

NOTAT

Endring av plan:

201207 – Detaljregulering for utviding av industriområde i Hovlandshagen, gnr. 53, bnr. 73 mfl. i Bømlo kommune

201307 – Reguleringsplan for Bømlo Fiskerihavn, Hovlandshagen, gnr. 53 bnr. 53 m.fl., Bømlo kommune



Kunde: Karmsund havn IKS

Prosjekt: Reguleringsendring for Hovlandshagen industriområde og fiskerihavn, plan 201207 og 201307

Prosjektnummer: 10244433

Dato 03.11.2025

Rev.: 2

Sammendrag:

Adkomstveg inn i Hovlandshagen næringsområde foreslås justert for å forenkle og optimalisere traseer for fremføring av atkomstveg, va-anlegg, overvannshåndtering og for å sikre tilstrekkelig mengde stein til sjøfyllinger og bygging av molo. Som følge av endret vegtrasé, justeres næringstomtenes størrelse, form og byggegrensene. Flate og rettvinklede tomter sikrer en god utnyttelse tilpasset fremtidig næringsvirksomhet.

Fv. 4993 Hovlandsvegen med tilhørende sideareal og næringstomter er regulert i plan 201207 og 201307. Regulert offentlig veg markerer skillet mellom de to planene. For å legge til rette for videre saksbehandling, videreføres prinsippet om at vegen markerer skillet mellom de to planene. Grensesnittet mellom planene (planavgrensingen) justeres derfor, og arealene arronderes. Justeringen gjøres også for å ha en tydelig lesbarhet. Planavgrensning kan tilbakeføres til opprinnelig dersom en får innspill på dette i høring.

Dette notatet beskriver endringene i plankart og bestemmelser for planene. Vedlagt er oppdaterte plandokument.

Rapporteringsstatus:

- ☐ Endelig
☐ Oversendelse for kommentar
☒ Utkast

Utarbeidet av: Gudrun H. Oma	Sign.: GO
Kontrollert av: Synnøve Haukland	Sign.: SH
Prosjektleder: Gudrun H. Oma	Prosjekteier: Kristi Nessler Seglem

Revisjonshistorikk:

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av
3	06.07.2026	Endringer etter tilbakemelding fra kommunen	GO	SH
2	29.06.2026	Endringer etter tilbakemelding fra kommunen	GO	SH
1	22.05.2026	Begrense omfanget på endringer som foreslås	GO	SH

Innholdsfortegnelse

1	Beskrivelse	5
1.1	Vurdering av KU-krav	5
1.2	Vurdering av prosess	5
1.3	Risiko og sårbarhet	6
2	Planstatus	6
2.1	Kommuneplan	6
2.2	Gjeldende planer	6
2.3	Pågående planer i området	7
2.4	Andre planer relevant for planen	7
3	Bakgrunn for endring	8
4	Beskrivelse av planområdet	8
4.1	Næringsområde	8
4.2	Veg og trafikksituasjon	10
4.2.1	Trafikksituasjon	10
4.2.2	Trafikksikkerhet og tilgjengelighet	11
4.2.3	Parkering	11
4.3	Støy/ forurensing (Støyretningslinjen T-1442)	11
4.4	Landskap og terrenginngrep	11
4.5	Grunnforhold	12
4.6	Estetikk, byggeskikk, omsyn til naboer	12
4.7	Naturmangfold, friluftsliv og grønne interesser	12
4.8	Strandsone og vassdrag jf. PBL 1-8	13
4.9	Kulturminne	13
4.10	Klima	14
4.11	Renovasjon	14
5	Beskrivelse av felles endringer i plan 201207 og 201307	15
5.1	Vegsystem	15
5.1.1	Ny vegtrasé	15
5.1.2	Midlertidig veg	16
5.2	Byggegrenser	18
5.3	Justert planavgrensning	18
6	Endringer i plan 201207	19
6.1	Justert plankart – 201207	19
6.2	Justerte bestemmelser- 201207	20
7	Endringer plan 201307	23
7.1	Justert plankart - 201307	23

7.2	Justerte bestemmelser- 201307	24
8	Konsekvens av endringsforslag	27
8.1	Overordnede planer	27
8.2	Stedets karakter, landskap og topografi	27
8.3	Kulturminner, natur- og kulturmiljø	28
8.4	Naturressurser, friluftsliv og rekreasjon	28
8.5	Trafikk	28
8.6	Teknisk infrastruktur og massehåndtering	28
8.7	Økonomiske konsekvenser for kommunen (bygging og drift av vegar, va-anlegg m.m)	29
8.8	Støy og luftkvalitet	29
9	Oppsummering	29

1 Beskrivelse

Sweco Norge AS har på vegne av Karmsund havn IKS utarbeidet reguleringsendring for næringsområde Hovlandshagen. Området ligger ca. 500 meter nordøst for Langevåg ferjekai, og ca. 3 km øst for Langevåg sentrum. Arealet er i hovedsak avsatt til næringsformål, kai og havneområde i sjø.

Dagens regulerte vegtrasé er basert på eksisterende terreng. En omregulering vurderes som hensiktsmessig for å oppnå en rasjonell vegføring og mer rasjonelle næringstomter i et planert terreng.

Arealet som omfattes av endringen er regulert i følgende to planer:

- Plan 201207 detaljregulering for utviding av industriområde i Hovlandshagen, gnr. 53, bnr. 73 mfl.
- Plan 201307 detaljregulering for fiskerihavn Hovlandshagen 53/53 m.fl.

For å sikre en parallell saksbehandling, og synliggjøre sammenhengen mellom endringen i de to planene redegjøres dette for i et samlet notat. Vedlagt er oppdatert plankart og bestemmelser for de to planene. For å synliggjøre sammenhengende planer er det også utarbeidet en illustrasjon som viser begge planer i samme kart.

1.1 Vurdering av KU-krav

Forslag til planendring er i tråd med kommuneplanens arealdel (2013–2025), hvor området er avsatt til næringsformål. Endringen omfatter justering av vegtrasé, tilpasning av teknisk infrastruktur og mindre arrondering av næringstomter og plangrense.

Det er vurdert at tiltaket ikke omfattes av vedlegg I eller II i forskrift om konsekvensutredning. Endringene er av begrenset omfang og legger ikke til rette for vesentlig økt utbygging eller endret arealbruk.

I tråd med forskriftens § 10 er det vurdert at planendringen ikke vil medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Tiltaket gjelder optimalisering innenfor et allerede regulert næringsområde, og berører ikke nye arealer eller kjente særskilte miljø- eller samfunnsinteresser i vesentlig grad.

Det er derfor vurdert at planendringen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

1.2 Vurdering av prosess

Forslag til endring av plan foreslås som forenklet prosess etter pbl. 12-14. Det er ikke forhold ved endringen som går utover hoveddrammene i gjeldende plan. Det tilføres ikke nye formål i planen, og det foreslås ikke endringer i utnyttelse og høyder. Planområdet utvides ikke, og forslaget er ikke i strid med overordnede planer. Sammenlignet med gjeldende regulering vil endringene ikke medføre konsekvenser utenfor planens avgrensning. Innenfor planområdet vil konsekvensene være begrenset til mer rasjonell opparbeiding av veg og næringsområde, og tilrettelegging for utvikling av næringsområdet i tråd med intensjon i gjeldende plan.

1.3 Risiko og sårbarhet

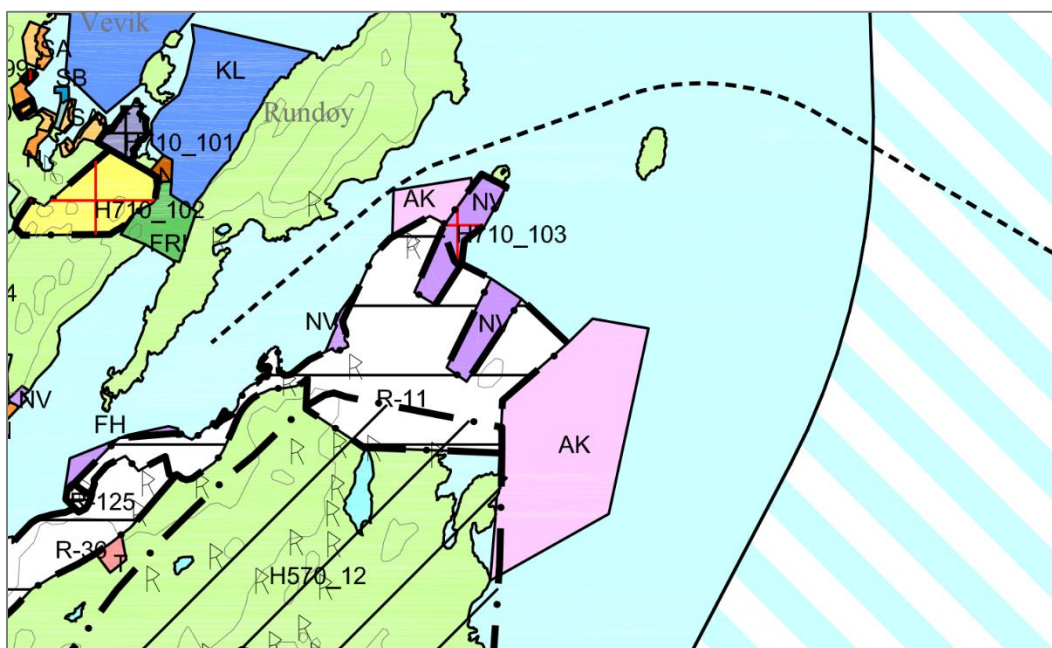
Det skal alltid utarbeide en ROS-analyse når en plan:

- åpner for ny bebyggelse eller infrastruktur,
- endrer arealformål eller utnyttelsesgrad vesentlig, eller
- ligger i eller nær risikoområder for natur- eller menneskeskapte farer (flom, skred, forurensning, støy, industri m.m.).

Endringene som foreslås i denne søknaden vurderes å ikke falle inn under noen av disse. Relevante temaer som normalt vurderes i ROS-analysen er gjennomgått, og det er ikke avdekket forhold som medfører at risikoen er endret siden reguleringsplanene ble vedtatt første gang.

2 Planstatus

2.1 Kommuneplan



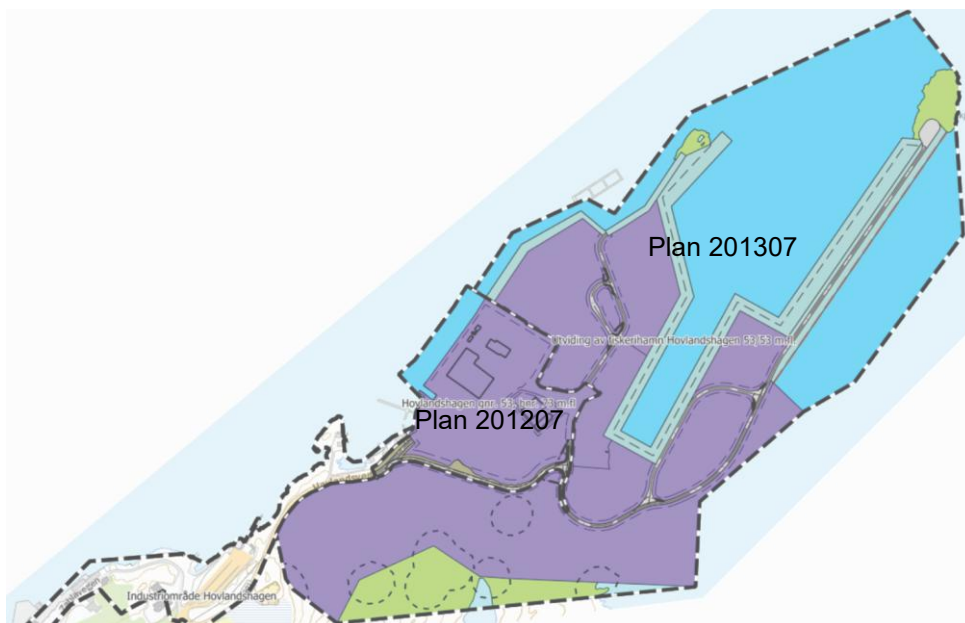
Figur 2-1 Kommuneplan 2013-2025

I kommuneplanen er området regulert til akvakultur, næringsvirksomhet, samt videreføring av reguleringsplan og elder reguleringsplan "R-11 Industriområde Hovlandshagen 12.02.1979". R-11 er i ettertid erstattet av planene 201207 og 201307.

2.2 Gjeldende planer

Området er i dag regulert i to planer:

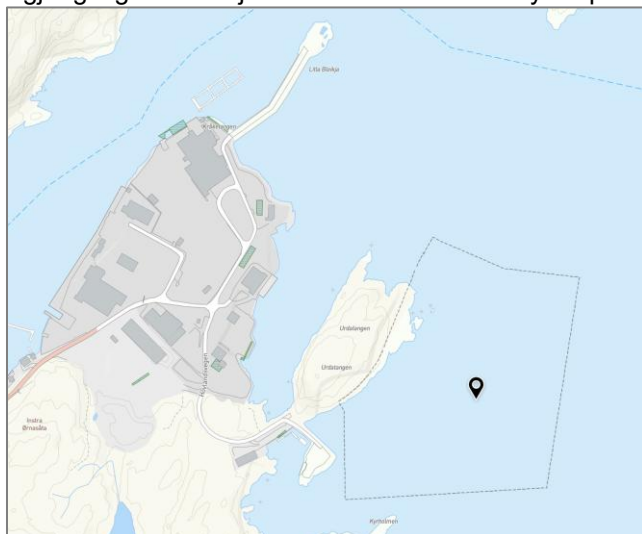
- Plan 201207, Detaljregulering for utviding av industriområde i Hovlandshagen, gnr. 53, bnr. 73 mfl. i Bømlo kommunevedtatt i Bømlo kommunestyre 19.03.2013
- Plan 201307, reguleringsplan for fiskerihavn Hovlandshagen 53/53 m.fl vedtatt i Bømlo kommunestyre 28.09.2015



Figur 2-2 Utsnitt av gjeldende plansituasjon

2.3 Pågående planer i området

Øst for planområdet er det varslet planoppstart (fonnakart.no) for Urdatangen aust. Det ble avholdt oppstartsmøte for Detaljregulering for Urdatangen aust, Langevåg 53/53 m.fl. den 24.04.2025. Ut fra tilgjengelig informasjon er det ikke noe som tyder på at planene påvirkes av hverandre.



Figur 2-3 Planarbeid for Urdatangen aust er startet opp, det er ikke offentliggjort informasjon om planarbeidet

2.4 Andre planer relevant for planen

Norm for kommunale vegar i Bømlo kommune

Normen er i stor grad basert på Statens vegvesens sine håndbøker, veiledere og VA-norm for Bømlo. Normen er delt inn i 3 deler, og del 3: Planlegging, prosjektering, utforming og bygging av veganlegget er spesielt aktuelt for regulering av veg. Normen tar for seg regler, tilpasninger eller andre presiseringer som gjelder spesielt for vegar i Bømlo.

3 Bakgrunn for endring

Dagens regulerte veg er i stor grad tilpasset området topografi. Den overordnede tekniske planen viser at vegsystemet med fordel kan justeres for å gi bedre trafikkavvikling, mer rasjonelle næringstomter og en mer hensiktsmessig terrengtilpasning. Justert vegføring vil gi bedre traseer for VA-anlegg og overvannshåndtering. Det vil også kunne sikre tilstrekkelig mengde stein til sjøfylling og bygging av molo mellom Urdatangen og Store Bleikja.

Området er stort og skal utvikles trinnvis. Trafikkbelastningen på vegene i planområdet vil endre seg i takt med utviklingen av området. Derfor foreslås en trinnvis utbygging av vegsystemet, med mulighet for midlertidig veg i en avgrenset periode.

Justering av regulert veg, samt behov for midlertidig veg, utløser behov for reguleringsendring.

4 Beskrivelse av planområdet

4.1 Næringsområde

Bømlø Fiskerihavn har som mål å etablere fiskerihavn på industri-/havneområde i Hovlandshagen på Langevåg på Bømlø. Store deler av området regulert til næring er planert, og det pågår utvikling av området i takt med etterspørsel av arealer. Masser som tas ut i forbindelse med planering av næringstomter skal benyttes til opparbeiding av regulert molo mellom Urdatangen og Store Bleikja.

Gjeldende regulering legger opp til en utnyttelse på 40% BYA, med unntak av et delfelt i plan 201207, hvor det legges opp til 30% BYA. Høyder for de ulike delfeltene skal i plan 201207 settes ut fra kotehøyder (hhv. +15 og +26 meter), mens i plan 201307 er maks gesimshøyde 20 meter målt fra gjennomsnittlig planert terreng.

Det er allerede aktivitet på Langevåg med bedrifter knyttet til fiskeforedling, skipsservice og maskinering. Det jobbes med å legge til rette for å skape en klynge innen fiskeri, havbruk og tilhørende tjenester.

Det har vært stor aktivitet i industriområdet på Langevåg de siste årene. I tillegg til Hardanger Fiskeforedling AS sin satsing på nytt lakseslakteri, har Bømlo Skipsservice AS utvidet sin virksomhet innen skipsservice og reparasjoner på båter. Både omsetning og antall ansatte har økt i løpet av perioden. Bømlo Skipsservice har bla. nylig investert i båtveis som kan løfte 1.100 tonn og muliggjør at selskapet kan utføre reparasjoner på båter på 60-70 meter.



Figur 4-1 - Foto av planområdet

4.2 Veg og trafikksituasjon

4.2.1 Trafikksituasjon



Figur 4-2 Adkomst til næringsområdet Hovlandshagen

Vegene i området benyttes i dag av store kjøretøy i forbindelse med næringsvirksomhet, samt av ansatte i området. Det er kun en tilkomst til området, fra Hovlandsvegen fv. 541. Vegen er dimensjonert for tyngre kjøretøy som semitrailere og vogntog, og ivaretar dagens behov for atkomstveg til området, og er samtidig dimensjonert for utrykningskjøretøy. Langevåg ferjekai ligger like ved planområdet, og er også knyttet til fylkesvegen. Trafikkmengden på fv. 541 mot ferjekaien er beregnet til en ÅDT på 500 (2025). Av dette utgjør 244 kjøretøy trafikk til og fra ferjen, basert på data fra Ferjedatabanken. Dette gir en beregnet ÅDT på 256 videre inn mot næringsområdet Hovlandshagen. Andelen tunge kjøretøy er estimert til 10 %.

Eksisterende hovedadkomst til næringsområdet krysser i dag tvers gjennom produksjons- og lagerområdet til Bømlo skipsservice. Bruken av produksjons- og lagerområdet innebærer blant annet kryssing av den offentlige vegen med tyngre spesialkjøretøy som kraner, trucker og annet i forbindelse med landsetting av båter og lektere. Den kombinerte bruken av området og kryssing av den offentlige vegen er åpenbart ugunstig og medfører i tillegg store begrensinger på Bømlo skipsservice sin virksomhet.



Figur 3 Dagens godkjente atkomstveg krysser gjennom produksjons- og lagerområdet til Bømlo skipsservice (Kilde: Google)

4.2.2 Trafikksikkerhet og tilgjengelighet

Det er ikke gang- og sykkelveg langs fv. 541, eller internt i planområdet. Offentlig fortau går langs fv. 541, men er avsluttet om lag 600 meter vest for planområdet. Det er derfor ingen forbindelse for myke trafikanter frem til området. Området betjenes i hovedsak av kjøretøy og tungtrafikk.

Det er bussholdeplass ved Langevåg ferjekai, betjent av bussrute 552 mellom Svortland og Langevåg. Holdeplassen ligger om lag 550 meter i gangavstand fra starten av planområdet. Ruten har en frekvens på cirka 6–8 avganger per dag på hverdager (mandag–fredag).

4.2.3 Parkering

Parkering løses innenfor den enkelte næringstomt. Det er ikke fastsatt egne bestemmelser eller avsatt arealer til parkering i planen. Omfang og utforming av parkering tilpasses den enkelte virksomhets behov, herunder arbeidsplass tetthet, lokalisering av inngangspartier og driftsmessige forhold etc.

4.3 Støy/ forurensing (Støyretningslinjen T-1442)

Eksisterende virksomheter i industriområdet Hovlandshagen gir støy fra industri, trafikk og fra båter. Det er ikke forurensset grunn i planområdet, og det er ikke forventet særlig luftforurensning fra eksisterende eller planlagte tiltak.

I fylkesatlas er det registrert ett utslippsløype for Hardanger Fiskeforedling AS, samt 5 slamavskillere (20.04.2026).

4.4 Landskap og terrenginngrep

Store deler av området er planert ut, og delvis bygd ut med industribygg og kaier. Mot Litla Bleikjo er det bygd molo, og det arbeides med molo ut til Stora Bleikjo. Hele planområdet er eksponert mot sjøen. Det foreligger en landskapsplan.

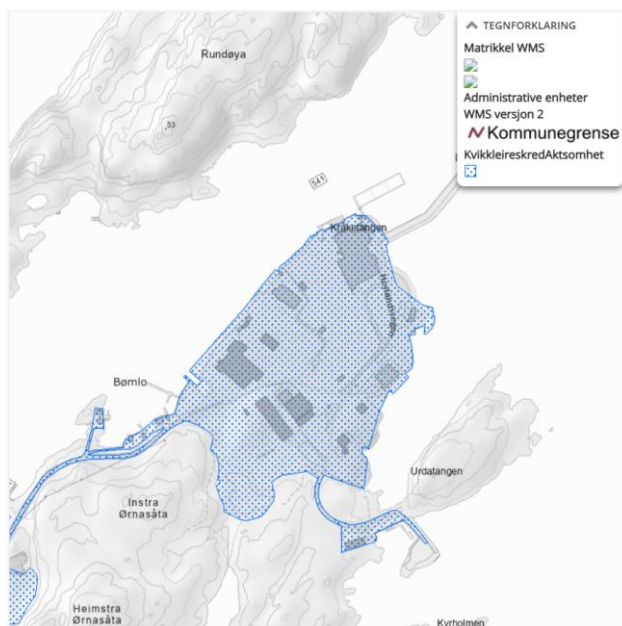


Figur 4-4 Foto av planområdet. Foto: Bømlo fiskerihavn AS

4.5 Grunnforhold

Området ligger i aktsomhetsområde for kvikkleireskred i NVE sin kartdatabase. Næringsområdet består av fjell i dagen og planert område. Eventuell fare for kvikkleire vil derfor være knyttet til fylling i sjø, og med en risiko for at det er kvikkleire på sjøbunnen som kan gli ut ved belastning fra fylling i sjø.

Det stilles derfor krav i begge reguleringsplanene til at «*det i samband med utarbeiding av byggeplanar, kvalitets-/HMSplanar skal det gjennomførast ei meir detaljert risikovurdering i forkant av anleggsarbeidet for å unngå eventuell fare for grunnbrot, utgliding av lausmassar, skade på leidningsnett og sikringstiltak for gåande/køyrande gjennom anleggsområdet. Dokumentasjon på at dette er utført skal leggjast ved byggemeldingar i samband med søknad om tiltak innafor planområdet.*»



Figur 4-5 Utklipp fra NVE Atlas - Aktsomhetsområde for kvikkleire

4.6 Estetikk, byggeskikk, omsyn til naboer

Området er utviklet som et tradisjonelt næringsområde for plasskrevende virksomhet, med innslag av både innendørs og utendørs lager, administrasjonsbygg og produksjonshaller etc.

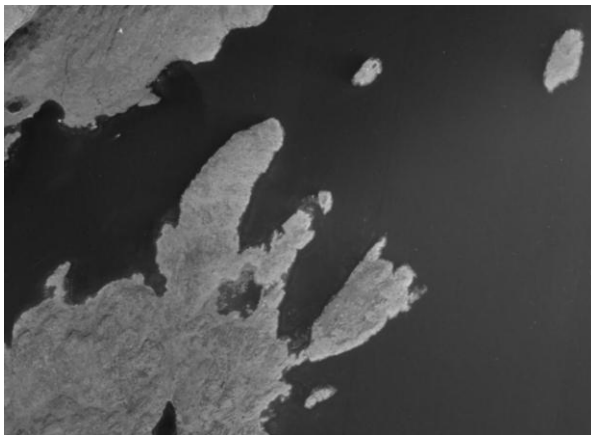
Det er ikke etablert boligområder eller annen nærliggende næringsbebyggelse i umiddelbar nærhet til planområdet. Planområdet har en eksponert beliggenhet og vender ut mot Bømlafjorden.



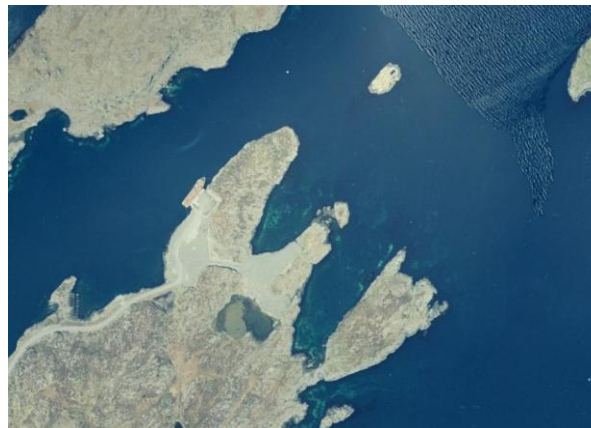
Figur 4-6 Området er et tradisjonelt næringsområde med plasskrevende næringsbedrifter (google.com/maps).

4.7 Naturmangfold, friluftsliv og grønne interesser

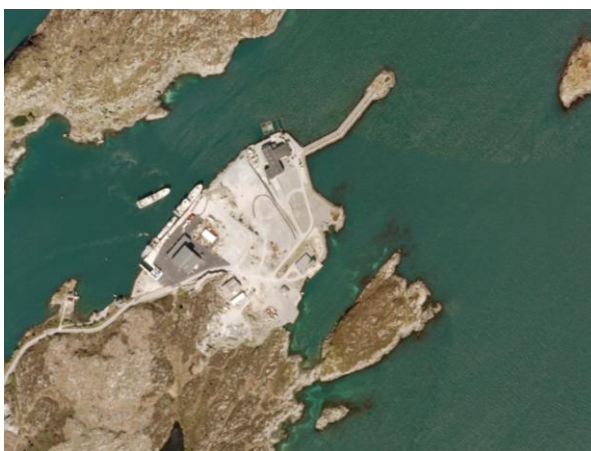
Det er gjennomført irreversible inngrep i området, og det gjenstår i liten grad opprinnelig biologisk mangfold, naturtyper etc. Figurene under viser historisk utvikling som dokumenterer næringsområdets vekst over tid.



Figur 4-7 Bømlo-Stord-Fitjar 1969, norgeibilder.no



Figur 4-8 Bømlo 1987, norgeibilder.no



Figur 4-9 Bømlo 2009, Norgeibilder.no



Figur 4-10 Dagens situasjon (google.com/maps 2026)

4.8 Strandsone og vassdrag jf. PBL 1-8.

Planområdet er innenfor 100 metersbeltet langs sjøen. Det er avklart i kommuneplanen at det aktuelle området skal nyttes til næringsvirksomhet og akvakultur. Detaljreguleringsplaner for området angir byggegrenser, og sikrer at det kan bygges nærmere enn 100 meter fra sjø.

4.9 Kulturminne

Det er flere registrerte kulturminner i planområdet. Disse er regulert med bestemmelsesområde i gjeldende planer. I forbindelse med reguleringsendringen er kulturminner registrert i «kulturminnesøk.no» gjennomgått (11.11.2025), og det er hentet ut status på registrerte kulturminner. De fleste kulturminnene i planområdet har status som «Fjernet (aut. fredet)», mens kulturminneID 66729 har «ulik vernestatus».



Figur 4-11 KulturminneID 66729 har «ulik vernestatus» i kulturminnesok.no

4.10 Klima

Ekstremvær og mer hyppige nedbørshendelser er forventet å øke som følge av klimaendringer. Planområdet har en kystnær beliggenhet og er dermed eksponert for vind og påvirkning fra sjø.

Det er ikke registrert at planområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for verken flom eller skred (NVE Atlas, 21.04.2026).

4.11 Renovasjon

Renovasjon håndteres i dag av den enkelte bedrift. Veger i planområdet er dimensjonert for store kjøretøy.

5 Beskrivelse av felles endringer i plan 201207 og 201307

5.1 Vegsystem

Bakgrunnen for endringen er behovet for å etablere en mer hensiktsmessig tilkomst til næringsområdet og moloen. Justeringen av vegsystemet legger til rette for bedre fremkommelighet for kjøretøy, samtidig som den bidrar til en mer effektiv utnyttelse av næringsarealene.

Vegen skal sikre tilkomst for kjøretøy til moloen og næringsområdet generelt, og er en viktig forutsetning for videre utvikling av området.

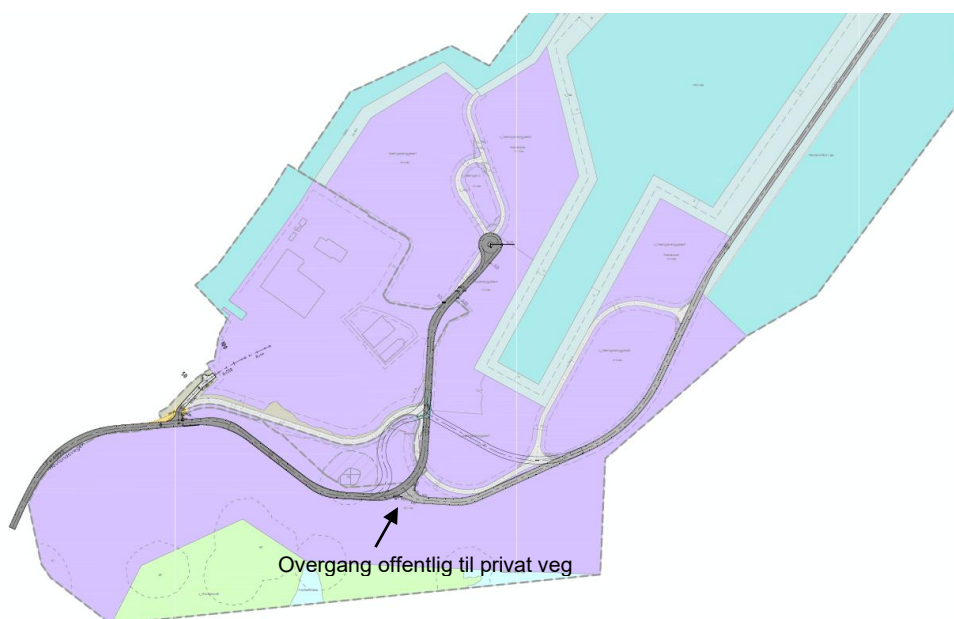
Eksisterende hovedatkomst til Hovlandshagen næringsområde krysser i dag tvers gjennom produksjons- og lagerområdet til Bømlo skipsservice. Det er derfor en forutsetning for videre utvikling av Hovlandshagen næringsområdet at den offentlige hovedatkomsten legges utenom Bømlo skipsservice.

5.1.1 Ny vegtrasé

Mindre fellesveger og interne veger tas ut av plankartet, og erstattes av en ny regulert vegtrasé. Ny vegtrasé er vist i figuren under med farger, sammen med eksisterende trasé under.

Fjerning av interne veger innenfor næringsområdet gir økt fleksibilitet til å tilpasse interne kjøremønstre og løsninger til den enkelte virksomhets behov. Samtidig bidrar dette til å redusere kommunens vedlikeholdsansvar (internveger i gjeldende plan er regulert til offentlig veg).

Ny vegtrasé reguleres som offentlig veg frem til rundkjøring i enden av o_V1. Veg V2 som leder til fremtidig ISPS kai reguleres privat. Overgangen mellom offentlig og privat veg er vist med pil i figuren under.



Figur 5-1 Ny vegtrasé er vist med farge over gjeldende trasé.

Vegskulder, annen veggrunn

I gjeldende plan er det regulert annen veggrunn der det er nødvendig med skjæring eller fylling for å hente opp terrenget mellom veg og omkringliggende næringsareal. Foreslått framtidig veg går gjennom planert terreng. Det er ikke nødvendig med skjæring eller fyllinger for å innhente terreng slik som i gjeldende regulering. Vegnormen i Bømlo, kapittel 3.11, angir at det langs ytterkant av asfaltert

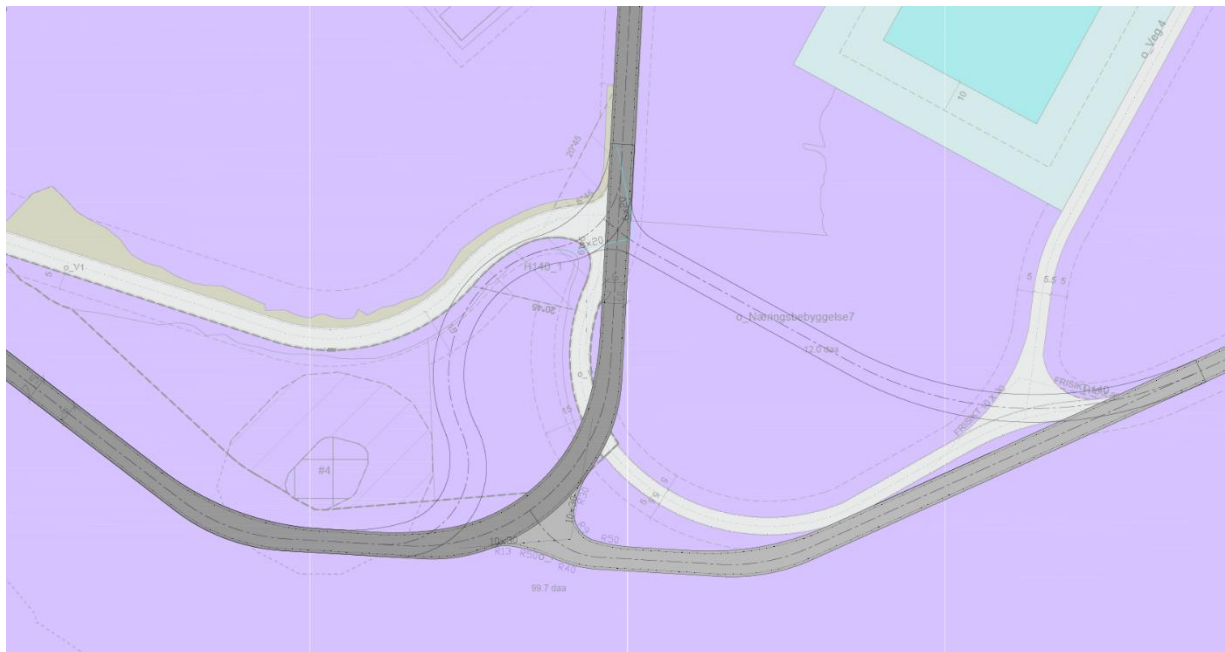
vegskulder skal det bygges minimum 0,25 m gruset skulder, og at vegggrøft skal bygges med maksimalt fall 1:4 fra ytterkant gruset vegskulder. Vegggrøft skal være minst 1 meter bred regnet fra ytterkant gruset skulder. Vegggrøft og gruset skulder reguleres til annen veggrunn. På grunn av det flate terrenget reguleres annen veggrunn med en bredde på 1,5 meter langs begge sider av offentlig veg.

5.1.2 Midlertidig veg

I gjeldende plan 201307 er etablering av veg knyttet til bruksløyve for nye bygg gjennom rekkefølgekrav, noe som vurderes som urimelig ved trinnvis utbygging. Kravet utløser omfattende veg- og infrastrukturarbeid som tidlige byggetrinn verken har behov for, eller nytte av. En slik tidlig opparbeiding medfører store og unødvendige terrenginngrep, betydelig massetransport og behov for mellomlagring. Dette gir økte klimagassutslipp, større belastning på lokalmiljøet og lavere ressursutnyttelse. Videre øker det risikoen for ombygging ved senere byggetrinn, noe som igjen fører til mer anleggsaktivitet, høyere forbruk av materialer og uten at dette er nødvendig for funksjonen i de første byggetrinnene.

Etablering av ny hovedatkomst vil innebære nedsprenning av store mengder fast fjell for utfylling på land og i sjø, et tidkrevende arbeid som i stor grad også påvirker eksisterende atkomstveg mot øst der terrenget skal senkes betydelig. For så raskt som mulig å kunne legge om hovedatkomst til Hovlandshagen næringsområde, og samtidig kunne ivareta atkomstforhold til molo, kaier og eiendommer i øst, vil det være nødvendig å etablere en midlertidig atkomstveg. Den midlertidige atkomstvegen vil måtte være i drift inntil næringsområdet er nedsprenget og arrondert, og permanent atkomstveg kan etableres. Midlertidig atkomstveg vil gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplanen være tidsavgrenset og dermed ha en begrenset levetid. Vegen skal etableres tett opptil et område som skal sprenges ned og arronderes, og er derfor avhengig av noe fleksibilitet for kryssende anleggstrafikk. Midlertidig atkomstveg bør av den grunn etableres med en forenklet standard, men likevel ivareta trafiksikkerhet, nødvendig plassbehov, kurvatur og siktkrav for vogntog som dimensjonerer kjøretøy. Det foreslås derfor å regulere inn et bestemmelsesområde for bygge- og anleggsområde, og åpne for midlertidig veg innenfor dette arealet. Midlertidig veg må bygges for å kunne senke området ned til foreslått regulert nivå, samtidig som atkomst til kai og eiendommer ivaretas.

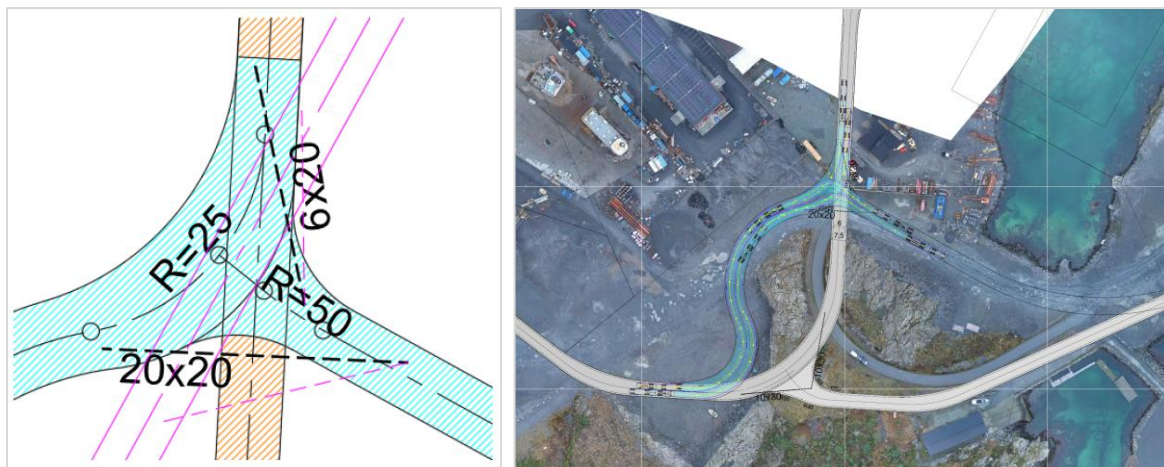
Bestemmelsene er endret slik at krav til opparbeiding av veg ikke lenger knyttes til bruksløyve, men til at midlertidige veger skal opphøre når regulert veg er etablert: *Areal innenfor bestemmelsesområde #1 kan nyttes som midlertidig kjøreveg. Midlertidig kjøreveg skal ha en bredde på minimum 7,5 meter, og skal ivareta nødvendig plassbehov, kurvatur og siktkrav for vogntog som dimensjonerende kjøretøy.* I rekkefølgebestemmelsene er det lagt inn at når regulert veg o_V1 er etablert i sin helhet, opphører bestemmelsesområdet. *Sei nest 10 år etter vedtatt planendring opphører bestemmelsesområdet.*



Figur 5-2 - Forslag til midlertidig trasse vist med linjer, uten fyll

Den midlertidige vegen er prosjektert med kjørefeltbredder på 3 meter tilsvarende den permanente vegen. I tillegg er det lagt inn nødvendig breddeutvidelse for vogntog iht. Håndbok N100. Siktsonen fra sekundærveg til primærveg på 20x20 m mot venstre og 6x20 m mot høyre er lagt inn i kryss mellom de to midlertidige vegene, og er i tråd med håndbok N100 for fartsgrense 30 km/t.

Krysset er plassert i en sving, men sekundærvegen er plassert i ytterkurven av primærvegen, og sikt er dermed god i og med at synsvinkelen mellom siktlinjene blir mindre i et kryss med to rettlinjete veger (illustrert med rosa linje i figur 5-3). Det er kjørt sporing for vogntog, og det er plass til vogntog i begge retninger samtidig.



Figur 5-3 - Siktlinjer og sporing for vogntog på midlertidig veg

5.2 Byggegrenser

I begge planer er det tatt en gjennomgang av byggegrenser på kai/molo, langs vei, mellom formål og på tvers av planer. Langs offentlig veg er det regulert byggegrense 5 meter på begge sider. Mot sjø er byggegrensen plassert i formålsgrænse mellom kai/molo og Hamneområde i sjø. Det er ingen byggegrense i formålsgrænse mellom næring og kai/molo. Bygg og konstruksjoner kan dermed etableres på tvers av disse formålene, hvilket gir god mulighet for behovstilpassede løsninger.

5.3 Justert planavgrensning

De foreslåtte endringene i vegsystemet gjør det naturlig å justere planavgrensningen mellom plan 201207 og 201307, slik at grensen fortsatt følger vegens linjeføring i tråd med prinsippene i gjeldende planer.

Plan 201207 og plan 201307 videreføres som to separate reguleringsplaner, men med en justert avgrensning knyttet til vegsystemet. I dag ligger hovedvegen i plan 201207 i retning øst–vest frem til et punkt der vegen deler seg i en nordlig og en sørlig retning. Fra dette punktet ligger begge vegarmene delvis i plan 201207 før de går videre inn i plan 201307.

I forslaget til endring er prinsippet om at vegsystemet markerer planavgrensningen videreført, men med en justering av selve veglinjen. Vegen mot sør blir rettet ut og ført videre mot øst som en forlengelse av dagens veg i plan 201207. Vegen mot nord forlenges opp til planavgrensningen i nord.

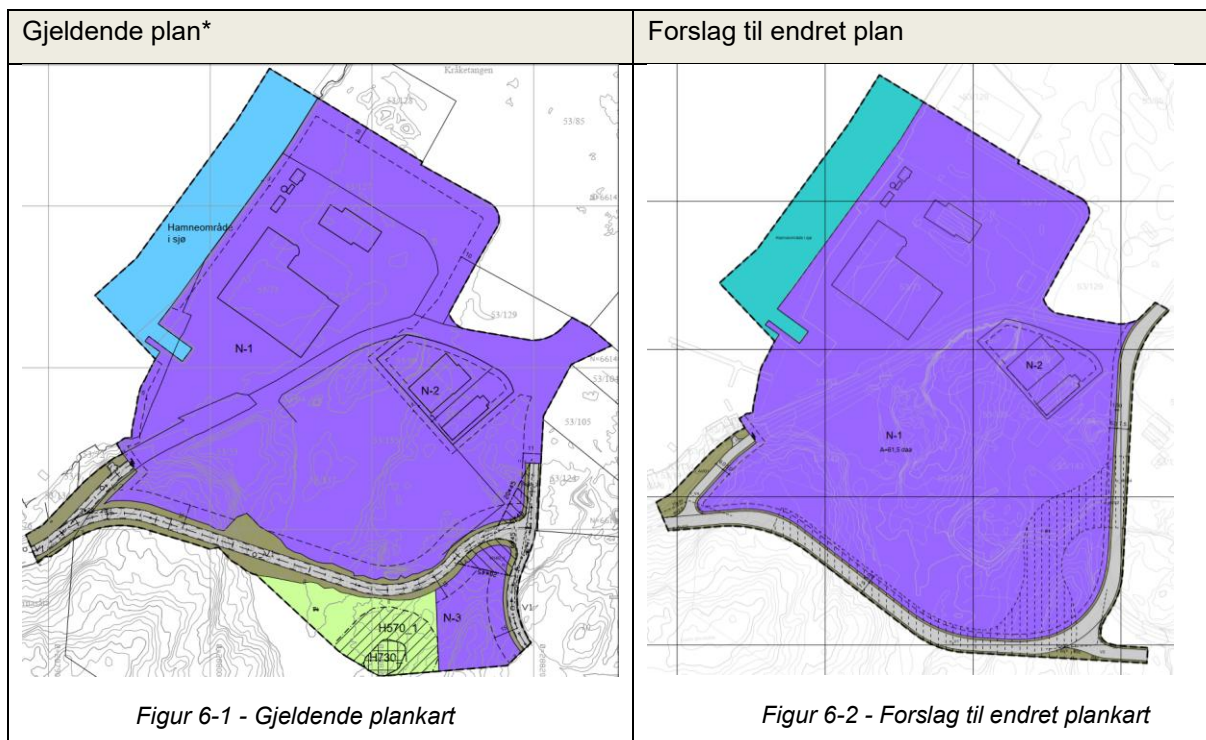
Endringen gjøres for å rette ut veglinjen slik at vegen får en mer hensiktsmessig og rasjonell trasé som bedre legger til rette for framtidig næringsutvikling. Videreføring av prinsippet om at planavgrensningen følger vegen vil også forenkle fremtidig saksbehandling for tiltak innenfor begge reguleringsplanene. Det vil også bidra til bedre lesbarhet. Det tas ikke inn nye områder eller formål i planene; endringen vurderes som en enkel arrondering av regulerte arealer i tråd med grunnleggende prinsipp for gjeldende planer. Planavgrensning kan tilbakeføres til opprinnelig dersom en får innspill på dette.

Endringen innebærer kun en justering av den interne planavgrensningen mellom reguleringsplan 201207 og 201307. Planenes samlede utbredelse og ytre planavgrensning videreføres uendret, og reguleringsendringen medfører ingen utvidelse av det totale planområdet.

6 Endringer i plan 201207

Under følger en beskrivelse av de viktigste endringene i plan 201207. Endringer som er redegjort for i kapittel 4 «Beskrivelse av endringer for plan 201207 og 201307» er ikke tatt med i dette kapittelet.

6.1 Justert plankart – 201207



*Det gjøres oppmerksom på at da plan 201307 ble vedtatt, erstattet den regulert areal sør for offentlig kjøreveg. Formål LNFR, bevaring kulturmiljø, N3 og AVG sør for kjøreveg er derfor ikke lenger en del av plan 201207.

- Byggegrense mot veg er redusert fra 15 meter fra vegens senterlinje til 5 meter fra vegkant, som følge av at veien bedre tilpasses terrenget.
- Byggegrenser vest i N-1 er flyttet til formålsgrænse mellom næringsområde og Hamneområde i
- Byggegrense mot naboplan 2013207 i nord er fjernet for å muliggjøre utbygging på tvers av reguleringsplanene, noe som gir økt fleksibilitet og bedre utnyttelse av næringsområdet.
- Byggegrenser på utsiden av N-2 er tatt ut. Innvendig byggegrense i N-2 videreføres.
- O_V1 er forlenget i nordgående retning, og treffer nå regulert veg i tilgrensende plan. Dette gir sammenhengende offentlig veg frem til snuplass.
- Det er tatt inn bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde for å sikre etablering av midlertidig veg. Løsningen legger til rette for trinnvis utvikling av området og reduserer behovet for omfattende terrenginngrep ved å utsette permanent veganlegg til det er nødvendig. Det midlertidige området opphører når permanent veg er opparbeidet, eller etter 10 år fra vedtatt planendring.

6.2 Justerte bestemmelser- 201207

Bestemmelsene er oppdatert i tråd med justering i felt og veg. Det er også gjort justeringer for å sikre samsvar mellom plan 201207 og 201307. Disse endringene beskrives ikke nærmere i endringsnotatet.

Endring i §3.1

§ 3.0 BYGNINGAR OG ANLEGG

§ 3.1 NÆRINGSBYGNINGAR

Føremålet er delt inn i ~~totre~~ delområde; N1 ~~og~~, N2 ~~og~~ N3.

Innanfor føremålet kan det byggjast følgjande:

Bygningar, kontor, transformatorioskar, kabelskap, lager, oppstillingsplassar for parkering, kjøreveg, avkjørsel, båtbeis, snuplass, anna teknisk utstyr og liknande, knytt til verksemdene.

Plassering, utforming, takform og møneretning på bygningar skal fastsetjast nærare i byggesøknad.

Ubygde delar av området kan mellom anna nyttast til ~~tilplanting~~, utelager, lysmaster, skilt, gjerde, støttemurar og parkering etc..

Byggegrense er synt i plankartet. ~~Byggegrense frå senterlinje veg er 15 meter frå o_V1. Byggegrense mot sjø er sett 5 meter frå formålslinje og delvis i formålslinja.~~

~~Bygningar kan plasserast på tvers av plan 201207 og 201307.~~

Område N1:

Maksimalt tillate bygd areal, BYA = 30 %.

Planeringshøgde er sett til kote +3,0.

Maksimal mønehøgde er sett til kote +26. |

Område N2:

Maksimalt tillate bygd areal, BYA = 40 %.

Planeringshøgde er sett til kote +3,0.

Maksimal mønehøgde er sett til kote + 15.

Område N3:

Maksimalt tillate bygd areal, BYA = 40 %.

~~Lågaste planeringshøgde er sett til kote +3,0.~~

~~Maksimal mønehøgde er sett til kote + 15.~~

Begrunnelse: Delområder er endret fra tre til to. N3 strykes. Byggegrense er vist i plankart, forklaring til byggegrense er derfor tatt ut. Det er lagt inn at bygninger kan plasseres på tvers av planene for å sikre fleksibilitet.

Endring i §3.2.3 Parkering

§ 3.3 Parkering

Det skal etablerast oppstillingsplassar for parkering innanfor N1 og N2 med hovudparkering ved hovudinngang og der administrasjonsdelen er lokalisert. ~~For industri/verkstad/næring kan det maks etablerast 1-1,5 parkeringsplassar pr. 100 m2 BRA. For kontor kan det maks etablerast 2 parkeringsplassar pr. 100 m2 BRA. Minst 5 % av parkeringsplassane skal vere tilpassa rørslehemma.~~

~~Det skal minimum etablerast 20 biloppstillingsplassar innanfor N1, der minst 5% av parkeringsplassane skal vere tilpassa rørslehemma.~~

Begrunnelse: Bestemmelse knyttet til parkering er oppdatert og tilpasset føringer i forslag til ny kommuneplan under arbeid. Bestemmelsen er oppdatert i begge planer slik at det harmoniserer.

Endring i §3.2.3 Parkering

§ 4.0 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

§ 4.1 KØYREVEG

Ny kjøreveg, o_V1, skal dimensjonerast som klasse Sa1. Kjørevegane skal dimensjonerast i samsvar med plankartet. Eigarstatus for V1 og V2 er offentleg og, f_V2, f_V3 og f_V4 er privat. Tilkomst for eigedom gnr. 53/72 skal skje frå f_V3 og f_V4.

Detaljplanlegging for utforming av V1 og V2, i horisontal- og vertikalplan, skal godkjennast av Statens vegvesen.

Det skal settast opp stengsel for å hindre gjennomkjøring til N1 ved V2. Stengsel kan mellom anna vera bom eller liknande.

For å tydeleggjere at hovudtilkomsten til næringsområda er o_V1 skal det skiltast ved krysset ved V2 f_V4.

Eksisterande intern vegnett skal oppretthaldast. Eigedommane gnr. 53/6, 53, 75, 85, 104, 105, 124, 128 og 129, har tilkomst via o_V1 og næringsområdet N1.

Mindre justeringar/endringar i horisontal- og vertikalplanet kan tillatast når detaljplanlegginga gjer dette føremålstenleg og forsvarleg tryggleiksmessig også med tanke på nødvendig sikring av skjering. Mindre justeringar/endringar er definert til +/- 1,5 meters endring. Ved endringar skal det leggjast ved detaljplan som syner justeringane. Desse endringane skal sendast til og godkjennast av fæmunde

Begrunnelse: Vegens dimensjoner og eierform er sikret i plankart. Statens vegvesen er ikke vegeier.

§8 – Lagt til

§ 8.1 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Areal innanfor bestemmelsesområde #1 kan nyttast som midlertidig kjøreveg. Midlertidig kjøreveg skal ha ein breidde på minimum 7,5 meter, og skal ivareta nødvendig plassbehov, kurvatur og siktkrav for vogntog som dimensjonerande køyretey.

Begrunnelse:

Det er lagt til et bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde for midlertidig veg. Se forklaring knyttet til midlertidig veg i kapittel 5.1.2.

§9 – Lagt til

§ 9.0 REKKEFYLGEKRAV

§ 9.1 Før det kan gjevast bruksløyve, må området vere tilknytt godkjent vass- og avlaupsanlegg. Teknisk plan for veg, vatn, avlaup og overvatn skal godkjennast av BVA og Bømlo kommune i samband med byggemeldinga av dei tekniske anlegga.

§ 9.2 Før det kan gjevast bruksløyve, må avkøyrslar, tilkomstveggar, felles parkeringsplassar og siktsoner, vere opparbeidd i tråd med godkjent plan. Veganlegg som ligg til fylkesveg skal utformast i tråd med handbok 017, og skal godkjennast av Statens vegvesen. Eventuelle støyreduserande tiltak skal vere ferdige før midlertidig bruksløyve eller ferdigattest vert gitt.

§ 9.3 I samband med utarbeiding av byggeplanar, kvalitets-/hms-planar skal det gjennomførast ei meir detaljert risikovurdering i forkant av anleggsarbeid for å unngå eventuell fare for grunnbrot, utgliding av lausmassar, skade på leidningsnett og sikringstiltak for gåande/køyrande gjennom anleggsområdet. Dokumentasjon på at dette er fullført skal leggjast ved byggemeldingar i samband med søknad om tiltak innfor planområdet.

§ 9.4 Før arbeidet med masseuttak kan starte opp, skal det utarbeidast ein landskapsplan som viser korleis masseutaket best mogeleg kan tilpassast attverande topografi i området. Planen bør også innehalda avbøtande tiltak for å minimalisera fjernverknaden av endringane i landskapet.

§ 9.5 Det skal etablerast stengsel for å hindre gjennomkøyring til N1 ved f_V4. Stengselet kan mellom anna vere bom eller liknande. Stengsel skal etablerast seinast ved ferdigstilling av o_V1 og V2. Inntil permanent stengsel er etablert skal det sikrast med mellombelse tiltak at gjennomkøyring til N1 ikkje er mogleg.

§ 9.6 Når regulert veg o_V1 og V2 er etablert i sin heilheit, opphøyr bestemmelsesområde #1. Seinast 10 år etter vedtatt planendring opphøyr bestemmelsesområde #1.

Begrunnelse: Rekkefølgekrav fra plan 201307 er lagt inn i plan 201207 for av planene skal samsvare.

Annet:

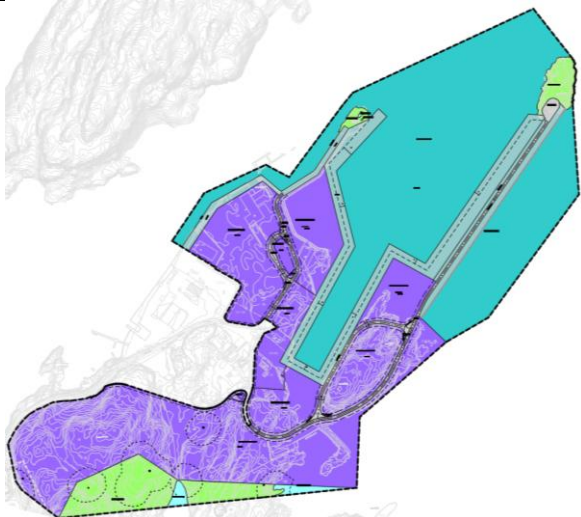
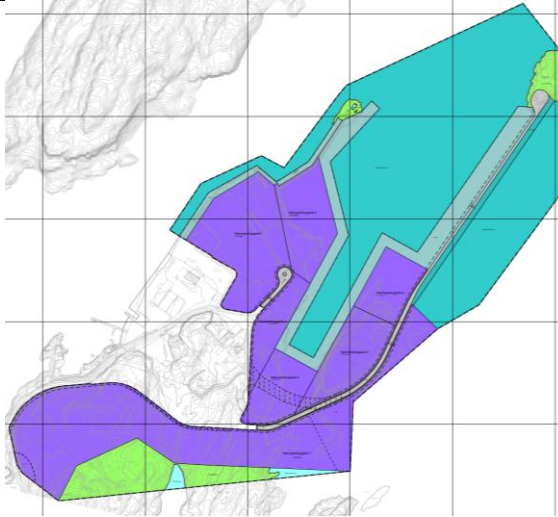
Kapittel 5. Landbruks, natur og friluftsmål er strøket fra bestemmelsene da formålet ikke lenger inngår i planen. Kapittel 7.2 og 7.3 knyttet til bevaring av kulturmiljø og båndlegging etter lov om kulturminner er strøket da de ikke lenger inngår i planområdet. Stengsel for å hindre gjennomkøyring er knyttet opp til ferdigstilling av o_V1 og V2, med sikring om at inntil permanent stengsel er etablert skal det sikrest en midlertidig tiltak slik at gjennomkøyring til N1 ikke er mulig.

Stengsel er knyttet opp mot ferdigstilling av o_V1 og V2.

7 Endringer plan 201307

Under følger en beskrivelse av de viktigste endringene i planen. Endringer som er redegjort for i kapittel 4 «beskrivelse av felles endringer» er ikke tatt med i dette kapitlet.

7.1 Justert plankart - 201307

Gjeldende plan	Forslag til endret plan
	

- Mindre offentlige internveger er tatt ut av plankartet.
- Byggegrenser langs veg er satt til 5 meter.
- Byggegrense i senter kai er fjernet, og byggegrenser er lagt i formålsgrense mellom kai/molo og Hamneområde i sjø.
- Antall delfelt er redusert fra 8 felt til 7 felt på grunn av endringer i vegstruktur. Form og størrelse på delfeltene er optimalisert med tanke på næringsutvikling.
- Det er tatt inn bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde for å sikre etablering av midlertidig veg. Løsningen legger til rette for trinnvis utvikling av området og reduserer behovet for omfattende terrenginngrep ved å utsette permanent veganlegg til det er nødvendig. Det midlertidige området opphører når permanent veg er opparbeidet, eller senest 10 år fra vedtatt planendring.
- Det er lagt til bestemmelsesområde #3 til nødvendig tekniske anlegg (Avløpsrenseanlegg).

7.2 Justerte bestemmelser- 201307

Bestemmelsene er oppdatert i tråd med justering i felt og veg. Det er også gjort justeringer for å sikre samsvar mellom plan 201207 og 201307. Disse endringene beskrives ikke nærmere i endringsnotatet.

Endring i § 2.5

§ 2.5 Ved utforming av bygningar og anlegg skal det leggjast vekt på god estetikk. Prinsippa om universell utforming skal leggjast til grunn ved utforming av bygg og anlegg, så langt råd er.
~~Temaveiledning til Statens Bygningsteknisk Etat og Husbanken, Bygg for alle, skal leggjast til grunn ved planlegging av universell utforming.~~

Begrunnelse: Ikke lenger relevant.

§2.9 og 2.10 – Lagt til

§ 2.9 Prinsipp i teknisk plan for veg, vatn, avlaup og overvatn skal følgjast.

§ 2.10 Dersom det under arbeidet i sjøen vert oppdaga marine kulturminne, skal arbeidet strakst stoppast, og Bergen Sjøfartsmuseum skal kontaktast.

Begrunnelse:

I samarbeid med kommunen er det tatt inn en bestemmelse som sikrer at prinsippene i teknisk plan videreføres og ivaretas i den videre planleggingen. Det er også innarbeidet en bestemmelse om marine kulturminner, tilsvarende bestemmelsen i gjeldende plan 201207.

Endring i §3.1.1, 3.1.2 og 3.1.3

§ 3.1.1 Byggegrenser er vist i planen. Endeleg plassering av bygningar vert godkjent av kommunen.
~~Trafo tillatast etablert utanfor byggegrense.~~

§ 3.1.3 Det skal ved prosjektering vurderast om området skal sikrast mot radon. Byggeområde skal sikrast mot radon.

§ 3.1.4 For industri/verkstad/næring kan det maks etablerast 1-1,5 parkeringsplassar pr. 100 m2 BRA. For kontor kan det maks etablerast 2 parkeringsplassar pr. 100 m2 BRA. Minst 5 % av parkeringsplassane skal vere tilpassa rørslehemma. Det skal opparbeidast parkeringsplassar som fylgjer: 1 plass pr. 100 m2 næringsbygg.

Begrunnelse: Byggegrense er vist i plankart. Det åpnes for å plassere bebyggelse på tvers av grense mot 201207. Eksisterende trafostasjon er plassert utenfor byggegrense.

Endring i §3.2.3

§ 3.2.3 Delområda Næringsbebyggelse 2, Næringsområde 4 og Næringsområde 6 skal nyttast til fiskeriføremål. Delområda o Næringsbebyggelse 2, o Næringsbebyggelse 6 og o Næringsbebyggelse 7 skal nyttast til fiskeriføremål.

Begrunnelse: Delområder er justert med nye feltnav og tall.

Lagt til - §3.2.5

§ 3.2.5 Bygninger kan plasserast på tvers av plan 201307 og 201207.

Begrunnelse: Det er sikret at bygninger kan plasseres på tvers av planene for å sikre fleksibilitet.

Fjerning av §4.2

§ 4.2 ~~Regulerte vegar og fortau skal vera offentlege.~~

Begrunnelse: Fjernet fordi eierform er sikret i plankart.

§4.4 – Lagt til

§ 4.4 Mindre justeringar/endingar i horisontal- og vertikalplanet kan tillatast når detaljplanlegginga gjer dette føremålstenleg og forsvarleg tryggleiksmessig også med tanke på nødvendig sikring av skjering. Mindre justeringar/endingar er definert til +/- 1,5 meters endring. Ved endringar skal det leggjast ved detaljplan som syner justeringane. Desse endringane skal sendast til og godkjennast av fagmynde.

Begrunnelse: Bestemmelsen er lagt til for å samsvare med bestemmelser til offentlig veg i plan 201207.

§7.1 – Lagt til

§ 7.1 Areal innanfor bestemmelsesområde #1 kan nyttast som midlertidig køyrevæg. Midlertidig køyrevæg skal ha ein bredde på minimum 7,5 meter, og skal ivareta nødvendig plassbehov, kurvatur og siktkrav for vogntog som dimensjonerande køyretøy.

Begrunnelse: Det er lagt til et bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde for midlertidig veg. Se forklaring knyttet til midlertidig veg i kapittel 5.1.2.

Endring/fjerning i §7.0

Før iverksetjing av tiltak i høve til reguleringsplanen, skal det gjennomførast arkeologiske granskingar av dei automatisk freda kulturminnelokalitetane i planområdet, id. 160441, 55468, 6719, 45758, 45760, 66731, 25796 og del av 66729 (nordre del, nord for ulovleg inngrep), som er merka som område for føresegn #nr, #nr osv i plankartet.

Føresegnsområde:

1, omfattar kulturminnelokalitet id. 66729

2, omfattar kulturminnelokalitet id. 45760

3, omfattar kulturminnelokalitet id. 66731, 6719, 55468, 45758

4, omfattar kulturminnelokalitet id. 160441

5, omfattar kulturminnelokalitet id. 25796

Det skal takast kontakt med Hordaland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast, slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsetjast.

Bestemmelsen er erstatte med:

§ 7.2 Før iverksetjing av tiltak innanfor bestemmelsesområde #2 skal behov for arkeologiske undersøkingar avklarast med Vestland fylkeskommune.

§7.3 – Lagt til

§ 7.3 Areal innanfor bestemmelsesområde #3 kan nyttast til nødvendig kommunaltekniske anlegg. Før arealet kan byggjast ut må behov avklarast. Naudsynt areal må reserverast frå utbygging.

Begrunnelse: Vernestatus er for kulturminneID 66729 er «ulik vernestatus». Bestemmelsesområdet som ivaretar hensynet til denne lokasjonen videreføres i plankartet for plan 201307. Øvrige kulturminner har status som «Fjernet (aut. fredet)». Bestemmelsesområder for disse lokasjonene videreføres derfor ikke i forslag til planendring. Som følge av frigitte kulturminner, ref. 4.4 er §7 vesentlig endret. Tidligere formulering vist i utklipp over.

§8.5 – Lagt til

§ 8.5 Når regulert veg o_V1 og V2 er etablert i sin heilheit, opphøyr bestemmelsesområde #1. Seinast 10 år etter vedtatt planendring opphøyr bestemmelsesområde #1.

Begrunnelse: Det er lagt til et bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde for midlertidig veg. Se forklaring knyttet til midlertidig veg i kapittel 5.1.2.

8 Konsekvens av endringsforslag

8.1 Overordnede planer

Arrondering av arealer i forbindelse med endret vegtrasé endrer størrelse og avgrensning for næringsstomtene. I plan 201207 endres størrelsen på areal regulert til næring fra 54 daa til 64,5 daa. I plan 201307 endres størrelse på areal regulert til næring fra 197,7 daa til 182,6 daa. Totalt næringsareal i begge planer endres dermed fra omtrent 252 daa til 247,1 daa. Endringen i næringsareal skyldes hovedsakelig justering av vegtraseen samt at det er regulert inn annen veggrunn langs vegen.

Endringen er i tråd med reguleringsplanens intensjon om utvikling til fiskeri-, industri- og næringsformål, og bidrar til en mer optimal disponering av næringsarealene på tvers av delfeltene.

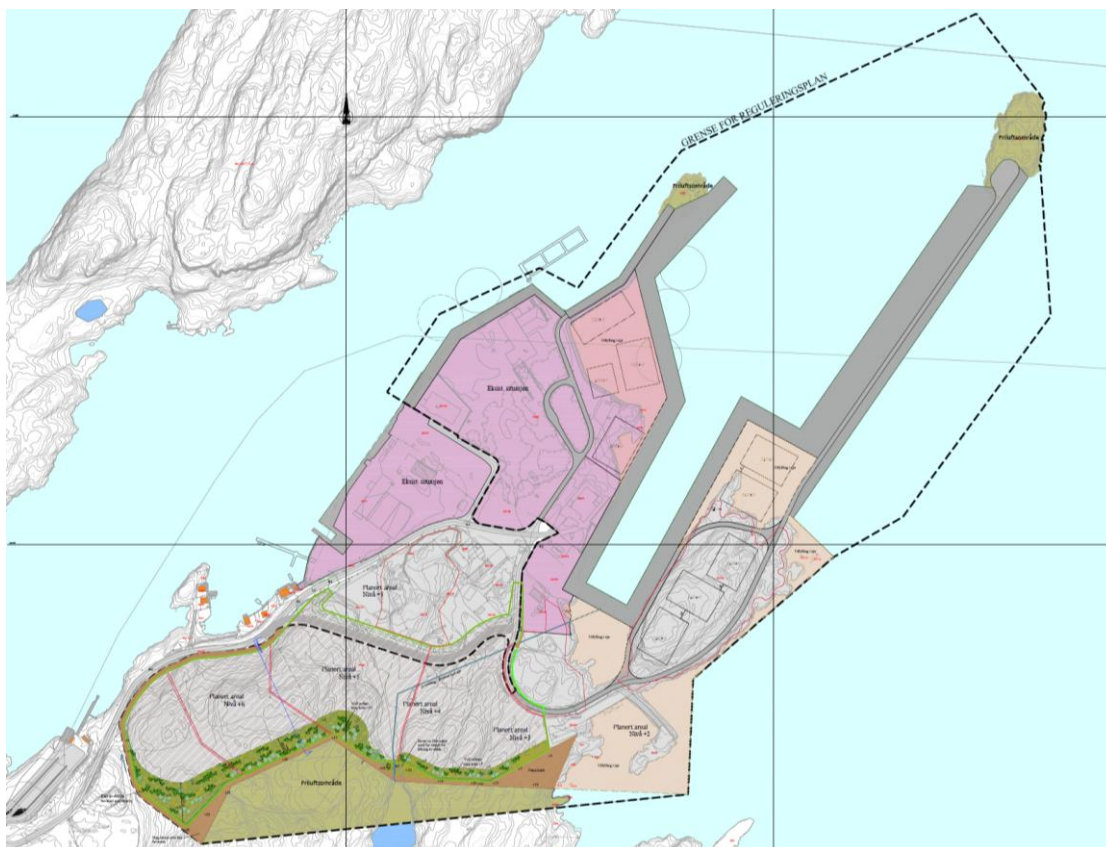
8.2 Stedets karakter, landskap og topografi

Endringen viderefører prinsipper i gjeldende reguleringsplaner, og er i tråd med overordnede planer. Gjeldende plan legger til grunn at området planeres og tilrettelegges for fremtidig næringsetableringer.

Planen legger opp til uttak av masser som anbringes for planering og etablering av molo og sjøfyllinger innenfor planområdet. Det forventes ikke overskuddsmasser som skal fraktes ut fra området, men det vil bli tilførsel av noe bearbeidede masser som singel og grus. Det er et overordnet mål om å oppnå massebalanse innenfor planområdet.

Endring av plan sikrer større sammenhengende næringsfelt, strategisk plassert i Langevåg. Solforhold, vind og klima er ikke vurdert i endringen. Det legges til grunn at disse temaene forblir uendret sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Gjeldende landskapsplan fra 2020 utarbeidet av ABO plan & arkitektur vil fortsatt være gjeldende. Veitraseen endres, men endringen vil ikke medføre nevneverdige endringer i landskapsform eller landskapsbilde. Nivåene for planert areal vil fortsatt være det samme, og endringen i veien vil følge dette nivået.



Figur 8-1 - Landskapsplan for området. Utarbeidet av ABO plan & arkitektur

8.3 Kulturminner, natur- og kulturmiljø

Registrerte kulturminner er undersøkt og frigitt til næringsområde ref. kapittel 4.9. Registrert kulturminne med status «ulik vernestatus» er videreført i plankartet for plan 201307, markert som #2, med tilførende bestemmelse §7.2. Det er ingen andre kjente kulturminner, natur- og kulturmiljø som berøres av planendringen.

8.4 Naturressurser, friluftsliv og rekreasjon

Planendringen medfører ikke tap av naturressurser sammenlignet med gjeldende plan.

8.5 Trafikk

Planendringen vurderes å gi positive virkninger for trafikkforholdene i Hovlandshagen næringsområde. Ved å flytte offentlig hovedatkomst utenom produksjons- og lagerområdet til Bømlo Skipsservice, fjernes konflikt mellom gjennomgangstrafikk og intern tung spesialtransport. Dette bidrar til bedre trafiksikkerhet, mer forutsigbar trafikkavvikling og forbedrede driftsforhold for eksisterende virksomheter. Etablering av midlertidig atkomstveg i anleggs- og omstillingsfasen vil sikre nødvendig tilgjengelighet til kaier, molo og eiendommer i øst. Den midlertidige vegen er tidsavgrenset, og vurderes å ha begrensede og akseptable trafikale virkninger i perioden den er i drift. På lang sikt legger planendringen til rette for en mer robust og funksjonell atkomstløsning for næringsområdet.

8.6 Teknisk infrastruktur og massehåndtering

Justering av vegen vil medvirke til å optimalisere traseer for fremføring av VA-anlegg, flomvannshåndtering, og for å sikre tilstrekkelig mengde stein til bygging av molo mellom Urdatangen og Store Bleikja.

Plan 201307 og 201207 har nå samme rekkefølgekrav, også knyttet til massehåndtering.

8.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen (bygging og drift av vegar, va-anlegg m.m)

Deler av vegen i området reguleres til offentlig veg. Vegen er prosjektert iht. Norm for kommunale veger. VA anlegg under offentlig veg, samt offentlig veg, overtas av kommunen ved ferdigstillelse.

8.8 Støy og luftkvalitet

Det er usikkert hvilke bedrifter som vil etableres i området i fremtiden, men det er grunn til å tro at næringsvirksomhet i området vil medføre økt støy. Planendringen gir sannsynligvis små eller ingen endring for tema støy og luftkvalitet sammenlignet med gjeldende regulering.

9 Oppsummering

Planendringen er i tråd med overordnede planer, og endrer ikke prinsipp som ligger til grunn for gjeldende reguleringsplaner. Endringen gir mer rasjonelle tekniske løsninger, og optimaliserer regulerte byggeområder for en mer effektiv arealbruk. Endringen vurderes som en videreføring av gjeldende plan, med løsninger bedre tilpasset en trinnvis utbygging av næringsområdet.

Sammendrag av foreslåtte endringer i plan 201207 og 201307

Tema	Endringer i plan 201207	Endringer i plan 201307
Vegsystem	O_V1 er forlenget i nordgående retning, og treffer nå regulert veg i tilgrensende plan. Midlertidig bygge- og anleggsområde lagt inn for midlertidig veg.	Internveger fjernet fra plankartet. Offentlig vegstruktur justert i tråd med omlegging av hovedveg. Midlertidig veg regulert som bygge- og anleggsområde.
Byggegrenser	Byggegrense mot veg satt til 5 m. Bygninger kan plasseres på tvers av plan 201207 og 201307	Byggegrense mot veg satt til 5 m. Bygninger kan plasseres på tvers av plan 201207 og 201307
Delfelt og arealbruk	Ingen nye formål, men arealer arrondert pga. justert veglinje. Areal regulert til næring endres fra 54 daa til 64,5 daa.	Ingen nye formål, men arealer arrondert pga. justert veglinje. Reduksjon fra 8 til 7 delfelt næring. Regulert areal til næring endres fra 197,7 daa til 182,6 daa.
Planavgrensning	Avgrensning justert iht. justert vegtrasé. Fortsatt to separate planer med felles grensesnitt i veg.	Avgrensning justert iht. justert vegtrasé. Fortsatt to separate planer med felles grensesnitt i veg.
Kulturminner	Bestemmelsesområde for fjernet/ikke-lenger-bevaringsverdige kulturminner tatt ut.	Ett kulturminne (#2) videreført i plankart med tilhørende justert bestemmelse §7.2.