitetar (kjelde: avinet.no)

6.9 Kulturminneverdiar

Fotlandsvåg var del av tidlegare Hosanger kommune fram til 1964. Staden har rik kulturhistorie knytt til jordbruk, sagbruk, kraftproduksjon og industri. Tidleg på 1900-talet sto det eit sagbruk like ved Lobas-bygningen. Under krigen vart det reist møbelfabrikk (HBH-bygget), med utviding på 1960-talet. Det var og ein møbelfabrikk på Holmen, bygd 1948. Sjå tabell 1 for fleire detaljar om bygningane i området.

Bygningane frå 1900-talet er vurdert til å vere av mindre lokalhistorisk verdi.

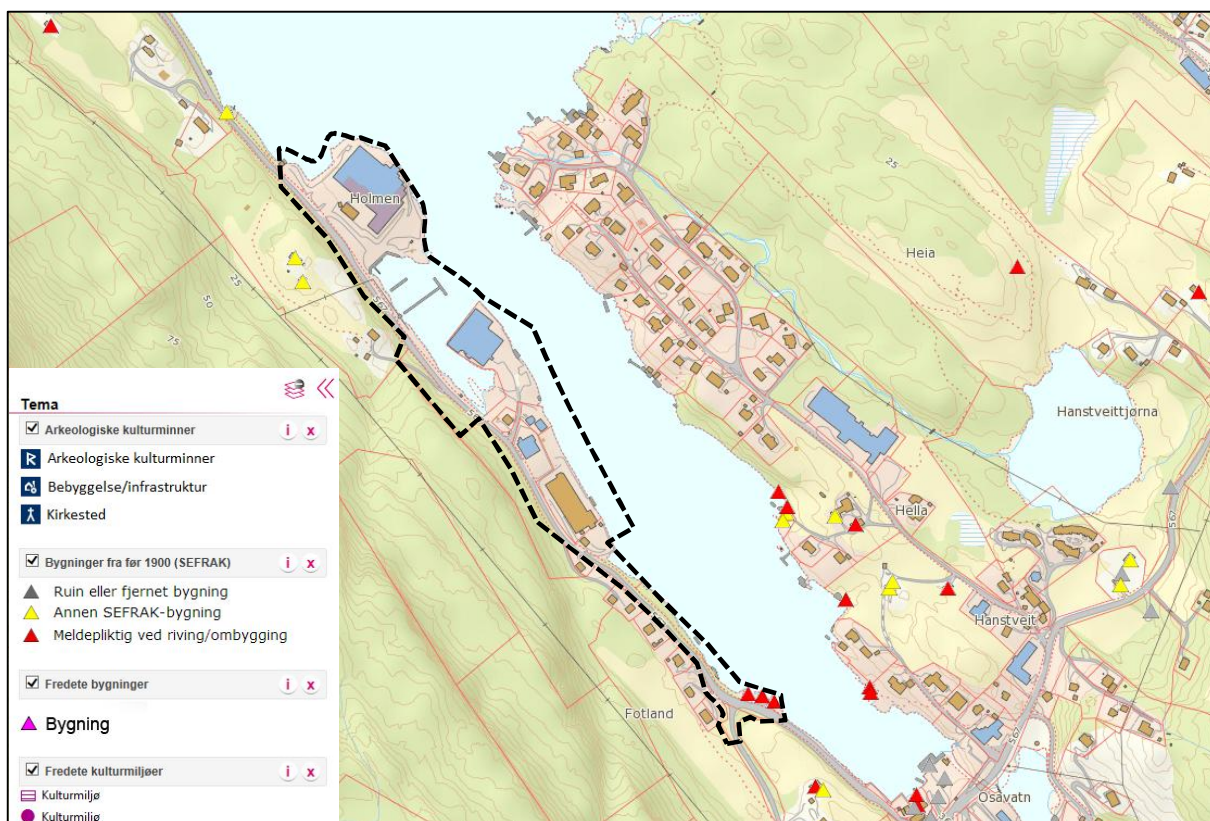


Figur 6-15. Bilete av HBH-bygget, bygd 1944.



Under dei marinarkeologiske registreringane (sjå kapittel 7.4) ved reguleringsområde for reguleringsplan Holmane næringsområde vart det ikkje funne spor etter kulturminne som er verna av §14 i Kulturminnelova. Ved database-utsjekk for kulturminne på land (jf. ROS-analysen, vedlegg d)) er det ikkje funne automatisk freda kulturminne innafor plangrensa. Det er kjend tre naust i SEFRAK-registeret (ID 1253-0004-096/097 og 098). Det eine, lengst i vest er frå 1900-talet, tredje kvartal. Dei to andre er datert til 1800-talet og er meldepliktige ved tiltak.

Dei tre nausta høyrer til garden Fotland, og inngår i eit bygningsmiljø inst, og på begge sider av Fotlandsvågen, som har kulturhistoriske verdiar.



Figur 6-16. Kulturminner (kjelde: Miljøstatus.no)



Figur 6-17. Flyfoto som viser Fotlandsvåg, truleg teke mellom 1960 og 1970. Fotlandsnausta ligg midt i bildet. Kjelde: digitalmuseum.no. Museumssenteret i Hordaland.



Figur 6-18. Fotlandsnausta i høgre bildehalvdel.

Nausta er vanlege å sjå i strandsona på Osterøy og i Hordaland, og er representantar for denne typen kulturminne. Dei har først og fremst verdi som del av eit større kulturhistorisk miljø som ligg inst i Fotlandsvågen.

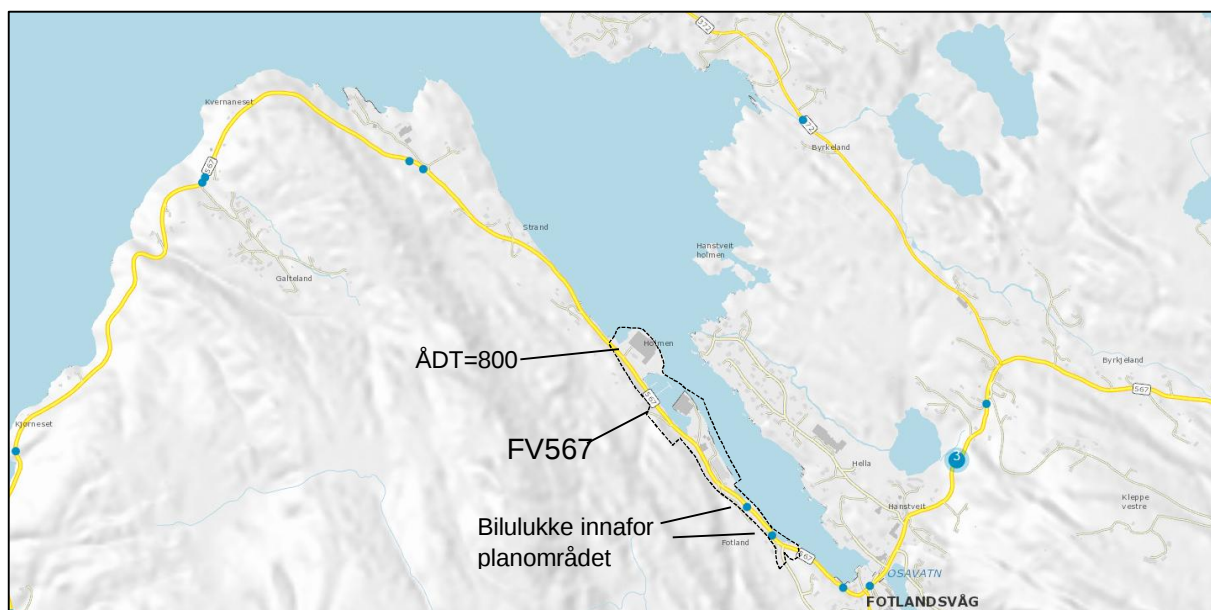
6.10 Veg og trafikktilhøve

FV567 forbi Holmane industriområde vart bygd og fungerer i dag som ein samleveg for spreidd-bygde område på vestsida av Osterøy. FV567 har fartsgrense 50 km/t og 80 km/t gjennom planområdet – farten vert sett opp like før eksisterande busshaldeplass (sjå siste bilde på figur 6-21). Vegen er smal (sjå bileta, figur 6-21) og har ein del møteplassar. Vegen har i dag ei trafikkbelastning på ca. 800 ÅDT. Vegen vart bygd i ei tid der det ikkje var same krav til utforming og fokus på trafikktryggleik som i dag.

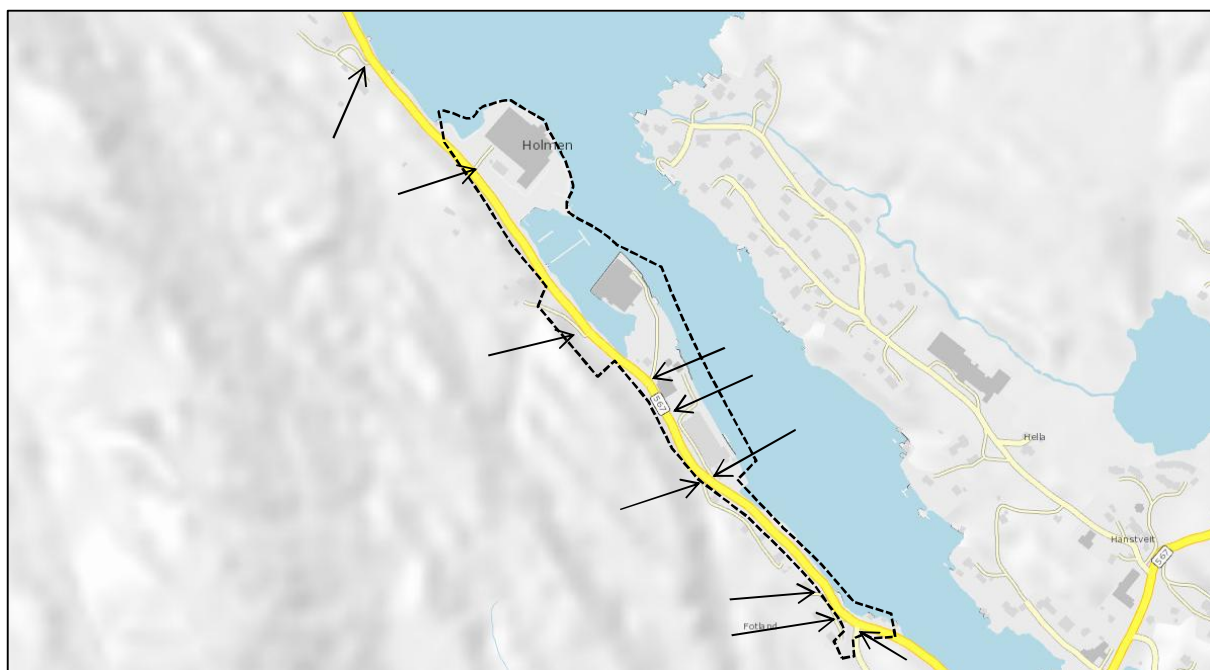
Endring av Statens vegvesen sine krav til utforming, samt auka trafikkmengda og endra samansetning av trafikken (blant anna større del av større køyretøy til industriområde) gjer at vegen i dag ikkje tilfredsstiller Statens vegvesen sine vegnormalar. I gjeldande vegnormal, Handbok N100 for L1 – Lokal veg, er det mellom anna krav til auka breidde, forbedra geometri og eigen løysing for mjuke trafikantar.

Trafikktryggleik:

Det er ikkje fortau langs vegen og det er nokon uoversiktlege strekk og avkøyringar frå fylkesvegen. Det er registrert 2 bilulukke innafor planområdet (jf. neste figur).



Figur 6-19. Vegkart (kjelde: vegkart.no).



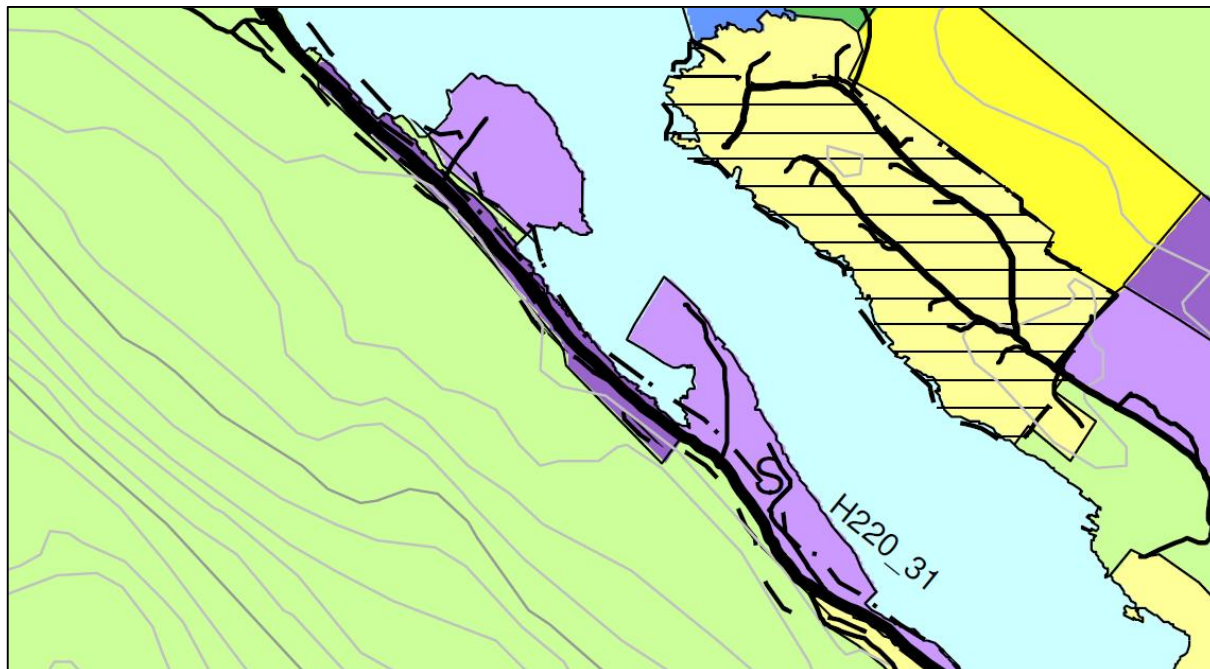
Figur 6-20. Avkøyringar frå fv 567 (kjelde: vegkart.no).



Figur 6-21. Bilete frå FV567 som inngår i planområdet (kjelde: Google maps)

6.11 Støy

Delar av planområdet mot vegen inngår i omsynssone H220 i arealdelen til kommuneplanen (sjå figur under), noko som betyr at dette området er innafor gul støysone jf. støyretningsline T-1442. Arealet som er innafor sona er ikkje tiltenkt nye støyømfintlege bygningar (jf. T-1442).



Figur 6-22. Utsnitt av KPA som viser omsynssone for støy i høve planområdet.

6.12 Offentleg kommunikasjon/ kollektivdekning

Det ligg busshaldeplass rett ved dagens avkøyring til LOBAS (jf. figur under).



Figur 6-23. Bilete som visar eksisterande busshaldeplass og trafo(kjelde: Google maps)

Bussfrekvensen er på 8-11 avgangar dagleg.

6.13 Vatn og avløp

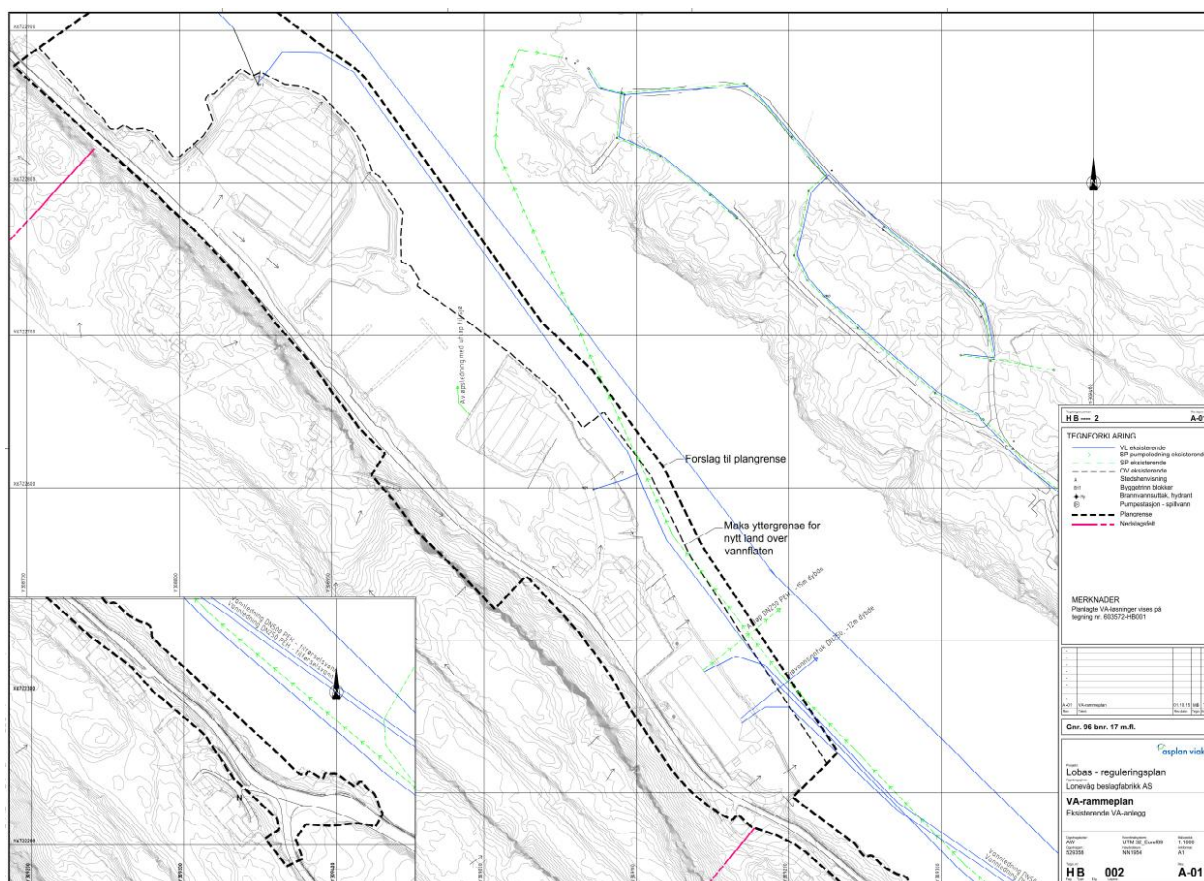
Eksisterande offentlege VA-anlegg er vist på teikning nr. 539358 – HB002 (vedlegg e til planskildringa). På denne teikninga er også vist eksisterande avrenning.

Offentleg vassforsyning i området består i dag av ein DN180 PE80 SDR11 vassleidning i sjø som går frå Fotlandsvågen til Hosanger.

Området vert forsynt frå Fotlandsvåg vassverk med statisk trykkehøgde på ca. kote +85.

I den sørlege ende går det to vassleidningar DN500 og DN250 med tilførselsvatn til Sjøtroll.

Offentleg avløpsnett i området omfattar ein pumpeleidning for spillvatn DN140 i sjøen, som førar avløpsvatnet i området til slamavskiljar på Hanstveit. Denne har i dag eit volum på 39 m³.



Figur 6-24. Eksisterande VA-løysingar i området.

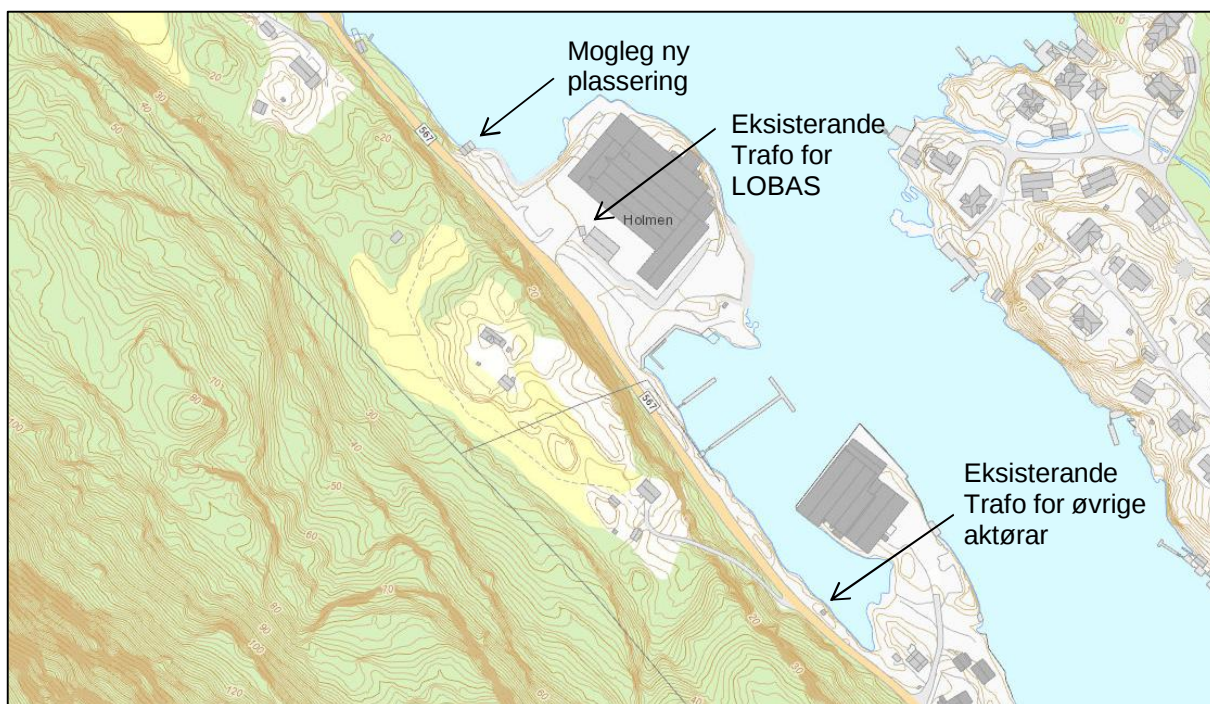
Energi Sjøtroll har privat avløpsleidning DN250 som går til sjø, 15 m djupne og HBH innretning har både privat slamavskiljar og privat avløpsleidning direkte til sjø.

Eksisterande offentlege og private leidningar med dimensjonar er vist på vedlagt leidningskart HB002.

6.14 El/trafo

LOBAS har sin trafo i kvit trafostasjon på bilete, figur 6-23. Denne er planlagt flytta til nordvestleg del av eigedomen (ved vegen der det no står ei lita bod / uthus). Sjå neste figur.

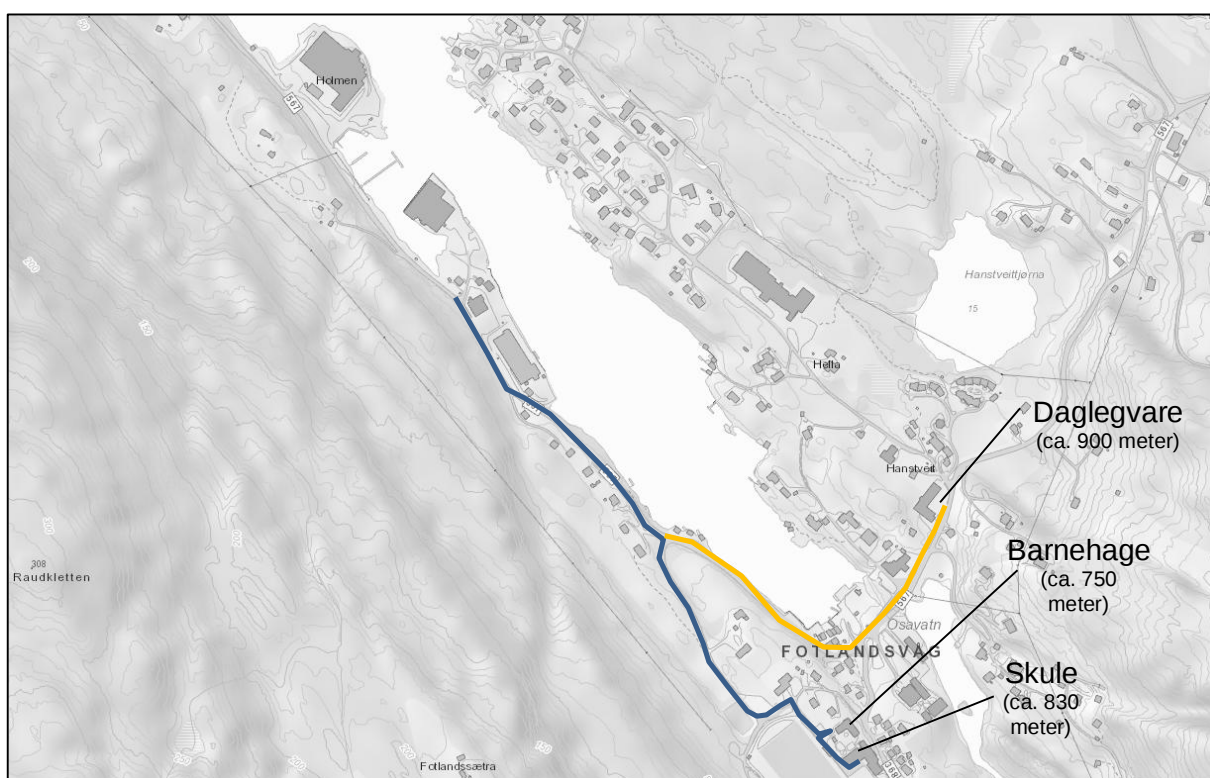
Andre aktørar i planområdet har trafo plassert ved båtbyggja (sjå neste figur). Kapasitet på denne er ikkje kjend, men truleg må den utbetrast med auka aktivitet og det bør difor avsetjast nok areal til den i planen.



Figur 6-25. Eksisterende trafo i planområdet.

6.15 Privat og offentlig servicetilbud

Figuren under viser servicetilbud i nærområdet til planområdet.



Figur 6-26. Avstand til skule, barnehage og daglegvare (kjelde: avinet.no).

6.16 Risiko og sårbarheit

Risiko- og sårbarheitsanalyse ligg som vedlegg d til planskildringa. Skredfarekartlegging ligg som vedlegg k til planskildringa.

6.17 Privatrettslege bindingar

Tilhøve til interesseselskapet, som eigar av området der Sjøtroll havbruk held til, er i prosess og nær ei endeleg løysing.

7. UTGREIINGAR ETTER FORSKRIFT OM KONSEKVENsutGREIINGAR

Konsekvensutgreiinga vurderer konsekvensane for dei einskilte emna ved full utbygging av området. Framdrift for utviding av industriområdet er ikkje fastsett.

Planprogrammet gjev følgjande emne som aktuelle for utdjupande utgreiingar, vurdert ut frå omsynet til kva konsekvensar tiltaket / reguleringsplanen kan få for miljø, naturressursar og samfunn:

- Innleiande miljøundersøking
- Naturmiljø og naturmangfald
- Berggrunnundersøking i sjø og moglegheitsstudie
- Marinarkeologiske registreringar
- Landskapsbilete
- Marint biologisk mangfald
- Risiko og sårbarheit

Utgreiing om Marint biologisk mangfald er inkludert i rapporten Naturmiljø og naturmangfald. Utgreiingar ligg som vedlegg til planforslaget, og er summert kort i dette kapitelet.

7.1 Innleiande miljøundersøking

Utgreiing i høve innleiande miljøundersøking ligg føre som eigen rapport, vedlegg f. I det følgjande er det teke med eit samandrag av konsekvensane for miljø og nødvendige avbøtande tiltak i det vidare prosjekterings-arbeidet:

I det vidare prosjekterings-arbeidet, bør det takast omsyn til, og eventuelt undersøkast nærare dei miljøtekniske tilhøva i planområdet. Det gjeld både med omsyn til mogleg forureina grunn, og mop. helse- og miljøfarlege stoff i fabrikkbygningen, som vert planlagt riven eventuelt også i andre bygg, om dei skal rivast, rehabiliterast eller påbyggast.

Den utførde innleiande undersøkinga av dei miljøgeologiske tilhøve har m.a. omfatta innsamling og gjennomgang av bakgrunnsdata som indikerer mogleg behov for noko meir miljøtekniske grunnundersøkingar innafor planområdet. Men avhengig av detaljplanane er det også mogleg at føreliggjande rapportar danner godt nok grunnlag for tiltaksplan (med omsyn til grunnforureining), som må utarbeidast i prosjekterings-fasa, i samband med bygge-, grave- og utfyllingssøknader.

Tiltaksplan, med eventuelt nærare undersøkingar, må avklara kva som finst av forureining i grunnen, og kva som i så fall må treffast av tiltak, både med omsyn til anleggsfasen og driftsfasen av nye anlegg i planområdet.

Det er også trong for miljøkartlegging av bygg som skal rivast og/eller rehabiliterast. Denne kartlegginga må gjerast tidlegast to år før sjølvaste arbeidet med rivinga og rehabiliteringa skal starta. Det er sannsynleg at det er bygningsmateriale som inneheld helse- og miljøfarlege stoff, som bl.a. asbest og PCB, som må handterast spesielt ved riving/rehabilitering.

Gjenbruk, eventuelt gjenvinning, av tyngre bygningskonstruksjonar bør vurderast i prosjekterings-arbeidet, i tillegg til handtering av eventuelt forureina lausmassar / sediment. Ved vidare prosess vil dette vere viktige tema for effektivisering av ressurs- og energibruk, og sikring av god handtering av avfall og overskotsmassar, til beste for helse og miljø.

Korleis planframlegget sikrar avbøtande tiltak skildra ovanfor, går fram av kapittel 8.10.

7.2 Naturmiljø

Utgjeing i høve naturmiljø ligg føre som eigen rapport, vedlegg g. I det følgjande er det teke med eit samandrag av konsekvensane for naturmiljø og nødvendige avbøtande tiltak.

Risikovurdering av sediment

Sedimentet ved Holmane næringsområde er stadvis sterkt forureina og utgjer i følgje Trinn 1 risikovurdering ein økologisk risiko.

Ei Trinn 2 risikovurdering kan utførast for å ytterlegare vurdere risiko for human helse, risiko for spreining og risiko for økologiske effektar på økosystem. Konsentrasjonar av miljøgifter i tiltaksområdet er så høge at ein vurderer at det ikkje er naudsynt å gå vidare med Trinn 2 risikovurdering, men ein bør gå direkte til tiltaksvurdering for området.

Holmane næringsområde overskrider miljøgifter tilstandsklasse III og forureiningsmyndigheitene tilrår tiltaksmål ved tilstandsklasse II/III i område der tilførsel er sanert og III/IV i område der tilførsel ikkje er sanert eller stoppa. Det bør settast i verk tiltak for å redusere negative verknader for marint biologisk mangfald ved utfylling av steinmassar i området. Tilrådd tiltak er tildekking av forureina sediment.

0-alternativet

0-alternativet omfattar den allereie eksisterande verksemda tilknytt tiltaksområdet. Moglege klimaendringar vil kunne gje høgare temperaturar på land og i sjø, og meir nedbør i influensområdet, men det er ikkje venta at klimaendringar skal føre til noko vesentleg endring for naturmiljøet. 0-alternativet vil truleg ha **ubetydeleg til liten negativ konsekvens (0/-)** for naturmiljø og naturressursar knytt til tiltaks- og influensområdet.

Raudlisteartar

I anleggsfasen kan støy og forstyrringar ha negativ verknad for raudlista fugl, særleg i hekkeperioden. Tiltaket vil medføre noko arealbeslag og tapt leveområde i driftsfase som vert vurdert å ha middels til liten negativ verknad for raudlisteartar.

- *Middels verdi og liten negativ verknad gjev liten til middels negativ konsekvens i anleggsfasen (-/-) for raudlisteartar.*
- *Middels verdi og middels til liten negativ verknad gjev liten til middels negativ konsekvens i driftsfasen (-/-) for raudlisteartar.*

Terrestrisk biologisk mangfald

Ingen verdifulle naturtypar vert råka av tiltaket. Arealbeslag på land er små, men i strandsona vert dei betydelege. Sidan delar av strandsona er påverka av inngrep frå før, vert verknaden vurdert å vere middels til liten negativ i driftsfasen. Støy og forstyrringar i anleggsfasen vil truleg ha liten negativ verknad.

- *Middels til liten verdi og liten negativ verknad gjev liten negativ konsekvens i anleggsfasen (-) for terrestrisk biologisk mangfald.*
- *Middels til liten verdi og middels til liten negativ verknad gjev liten negativ konsekvens i driftsfasen (-) for terrestrisk biologisk mangfald.*

Marint biologisk mangfald

I anleggsfasen vil spreining av stadeige forureina sediment, steinstøv og sprengstoffrestar, samt sprengingsarbeid kunne ha middels negativ verknad for fisk og gyteområde for torsk. Det vil vere liten verknad for andre registrerte naturtypar og artsmangfald med liten verdi. Arealbeslag i driftsfasen er det ikkje venta negative verknader for når det gjeld gyteområde for torsk, men liten negativ verknad for andre registrerte naturtypar og artsmangfald då leveområde går tapt.

- *Middels verdi for marint biologisk mangfald og middels negativ verknad gir middels negativ konsekvens (--) i anleggsfase.*
- *Middels verdi for marint biologisk mangfald og liten negativ verknad gir liten negativ konsekvens (-) i driftsfase.*

Fiske og havbruk

Verknader for gyteområde for torsk er skildra under tema marint biologisk mangfald. Det er ikkje venta at tiltaket vil medføre betydelege endringar av kvaliteten på heile gyteområdet, då Fotlandsvågen berre utgjer ein liten del av dette. For låssettings-plassar vil det vere middels negativ verknad i anleggsfasen for fisk og ingen negative verknader i driftsfasen.

- *Middels verdi for fiske og havbruk og middels verknad gir middels negativ konsekvens (--) i anleggsfase.*
- *Middels verdi for fiske og havbruk og ingen verknad gir ubetydeleg konsekvens (0) i driftsfase.*

Tabell 1. Oppsummering av verdi, verknad og konsekvens ved utviding av Holmane næringsområde.

Tema	Verdi			Verknad				Konsekvens	
	Liten	Middels	Stor	Stor neg.	Middels	Liten / ingen	Middels		Stor pos.
anlegg				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
Raudlisteartar	----- -----			----- ----- ----- -----					Liten til middels negativ (-/--)
anlegg				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
Terrestrisk biologisk mangfald	----- -----			----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
drift				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
anlegg				----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
Marint biologisk mangfald	----- -----			----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
drift				----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
anlegg				----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
				----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
Fiske og Havbruk	----- -----			----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
drift				----- ----- ----- -----					Ubetydeleg (0)

Avbøtande tiltak

Verknad av spreiring av stadeige sediment, samt tilførsel av finpartiklar frå utfylte massar, vil normalt kunne reduserast med oppsamlingsskjørt/lenser utanfor utfyllingsområdet. Då det er stadvis sterk forureining i området vil ein fyrst og fremst tilrå tildekking av sedimentet i utfyllingsområdet for å hindre spreiring av miljøgifter og for å redusere skadeverknader for marint biologisk mangfald og naturressursar.

Kysttorsk gyt i tidsrommet frå februar til april og det vil vere viktig å vise særskild aktsemd i denne perioden for å hindre spreiring av miljøgifter og auka turbiditet frå utfylling og avrenning frå anleggsarbeidet.

Oppfølgjande granskingar

Det vil ikkje vere naudsynt med tilleggsinformasjon ut over det som er vist i føreliggjande konsekvensutgreiing for å kunne ta stilling til det planlagde tiltaket.

Dersom tiltak i det aktuelle planområdet vert realisert vil det vere nyttig å etablera eit overvåkingsprogram i anleggsperioden for eventuelle påverknadar for gyteområdet for torsk. Aktuelle overvåkingsparametrar i samband med gjennomføring av tiltak vil kunne vere måling av turbiditet, vassprøvar for miljøgifter og sedimentfeller.

Korleis planframlegget sikrar avbøtande tiltak skildra ovanfor, går fram av kapittel 8.10.

7.3 Berggrunnundersøking i sjø og moglegheitsstudie

Utgreiing i høve berggrunnundersøking i sjø og moglegheitsstudie ligg føre som eigen rapport, vedlegg h. I det følgjande er det teke med eit samandrag av konsekvensane av undersøkinga og nødvendige avbøtande tiltak / moglegheiter for utfylling i området.

Resultata frå grunnundersøkingar visar at det i undersøkingspunkta i bukta er laust lagra massar av gytje over silt/siltig leire med mektigheit på mellom 0,0 og 5,3 m innerst. Ytst er det antatt bart berg.

Langs eksisterande næringsareal er det i eitt sonderingspunkt i midtre del av området med ei lausmassemektighet på 5,6 m med gytje over et tynt lag av morene på antatt berg. I resten av sonderingspunkta er det liten lausmassemektighet.

For området inne i bukta er det i sonderingspunkta registrert gytjemassar som må fortrengjast, noko som medfører ei labil fyllingsfront og fare for utgliding.

Langs eksisterande næringsområde er det i sonderingspunkta lita lausmassemektighet sett bort ifrå eitt punkt der det er registrert betydelege mengder gytje. Ein må midlertidig anta at det kan vera større mengder med gytje som må fortrengjast der fyllinga kjem ut i området der sjøbotnen flater ut.

Dette medfører at massane hovudsakeleg anbefalast lagt ut frå lekter eller ubemanna doser for å ivareta sikkerheita med tanke på liv og helse. I områder lengst inne ved land langs eksisterande næringsområde der det er registrert lita lausmassemektighet kan det vere mogleg å leggja ut massane med gravemaskin frå endetipp, men risikoen for utgliding må vurderast. I områder lengst nordvest og søraust i bukta vil det truleg vere for lita djupne til å nytta splittlekter, sidan denne normalt krev 4 m vassdjupne. For å få tilfredsstillande sikkerheit ved utlegginga vil ein aktuell metode vere å nytta fjernstyrt bulldosar i dette området, alternativt stor gravemaskin med lang arm.

Berekningane gir følgjande overslag over fyllingsvolum:

Oppfylling i bukta: ca. 46 500 m³

Utanfor eksisterande næringsområde: ca. 56 000 m³

Totalt: ca. 102 500 m³

Korleis planframlegget sikrar avbøtande tiltak skildra ovanfor, går fram av kapittel 8.10.

7.4 Marinarkeologiske registreringar

Utgreiing i høve naturmiljø ligg føre som eigen rapport, vedlegg i. I det følgjande tas med eit samandrag av konsekvensane for kulturminne i sjø.



Figur 7-1. Kart over undersøkt område. Kart: Statkart.

Resultata

Sjøbotnen i planområdet er sterkt prega av sedimentering og industriverksemd. Det vart sonda med sondestang i planområdet men det vart ikkje avdekka strukturar nedi sedimenteringa. I utkanten av kai-anlegget søraust i planområdet vart det funne ein del keramikk men ikkje av noko betyding.

Konklusjon

Under dei marinarkologiske registreringane ved reguleringsområde for reguleringsplan Holmane næringsområde vart det ikkje funne spor etter kulturminne som er verna av §14 i Kulturminnelova.

7.5 Landskapsbilete

Utgreiing i høve landskapsbilete ligg føre som eigen rapport, vedlegg j. I det følgjande tas med eit samandrag av konsekvensane for landskapsbilete.

Ved ferdig opparbeiding vil landformene i området verte endra i stor grad; frå to halvøyer med ein mellomliggande våg til ei langsgåande halvøy med ei samanhengande, meir rettlinja strandsone på ca. 600m.

Ferdig anlegg vil ha positive landskapsmessige verknader på den heilskaplege strukturen av planområdet. Tiltaka vil avbøte og reparere dei negative verknadane av tilfeldig og stykkevis utbygging av eksisterande næringsområde, då særleg med tanke på terrengarrondering og bygningsstruktur.

Dei store terrenginngrepa, ved utfyllingar i fjorden, vil redusera både fjordflata og strandsona i området, og reduserer såleis særst viktige visuelle karaktertrekk ved området i dag. Samla gir

dette negative verknader til landskapsbiletet, både som direkte verknad i sjølve planområdet og som visuell verknad, særleg for motstående landside.

Storleiken på ny bygd masse vil endre karaktertrekka ved områda. Området vil endrast frå eit småskala til eit storskala næringsområde (jf. figurer under), og sett i samanheng med landskapsrommet elles i Fotlandsvågen, vil dette gi negative konsekvensar for landskapsbilete. Dette gjeld i særleg grad for fjernverknadane av utbygginga.



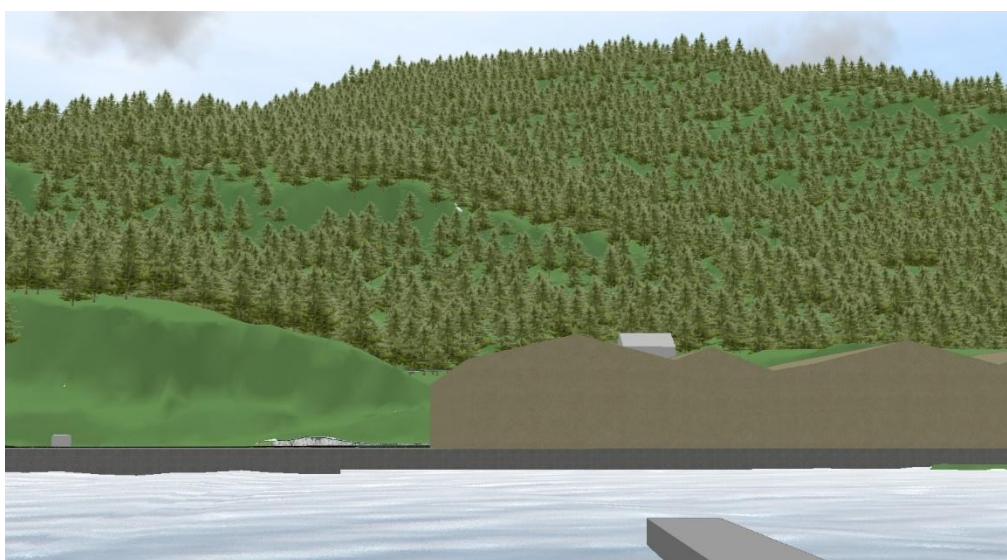
Figur 7-2 Holmane næring, fullt utbygget (maksimal utbygging), sett fra sørvest



Figur 7-3 Holmane, fullt utbygget (maksimal utbygging), sett fra Fotlandsvåg (fra sørøst)



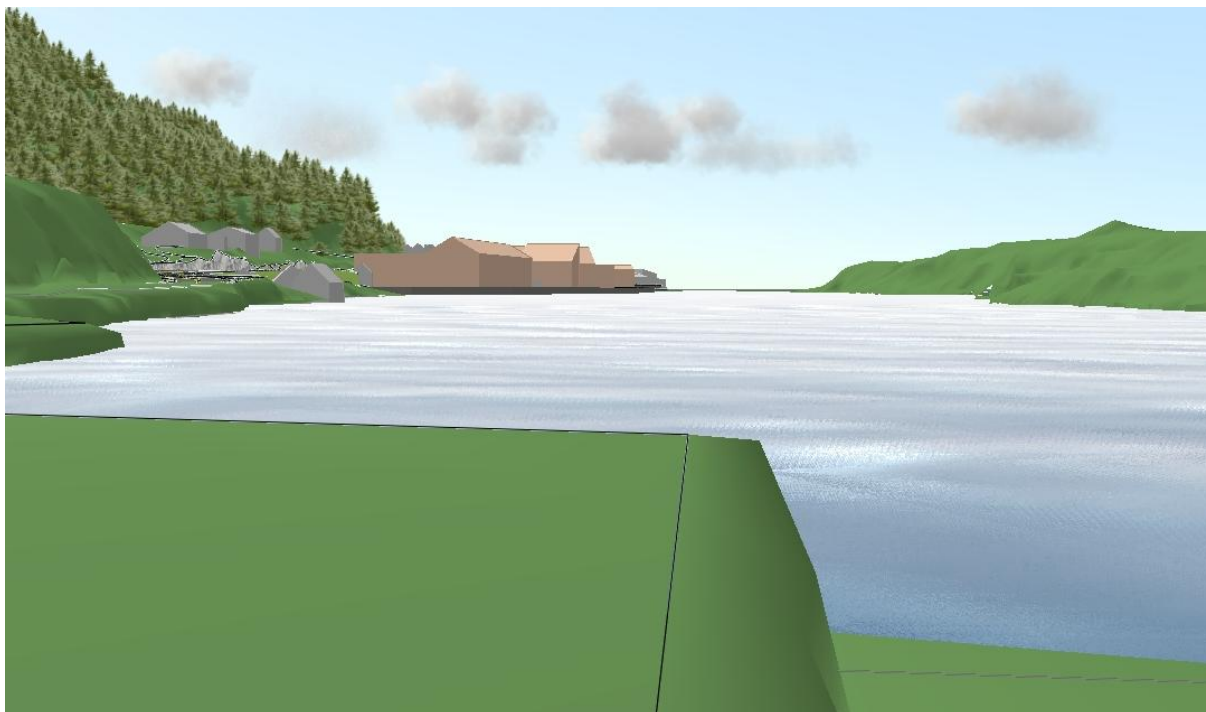
Figur 7-4. Holmane næring, bilde av tiltaksområdet(dagens situasjon) utsyn frå motstående landside, nord.



Figur 7-5 Holmane, fullt utbygget(maksimal utbygging), illustrasjon av utsyn frå motstående landside, nord.



Figur 7-6 Holmane næring, bilde av tiltaksområdet (dagens situasjon) sett frå innerst i vågen



Figur 7-7. Holmane, fullt utbygget(maksimal utbygging), illustrasjon av tiltaksområdet sett frå innerst i vågen

7.6 Risiko og sårbarheit

Utgreiing i høve risiko og sårbarheit (ROS-analyse) ligg føre som eigen rapport, vedlegg d. Tabellen under visar konsekvensane for risiko og sårbarheit og nødvendige avbøtande tiltak. Det gjerast oppmerksom på at funn i dei øvrige KU-rapportane (jf. over) er inkludert i ROS-analyse.

Nr. + Hending	Avdekka risiko i gul sone	Avbøtande tiltak
1. Ekstremvind	Skadar på bygg, lausøyre og vegetasjon.	Bygg og lausøyre: Gode rutinar for sikring og eventuelle vinddempande konstruksjonar. Bygge solide bygg etter TEK10. Vegetasjon: Uhensiktsmessig.
2. Stormflo og havnivåstiging	100-års stormflo i 2100 med opptil 221-276 cm høgare vannstand og havnivå 53-108 cm høgare enn 0-nivå.	Planering vert lagt på kote 3 i reguleringsplanen.
11. Sårbar fauna/fisk	I anleggsfasen vil spreiding av stadeige forureina sediment, steinstøv og sprengstoffrestar, samt sprengingsarbeid kunne ha middels negativ verknad for fisk og gyteområde for torsk i området. For låssettingplassar vil det vere middels negativ verknad i anleggsfasen for fisk og ingen negative verknader i driftsfasen.	I anleggsfasen kan støy og forstyrringar ha negativ verknad for raudlista fugl, særleg i hekkeperioden. Tiltaket vil medføre noko arealbeslag og tapt leveområde i driftsfasen som vert vurdert å ha middels til liten negativ verknad for raudlisteartar. Det let seg ikkje gjera med avbøtande tiltak for dette. I anleggsfasen vil spreiding av stadeige forureina sediment, steinstøv og sprengstoffrestar, samt sprengingsarbeid kunne ha middels negativ verknad for fisk og gyteområde for torsk i området. Arealbeslag i driftsfasen er det ikkje venta negative verknader for gyteområde for torsk. Det er ikkje venta at tiltaket vil medføre betydelege endringar av kvaliteten på heile gyteområdet, då Fotlandsvågen berre utgjer ein liten del av dette. For låssettingplassar vil det vere middels negativ verknad i anleggsfasen for fisk og ingen negative verknader i driftsfasen. Risikoreduserande tiltak: Verknad av spreiding av stadeige sediment, samt tilførsel av finpartiklar frå utfylte massar, vil normalt kunne reduserast med oppsamlingsskjørt / lenser utanfor utfyllingsområdet. Då det er stadvis sterk forureining i området vil ein fyrst og fremst tilrå tildekking av sedimentet i utfyllingsområdet for å

		hindre spreining av miljøgifter og for å redusere skadeverknader for marint biologisk mangfald og naturressursar. Kysttorsk gyt i tidsrommet frå februar til april og det vil vere viktig å utøve særskild aktsemd i denne perioden for å hindre spreining av miljøgifter og auka turbiditet frå utfylling og avrenning frå anleggsarbeidet. Dersom tiltak i det aktuelle planområdet vert realisert vil det vere nyttig å etablere eit overvakingsprogram i anleggsperioden for eventuelle påverknadar for gyteområdet for torsk. Aktuelle overvakingsparametrar i samband med gjennomføring av tiltak vil kunne vere måling av turbiditet, vassprøvar for miljøgifter og sedimentfeller. Krav til risikoreduserande tiltak (i høve det som går fram over) er inkludert i føreseigna. Sjå §§ 2.6.1 og 2.6.2.
21. Støv og støy frå industri eller andre kjelder.	Støy og støv i anleggsfasen har høgare grenseverdiar enn i permanent situasjon. Dette kan gi helseutfordringar om det vert buande folk i bustaden innafor planområdet	Gjeldande støyretningslinjer er satt som føresegner og sikrar dermed at retningslinjene skal følgjast. Reguleringsføresegnene setter krav til støymålingar både i anleggs- og driftsfasen og set krav til støy i både anleggs- og driftsfasen. Det er også satt krav til kompensierende tiltak dersom grensene overskridast. Dette er sikra i §§ 2.6.6 – 2.6.8. Nødvendige tiltak mot støv i forbindelse med anleggsverksemd sikrast i krav til entreprenør.
25. Er det trafikkfarleg tilkomst til området?	Hele FV567-strekket som inngår i planområdet er smal og til tider uoversiktleg. Dette utgjer ein viss trafikkfare. Det er registrert 2 bilulukker på vegstrekket men om det skyldast vegstandard eller ikkje vitast ikkje.	Risikoreduserande tiltak: Planframlegget legg til rette for oppgradering av alt veganlegg innan planområdet til vegnormalstandard. Det er sanert ein avkøyrse til næringsområdet (direkte til BN3), ein er innsnevra for å gje ein tryggare løysing (til BN4) og ein er flytta for å gje betre sikt (til BN2 og særlege del av BN1). Det er knytt rekkefølgjekrav som sikrar gjennomføring av dei nemnte tiltaka. Dei registrerte ulykkene er i

		nærleiken av den sanerte og den innsnevra avkøyrsla, dette vil truleg bedra tryggleiken. Kjelde: Vegkart.no
32. Tidlegare forureining	Utførte undersøkingar (innleiande miljøundersøking og undersøking av naturmiljø) viser forureining i grunnen med høge konsentrasjonar av miljøgifter og behov for vidare miljøtekniske grunnundersøkelser innanfor planområdet som må avklare kva som eventuelt finnes av forureining i grunnen, og kva som i så fall må treffast av tiltak ved bygging. Det er sannsynleg at det er bygnings-materialar som inneheld helse- og miljøfarlege stoffar, som bl.a. asbest og PCB, som må handterast spesielt ved riving/rehabilitering.	Det er satt krav i føresegna til nærmare undersøkingar av eventuell forureining i grunnen og eventuell tiltaksplan som følgje av eventuelle funn i undersøkingane, jf. §§ 2.6.1 og 2.6.2. Det er satt krav i føresegna til miljøkartlegging av bygg som skal rivast og/ eller rehabiliterast og at denne skal gjerast tidlegast 2 år før sjølve arbeidet med rivinga og rehabiliteringa tek til, jf. § 2.6.3. Det er satt krav i føresegna til miljøsaneringsplan for rivningstiltak som tek utgangspunkt i funna i miljøkartlegginga og utførast iht. til forureiningslova m / forskrift, jf. § 2.6.4. Det er satt krav i føresegna til avfallsplan, jf. 2.6.5.
34. Avfallsdeponering	Brenning av avfall fra møbelproduksjon, i tillegg til at andre aktørar truleg dumpa avfall på stede, for brenning. Antatt avfallsdeponering vart avslutta ca. 2011. Avfalls- og forbrenningsrester fjernet av Oster Transport & Entrepr. (ifølge dei).	Se punkt 32.
35. Fare for akutt forureining	Akutt forureining frå båtar kan skje.	Vanskeleg å sett krav utover det som ligg i lovverket.
46. Trafikkulukke ved anleggsgjennomføring	Anleggstrafikk inn og ut av området kan medføre redusert trafikksikkerhet.	Det vert sett krav til entreprenør og HMS-plan i forbindelse med anleggsarbeid. Det er også satt krav i føresegna til sikringsplan for området i bygge- og anleggsperioden, jf. § 2.6.11.

8 SKILDRING AV PLANFRAMLEGGET

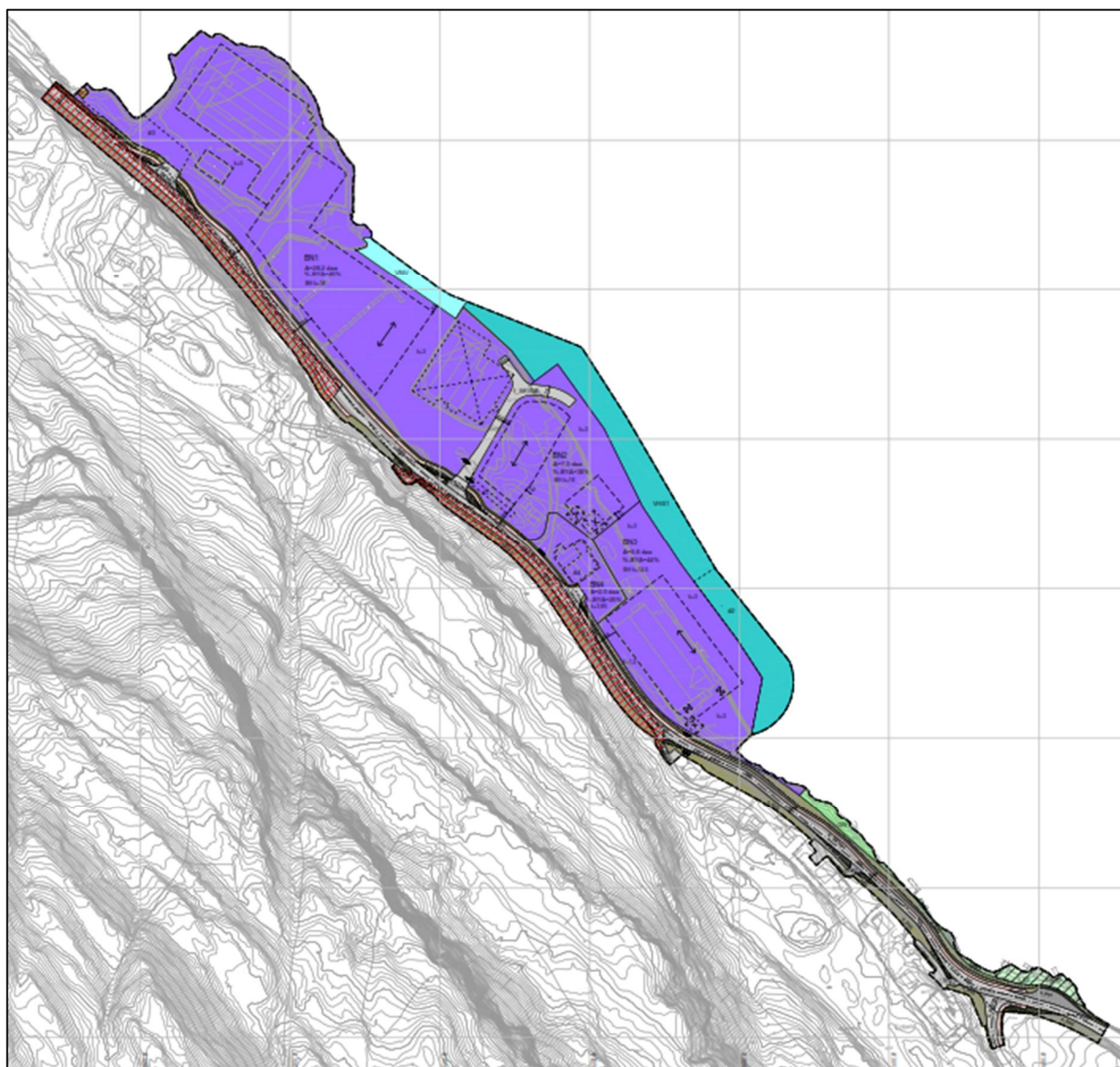
8.1 Innleiing

Hovudformålet med planarbeidet er å utvida eksisterande næringsområde gjennom utfylling i sjø og legge til rette for langsiktig områdeutvikling i tillegg til å ta omsyn til miljø og samfunn.

Plandokumenta sikrar meir næringsareal, høgare utnyttingsgrad i området og forbetring av eksisterande trafikk-areal både i og rundt næringsarealet.

Avbøtande tiltak for dei konsekvensar som følgjer av maksimal utbygging er sikra gjennom krav til etterfølgjande undersøkingar og direkte tiltak.

Plandokumenta gir eit oppdatert plangrunnlag for området som samsvarar med gjeldande og tiltenkt bruk.



Figur 8-1: Plankart.

8.2 Reguleringsformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bygninger og anlegg	Areal (m²)
1300 - Nærings bygninger (BN1)	28215,1
1300 - Nærings bygninger (BN2)	7532,1
1300 - Nærings bygninger (BN3)	9757,1
1300 - Nærings bygninger (BN4)	1998,1
1560 - Andre kommunaltekniske anlegg (BKT)	31,2
Sum areal denne kategori:	47533,7
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Køyreveg (o_SKV01)	6152,2
2011 - Køyreveg (o_SKV02)	187,3
2011 - Køyreveg (o_SKV03)	153,7
2011 - Køyreveg (f_SKV04)	893,1
2011 - Køyreveg (o_SKV05)	123,8
2011 - Køyreveg (o_SKV06)	285,2
2011 - Køyreveg (f_SKV07)	92,9
2011 - Køyreveg (f_SKV08)	125,9
2011 - Køyreveg (SKV09)	227,8
2011 - Køyreveg (f_SKV10)	214,1
2012 - Fortau (o_SF1)	133,1
2012 - Fortau (o_SF2)	711,7
2012 - Fortau (o_SF3)	224
2012 - Fortau (o_SF4)	860,9
2012 - Fortau (o_SF5)	133
2012 - Fortau (o_SF6)	107,4
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT)	258,1
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	199,3
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	1689,5
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	355,1
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	1853,3
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	112,7
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	1217
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	279,5
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	273
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)	29,6
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	832,6
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	471,4
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	40,8
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	58,7
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	49,5
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (o_SVG)	47
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)	21,6

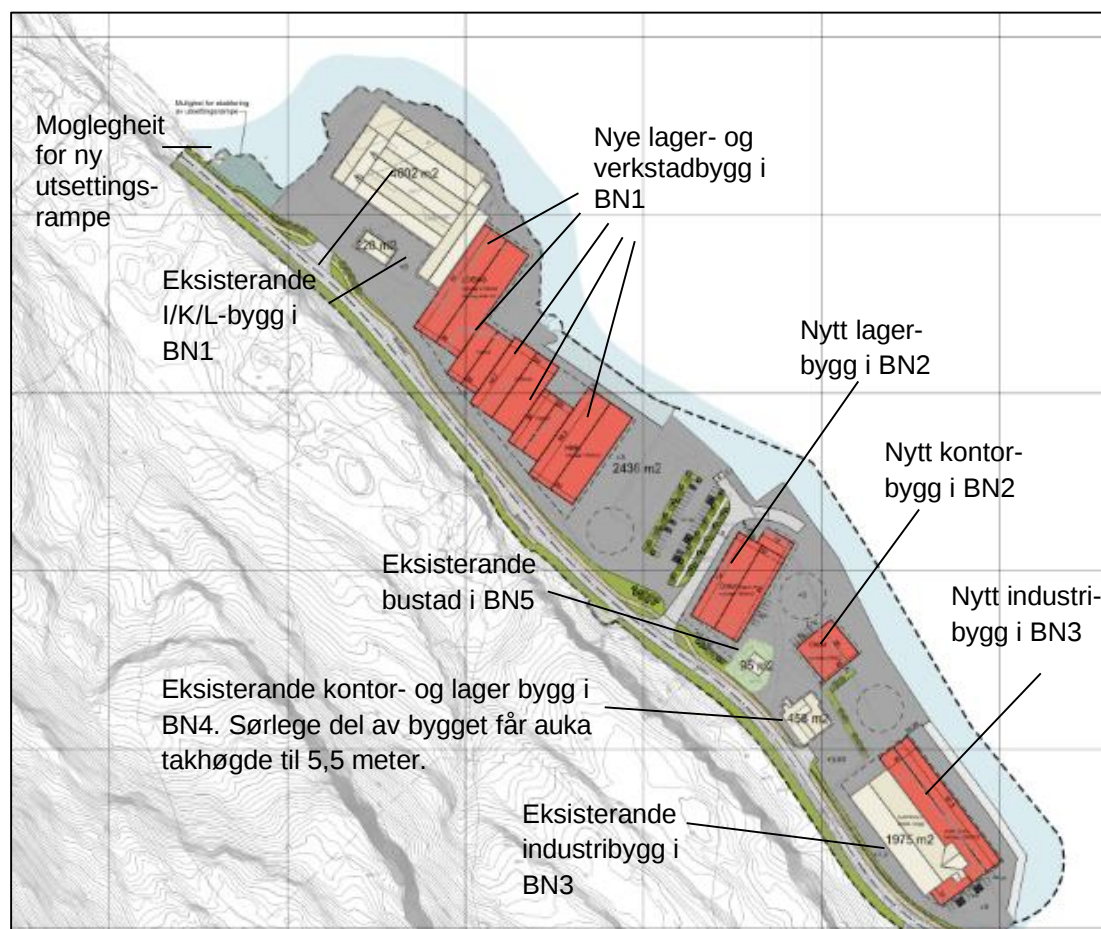
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)	22,2
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)	22,6
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)	16,2
Sum areal denne kategori:	18475,9
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (m²)
3020 - Naturområde (GN1)	468,7
3020 - Naturområde (GN2)	14,2
3020 - Naturområde (GN3)	140,1
Sum areal denne kategori:	623,1
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsførmål og reindrift	Areal (m²)
5220 - Spreidd fritidsbusetnad (LSF)	545
Sum areal denne kategori:	545
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (m²)
6220 - Hamneområde i sjø (VHS1)	6859,5
6610 - Naturområde i sjø og vassdrag (VNV)	900,5
Sum areal denne kategori:	7760
Totalt alle kategorier: 74937,8	

Omsynssoner	
§12-6 - Omsynssoner	Areal (m²)
140 - Frisikt (H140)	11,8
140 - Frisikt (H140)	100,6
140 - Frisikt (H140)	26,3
140 - Frisikt (H140)	40,4
140 - Frisikt (H140)	16,2
140 - Frisikt (H140)	32,5
140 - Frisikt (H140)	54,6
140 - Frisikt (H140)	22,3
140 - Frisikt (H140)	31,7
140 - Frisikt (H140)	18,5
140 - Frisikt (H140)	2,4
140 - Frisikt (H140)	28,2
140 - Frisikt (H140)	30,2
310 - Ras- og skredfare (H310_1)	479,8
310 - Ras- og skredfare (H310_2)	2405,2
310 - Ras- og skredfare (H310_3)	339,1
310 - Ras- og skredfare (H310_4)	1310,9
310 - Ras- og skredfare (H310_5)	1033,5
310 - Ras- og skredfare (H310_6)	314,2

570 - Bevaring kulturmiljø (H570)	545
Sum areal denne kategori:	6843,6

Føresegnområder	
§12-7 - Føresegnområder	Areal (m²)
#1 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	134,7
#2 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	2239,6
#3 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	1236,8
#4 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	306,2
Sum areal denne kategori:	3917,2

8.3 Byggeformål



Figur 8-2. Illustrasjonsplan med skildra tiltenkt bruk.

Innafor området satt av til næringsverksemd kan det først opp bygningar / anlegg for kontor/industri/lager, jf. reguleringsføresegna § 5.

Byggegrensene i planframlegget (jf. figur over) er satt med omsyn til ikring-liggjande omgjevnader og optimal utnytting av området. Det er sikra tilstrekkeleg byggegrense mot fylkesvegen langs heile planområdet ved at det er sett krav til at alle nye bygg skal plasserast innafor byggegrenser og at alle eksisterande bygg har byggegrense byggelivet. Jf. §§ 5.1.2, 5.1.3, 5.1.5 og 5.1.7 i føresegna.

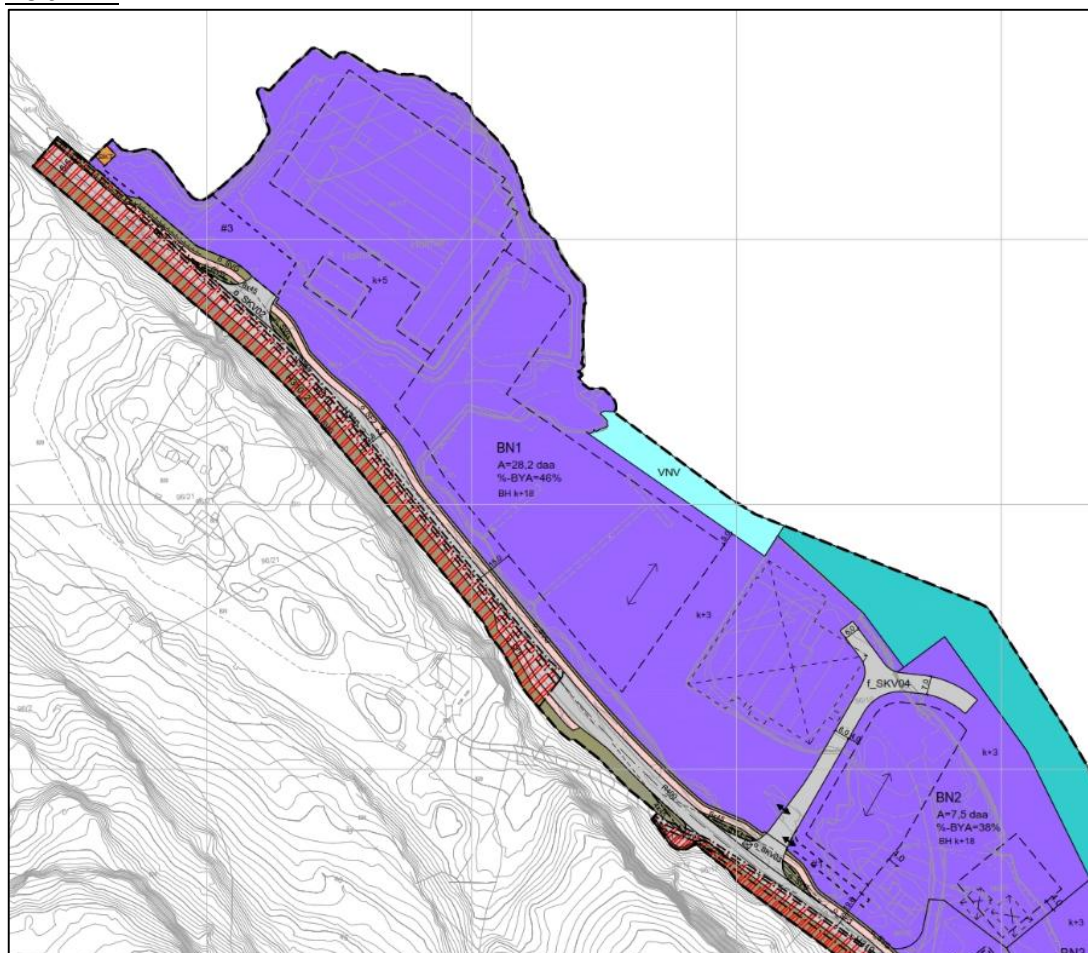
Grad av utnytting er rekna ut frå gjeldande forskrift med tilhøyrande veiledning. Det reknast ikkje tillegg for tiltenkte plan. Utnyttingsgraden er berekna med utgangspunkt i skisseprosjekt utarbeida av Asplan Viak. Planframlegget viser maks % BYA på 46% (BN1), 38% (BN2), 44% (BN3) og 25% (BN4). Dette inkluderer ein buffer på ca. 1 % for å sikre tilstrekkeleg fleksibilitet i planen. Utrekninga går fram av tabellen under.

Felt	BYA m ²		BYA %	
BN1	Eksisterande bygg: 228+4602 =	4830 m ²	Tomt:	28215 m ²
	3 nybygg vest-øst: 720+1350+720 =	2790 m ²	BYA m ² :	12007,5 m ²
	Parkering: 39pl. x 12,5m ² =	487,5 m ²	Utrekning:	12007,5 x 100 / 28215 = 42,6%
	LOBAS nybygg:	2100 m ²	Inkludert buffer:	46 %
	HBH nybygg:	1800 m ²	Utnyttingsgrad:	%-BYA = 46
BN2	Sum bebyggelsesareal:	12007,5 m ²	Tomt:	7532 m ²
	Oster nybygg lagerhall:	1800 m ²	BYA m ² :	2575 m ²
	Oster nybygg kontor:	625 m ²	Utrekning:	2575 x 100 / 7532 = 34,19 %
	Parkering: 12pl. X 12,5m ² =	150 m ²		

			Inkludert buffer:	38 %
	Sum bebyggelsesareal:	2575 m ²	Utnyttingsgrad:	%-BYA = 38
BN3	Eksisterende bygg Sjøtroll:	1975 m ²	Tomt:	9757 m ²
	Sjøtroll nybygg:	1905 m ²	BYA m ² :	4030 m ²
	Parkering: 12pl. X 12,5m ² =	150 m ²	Utrekning:	4030 x 100 / 9757 = 41,30 %
			Inkludert buffer:	44 %
	Sum bebyggelsesareal:	4030 m ²	Utnyttingsgrad:	%-BYA = 44
BN4	Eksisterende bygg		Utnyttingsgrad:	%-BYA = 25

Tabell 2. Tabell som viser utrekning utnyttingsgrad i dei einkilde felt.

Felt BN1



Figur 8-3. Felt BN1 i plankartet.

Det planleggast oppført 5 nye næringsbygg i den vestlege delen av planområdet (felt BN1) vest for hovudtilkomstvegen til planområdet (f_SKV04), jf. figur under. Byggegrensa mot sør er satt i internvegen for å sikra fleksibilitet i høve plassering av bygg, men også for å sikra nok manøvreringsareal for køyretøy og evt. plassering av arbeidsutstyr og varer. Mot kaifront er byggegrensa satt for å sikra nok manøvreringsareal for køyretøy på kaien. Mot parkeringsplassen er byggegrensa frå HBH-bygget satt 2 meter utanfor bygget som er vist i illustrasjonsplanen. Mot vest går byggegrensa i illustrert nytt LOBAS-bygg.

Nord i BN1 opnast det for etablering av: utsettingsrampe (tilsvarande som i eksisterande båthamn), samt opplegg for opptak og utsetjing av båtar. Tiltaka er mellombels og alle inngrep må vera reversible. Dette er sikra gjennom føresegnssområde # 3(sjå # 3 i plankartet og føresegna § 10.3.1).



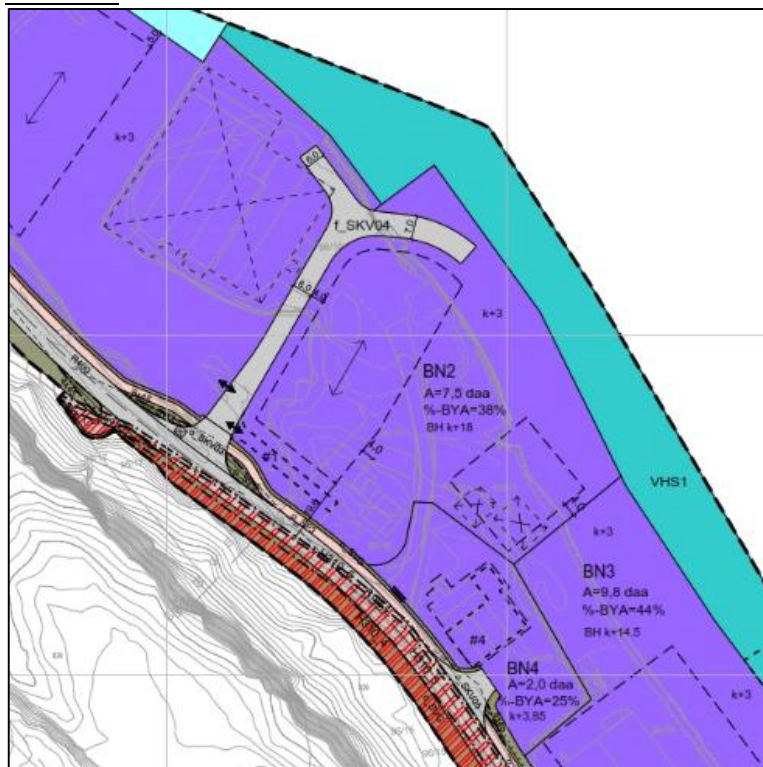
Figur 8-4. Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser tiltenkt omfang av utbygging i felt BN1.

Bygga vil innehalde lager, produksjon, verkstad o.l.), eigar av bygga er LOBAS. I det austlegaste bygget er HBH tiltenkt som brukar, mens i dei andre er det LOBAS. Eksisterande bygg som HBH held til i vert set føre å rivast. Feltet er planlagt med maksimal mønehøgde på kote +18. Dette gir rom for noko justeringar av høgda på dei einskilde ulike bygga i detalj-prosjekteringa. Inngangspartiet til bygningane ligg på kote +3, noko som gir ein maksimal byggehøgde (møne) på 15 meter. Det planleggast for saltak med takvinklar på mellom 15 og 35 grader med regulert møneretning mot fjorden for alle bygga.

Tomtearealet som er regulert til næringsverksemd i feltet er 28,56 daa. Jf. tabell 3 over er utnyttingsgraden berekna til %-BYA = 42,7. Planframlegget visar ein maks % BYA på 46 % for å sikra tilstrekkeleg fleksibilitet i planen.

Det er knytt rekkefølgjekrav før bruk av nye bygg kan tillatast i feltet. Rekkefølgjekravet sikrar etablering av alle vegformål i plankartet inkludert alle fortau og sideareal til køyreveg, med unntak av f_SKV4 som vert opparbeidd saman med BN2 og BN3 (sjå § 3.1.1 i føresegna).

Felt BN2



Figur 8-5. BN2 i plankartet.

Det planleggast oppført eitt lagerbygg og eitt kontorbygg i felt BN2 aust for tilkomstvegen til planområdet (f_SKV04), sjå neste figur. 2 bygg i feltet er tenkt rivne (dei med kryss). Eksisterande einebustad er ikkje tenkt revet. Byggegrensene i feltet er satt for å sikra nok areal til tiltenkte bygg, manøvreringsareal mellom dei, parkeringsplassar, 4 meters byggegrense til naboar, estetikk og avstand til kai.

Lagerhallen er planlagt med maksimal mønehøgde (kote) på +18 og kontorbygget på +18. Inngangspartiet til bygningane ligg på kote +3, noko som gir ein maksimal byggehøgde (møne) på 15 meter. Det planleggast for saltak med takvinklar på mellom 15 og 35 grader, med regulert møneretning på lagerbygget mot fjorden.



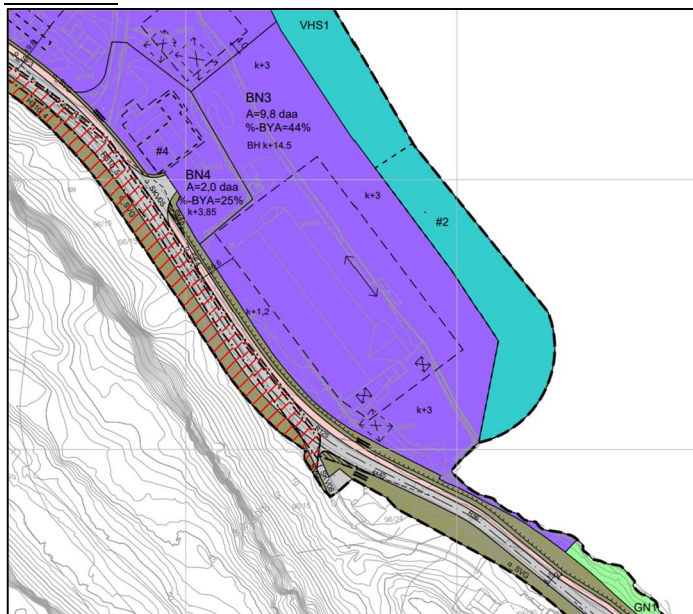
Figur 8-6. Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser tiltenkt omfang av utbygging i felt BN2.

Tomtearealet som er regulert til næringsverksemd i feltet er 6,95 daa. Jf. tabell 3 over er utnyttingsgraden berekna til %-BYA = 34,37. Planframlegget visar ein maks % BYA på 38 % for å sikra tilstrekkeleg fleksibilitet i planen.

I felt BN2 ligg eksisterande privat bustad som ikkje er tenkt innløyst av næringsaktørar i området. Eksisterande tilkomstveg til tomten er planlagt sanert og det planleggjast ny tilkomst til tomten frå den nye hovudtilkomstvegen (f_SKV04) inn i planområdet.

Det er i føresegna satt krav om rekkjefølgje før bruk av nye bygg kan tillatast i feltet. Rekkjefølgjekravet sikrar etablering av alle vegformål i plankartet inkludert alle fortau og sideareal til køyreveg, ny tilkomst til bustaden ved sanering av eksisterande tilkomst mv. (sjå føresegna § 3.2.1).

Felt BN3



Figur 8-7: BN3 i plankartet.

Det planleggjast eitt nytt driftsbygg i felt BN3 heilt aust i planområdet. Bygget blir eit påbygg til eksisterande bygg. Nybygget er planlagt med maksimal mønehøgde på kote 14,5. Inngangspartiet til bygga ligg på kote +3, noko som gir ein maksimal byggehøgde (møne) på 11,5 meter. Det planleggast takvinklar på mellom 0 og 35 grader med regulert møneretning langsmed kaien.

Byggegrensene er satt for å sikra nok areal til tiltenkt nytt bygg (jf. illustrasjonsplan), utviding av kai-areal, manøvreringsareal rundt bygga, samt parkeringsplassar.



Figur 8-8. Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser tiltenkt omfang av utbygging i felt BN3.

Tomtearealet som er regulert til næringsverksemd i feltet er 9,48 daa. Jf. tabell 3 over er utnyttingsgraden berekna til %-BYA = 40,83. Planframlegget visar ein maks % BYA på 44 % for å sikra tilstrekkeleg fleksibilitet i planen. Eksisterande 3 småbygg aust for eksisterande driftsbygning er tenkt rivne.

Det er i føresegna satt krav om rekkjefølgje før bruk av nye bygg kan tillatast i feltet. Rekkjefølgjekravet sikrar etablering av alle vegformål i plankartet inkludert alle fortau og sideareal til køyreveg, ny tilkomst til bustaden ved sanering av eksisterande tilkomst mv. (sjå føresegna § 3.3.1).

Felt BN4



Figur 8-9 BN4 i plankartet.

I felt BN4 ligg eksisterande bygg for Osterfjord AS. Bygget er tenkt å behaldast men sørlege del av bygget får auka tak-høgde til 5,5 meter. Dette er sikra gjennom føresegnssområde # 4 (jf. plankartet og føresegn § 10.4). Eksisterande tilkomstveg frå nord planleggjast å sanerast. Avkøyringa frå FV567 sør for bygget er tenkt å behaldast. Bakgrunnen for å behalda eksisterande avkøyring til BN4 er at denne avkøyringa er tilfredsstillande i høve trafikksikring og standard i høve vegnormalen. I tillegg minimerast interntrafikken gjennom BN2 på eit areal som ved ferdig realisert plan ikkje vil ha mye biltrafikk (hovudparkering ligg på andre sida av hovud-tilkomstvegen).



Figur 8-10. Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser eksisterande bygningar i felt BN4

Det er knytt rekkefølgjekrav før bruk av nye bygg kan tillatast i feltet. Rekkefølgjekravet sikrar etablering av alle vegformål i plankartet inkludert alle fortau og sideareal til køyreveg, med unntak av f_SKV4 som vert opparbeidd saman med BN2 og BN3 (sjå § 3.4.1 i føresegna).

8.4 Parkering

Planframleggets forslag til parkeringsdekning er rekna ut frå programmering av planområdet i samråd med aktørar innan dei einskilte felta. Parkeringsbehovet er rekna ut frå type næring ved maksimal planlagt utbygging/aktivitet og er justert for kollektivdekninga i området.

Behovet går fram av tabellen under:

BN1	39 personbilar.
BN2	12 personbilar.
BN3	12 personbilar.
BN4	Parkering løysast på eiga eigedom.
Bustaden	Parkering løysast på eiga eigedom.

Dette behovet svarar til ein parkeringsdekning som vist under:

	Berekningsgrunnlag	Bilparkeringsplassar	Sykkelparkeringsplassar
Kontor	1000 m2 BRA	5	7
Industri	1000 m2 BRA	5	2
Lager	1000 m2 BRA	3	2

Tabell 3. Normkrav til parkeringsdekning.

Om ein vil samanlikna tala med andre parkeringsnormer, kan ein eksempelvis nytta Bergen kommune si parkeringsnorm for område P4 (mest «sentrumsfjerne» områder). P4 – området liknar på planområdet (eit viktig særpreg for «p4-områda» er at det er lågare kollektivdekning, slik som i dette området).

Utrekning i høve desse krava til parkeringsdekning går fram under (BRA m2 reknast utan tillegg for tiltenkte plan):

	Industri	Kontor	Lager	Sum p-plassar
BN1	BRA m2: 1800		BRA m2: 9720	
	Utrekning bil: 1800 m2 x 0,005 = 9 plassar		Utrekning bil: 9720 m2 x 0,003 = 29,16 plassar	Bil: = 38,16 = 39
	Utrekning sykkel: 1800 m2 x 0,002 = 3,6 plassar		Utrekning sykkel: 9720 m2 x 0,002 = 19,44 plassar	Sykkel: = 23,04 = 24
BN2		BRA m2: 625 x 2	BRA m2: 1800	
		Utrekning bil: 1250 m2 x 0,005 = 6,25 plassar	Utrekning bil: 1800 m2 x 0,003 = 5,4 plassar	Bil: = 11,65 = 12
		Utrekning sykkel: 1250 m2 x 0,007 = 8,75 plassar	Utrekning sykkel: 1800 m2 x 0,002 = 3,6 plassar	Sykkel: = 12,35 = 13
BN3			BRA m2:	
			Utrekning bil: 3880 m2 x 0,003 = 11,64 plassar	Bil: = 11,64 = 12
			Utrekning sykkel: 3880 m2 x 0,002 = 7,76 plassar	Sykkel: = 7,76 = 8
BN4				Parkering løysast på eigen eksisterande eigedom
Bu-stad				Parkering løysast på eigen eksisterande eigedom

Tabell 4. Utrekning av talet på parkeringsplassar.

Sum krav til parkeringsplassar i heile planområdet (inkludert 5% med universell utforming):

Bil: BN1 - 39 (2 med UU-krav), BN2 – 12 (1 med UU-krav), BN3 12 (1 med UU-krav).

Sykkel: BN1 – 24, BN2 – 13, BN3 – 8.

Planframlegget legg i tråd med programmeringa av planområdet, til rette for totalt 63 nye bilparkeringsplassar og 45 sykkelparkeringsplassar (jf. føresegna, § 1.3). Dette kjem i tillegg til eksisterande parkeringsplassar for bustaden og for BN4.



Figur 8-11. Utsnitt som viser planlagt parkeringsløyising.

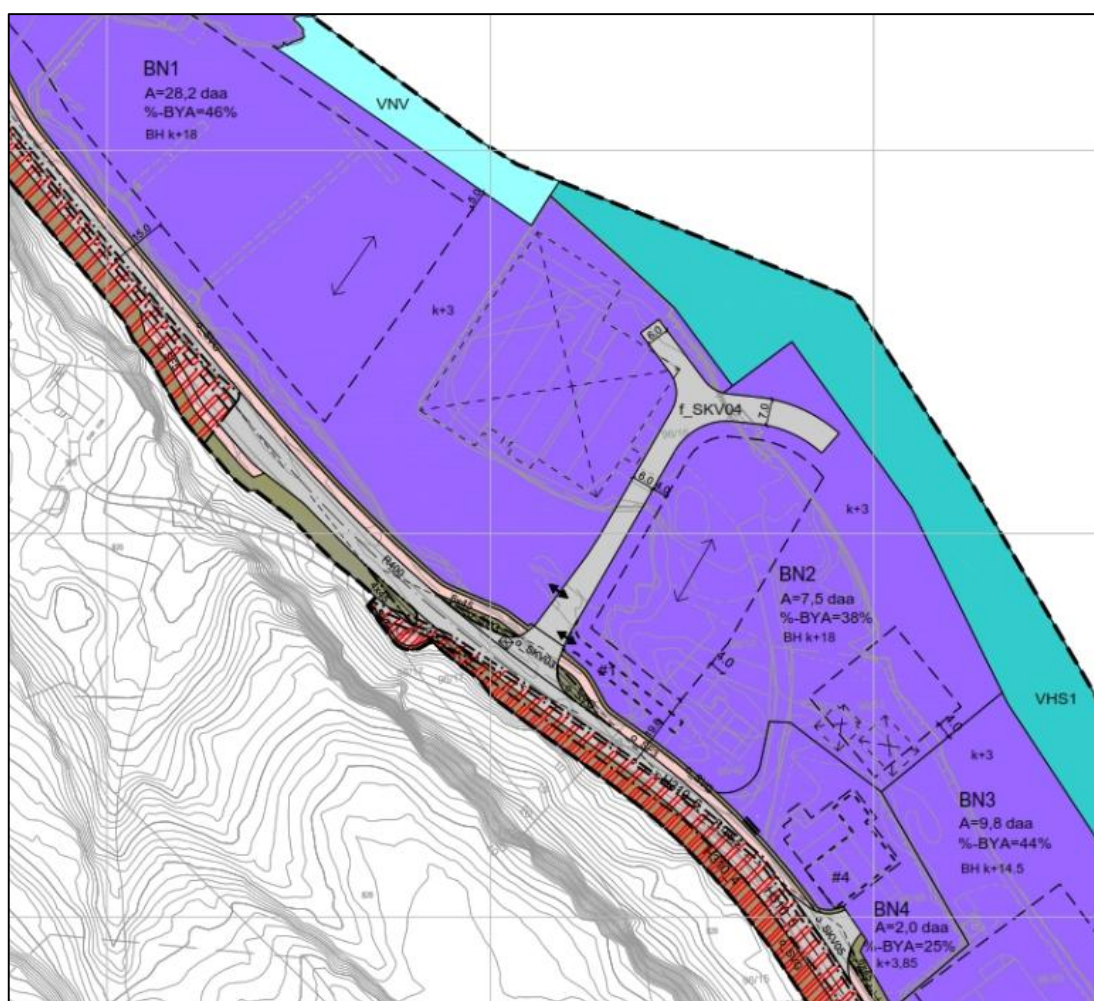
Bilparkeringa for det største feltet BN1 er tenkt løyst på felles parkeringsplass vest for hovudtilkomstvegen inn i området (sjå figur over). Det opnast for ein utforming der bilar parkerer i 2 rekkjer vestover for f_SKV04 der rekkjene er skilt med trekkjer / vegetasjon. Ein stor felles parkeringsplass rett ved hovudtilkomst til eit område er ein effektiv arealdisponering og bidrar til å minimera interntrafikken i næringsområdet. BN2 og BN3 løyser parkering på eigne tomtar ved bygga. Parkeringsplassar med «UU-utforming» er plassert nærast hovudinngang til bygga. Det er ikkje satt av sykkelparkeringsplassar i planen. Desse er tenkt løyst langs dei einskilde bygga då det ikkje er sannsynleg at syklistar vil parkera ved bilparkeringsplassen og så gå til det bygget dei jobbar i. Det er nok areal rundt bygga/ evt. inne til sykkelparkeringsplassar. HC-plassar til LOBAS er ikkje teikna inn for å gje fleksibilitet i kvar denne kan lokalisrast rundt byggja.

8.5 Trafikkareal

Planforslaget inneheld felles hovudtilkomstveg (f_SKV04) inn i næringsområdet, offentlig veg – FV 567 (o_SKV01) langs næringsområdet, offentlege avkøyringar frå fylkesvegen (o_SKV02, o_SKV03, o_SKV05 og o_SKV06), offentlig fortau langs fylkesvegen (o_SFT1 til o_SF6), felles/private avkøyringar frå fylkesvegen (f_SKV07 til f_SKV10). I tillegg er det regulert anna vegareal (teknisk og grønt).

Planframlegget legg og til rette for intern transport med vogntog og tilkomst til næringsområdet med vogntog via o_SKV03 og o_SKV02.

Det har vore vurdert fleire løysingar for hovudtilkomst inn i næringsområdet. Planframlegget løynt med tilkomst sentralt i planområdet (o_SKV03 / f_SKV04, sjå 8-12).



Figur 8-12. Utsnitt frå plankartet som visar hovudtilkomstvegen inn i næringsområdet.

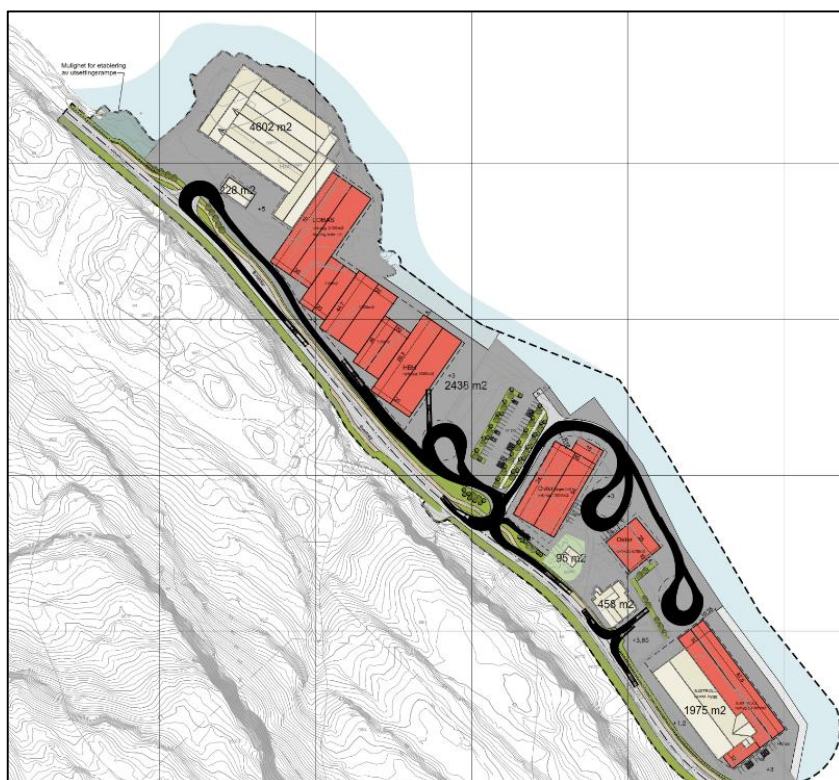
Dette gir fleire fordelar:

- nærleik til sentralt plassert parkeringsplass
- minimering av internttrafikk
- låg hellingsgrad inn i området
- gode siktilhøve ut mot fylkesvegen
- fleksibilitet - tilkomst til bygga i det største feltet BN1 kan skje både frå vest (dagens avkøyring til LOBAS) og frå aust, noko som gir fleksibilitet
- gir moglegheit til å sanera eksisterande uoversiktlege avkøyring mellom gnr./bnr. 96/49 og 96/48.

Hovudtilkomstvegen vert regulert som felles veg for alle felta utanom BN4 som har eiga avkøyring. I næringsområdet er det valt å skilja ulike typar trafikk. Trafikken (varelevering etc.) til bygningar i BN1 vil svinge av mot venstre like etter avkøyringa frå o_SKV03. Trafikken frå tilsette og gjestar vil gå vidare langs f_SKV04 og svinge av mot venstre til parkeringsplassen, mens varelevering/henting til felta BN2 og BN3 svingar av til høgre.

Det er behov for store køyretøy inn i næringsområdet. Alle interne områder samt avkøyring frå hovudvegen ved o_SKV02 og o_SKV03 er difor dimensjonert for vogntog, totallengde 22 meter. o_SKV05 er dimensjonert for lastebil. Sporing for dette er vist på figur under.

Trafikkareal/plassareal internt i planområdet støttar kommunale normkrav. Føresegna set i tillegg krav til at forslagsstillar ved søknad om løyve til tiltak skal dokumentera korleis internt trafikk-område oppfyllar kommunal vegnorm (sjå § 2.3.1).



Figur 8-13. Illustrasjonsplan med sporing for semi-trailer.

Fylkesveg 567 (o_SKV1 i planframlegget) er som nemnt i kapittel 6.10 ein smal veg med nokon møteplassar.

Frå plangrensa i nord og fram til sørleg del av næringsområdet er fylkesvegen regulert til tofeltsveg med fortau. Vidare sørover er fylkesvegen regulert til einfeltsveg med fortau.

Planframlegget legg til rette for forbetring til vegstandard L1(utbetningsstandard) etter vegnormalen N100 (juni 2021). L1-veg er definert som lokal vegforbindelse, fartsgrense 60 eller 80 km/t, og ÅDT under 1500. Det er lagt til grunn at det nyttast geometri og utforming for L1 60km/t ved utbetring av Fv567.

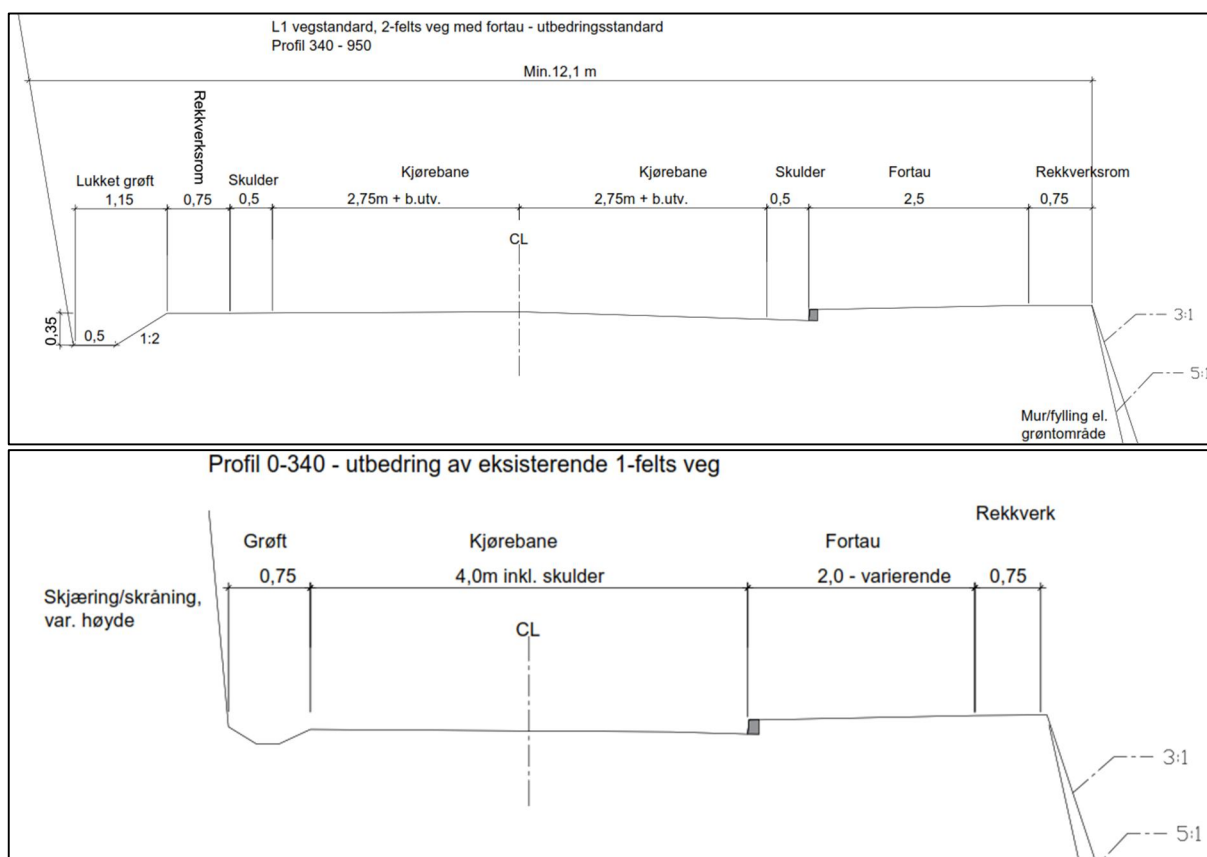
Det er nokre fråvik frå L1-vegstandard;

- minimums radie (einfeltsveg har radier 45-56)
- klotoidelengder (generelt)
- breiddeutviding
- sikringsavstand til fjellskjering (generelt, alternativ løysing med rekkverk og grøft langs tofeltsveg)

- lengdefall (stadvis, punkter som har under 2 % resulterande fall)

Kurvane på einfeltsvegen er årsak til fleire av fråvika, og årsaka er knytt opp mot eksisterande kurvatur på vegen og inngrep på tilstøytane eigedomar. Ein radius er under krava til tidlegare handbok si vegstandard Sa2, der kravet er R55. På grunn av kostnadsomsyn og størrelsen på inngrepet er det difor vorta vurdert som betre å fråvike minstekrav til horisontalradie.

Valt vegstandard medfører eit tverrprofil (planert) på ca. 9 meter (jf. figur under), inkludert etablering av nytt langsgåande fortau, for nordre del av planområdet. For syndre del av planområdet vert tverrprofil ca. 6 meter, med ein køyrebane og langsgåande fortau. I tillegg vil det vere sideareal i varierende breidde og omfang, som rekkverksrom, mur og grøft. Avkøyrslar til næringsområdet (o_SKV02-, 03- og 05) er forbetra med innfridde krav til stoppsikt, møtesikt, breidde og sving-kurvatur. Det er sanert ein avkøyrslar og ein er flytta/optimalisert. Det blir noko skjeringar og fyllingar, særleg langs austsida av vegen der det i dag er ein del skrentar/stup. O_SKV06 (krysset til skulen) får justert plassering og fortau.



Figur 8-14. Normalprofilen på planlagt ein – og tofeltsveg.

Avkøyringar til private bustadområdet sør for fylkesvegen er dimensjonert for personbil. Det er spora for personbil inn og ut, med radier tilpassa tilhøva på staden. Ved å stilla krav til friskt-sonar (sjå § 9.1 i føresegna) vert avkøyringane meir trafikksikre.

Planframlegget legg til rette for mjuke trafikantar. Det er regulert fortau på austsida av vegen langs heile strekninga. Det vert tilrettelagt for busshaldeplass på begge sider av vegen med samanhengande fortausforbindelsar og tilrettelagt fotgjengarkryssing.

Dagens haldeplass ligg innafor område med fartsgrense 80 km/t. Farten vert sett opp like før haldeplassen og dette er ikkje ei god, trafikksikker løysing. For å auka trafikksikkerleiken vert

det foreslått å flytta grensa for auka fart forbi busslomma og avkøyring til o_SKV02 og etablera tilrettelagt fotgjengarkryssing. Det er ikkje høve å regulera fartsgrenser og fotgjengarovergang i reguleringsplanen, dette må vurderast vidare i samråd med veghaldar.

Planframlegget inkluderer rekkefølgekrav m.a. knytt til sanering av avkøyrer til næringsområdet, etablering av tofeltsveg med fortau langs næringsområdet og etablering av einfeltsveg med fortau sør for næringsområdet. Dette vil trygga mjuke trafikkantar gjennom heile planområdet.

Etter ein trafikkfagleg vurdering vil vi ikkje anbefala å leggja til rette for eigne gang- og sykkelsonar inne i næringsområdet (i tillegg til fortauet langs fylkesvegen), då dette gir falsk tryggleik og redusert trafikktryggleik i området. I BN1, der den største utvidinga vil skje, vil interntrafikken av mjuke trafikkantar i all hovudsak skje i bygga. Ved full utbygging vil det i arbeidstid bevega seg berre 5-10 bilar pr. dag i BN1 (utanom tilsette). Interntrafikken for mjuke trafikkantar vil i all hovudsak skje i bygga for felta BN2, BN3 og BN4 også (jf. også tabell under som visar estimat for interntrafikk for køyretøy i dei ulike felta). Interntrafikken (køyretøy) ved full utbygging vil fordela seg som følgjer (behova er berekna ut frå samtaler med bedriftene, planlagt BRA og type verksemd):

BN1	5-10 bilar pr. dag.
BN2	Maks 1 båt i måneden (gjerne lengre mellom) tømmes i løpet av maks en dag. Alle store biler står i Arna. Disse kjører ut om morgenen og inn igjen om ettermiddagen, det er uhensiktsmessig å ha bilene i Fotlandsvåg.
BN3	Maks 2-4 kjøretøy/varetransport/-levering inkl. ev. kundebesøk pr. dag
BN4	Trafikken til BN4 vil ikkje påverka trafikken i dei andre felta då BN 4 har eiga tilkomst og parkeringsplass tett på vegen. Det vert ingen interntrafikk utover til og frå p-plassen.

Det er i planframlegget sikra ei gangsgang frå hovudtilkomsten til næringsområdet (sjå illustrasjonsplan) og mot sjø/kaia. Denne skal haldast open for allmennheita (sikra i § 1.1.3 i føreseigna).

I føreseigna er det stilt krav om til-planting av anna vegareal.

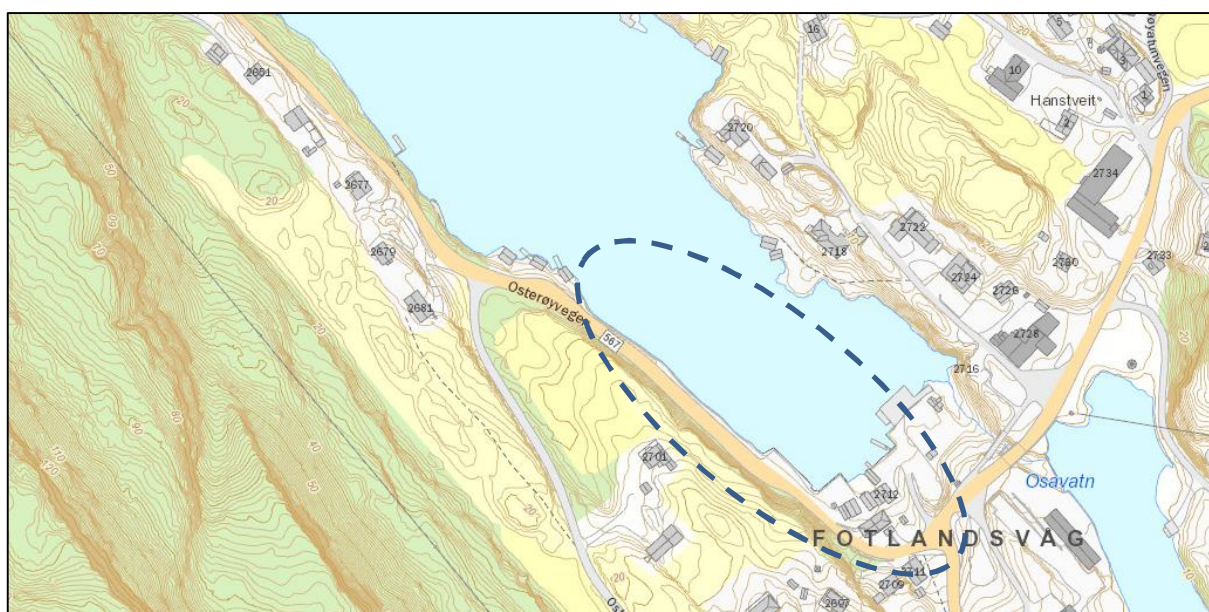
8.6 Lokalitet for småbåtar

Planframlegget legg til rette for å fylla igjen vågen som i dag nyttast til småbåthamn (sjå raud avmerking i neste figur). Småbåthamna er ikkje sett av til dette formålet i gjeldande planar.



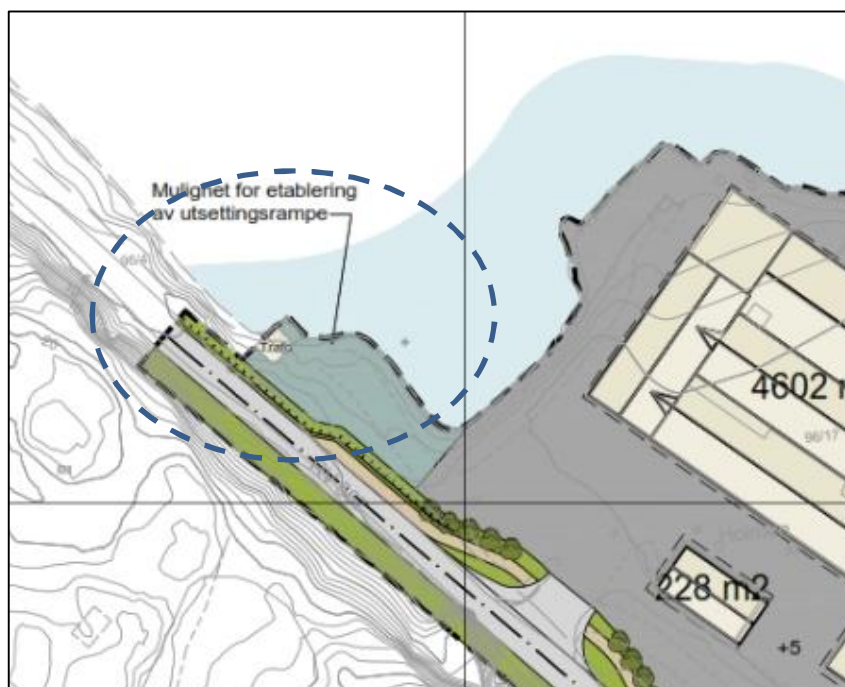
Figur 8-15. Eksisterande småbåthamn og planlagt utfylling.

Ny lokalisering av småbåthamna er vedtatt lagt innerst i Fotlandsvågen (sjå figur under) gjennom kommunedelplan for sjø og strandsone (vedtatt i Heradstyret 21.02.2018). For å hjelpe til i kommunens arbeide med re-lokalisering av båthamna, har Lonevåg beslagfabrikk AS har sagt seg villig til å stå som tiltakshavar for reguleringsplanen som må til for å kunne realisere den nye småbåthamna.



Figur 8-16. Lokalisering av permanent ny småbåthamn.

Tiltakshavar har lagt opp til ny slipp nord for Holmen. Det tillatast utsettingsrampe for mindre båtar, tilsvarande som i eksisterande båthamn inkludert naudsynt fylling. Det tillatast også etablert opplegg for opptak og utsetjing av båtar (føresegnsområde § 10.3).



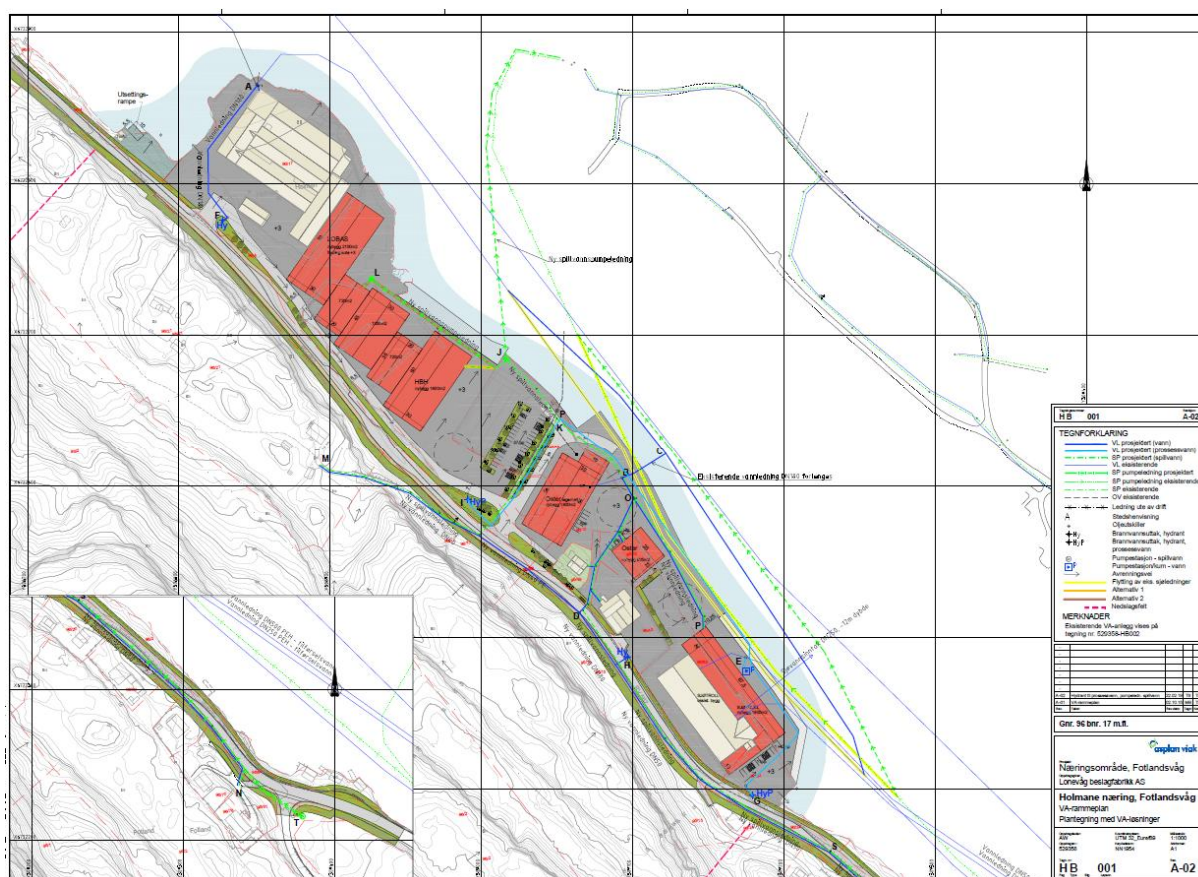
Figur 8-17. Lokaltet for utsettingsrampe

8.7 Vatn og avlaup

Planframlegget set krav til at godkjend VA-rammeplan skal leggjast til grunn ved utbygging i planområdet. Sjå føresegna, § 2.2.

Det er satt føre at tilknytings-punkt for vann kan skje til eksisterande leidning i sjø og at spillvatn føres til eksisterande slamavskiller på Hanstveit.

VA-rammeplan teikning nr. 539358 – HB001 skildrar føreslått løysingar for vann, spillvatn og overvatn i området, samt avrennings-mønsteret etter utbygginga (jf. neste figur. VA-rammeplanen ligg som vedlegg e til planskildringa).



Figur 8-18. Forslag til VA-rammeplan for planområdet (vist på tidlegare illustrasjonsplan med fortau på vestsida av vegen). Illustrasjonen er ikkje oppdatert då VA-rammeplanen er vedteken.

Det skal være avløp og vassforsyning i alle bygg. All utføring skal skje i høve krava frå gjeldande VA-norm i Osterøy kommune, og NKF-norm VA Miljøblad.

For utdjupande informasjon om planlagt situasjon for vatn og avlaup visast til VA-rammeplan med teikningar (vedlegg e til planskildringa).

8.8 Støytiltak

Planframlegget sikrar at støy både i anleggs- og driftsfasen skal tilfredsstilla krav som går fram av støyretningslina T-1442, og set eksplisitte krav til maks-støy for ikring-liggjande bustader samt eksisterande bustad innanfor planområdet i tråd med dette.

Støykrav i anleggs- og driftsfasen er angitt i føresegnene § 2.6.7 og 2.6.8

For å sikra best mogleg vurdering av støy er det også satt krav om at det må foretas støymålingar både i anleggs- og driftsfasen og at dersom grensene overskridast skal kompensierende tiltak gjennomførast. Sjå §§ 2.6.7 – 2.6.9 for utdjupande informasjon.

8.9 Avfallshandtering/miljøstasjon

Planframlegget sikrar at alt avfall skal oppbevarast i innelukka container eller i særskilde bygningar, og at avfall som pga volum eller andre årsaker må lagrast ute skal skjulast med tett og tilstrekkeleg høgt gjerde.

Det er tilstrekkeleg breidde på vegar og snu-moglegheit for bussbilar i planområdet.

8.10 Risiko og sårbarheit

Avbøtande tiltak for dei avdekka risiko-tilhøva i ROS-analysen er sikra i føresegna til planframlegget (§§ 2.6.1 – 2.6.12). Føresegna inneheld krav til:

- Miljøtekniske undersøkingar
- Tiltaksplan for handtering av forureina massar
- Miljøkartlegging
- Miljøsaneringsplan
- Avfallsplan
- Støymålingar
- Støykrav i anleggs- og driftsfase
- Arbeidstider
- Sikringsplan
- Planeringshøgde og golv-nivå i høve framtidig stormflo/havnivåstigning

Desse føresegna sikrar avbøtande tiltak i tråd med eksisterande områdetilstand og tiltenkt bygging og drift.

I tillegg er det lagt inn rekkefølgjekrav knytt til sanering av avkøyrslar til næringsområdet og realisering av alt vegareal i plankartet, inkludert fortau (§§ 3.1-3.6).

For meir informasjon om ROS-analyse, sjå vedlagt ROS-analyse (vedlegg d).

8.11 Anna

Utanfor kai-området vert det regulert til «hamneområde i sjø» VHS som skal vere manøvreringsareal for båtar med anløp til felta BN2 og BN3.

Føresegna set ein del krav til rekkefølge ved realiseringa av vedtatt plan.

Det vert også satt ein del krav til kva tiltak som skal vere gjennomført før den offentlege vegen o_SKV01 kan ferdigstillast.

Føresegna set krav til desse utfyllande planane før igangsettingsløyve til tiltak kan gjevast:

- Godkjend plan for vass- og avlaup
- Godkjende tekniske vegplanar
- Utomhusplan.

Planframlegget sikrar ålmenta tilgang til strandsona gjennom grøntdraget ved hovudtilkomsten til planområdet (jf § 1.1.3 i føresegna).

9. KONSEKVEN SAR AV PLANFRAMLEGGET

Planframlegget med dei føreslått tiltak skal vurderast i høve til konsekvensar/verknader på aktuelle tema. Dette kapitelet summerer opp både dei tema som er særskilt utgreia iht. planprogrammet samt andre relevante tema. Det er gjort ei kort vurdering av planframleggets konsekvens samt skildra evt. forslag til avbøtande tiltak for dei einskilde tema. Til slutt gis det ein framstilling av samla konsekvens av planframlegget.

9.1 Overordna planer og vedtak

Planframlegget bryt med kommuneplanen ved at den legg til rette for etablering av næringsareal i området som i dag er satt av til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone. Det er også sett av til båtplassar nor i planområdet i område som er sett av til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone.

Konsekvensane av dette og avbøtande tiltak går fram av denne planskiltringa med konsekvensutgreiing.

9.2 Eksisterande reguleringsplanar

Planframlegget får inga konsekvens for eksisterande reguleringsplanar.

9.3 Landskapsbilette

Ved ferdig opparbeiding vil landformene i området verte endra i stor grad; frå to halvøyer med ein mellomliggande våg til ei langsgåande halvøy med ei samanhengande, meir rettlinja strandsone på ca. 600m.

Ferdig anlegg vil ha positive landskapsmessige verknader på den heilskaplege strukturen av planområdet. Tiltaka vil avbøta og reparera dei negative verknadane av tilfeldig og stykkevis utbygging av eksisterande næringsområde, då særleg med tanke på terrengarrondering og bygningsstruktur.

Dei store terrenginngrepa, ved utfyllingar i fjorden, vil redusera både fjordflata og strandsona i området, og reduserer såleis særskilte visuelle karaktertrekk ved området i dag. Samla gir dette negative verknader til landskapsbiletet, både som direkte verknad i sjølve planområdet og som visuell verknad, særleg for motståande landside.

Storleiken på ny bygd masse vil endre karaktertrekka ved områda. Området vil endrast frå eit småskala til eit storskala næringsområde, og sett i samheng med landskapsrommet elles i Fotlandsvågen, vil dette gi negative konsekvensar for landskapsbilette. Dette gjeld i særleg grad for fjernverknadane av utbygginga.

9.4 Trafikk, parkering og kollektivtilbod

Planforslaget legg til rette for sanering av to avkøyringar ei på kvar side av vegen, utbetring av ei og flytting/etablering av ei ny avkøyring mot Fv 567. Dette vil gi ein meir trafiksikker løysing enn i dag. Det er vurdert å sanera fleire avkøyringar. I høve til næringsområdet vil det gje lang dårlegare utnytting, i høve til bustader/fritidsbustader på sørsida av vegen er det ikkje mogeleg å sanera fleire avkøyringar utan å ta frå eigedomane køyrbar tilkomst. Vidare vil det som ein følge av planen leggjast til rette for ein oppdimensjonering av vegnettet med fortau, i området.

Det ligg godt til rette for å nytta kollektivtilbod for dei tilsette i verksemda, ved at det skal etablerast haldeplassar i begge retningar like ved avkøyringa til næringsområdet. All

parkerings samlast ved hovudtilkomstvegen inn i næringsområdet, noko som vil minimera internkøyning i dei ulike felta. Det vert også tilrettelagt for nye sykkelparkeringsplassar. Planframlegget sikra ein parkeringsdekning i tråd med tiltenkt bruk innan dei ulike felta. Slik sett vart det lagt til rette for ein effektiv arealbruk med færrest mogleg overskots-areal.

Estimert eksisterande og auka trafikkmengda for næringsområdet:

	Dagens trafikk-tal	Dagens ÅDT	Trafikk-tall ved maks. utbygging	ÅDT ved maks. utbygging	Auke i ÅDT	% auke i ÅDT på FV567
LOBAS + HBH	Tilsette 18	18 x 2,5 = 45	Tilsette 24	24 x 2,5 = 60	15	10,07 %
	Semitrailer 1,5	1,5 x 2 = 3	Semi-trailer 2,5	2,5 x 2 = 5	2	
Sjøtroll	Tilsette 6	6 x 2,5 = 15	Tilsette 10	2,5 x 10 = 25	10	
	Lastebil 1	1 x 2 = 2	Lastebil: 1	1 x 2 = 2	0	
AS Oster	Tilsette 17	17 x 2,5 = 42,5	Tilsette 20	20 x 2,5 = 50	7,5	
	Lastebil 1	1 x 2 = 2	Lastebilar 3-4	4 x 2 = 8	6	
Osterfjord Maskin-stasjon AS	Tilsette 6	6 x 2,5 = 15	Tilsette 10	10 x 2,5 = 25	10	
	Stor L 2	2 x 2 = 4	Stor l. 2-4	4 x 2 = 8	4	
	Liten L 4	4 x 2 = 8	Liten l. 10-12	12 x 2 = 24	16	

Tabell 5. Estimert eksisterande og maks. auke i trafikkmengda som følgje av tiltenkt utbygging.

Tabellen visar at tiltenkte tiltak som følgje av planframlegget gjer ein prosentvis auke i trafikk på ca. 10 % på fylkesvegen – ved full utbygging. Dette er ikkje vurdert til å vera ein vesentleg auke i trafikken på FV567.

9.5 Kulturminne

Kulturminne som er kjent i offentlege databasar vil ikkje bli direkte påverka av planframlegget. Planområdet omfattar tre eldre naust i SEFRAK-registeret. Dei vert regulert til LSF (LNF – spedt fritidsbebyggelse, naust) i tråd med gjeldande bruk. Næringsareal vil ikkje kome nærare inn på nausta enn slik situasjonen er i dag (mellom 200 og 250 meter). HBH-bygget frå 1944 med utvidingar på 1960-talet vil bli reve som følgje av planframlegget. Andre eldre bygg i området vert også tatt bort.

9.6 Friluftaktivitet

Planframlegget fyller igjen vågen som i dag nyttast til småbåthamn. Småbåthamna er ikkje sett av til dette formålet i planar. Ny lokalisering av småbåthamna er vedtatt lagt innerst i Fotlandsvågen gjennom kommunedelplan for sjø og strandsone (vedtatt i Heradsstyret 21.02.2018). For å hjelpa til i kommunens arbeide med re-lokalisering av båthamna, har Lonevåg beslagfabrikk AS har sagt seg villig til å stå som tiltakshavar for reguleringsplanen som må til for å kunne realisere den nye småbåthamna. I tillegg har ein lagt opp til ny slipp nord for Holmen som sikrar at båtlaget kan få sett ut/trekt opp båtane slik som i dag.

Planframlegget påverkar elles ikkje areal for friluftaktivitet.

9.7 Naturmiljø og naturmangfold

Tiltakets konsekvensar for naturmiljø og naturmangfold er summert opp i tabellen under:

Tema	Verdi			Verknad					Konsekvens
	Liten	Middels	Stor	Stor neg.	Middels	Liten / ingen	Middels	Stor pos.	
Raudlisteartar	anlegg			----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
	drift	----- -----		----- ----- ----- -----					Liten til middels negativ (-/--)
Terrestrisk biologisk mangfald	anlegg			----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
	drift	----- -----		----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
Marint biologisk mangfald	anlegg			----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
	drift	----- -----		----- ----- ----- -----					Liten negativ (-)
Fiske og Havbruk	anlegg			----- ----- ----- -----					Middels negativ (--)
	drift	----- -----		----- ----- ----- -----					Ubetydeleg (0)

Tabell 6. Utdrag frå ku-rapporten naturmiljø og naturmangfold med oppsummering av konsekvensane for tema.

Samla konsekvens for naturmiljø er liten negativ til middels negativ.

Planframlegget set krav til 2 oppfølgande dokumentasjonar (§§ 2.6.1 og 2.6.2 i føreseigna - miljøteknisk undersøking og tiltaksplan for handtering av forureina massar) som skal ta utgangspunkt i dei funna og forslag til avbøtande tiltak som går fram av KU-rapportane innleiane miljøundersøking og naturmiljø/naturmangfold (jf. vedlegg f og g). Dette sikrar avbøtande tiltak i tråd med eksisterande områdetilstand og tiltenkt bygging og drift.

Det blir i tillegg vurdert som positivt at ein gjennom planframlegget legg til rette for å rydda opp i eksisterande forureining i planområdet (både i sjø og på land).

9.8 Born og unges interesser

Tiltaket legg ikkje beslag på, eller påverkar, areal som er satt av til eller er i bruk av born og unge (jf. RPR for born og unges interesser i planlegginga). Rekkefølgjekrav som sikrar opparbeiding av fortau langs heile strekningen i planområdet, samt inn mot Fotlandsvåg skule og idrettsplass, vil gje ein betra trafikksikring til og forbi området for born og unge.

9.9 Risiko og sårbarheit

Den gjennomførte ROS-analysen (vedlegg d til planskildringa) har ikkje avdekket risiko- og sårbarheitstilhøve som er uakseptable. Det er 7 tilhøve som er avdekket i «ALARP-sonen», der tiltak bør vurderast for å gjere risikoen / sårbarheita så lita som mogleg. Dette gjeld sårbarheit i høve til ekstremvind, stormflo- og havnivåstigning, ekstremnedbør, sårbar fauna/fisk, tidlegare forureining, avfallsdeponering, samt to hendingar som gjeld trafikkfare. Planframlegget peiker på avbøtande tiltak i høve desse (§§ 2.6.1 – 2.6.12 og §§ 3.1-3.6). På bakgrunn av desse tiltaka vurderer vi at risikoen endrast frå gul risiko til grøn og akseptabel risiko, og samla utgjør då planframlegget lita risiko.

9.10 Infrastruktur (vei/vann/avløp, el-anlegg etc)

Planframlegget vurderast til ikkje å ha negative konsekvensar for vatn- og avløp, så lenge det er stilt krav til godkjend VA-rammeplan og at denne skal følgjast i utbygginga.

Planframlegget sikrar etablering av el-anlegg, jf. føreseigna § 1.2.1.

9.11 Næringsinteresser

Etablering og utviding av verksemd som foreslått vil kunne gje næringsmessige ringverknader for Osterøy kommune, gjennom auka interesse for etablering frå andre bedrifter. Etableringa vil også bidra til ein auke i talet på arbeidsplassar. Gjennom denne utbygginga vil også bedriftene i planområdet ikkje berre styrka si eigen posisjon, men også styrka konkurransekrafta til den maritime næringa i Bergensregiona i sin heilheit.

9.12 Nærmiljø og omsyn til naboar

Konsekvensane for nærmiljøet ved utviding av eksisterande verksemd i Fotlandsvåg er ei samanfating av dei nemnde tema som er relevante for nærmiljøet og naboar.

Etablering av fleire bygg i næringsområdet vil ikkje medføre støyplager for omgjevnadene (jf. sikra avbøtande tiltak over), men vil ha konsekvensar for utsikt og oppleving av landskapsrommet for nokon av dei omkring liggjande bustadområda, særleg på Hanstveit.

Planframlegget sikrar ålmenta tilgang til strandsona gjennom grøntdraget ved hovudtilkomsten til planområdet (jf § 1.1.3 i føresegna).

Trafikksikkerheita vert forbetra ved oppdimensjonering av vegnettet og rekkefølgjekrav som sikrar etablering av samanhengande fortau i området. Det skal i tillegg etablerast eigne haldeplassar i begge retningar like ved avkøyrseleien til næringsområdet. Det sikrast mellombels gangsti/veg i utbyggings-fase langs fylkesvegen.

Tiltaket vil bidra til auke i talet på arbeidsplassar, og redusera avstand til arbeidsplass.

Planframlegget vurderast samla å ha liten positiv konsekvens for nærmiljøet og naboar.

9.13 Ferdsl og sikkerheit til sjøs

Farleia inn til planområdet i Fotlandsvåg har gode bredder, og det vil i prinsippet ikkje være problematisk for to fartøy av aktuell størrelse å passera kvarandre. Det verte forventa ein svært avgrensa auke i skips-anløp pr. månad, slik at ferdsla til sjøs vil ha eit lite omfang. Etablering av kai / utfylling i sjø i felt BN2 og BN3 vil ikkje redusera hovudfarleia for trafikken vidare inn i Fotlandsvåg.

9.14 Samla konsekvens av planframlegget

Tabellen under visar samla konsekvens for dei ulike tema **før avbøtande** tiltak er satt inn:

Tema	Negativ konsekvens	Inga konsekvens	Positiv konsekvens
Overordna planar og vedtak			
Eksisterande reguleringsplanar			
Landskapsbilete			
Trafikk, parkering og kollektivtilbod			
Kulturminne			
Friluftaktivitet			
Naturmiljø og naturmangfald			
Born og unges interesser			
Risiko og sårbarheit			
Infrastruktur			
Næringsinteresser			
Nærmiljø og omsyn til naboar			
Ferdsl og sikkerheit til sjøs			

Summert opp kan ein seia at tiltenkte tiltak vil gje noko negativ konsekvens for miljøet i form av påverknad på flora og fauna, og fare for spreining av forureining. Planframlegget vurderast til å gje positive konsekvensar for samfunnet ved næringsutvikling (m/synergieffektar) i

kommunen, forbetring av vegnett og kollektivtilbod, og forbetring av infrastruktur i området, og liten negativ konsekvens for busetnaden på Hanstveit som vil få fleire bygningsstrukturar noko nærare seg.

Dette er effektane av tiltaket utan at dei avbøtande tiltaka er rekna med. Etter at avbøtande tiltak er medrekna, vil dei negative konsekvensane for miljøet reduserast til middels til liten negativ verknad for raudlisteartar ved tapt leveområde i driftstid, samt til negativ konsekvens for landskapsbilete, som fjernverknad for naboane ved fleir og større bygg nærare dei (jf. over).

Med bakgrunn i Osterøy kommunes uttalte mål om næringsvekst og tilflytting til kommunen (jf. planskildringa til kommuneplanen og planstrategien, sjå kapittel 5.1) kan det argumenterast med at dei samfunnsmessige positive verknadene av tiltaka bør vektleggjast meir enn miljøet (all den tid det ikkje er avdekka alvorlege miljømessige negative konsekvensar). Med dette som utgangspunkt står ein då att med eit planframlegg som gir små negative konsekvensar for miljø og tydelege positive konsekvensar for samfunnet.

Vi vil framheva dei synergi-effektane tiltaka kan utløysa ved auka næringsaktivitet i kommunen.

10. MEDVERKNAD

10.1 Merknader og uttaler til oppstart

Samandrag og kommentarar til innkomne merknader og uttaler til oppstart følgjer av dei to tabellane under, kommentarar er iht. planutkastet:

Avsendar	Merknader og uttaler	Kommentar
Statens Vegvesen	1. Planarbeidet bør vurderer å samle dagens avkøyringer og etablere felles avkøyring inn til planområdet. Avkøyringa må dimensjonerast for større køyretøy, jfr. Handbok 017. 2. Planarbeidet må vurderer tilhøve til kollektivtrafikk og evt. plassering av busslomme. 3. SVV vil krevje at det på strekket mellom framtidig næringsområde og Fotlandsvåg barneskule, vert lagt til rette for ei trafikksikker løysing med spesielt fokus retta mot mjuke trafikantar. SVV visar til at det i kommuneplanen er sett krav til at trafikksikker tilkomst for køyrande og mjuke trafikantar skal vere etablert før areal sett av til bygg og anlegg (jf. Pbl § 11-7 nr. 1) kan takast i bruk. 4. Visar til pkt. 2.38 i føresegnene til kpa som seier at det for framtidige næringsområde skal leggjast til rette for mjuke trafikantar. Dette vil først og fremst innebære krav om trygg gangtilkomst til viktige målpunkt innafor næringsområdet og at det vert lagt opp til trygge kryssingspkt. Som ikkje kjem i konflikt med trafikken knytt til verksemda i området. 5. Gir eksempel på tilrettelegging for mjuke trafikantar: etablering av sykkelparkering og garderobeanlegg. 6. Minner om kravet til universell utforming av uteareal knytt til arbeidsbygg, jf. TEK10.	1. Tall avkøyringar til næringsområda er redusert frå 4 til 3 (ein er flytta til ei meir oversikteleg/trafikktrygg plassering), desse ar alle i høve til gjeldande krav. Ytterlegare redusering vil avgrense funksjonen til næringsområda. Dette gjeld særleg BN 4 som ligg høgare enn BN 2 og difor ikkje kan ha tilkomst over BN2. 2. Busslomme er innarbeida på begge sider av vegen 3. Fortau er regulert inn, ihht avtalt dimensjon/bredde. 4. SVV trekkjer opp viktige moment som er innarbeida i planframlegget. Sjå kapittel 8.5 for oversikt over tema. Mellombels gangsti/veg er sikra i # 5 og 6 og i føresegnene, § 3.1.1 og 3.2.1 samt 10.5 5. Krav til sykkelparkering og garderobeanlegg er lagt inn i føresegnene § 1.3. 6. Tas til orientering. Universell utforming er eit viktig tema i planarbeidet. Planframlegget legg til rette for at krav i TEK-17 for UU vert innfria. Sjå føresegna og plankart.
Fylkesmannen i Hordaland	1. Minner om at dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet, og at dette må kome tydeleg fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7 -12. 2. Planarbeidet må vurdere støy og visuell eksponering for eksisterande bustader samt nytt planlagt bustadområde på andre sida av vågen. 3. Dersom planen gjer det naudsynt å etablere nytt småbåtanlegg, bør desse spørsmåla tas opp i planarbeidet. 4. ROS-analysen må nytta akseptkriteria som er i tråd med TEK10. Analyse må vidare sjå på risiko både innanfor og utanfor planområde som kan påverke tiltaket, og evt endra risiko som følgje av tiltaket. Utfylling i grunne og smale	1. Planskildringa inneheld eit eiga kapittel som omhandlar planframleggets tilhøve til Naturmangfaldlova. 2. Dette er innarbeida i ROS, planskildring og føresegner. 3. Løyst i framlegget. 4. Utført, brukt kommunens akseptkriterier

	vågar av denne type kan skape endra tilhøve for skips-/båttrafikk i området, planarbeidet må avklara desse verknadene.	
Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)	1. Det må gjerast ei nærare vurdering av snøskredfaren i samband med planarbeidet. Det må nyttast tilstrekkeleg fagleg kompetanse, og skredfarevurderinga må underleggast kontroll av sidemann eller uavhengig part. Dersom det vert konstatert at planområdet kan vere skredutsett må det definerast faresonegrenser i samsvar med tryggleikskrava i Byggt teknisk forskrift (TEK 10). Ev. fareområde må innarbeidast i planen, dvs. syne som omsynssone (jf. PBL § 12-6), og ha tilhøyrande føresegnar som sikrar akseptabel tryggleik før utbygging kan finne stad. Dersom det er trong for sikringstiltak eller restriksjonar på arealbruk for å oppnå tilstrekkeleg tryggleik rår NVE til at det aktuelle området vert teke inn i planen.	1. Skredfarekartlegging er utført og konklusjonar er innarbeida i ROS og i planskildringa.
Osterøy Industrilag	1. Forstår ikkje kvifor det vert stilla krav til konsekvensutgreiing og meiner at planframlegget ikkje vil ha vesentlege verknader for miljø og samfunn. 2. På bakgrunn av at planområdet er eit eksisterande industri- og næringsområde og avsett til dette også i framtida meiner ein at planprosessen bør vere enkel og grei slik at tiltak kan gjennomførast no som det er interesse og grunnlag for vidareutvikling. 3. Oppmodar om at det at LOBAS har vore velvillige og hjelpsame overfor båtlaget, ikkje no må brukast mot dei gjennom at bryggjeplanlegget ikkje lenger kan vere der det er. Det vert vist til alternativ lokalisering.	1. Osterøy kommune har bestemt at det i denne saka skal utarbeidast konsekvensutgreiing. 2. Er einig i at planprosessen på tilpassast omfanget av tiltenkt områdeutvikling og at prosessen må vera så snar og smidig som mogleg for å kunne utvikla området mens det er grunnlag for det. 3. Tas til orientering. Det er bestemt at småbåthamn skal etablerast innerst i Fotlandsvågen. Rekkefølgekrav i føresegnene, § 3.6.1, sikrar at prosessen med ny hamn skal være godt i gang før området for eks småbåthamn kan fylles igjen.
Jon Vegard Handeland	1. Litt usikker på kva merknaden skal innehalde sidan han ikkje veit kva konsekvensar planframlegget vil føre til. 2. Ønsker at eigedomen huset hans står på skal regulerast til bustad 3. Ønskjer å ha noke å sei for kva som vert lov av fylling i sjø og bygging på nabotomtene. 4. Ønskjer eventuelt å bli kjøpt ut eller få kompensasjon for all den aktiviteten og bråket ein slik utbygging vil medføre, og at verdien av bustaden vil synka.	1. Konsekvensane av planframlegget kommer tydeleg fram av plandokumenta. Oppmodar om å kome med merknad til offentleg ettersyn. 2. Bustaden vert regulert til næring, i trå med overordna plan - KPA 3. Tas til orientering og er tatt opp i planarbeidet, men så lenge heile området vert regulert til næring er det føringane frå næringsinteressene som er lagt vekt på. 4. Problemstillinga er av privatrettsleg karakter. Det har vært dialog med forslagsstillar utan at det har resultert i avtale.

Fotlandsvåg Båtlag	1. Ynskjerom å få behalde båthamna slik den er i dag. Meiner at før de eventuelt blir «presset» ut av området, må det stilles krav til utbygger/myndigheiter om finna eit område som gir plass til minst et tilsvarande antall brygger som de har i dag, samt parkering og opplag, før det gis et klarsignal til det «omsøkte prosjektet».	Det er bestemt at småbåthamn skal etablerast innerst i Fotlandsvågen. Rekkefølgekrav i føresegnene, § 3.6.1, sikrar at prosessen med ny hamn skal være godt i gang før området for eks småbåthamn kan fylles igjen.
--------------------	--	---

Etter ny utvida varslng kom det inn 6 merknader (pr 10.04.2014):

Fylkesmannen i Hordaland, datert 14.03.2014	1. Fylkesmannen har ikkje ytterlegare kommentarar til planutvidinga, men viser til førre uttale av 21.11.2013 og ber om at desse kommentarane vert omsynsteke i planarbeidet.	
Statens vegvesen 30.03.2014	1. Statens vegvesen viser til sin tidlegare uttale i saken og avklaringsmøte med Osterøy kommune den 05.02.14. Vegvesenet har ingen merknader til revidert oppstartsmelding.	
Fiskeridirektoratet 04.04.2014	1. Det er registrert gyteområde for torsk i Osterfjorden utafor Fotlandsvågen. I samband med kartlegging av marint biologisk mangfald har Havforskningsinstituttet klassifisert gyteområdet som regionalt viktig. 2. Den planlagde masseutfyllinga kjem i berøring med sjøområda kor det er registrert gyteområde. Vi kan ikkje sjå at spørsmål om gyteområde er teke opp i planprogrammet under kap. 5 Viktige omsyn og trong for utgreiingar. Vi ser trong for at ein utgreier om utfylling av massar i sjøområda vil få konsekvensar for bevaring av gyteområdet og vi ber såleis om at dette spørsmålet vert teke med blant tema som skal konsekvensutgreiast.	1. Opplysningane om gyteområde for torsk er tatt omsyn til i plan- og konsekvensutgreiingsarbeidet. 2. Utgreiinga knytt til om utfylling av massar i sjøområda vil få konsekvensar marint biologisk mangfald er tatt med i planprogrammet og er utgreia som del av planarbeidet.
Ola Fotland Mette Marit Åsheim Gro Fotland 02.04.2014	1. Me stiller spørsmål med den store utfyllinga. Ser på kartet at innlaupet blir mykje mindre. Korleis skal større båtar komma inn til dampskipskaiaen? 2. Me stiller oss og kritisk til om sjøen får det same inn og utflyten som før når så store områder blir fylt ut. Konsentrasjon av ferskvatten blir mykje større og ein får inga isfri fjord. 3. Kva vil skje med nausta? 4. Nausta har historisk verdi 5. Eigedomane langs vegen ynskjer å oppretthalda tilkomst og hage samt naust og tilkomst til sjøen.	1. Tilkomst med store båtar er viktig for næringsområdet også, dette er sikra i planen. 2. Utfyllinga er lang mindre omfattande enn det som var varsla ved oppstart av planarbeid. Ev konsekvensar for inn- og utflyt er ikkje særskilt utreda då dette ikkje var stilt krav i planprogrammet. 3. Ingen av nausta er råka av planarbeidet 4. Se over 5. Utvidinga av vegen vert lagt på utsida, plangrensa inn i hagane er for at ein skal ha moglegheit til å leggja avgrensinga knytt til arealbruken inn mot vegen.

	Det vil bli stilt krav om nye naustetomter og naust 6. Utsikten over sjøen vil verta erstatta av ei stor steinfylling	6. Landskapsanalisa avdekkjer den visuelle verknaden av tiltaket, målet er at det skal ta seg betre ut enn i dag.
Interessentskapet Fotland v/styret: John Fotland, Even Fotland og Torgunn Engstrøm	1. Påpeiker at interessentskapet ikkje er kontakta direkte 2. påpeiker at innseglinga kan verta for smal ved ei omfattande utfylling ved holmen 3. Minner om miljøsmyrn ved utfylling 4. Stiller spørsmål ved øydelegging av strandlina 5. Spør etter kven som vert eigar av nytt land – etter utfylling 6. Stiller spørsmål ved om utbygginga av kai skal skje ved fylling eller pelar 7. viser til eit brev frå Interessentskapet til Osterøy kommune ved fagansvarleg for kart/oppmåling	1. Asplan Viak har ikkje vert kjend med Interessentskapet for Fotland. Vi har varsla naboar, grunneigarar og etatar/organisasjonar etter liste avklara med kommunen. Det er oppretta kontakt med interessentskapet sidan oppstart. 2. Utfylling ved Holmen vil ikkje inngå i planen og innsnevring i innseglinga vert difor ikkje eit problem 3. Det vert tatt alle miljøsmyrn og utfylling vil skje med reine masser. 4. Strandlina som inngår i næringsområdet er lagt ut til næring i kommuneplanen. Utviding av vegen ikkje skal råka strandlina 5. Eigarforhold til nytt land er ikkje avklara 6. Metode for utbygging av kai er ikkje avklara 7. Ukjent med dette brevet
Hordaland fylkeskommune, kulturminnevern og museum – Kultur- og idrettsavd 09.04.2014	1. Planen sin verknad på kulturminne og kulturmiljø skal dokumenterast og vurderast som eitt punkt i planutgreiinga ved offentleg ettersyn. Alle typar kulturminne må skildrast. 2. Fylkeskommunen vil vurder motsegn dersom planen er i konflikt med automatisk freda kulturminne eller andre nasjonalt og regionalt viktige kulturminne. 3. Bergen sjøfartsmuseum har varsla at det ikkje er kjende marine kulturminne som vert råka av tiltaket, men det ligg eit potensiale for funn av verna eller automatisk freda kulturminne på sjøbotn. 4. Bergen Sjøfartsmuseum varslar registreringar i strandsona og sjøen i samband med planarbeidet. Tiltakshavar pliktar å dekke kostnadene, jfr kulturminnelova § 10 og ber tiltakshavar kontakta museet for å få gjennomført undersøkinga.	1. Er utført som del av planutgreiinga 2. Planen er ikkje i konflikt med automatisk freda kulturminne eller andre nasjonalt og regionalt viktige kulturminne. 3. Inngår i som tema i utgreiingane, innhald i kap 5.4 – i planprogrammet, justert som fylgje av merknaden. Marinarkeologiske undersøkingar er vedlegg til planrapporten 4. Marinarkeologiske undersøkingar er vedlegg til planrapporten.

Samla oppsummering og kommentarar til innkomne merknader og uttaler til utvida varslings.

Alle innkomne merknader og uttaler til planarbeidet ligg i sin heilheit vedlagt planskilddinga som vedlegg l og m.

10.2 Samarbeid med Fotlandsvåg båtlag

Det har vore kontakt/prosess og møter med Fotlandsvåg båtlag gjennom reguleringsprosessen. Båtlaget blei i brev av 07.06.2012 informert om oppstart av reguleringsplan og konsekvensar for båthamna. Det kom ingen tilbakemelding frå styret i Fotlandsvåg båtlag etter det brevet før januar 2014. Første møte mellom båtlaget og Lonevåg beslagfabrikk AS fann stad 06.01.2014 der Fotlandsvåg båtlag var representert ved dåverande leiar. I perioden etter dette var det ikkje noko kommunikasjon mellom partane, grunna at leiar, på vegne av båtlaget, gjekk ut i media fleire gonger med negativ omtale om planane for industriområdet.

Etter at Fotlandsvåg båtlag på årsmøte i 2016 valde nytt styre, med ny leiar, blei samarbeidet tatt opp att. Det har i tida etter dette vore fleire møte med både båtlaget og grendarådet i Fotlandsvåg. Tiltakshavar har også deltatt på bygdemøte og presentert planane for industriområdet, der folk har hatt høve til å kommentere og stille spørsmål. Gjennom prosessen har det blitt ei felles semje for både grendarådet, båtlaget og tiltakshavar om at den beste løysinga for småbåthamna er å plassere den innerst i fjorden. Her syner ein blant anna til Fotlandsvåg båtlag sin merknad til kommunedelplanen, journalpost 16/9055. Siste møte mellom partane var 7.februar 2018 der siste nytt angående reguleringsplanen blei gjennomgått. Lonevåg beslagfabrikk AS har sagt seg villig til å stå som tiltakshavar for reguleringsplanen som må til for å kunne realisere det nye anlegget for småbåtar og gjestehamn. I tillegg har ein lagt opp til ny slipp nord for Holmen som sikrar at båtlaget kan få sett ut/trekt opp båtane slik som i dag. Nord i planområdet er det også sikra moglegheit for å etablere ei småbåthamn midlertidig dersom den permanente løysing ikkje er klar til bruk når utfylling i bukta må starta.

Vedleggsliste

- a) Plankart, sist revidert 12.08.2022
- b) Reguleringsføresegner, sist revidert 12.08.2022
- c) LB 002 – Illustrasjonsplan til reguleringsplanen, sist revidert 12.08.2022
- d) ROS-analyse, sist revidert 12.08.2022
- e) Rapport – Holmane næring, Fotlandsvåg – VA-rammeplan, 18.03.19, rev 03
- f) Rapport - Holmane næring, Fotlandsvåg – Innleiande miljøundersøking, 02.10.15
- g) Rapport – Konsekvensutgreiing for naturmiljø og naturressursar, 06.02.15
- h) Rapport – Innledende vurdering av mulighet for utfylling i området og overslag over fyllingsvolum, datert 16.09.15
- i) Rapport - Marinarkeologiske registreringar, 07.11.14
- j) Rapport – Landskapsbilete, sist revidert 31.01.19, versjon 3
- k) Rapport – Skredfarekartlegging, sist revidert 28.08.2020
- l) Oppsummering av merknader og uttaler til oppstart, datert 19.12.13, sist revidert 29.03.19
- m) Kopi av merknader og uttaler til oppstart, notat datert 05.12.18
- n) Oppsummering av merknader og uttaler til offentlig ettersyn datert 11.09.2020, versjon B.
- o) TB010 – Oversiktstegning næringsområde veg 15000, rev. G01 datert 02.06.2022
- p) TC10-TC12 – Reguleringsplan plan- og profiltegning, rev. G01 datert 02.06.2022
- q) TU10-TU14 – Lonevåg fylkesveg 567 tverrprofiler veg 15000, rev. G01 datert 02.06.2022
- r) TF010, normalprofil veg 15000, rev. G01 datert 02.06.2022
- s) Rapport – Holmane næring, nordøstre del av FV – Dybder til fjell, datert 08.07.22