

Oppsummering uttaler, detaljreguleringsplan for Svanevågen på offentlig ettersyn, lagt ut 28.06.2019

prosjekt
Svanevågen

04.12.2019

Innsendar	Merknad	Kommentar frå alt.
Fylkesmannen i Vestland 1.10.2019	<p>Fylkesmannen i Vestland (FMV) syner til oversending av planforslag, samt dialogmøte med Øygarden kommune 6.9.2019.</p> <p>Fylkesmannen ba om dialogmøte då dei vurderer at planen framleis utfordrar omsyn i strandsona. Diskusjonen i møte dreia seg kring plassering av hotell, molo og småbåthamn, fortetting og plassering av naustområde.</p> <p>1. FMV er kritisk til at hotell er plassert i eksponert område, og ynskjer her natur eller friluftsføremål.</p> <p>2. FMV meiner at småbåthamna er eit for stort inngrep, som må tas ut av planframlegget. Dei er vidare kritisk til fylling ut til Yssenskjeret, og meiner at dersom det skal vere bru, bør dette vere lette konstruksjonar og ikkje fylling.</p> <p>3. FMV meiner at talet på fritidsbustader må reduserast, og at ein særleg må vurderer utbyggingsområda ut frå landskapsomsyn.</p> <p>4. Naturmangfald må vere i fokus, særleg med tanke på bekkefaret innerst i vågen.</p> <p>FMV er positive til at ØK vil arbeida vidare med planen, og vil vurdere spm om motsegn etter evt endringar for å kome</p>	<p>1. Hotellet er betydeleg redusert både i antall senger, utnytting og formålet sitt areal. Det er trukke tilbake frå sjøen. Dersom eit landskapshotell skal bli ein populær destinasjon bør det være plassert slik at ein kan oppleve naturen og staden sine unike kvalitetar. Hotellet sine små soveeiningar skal innpassast i landskapet.</p> <p>Ca halvparten av planområde på land er avsett til samanhengande grøntområde, som skal leggast til rette for friluftsliv og turområde. (I dag er området relativt uframkommeleg).</p> <p>2. Småbåthamna er betydeleg redusert. Både småbåthamn og molo ved Yssenskjeret er i samsvar med kommuneplanen. På grunn av bølger må molo etablerast på fylling for å gjere det mogleg å etablere ei lita småbåthamn på austsida av skjeret.</p> <p>3. Me merkar oss merkningen, og vil saman med Øygarden kommune gå gjennom tal og plassering av fritidsbustader i vidare arbeid med del 3 av planforslaget.</p> <p>4. Grøntområde innerst i vågen er gjort om frå grøntstruktur til naturområde.</p>

	<p>ankepunktene i møte; redusere hyttefelt og klart avgrense område for næring ved sjøen.</p>	
<p>Hordaland Fylkeskommune 20.08.2019</p>	<p>1. Fylkeskommunen (FK) reagerer på at planframlegget ikkje har vurdert Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) i kapittelet om planstatus.</p> <p>2. FK er kritiske til at planframlegget legg opp til ei bilbasert utbygging. Dei viser til RATP og at prioritert utbygging bør skje i regionale og lokale vekstsoner og langs eksisterande kollektivtrasear.</p> <p>Nye større bustadområde skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og kollektivstopp.</p> <p>FK peikar på at det er naudsynt å etablere trygg gang- og sykkeltilkomst mellom planområdet og FV561 som er kollektivtraseen.</p> <p>3. Kulturminnelokaliteten som vart ønska gitt dispensasjon frå i fyrste innsending av planen, er ikkje formelt frigitt, då den i fyrste delgodkjenning av planen var i delen utan rettsverknad. Føresegn til føresegnsområde må derfor setjast inn igjen.</p> <p>4. FK er positive til at utbygginga i strandsona er redusert, men ynskjer ikkje at det skal leggast til rette for «såkalla rorbuer».</p>	<p>1. RATP blei, som FK opplyser om, vedteken juni 2017. Planframlegget vart sendt inn til offentleg ettersyn fyrste gong juni 2017. Planforslaget er revidert med tanke på å kome merknader i møte. Premissane for planforslaget, frå det blei sendt inn fyrste gong, må vurderast til å vere dei same då føremåla er i samsvar med kommuneplan og ikkje endra.</p> <p>2. Bustadområdet er i samsvar med føringane frå KPA. I distrikta er det viktig å bygge opp om levande bygder sjølv om det vert bilbruk.</p> <p>I tidlegare uttale foreslo FK å etablere ei effektiv og trygg gang- og sykkeltilkomst mellom planområdet og FV561, som eit avbøtande tiltak. Øygarden kommune vedtok 13.11.2019 trase for vassleidning og ny tilkomstveg mellom Breivikvegen og Kollsnesvegen, med vidare tilknytning til FV561. Vegen skal ha samanhengande tilbod for mjuke trafikantar. Regulering og etablering av vegen vert sikra og innarbeida i føresegnar for rekkefølgekrav.</p> <p>3. Merknad er tatt til følge, og er sikra i føresegn.</p> <p>4. Det framkjem av både planskildring og føresegnar at ingen tiltak ved sjølina skal ha privatiserande verknad på strandsona, og i følge §4.8.11 – 4.6.12, samt #3 skal det vere samanhengande offentleg ferdsel langs heile strandkanten.</p> <p>Strandhusa/rorbuene opnar for korttidsleige/kommersiell drift for å byggje ein destinasjon for besøkande. Fellesnaust og servicebygg skal vidare legge til rette for aktivitet og møteplassar.</p>
<p>Statens Vegvesen 20.08.2019</p>	<p>1. SVV saknar at ROS- analysen, som det vert vist til i planskildringa, ikkje er blant høyringsdokumenta. I tillegg er dei av den</p>	<p>1. Ros-analysen er ikkje revidert og framleis gjeldande som del av planframlegget. Når det gjeld plankartet</p>

	<p>oppfatning at plankartet framstår som uferdig då det manglar markering av koordinatnettet.</p> <p>2.SVV visar til at tidlegare revisjon av føresegner inneheldt meir detaljerte og tydelege krav til tilkomstveg og tilrettelegging for mjuke trafikantar. I tillegg saknar dei ei konkretisering av anbefalt løysing for ny tilkomstveg. Dei ynskjer at ei realiserbar løysing for ny tverrforbindelse og tilkomstveg vert dokumentert ved reguleringsplan og tekniske teikningar som kunnskapsgrunnlag for å kunne fatte vedtak i saka på ein forsvarleg måte. Vidare må rekkefølgekrav knytt til veg og g/s-veg spissast slik at dei ikkje gjev rom for tolking, men rettar seg til konkrete tiltak.</p>	<p>er det berre å beklage at koordinatane har falt ut, og at ingen har oppdaga det før. Dette er no i orden.</p> <p>2. Øygarden kommune vedtok 13.11. 2019 oppstart av ny reguleringsplan for vassleidning og ny tilkomstveg, veg ID 20190011, mellom Breivikvegen og Kollsnesvegen, i kommunal regi. Illustrasjon av plassering av veg er lagt ved i planskildringa i kap. 6.6. Veggen skal ha samanhengande tilbod for mjuke trafikantar frå planområdet og heilt fram til Fv 561.</p> <p>Rekkefølgekrava er tydeleggjort med tanke på når det vert sett krav til både regulering og etablering av veg. Føresegna viser konkret til veggen vedteken i ØK, og beskriver breidde og vegklasse.</p>
Kystverket 04.07.2019	Dei har ingen merknader til planen.	
Bergen Havn 23.08.2019	<p>1.Bergen hamn peiker på at det er viktig at det vert sett av tilstrekkeleg areal til alminneleg ferdsel til sjøs, og at det ikkje bør setjast av større areal til enkeltinteresser i sjø enn naudsynt.</p> <p>2. Bergen hamn ser vidare at den planlagde moloen til Yssenskjeret ikkje vil kome i konflikt med allmenn framkome.</p> <p>3. Dei minnar om at tiltak i sjøområda krev løyve frå BF IKS, og at ei orientering om dette bør takast inn i føresegnene.</p>	<p>1. Jf illustrasjonsplanen, som og viser område utanfor planområdet, er det i Svanevågen på det minste sett av 25 meter til fri ferdsl. I all hovudsak er det breiare. Småbåtanlegg og brygger er lagt langs område der det allereie er utført tiltak. Alle brygger skal ha ålment tilgjenge.</p> <p>3. Merknaden er teken til følgje, orienteringa er teken inn i føresegn.</p>
Ola Breivik 5.9.2019	<p>Ola viser til at det er lagt inn 4 ulike formål for utbygging langs Svanevågen, med ulike moglegheiter for utnytting og bruk; BUN, BFT, BAA og BBS. Han meiner at dette er en urimeleg skeivbehandling og at det burde vere BAA på alt.</p> <p>Han meiner vidare at avgrensing på maks mønehøgde på 4,5 meter ikkje er naudsynt, og at avgrensinga ikkje står i stil med eksisterande bygg.</p>	<p>I fyrste innsending av planen var det to formål; BBS og BFK. Dette for å gje moglegheit for å leggje til rette for næring i tilknytning til småbåtområde i større del av området. Felta hadde nokså lik utnytting.</p> <p>Område er nå fordelt på fleire ulike formål etter krav frå Fylkesmannen. Det er satt krav til at område innerst skal vere naust med maksimal høgde på 4,5 m, og at berre ytre del skal legge til rette for fellesnaust og næring i tilknytning til marina. I tillegg vart det satt krav til at tidlegare BFK – konsentrert fritidsbusetnad skulle vere BFT – Fritids- og turistformål med føresegn om korttidsleige og kommersiell drift, for å unngå private fritidsbustader i</p>

Knut Børge Breivik 20.08.2019	<p>1.KBB er uforstående til at grunneigarar ikkje har blitt involvert i endringane i planframlegget, og at dei må retta sine kommentarar til kommunen. I tillegg visar han til at han har ein skriftleg avtale om å sjølv kunne bestemme formål for eiga tomt.</p> <p>2. KBB viser til reguleringsplan frå 1995, og at område jf, denne var regulert til naust og næring. Han meiner at den størrelse, utforming og bruk som er sett i planframlegget sine føresegner ikkje er i tråd med dei eksisterande bygga. Han ber derfor om at område med formål BUN vert gjort om til BAA, då dette er best passande med tidlegare reguleringsplan. I tillegg ber han om auke av utnytting frå 40 til 60% BYA, samt høgd i samsvar med slik det var foreslått i fyrste innsending av planen.</p> <p>3. KBB ynskjer at §5.1.10 endrast til å ikkje ha avgrensingar for bruk for BUN2, og at detaljer rundt last på biler skal tas bort. Grunneigar viser til at han har tinglyst vegrett til denne avkøyrsla, og at det var denne som var hovudtilkomst til tomta den gong den blei kjøpt. Veg 302 har blitt etablert i ettertid.</p> <p>4. KBB ynskjer vidare at det i §5.1.9, (nå §5.1.8), skal takast bort bruksnumra vegen er tilkomst til. Han ynskjer at avkøyrsla, skildra i førre punkt skal teiknast inn i plankartet med formålsgrenser.</p> <p>5. KBB ynskjer at det teiknast inn ei standard flytebrygge på hans tomt, lik den som er teikna på nabotomta.</p>	<p>strandsona og sikre at ålmenta kan ferdast fritt i område.</p> <p>1.Etter at forslagsstillar har sendt inn planen til fyrste gongs høyring, som blei gjort i 2017, er det i prinsippet Øygarden kommune sin plan. Endringane i det innsendte planframlegget er resultat av dialog mellom Øygarden kommune og Fylkesmannen.</p> <p>2. Reguleringsformål i reguleringsplan frå 1995, er etter det me kan finna, naust. Næring som yrkesfiske kan tillatast.</p> <p>Endringar av formål og byggehøgd er som nemnt krav frå Fylkesmannen, og ikkje eit forslag frå forslagsstillar. I fyrste innsending av planframlegget var det større fleksibilitet i foreslått formål med tanke på bruk. Forslått byggehøgd var i samsvar med ønske frå KBB. 40% BYA har vore gjennomgåande i planframlegget, for at framtidige bygg skal ligge på line med eksisterande bygg. Store delar av tomtene er brygger, veg og skråning.</p> <p>3. Det har aldri vore foreslått å skildre tillate last på biler i føresegner for vegar i område. Me tek resten av merknaden til følgje, og endrar §5.1.10, som no er §5.1.9.</p> <p>4. Me ser ingen grunn til å ta bort bruksnumra frå føresegna som skal sikra at tilkomsten til desse tomtene ikkje vert hindra.</p> <p>Det er heller ikkje ynskjeleg å skilje ut avkøyrsla, skildra i punkt over, med formålsgrenser. Formålsgrenser vil vere meir til hinder enn til nytte ved et eventuelt behov for å endre eks. bredde på vegen.</p> <p>5. Merknaden er teken til følgje, og flytebrygga er teikna inn i illustrasjonsplanen. Me gjer merksam på at illustrasjonsplanen berre er rettleiande og viser ei mogleg utbygging/utforming. Den er ikkje juridisk bindande. Alle byggetiltak på land og i sjø må søkast om. Flytebrygger skal godkjennast av</p>
----------------------------------	--	---

	<p>6. KBB er av den oppfatning at område for fri ferdsel bør ha ei større breidde enn 25m. Han gjer og merksam på at planskildring og illustrasjonsplan ikkje samsvarar på dette punktet.</p>	<p>kommunen jf. §4.8.7.</p> <p>6. Me takkar for merksemd på at planskildring og illustrasjonsplan ikkje samsvarar, 20 meter på illustrasjonsplanen er retta til 25 meter.</p> <p>I planforslaget er det sett meir detaljert på korleis ein kan få til småbåthamn på begge sider av vågen samstundes som område for fri ferdsle vert sikra. Illustrasjonsplanen visar dette betre enn plankartet. Ved molo er det avsett 25 meter fri seilingsbreidde. Byggegrense på BBS5 sikrar dette. Lenger sør i Vågen, der det vert smalare i terrenget er det minimum 41m seilingsbreidde. Nord for molo er heile sjøområdet regulert til VFE – ferdsel i sjø.</p>
Frå 2017:		
Fiskeridirektoratet 8.11.2017	Ingen merknader	
Fylkeskommunen 08.02.2018	<p>1. FK har gjennom heile prosessen råda til at til at det skal utførast KU på bakgrunn av nytt område for tenesteyting, som ikkje var tema i KPA, og for bustadbygging og fritidsbusetnad innanfor 100 meters beltet i strandsona.</p> <p>2. FK peikar på at bustadområdet dels er i konflikt med nasjonale og regionale retningslinjer for samordna areal- og transportplan, då avstand til kollektivtilbod og andre viktige målpunkt i stor grad vil gjere området bilbasert, som ikkje er ei ønska utvikling. Eit avbøtande tiltak vil vere å etablere ei effektiv og trygg gang- og sykkeltilkomst mellom planområdet og FV561.</p>	<p>1. I arbeidet med Kommuneplanen vart fleire tomter i strandsona omregulert til fritids- og turistformål, utan at dette vart kommentert av FK eller FM. Det er dei same tomtene som i planframlegget utgjer fritidsbustadene langs den offentleg tilgjengelege brygga langs småbåthamna i Svanevågen. I vurderinga i KU for KPA vart privatisering av strandsona veid opp med at utbygging vil opne opp et dels utgjengeleg område.</p> <p>Bygging innanfor 100 meters beltet er i samsvar med konsekvensutgreia i samband med KPA. Føremålet barnehage er vurdert til ikkje å få vesentlege verknader for miljø og samfunn, i tillegg til at privat barnehage er eit underformål i samsvar med formål 1800 – kombinerte formål.</p> <p>2. Bustadområdet er i samsvar med føringane frå KPA, og det er tilbod om skulebuss for alle aldrar. I distrikta er det viktig å bygge opp om levande bygder sjølv om det vert bilbruk.</p> <p>Det føreslåtte avbøtande tiltaket vert teke til følgje, jf kommentar til uttale frå SVV, og vert innarbeida i planen.</p>

Samferdselsavdelinga visar til SVV si anbefaling om å leggje til rette for mjuke trafikantar langs den nye tverrtraseen og fv228, og oppmodar om det same, og at dette vert innarbeidd i rekkefølgekrava.

3. FK meiner vidare at behovet for barnehagen ikkje er utgreia i planframlegget. Begge skulane ligg meir enn 5 km (5,2 og 5,7 km) frå bustadområdet og dermed utanfor det som ein kan rekne som akseptabel sykkelavstand. Det er ikkje ønskeleg med bustadfortetting i senteromland.

4. FK meiner at planframlegget opnar for tiltak innanfor 100 meters beltet som vil ha privatiserande verknad på strandsona, og saknar ei tydeleg byggegrense mot sjø. Det er ikkje ønskeleg med fritidsbustader i sjølina, og viser til at dette ikkje er i samsvar med regionale og nasjonale retningslinjer.

5. Vidare peiker dei på at skjeringa som er naudsynt for å få veg ned til sjøen er uheldig.

6. FK er vidare kritisk til hotellet si plassering og høgde, men tykkjer at soveboksane er meir høveleg med tanke på plassering i landskapet og ei unik oppleving. Dei ønskjer at hotellet er eit meir audmjukt fellesbygg og ei møteplass for fastbuande og tilreisande.

FK meiner at sumverknadane av tiltaka i strandsona er for store, og ber om at der vert sett ei byggegrense, at tiltaka vert redusert og at ein flyttar konsentrert fritidsbusetnad lenger bort frå sjølina.

7. FK kommenterer og at merknadene til oppstart ikkje er teke omsyn til.

8. FK fokuserte vidare på allmenn tilgjengeleg strandsona i merknad til

3. Den eksisterande barnehagen sør for Breivikvegen dekker ikkje krav til universell utforming, og skal erstattast av ny barnehage nord for vegen. I tillegg til dagens kapasitet er det ønskeleg å leggje til rette for ytterlegare barnehageplassar som dekker behovet frå nye bustader.

4. Det framkjem av både planskildring og føreseger at ingen tiltak innanfor 100 meters beltet skal ha privatiserande verknad på strandsona, og i følge §4.6.9 – 4.6.10, samt #B skal det vere samanhengande offentleg ferdsel langs heile strandkanten. Byggegrense mot sjø skal i tråd med KPA fastsettast gjennom detaljregulering. Dette er gjort, men det skal vurderast om grensa skal gjerast tydelegare.

5. Skjeringa er ei følge av vedtatt trasé for ny vassleidning, vedteken av kommunen. Veg til sjøen vert lagt i same trasé.

6. Merknadane til omfang, plassering og føremål går på føreseger lagt allereie i kommuneplanen, og er vurdert i samheng med uttale frå Fylkesmannen som til dels er motstridande til uttale frå Fylkeskommunen. Det har vore viktig for kommunen å tilretteleggje for en fleksibilitet i hotellutforming da det ikkje er klarlagt ein drivar, samtidig som det er i tråd med KPA å etablere ei småbåthamn også innanfor Yssenskeret.

7. I fråsegn til oppstart av planen var FK spesielt opptekne av en skepsis til omdisponering av areala for bustad og barnehage, samt sikringssone rundt kulturminnet. Begge desse merknadane er teke omsyn til, ved å ta ut område for bustader sør for Breivikvegen, og leggje inn sikringssone for kulturminne.

8. Per i dag er strandsona på Svaneneset lite tilgjengeleg. Det er i planframlegget

	<p>oppstart</p>	<p>lagt vekt på gjennomgåande grøne strukturar, og at vert mogleg med nedkomstar for bruk av strandsona.</p> <p>Merknadane som omhandla skepsis til føremål i tråd med KPA er ikkje teke omsyn til med grunn i ein må kunne gå ut frå at KPA er eit forutsigbart dokument for vidare planlegging.</p>
<p>Fylkesmannen i Hordaland, 08.03.2018, uttale med motsegn</p>	<p>1. FMHO meiner at utbygginga i strandsona er for omfattande og peikar på næringsområdet (hotelltomta), småbåthamn 2, område ved molo, nye fritidsbustader og bustader innanfor 100 meterssona.</p> <p>2. FM har <u>ikkje</u> merknader til barnehage og nye bustader i planområdet, da dei er i samsvar med KPA. Dei vurderer likevel i avsnitt 2 side 2 at den samla bustadbygginga er for omfattande då den kjem i konflikt med strandsonevernet og viktige landskapsverdiar. I avsnitt 3 vurderer dei om ein burde satse på enda fleire bustader og viser til statlege og regionale retningslinjer.</p> <p>3. FM meiner vidare at føremåla fritidsbustader og hotell må takast ut av planen, av omsyn til verknadane på strandsona, inklusive friluftsliv og landskap. Dei meiner det er truleg at området vil framstå som eit reint fritidsbustadområde, som då vert i strid med KPA og statlege føresetnader for planlegging i strandsona.</p> <p>FM rår til at planområdet vert redusert og at ein berre går vidare med bustad- og</p>	<p>1. I følge pbl § 1-8 og KPA skal byggegrensa fastsetjast i ein detaljreguleringsplan. Det er gjort, men mogleg ikkje tydeleg nok. Dette skal kontrollerast.</p> <p>Føremåla i planframlegget er i tråd med KPA, og omfanget er alltid diskuterbart. Mest heile planområdet er innanfor 100 metersbeltet, og utbygging kjem slik sett nær til sjø.</p> <p>Det har også vore viktig for kommunen å leggje til rette for hotell og store nok småbåthamner, som i KPA går frå Yssenskjeret til innerst i vågen. I planframlegget er dette redusert til innerst i vågen i tilknytning til eksisterande hamn, og ytst ved Yssenskjeret i tilknytning til molo, som i sum er mindre enn tillate i KPA. Utforming av anlegga er byggesak som må godkjennast av ØK og BOH før iverksetting.</p> <p>2. Bustader er vist innanfor felt med bustadformål frå KPA. 12 bustader er innanfor 100 metersbelte, og i følge KPA skal byggegrense setjast i reguleringsplan.</p> <p>3. Intensjonen med både KPA og planframlegget er å bygge ein destinasjon som kjem både fastbuande og tilreisande til gode, med møteplassar, turveier, småbåtar og oppleving av naturen. Hotell er hovudnæringa for området, og i tråd med føresegnene i KPA.</p> <p>For å sikre at området ikkje vert eit reint fritidsbustadområde kan det leggjast inn fleire krav til rekkefølge, mens å ta</p>

	<p>barnehageutbygging.</p>	<p>føremåla ut av ein vedteken plan ikkje blir rett løysing. Dette vil føre til at kommunen sin hovudintensjon med området som er å etablere næring og arbeidsplassar, vert teke ut i sin heilheit. Svanevågen Prosjektutvikling AS er representert av ein påliteleg hotell- og destinasjonsbygger som vil kome på banen i vidare prosjektering. For å verta samde kan det diskutert om næringsomfanget skal aukast til fordel for deler av fritidsomfanget, samt korleis ein skal sikre ei god og ønska utvikling ved bruk av rekkjefølgjekrav.</p> <p>Føremåla hotell og fritidsbustader er i tråd med KPA og vart ikkje kommentert av FM i utarbeiding av KPA.</p>
<p>Riksantikvaren 16.01.2018 og Fylkeskommunen kulturminnefagleg fråsegn, 07.02.2018</p>	<p>Planframlegget er i konflikt med steinalderlokaliteten id 178656. Riksantikvaren rår, som fylkeskommunen, til at det vert gjeve dispensasjon på vilkår av ein arkeologisk gransking av lokaliteten. Sjølv om det vert lagt vekt på at steinalderbuplassen er forstyrta av moderne inngrep og dermed har ein låg formidlings- og opplevingsverdi, vert lokaliteten av universitetsmuseet vurdert til å ha ein stor vitskapleg kjeldeverdi, mellom anna fordi det er bevart kulturlag her.</p> <p>Riksantikvaren gjev samtykke til at detaljreguleringsplanen for Svanevågen kan godkjennast under føresetnad av at det vert gjennomført ei arkeologisk utgraving av id 178656 før tiltak i tråd med reguleringsplanen vert realisert.</p> <p>Tiltakshavar må varsle Hordaland fylkeskommune i god tid før han ynskjer å realisere tiltak. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskinga.</p> <p>Følgjande tekst skal inn i fellesføresegnene i reguleringsplanen: <i>"Før iverksetting av tiltaka i medhald av plan, skal det gjennomførast ei arkeologisk utgraving av det automatisk freda kulturminnet id 178656, som er merka som område for føresegn 1 i plankartet.</i></p> <p><i>Tiltakshavar skal ta kontakt med</i></p>	<p>Merknadene vert tekne til følgje, og vi føreslår at føreslått tekst vert innarbeida i føresegnene.</p>

	<i>Hordaland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast, slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan bli fastsett"</i>	
Fiskarlaget Vest 18.01.2018	Fiskarlaget Vest ber om at eventuelle leidningar i sjø vert lagt slik at fiskereidskap ikkje heftar, og at det vert stilt strenge krav til utslepp. Dei visar i tillegg til to publiseringar kring temaet småbåthamner og om korleis negativ miljøpåverknad kan avgrensast.	Tiltak vil følgje dei krav som vert stilt til både utforming, utslepp og miljøpåverknad.
Bergen og Omland Havnevesen 10.11.2017	Ber om på få tilsendt teikningar når konkrete tiltak i sjøområda er ferdig utarbeida. Det må ikkje planleggast tiltak som kan hindra ferdsla i området. BOH anbefaler vidare at Vågen bør delast etter tredjedelsprinsippet. Dei minnar om at tiltak i sjø har krav om tillate frå BOH og at ein orientering om dette bør takast med i føresegnene.	Sjå føresegnene §2.17.3 – dette er teke med
NVE 21.12.2017	Ingen merknader	
Statens Vegvesen 27.11.2017	a) SVV er samd i at stenging av Breivikvegen for gjennomkøyring er ei god løysing. Men dei er ikkje trygge på at det vil vera tilfredsstillande å bygge tverrforbindelse C utan tilbod til mjuke trafikantar. b) SVV tilrår at det vert lagt til rette for eit samanhengande tilbod til mjuke trafikantar frå FV561 langs FV228 og vidare langs tverrforbindelse C. - Rekkefølgjekrav bør innarbeidast om utbygging av dette samanhengande tilbodet for mjuke trafikantar. - Rekkefølgjekrav om realisering av tverrforbindelsen bør og innarbeidast	Foreslår at dette kan innarbeidast som to rekkefølgjekrav jf kommuneplanen: Tilkomsten må vera etablert før hovedtyngda av utbygging på Svaneneset.
Breivik Krins og Vel 04.01.2018	Breivik krins er samde i SVV sitt punkt b), men svært usamde om punkt a) stenging av Breivikvegen for gjennomkøyring mellom FV561 og planområdet. Dette med grunn i at skulebussen bør fortsetta å køyre på Breivikvegen for å unngå at born må gå til FV561 og kryssa denne.	Foreslår at vegen vert stengd for gjennomkøyring, men open for kollektivtransport i tillegg til kjøring til eigedomane og for mjuke trafikantar.

	<p>Dei nemner og at vegstandarden bør utbetrast mellom tverrforbindelse C og ny barnehage, med gangveg på nordsida av vegen.</p>	<p>Fortau langs heile planområdet er vist i plankart.</p>
<p>Jan Inge Oen 09.01.2018</p>	<p>Ønsker ikkje at Breivikvegen vert stengd for gjennomkøyring då dette ikkje er i samsvar med hans planer for eigedom 43/06</p>	
<p>Ola Breivik 05.01.2018</p>	<p>Ola hadde ønske om moglegheit for bygging av ytterlegare eit naust på tomta. Det er teikna inn to på illustrasjonsplanen – og han ber om at det nordre vert teke bort.</p> <p>Han visar til at det i §5.1.10 står at SKV302 skal oppretthaldast som den er, og ber om at det ikkje vert opna for gjennomkøyring over hans tomt, og at dette vert synleggjort i planen.</p> <p>Han ønsker vidare at eksisterande skinnegang og kaikran for båtopptak nord på tomta vert verande som i dag, og at det vert teke inn i planen.</p>	<p>Utnyttinga for alle BBS1-4 er sett til BYA=40%. Dette gjev moglegheit, men ikkje krav om bygging av tre bygg. Illustrasjonsplanen skal visa maksimal tillate utnytting.</p> <p>Det er ikkje opna for gjennomkøyring. Dette er vist i planen ved at vegformålet er avslutta på hans tomt. Bestemmelsesområde B seier at det skal vera open gangforbindelse mellom Ola si tomt og bryggene i nord på BBS5.</p> <p>Det er vidare ikkje tillate å stenge denne gangforbindelsen, men det er ingenting i vegen for at båtopptaket og krana vert verande som i dag. Slikt kjem imidlertid ikkje med i ein reguleringsplan.</p>
<p>Knut Børge Breivik 23.12.2017</p>	<p>1. KBB ber om at SVG3 vert fjerna for at BFF01 skal gå heilt ut til SKV302.</p> <p>2. KBB ber om at det i reguleringsføresegnene skal koma fram at alle hans eigedomar (etter makebytte) vert samla til eit gards og bruksnummer.</p> <p>3. KBB ønsker at avkøyrsla frå SKV300 til BBS1 og 2, beskriven i §5.1.11, skal vera markert som vegformål i plankartet, og at denne vegen skal vere hovudtilkomst til BBS1 og 2.</p>	<p>1. SVG3 er lagt inn som en buffer i tilknytning til eksisterande veg. Den dekker i hovudsak området mellom vegen og fjellveggen. SVG3 er ikkje til hinder for utvikling av dei to tomtene. Men det har heller ingen påverknad for planen dersom formålet vert fjerna. Foreslår at dette vert fjerna.</p> <p>2. Dette er ei sak for eigarskifte og har ingen påverknad for reguleringsprosessen. Feltgrenser i plankartet er lagt til nye eigedomsgrenser og hindrar derfor ikkje målsettinga med makebyttet.</p> <p>3. SKV302 er eksisterande tilkomstveg for tre eigedomar. Denne skal oppretthaldast og vi ser det ikkje naudsynt at den eine eigedomen langs denne vegen skal få ny hovudtilkomst.</p> <p>«Vegretten» til BBS2 via BBS1 er ivareteken, Jf. §5.1.11. Det er vald å beskrive det køyrbare området i føresegnene heller enn å markere det som vegformål i plankartet. Dette for å</p>

4. KBB ønsker at bnr 64 fjernes frå §5.1.10, da det er feil at eigedomen har tilkomst frå SKV302.

5. Det må vurderast om det er forsvarleg at det er tre tilkomstvegar til planområdet.

6. Det må vurderast om eksisterande veg SKV300 tilfredsstillar krav til av- og påkøyring ved ein utbygging som her er planlagt.

7. KBB påpeker at formål fortau ikkje er nytta i plankartet, og stillar seg uforståande til korleis mjuke trafikantar skal sikrast.

8. KBB ønsker ikkje at SKV100 skal vera hovudtilkomstveg då den går gjennom BFF område. Vidare peiker han på at det må takast omsyn til trafikkstøy, trafikkikkerheit og trafikkauke, og ønsker ikkje at vegen går forbi H570 og ut til hotellet ytst på neset. KBB foreslår at SKV200 bør vere hovudveg då den er meir midt i planområdet, og at ein vegbreidde på 4,5 meter ikkje er tilstrekkeleg. Han meiner at det bør leggest buffersone mellom veg og fritidsføre mål, skilt med

oppretthalde ein fleksibilitet og på dette tidspunkt ikkje setje strekar for korleis «vegen» vert utforma. Byggegrenser sikrar at arealet sin storleik og form er lagt til rette for kranbil for utsetjing av båtar, aktivitetar på kai, samt ambulans og brannbil.

4. Det er naturleg at SKV302 er hovudtilkomst då parkering skjer i tilknytning til denne. Dette er ikkje til hinder for å ha ein «vegrett» i tillegg som nemnd i punkt over.

SKV302 er beskriven som hovudtilkomst. Avkøyrsla er beskriven som tilkomst til kaia og dei aktivitetar som høyrer til, i tillegg til «vegrett» til BBS2.

5. Dette er vurdert i samråd med vegkonsulent. Jf vegnotatet som følgjer planforslaget. Jf merknader frå SVV er det ikkje sette på som eit problem med tre tilkomstvegar.

6. SKV300 er ein eksisterande veg og er ikkje foreslått til å ta hovudtyngda av ny utbygging. Det kan etter behov vurderast om SKV300 bør vera stengd med bom og berre fungera som ein privat veg. Dette vil i tilfelle gje meir trafikk til SKV100.

7. Plankart og føresegner må sjåast i samanheng. Jf §5.2.2 Fortau med 1,5m bredde langs SKV100 er inkludert i vegføre målet. Dette er nærare beskrive i §5.1.13. Plassering av fortau og senterlinje veg vert sett der ein i vidare prosjektering ser at det er mest gunstig. Langs skogsvegane, som berre har trafikk til og frå hytter, vert det ikkje sett på som naudsynt med fortau.

8. Både SKV100 og 200 er tilkomstvegar til fritidstomter og kan derfor ikkje vurderast som betre eller dårlegare eigna til hovudveg med den grunn at dei går gjennom BFF område. Det er ønskeleg å plassere vegar slik at dei minimerer inngrep i terreng. Det er og ønskeleg med sambruk av veg for å minimera totalt vegareal. SKV100 eignar seg best til hovudveg då denne ligg best i terrenget, og ligg nært opp til dei funksjonane som kan ha behov for større bilar, som hotell, småbåthamn, og anna næring. SKV200 har

eige føremål SVG.

9. KBB stiller spørsmål til kvifor det ikkje skal vere tillate å anleggja plen eller grønt areal, og større terrasser enn 40 m². Og lurar i denne samanheng på om det tyder at alt skal asfalterast?

10. KBB ønsker at Svanevågen deles etter 1/3 prinsippet, og meiner at plankartet ikkje sikrar fri ferdsel.

meir svingar og høgdeforskjellar og eignar seg mindre for tilpassing til større køyretøy. Den er ikkje knyta til bryggene i Svanevågen, og terrenget legg ikkje til rette for å forlengje den til hotellet.

Vegane er haldt så smale som mogleg for å redusera fart, som igjen fører til reduisering av trafikkstøy. Vegane er tilstrekkeleg tilpassa dei trafikkmengdene det er planlagt for, trafikkauke er derfor ikkje ei aktuell problemstilling. SKV100 skal ha fortau. Alle vegformål inkluderer skulder i tillegg til køyrebane. Felt for fritidsbustader har byggegrenser på 4 meter til veg, som gjev ei buffersone. Vi gjer og oppmerksom på at det er ei byggegrense, ikkje byggeline. (Dette gjev frihet til plassering av bygg innanfor byggegrensene) Det er ikkje ønskeleg med ytterlegare buffersone langs veg då dette gjer avkøyrslene til tomtene lengre enn naudsynt.

H570 er eit sikringsområde rundt kulturminnet H730. Det er ikkje problematisk å leggja andre føremål utanfor sikringsområdet.

9. §4.3.4 seier at det ikkje er tillate å anleggja plen. Grønt areal er ønskeleg, men det er gitt restriksjonar på plen og størrelse på terrasse ut frå eit ønske om at den naturlege vegetasjonen og landskapet vert ivareteke i størst mogleg grad. Jf §2.4 ny utbygging skal tilpassast eksisterande terreng og vegetasjon.

Det er ikkje ønskeleg med bruk av asfalt ved fritidsbustadene – dersom dette kan bli sett på som svaret på ikkje å få anleggja plen, bør det vurderast å leggje inn forbod mot asfalt innanfor BFF, med unntak av parkeringsplass og veg fram til denne. I tillegg til bevaring av vegetasjon og eit naturleg utsjåande i området, er det på grunn av handtering av overflatevatn viktig med permeable flater.

10. BOH set ikkje som krav, men anbefalar som prinsipp at farvatn vert delt inn i 1/3prinsippet. I planforslaget er det sett meir detaljert på korleis ein kan få til småbåthamn på begge sider av vågen samstundes som område for fri ferdsle vert sikra. Illustrasjonsplanen visar dette

11. KBB meiner at moloen som er planlagt midt i vågen i tilknytning til innføring av vassleidning vert for dominerande, og har fleire forslag til korleis vassleidninga heller kan ilandførast. Han viser til at hans avlaupsleidning kan verta skada ved framtidig utfylling.

12. KBB meiner at maksimal mønehøgd bør liggja på k+11, og ikkje k+12,5 som foreslått. Han visar i tillegg til at bilete frå Fitjar i figur 40 i planskildringa ikkje er byggeskikk for Øygarden.

betre enn plankartet. Sør for molo er det avsett 25 meter fri seilingsbreidde. Byggegrense på BBS5 sikrar dette. 25 meter er berre reelt dersom det kjem ei framtidig hamn på austre side av vågen, eit område som ikkje er regulert i kommuneplan. Sør i Vågen er det minimum 41m seilingsbreidde, og nord for molo er heile sjøområdet regulert til VFE – ferdsel i sjø.

I staden for å følge 1/3prinsippet til punkt og prikke er Vågen forsøkt delt opp slik at det skal vere til beste for alle.

11. Utfyllinga er planlagt som ein molo i tilknytning til innføring av vassleidning. Den skal i tillegg vere med på å skjerma indre del av vågen. Aktivitetar kan leggjast til moloen, og den skal leggje til rette for utsetjing av båtar. Det er blitt sett på som naturleg å samkøyra desse funksjonane og behova. Detaljprosjektering av molo er ikkje utført. Det er foreslått å kunne byggja eit servicebygg på moloen som skal koma alle båteigarar til nytte. Bygget er forholdsvis lite og vil ikkje ruva meir enn båtane i hamna.

Gjennom planprosessen er det ikkje lagt fram dokumentasjon på nemnde avlaupsleidning i sjø. Det anbefalast at denne vert dokumentert for å sikrast ved vidare prosjektering av tiltak i Vågen.

Sjølve ilandføringa av vassleidningen er godkjent av Øygarden kommune og den vidare prosjekteringa av løysing er ikkje ein del av dette planarbeidet.

12. På informasjonsmøtet hausten 2017 var det misforståingar til byggehøgd. Minner derfor på at det er kotehøgde som her er angjeve, ikkje byggehøgd. Maks tillate høgd på bygget frå brygga vil i dette tilfellet vere 6,5 meter til gesims og 9,5 meter til møne.

Figur 40 er vist som eit døme på naust som ligg med bakre rygg tett opptil skjeringa for å skjule denne – ikkje som eksempel på byggeskikk frå Øygarden.