

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
069/20	Plan- og kommunalteknisk utval	PS	30.09.2020
077/20	Formannskapet	PS	14.10.2020
082/20	Heradsstyret	PS	28.10.2020

Saksbehandlar	ArkivsakID
Wenche-Mari Bliksås	14/935

2.gongs handsaming av plansak 46302013004 - DETALJREGULERING HOLMANE NÆRING - FOTLANDSVÅG

Vedlegg:

Holmane næring - Plankart - 11092020

Holmane næring Fotlandsvåg - Føresegner - 15092020

Holmane næring, Fotlandsvåg - Planskildring - 15092020

Holmane næring, Fotlandsvåg - VA-rammeplan

Illustrasjonsplan - LB002

Illustrasjonsplan - LB003

TF – 001, normalprofil fylkesveg 567

TC-Teikningar - plan- og profildeikningar fylkesveg 567

Holmane næring - Skredfarekartlegging_rev04

Holmane næring, Fotlandsvåg - Innledende miljøundersøkelser

Holmane næring, Fotlandsvåg - konsekvensutgreiing for natur

Holmane næring, Fotlandsvåg - Marinarkeologiske registreringar

Notat om mulighet for utfylling- 615760-RIG-NOT-001_rev01

Holmane næring, Fotlandsvåg - Landskapsbilete

Holmane næring, Fotlandsvåg - ROS-analyse

Merknader og uttaler til oppstart

Merknadskommentarer - Planoppstart

Holmane næring- Samla merknader frå 1 gongs høyring

Møtereferat - Dialogmøte SVV 30082019

Referat dialogmøte - Holmane næring 30012020

Referat dialogmøte 20032020

Referat frå meklingsmøtet 090620 - med rådmannen sine kommentarer

Rådmannen sitt framlegg til vedtak: Heradsstyret vedtek i medhald av plan- og bygningslova §12-12 at Detaljregulering Holmane næring – Fotlandsvåg - PlanID 46302013004 – med plankart dagsett 11.09.2020, føresegner 15.09.2020 og planskildring dagsett 15.09.2020 - vert vedteken slik den ligg føre og at planen vert sendt til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd.

Plan- og kommunalteknisk utval - 069/20

PL - behandling:

Sektorleiar var til stades i møtet ved oppstart av utvalet si handsaming.

Aksel Mjøs, H gjorde på vegne av H og KRF slikt framlegg til uttale i saka: "Plan og kommunalteknisk utval viser til at vurderingane som ligg bak motsegnene i saka liten grad speglar at det er kommunen som er rette planmynde etter PBL. Det at området er i tråd med overordna plan (KPA) ser ikkje ut til å bety noko i vurderinga av detaljreguleringa. Dette verkar etter Plan og kommunalteknisk utval si vurdering som eit forsøk på omkamp om ein vedteken KPA.

2. Plan og kommunalteknisk utval vil påpeika at planprosessen har vore uføreseieleg for tiltakshavar.
3. Plan og kommunalteknisk utval vurderer at kostnaden ved rekkjefølgjekrava ikkje står i høve til den samla investeringa i næringsområdet. Ut frå kommunen sin plan for trafikktryggleik er det tverrpolitisk semje om kva område og tiltak ein vil prioritera. Slik denne planprosessen har vorte gjennomført, skjer dette spesifikke trafikksikringstiltaket frikopla frå velbegrunna lokale prioriteringar av trafikksikring.
4. Plan og kommunalteknisk utval stiller seg og undrande til at tiltakshavar får rekkjefølgjekrav for vegen vidare mot Fotlandsvåg sentrum, sjølv om trafikkmengda her ikkje er vesentleg påverka av tiltaket.
5. Plan og kommunalteknisk utval meiner at krava til tiltak for trafikktryggleik i denne saka saknar ei rimeleg risikovurdering. Ein møter dei same krava til trafikktryggleik uavhengig av trafikkmengde og faktisk ulukkesstatistikk. Utvalet meiner at det er god samfunnsøkonomi å investera private og offentlege midlar til trafikksikring der dei er venta å gi størst effekt, dvs. mest redusert risiko for pengane.
6. Plan og kommunalteknisk utval vurderer at denne saka er eit døme på at ikkje risikovurderte rekkjefølgjekrav hindrar ønskjeleg nærings- og samfunnsutvikling."

AVRØYSTING

Rådmannen sitt framlegg - samrøystes tilrådd (1H,1AP,1SP,1FRP,1KRF)
Uttale til saka - samrøystes vedteken (1H,1AP,1SP,1FRP,1KRF)

PL - vedtak:

"Heradsstyret vedtek i medhald av plan- og bygningslova §12-12 at Detaljregulering Holmane næring – Fotlandsvåg - PlanID 46302013004 – med plankart dagsett 11.09.2020, føresegner 15.09.2020 og planskildring dagsett 15.09.2020 - vert vedteken slik den ligg føre og at planen vert sendt til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd."

Plan- og kommunalteknisk utval har samrøystes vedteke å gje slik uttale til saka:

"Plan- og kommunalteknisk utval viser til at vurderingane som ligg bak motsegnene i saka liten grad speglar at det er kommunen som er rette planmynde etter PBL. Det at området er i tråd med overordna plan (KPA) ser ikkje ut til å bety noko i vurderinga av detaljreguleringa. Dette verkar etter Plan og kommunalteknisk utval si vurdering som eit forsøk på omkamp om ein vedteken KPA.

2. Plan- og kommunalteknisk utval vil påpeika at planprosessen har vore uføreseieleg for tiltakshavar.

3. Plan- og kommunalteknisk utval vurderer at kostnaden ved rekkjefølgjekrava ikkje står i høve til den samla investeringa i næringsområdet. Ut frå kommunen sin plan for trafikktryggleik er det tverrpolitisk semje om kva område og tiltak ein vil prioritera. Slik denne planprosessen har vorte gjennomført, skjer dette spesifikke trafikksikringstiltaket frikopla frå velbegrunna lokale prioriteringar av trafikksikring.

4. Plan- og kommunalteknisk utval stiller seg og undrande til at tiltakshavar får rekkjefølgjekrav for vegen vidare mot Fotlandsvåg sentrum, sjølv om trafikkmengda her ikkje er vesentleg påverka av tiltaket.

5. Plan- og kommunalteknisk utval meiner at krava til tiltak for trafikktryggleik i denne saka saknar ei rimeleg risikovurdering. Ein møter dei same krava til trafikktryggleik uavhengig av trafikkmengde og faktisk ulukkesstatistikk. Utvalet meiner at det er god samfunnsøkonomi å investera private og offentlege midlar til trafikksikring der dei er venta å gi størst effekt, dvs. mest redusert risiko for pengane.

6. Plan- og kommunalteknisk utval vurderer at denne saka er eit døme på at ikkje risikovurderte rekkjefølgjekrav hindrar ønskjeleg nærings- og samfunnsutvikling."

Formannskapet - 077/20

FS - behandling:

Hjalti H. Gislason, H, gjorde slikt framlegg: "Formannskapet stiller seg bak uttalen frå Plan- og kommunalteknisk utval."

AVRØYSTING

Rådmannen sitt framlegg - samrøystes tilrådd (2SP,1H,2AP,1KRF,1SV,2FRP)
Hjalti H. Gislason sitt framlegg - samrøystes vedteke (2SP,1H,2AP,1KRF,1SV,2FRP)

FS - vedtak:

"Heradsstyret vedtek i medhald av plan- og bygningslova §12-12 at Detaljregulering Holmane næring – Fotlandsvåg - PlanID 46302013004 – med plankart dagsett 11.09.2020, føresegner 15.09.2020 og planskildring dagsett 15.09.2020 - vert vedteken slik den ligg føre og at planen vert sendt til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd.

Formannskapet stiller seg bak uttalen frå Plan- og kommunalteknisk utval."

Heradsstyret - 082/20

HS - behandling:

Kjersti Vevatne, V, bad om å få sin gildskap vurdert. Ho har vore medarbeider i oppdraget som tilsett i Asplan Viak og har bidratt til saksgrunnlaget og rapporten som ligg føre.

Hjalti H. Gislason, H, bad om å få sin gildskap vurdert til å vurdere Kjersti Vevatne sin gildskap då han er gift med Kjersti Vevatne.

Dei to tok ikkje del i møtet ved avgjerd om gildskap - Bjørn Tore Sund møtte som vara for Kjersti Vevatne. Det møtte ikkje vara for Hjalti H. Gislason.
26 medlemmar/varamedlemmer til stades.

AVRØYSTING GILDSKAP:

Hjalti H. Gislason, H, vart samrøystes kjend ugild til å vurdere Kjersti Vevatne sin gildskap
Kjersti Vevatne, V, vart samrøystes kjend ugild i saka

Grunngjeving:

Heradsstyret fann Hjalti H. Gislason ugild til å vurdere Kjersti Vevatne sin gildskap etter fvl. § 6, 1. ledd, bokstav c: "når han er eller har vært gift med eller er forlovet med eller er fosterfar, fostermor eller fosterbarn til en part"

Heradsstyret fann at det låg føre opplysningar om hennar medverknad i rapporten som gjer at Kjersti Vevatne vart vurdert ugild etter fvl. § 6, 2. ledd: "Likeså er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet, blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til."

Aksel Mjøs, H, gjorde slikt framlegg på vegne av H og KrF: "Heradsstyret gjer dette vedtaket med følgjande merknadar:

1. Heradsstyret viser til at vurderingane som ligg bak motsegnene i saka liten grad speglar at det er kommunen som er rette planmynde etter PBL. Det at området er i tråd med overordna plan (KPA) ser ikkje ut til å bety noko i vurderinga av detaljreguleringa. Dette verkar som eit forsøk på omkamp om ein vedteken KPA.
2. Heradsstyret vil påpeika at planprosessen har vore uføreseieleg for tiltakshavar,.
3. Heradsstyret vurderer at kostnaden ved rekkjefølgjekrava ikkje står i høve til den samla investeringa i næringsområdet. Ut frå kommunen sin plan for trafikktryggleik er det tverrpolitisk semje om kva område og tiltak ein vil prioritera. Slik denne planprosessen har vorte gjennomført, skjer dette spesifikke trafikksikringstiltaket frikopla frå velbegrunna lokale prioriteringar av trafikksikring.
4. Heradsstyret stiller seg og undrande til at tiltakshavar får rekkjefølgjekrav for vegen vidare mot Fotlandsvåg sentrum, sjølv om trafikkmengda her ikkje er vesentleg påverka av tiltaket.
5. Heradsstyret meiner at krava til tiltak for trafikktryggleik i denne saka saknar ei rimeleg risikovurdering. Ein møter dei same krava til trafikktryggleik uavhengig av trafikkmengde og faktiskulukkesstatistikk. Utvalet meiner at det er god samfunnsøkonomi å investera private og offentlege midlar til trafikksikring der dei er venta å gi størst effekt, dvs. mest redusert risiko for pengane.
6. Heradsstyret vurderer at denne saka er eit døme på at ikkje risikovurderte rekkjefølgjekrav hindrar ønskjeleg nærings- og samfunnsutvikling."

AVRØYSTING:

Formannskapet sitt framlegg med tillegg frå H og KrF - Samrøystes vedteke

HS - vedtak:

Heradsstyret vedtek i medhald av plan- og bygningslova §12-12 at Detaljregulering Holmane næring – Fotlandsvåg - PlanID 46302013004 – med plankart dagsett 11.09.2020, føresegner 15.09.2020 og planskildding dagsett 15.09.2020 - vert vedteken slik den ligg føre og at planen vert sendt til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd.

Heradsstyret gjer dette vedtaket med følgjande merknadar:

1. Heradsstyret viser til at vurderingane som ligg bak motsegnene i saka liten grad speglar at det er kommunen som er rette planmynde etter PBL. Det at området er i tråd med overordna plan (KPA) ser ikkje ut til å bety noko i vurderinga av detaljreguleringa. Dette verkar som eit forsøk på omkamp om ein vedteken KPA.

2. Heradsstyret vil påpeika at planprosessen har vore uføreseieleg for tiltakshavar,.

3. Heradsstyret vurderer at kostnaden ved rekkjefølgjekrava ikkje står i høve til den samla investeringa i næringsområdet. Ut frå kommunen sin plan for trafikktryggleik er det tverrpolitisk semje om kva område og tiltak ein vil prioritera. Slik denne planprosessen har vorte gjennomført, skjer dette spesifikke trafikksikringstiltaket frikopla frå velbegrunna lokale prioriteringar av trafikksikring.

4. Heradsstyret stiller seg og undrande til at tiltakshavar får rekkjefølgjekrav for vegen vidare mot Fotlandsvåg sentrum, sjølv om trafikkmengda her ikkje er vesentleg påverka av tiltaket.

5. Heradsstyret meiner at krava til tiltak for trafikktryggleik i denne saka saknar ei rimeleg risikovurdering. Ein møter dei same krava til trafikktryggleik uavhengig av trafikkmengde og faktisk ulukkesstatistikk. Utvalet meiner at det er god samfunnsøkonomi å investera private og offentlege midlar til trafikksikring der dei er venta å gi størst effekt, dvs. mest redusert risiko for pengane.

6. Heradsstyret vurderer at denne saka er eit døme på at ikkje risikovurderte rekkjefølgjekrav hindrar ønskjeleg nærings- og samfunnsutvikling.

Saksopplysningar:

SAMANDRAG

Saka gjeld detaljregulering av næringsområdet i Fotlandsvåg – detaljregulering Holmane næring. Hovudformålet med planarbeidet er å utvida eksisterande næringsområde gjennom utfylling i sjø og legge til rette for langsiktig områdeutvikling. Planframlegget er ikkje i samsvar med kommuneplanen sin arealdel (KPA) då den legg opp til fylling i sjø for å få eit heilskapleg næringsområde der eksisterande småbåthamn er lokalisert i dag. I KPA er området for utfylling avsett til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone.

Tiltakshavar for plan er Lonevåg beslagfabrikk AS og utførande konsulent er Asplan Viak.

Planforslag var på høyring og offentleg ettersyn 19.juni 2019-30.august 2019. Til 1.gongs høyring og offentleg ettersyn er det komen inn 9 merknader til planen. 2 av desse er motsegn, 1 frå Statens vegvesen og 1 samordna motsegn frå Fylkesmannen i Vestland. I perioden frå 1.gongs høyring og fram til 2.gongs politisk handsaming har kommunen, saman med plankonsulent, vore på fleire dialogmøte og eit meklingsmøte for å finne løysingar på motsegn som er komen. Nokon av motsegnspunkta er imøtekomen i planframlegget, men nokon punkt er det ikkje semje om. Saksframlegget vil greie ut om motsegnspunkta.

Saka skal handsamast i plan- og kommunalteknisk utval, formannskapet og heradsstyret. Saka har motsegn og blir difor sendt til endeleg avgjerd ved Kommunal og Moderniseringsdepartementet.

SAKSOPPLYSNINGAR

Planforslaget er regulert til føremål under:

1. Bygg og anlegg: næringsføremål og kommunaltekniske anlegg

2. Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur: køyreveg, fortau, anna veggrunn-teknisk og anna veggrunn -grøntareal
3. Grønstruktur: Naturområde
4. LNFR: Spreidd fritidsbustad –naust
5. Bruk og vern av sjø og vassdrag; Hamneområde i sjø og naturområde i sjø og vassdrag
6. Omsynssoner: Frisikt og bevaring kulturmiljø.

Planforslaget omfattar:

1. Holmane næring - Plankart - 11092020
2. Holmane næring Fotlandsvåg - Føresegner - 15092020
3. Holmane næring, Fotlandsvåg - Planskilddring - 15092020
4. Holmane næring, Fotlandsvåg - VA-rammeplan
5. Illustrasjonsplan - LB002
6. Illustrasjonsplan - LB003
7. TF – 001, normalprofil fylkesveg 567
8. TC-Teikningar - plan- og profildeikningar fylkesveg 567
9. Holmane næring - Skredfarekartlegging_rev04
10. Holmane næring, Fotlandsvåg - Innledende miljøundersøkingar
11. Holmane næring, Fotlandsvåg - konsekvensutgreiing for natur
12. Holmane næring, Fotlandsvåg - Marinarkeologiske registreringar
13. Notat om mulighet for utfylling- 615760-RIG-NOT-001_rev01
14. Holmane næring, Fotlandsvåg - Landskapsbilete
15. Holmane næring, Fotlandsvåg - ROS-analyse
16. Merknader og uttaler til oppstart
17. Merknadskommentarer - Planoppstart
18. Holmane næring- Samla merknader frå 1 gongs høyring
19. Møtereferat - Dialogmøte SVV 30082019
20. Referat dialogmøte - Holmane næring 30012020
21. Referat dialogmøte 20032020
22. Referat frå meklingsmøtet 090620 - med rådmannen sine kommentarer

Bakgrunn for planforslaget

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 einbustad sentralt i næringsområdet. Planframlegget legg til rette for utviding av eksisterande verksemder og vil sikre heile området til næringsføremål.

Skildring av planforslaget

Næringsområdet er inndelt i 4 felt dvs BN1-BN4. BN1 omfattar dagens Lobas, småbåthamn og HBH-bygget, BN2 er eksisterande areal sør for HBH med potensiale for nybygg, BN3 er eksisterande areal til Sjøtroll med potensiale for nybygg og BN4 er eksisterande areal til Oster. Innanfor område sett av til næringsverksemd kan det førast opp bygningar / anlegg for industri/lager med tilhøyrande kontor jf. reguleringsføresegna § 5.1.1.

Byggjegransene i planframlegget er sett med omsyn til omkringliggjande omgjevnader og optimal utnytting av området. Det er sikra tilstrekkeleg byggjegrans mot fylkesvegen langs heile planområdet ved at det er sett krav til at alle nye bygg skal plasserast innafor byggjegrans og at alle eksisterande bygg har byggjegrans byggjelivet. Jf. §§ 5.1.2, 5.1.3, 5.1.5 og 5.1.7 i føresegna.

Planframlegget legg til rette for at eksisterande verksemder kan utvide og at det kan etablerast nye bygg som kan gje moglegheit for andre verksemder. Det er lagt til rette for 5 nye næringsbygg i BN1.

Det vert lagt til rette for 2 nye bygg i BN2. Det er sett byggjehøgde på maksimal kote +18 og sidan bygg skal byggast på minimum kote +3 gjev dette moglegheit for bygg med høgde på inntil 15 m. Dette gjeld også BN1. For BN3 er det lagt til rette for eit nytt driftsbygg som kan ha maksimal byggjehøgde på 11,5 m. BN4 ligg har byggjehøgde på 11,6 m. Den sørlege delen av bygget har i dag byggjehøgde på 7,5 m og det vert med dette lagt til rette for at dette kan aukast med 5,5 m.

Sør i planområdet er det regulert for spreidd fritidsbygning-naust med omsynssone bevaring kulturmiljø H570. Dette er eksisterande naust som er SEFRAK-registrerte.

Fylkesveg i planområdet er regulert etter krav i Statens vegvesen si handbok N-100, med busslommer og fortau.

Rekkefølgekrav

Det er sett rekkefølgekrav til at ein ikkje kan starte utfylling i sjø som er til hinder for eksisterande småbåthamn før småbåthamna er flytta eller når det er gått minimum 3 år frå vedtak av detaljregulering med prosjektering av område VS2 i KPA med tilhøyrande parkering (S_01).

Det er knytt rekkefølgekrav før bruk av nye bygg kan tillast i feltet. Dette gjeld etablering fortau o_SF1-o_SF3, forbetring av avkøyring frå offentleg veg, sanering av eksisterande bygg mv. (sjå føresegn §§ 3.1, 3.2, 3.3 og 3.4)

ROS –analyse

I ROS-analyse datert 28.08.20 er det fleire hendingar som kjem i gult felt. Det vil seie tiltak som kan gjennomførast ved å redusere risikoen. Dette gjeld mellom anna natur- og miljøforhold som ekstrem vind og stormflo og havnivåstigning sjå side 10 i analysen og side 22 for vurdering av avbøtande tiltak. Vidare er det sårbar fauna/fisk sjå side 13-14 og side 22-23 for avbøtande tiltak. Støy er også eit tema der det er naudsynt med avbøtande tiltak sjå side 15-16 og 23. Trafikkfarleg tilkomst er vurdert på side 17 og avbøtande tiltak er gjort greie for på side 23. Det er tidlegare kjent ureining i grunnen og i sjø og dette er skildra side 18-19 og avbøtande tiltak side 23-24. Det er også vurdert avfallsdeponering, fare for akutt ureining og trafikkulukke ved anleggsgjennomføring sjå side 19-20 og 24.

Planprosess etter 1.gongs høyring.

I høyringsperioden vart kommunen og plankonsulent invitert til dialogmøte med Statens vegvesen for å drøfta planen og kva endringar som var naudsynt for å unngå motsegn til planen.

Dialogmøtet vart gjennomført 30.08.2019. På møtet vart det i hovudsak drøfta fortau og løysing for mjuke trafikantar, byggegrensar til fylkesveg, behov for kartlegging av auka trafikkmengd knytt til auka næringsaktivitet og kostnadar knytt til opparbeiding av fullskala løysing for mjuke trafikantar. Det vart lagt fram krav om rekkefølgekrav knytt til opparbeiding av regulert løysing før igangsetjingsløyve vert gjeve.

På bakgrunn av dette møtet vart byggegrensar til fylkesveg auka, fortauet flytta frå vestsida til austsida av fylkesveg, samt regulert fortau langs næringsområdet og fram til avkøyring til skulen. Referat frå dialogmøtet er vedlagt saksutgreinga. Statens vegvesen fekk utsett frist for uttale til revidert planframlegg vart lagt fram.

30.januar 2020 vart det gjennomført møte hos Asplan Viak med Osterøy kommune, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune for å drøfte justerte vegløysingar. Fylkeskommunen var invitert til møtet grunna ny organisering av vegmynde frå 01.01.2020.

I møtet vart det frå Osterøy kommune si side lagt vekt på dei overordna problemstillingane knytt til næringsutvikling og samfunnsutvikling i Fotlandsvåg. Kostnadar som er knytt til opparbeiding av

rekkefølgekrava er estimert til 30 mill eks mva, noko som tiltakshavar ikkje ser som ein lønsam investering. Tiltakshavar tek på seg krav om å opparbeide fortau knytt til avkøyringane til næringsområda, dvs o_SF01, o_SF02 og o_SF03.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen var oppteken av heilskapleg tilbod frå næringsområdet og inn til avkøyring til skulen og la vekt på at dette er den viktigaste strekninga å opparbeide eit tilbod til mjuke trafikantar. I tillegg ynskte dei å knyte saman reguleringsplanen for Holmane næring og Saltverket næringsområde som då var ute på offentleg høyring, slik at fortau vert opparbeidd frå Saltverket og heilt inn til avkøyring til skulen. Dette for å sjå området Fotlandsvåg som heilskap, og ikkje berre næringsområda. Det regulerte bustadfeltet på Gatland vart ein utløyssande faktor for at SVV meiner det er naudsynt med fortau frå Saltverket, då dette vert ein skuleveg for born på Gatland.

At småbåthamna skal flyttast nærare sentrum er og ein faktor som vil auke aktiviteten i området. Det vart drøfta midlertidig løysing for mjuke trafikantar som kan fungere som ein permanent løysing frå næringsområdet og til avkøyring til skulen, då Statens vegvesen og Fylkeskommunen meiner dette er det viktigaste strekket.

Det vart drøfta at ved regulering av fullgod løysing kan kommunen søke trafikksikringsmidlar for å få realisert tiltaka i planen. Osterøy kommune sin erfaring er at det ikkje er mogleg å realisere ein fullgod løysing ved den type midlar.

Skisserte løysingar tilfredsstilte Statens vegvesen sine krav, men det vart ingen semje knytt til kva løysing og rekkefølgekrav tiltakshavar er villig til å ta på seg. Referat i sin heilskap ligg vedlagt saksframlegget.

12.02.2020 kom formell uttale frå Statens vegvesen med motsegn. Motsegn kan trekkast når følgjande endringar i planen er gjennomført:

1. Regulering av tofelts veg(Sa2) frå omlag 100 meter nord for planområde og inn til Fotlandsvåg senter/skule. Regulering av tilfredsstillande tiltak for mjuke trafikantar frå omlag 100 meter nord for planområdet til Fotlandsvåg skule/senter.
 2. Regulering av busslommer på begge sider av fylkesvegen, dimensjonert etter dagens krav og universelt utforma iht. N100.
 3. Krav om opparbeida avkøyrslar med rett svingradius og siktsoner frå næringsområde og private bustader inn på fylkesvegen.
 4. Føresegn må innehalde rekkefølgekrav om at opparbeiding av tofelts køyrebane (Sa2), tilbod til mjuke trafikantar (fortau) til Fotlandsvåg senter/skule, godkjente avkøyrslar til fylkesvegen med rett svingradius/siktsoner, samt busslommer på begge sider av fylkesvegen langs planområde er bygd før igangsetjingsløyve av næringsbygga innanfor BN1, BN2, BN3, BN4 ligg føre.
- Samordna motsegn frå Statens vegvesen og Fylkesmannen i Vestland er vedlagt i saksframlegget.

20.03.2020 vart det gjennomført dialogmøte med Fylkesmannen og Statens vegvesen. Grunna korona vart dialogmøtet halde via Skype. Ordførar, rådmann, sektorleiar og sakshandsamar frå planavdelinga representerte Osterøy kommune. Statens vegvesen var representert av plankontakt og seksjonsleiar, og representantar frå Fylkesmannen var kommunaldirektør, seksjonsleiar og plankontakt for Osterøy.

Reguleringsplanen for Saltverket næringsområdet vart og drøfta i møtet, då planen har fått motsegn frå Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Vestland fylkeskommune hadde motsegn knytt til svingradius ved avkøyring frå fylkesveg til næringsområdet og for regulering av busslomme på begge sider av fylkesvegen. Statens vegvesen la fram motsegn med krav om opparbeiding av tilbod til mjuke trafikantar inn til Fotlandsvåg senter/skule. Det vart difor naturleg å handsame desse to planane

samstundes, då det er den heilskaplege løysinga på strekket frå Saltverket og inn til sentrum/skulen Statens vegvesen fokuserer på. Motsegnspunkt om svingradius er imøtekomen, motsegn knytt til busslomme er delvis imøtekomen og motsegn knytt til løysing for mjuke trafikantar frå Saltverket og inn til sentrum/skule vert ikkje imøtekomen.

Osterøy kommune presenterte dei overordna problemstillingane som kommunen står overfor med å leggje til rette for næringsliv gjennom planlegging. Statens vegvesen sine krav har ein kostnadsramme på 30 mill eks mva for opparbeiding av 2-felts fylkesveg med fortau, noko som gjer at prosjektet ikkje er gjennomførbart grunna høge kostnader. Rådmannen meiner at dette er krav som vert for stor å pålegge tiltakshavarar. Rådmannen meiner det er feil ressursbruk å opparbeide fortau til fleire millionar i eit område som ikkje legg opp til auka ferdsel for mjuke trafikantar, og at desse ressursane kan nyttast i område der behova er større, til dømes tiltrafikksikringstiltak i Fotlandsvåg sentrum. Strekninga frå Saltverket og inn til Fotlandsvåg sentrum har låg ÅDT, det er ikkje skuleveg og bustadplanen på Gatland som vart vedteken i 2009 er ikkje påbegynt. Ved revisjon av KPA vert bustadfeltet råda teken ut som arealformål. Som skulestrekning er det i realiteten ikkje skuleborn som går 3 km frå Gatland til Fotlandsvåg. Utviklinga i Fotlandsvåg vil skje på andre siden av fjorden, i det etablerte bustadområdet på Hanstveit.

For delvis imøtekomne motsegn Statens vegvesen har reist, la rådmannen fram følgjande rekkefølgjekrav: «*Det vert stilt rekkefølgjekrav til opparbeiding av fortau langs næringsområdet (frå avkørsel i nord til avkørsel til Osterfjord), godkjente avkørselar knytt til næringsområdet, samt busslomme på austsida av fylkesveg før igangsetjingsløyve av næringsbygga innanfor næringsområdet vert gjeve.*» Rekkefølgjekravet vil sikre at fortau vert opparbeidd i sin heilskap før det vert gjeve løyve til tiltak innanfor næringsområdet.

Statens vegvesen sine krav er knytta til trafikkisikring og omsyn til mjuke trafikantar i planområdet. Planlagt utfylling i sjø gjer det særskild viktig å ivareta mjuke trafikantar i anleggsfasen, då det er estimert i alt 10.000 lastebillass med stein. Samstundes vil SVV leggje til rette for auke i gang og sykkelbruk ved at mjuke trafikantar har eit tilbod mellom avkørselen til skulen og ut til næringsområdet.

Det vart ingen semje om løysing i meklingsmøtet og fylkesmannen la fram forslag om at dialogmøtet vart omgjort til eit meklingsmøte om partane ønska det. Saka kunne då sendast vidare til departementet etter vedtak av planen.

Då utkast til referat vart sendt ut, kom Statens vegvesen med opplysningar som at dialogmøtet ikkje kunne gjerast om til meklingsmøte, då sakshandsamarar ikkje har mynde til å bestemme det. (referat frå dialogmøte og merknad frå Statens vegvesen ligg ved saksframlegget)

9. juni 2020 vart det gjennomført meklingsmøte via Teams. Ordførar, varaordførar, rådmann, sektorleiar for samfunnsutvikling, varaordførar og leiar for plan og kommunalteknisk utval representerte kommunen. For Statens vegvesen var avdelingsdirektør og fungerande seksjonsleiar representert. Frå Vestland fylkeskommune var plankontakt for Osterøy, fagleiar vegforvaltning Bergensområdet og seksjonsleiar for veg og infrastruktur representert. Frå Fylkesmannen var assisterande fylkesmann og fagdirektør representert.

Osterøy kommune presenterte dei overordna utfordringane knytt til næringsutvikling. Varaordførar la fram kommunen sitt fokus på trafikkisikringsarbeid og leiar for planutvalet kom med økonomiske analysar knytt til næringsutvikling med dei krava som vert stilt til tiltakshavar for Holmane næring og Saltverket næringsområde. Konkret forslag vart fremma frå kommunen, som å setje ned fartsgrensa frå Saltverket og inn til Fotlandsvåg til 40 km/t, få fartsdemparar på strekninga og at tiltakshavar tek kostnad med fortau langs næringsområda, og vegeigar tek det resterande. Bodskapen var at noko er

betre enn ingenting, og dersom planen ikkje er realiserbar frå tiltakshavar si side, vil det ikkje skje forbetringar. Bustadfeltet på Gatland vart lagt fram som eit felt som vil takast ut ved rullering av KPA.

Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune hadde drøftingar og kom fram til at dei villig til å vurdere nedsett fartsgrense på strekninga frå Saltverket til Fotlandsvåg dersom kommunen søkte om dette. At regulert bustadfelt på Gatland vert teke ut ved rullering av KPA, vart positivt motteke. Kravet om at fylkesvegen må regulerast etter fullgod løysing og at det må vere rekkefølgekrav til opparbeiding av løysing for mjuke trafikantar til Fotlandsvåg skule vart opprettheldt. Fylkeskommunen og Statens Vegvesen uttalte at dei kunne akseptere løysingar som ikkje var fullgode (midlertidige) enkelte stader, men at det måtte vere sikra ei løysing for mjuke trafikantar. Fylkeskommunen nemnde at dei kunne sjå på om dei kunne bidra med trafikksikringsmidlar, men det vart understreka at det ikkje var noko dei kunne lova.

Ettersom rekkefølgekravet om ei løysing for mjuke trafikantar frå Saltverket til Fotlandsvåg skule ikkje var mogleg å fråvike såg partane ikkje grunnlag for ytterlegare diskusjon. Referat frå meklingsmøtet er vedlagt saksframlegget.

Kommunen fekk ikkje høve til å kommentere referatet før det vart sendt ut. Osterøy kommune sendte eit notat til Fylkesmannen med kommentarar til referatet, som vert lagt ved referatet som tilleggsprotokoll. Rådmannen meiner at det er fleire feil og påstandar i referatet. Mellom anna står det at offentleg mynde var villig til å sjå på rekkefølgekrava, noko som vart tydeleg kommunisert i møtet at motsegn knytt til rekkefølgekrav om fortau ikkje kunne fråvikast. Rådmannen var skuffa over at fylkeskommunen stilte med representantar frå lågt nivå (ikkje direktørnivå) i frå ein sektor (veg og infrastruktur). Dette er uheldig for å kunne sjå heilskapen knytt til næring og lokalsamfunnsutvikling. Kommentarar frå rådmannen til referatet er vedlagt saksframlegget.

I førebuingane til politisk handsaming vert det tydeleg at den praktiske gjennomføringa av planen med det rekkefølgekravet som rådmannen gjekk til mekling på er utfordrande. Dei ulike næringsaktørane på Holmane har ulike tidsperspektiv på utvikling knytt til si næring, og ei samla opparbeiding av fortau, noko som og gjev endringar i tilkomst til næringsområda, gjev eit uryddig trafikkbilete. Rådmannen har difor saman med tiltakshavar og plankonsulent, lagt opp til ei trinnvis utbygging av næringsområdet, og lagt fram rekkefølgekrav som sikrar ein parallell utbygging av næringsområdet og fortauet. Fortauet må vere opparbeidd før næringsbygg kan takast i bruk.

Ved vedtak av planframlegget vil planen sendast vidare til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd. Vedtaka departementet kan gjere er slik:

1. Planen vert godkjent: heradsstyret sitt vedtak vert godkjent og motsegna vert ikkje tatt til følge.
2. Planen vert ikkje godkjent: Departementet kan peike på dei omsyna som må ivaretakast for at planen skal godkjennast. Departementet legg føringar for vidare planlegging.
3. Planen vert godkjent med endringar: Planen vert godkjent med endringar, og motsegna vert heilt eller delvis teken til følge. Planen vert vurdert heilskapleg og det kan gjerast endringar som har samanheng med og er naudsynt for å kunne ta motsegna til følge.

Endringar etter høyring og offentleg ettersyn:

Dei mest omfattande endringane etter høyring og offentleg ettersyn er:

- Flytting av fortau frå aust til vestsida av fylkesveg på bakgrunn av innspel frå Statens

vegvesen om at fortau ikkje kan ligge i rasutsett område.

- Fylkesveg, saman med avkøyrslar, fortau og busslommer er regulert etter krav i Statens vegvesen si handbok N-100.
- Faresonekartlegging 1/5000 er kartfesta. Kartlegginga førar ikkje til endringar knytt til beredskapstenesten som er lokalisert i Lobas sine lokale i dag, då lokale ikkje er innanfor faresona.
- Regulering av fortau erstattar regulert midlertidig løysing i planframlegget til 1.gongs handsaming.
- Rekkefølgjekrav knytt til strekning med tilbod til mjuke trafikantar er redusert, sjå figur 1 i saksframlegg.

Rekkefølgjekrav lagt inn i føresegn etter innkomne merknadar:

1. Merknad frå Fylkesmannen: Utfylling i sjø vil krevje løyve etter ureiningslova då det er påvist miljøgifter. Løyve må vere gjeve frå ansvarleg mynde før utfylling startar, jf §3.7.2.
2. Merknad med motsegn frå Statens vegvesen: Rekkefølgjekrav om opparbeiding av fortau - delvis innfridd.
3. Merknad frå Fiskeridirektoratet gjer at føresegn §2.6.9 om arbeidstider i anleggsperiode, der det tas omsyn til yngleperiode for fugl og pattedyr, no og tek omsyn til gyteperioden til kysttorsken i høve eventuelle tiltak i sjø. Det er lagt inn at sprengingsarbeid ikkje bør skje i gyteperioden til kysttorsken og at ved utfylling må det nyttast anbefalte avbøtande tiltak.
4. Merknad frå Fiskeridirektoratet har gjeve grunnlag for ny føresegn med omsyn til at sediment i utfyllingsområdet skal dekkast til for å hindre spreining av miljøgifter (§ 2.6.12).

Andre endringar i føresegn:

1. Føresegn «*Det skal ikkje gjevast løyve til verksemd som krev tiltaksklasse S3 i planområdet*» takast ut då ei gjennomført skredfarekartlegging 1:5000 gjer at grunnlaget for føresegn fell bort. Verksemdar som kan krev tiltaksklasse S3 i planområdet er dermed tillate innanfor planområdet.
2. Rekkefølgjekrav om opparbeiding av fortau langs næringsområdet, o_SF1, o_SF2 og o_SF3. Fortau skal vere ferdigstilt før bruksløyve til næringsbygga innanfor næringsområdet vert gjeve.
3. Det har ikkje vore knytt rekkefølgjekrav til nybygg nordvest i BN1, då bygget ikkje er avhengig av utfyllinga i bukta, eller av ny / forbetra tilkomstveg. Tiltakshavar har vurdert det som ei strategisk løysing å knyte rekkefølgjekrav til dette bygget, då det er knytt rekkefølgjekrav til alle nye næringsbygg innanfor næringsområdet.

Endringar i plankart:

1. Planområdet er redusert i nord med om lag 70 meter.
2. Nokre stader er planområdet utvida for å få ein betre regulert løysing til bustader langs fylkesveg, samt avkøyrsel til skulen.
3. Byggegrenser til fylkesveg for næringsbygga er endra på bakgrunn av merknadar i dialogmøte med Statens vegvesen 30.08.2019 med krav om minimum 15 meter byggegrense til fylkesveg for nye bygg
 - a. BN1 – Byggegrensa endra frå 12,8 til 15 meter.
 - b. BN2 - Byggegrensa endra frå 17 til 19,6 meter.
 - c. BN3 - Byggegrensa endra frå 14 til 16,5 meter.

4. Fortau flytta frå vest- til austsida av fylkesvegen, på bakgrunn av merknader frå Statens vegvesen om at fortau ikkje kan opparbeidast i rasutsett område. Dette vil og gje eit betre tilbod for mjuke trafikantar langs næringsområdet.
5. Fylkesvegen er regulert som 2-felts veg, med fortau og busslommer i samsvar med Statens vegvesen si handbok N100.
6. Ved 1.gongs handsaming vart krav om faresonekartlegging tilrådd teken ut forslag til vedtak då det var vurdert som naudsynt grunna planframlegget si avgrensing på 25 arbeidsplassar i kvart bygg. På bakgrunn av fleire merknader frå offentlege mynde er faresonekartlegging for skredfare 1/5000 gjennomført og kartfesta i plankartet.

Oppsummering med plankonsulet og rådmannens kommentarar under.

Merknader til planframlegget:

Merknadane i sin heilskap er vedlagt saksframlegget som eige dokument.

Avsendar, dato (evt gbnr)	Merknad	Forslagsstillars kommentar	Rådmannens kommentar
Eirik Fotland	<p>Naboen til tiltaksområdet har gitt følgende merknader/innspeil:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Illustrasjonane er feil – det må lagast nye 2. Byggehøgde må reduserast 3. Tomteutnytting er rekna ut feil 4. Spørsmål til siktlinjer 5. Ynskjer oppdeling av bygg 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Illustrasjonane er oppdatert i planskildringa, figur 7-2 – 7-7 2. Byggehøgde er ikkje endra, redusert høgde gjer ikkje god nok fleksibilitet for utvikling av næringsområdet. Byggehøgda gjer maks høgde, endeleg høgde vil gå fram av byggesaker for utviklinga av området. 3. Tomteutnytting er sjekka, parkering er med i BYA-46%. Byggegrenser og BYA setter grensa for utnytting av tomta, det kan ikkje byggast heilt ut til byggegrensa i heile området for da vil BYA verta for stor. Illustrasjonsplanen og illustrasjonar visar maks utnytting når ein tek omsyn til både BYA og byggegrenser. 4. Siktlinjer i avkøyrslar 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Teken til vitande 2. Rådmannen stettar konsulent sine vurderingar. Endelege byggehøgder vil avgjerast i byggesakshandsaming. Grunna Lobas si verksemd, er det naudsynt med romsleg byggehøgde. 3. Teken til vitande. 4. Rådmannen stettar plankonsulent si kommentar. Veg med siktlinjer er regulert etter krav frå Statens vegvesen si handbok for utforming av veg. 5. Rådmannen stettar tiltakshavars ønske for å utvikle samanhengande bygg. Moglegheit for intern kommunikasjon vil

		<p>er i tråd med krav får veghalder.</p> <p>5. Illustrasjonsplanen viser samanhengande bygg for BN1, dette for å gi tiltakshavar rom for å utvikla heile bygningsmassen som ein funksjonell eining der all kommunikasjon skjer i bygningsmassen.</p>	<p>reduere intern trafikk utandørs i næringsområdet.</p>
<p>Kjerstin Louise og Jon Vegard Bruaas, 29.08.2019</p>	<p>Saken som gjelder detaljregulering av næringsområdet i Fotlandsvåg vil påverka eigedommen gnr.96 bnr.49 betydeleg. Dei reagerer på at det ikkje er tatt meir omsyn bustaden deira i planen. Planen vil forringa eigedommen vesentleg.</p> <p>1. Ber om at kommunen legge ved krav om at eigedommen vert blir kjøpt ut/kompensert av tiltakshavar</p> <p>2. Påpeker at endringane som ønskes utført vil berøra tilgang til vann og avløp, tilkomst til veg og parkering.</p> <p>3. Det vil verta vesentleg meir aktivitet og støy enn pr dags dato</p> <p>4. Ny tilkomstveg må supplerast med ny parkering og ny tilkomst da endringa medfører endra tilkomst.</p> <p>5. Før oppstart av anleggsarbeid krev dei at gnr.96 bnr.49 må verta lydisolert av tiltakshavar.</p> <p>6. Endringane vil medføre redusert verdi og reduserte leigeinntekter på eigedommen I planskildring blir det sagt at tiltakshavar ikkje</p>	<p>Eigedomen er del av næringsområdet i KPA for Osterøy.</p> <p>1. Tiltakshavar har vurdert innløyising av eigedommen, men eigar sine forventningar om verdi er ikkje i tråd med tiltakshavars vurdering. Tomta er liten og huset ligg nær vegen. Arealet gir liten utviklingsmoglegheit til næring og kan ikkje utviklast vidare til bustad da formålet i KDP er næring.</p> <p>2. Endra av tilkomst er løyst i planen. Endringar knytt til vatn og kloakk er løyst, jf. VA-rammeplan. Gjennomføringa er sikra gjennom føresegna.</p> <p>3. Støy er gjort greie for i planskildringa og i føresegnene.</p> <p>4. Ny tilkomst vil verta etablert ved sanering av eks avkøyering, sikra i rekkefølgekrav § 3.2.1</p> <p>5. Støytiltak ihht til gjeldande lovverk vil verta utført, §2.6.7 og 2.6.8</p> <p>6. Eigedommen har vært lagt ut til næringsområde i KDP frå før noverande eigar</p>	<p>1. Rådmannen er samd med at det er uheldig samlokalisering av bustad og næring. Planen kan ikkje løyse personrettslege høve som innløyise av eigedom. Bustaden er ikkje regulert vekk i planframlegget, og det vert difor ikkje innløyisingrett for eigar av eigedomen. Rådmannen stettar plankonsulent si vurdering knytt til utviklingsmoglegheiter for bustaden som ligg i næringsareal i KPA.</p> <p>2. Omlegging som er sikra i rekkefølgekrav vil måtte utførast og betalast av den som initierer tiltaket. Sjå føresegn §3.2.1</p> <p>3. Rådmannen erkjenner at det er ei uheldig samlokalisering av næring knytt så tett til bustad. Føresegn sikrar at støy i anleggs- og driftsfase skal stette krav til maks-støy for eksisterande bustad i næringsområdet og i kringliggjande bustader. Føresegn sikrar at støymålingar må utførast i anleggs- og</p>

	<p>er interessert i å kjøpe ut eigendom.</p> <p>I følge plan og bygningslova §15.3 (5) har vi krav på erstatning frå kommunen eller grunneigar da naboeigedommane gis en vesentleg betre utnytting i reguleringsplanen og verdien av deira eigendom blir betydeleg forringa. Det vert vidare presisert at endringar av veg, vatn og kloakk må kostast av tiltakshavar då det er dei som initierer endringane.</p>	<p>kjøpte eigdommen, forringa verdi må difor vurderast i høve til at næring er formålet også for bustadeigedommen.</p>	<p>driftsfase for og at avbøtande tiltak skal iversettast om støygrenser overskridast, jf § 2.6.6. Arbeidstider, sprenging og anna støyande aktivitet skal ikkje utførast i periodar som er til særleg ulempe for naboar og varslingsrutinar knytt til støyande aktivitet skal følgje gjeldande retningsliner, jf § 2.6.9</p> <p>4. Ny tilkomst vert sikra i §3.2.1 og § 3.5.1 . Parkering løysast på eigen eigedom.</p> <p>5. Sjå kommentar i punkt 3.</p> <p>6. Det er samfunnsmessige føremoner med eit stort samla næringsareal, noko som har vore vurdert i tidlegare prosessar og KPA. Ved å regulere heile området til næring er det næringsinteressene som veg tyngst. Omsyn til støy er sikra i føresegn om støy og arbeidstider.</p>
<p>Fråsegn frå Osterøy kommune – brannvesenet, 18.09.2019</p>	<p>Bergen brannvesen forutsett at planområdet blir tilrettelagt slik at brannvesenet sine køyretøy får brukbar tilkomst fram til bygg og konstruksjonar både under og etter anleggsperioden, samt tilstrekkeleg sløkkjevatnkapasitet. Ei oversikt over tekniske spesifikasjonar gjeldande dette, viser me til «Veiledning – tilrettelegging for</p>	<p>Det er god tilkomst for brannvesenet sine køyretøy i heile planområdet, det er dimensjonert for semitrailer. Sjå planskildring. Løysing for brannvatn er gjort greie for i VA-rammeplan, kap 3.1.3</p>	<p>1.Teken til vitande</p>

	<p>innsats», ein rettleiar utarbeidd av Bergen brannvesen. Me gjer dykk merksam på at Osterøy brann-redning ikkje har høgdereiskap, men berbare skyvestigar.</p>		
<p>Hordaland fylkeskommune, regionalavdelinga, datert 04.09.2019</p>	<p>ROS</p> <p>Planskildringa opplyser at «Byggverka er avgrensa til maks 25 personar med samtidig opphald, det gjer at planområdet er vurdert opp mot krava om sikkerheit mot skred - sikkerheitsklasse S2.»</p> <p>I skredfarekartlegginga er det òg vurdert at det er sannsyn for skredfare 1/5000 i planområdet, men dette er ikkje kartfesta då det ikkje er vurdert som naudsynt grunna bruken av området. Fylkeskommunen i Hordaland støtter vurderinga til rådmannen i Osterøy kommune, og rår til at faresonekartlegging for skredfare 1/5000 også vert gjennomført og kartfesta i plankartet.</p> <p>Landskap, arkitektur og estetikk</p> <p>Hordaland fylkeskommune er positive til avbøtande tiltak for fjernverknadar av tiltak som er nedfelt i føresegnene.</p> <p>Kulturminne og kulturmiljø</p> <p>Fylkeskonservatoren viser til sak på offentleg høyring og våre merknader frå 2014. I samband vår handsaming då var det ikkje merknader med omsyn til automatisk freda kulturminne på land (2014/14921). Det vart stilt vilkår om marinarkeologisk gransking av planområdet. Denne vart gjort i 2014 og Bergen Sjøfartsmuseum som delegert mynde for marine kulturminne har ikkje vidare</p>	<p>1. Skredfarekartlegginga er utvida til å omfatta skredfare 1/5000, plankart og føresegner er oppdatert.</p> <p>2. OK.</p> <p>3. OK.</p>	<p>1. Teken til vitande. Dette førar til at verksemd i tiltaksklasse S3 er tillate etter denne endringa.</p> <p>2. Teken til vitande</p> <p>3. Teken til vitande</p>

	merknader.		
Fiskeridirektoratet, 19.07.2019	<p>Direktoratet viser til sin merknad 04.04.2014 og viser til konklusjonane frå rådgivande biologar sinn rapport.</p> <p>Fiskeridirektoratet meiner att omsynet til gytefeltet for kysttorsk i området også må tas med i planføresegnene.</p> <p>I planføresegnene §2.6.9 om arbeidstider i anleggsperiode, der det tas omsyn til yngleperiode for fugl og pattedyr, må også gyteperioden til kysttorsken tas med for eventuelle tiltak i sjø. Kysttorsken gyter i tidsrommet frå starten av februar til og med ut april. Sprenging i sjø bør ikkje skje i dette tidsrommet, og ved utfylling må det nyttast anbefalte avbøtande tiltak.</p> <p>Direktoratet viser til planskildringens avsnitt «7.2 Naturmiljø» der det vert gjort rede for risikovurdering av sediment og avbøtande tiltak i anleggsfasa. Dette må også vise igjen i planføresegnene.</p> <p>Torsk og sprenging/utfylling</p> <p>Gjennomføring av sprenging og utfylling i gytefelt for torsk forutsette bruk av siltskjørt og boblegardin. Massar må være reine og plastrester samlast opp og fjernes frå sjø og strandsone. Utfylling av masser i sjø må primært skje på hausten og tidleg vinter, da det er den perioden av året livet i kystsona ligger mest i ro.</p>	<p>1. Oppdatert i føresegnene, § 2.6.9</p> <p>2. Lagt til i føresegnene, § 2.6.12</p> <p>3. Krav om å nytta anbefalte avbøtande tiltak er innarbeida i føresegnene, § 2.6.9</p>	<p>1. Teken til vitande. Visar til anbefalte avbøtande tiltak på side 35 i rapport «Konsekvensutgreiing for naturmiljø og naturressursar».</p> <p>2. Teken til vitande.</p> <p>3. Teken til vitande</p>
NVE sitt svar på førespurnad ved offentlig ettersyn, datert 21.08.2019	<p>NVE er bedt om å sjå særskilt på om omsynssona for ras er i samsvar med faresonekartet.</p> <p>NVE oppfordrar til å kontrollere at det er samsvar. Omsynssona må omfatta alt areal innanfor</p>	<p>Omsynssynsona i plankartet er i samsvar med faresonekartet, linjene vert overført digitalt.</p>	<p>Rådmannen stadfester at omsynssoner i plankartet samsvarar med faresonekart.</p>

	planområdet som er skredutsett.		
Fylkesmannen i Hordaland, datert 23.09.2019	<p>1. Det store utfyllinga vil krevje løyve etter forureiningslova då det er påvist miljøgifter i sjø. Dette bør stå som eit rekkjefølgjekrav i føresegnene. Fylkesmannen støtter elles rådmannen si vurdering og rår til at faresonekartlegging for skredfare 1/5000 også vert gjennomført og kartfesta i plankartet, slik rådmannen foreslår.</p> <p>Vi har elles ingen vesentlege merknader til planen</p>	<p>1. Lagt inn i føresegnene - § 3.7.2</p> <p>2. Skredfarekartlegginga er utvida til å omfatta skredfare 1/5000, plankart og føresegner er oppdatert</p>	<p>1. Teken til vitande.</p> <p>2. Teken til vitande.</p>
Statens vegvesen – samordna uttale med motsegn, datert 10.02.2020	<p>Statens vegvesen har gitt motsegn til planen og skriv at motsegn kan trekkast når følgjande endringar av planen er gjennomført:</p> <p>1. Regulering av tofelts veg(Sa2) frå omlag 100 meter nord for planområde og inn til Fotlandsvåg senter/skule. Regulering av tilfredsstillande tiltak for mjuke trafikantar frå omlag 100 meter nord for planområdet til Fotlandsvåg skule/senter.</p> <p>2. Regulering av busslommer på begge sider av fylkesvegen, dimensjonert etter dagens krav og universelt utforma iht. N100.</p>	<p>1. Det er i oppdatert veg- og fortausløyising nytta vegstandard L1 frå oppdatert handbok N100 (2019). Forskjellen frå tidlegare handbok N100 (2013) og vegstandard Sa2 som nytta tidlegare er ikkje store, men krava til kurvatur er noko strengare for L1. Mht. ÅDT, fartsgrense og tiltenkt bruk er L1 godt tilpassa. Det er i oppdatert plan regulert løyising for 2-felts veg frå krysset ved Fotlandsvåg skule og litt nord for næringsområdet.</p> <p>2. Busslommer og haldeplassar vert regulert på begge sider av vegen, dimensjonert etter utbetningsstandard iht. Handbok N100.</p> <p>3. Avkøyrslar langs vegen er tilpassa ny situasjon</p>	<p>1. Teken til følgje.</p> <p>2. Teken til følgje.</p> <p>3. Avkøyrslar er regulert i samsvar med Statens vegvesen si gjeldande handbok.</p>

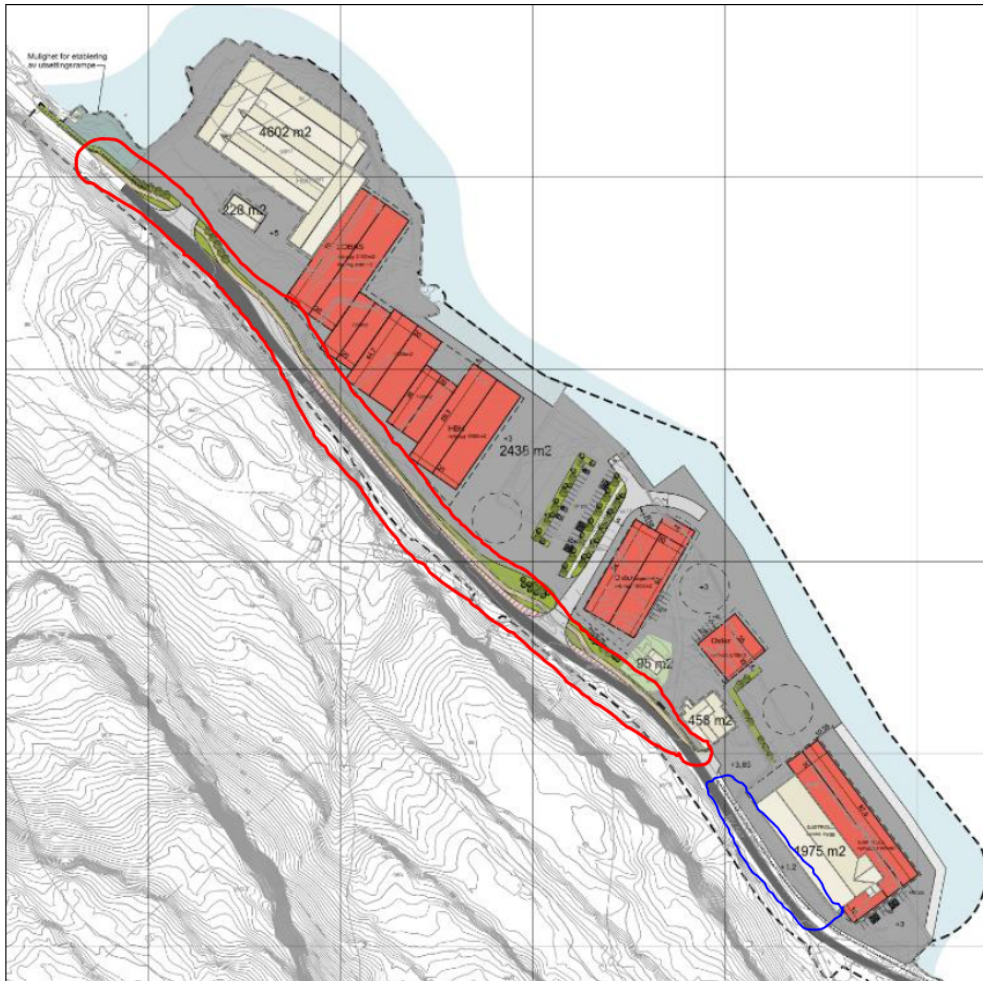
	<p>3. Krav om opparbeida avkøyrslar med rett svingradius og siktsoner frå næringsområde og private bustader inn på fylkesvegen.</p> <p>4. Føresegn må innehalde rekkjefølgjekrav om at opparbeiding av tofelts køyrebane (Sa2), tilbod til mjuke trafikantar (fortau) til Fotlandsvåg senter/skule, godkjente avkøyrslar til fylkesvegen med rett svingradius/siktsoner, samt busslommer på begge sider av fylkesvegen langs planområde er bygd før igangsetjingsløyve av næringsbygga innanfor BN1, BN2, BN3, BN4 føreligg.</p>	<p>og dei stadlege forholda. Svingradius er tilpassa med sporingsverktøy for å gje gode, trafikksikre løysingar, og det er teikna inn siktlinjer ihht. gjeldande handbok.</p> <p>4. Tiltakshavar er grunnleggjande ueinig i pkt. 4. Men kommer vegvesenet i møte ved å legge inn rekkjefølgjekrav knytt til etablering av fortau langs næringsområdet, etablering av busslomme og utbetring av avkøyringane til næringsområda.</p>	<p>4. Motsegnspunkt er delvis imøtekomen. Tiltak knytt til næringsfeltet som avkøyrslar, busslomme og fortau vert etablert før det vert gjeve bruksløyve til nybygg i dei ulike felta, jf rekkjefølgjekrav. Næringsområdet legg opp til stegvis utbygging, og difor vil rekkjefølgjekrav til fortau knytt til igangsetjingsløyve gje eit uryddig trafikkbilete og det vil verte ein betre gjennomføring dersom utbygging av næringsområdet og opparbeiding av fortau kan skje parallelt. Det er store kostnader knytt til opparbeiding av fortau langs heile næringsområdet og fram til avkøyrsel til skulen. Rådmannen meiner at dette ikkje er ein kostnad tiltakshavar skal dekke. Difor stettar rådmannen tiltakshavar sitt ønske om å etablere fortau frå nord i planområdet, fram til avkøyrsel o_SKV05. Rådmannen meiner det er uheldig at det ikkje vert knytt rekkjefølgjekrav til opparbeiding av heilskapleg løysing for mjuke trafikantar langs heile planområdet og eit samanhengande tilbod vil betre tryggleiken til mjuke trafikantar. Samstundes vil slike kostnadskrevjande rekkjefølgjekrav til tiltakshavar føre til at planen vert ikkje vert realisert, og det vert ingen betring knytt til trafikktryggleik. Planen gjev eit betre tilbod til mjuke trafikantar enn</p>
--	--	--	--

			tilbodet som eksisterer i dag.
Fylkesmannen i vestland, 20.02.2020	Samordna uttale med motsegn. Summert opp, er motsegna knytt til følgande i planen: 1. regulering og krav til utforming av avkøyrslar langs fv. 567 i planområdet. 2. tilbod for gåande og syklande. Eit tilrettelagt tilbod er viktig for å sikre trafikktryggleik og framkomst for mjuke trafikantar. 3. Busslommer langs begge sider av fv.567 må byggast etter gjeldande krav til universell utforming iht. N100	Sjå kommentarar til motsegn frå Statens Vegvesen.	Sjå kommentar knytt til motsegn frå Statens vegvesen og nærare om planprosessen for meir detaljar. 1. Planframlegget er regulert i samsvar med Statens vegvesen si handbok. 2. Det er knytt rekkefølgekrev til fortau langs planområdet frå nord til avkøyrsl o_SKV05. 3. Busslommer er regulert etter gjeldande krav i Statens vegvesen sine handbøker.

RÅDMANNEN SI VURDERING

Rådmannen stettar tiltakshavar si vilje til å etablere fortau knytt til strekninga frå nord i planområdet og fram til avkøyrsl sør for Osterfjord (o_SKV05) – strekning er merka med rødt i figur 1. Dette gjev ei endring frå 1.gongs handsaming ved at det ikkje vert eit tilbod til mjuke trafikantar knyta til strekninga med blått omriss, sjå figur 1. Grunngevinga for denne avgrensinga er at frå avkøyrsl sør for Osterfjord og fram til avkøyrsl til skulen er terrenget utfordrande og opparbeiding av fortau knytt til denne strekninga vil vere kostnadskevja.

Dette vil samla sett gje eit redusert opparbeidd tilbod til mjuke trafikantar i planområdet. Rådmannen vurderer at det er uheldig at dette tilbodet vert redusert. Kostnadar for å opparbeide fortau frå o_SKV05 og fram til avkøyrsl til skulen, vil rekkefølgekrev slik dei ligg føre gjere planen gjennomførbar og føre til eit betre tilbod enn om det vert stilt rekkefølgekrev til opparbeiding av fortau i heile planområdet som gjer at tiltakshavar ikkje vil realisere planen.



Figur 1 - Raudt omriss visar strekk tiltakshavar vil opparbeide fortau. Blått visar strekke som det ved 1.gongs handsaming var knytt rekkefølgjekrav til å opparbeide.

Planframlegget vert ikkje lagt ut til 2.gongs høyring. Merknadspunkt frå offentlege mynde som NVE, Fiskeridirektoratet og Hordland fylkeskommune er teken til vitande og føresegn er endra i samsvar med merknadane.

Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune er godt orientert om endringane som er gjort etter 1.gongs høyring, og nye uttalar frå partane vil ikkje løyse motsegnspunkta.

Endringar som er gjort knytt til motsegnspunkta om å regulere fylkesveg etter vegnorma, er imøtekomen.

Motsegn som er knytt til rekkefølgjekrav vert ikkje imøtekomen, og gjer at saka må avgjerast ved KMD.

Etter ein samla vurdering vert planen ikkje sendt ut på ny høyring, og går direkte til politisk vedtak.

Konklusjon/Oppsummering

Etter i prosessen etter 1.gongs høyring har hovudfokuset på planen vore motsegna knytt til opparbeiding av fortau gjennomgåande i planområdet og fram til avkøyrsel til skulen. Det overordna omsynet til Statens vegvesen og fylkeskommunen har vore til tryggleiken til mjuke trafikantar. Som sektormynde for dette feltet er det naturleg. Rådmannen har derimot fleire omsyn som må ivaretakast, mellom anna sikre moglegheit og rom for næring- og lokalsamfunnsutvikling. Infrastrukturen på Osterøy er mange plassar særskilt krevjande og utbetring av veg og fortau kan difor få høge kostnader. Dersom tiltakshavarar vert pålagt å ta heile kostnaden knytt til si næringsutvikling, vil ikkje dette vere ein berekraftig investering. Osterøy kommune er avhengig av private tiltakshavarar

som driv næringsutvikling, då kommunen over lang tid ikkje har hatt ressursar til å stimulere til næringsutvikling. Osterøy kommune er djupt bekymra for korleis utviklinga i næringslivet vert framover dersom slike omfattande rekkjefølgekrav til trygg ferdsle for mjuke trafikantar skal setjast til alle planar i ein kommune med svært dårleg infrastruktur, både på fylkesveg og kommunale veger. Då vil det ikkje være mogleg å vidare utvikle næringslivet i kommunen.

Statens vegvesen krev eit tilbod til mjuke trafikantar på strekket frå Saltverket og inn til Fotlandsvåg sentrum, då dette vert definert som skuleveg. I dag får born som bur langs dette strekket tilbod om skuleskyss, då strekninga er definert som farleg skuleveg. Strekning frå Saltverket til Fotlandsvåg sentrum er ikkje området som rådmannen prioriterer høgast når det gjeld utbetring av veg, då det ikkje er her den store veksten av mjuke trafikantar vil vere. Rådmannen meiner at det er feil bruk av ressursar å opparbeide veg og fortau til fleire tiltals millionar. Ved rullering av KPA vil regulert bustadfelt på Gatland takast ut, då planen ikkje stettar opp under statlege planretningslinjer for samordna bustad, areal og transportplanlegging.

Eit av dei viktigaste momenta som rådmannen har peika på i prosessen har vore at dersom ikkje planen vert realisert, skjer det ingen utvikling, korkje næringsutvikling, men heller ikkje trafiksikringsmessig. Planen gjev eit betre tilbod til mjuke trafikantar enn det ikkje-eksisterande tilbodet som er pr i dag. Difor må krava som vi stillar i planen vere gjennomførbar. Ved at planen regulerer veg og fortau vil kommunen kunne søke fylkeskommunen om trafiksikringstilskot for å realisere regulert løysing.

Planprosessen har ikkje vore ideel. For Holmane næring har planprosessane tatt lang tid og rammevilkåra frå Statens vegvesen har endra seg. Då planprosessen på Holane næring starta opp i 2012 var signala til vegvesenet at ein skulle finne tilpassningar som er akseptable og rimeleg. Så har åra gått og krava har blitt strengare og strengare. Vi ser at det er problematisk når planprosessar dreg ut i tid, då rammebetingelser og retningslinjer endrar seg, og at planprosessane difor vert uforutsigbar. Grunna utfordringane våren 2020 med korona, måtte dialogmøter og meklingsmøte gjennomførast som nettmøter. Dette er ikkje ein fruktbar måte å få god dialog og gode løysingar. Rådmannen reagerer og på at fylkeskommunen ikkje har teke nok ansvar i desse sakene, og ikkje lagt noko vekt på nærings- og samfunnsutvikling.

Kommunen står overfor fleire utfordringar i når det gjeld behov for utbetring av fylkesvegar og at dette er kostbare prosjekt. Det er ein interessemotsetnad mellom omsynet til næringsutvikling og kva krav det offentlege kan påleggje private aktørar for å betre infrastruktur på fylkeskommunal veg. Rådmannen meiner at motsegna frå Statens vegvesen har for stor kostnadsramme for at ein næringsaktør kan ta på seg ansvaret for utbetring av fylkesvegen, samt fortau, for å kunne utvide næringsområdet og aktiviteten sin. Det er gjort nokre endringar i planframlegget for å imøtekome nokon av motsegna, men rekkefølgekrav om opparbeiding av 2-felts fylkesveg og fortau frå nord til sør i planområdet før løyve til tiltak på næringsområdet vert gjeve vert ikkje imøtekommen. Med vekt på næringsutvikling og å opparbeide ei tilfredsstillande løysing for mjuke trafikantar langs næringsområdet er lagt til grunn for sluttbehandling og forslag til vedtak i saka.

Med bakgrunn i utgreiinga ovanfor tilrår rådmannen at Detaljregulering Holmane næring – Fotlandsvåg - PlanID 46302013004 – vert vedteken slik den ligg føre og at planen vert sendt til Kommunal og Moderniseringsdepartementet for endeleg avgjerd.

Dato for saksutgreiing: 21.september 2020

