

# DETALJREGULERINGSPLAN FOR NÆRINGSAREAL PÅ SMÅLONANE, GNR 35 BNR 498 MFL., STRAUME, FJELL KOMMUNE

DATERT: 22.03.18  
SIST REVIDERT:  
VEDTEKEN:



Planskildring Smålonane, Fjell kommune  
Sweco Norge AS

## INNHALD

1	SAMANDRAG .....	5
2	NØKKELOPPLYSINGAR .....	5
3	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....	5
3.1	Intensjonar og mål med planframlegget .....	5
3.2	Kvalitetar som planframlegget bidreg med .....	6
3.3	Tidlegare vedtak i saka .....	7
4	PLANPROSESSEN .....	8
4.1	Oppstartsmøte .....	8
4.2	Vedtak om oppstart .....	8
4.3	Varsel om oppstart av planarbeidet .....	8
4.4	Medverknadsprosess .....	9
4.5	Undervegsmøte .....	9
4.6	Konsekvensutgreiing .....	9
4.7	Konfliktar eller heimlar .....	10
5	GJELDANDE PLANSTATUS OG OVERORDNA RETNINGSLINER .....	10
5.1	Statlege retningslinjer .....	10
5.2	Regionale planar .....	10
5.3	Kommunale planar .....	11
5.3.1	Arealdelen til kommuneplanen .....	11
5.3.2	Kommunedelplanar .....	11
5.3.3	Temaplanar .....	12
5.4	Reguleringsplanar .....	12
5.5	Lokale retningslinjer/normer .....	12
6	FORSKRIFT OM KONSEKVENSTUTGREIING .....	12
7	SKILDINGAR AV PLANOMRÅDET I DAG .....	12
7.1	Lokalisering .....	12
7.2	Avgrensing og størrelse på planområdet .....	13
7.2.1	Grunngjeving av planavgrensinga .....	14
7.2.2	Skildring av dagens bruk av planområdet .....	14
7.3	Topografi og landskap .....	15
7.4	Sol- og lystilhøve .....	19
7.5	Lokalklima .....	19
7.6	Estetisk og kulturell verdi .....	20
7.7	Stadens karakter .....	20
7.7.1	Eksisterande bygningar .....	20
7.7.2	Samspel mellom landskap og bygningsmassar .....	20
7.7.3	Kulturminne og kulturmiljø .....	20
7.7.4	Naturverdiar og landbruk .....	21

7.8	Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde.....	21
7.9	Born og unges interesser .....	21
7.10	Trafikktilhøve.....	21
7.10.1	Vegtilkomst .....	21
7.10.2	Vegsystem .....	21
7.10.3	Kollektivtilbod .....	23
7.10.4	Mobilitetsplan.....	23
7.11	Sosial infrastruktur og andre servicetilbod.....	27
7.11.1	Skule og barnehage .....	27
7.11.2	Idretts- og Kulturtilbod.....	27
7.11.3	Helsetilbod .....	27
7.11.4	Nærleik til arbeidsplassar .....	27
7.11.5	Daglegvarehandel og andre servicetilbod .....	27
7.12	Universell tilgjenge .....	27
7.13	Teknisk infrastruktur .....	28
7.13.1	Vatn og avlaup .....	28
7.13.2	Trafo og kraftlinjer .....	29
7.13.3	Energiforsyning og alternativ energi.....	29
7.14	Miljø, klima og grunntilhøve .....	29
7.14.1	Stabilitetstilhøve i grunn .....	29
7.14.2	Mikroklimatiske tilhøve .....	29
7.14.3	Støytilhøve .....	30
7.15	Beredskap ogulukkesrisiko .....	30
7.15.1	Beredskap .....	30
7.15.2	Rasfare.....	30
7.15.3	Flaumfare .....	30
7.15.4	Overvatn.....	30
7.15.5	Vind.....	30
7.15.6	Potensielle forureiningskjelder.....	30
7.15.7	Uluksesrisiko .....	30
7.16	Privatrettslege bindingar .....	30
8	SKILDRINGAR OG VERKNADER AV PLANFRAMLEGGET .....	31
8.1	Innleiing .....	31
8.2	Planlagt arealbruk.....	33
8.3	Formål knytt til bygningar og anlegg .....	35
8.3.1	Type bygningar og anlegg § 12-5.nr 1. ....	35
8.3.2	Leike- og uteopphaldsareal .....	38
8.3.3	Kommunaltekniske anlegg.....	38
8.3.4	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur .....	38
	Smålonane – eksisterande veg.....	38
	Tilkomstveg næringsområde f_SV .....	39
	Kryss mellom Smålonane og næringsområdet.....	39
	Siktkrav .....	41

8.4	Folkehelse.....	45
8.5	Støytiltak .....	46
8.6	Terreng, landskap og estetikk.....	47
8.7	Naturmangfald.....	50
8.8	Overordna planar og retningsliner.....	50
8.9	Krav til utbyggingsrekkefølge og føresegner.....	52
	8.9.1 Krav til samtidig opparbeiding.....	52
	8.9.2 Universell utforming .....	52
9	KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET .....	52
9.1	Overordna planar og mål.....	52
9.2	Eksisterande reguleringsplanar .....	54
9.3	Natur- og ressursgrunnlaget .....	54
9.4	Overvatn .....	54
9.5	Terreng- og landskap.....	55
9.6	Verknader for naboar og interessemotsetnader .....	55
9.7	Friluftsliv, naturområde, born og unges interesser i nærmiljøet .....	55
9.8	Universell utforming og tilgjenge .....	55
9.9	Trafikkforhold og teknisk infrastruktur.....	55
9.10	Sosial infrastruktur og servicetilbod .....	56
9.11	Kulturminne og kulturlandskap.....	56
9.12	Risiko og sårbarheit.....	56
9.13	Oppfølgjande undersøkjingar .....	57
9.14	Juridiske/økonomiske konsekvensar for kommunen .....	57
9.15	Energibehov og forbruk .....	57
9.16	Konsekvensar for næringsinteresser.....	57
9.17	Avveging av verknadane .....	57
	9.17.1 Definer ing av plasskrevjande varehandel .....	57
	9.17.2 Forholdet til regional transportplan .....	58
	9.17.3 Straume som ein felles bu – arbeid og service region.....	58
	9.17.4 Området sin karakter og kvalitet .....	58
	9.17.5 Kvalitetsprogram .....	58
10	UTTALER OG MERKNADER.....	60
10.1	Uttaler og merknader ved oppstart av planarbeidet .....	60
11	AVSLUTTANDE KOMMENTAR FRÅ FORSLAGSSTILLAR.....	65

# 1 SAMANDRAG

Hovudføremålet med planarbeidet er nærings- og forretningsføremål i form av varehandel, både plasskrevjande varer og detaljhandel. Det er ønskjeleg å leggje til rette for etablering av opp mot 19 000 m<sup>2</sup> nye næringsbygg.

## 2 NØKKELOPPLYSINGAR

Gnr./bnr. (hovudeigedommen)	35/498
Gjeldande planstatus (regulerings-/kommuneplan)	KPA, KDP og utbyggingsplan
Forslagsstillar	Straume Handelseiendom AS
Grunneigarar (gnr./bnr. på alle eigedommane innanfor planområdet, ev namn på grunneigarar)	
Plankonsulent	Sweco Norge AS
Hovudformål	Forretning
Storleik på planområdet i daa	38,9
Grad av utnytting	
Tal på nye bustadeiningar/størrelse på nytt næringsareal (BRA)	19 000 m <sup>2</sup>
Er det varsla motsegn? (ja/nei)	n
Konsekvensutgreiingsplikt (ja/nei)	n
Oppstartsmøte, dato	28.03.2017
Kunngjering oppstart, dato	05.07.2017
Vedtak om oppstart (gjeld off. reg. planar).(ja/nei)	ja
Informasjons- folkemøte, dato	
Vedtak om offentleg ettersyn, dato	
Høyringsperiode, dato frå - til	

## 3 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

### 3.1 Intensjonar og mål med planframlegget

Straume Handelseigedom AS ynskjer å leggja til rette for om lag 19 000 m<sup>2</sup> handelsareal fordelt på fire bygg på Smålonane på Søre Straume i Fjell kommune. Det er førebels ikkje inngått konkrete leigeavtalar. Ein legg likevel til grunn at fordelinga mellom type handel blir om lag ca. 15 000 m<sup>2</sup> og Detaljvarehandel – 4000 m<sup>2</sup>, herunder 2000 m<sup>2</sup> daglegvare.

Bygga vert planlagt oppført i to til tre etasjar over terreng med delvis utnyttta kjellaretasjar. Det er tenkt å leggja til rette for 3 – 7 handelsbedrifter på eigedomen.

Sidan det går ei kraftleidning gjennom området som legg beslag på store delar av området har ein valt å nytta det bandlagte området til parkering. Det er ikkje mogleg å byggja bygg for varig opphald i det bandlagte området.

Forretningsbygga skal nyttast til forretningar i form av arealkrevjande volumhandel og noko detaljvarehandel jmf. definisjon 5.1.1 og 5.1.2 i føresegna.

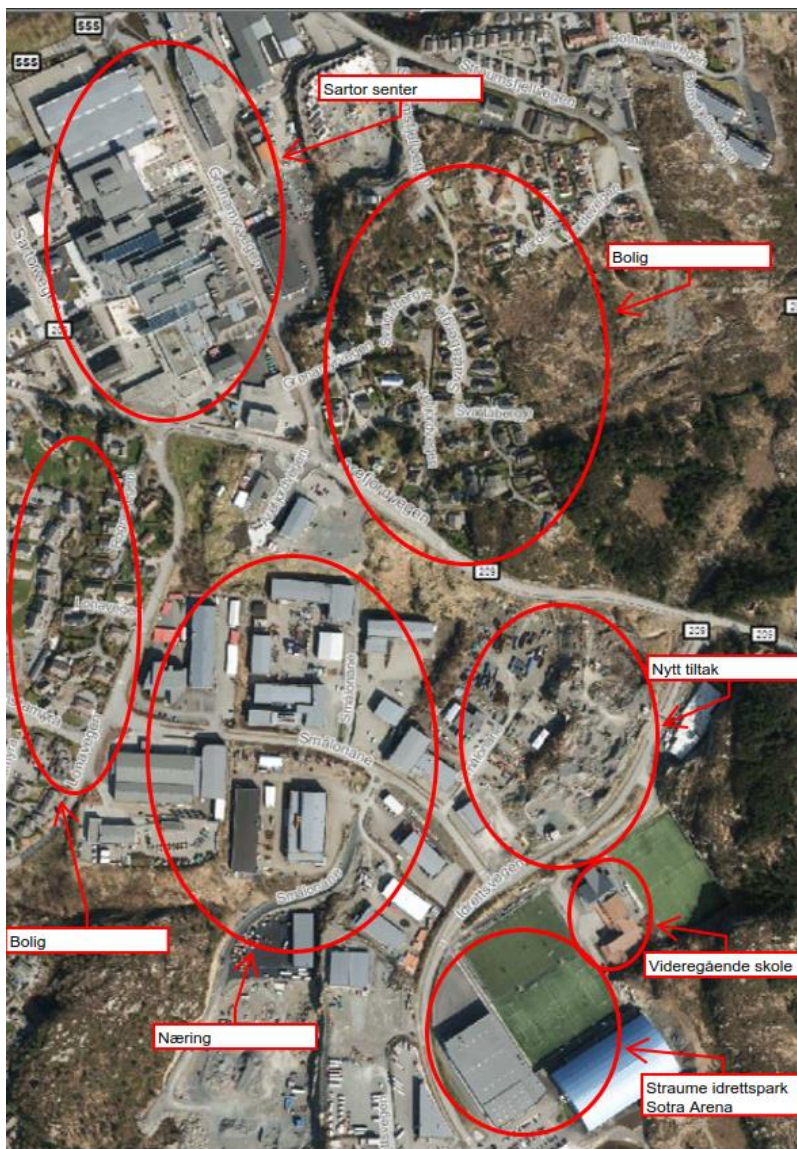
Eksisterande avkøyrser frå Smålonane mellom gnr 35 bnr 550 og gnr 35 bnr 557 vil verte utbetra med auka breidde og med naudsynte siktliner.

### **3.2 Kvalitetar som planframlegget bidreg med**

Planframlegget legg til rette for å etablering av eit handelsområde som vil være et supplement til Straume sentrum. Innanfor planområdet vil det verte lagt til rette for butikkar ein ikkje ynskjer lokalisert i sjølve Straume sentrum på grunn av storleiken på butikkane. Meir handel i Straume-området vil bidra til å styrke Straume som regionscenter og soleis leggje til rette for ytterlegare vekst i kommunen.

Planområdet har fram til no vore nytta til masseuttak for produksjon av pukk, grus og solla jord og utomhus lagring.

Sidan eksisterande høgspenline bandlegg store delar av området vil ikkje området kunne nyttast til bygg for varig opphald slik som til dømes bustadar. Etter ei nøye vurdering er det funne at arealet er best eigna til handel, då dette vil generera mindre biltrafikk enn om arealet vert nytta til kontorarbeidsplassar. Om ikkje planframlegget vert realisert vil området bli liggjande slik det ligg i dag, jamfør flyfoto under.



Figur 3-1 Flyfoto over området

Det vil verte viktig for den nye store kommunen å bli sjølvforsynt av dei fleste funksjonar, butikkar og arbeidsplassar. I samband med etableringa av forretningsområdet på Smålonane vil ein kunne forvente omlag 150 – 200 nye arbeidsplassar til området. Det er naturleg å tenke at med kort arbeidsreise vil arbeidsplassane forretningsområdet genererer vere attraktive for dei som bur i nærområdet.

I handelsanalysen er det påpeikt at Straume og det framtidige handelsområdet på Smålonane har eit tydeleg definert marknad som omfattar kommunane Fjell, Sund og Øygarden. Ved å styrke handelstilbodet på Straume vil ein kunne unngå ein handelslekkasje til fastlandet.

### 3.3 Tidlegare vedtak i saka

Det vart halde ei førehandskonferanse 08.12.14 om oppføring av næringsbygg/næringsprosjekt på gnr 35 bnr 498 der tiltakshavar var Wolff Eigedom. Der vart det opplyst om dei gjeldande reguleringsplanane og dei overordna planane.

Det har i tillegg vore handsama ein førespurnad om detaljregulering for gnr. 35, bnr . 125, 498 m.fl .- Straume 06.06.17. Rådmannen tilrådde ikkje detaljregulering, men ynskjer heller at endring av føremålet må gjerast gjennom ein overordna plan for å sjå heilskapen i utviklinga av regionsenteret.

Komité for plan – og utvikling gav i midlartid løyve til å starte detaljreguleringsarbeidet. Argumentasjonen var at arealføremålet er sett av til framtidig lettare industri, kontor og forretning med tilhøyrande anlegg i kommunedelplanen for Straume, og kjem soleis ikkje i strid med intensjon i denne planen. Komiteen vurderte også planforslaget å vere ein naturleg del av utviklinga av Straume-området, og står i naturleg samanheng med næringsbruken i området. Tiltaket vil ikkje føre til ei vesentleg tilsidesetting av arealplanføremålet, det glir naturleg inn i området, og det høver godt inn i terrenget og i omgjevnaden.

## **4 PLANPROSESSEN**

Gje ei kort utgreiing om planprosessen så langt.

### **4.1 Oppstartsmøte**

Det vart halde oppstartsmøte 29. Juni 2017 i Fjell Rådhus. Her gjekk ein igjennom tema som:

- Planføresetnadane
- Overordna planar
- Rammeverket
- Tema som skal vere med i planarbeidet

### **4.2 Vedtak om oppstart**

Gjeld offentlege reguleringsplanar.

### **4.3 Varsel om oppstart av planarbeidet**

Dato for utsending av varselbrev og annonsering i Vestnytt og nettstad var 05.07.2017.



**VARSEL OM OPPSTART AV  
DETALJREGULERING FOR NÆRINGSAREAL PÅ SMÅLONANE, GNR. 35 BNR.  
498 M.F.L., STRAUME,  
FJELL KOMMUNE**

I medhald med plan- og bygningslova §12-8 blir det med dette varsla oppstart av detaljregulering for næringsareal på Smålonane, gnr. 35 bnr. 498 m.fl., Straume.

**Forslagsstillar:**

Straume Handelseiendom AS.

Sweco Norge AS er utførande konsulent for planlegginga.

**Planområdet:**

Planområdet er på om lag 36, 7 daa og ligg på Straume. Planområdet er merka av med stipla linje i kartutsnittet til høgre. Det aktuelle området ligg i Straume Næringspark, søraust for Straume sentrum.

**Gjeldande planer:**

Området er i kommuneplanen sin arealdel (KPA) 2015-2026 avsett til sentrumsfremål.

I kommunedelplan (KDP) for Straume 2005-2018 er området avsett til nærings- og forretningsområde, merkt N1.

I utbyggingsplan for Straume sør, Felt F-I-1 er området regulert til lettare industri, kontor- og forretning med tilhøyrande anlegg.

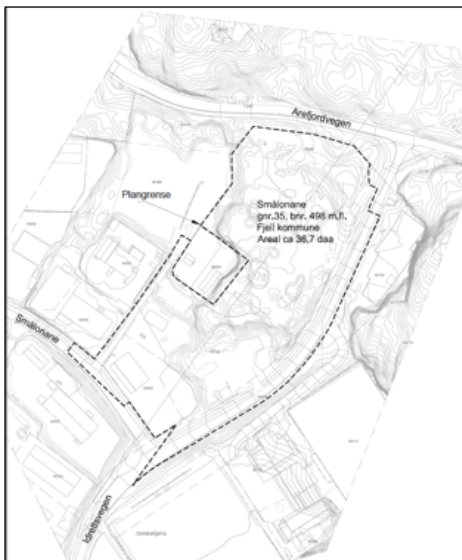
**Føremål:**

Hovudføremålet med planarbeidet er å leggja til rette for nærings-/forretningsføremål i form av varehandel, både plasskrevjande varer og detaljhandel. Det er ønskjeleg å leggje til rette for etablering av opp mot 27 000 m<sup>2</sup> nye næringsbygg. Moglege utfordringar i planarbeidet kan verte parkering, infrastruktur, omfang/utforming og trafikk. Tiltaka i planforslaget vil medføre auking i biltrafikken, mens det gjennom KDP for Straume blir lagt opp til ei utvikling i retning av miljøgater og redusert trafikk.

**Merknader til oppstartsmeldinga:**

Merknader og opplysningar som kan ha interesse for planarbeidet skal sendast innan 30. august 2017 til: Sweco Norge AS v/Irene Vaage, Fantoftevegen 14p, 5072 Bergen. Merknadar kan og sendast på e-post: [irene.vaage@sweco.no](mailto:irene.vaage@sweco.no). Spørsmål angående planarbeidet kan rettast same stad, eventuelt på telefon: 55 27 50 00.

Varsel om oppstart og referat frå oppstartsmøte ligg i høyringsperioden og ute på Fjell kommune sine nettsider.



Figur 4-1 Annonse slik den såg ut på trykk i Vestmytt.

## 4.4 Medverknadsprosess

Det har førebels ikkje vore gjennomført folkemøte eller medverknadsprosess utanom oppstart av planarbeid.

## 4.5 Undervegsmøte

Undervegsmøte vart gjennomført 30.08.17 med representantar frå Sweco, Fazenda og Fjell kommune. Tema for undervegsmøte var innkomne merknadar til oppstart. Merknadane var oppsummert og kommentert i forkant av møtet. Merknadane frå Statens Vegvesen, fylkesmann i Hordaland og frå Hordaland Fylkeskommune var hovudtemaet på møtet.

## 4.6 Konsekvensutgreiing

Tiltaket er konsekvensutgreidd i samband med utarbeiding av kommunedelplan for Straume - området 2005- 2018. Tiltaket kjem dermed under unntaket i § 6 b) «der det konkrete tiltaket

*er konsekvensutgreidd i ein tidlegare plan og der reguleringsplanen er i samsvar med den tidlegare planen. Tiltaket kjem også under unntaket i § 8 a) der det konkrete tiltaket er konsekvensutgreidd i ein tidlegare plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidlegare planen.*

Tiltaket er difor vurdert til ikkje å kome inn under krav om konsekvensutreiing.

#### **4.7 Konfliktar eller heimlar**

Området er omfatta av kommuneplan for Fjell 2015 – 2026 og kommunedelplan for Straume området 2005 -2008, der området er regulert til framtidig lettare industri, kontor og forretning med tilhøyrande anlegg. Føresegna for dette føremålet gjev føringar om at det kan leggest til rette for lett industri, engrosfirma, lager og sal av plasskrevjande varer. Retningslinene viser at plasskrevjande varar omfattar sal av bilar og motorkjøretøy, båtar, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggjevarrer, hagesenter, møbelsenter, teppesenter og utsal av kvite- og brunevarer med meir. Planområdet omfattast ikkje av sentrumsområdet og sentrumsføresegna i kommunedelplanen for Straume som tilet detaljvarehandel. Ein ynskjer med dette at områda i randsona som ikkje er avsett til sentrumsføresmål skal konkurrera med Straume sentrum.

I tillegg er området regulert i utbyggingsplan for felt F/1-1-Straume sør, vedteken i 2000. Her er området regulert til lettare industri, kontor- og forretning med tilhøyrande anlegg. Høgspentlina som går gjennom område er vist som fareområde.

Ein ynskjer i reguleringsplanen å leggja til rette for noko daglegvare og detaljvarehandel innanfor planområdet, noko som kan vere i strid med overordna plan om ikkje å leggja til rette for ein meir bilbasert handel i sentrum. Fjell kommune ynskjer å bygga oppunder eit attraktivt regionsenter for å bu, arbeida og opphalde seg i. Tiltaket kan generere noko meir trafikk inn til planområdet enn i dag.

Ein har valt å starte opp ein reguleringsplan før ein har gjennomgått sentrumsavgrensinga og korleis ein skal løyse utfordringane knytt til funksjonsblandinga som kjem med dei nye og eldre planane i ein overordna plan.

## **5 GJELDANDE PLANSTATUS OG OVERORDNA RETNINGSLINER**

### **5.1 Statlege retningslinjer**

- Samordna bustad, areal- og transportplanlegging
- Styrking av barn og unges interesser i planlegging
- Statlege planretningsline for klima og energiplanlegging
- Retningsline for støy i arealplanlegging (2016)
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

### **5.2 Regionale planar**

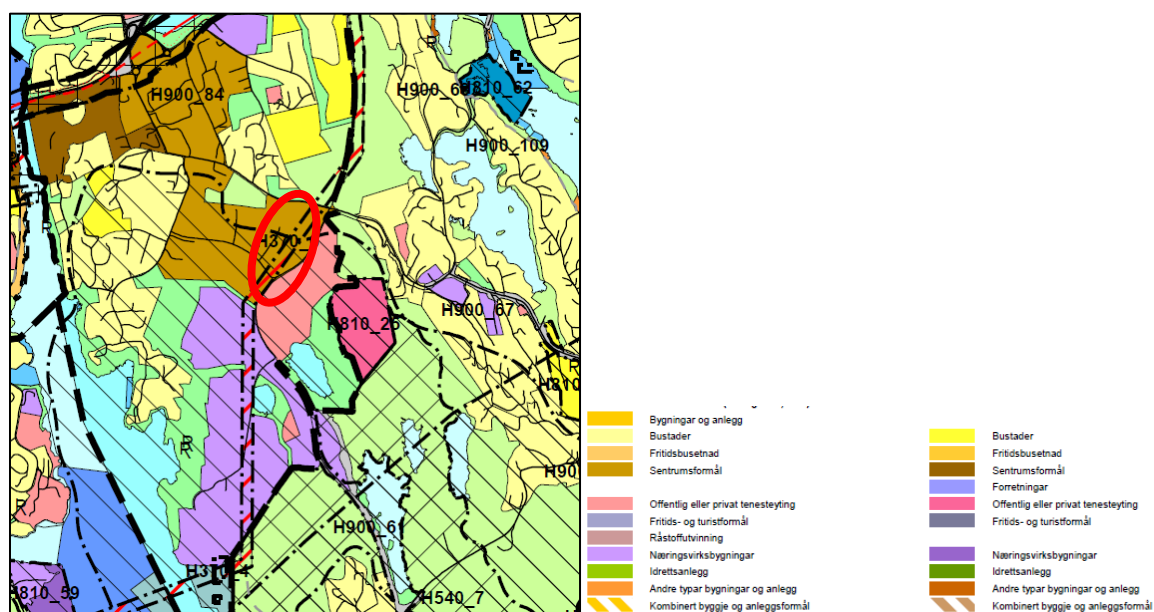
- Klimaplan for Hordaland, 2014-2030
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland, 2015-2026

- Fleire gode leveår for alle – Regional plan for folkehelse, 2014-2025
- Regional transportplan, 2013-2024
- Regional næringsplan, 2013-2017

## 5.3 Kommunale planar

### 5.3.1 Arealdelen til kommuneplanen

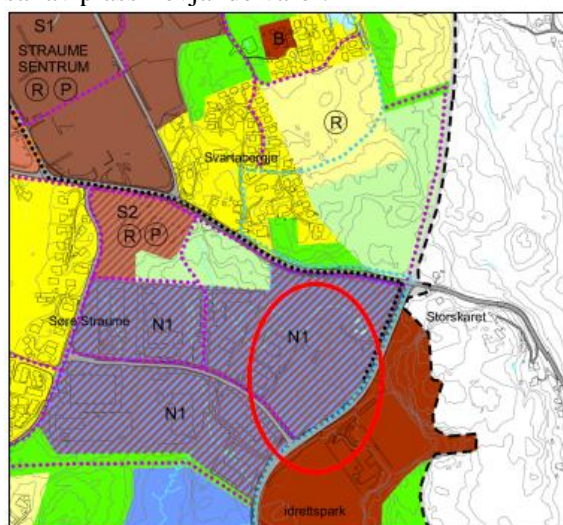
Området er i kommuneplanen sin arealdel (KPA) 2015-2026 avsett til sentrumsføremål.



Figur 5-1 utsnitt av kommuneplan sin arealdel Fjell Kommune 2015 – 2026.

### 5.3.2 Kommunedelplanar

I kommunedelplan (KDP) for Straume 2005-2018 er området sett av til nærings- og forretningsområde, N1. Føresegnene legg føringer for å leggje til rette for lett industri, engrosfirma og sal av plasskrevjande varer.



Figur 5-2 utsnitt av kommunedelplan for Straume 2005 – 2018.

### 5.3.3 Temaplanar

- Trafikksikringsplan 2013-2016/2020
- Energi-, miljø- og klimaplan 2009-2012,
- Vassforsyning og avlaup/vassmiljø 2011-2011
- Handelsanalyse for næringsområdet på Søre Straume, analyse og strategi

## 5.4 Reguleringsplanar

I gjeldande utbyggingsplan for Straume sør, Felt F-I-1, vedteke 2000, er området regulert til lettare industri, kontor- og forretning med tilhøyrande anlegg

## 5.5 Lokale retningslinjer/normer

- Retningslinjer for god byggeskikk i Fjell kommune

## 6 FORSKRIFT OM KONSEKVENSGREIING

Sjå punkt 4.6

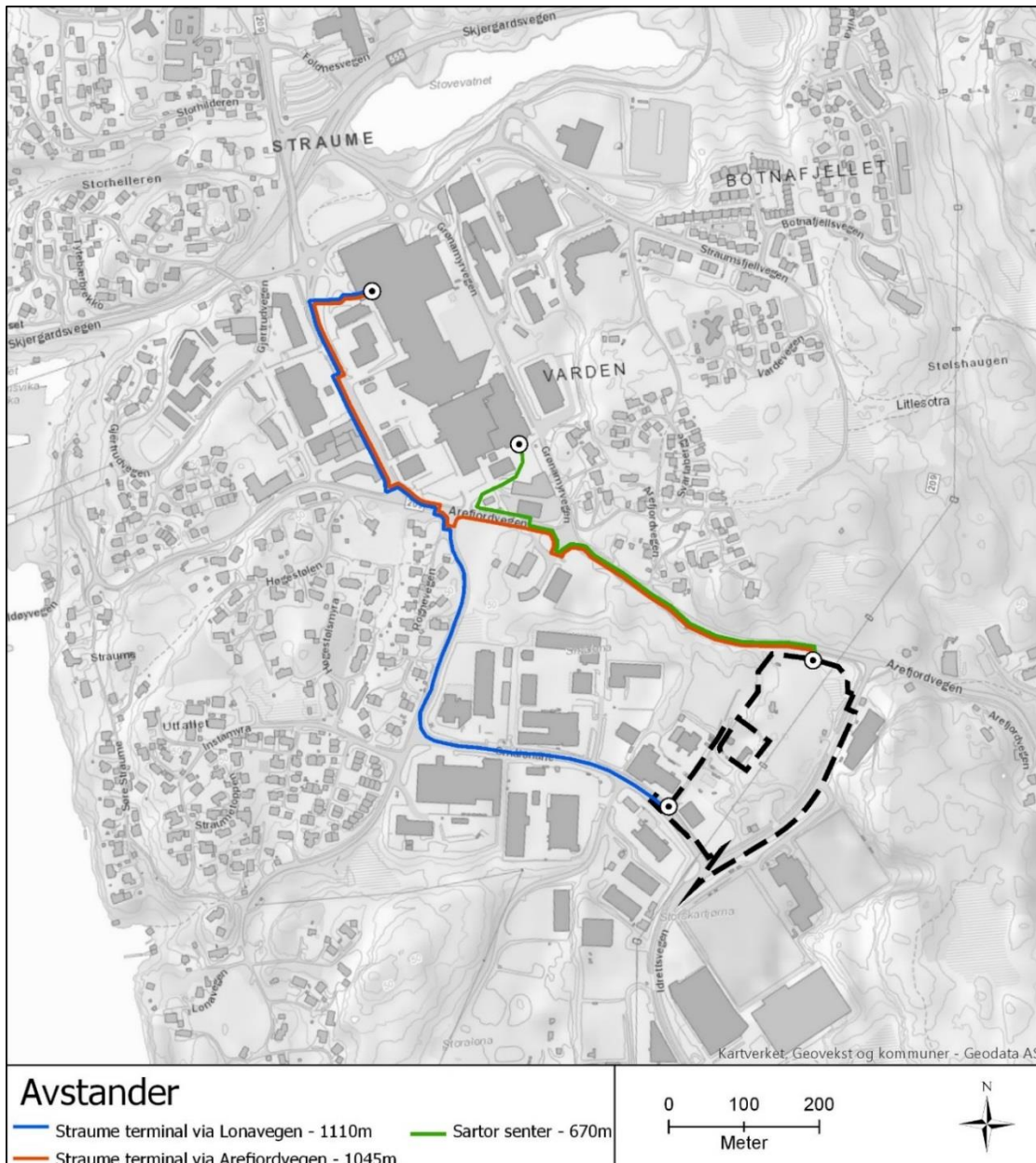
## 7 SKILDRINGAR AV PLANOMRÅDET I DAG

### 7.1 Lokalisering

Planområdet ligg ved Smålonane, nokre minuttar køyring søraust for Straume sentrum i Fjell kommune. Her ligg planområdet mellom næringsbygg, naturområde og idrettsanlegg.



Figur 7-1 Avstandar frå planområdet til Straume sentrum er som vist i figur nedanfor.

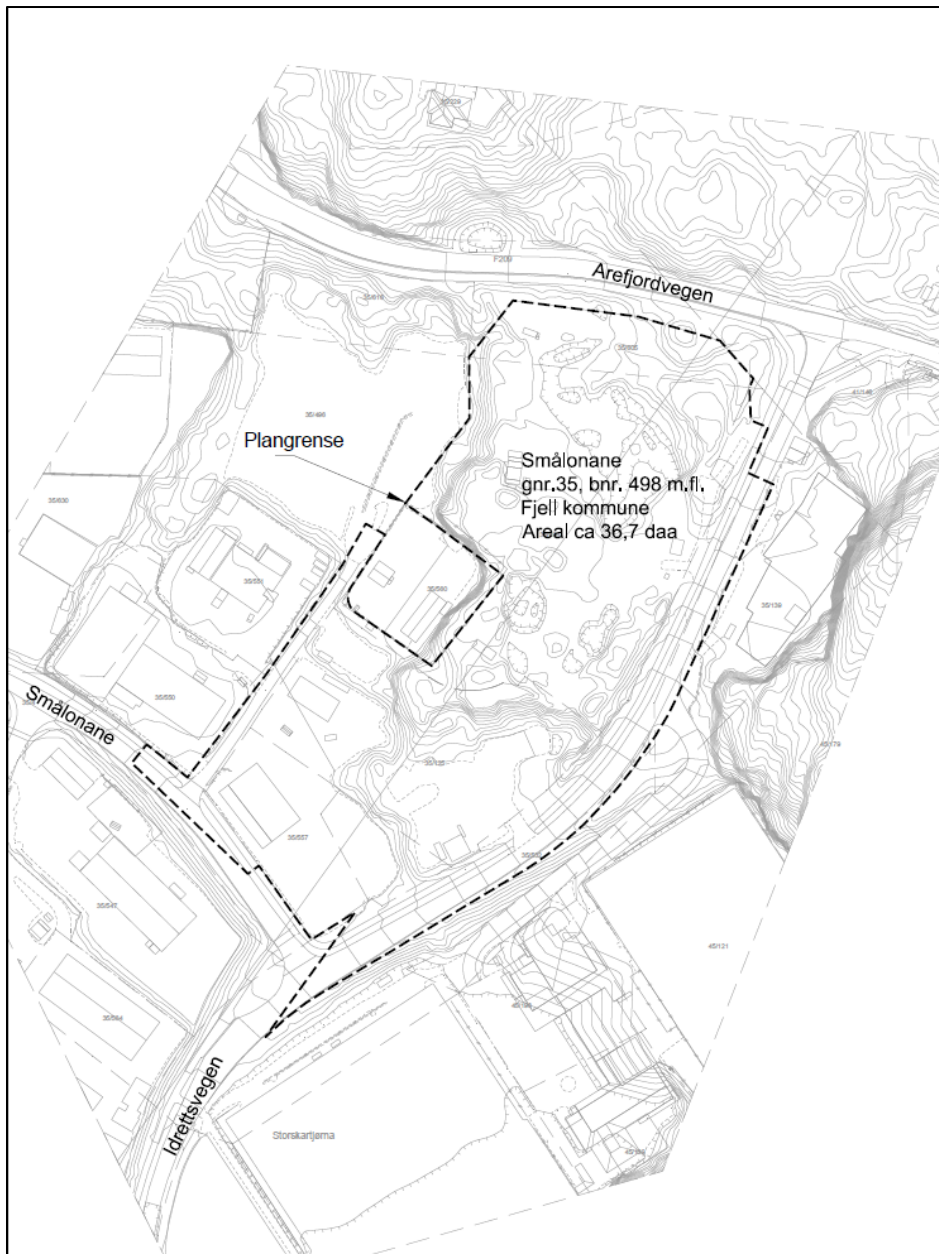


Figur 7-2 Planområdet ligg søraust for Sartor senter.

## 7.2 Avgrensing og størrelse på planområdet

Planområdet er på om lag 38,9 daa. Planområdet omfattar eit område som er omarbeida og delvis tilrettelagt for bygging.

Mot vest og sørvest grensar planområdet til næringsbygg. Nord for planområdet ligg eit ubygd område, og mot aust ligg Danielsens barne -og ungdomsskule. Vegane Arefjordvegen og Idrettsvegen ligg langs planområdet høvesvis mot nord og aust.



Figur 7-3 Plangrense ved oppstart.

### 7.2.1 Grunngeving av planavgrensinga

Bilete ovanfor visar planavgrensinga slik den var ved varsel om oppstart. Plangrensa har gjennom planprosessen og med innspel frå Fjell kommune vorte utvida til å omfatte ei busslomme og anna vegareal på austsida av Idrettsvegen ved gnr 45 bnr 421. Elles fylgjer plangrensa delvis eigedomsliner og tilgrensande reguleringsplanar.

### 7.2.2 Skildring av dagens bruk av planområdet

Planområdet er eit ubyggd, delvis omarbeida område, som til dels er tilrettelagt for bygging. Området har fram til no vore brukt til masseuttak og produksjon av pukk, grus og solla jord, i tillegg til å stadvis vere i bruk til utomhus lagring.

Ortofoto nedanfor visar korleis området ser ut i dag.



Figur 7-4 Ortofoto over planområdet

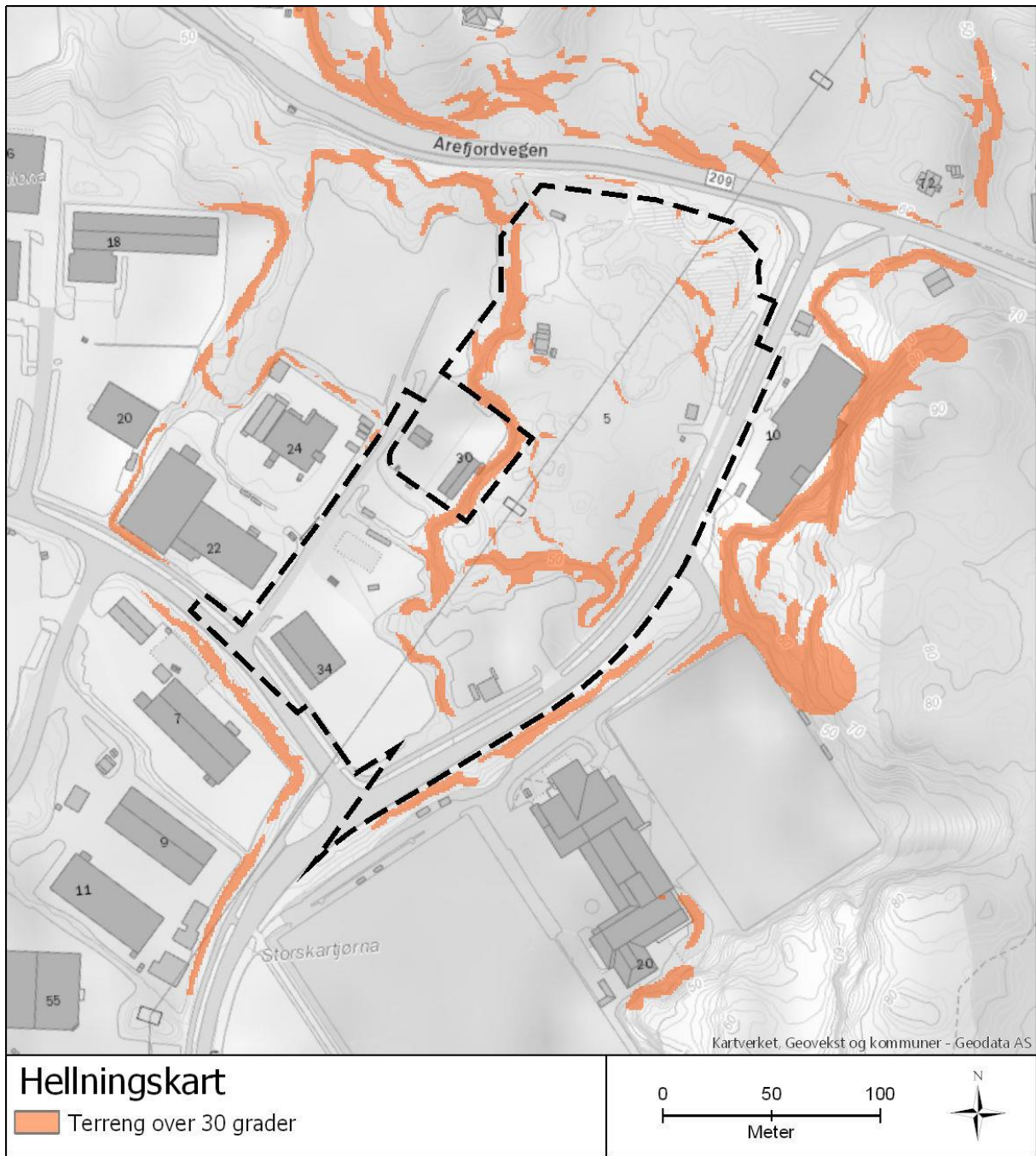
### 7.3 Topografi og landskap

Topografien innanfor planområdet er i hovudsak flat. Dei følgjande karta syner høgdeforskjellar, hellingsgrad og terrenget sine himmelretningar.

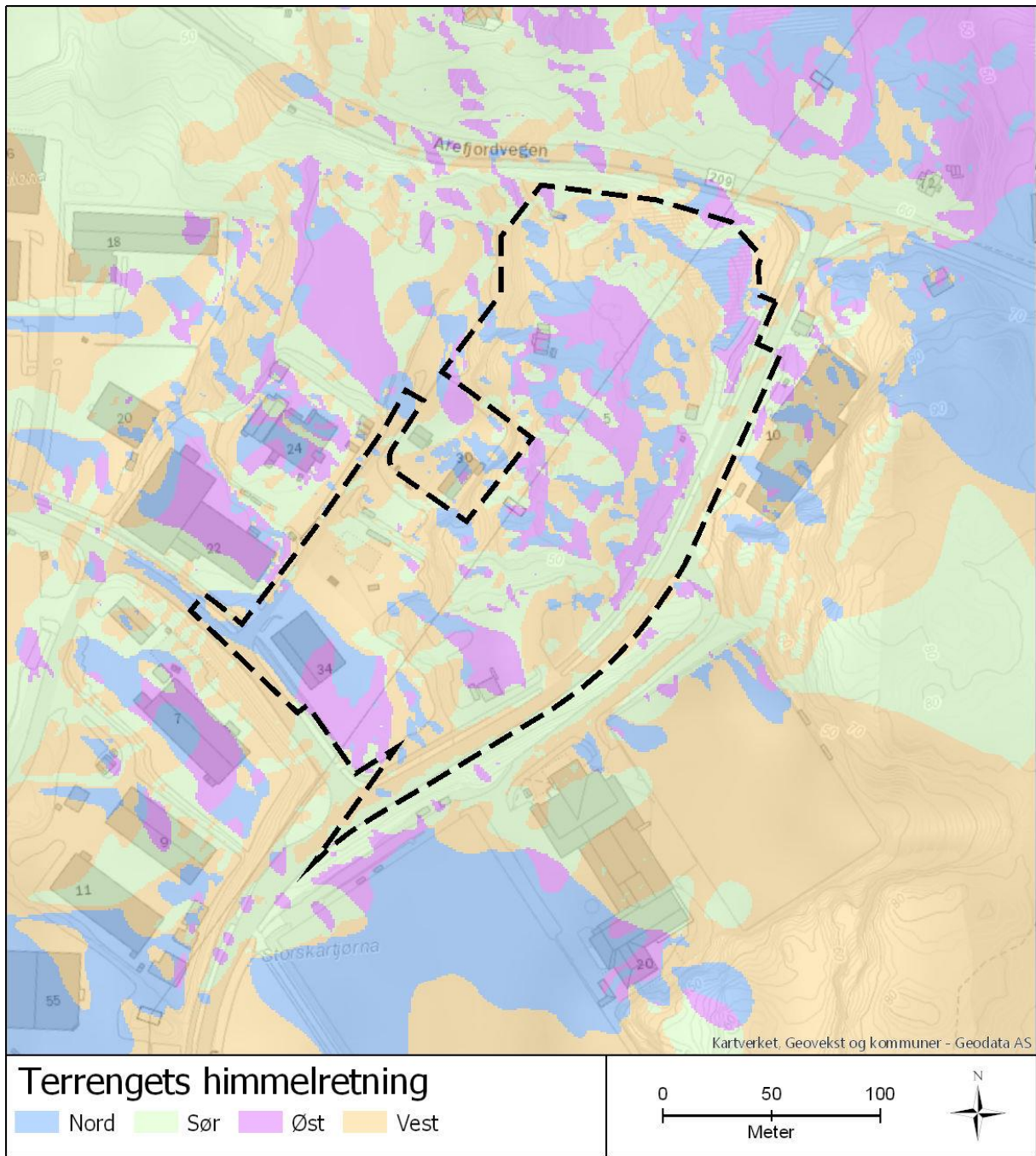


Figur 7-5 Høgdekart over planområdet.





Figur 7-6 Hellingskart over planområdet



Figur 7-7 Utsyn himmelretningar

## 7.4 Sol- og lystilhøve

Som synt i figur 7-8 under er det gode soltilhøve i planområdet. Korkje bygg eller terreng gjer vesentleg mykje skugge i området.



Figur 7-8 Det er gode soltilhøve i planområdet.

## 7.5 Lokalklima

Vis til lokale klimaforhold. Trekk særleg fram om området er utsett for vind.

## 7.6 Estetisk og kulturell verdi

Området har inga vesentleg estetisk eller kulturell verdi slik tilhøva er i dag. Planområdet er omarbeida, utan bygningar eller vegetasjon.

## 7.7 Stadens karakter

### 7.7.1 Eksisterande bygningar

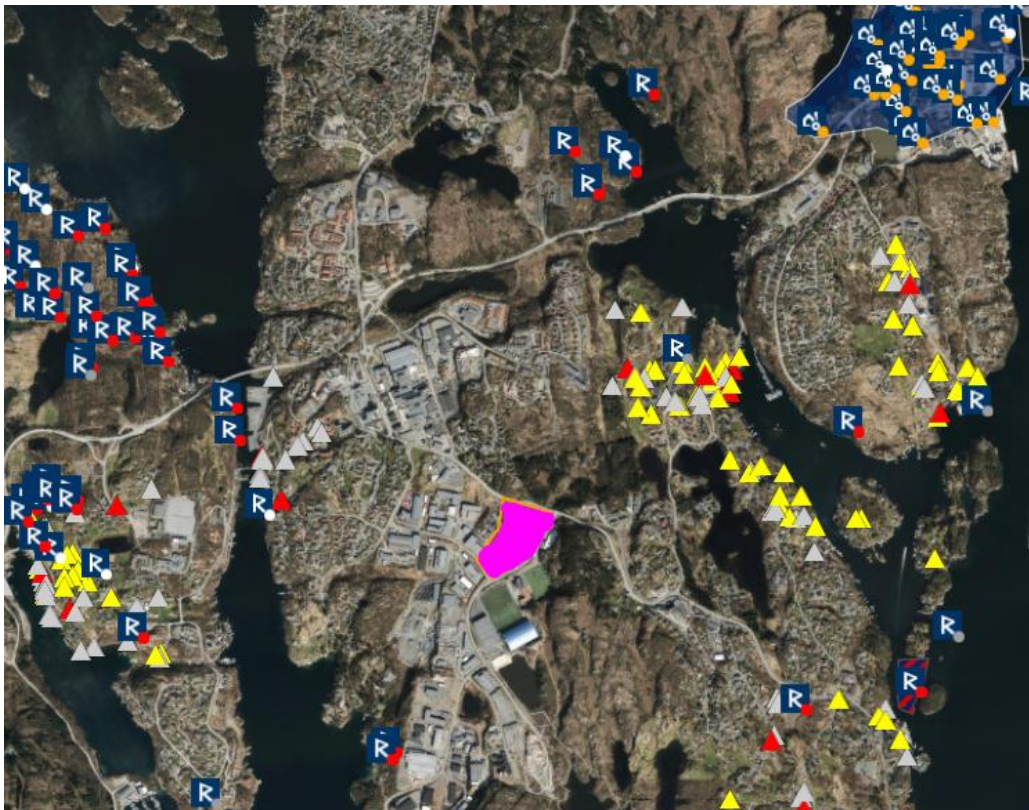
Nærområdet til planområdet er prega av næringsbygg med store parkeringsareal og areal for utandørs lagring/oppbevaring. Mot søraust ligg Danielsen barne- og ungdomsskule med skulebygg, fotballbanar og idrettshall.

### 7.7.2 Samspel mellom landskap og bygningsmassar

Området kring planområdet er relativt flatt. Bygga i det tilgrensande området i sør og vest er relativt store og firkanta, dei fleste med flatt tak, og er av låg estetisk verdi. Sampelet til landskapet har ikkje i særleg grad vore vektlagt då bygga vart oppførde. Mot søraust ligg skulebygget til Danielsen barne- og ungdomsskule, med tilhøyrande sports- og idrettsanlegg. Bygga og anlegget her er av høgare estetisk verdi og er betre tilpassa landskapet omkring.

### 7.7.3 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne eller nyare tids kulturminne og eldre bygningar i planområdet eller i influenssona til tiltaket. Det er vurdert at det ikkje er naudsynt å utarbeide kulturminnegrunnlag til planen. Det vil heller ikkje være naudsynt med arkeologiske undersøkingar etter Lov om Kulturminner § 9, då det ikkje er bevart opphavlege grunnmassar her.



Figur 7-9 Kartutsnitt frå Askeladden 21.11.2017 med planområdet avmerkt. Riksantikvaren.

### 7.7.4 Naturverdiar og landbruk

Planområdet er omarbeida og innehar ikkje vegetasjon av vesentleg grad. Her finns i dag inga naturverdiar eller landbruk. I følge Miljøstatus.no er det ikkje registrert freda, trua eller prioriterte artar, heller ikkje framande artar.

### 7.8 Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde

Planområdet er ikkje i bruk til rekreasjon eller som uteområde. Planområdet er ikkje vurdert som eigna til desse formåla.

### 7.9 Born og unges interesser

Det er ikkje spor etter leik eller anna form for bruk og opphald av barn og unge i planområdet. Området ligg like ved Danielsen barne- og ungdomsskule, men er ikkje eigna for verken leik eller opphald.

### 7.10 Trafikktilhøve

#### 7.10.1 Vegtilkomst

Tilkomst til planområdet er via Rv 209 Foldnesvegen, Fv 209 Arefjordvegen, Idrettsvegen og deretter Smålonane, eventuelt frå Arefjordvegen via Smålonane.



Figur 7-10 Bilete som viser adkomstvegane til planområdet

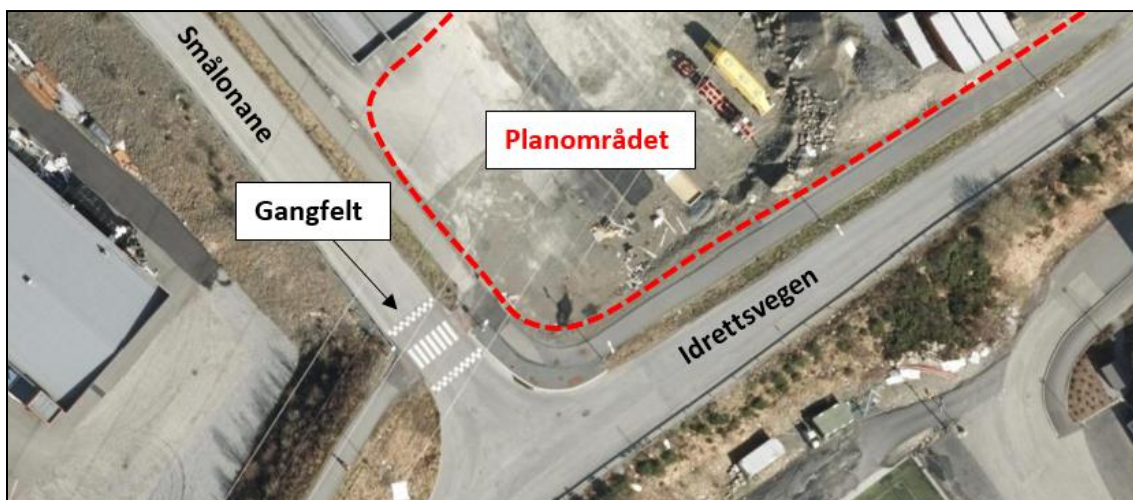
#### 7.10.2 Vegsystem

I Arefjordvegen, Idrettsvegen og Smålonane eksisterer det ein gang- og sykkelveg langs utbyggingsområdet, sjå bilete 7 – 11 for korleis fortau ser ut i Idrettsvegen. Tilhøva for gåande og syklande langs utbyggingsområdet vurderast derfor som bra nok med tanke på trafikktryggleik.



Figur 7-11 Det er etablert ein gang- og sykkelveg mellom utbyggingsområdet og Idrettsvegen. Bilete er frå 2010 og kan fråvika frå dagens situasjon (bilete: maps.google.no).

Det er også etablert opphøgde gangfelt i Smålonane og Idrettsvegen på naturlege kryssingspunkt, sjå figur 7.12. Dette aukar trafikksikkerleiken for gåande og syklande som skal krysse vegen. Flyfoto antyd at kryssingspunkt har nedsenka fortauskant, som er bra for f.eks. rullestolbrukarar og syklistar.



Figur 7-12 oversikt over tilkomstvegane til planområdet.

Informasjon frå databasen til NVDB viser at det har vore ein politirapportert personskadeulykke ved utbyggingsområdet dei siste ti år. Ulykka hendte i 2014 og førte til lettare personskade.

### 7.10.3 Kollektivtilbod

Sjå kap. 7.11.4 Mobilitetsplan.

### 7.10.4 Mobilitetsplan

Mobilitetsplanen tar føre seg reisande til/frå planområdet. Eit hovudmål med ein slik plan vil vere å redusere tal på reiser, og syte for at reisene er så miljøvenlege som mogleg. Det vert ikkje gitt forslag til tiltak for å redusere delen som brukar bil, men ei skildring av kvifor tiltaka innanfor planområdet kan oppnå ein høgare del som brukar kollektivt, sykkel eller går til fots.

I 2013 vart det gjennomført ei reisevaneundersøking i Bergensområdet. I undersøkinga er tala delt inn i kommunar og regionar, og i planskildringa er tala frå Region vest lagt til grunn. Region vest består av Sund, Fjell, Øygarden og Askøy.

Tala frå Nordhordland og Bergen kommune er tatt med for å samanlikne.

Reisemåte (tal i %)						
	Til fots	Sykkel	Bilførar	Bilpassasjer	Kollektivt	Anna
Region vest	10	1	68	9	11	1
Nord-Hordland	14	1	67	10	7	1
Bergen	25	3	47	7	16	2

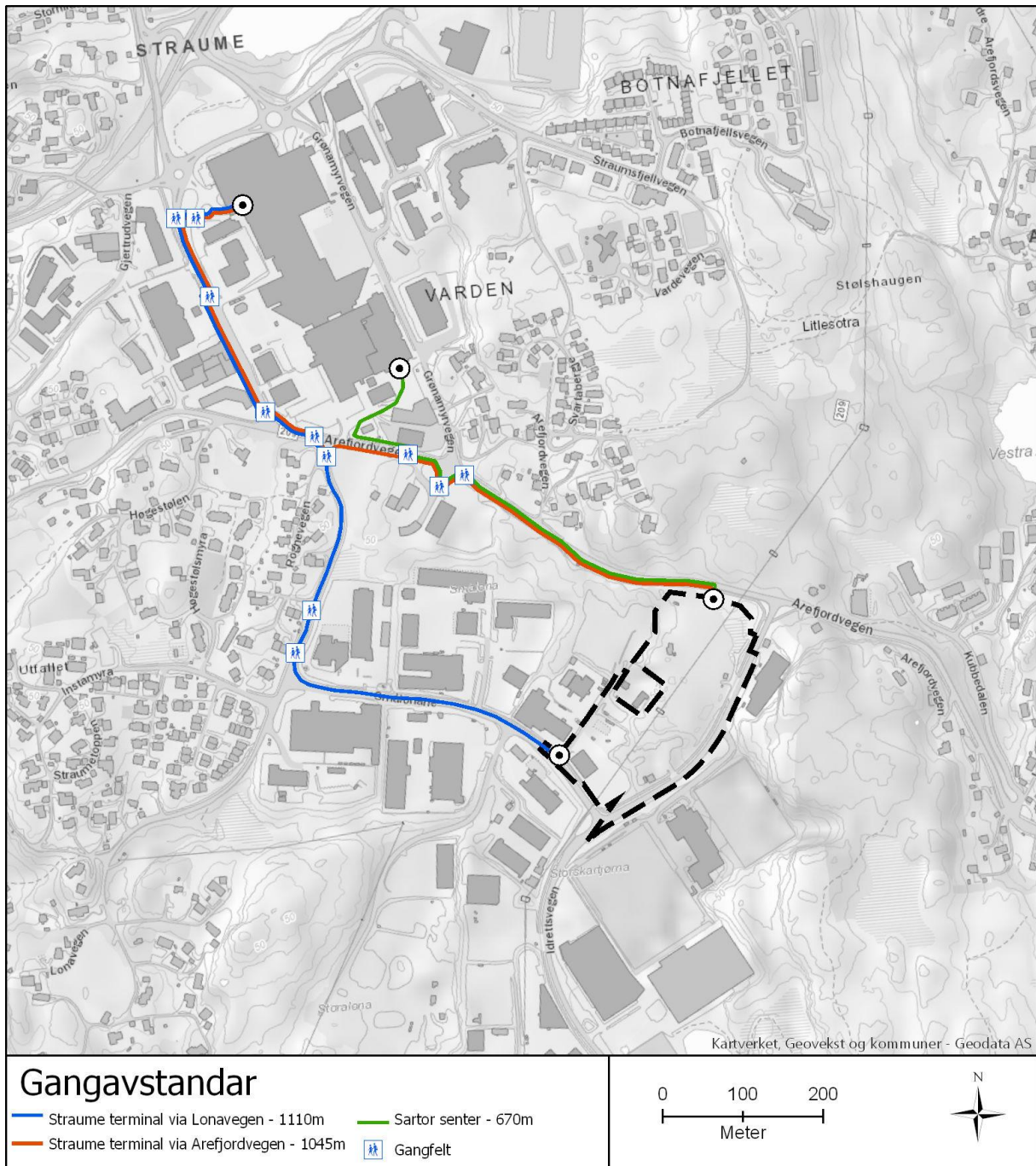
Region vest har ein særskild høg bilførardel samanlikna med Bergen, og litt høgare enn i Nordhordland. Det er delen til fots som skil mest, og Region vest ligg mykje lågare enn resten av Bergensområdet.

Reiseshensikt (tal i %)							
	Arbeid	Skole	Ten.reise	Omsorg	Service	Fritid	Anna
Region vest	25	5	2	15	27	23	3
Nord-Hordland	23	4	4	13	30	23	2
Bergen	24	7	2	10	30	24	3

Ca. halvparten av reisene kjem i kategoriene Arbeid og Fritid. Reiseshensikta varierer mykje mindre mellom kommunane og regionane enn reisemåten.

Det er ikkje alle reisetypene som er like lett å påverke, og det er arbeidsreisene som vert rekna som lettast å endre. Det er til dømes lettare å få folk til å ta bussen/gå/sykle til jobb enn å setje frå seg bilen når ein skal handle eller besøke familien.

Søre Straume næringsområde grenser til Arefjordsvegen i nord, og går langs Idrettsvegen sør til Smålonane. Frå Straume terminal til planområdet er det ca. 1100m i gangavstand, Figur 7-13. Frå planområdet til den næraste inngangen til Sartor senter er det under 700m.



Figur 7-13 Det er ca.1100m gangavstand til Straume terminal.

1 km (10 minutt) er ofte grensa for kva som vert rekna som maksimal gangavstand, og planområdet ligg i nærleiken av denne avstanden ift. Straume terminal og Sartor senter. Det er gang-/sykkelvegar langs Arefjordvegen, Idrettsvegen og Smålonane rundt planområdet, og det er gangfelt som sikrar trygg kryssing av vegane, jf. Figur 7-14.





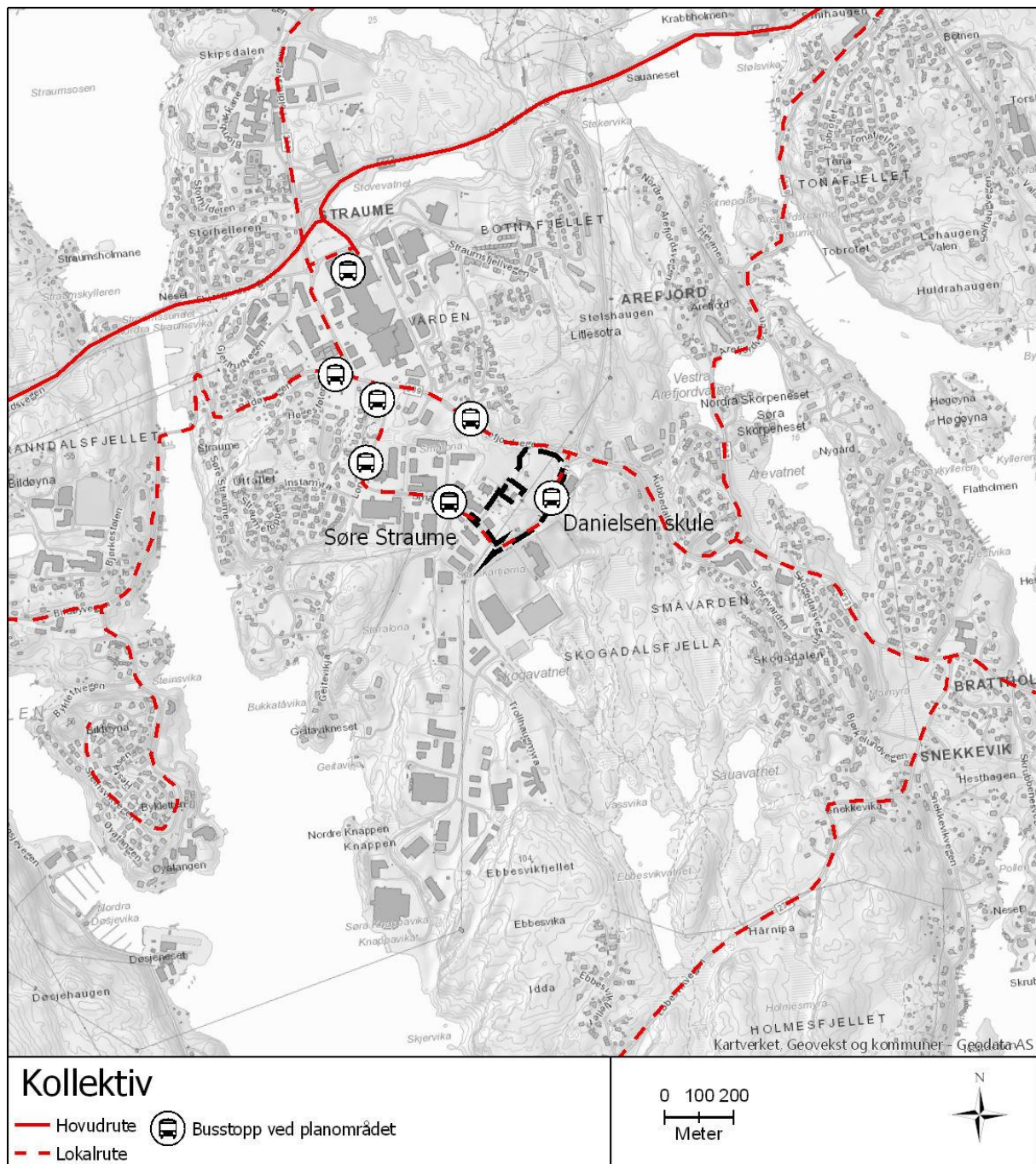
Figur 7-14 Gang-/sykkelveg i nærområdet.

Busstoppa Danielsen skole og Søre Straume ligg nær planområdet, jf. Figur 7-15. Dei vert betjent av rutene 441, 442 og 445, og har opptil to avgangar i timen kvar retning. Sidan det er kort avstand til haldeplassen frå planområdet vert det vurdert at det er god tilgang til kollektivtransport.

Det ligg godt til rette for bruk av kollektivtransport til planområdet. Det er fortsett uvisse om tal på kundar til dei framtidige verksemda som vil bruke andre reisemåtar enn bil vil auke.

Tabell 7-1 Definisjon av tilgang til kollektivtransport (kilde: Prosamrapport 218, Urbanet).

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig



Figur 7-15 Busstopp ved planområdet.

## **7.11 Sosial infrastruktur og andre servicetilbod**

### **7.11.1 Skule og barnehage**

Sidan det kun skal leggst til rette for næringsbygg i planområdet er ikkje punktet skule og barnehage relevant.

### **7.11.2 Idretts- og Kulturtilbod**

Sidan det kun skal leggst til rette for næringsbygg i planområdet er ikkje punktet idrett - og kulturtilbod relevant.

### **7.11.3 Helsetilbod**

Sidan det kun skal leggst til rette for næringsbygg i planområdet er ikkje punktet helsetilbod relevant.

### **7.11.4 Nærleik til arbeidsplassar**

Planområdet ligg som del av eit næringsområde med mange arbeidsplassar, og i Straume sentrum finns eit stort tal arbeidsplassar av ulik art.

### **7.11.5 Daglegvarehandel og andre servicetilbod**

Planforslaget legg til rette for 19 000 m<sup>2</sup> med blanda næringsareal både i form av daglegvare, detaljvarehandel, plasskrevjande og arealkrevjande volumhandel. Straume sentrum ligg ca.700 m frå planområdet. Her finns daglegvarehandel og ein rekke ulike service og sentrumsfunksjonar.

## **7.12 Universell tilgjenge**

Tilkomst til planområdet er per i dag universelt utforma.

## 7.13 Teknisk infrastruktur

### 7.13.1 Vatn og avlaup



Figur 7-16 Eksisterende areal før utbygging.

#### Vassforsyning

I Smålonane ligg det ein DN225 vassleidning. I Idrettsvegen ligg det i sør ein DN160 vassleidning som går over til DN250 lenger nord. FjellVAR har munnleg sagt at dei ser på moglegheita for å auka dimensjonen på DN160 leidninga til DN250 i framtida. I fortau langs Arefjordvegen er det lagt ut ca. 45 meter med DN300 vassleidning vestover for framtidig vassforsyning. Det ligg også ein DN200 vassleidning i Arefjordvegen.

#### Brannvassforsyning

Det ligger en sjølvfallsleidning DN160 fram til kryss Smålonane/Idrettsvegen som er avslutta i kum, sjå punkt 1 i teikning GH001. Langs Idrettsvegen ligg det i tillegg ein DN110 pumpeleidning for spillvatn som går heilt nord til Arefjordvegen. Frå Arefjordvegen og nedstraums Idrettsvegen er det lagt ned ca. 50 meter med DN400 spillvassleidning som er avslutta ca. i punkt 5, sjå GH001. Denne har FjellVAR munnleg sagt at er aktuell å forlenge nedover Idrettsvegen i framtida.

#### Overvatn, nedbørsfelt og flaumveger

Området som skal bygges ut fremstår i dag som ett grustak med varierte masser. Alt overvann blir i dag infiltrert på tomten. Det er opplyst av Fjell kommune ved Eigedomssjefen at det finnes en drensledning som går sørover fra krysset ved Smålonane nr 7.



Figur 7-17 Eksisterende vatn- og spillvatnsnett i området samt kraftlinje som krysser tomta.

### 7.13.2 Trafo og kraftlinjer

Planområdet vert kryssa av eksisterande 300kv kraftleidning Fana-Litlesotra- Kollsnes. Kraftleidningen er bygd og driven i medhald av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrag- og Energidirektorat (NVE), jf. Energiloven §3 -1 fyrste ledd.

### 7.13.3 Energiforsyning og alternativ energi

Viser til eksisterande energiforhold og vurder om det er mogleg å nytta alternative energikjelder, som t.d. fjernvarme, vassboren varme med meir.

## 7.14 Miljø, klima og grunntilhøve

### 7.14.1 Stabilitetstilhøve i grunn

Grunnen i planområdet er stabil. Berggrunnen består av gneis, for det meste granittisk til granodiorittisk med rød alkalifeltspat, ueinsarta til migmatittisk, stadvis bånd, stort sett amfibol- og biotittrik, stadvis grå granodiorittisk til tonalittisk gn, ifølgje NGU.

### 7.14.2 Mikroklimatiske tilhøve

Vis til inversjonsområde/kuldedrag, vind, elveos etc.

### **7.14.3 Støytilhøve**

Planområdet er ikkje spesielt utsett for støy. Noko trafikkstøy vil førekome dei langsliggande vegane, men området er ikkje særskilt trafikkert og støynivået er difor lågt. Det kan førekoma noko støy i anleggsperioden. Det er knytt føresegner til dette. Sjå punkt 2.10 i føresegna.

## **7.15 Beredskap ogulukkesrisiko**

### **7.15.1 Beredskap**

Tilkomst for utrykkingskøyretøy til planområdet er god. Næraste brannstasjon ligg på Ågotnes, 14 km unna.

### **7.15.2 Rasfare**

Planområdet er ikkje utsett for skred-eller rasfare.

### **7.15.3 Flaumfare**

Planområdet er ikkje i fare for å bli utsett for flaum.

### **7.15.4 Overvatn**

Sjå punkt 7.14.1 for overvatn, nedbørsfelt og flaumveger.

### **7.15.5 Vind**

Planområdet er ikkje spesielt utsett for vind.

### **7.15.6 Potensielle forureiningskjelder**

Planområdet ligg ikkje i nærleiken til lager av farleg avfall. Planområdet ligg i eit område med låg førekost av radon, og grunnen er ikkje forureina.

### **7.15.7 Ulukkesrisiko**

Viser til avdekka risiko/sårbarheit i området som skal vidareførast i ROS-analysen (sjå kap 8).

## **7.16 Privatrettslege bindingar**

Viser til ev bruksretter/klausular som er knytt til eigedommane etc.

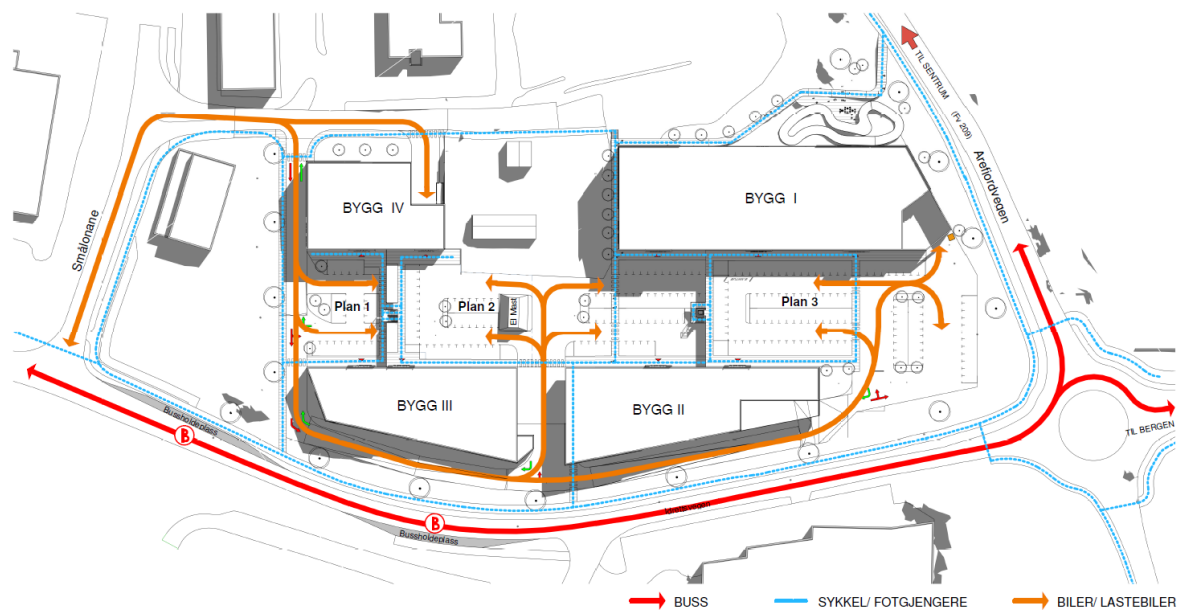
## 8 SKILDRINGAR OG VERKNADER AV PLANFRAMLEGGET

### 8.1 Innleiing

Straume Handelseiendom AS ynskjer å leggja til rette for ca. 19 000 m<sup>2</sup> næringsareal . Planområdet vil nyttast til plasskrevjande, arealkrevjande volumbasert og detaljvarehandel fordelt på fire bygg og med tilhøyrande varelevering, parkering, tilkomst, infrastruktur og uteareal. Det er førebels ikkje inngått konkrete leigeavtalar. Ein legg likevel til grunn at fordelinga mellom type handel blir 15 000 m<sup>2</sup> plasskrevjande varar og 4000 m<sup>2</sup>, herunder 2000 m<sup>2</sup> daglegvare.

Ein av dei viktigaste premissgjevarane for prosjektet og for planløysinga er høgspenteleidninga. Det går ei 300 kv kraftleidning Fana – Litlesotra -Kollsnes. Kraftleidninga er bygd og driven i medhald av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrag- og Energidirektorat (NVE), jf. Energiloven §3 -1 fyrste ledd. Dette gjer at mykje av området er bandlagt og det ikkje kan byggast på området. Ein har difor valt og leggja noko overflateparkering her og noko parkering i bygg. Bygga er planlagt oppført i to etasjar over terreng, med delvis utnytta kjellaretasje.

Ein har i planframlegget lagt opp til ein delvis skjult varelevering på baksida av bygga. Det er lagt opp til ein god funksjonsflyt mellom bilistar og mjuke trafikantar internt i planområdet (sjå figur 8-1). Som ein kan sjå utifrå skissa under er dei fleste av internvegane lagt på baksida av bygga for å skilje vareleveringa frå parkeringsarealet og dei mjuke trafikantane. Det ligg eksisterande fortau rundt heile planområdet. Ein har knyta seg til desse mot Arefjordvegen, Idrettsvegen og Smålonane. Det går ei hovudgangsti frå hovudtilkomsten via pumptracken (liten sykkelbane) og vidare til Arefjordvegen. Internt i planområdet har ein lagt til rette for gangforbindelse langs med dei fire bygga og på tvers av området. Det vert i samband med reguleringa lagt til rette for busslommer på både sider av Idrettsvegen med ein kulvert vist på figur 8-20 og 8-21. Dette gjer at kryssing av Idrettsvegen vert trafikksikker.



<b>DIAGRAM TRAFIKK</b>		<b>STRAUME HANDELSEIENDOM AS</b>	ADRESSE: STRAUME, NORGE
DATE: 07.02.2018	NÆRINGSPROSJEKT SØRE STRAUME - FJELL KOMMUNE	RETAIL	SAKS.NR: 214.441
		Arkitekt: 16 1902 Oslo Tlf: +47 4636 7034	ARSHJERNE ARKITEKTER MÅLESTOKK: 1:1000@A3

Figur 8-1 – Forbindelse for buss, sykkel og fotgjengere, bilar og lastebilar. Kjelde Årstedene Arkitekter

Krysset frå idrettsvegen og inn til Smålonane er stramma opp og utvida. Dette gjer at avkjørsla vert større og ein får betre sikt. For å få naudsynt breidde på tilkomstvegen har ein måtte gå noko inn på eigedom gnr 35/550.

Det er ikkje vurdert noko alternativ utbygging på området. Dette er i hovudsak på grunn av plasseringa av høgspenlinja som går rett gjennom planområdet som set premissane for plassering av bygg, anlegg og parkering.

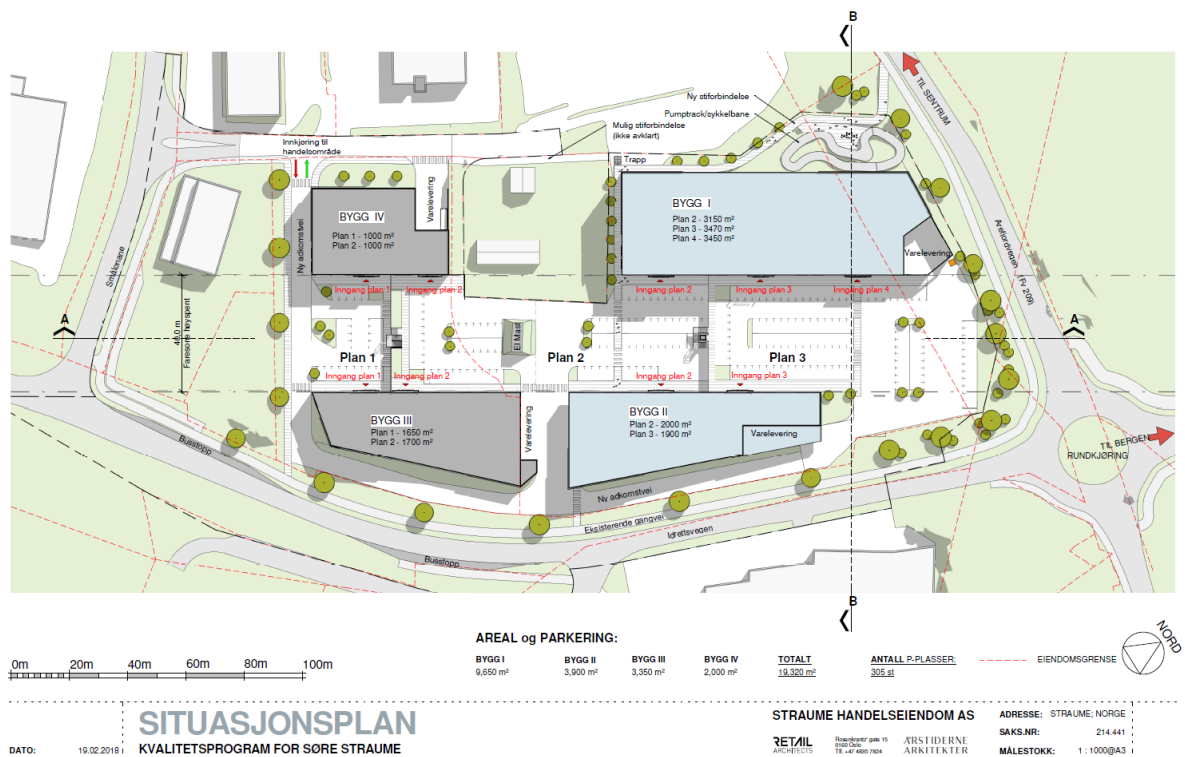




Figur 8-2 oversikt frå sør. Kjelde Årstidene Arkitekter

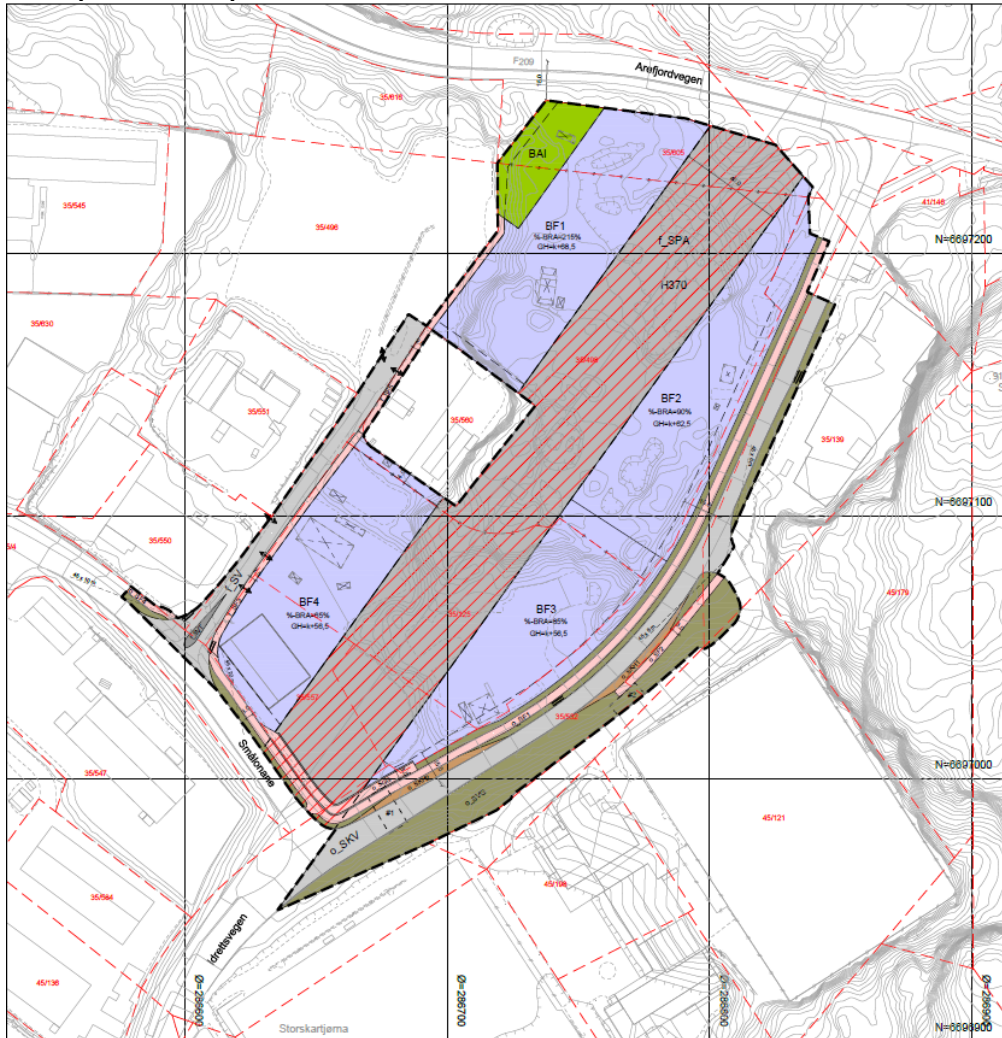
## 8.2 Planlagt arealbruk

Forslag til situasjonsplan for området



Figur 8-3 Situasjonsplan - illustrasjonsplan datert 19.02.18. Kjelde Årstidene Arkitekter

## Arealplankart av planområdet



Figur 8-4 plankart datert 15.02.18. Kjelde Sweco

TEIKNFORKLARING		PBL § 12 REGULERINGSPLAN	
		Plankart 1 av 1 8081 ver 4.5	
<b>Arealformål:</b>			
<b>Bygg og anlegg (PBL § 12-5, nr 1)</b>			
BF	Foreninger	BAI	Andre idrettsanlegg/Pumtrack
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr 2)</b>			
SV	Veg (2010)	SKV	Køyreveg (2011)
SF	Fortau (2012)	SGG	Gangveg (2016)
SVT	Annan veggrunn - teknisk anlegg (2016)	SVG	Annan veggrunn - grøntareal (2019)
SKH	Kollektivhaldeplass (2073)	SPA	Parkeringsplassar (2080)
<b>Omsynssoner (PBL § 12-4)</b>			
[Hatched Box]	Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenningskabler) (370)		
<b>Føresognrader (PBL § 12-7)</b>			
[Dashed Box]	Vilkår for bruk av areal		
<b>Juridiske flatar, linjer og punkt:</b>			
<b>Linjesymbol</b>			
[Solid Line]	Plangrense	[Dashed Line]	Føresognrense
[Dotted Line]	Føresognrense	[Dash-dot Line]	Elvedomsgrense som skal opphevas
[Dashed Line]	Føresognrense	[Dashed Line]	Byggegrense
[Dashed Line]	Bygg som inngår i planen	[Dashed Line]	Byggingse som torusettes (fjernet)
[Dashed Line]	Frisiktlene	[Dashed Line]	Måle og avstandslene
<b>Punktsymboler</b>			
[Vertical Line]	Stenging av avkøyrsel	[Double Arrow]	Avkøyrsel - både inn og utkøyrsing
[Circle]	Regulerande gesimshøgde	[Circle]	Prosent bruttareal
[Circle]	Regulerande gesimshøgde	[Circle]	Prosent bruttareal
[Circle]	Regulerande gesimshøgde	[Circle]	Prosent bruttareal
<b>Reguleringsform (PBL § 12-7 nr. 14)</b>			
[Circle]	Offentleg arealformål	[Circle]	Felles arealformål

Figur 8-5 Teiknforklaring datert 15.02.18. Kjelde Sweco

<b>Arealtabell</b>	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	Areal (daa)
Andre idrettsanlegg	1
Forretningar (4)	17,3
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>18,3</b>
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Annan veggrunn - grøntareal (9)	3,5
Annan veggrunn – teknisk anlegg (3)	0
Fortau (4)	1,5
Gangveg/gangareal	0,2
Kollektivhaldeplass (2)	0,3
Køyreveg	2,3
Parkeringsplassar	11,4
Veg	1,3
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>20,7</b>
Totalt alle kategorier:	38,9

### **8.3 Formål knytt til bygningar og anlegg**

#### **8.3.1 Type bygningar og anlegg § 12-5.nr 1.**

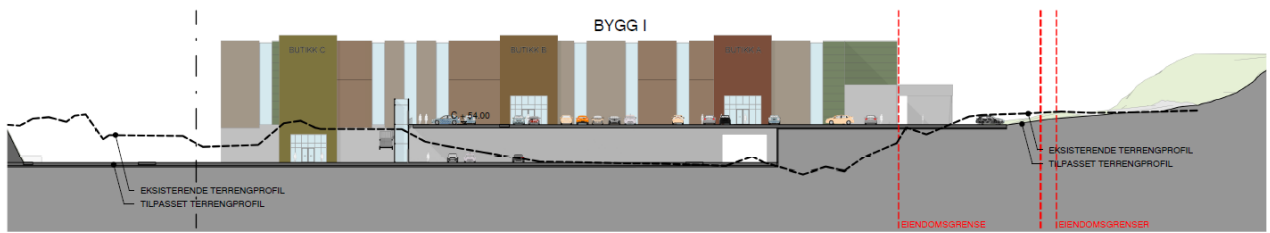
##### **Forretningar**

Innanfor BF 1 – BF4 kan det leggest til rette for forretningar. Situasjonsplanen legg til rette for at det kan verta etablert eit bygg innanfor kvart delfelt. Bygga kan nyttast til detaljvarehandel, derunder daglegvare, utsalsvare, plasskrevjande varehandel. Fasadane skal framstå med eit heilskapleg preg og med god arkitektonisk utforming. Bygga vil stort sett vere i tre til fire etasjar.

Innanfor BF1 – BF4 kan det leggest til rette for detaljvarehandel, plasskrevjande handel og jamfør føresegn datert 22.12.17. Arealet på volumhandelen skal minimum vera 1000 m<sup>2</sup> salsareal per eining. Det kan etablerast daglegvarebutikk på inntil 2500 m<sup>2</sup> salsareal innanfor BF1 – BF4.

##### **BF1**

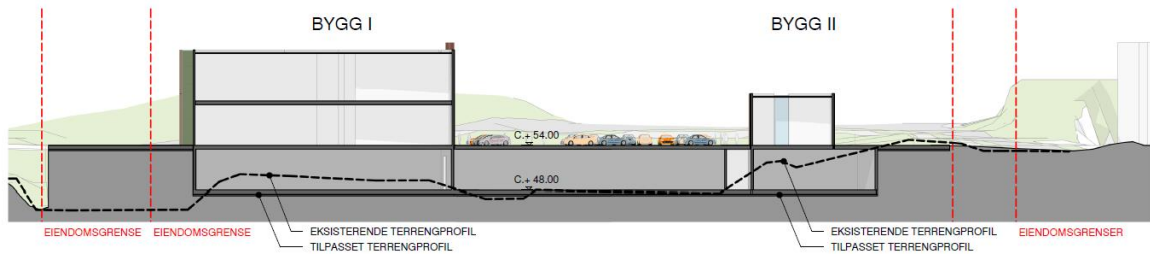
Innanfor BF1 er det lagt til rette for ein utnyttingsgrad på % BRA =215% og ein maks gesimshøgde på kote + 68.5 over gjennomsnittleg planert terreng.



Figur 8-6 Snitt som viser bygg 1. Kjelde Årstadene arkitekter

**BF2**

Innanfor BF2 er det lagt til rette for ein utnyttingsgrad på % BRA =90% og ein maks gesimshøgde på kote +62 ,5 over gjennomsnittleg planert terreng.

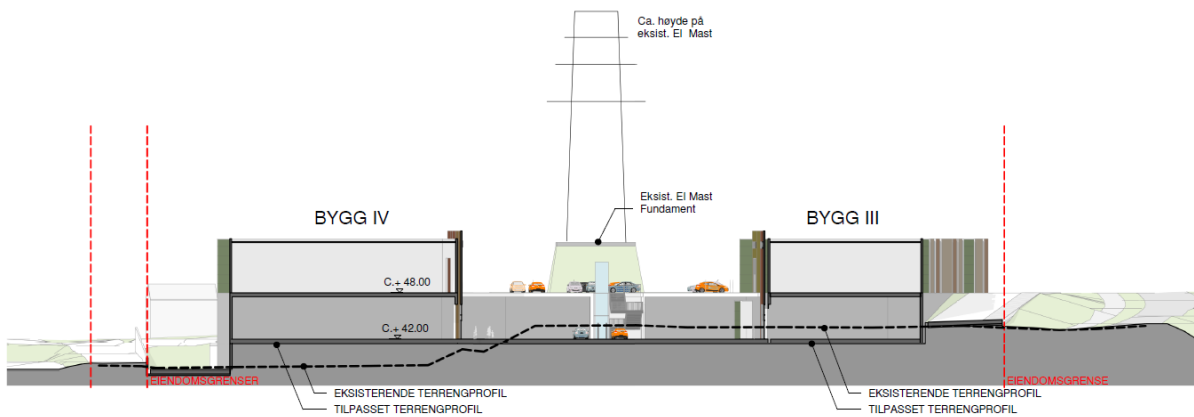


Snittprofil C-C

Figur 8-7 Snitt som viser bygg 1 og bygg 2. Kjelde Årstadene arkitekter

**BF3**

Innanfor BF3 er det lagt til rette for ein utnyttingsgrad på % BRA = 85% og ein maks gesimshøgde på kote +65,5. over gjennomsnittleg planert terreng.



Snittprofil B-B

Figur 8-8 Snitt som viser bygg 3 og 4. Kjelde Årstadene arkitekter

## BF4

Innanfor BF4 er det lagt til rette for ein utnytingsgrad på % BRA =65% og ein maks gesimshøgde på kote +56,5 over gjennomsnittleg planert terreng.



Figur 8-9 snitt for bygg 4

Sidan området i har vore nytta til uttak av masser vil det det vere utfordrande å definera framtidig terreng heilt presist, sidan heile området må planerast. Det er valt å nytta maks gesimshøgde. Dette vil sikra at bygga ikkje vert høgare enn på maks kote som satt i plankart. Bygga i planområdet er om lag like høge som bygga rundt.

## Andre idrettsanlegg /pumptrack



Figur 8-10 Andre idrettsanlegg, pumptrack plankart-

Det kan innanfor føremålet leggast til rette for ein pumptrack sjå figur 8 – 11.



PRINSIPPSKISSE PUMPTRACK - STIFORBINDELSE MOT VEST

Figur 8-11 illustrasjon av pumptrack sett fra Årefjordvegen. Kjelde Årstedene arkitekter

### 8.3.2 Leike- og uteopphaldsareal

Sidan planområdet kun inneheld næringsareal er det ikkje lagt inn noko leike- og uteopphaldsareal bortsett frå at det kan leggjast til rette for pumptrack sjå figur 8-11 eller liknande i område BAI.

### 8.3.3 Kommunaltekniske anlegg

Bosshandtering vil bli løyst i kvart enkelt bygg. For bygg 1-3 er tilkomsten dimensjonert for modulvogntog. For bygg 4 er tilkomsten dimensjonert for vanleg vogntog. Sidan det interne vegsystemet er dimensjonert for modul og vanlege vogntog vil bossbil ha lett tilgjenge til alle bygg.

### 8.3.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

#### Køyreveg

Tilkomst til planområdet er via Rv 209 Foldnesvegen, Fv 209 Arefjordvegen, Idrettsvegen og deretter Smålonane, eventuelt frå Arefjordvegen via Smålonane.

#### Smålonane – eksisterande veg

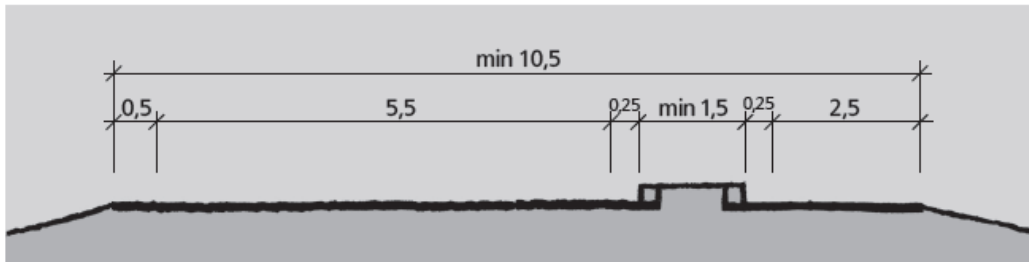
Vegen har breidde ca. 7 m inkludert skulder og samt gang- og sykkelveg med ca 2,75 m breidde adskilt med en 3 m bred rabatt. Fartsgrensen er 50 km/t. Dette tilsvarer dimensjoneringsklasse Sa2.

## Sa2 Samleveg, fartsgrense 50 km/t

Samleveg Sa2 utformes for en fartsgrense på 50 km/t. Disse er interne vegforbindelser i byer eller vegforbindelser mellom bygder hvor vegen går gjennom bebygde områder. Denne dimensjoneringsklassen brukes når ÅDT > 1 500.

### Tverrprofil

Vegen bør bygges med tverrprofil som vist i figur C.16 eller C.17.



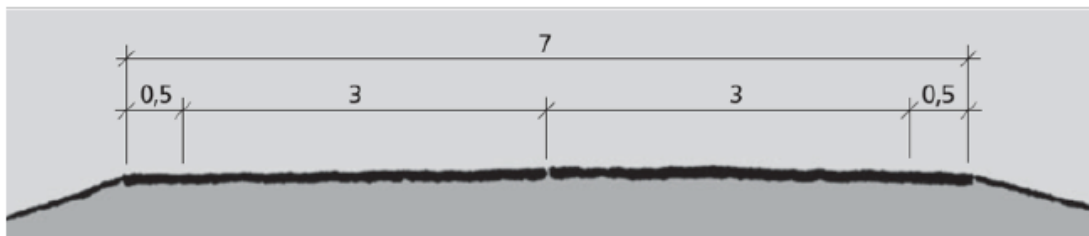
Figur C.16: Tverrprofil Sa2 (alternativ 1) 10,5 m vegbredde inklusive gang- og sykkelveg (mål i m)

Bredde på gang- og sykkelveg inkluderer 0,25 m grusskulder mot grøfteareal.

Figur 8-12 Tverrprofil Sa2 (alternativ 1)

## Tilkomstveg næringsområde f\_SV

For tilkomstvegen er det valt dimensjoneringsklasse A2, med fortau på høyre side med bredde 2,5 m. Vegen er dimensjonert for vogntog i høve til håndbok N100. Stoppsikt 45 m.



Figur C.22: Tverrprofil A2, 7 m vegbredde (mål i m)

Figur 8-13 Bildetekst Tverrprofil A2, 7 m vegbredde

## Kryss mellom Smålonane og næringsområdet

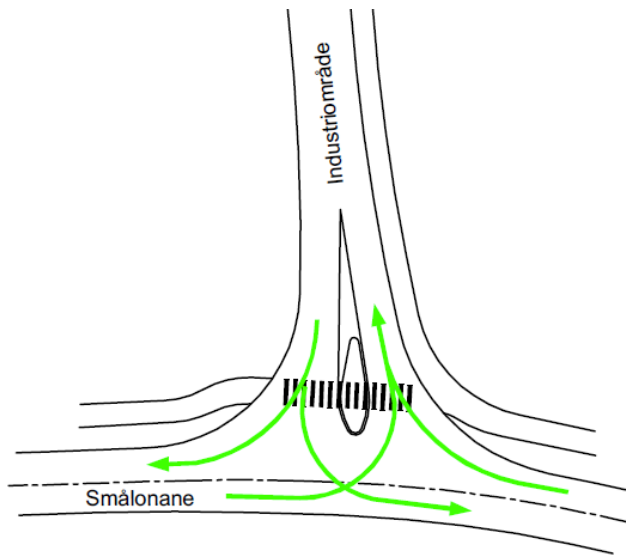
Krysset er utforma som et T-kryss med dråpeøy og gangfelt. Spøringsanalyse er utført for lastebil, vogntog og modulvogntog.

For lastebil er køyremåte A ok for alle køyreretningar i krysset (figur 1).

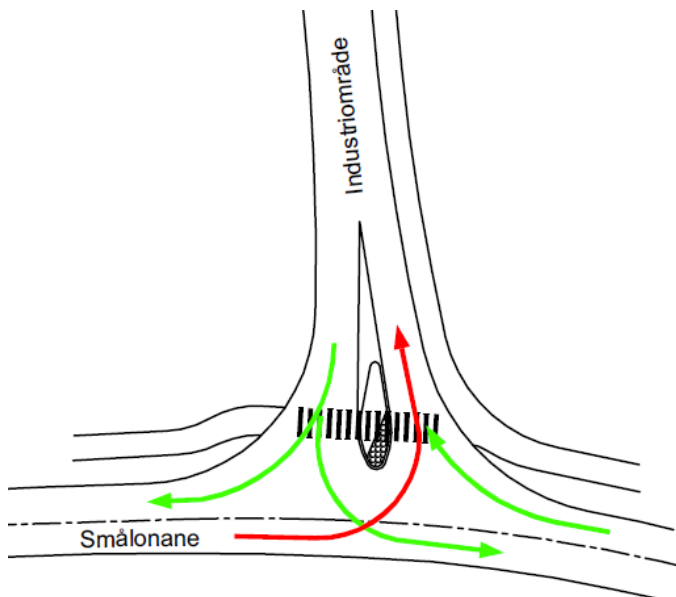
For VT er køyremåte A ok for alle køyreretningar, men trafikkøya vert overkøyrert ved venstresving inn på industriområdet (figur 2).

For MVT er køyremåte A ok for alle køyreretningar, men trafikkøya vert overkøyrert ved venstresving inn på industriområdet og venstresving ut frå industriområdet (figur 3).

Trafikkøya må verta bygd overkøyrbar for å sikre tilkomst for VT og MVT. Dette arealet bør likevel verte utforma slik at det verkar avvisande på personbilar.

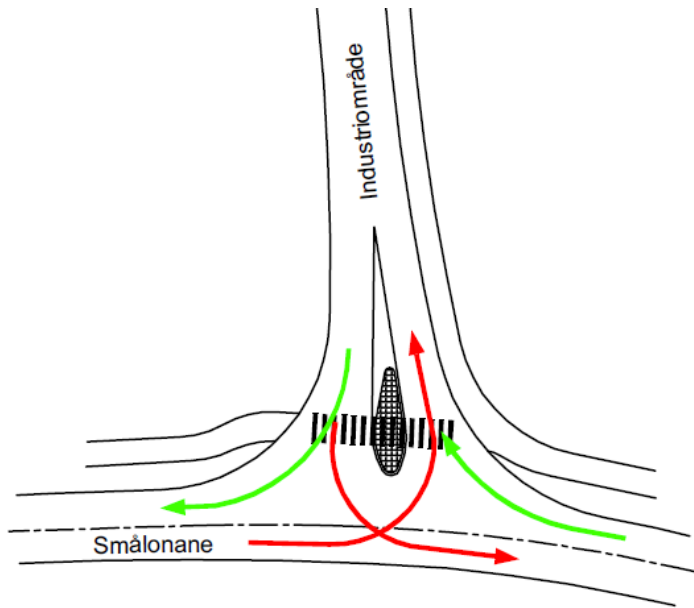


Figur 8-14 køyremåte A for lastebil.

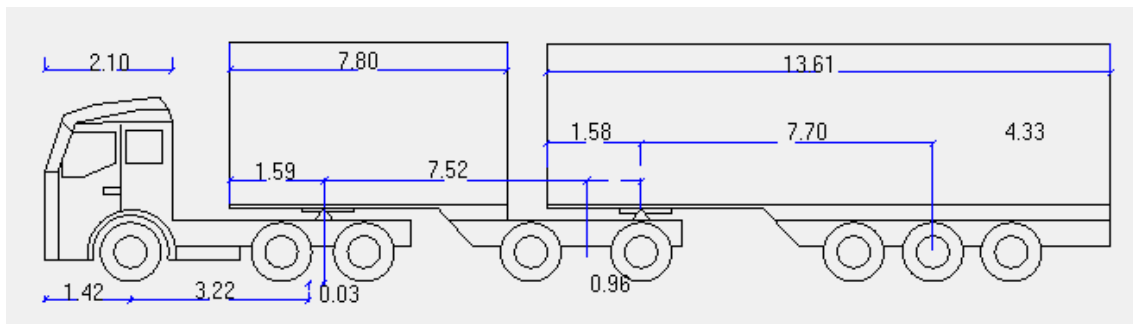


Figur 8-15 køyremåte A for vogntog (rød pil viser når trafikkøya vert overkøyrert).





Figur 8-16 køyremåte A for modulvogntog (rød pil viser når trafikkøya vert overkøyrte).



Figur 8-17 Køyretøy brukt for sporing av modulvogntog - Danmark, MV3.

## Siktkrav

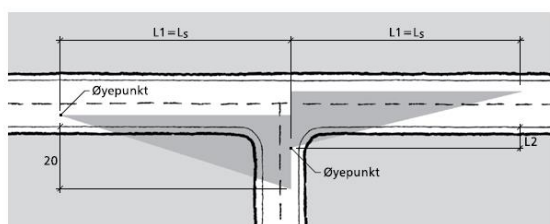
I høve til figur 4.20 og tabell 4.10 i håndbok N263 er det følgende krav til sikt:

$L1 = 45 \text{ m}$

$L2 = 10 \text{ m}$  i høve til tabell 4.10

### Siktkrav i uregulerte T-kryss

Sikt i uregulerte T-kryss bør sikres i henhold til figur 4.20 og tabell 4.10.



Figur 4.20: Siktkrav i uregulerte T-kryss

Figur 8-18 Siktkrav i uregulerte T - kryss

Tabell 8-1 Tabelltekst Siktkrav i uregulerte T - Kryss

Tabell 4.10: Siktkrav i uregulerte T-kryss og forkjørregulerte T- og X-kryss, L2 [m]

Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg [km/t]		
	30 og 40	50 og 60	80 og 90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

## Køyreveg

O\_SKV er eksisterande køyreveg i Idrettsvegen. Her har ein lagt inn eksisterande situasjon i plankartet.

## Fortau og gangveg

o\_SF1 er eksisterande fortau og ligg på vestsida av Idrettsvegen og er 3 m breidt. Delar av f\_SF3 er eksisterande av fortau som ligg på nordsida av Smålonane. Delar av f\_SF3 som går inn til næringsområdet frå Smålonane er nytt fortau og etablert i samband med f\_SV. Fortauet er 2,5 meter breidt. For å etablere ei heilskapleg gangforbinding frå Smålonane til BAI område for pumptrack er fortauet vidareført også på gnr 35 bnr 560. Fortauet er f\_SF5 er 3 m breidt.



Figur 8-19 fortau og gangveg

## Anna veggrunn - Teknisk anlegg

Område merka o\_SVT skal nyttast til anna trafikkareal som rekkverk, mur og trafikkøy f\_SVT som vist på plankart.

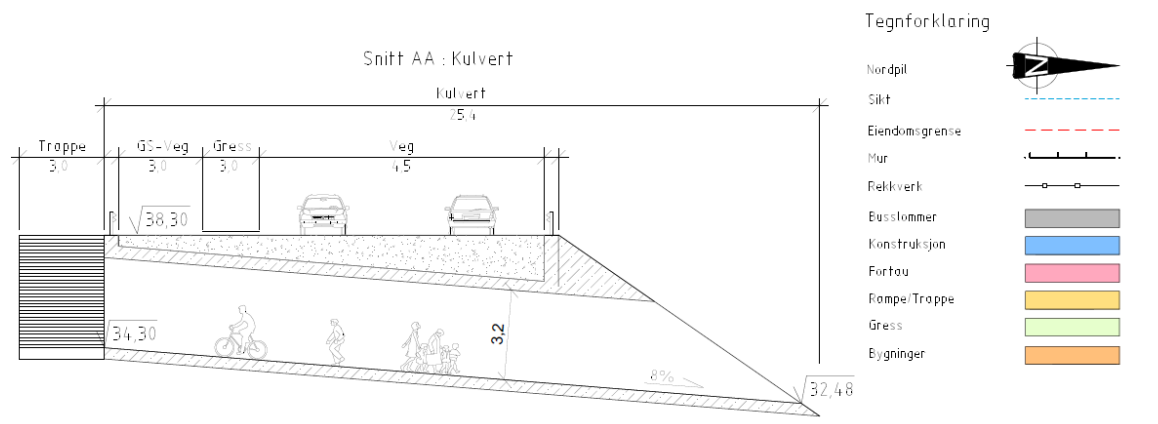
## Anna veggrunn - grøntareal

Område merka o\_SVG skal nyttast til anna trafikkareal. Det kan innanfor føremålet bli plassert veglys, murar, rekkverk og anna turvande føremål som har tilknytning til vegen sin funksjon.



Figur 8-20 Oversikt over grøntareal

## Kulvert

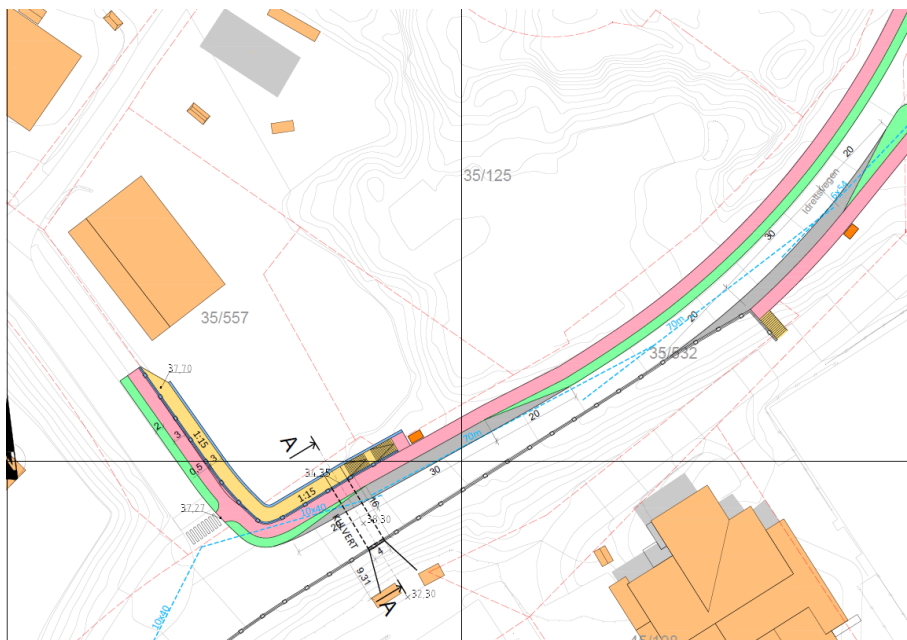


Figur 8-21 snitt kulvert

Kulverten er universelt utforma med ein fire meter breidde innvendig. Lengdefall skal være maks 6%. Det må sikrast tilfredsstillande tilkomst frå kulvert og vidare til skule/ idrett. Dette vert etablert samstundes med at kulvert vert bygd, og skal være ferdigstilt før opning av kulvert.

- Rampe til kulvert er universelt utforma med stigning på 1:15. Det må verta etablert gjerde på mur mellom fortau og rampe i høve til gjeldande krav.
- Siktsoner skal oppretthaldast, og det er ikkje tillete med møblering eller planting over 0,5 meter innanfor siktsoner. Siktsoner skal til ei kvar tid vere fri for hindringar for å oppretthalde trafikksikkerheita.
- Ved trapp i nordaustleg busslomme må det sikrast god sikt og trygg kryssing av veg ved bruk av ledegjerde.

## Kollektivhaldeplass



Figur 8-22 skisse kollektivhaldeplass

Kollektivhaldeplass i Idrettsvegen er prosjektert i høve til Statens vegvesens håndbok N100. Busslomme er 20 x 30 x 20m. Det er satt av areal til leskur på begge busslommene. Tilkost til busslommene skjer via universelt utforma fortau. I tillegg er det trappetilkost frå kulvert til busslomme retning sør, og trappetilkost frå skulen til busslomme retning nord. Kulvert fungerer som kryssingspunkt ved Idrettsvegen.

## Parkering/garasje

Sidan det går ei høgspenning 300kV kraftleidning Fana – Litlesotra er store delar av planområdet avsett til omsynssone høgspenningsanlegg (H370), inkludert høgspenkablar. Omsynssona har ein breidde på 40 meter og under her er det ikkje tillete å oppføra bygg for varig opphald. Ein har difor valt å leggja til rette for overflateparkering og noko parkering under terreng. I planforslaget kan ein leggja til rette for 305 parkeringsplassar innanfor føremålet.

## Varelevering

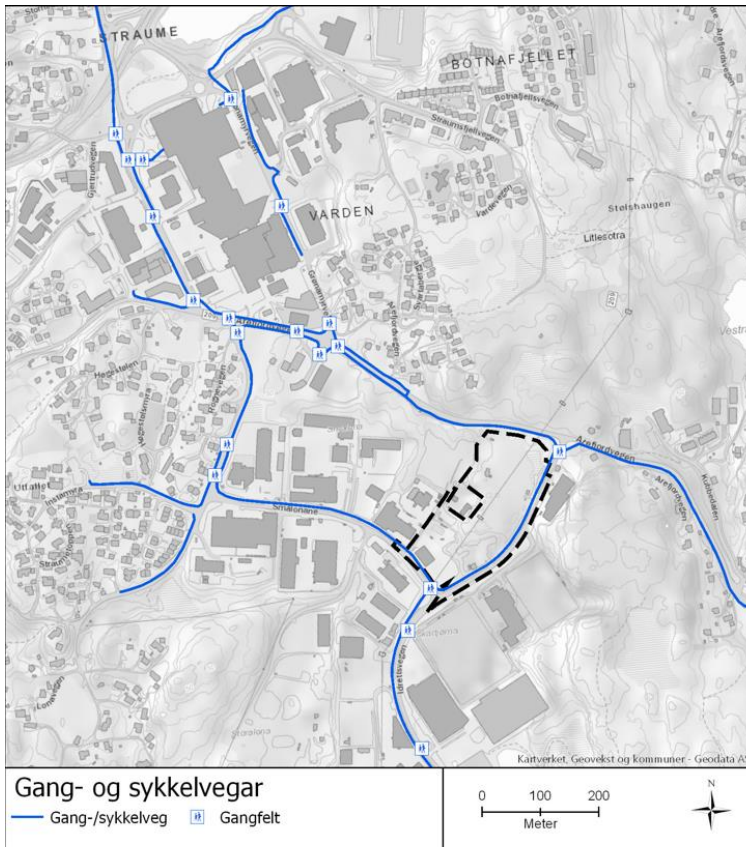
Vareleveringa er tenkt løyst i kvart enkelt bygg. Tilkomsten til bygg 1 - 3 er dimensjonert for modulvogntog. Tilkomsten for bygg 4 er dimensjonert for vanlege vogntog.

## 8.4 Folkehelse

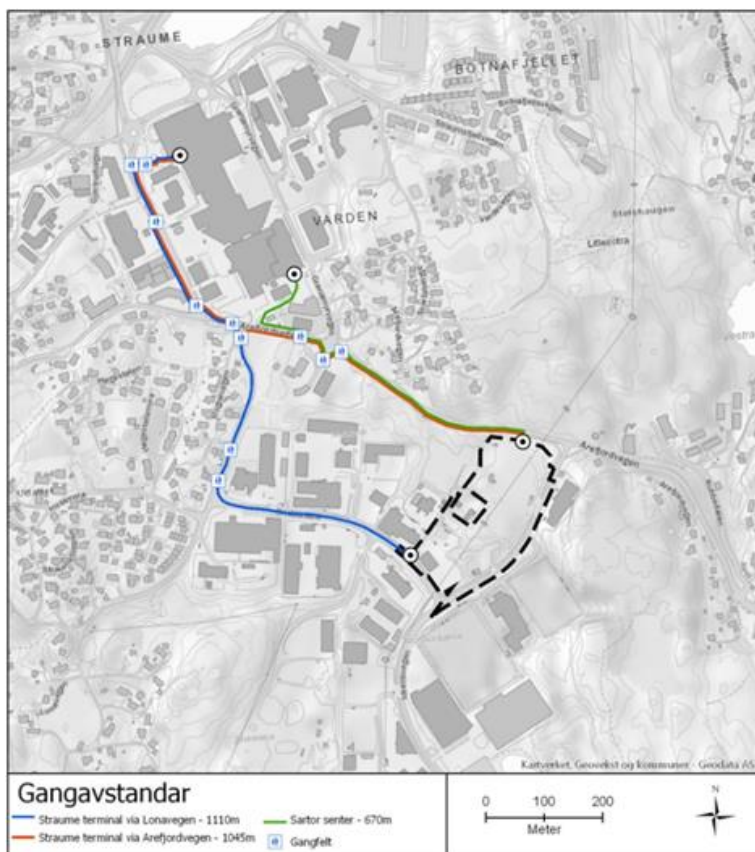
Utdrag frå mobilitetsplan

### Gang- og sykkelsamband

Kartet under (figur 8-23) viser gangavstandar mellom forretningsområdet og Straume sentrum. Som ein ser av kartet varierer avstanden til Straume sentrum avhengig av korleis ein definerer målpunktet, og om ein nyttar Arefjordvegen eller Lonavegen.



Figur 7-14 Gang-/sykkelveg i nærområdet



Dersom ein nyttar Aarefjordvegen vil gangavstanden til Straume sentrum vera på om lag 700 m. Dersom ein nyttar Lonavegen er avstanden om lag 1100 meter avhengig kor ein definerer målpunktet.

Langs både Lonavegen og Aarefjordvegen er der ein-sidig fortau. Samstundes er det i samband med planarbeidet regulert to nye busslommer langs Idrettsvegen samt ein kulvert. Dette gjer at planområdet er sikra ein god og trafikksikker tilkomst for gåande.

1 km (10 minutt) er ofte grensa for kva som vert rekna som maksimal gangavstand, og planområdet ligg innanfor denne avstanden i høve til Straume terminal og Sartor senter.

Rundt planområdet ligg der gang-/sykkelvegar både langs Arefjordvegen, Idrettsvegen og Smålonane, og der er fleire gangfelt som sikrar trygg kryssing av vegane, jamfør illustrasjonen til venstre.

Mobilitetsplanen visar at høva ligg til rette for at mjuke trafikantar kan kome seg lett til planområdet frå Straume dersom de ynskjer å ikkje nytta bil. I tillegg er det lagt til rette for ein pumprack nordvest i planområdet som er ei positiv tiltak for barn og unge i nærområdet. Summen av desse tiltaka vil kunne være eit positivt bidrag til folkehelsa på Straume.

## 8.5 Støytiltak

Sweco sitt notat 'Trafikkanalyse Søre Straume, 5.10.2017' rapporterer at prosjektet, når det står ferdig, vil produsere ny trafikk på ca. 4000 ÅDT. Trafikken fordeler seg på vegane i området. I Idrettsvegen vert auken i ÅDT ca. 2300 og i Arefjordvegen vert auken 1700 ÅDT. For Danielsen barne- og ungdomsskule gjer ikkje denne auken i trafikk at støynivået på

leikearealet endrar seg vesentleg. Støynivået er under grenseverdien for støy på uteareal,  $L_{den} = 55$  dB, både før og etter utbygging. For bustadar langs Arefjordvegen og i Svartabergje vil den auka trafikken gje ein auke på ca. 1 dB  $L_{den}$  i støynivå ved fasade. Auken er ikkje vesentleg ( $\geq 3$  dB) og utløyser ikkje krav om avbøtande tiltak.

## 8.6 Terreng, landskap og estetikk

Sidan området verte nytta til uttak av massar vil det verte naudsynt å tilbakefylle og planere ut planområdet. Det er difor utfordrande å definera for kva nivå som er tilbakefylt terreng. Ein har difor i føresegna tatt utgangspunkt i gjennomsnittleg planert terreng.



Figur 8-23 Planområde sett frå rundkøyring frå Arefjordvegen. Kjelde Årstedene arkitektur



Figur 8-24 Overblikk til planområdet frå sør. Kjelde Årstedene arkitektur

Vi etablerar ei opphaldssone/sykkelbane med gangveg på vestsida av bygg 1 (sjå illustrasjon og diagram). Det vil også bli etablert gangveg ned langs bygg 1 og betre kopling mot gangveg mot Smålonane. Gangvegen frå bygg 1 til Smålonane er ikkje del av vårt planområde.

Utforminga til området er styrt av forutsetnadane som ligg i reguleringsplanen. Der er det avgjerande å ta omsyn til den gjennomgåande høgspentlina. Bygningane er difor plasserte i ytterkantane av tomta. På denne måten vert det skapa eit naturleg kundeareal i midten av området, til parkering og inngangsparti til butikkane. Utfordringa med store butikkar er at dei krev større varemottak enn til dømes butikkar i sentrale bystrok. Normalt vert desse plasserte på baksida av bygga. Det har blitt gjort grep for å skjule varemottaka så godt som råd, for å ta vare på dei urbane kvalitetane i området, samt omsyn til naboområda. Mottaka er difor lagt til gavlsida på bygga, bak skjermvegger, og under parkeringsdekker.

For at handelsparken ikkje skal verta eit lukka område, er volumet delt opp i fire bygningar med varierende høgd. Dette opnar opp slik at det vert skapa siktliner inn i området, og at ein soleis kan ferdast på gangstiar gjennom området. På utvalte stader vert det plassert «pauseplassar» for gåande/syklande. Området vil også få direkte tilknytning til omkringliggende aktivitetar i form av blant anna pumtrack. For å ta omsyn til dei som ferdast i området er det stor fokus på sikkerheit og «venleg» miljø langs gangstiane. Butikkane er av ein type som gjer at dei fleste kundane kjem dit med bil.

Bygningane si utforming er tilpassa omgjevnadane og tiltenkt bruk. Konseptet er i hovudsak butikkar som har veggar kledd med reolar og varehyller. Store glasparti i fasaden vil kunne vere hensiktsmessig for forretningar med til dømes møbelforretningar. Dette er viktige moment å ta omsyn til i utforminga, for å unngå at vindauga visar baksida av reolar.

For å skape ein velkomen fasade og gje identitet til handelsområdet er fasadane brotne opp og delt i felt med ulike materiale/ element (jamfør illustrasjonar). Dei perforerte «fasade-boksane» med fargar og lyssetting er konstruert for å gje bygga eit venleg og imøtekomande uttrykk. Bygga er plassert på ein betongsokkel som «klatrar» ned over skråninga. Sokkelen er tenkt dekorert med eigna klatreplanter, og vertikale glasopningar. Opningane vert plassert vertikalt for å bryte fasaden opp i mindre skala langs gangstien rundt den ytre sone av området. Som overordna materiale, utover desse to elementa, er det tenkt at fasaden blir utført i svart matt stål. Desse svarte felte kan med fordel også bli brote opp av vertikale opningar med vindaug, eller opplyste relieff i fasaden slik at ynskja effekt vert meir synleg i mørket. Dei som ferdast rundt bygga vil i augehøgd oppleve bygningar med varierte materiale med stort innslag av grønne felt og opningar i fasaden. Over dette skapar fasaden ein variasjon i ein skala som også skapar identitet for området på lengre avstand.

Inn mot kundeareala med parkering og gangstiar vil butikkane sine konsept og inngangsparti skape liv og variasjon mot den nøytrale fasaden. Lyssetting og plassering av skilt vil bli ein viktig del av uttrykket til bygga.

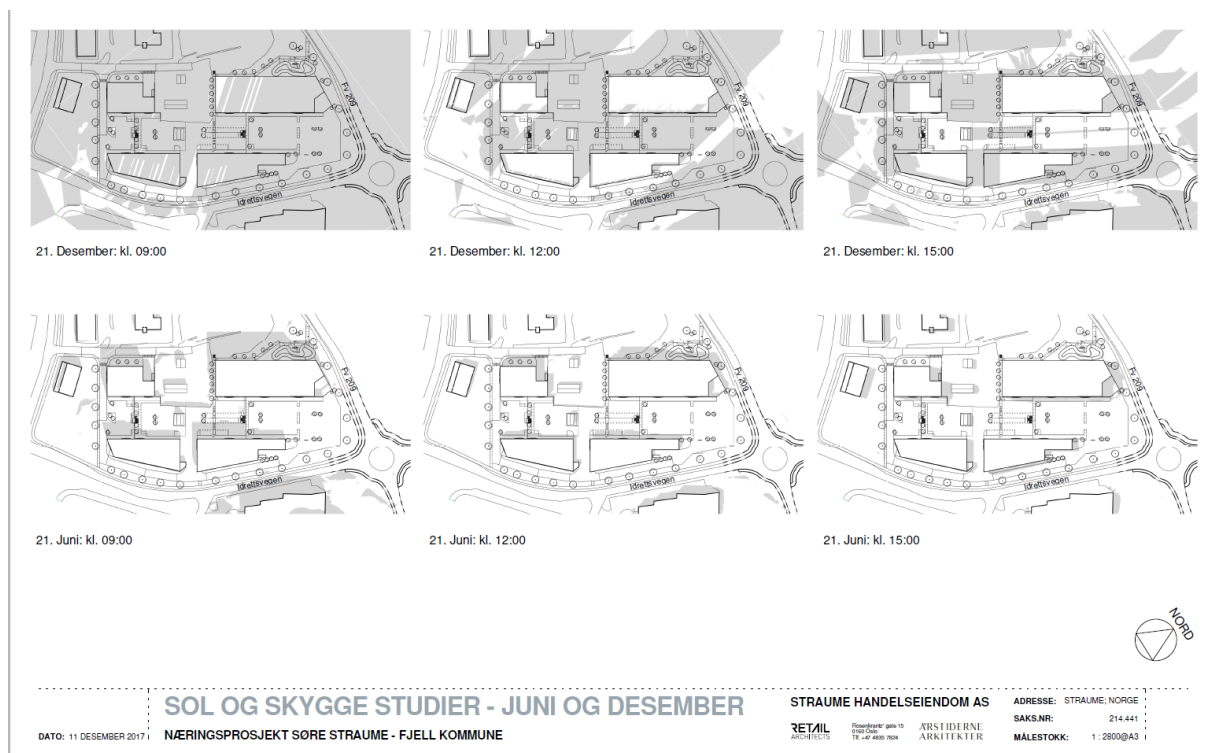
Det er intensjon om å skape eit attraktivt område utan «baksider», der det er teke omsyn både til omgjevnadar og brukarar. Med dette vil området kome til å fungere optimalt for alle partar, og verte ein suksess for Fjell sine innbyggjarar på alle plan.



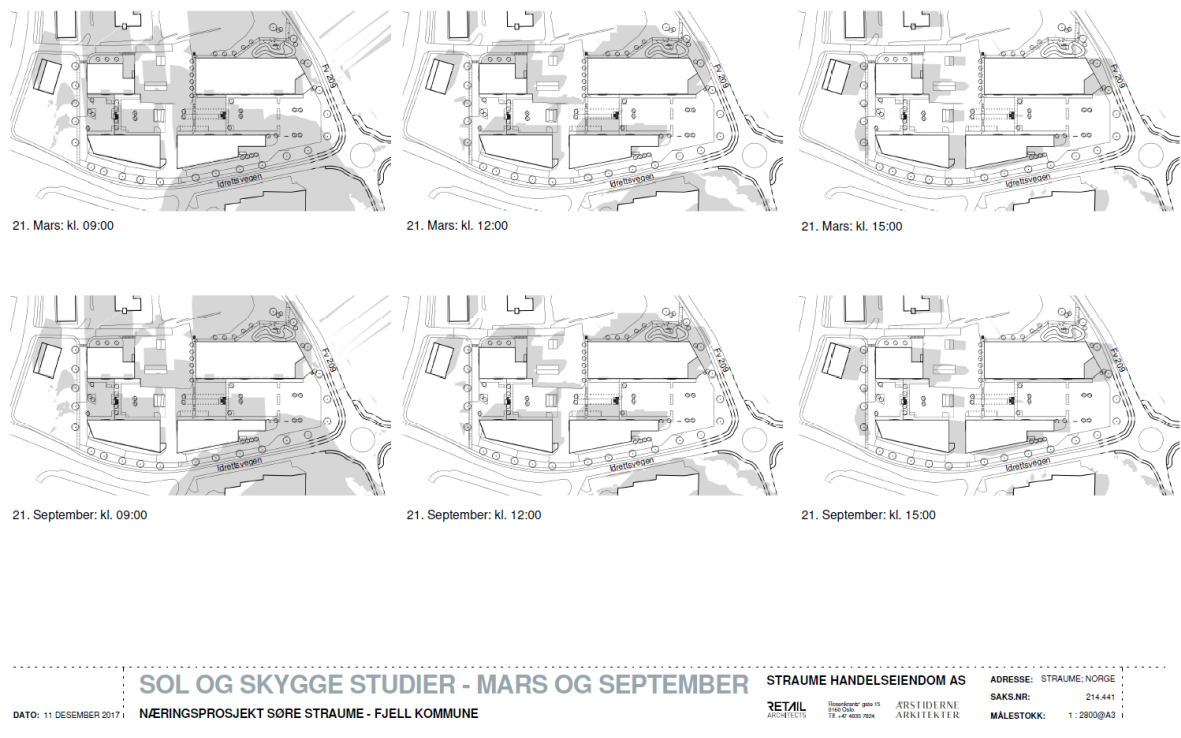


PRINSIPPSSKISSE FRA SYDØST

Figur 8-25 Illustrasjon bygg 2 mot Idrettsvegen. Kjelde Årstidene arkitektur



Figur 8-26 – Sol og skuggestudier for juni og desember.



Figur 8-7 – Sol og skuggestudier for mars og september.

Sol og skyggestudiane viser korleis soltilhøva er gjennom året. Tiltaket vil ikkje gje nevneverdige dårlegare soltilhøve for nærområda.

## 8.7 Naturmangfald

I dag vert planområde nytta til uttak av masser masseuttak og området har vore bearbeida i fleire år og det er ikkje registrert noko naturmangfald innanfor planområdet. Planframlegget får difor ingen konsekvens for naturmangfaldslova & §12 – 8.

## 8.8 Overordna planar og retningslinjer

### Arealdelen til kommuneplanen for Fjell 2015 – 2026

Arealføremålet er sett av til sentrumområde, det er nytta omsynssone H220\_1 Gul støysone (flystøysonekart 2012-2022) og H370\_Høgspenningsanlegg.

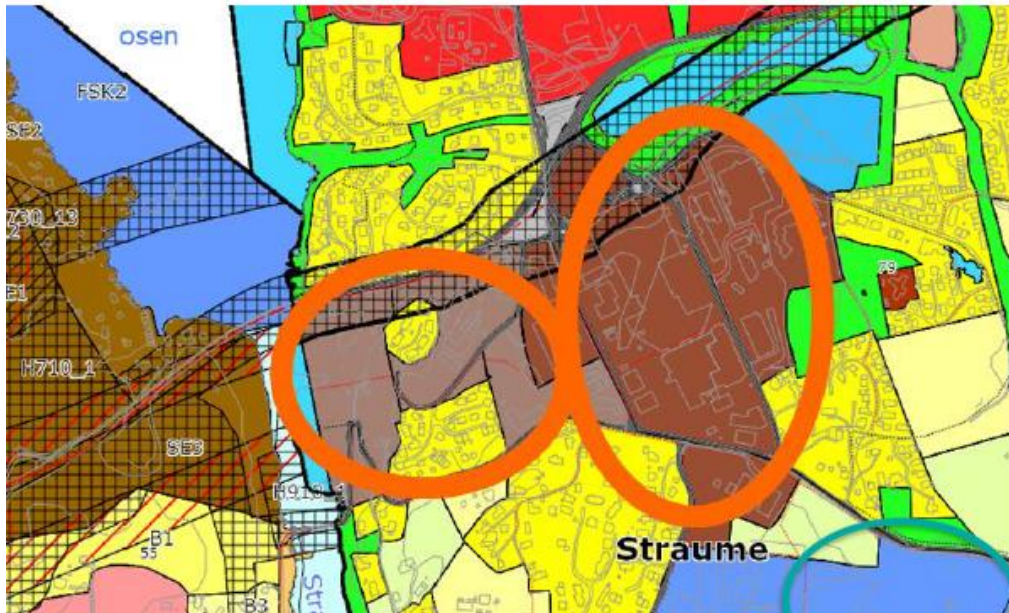
### Kommunedelplan for Straume – området 2005 - 2018

I kommunedelplanen (KDP) for Straume 2005 – 2018 er området sett av til næring- og forretningsområde, N1. Føresegnene legg føringar for å leggje til rette for lett industri, engrosfirma og sal av plasskrevjande varer. Plasskrevjande varer omfattar sal av bilar og motorkjøretøy, båtar landbruksmaskiner, trelast og andre større byggjeverar, hagesenter, møbelsenter, teppesenter og utsal av kvite og brunevarer med meir.

I gjeldande utbyggingsplan for Straume sør Felt F-1-1, vedteke i 2000, er området regulert til lettare industri, kontor og forretning med tilhøyrande anlegg.

## Rullering av kommunedelplan (KDP) for Straume

Fjell kommune er i oppstartsfasen i arbeidet med å rullere kommunedelplanen for Straume. Som ein del av dette arbeidet skal sentrumsområdet definerast. Sidan Fjell kommune akkurat har starta opp dette arbeidet er ikkje sentrumsavgrønsinga definert.



Figur 8-25 Vedteken kommunedelplan for Straume 2005 - 2018

Sirkelen til høgre (det mørkebrune området) er i dag avsett til sentrumsføremål. Sirkelen til venstre (det gråbrune området) er foreslått som framtidig sentrumsføremål i vedtatt kommunedelplan for Straume.

Tiltaksområdet ligg heilt i utkanten av kartutsnittet markert med en turkis sirkel, nedst til venstre. Avstanden mellom områda er relativt kort, men tiltaksområdet ligg i motsett retning i høve til korleis vedteken KDP ser for seg for seg korleis sentrum skal voksa.

### Regional plan for attraktive senter i Hordaland – Senterstruktur, tenester og handel

§ 4.1 i «Regional plan for attraktive senter i Hordaland» seier at detaljhandel berre er tillat i fylkessenter, regionsenter, kommunesenter, bydelssenter og lokalsenter som er definert i Regional plan for attraktive senter eller i kommuneplan.

Den regionale planen viser følgjande unntak for:

- ny eller utvida detaljhandel med opptil 3000 m<sup>2</sup> samla bruksareal lokalisert i bustadkonsentrasjonar eller nærsenter.
- Ny detaljhandel kor vareutvalet i hovudsak er bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggevarer, samt utsal frå hagesenter og større planteskular.

Fjell kommune nyttar mesteparten Hordaland Fylkeskommune sin unntaksføresegn når dei definerer plasskrevjande varer. Fjell kommune har i kommunedelplan for Straume utvida omgrepet til å også inkludere møbelsenter, teppesenter, samt utsal av kvite- og brunevarar med meir.

## **8.9 Krav til utbyggingsrekkefølge og føresegner**

### **8.9.1 Krav til samtidig opparbeiding**

Før bruksløyve kan gjevast innanfor BF1 -BF4 skal fellesveg f\_SV, annan veggrunn - teknisk anlegg, samt fortau o\_SF1, o\_SF5 og f\_SG3 og pumptrack innanfor BAI jmf. plankart datert 16.02.18 vera ferdig bygd.

Det skal ikkje stilast rekkefølgekrav til opparbeiding av kulvert og kollektivhaldeplassar i Idrettsvegen i samband med utbygging av næringsområde. Det er Fjell kommune som skal bygga ut desse.

### **8.9.2 Universell utforming**

Prinsippa for universell utforming skal leggst til grunn ved utforming av alle publikumsretta bygningar, fellesareal, offentlege trafikkanlegg, uteareal m.m. Minimum 5% av alle parkeringsplassar skal vera utforma for rørslehemma.

## **9 KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET**

Det er samband med planforslaget utarbeida ei handelsanalyse som oppsummerar med at: Det er bragt på det rene at nemnde tomt ligg utanfor det som pr i dag er definert som sentrumsområde i Straume. Det ligger heller ikkje plassert i den forventa utvidinga av sentrumsområde. Handelsanalysen viser at man i området kan forvente en omfattande vekst i handel. Det er 3 viktige grunnar til dette.

- Forventa befolkningsvekst i området er stor, og langt større en det nasjonale gjennomsnitt for befolkningsvekst. Dette vil medføre et behov for auka handelstilbod langt over det som er normalen.
- Dei analysane som er gjennomført tyder på at det i svært begrensa grad er ledige areal for ytterlegare handelsetableringar i sentrum av Straume tilgjengelige i dag.
- På tross av sin nærhet til Norges nest største by, Bergen, så er det per i dag mer enn full dekningsgrad i Fjell kommune. Dette tyder på at Straume er et attraktivt sted for handel.

Konsekvensene av disse punktene gjør at det virker rimelig å åpne for ytterligere etableringer. Tiltakene som er tenkt plassert i dette området er i all hovedsak bilbasert handel, Men ikke plasskrevende varer. Det kan derfor legges til rette for gode trafikale løsninger som allikevel ivaretar urbane kvaliteter med en smidig av en slik utvidelse.

### **9.1 Overordna planar og mål**

Sjå punkt 8.8

## **Regional transportplan Hordaland 2013 – 2024**

### Regional areal- og transportplan for Hordaland (RTP)

Regional areal- og transportplan for Hordaland (RTP) konkretiserer dei nasjonale måla om ny reisemiddelfordeling og nullvekst i privatbilismen for bergensområdet. Der er eit ynske om at mest mogleg av auken av privattrafikken skjer ved gange, sykkel og gjennom kollektivtrafikk.

Samstundes som det er eit mål å redusera personbiltrafikken i Hordaland er regional areal- og transportplan tilpassa dei mest sentrale stroka der kollektivtilbodet er godt utbygd og kollektivtrafikk er eit reelt alternativ til privatbil.

Mellom prosjektet og sentrale deler av Straume er det gode samband for gåande og syklende.

Frå Straume terminal er kollektivdekninga til knutepunkt i Sund og Øygarden forholdsvis god. Vidare er det nokre avgangar i timen frå terminalen til prosjektets område, men ein skulle gjerne sett at det var fleire. Det er etter det vi kjenner til ikkje planar om å utvide busstilbodet til prosjektets område. Det er vanskeleg å oppfylle kravet om nullvekst i privatbilismen så lenge ikkje det er god nok kollektivdekning i området. Vidare er det krevjande å nytta kollektivtransport dersom ein skal handle store varer eller store volum av ulike varer.

Samstundes er det eit viktig poeng i Regional areal- og transportplan at ein har robuste kommunar som utgjer ein felles arbeids-, bu- og serviceregion. Fjell kommune er i dag allereie ein tydeleg arbeids-, bu og serviceregion med eit tydeleg definert handelsomland avgrensa av Sotrabrua. Dette vil verte ytterlegare styrka i framtida då Fjell, Øygarden og Sund kommune skal slåast saman til ein kommune.

I samband med etableringa av forretningsområdet på Smålonane vil det kunne forventast ca. 150 – 200 nye arbeidsplassar til området. Det er naturleg å tenke at med kort arbeidsreise vil arbeidsplassane forretningsområdet genererer vere attraktive for dei som bur i området. Det vil verte viktig for den nye store kommunen å bli sjølvforsynt av dei fleste funksjonar, butikkar og arbeidsplassar.

I pågåande arbeid med detaljreguleringsplan har ein lagt seg på ein mykje lågare parkeringsdekning (1 p-plass per 65 m<sup>2</sup> næring) enn det som ligg i kommuneplanen til Fjell kommune. Med dette støtter prosjektet opp under ønskje i Regional areal- og transportplan om reduksjon i biltrafikk.

Det er i handelsanalysen påpeikt at Straume og det framtidige handelsområdet på Smålonane har eit tydeleg definert handelsområde som omfattar kommunane Fjell, Sund og Øygarden. Ved å styrke handelstilbodet på Straume vil ein kunne unngå ein handelslekkasje til fastlandet.

Ser vi dette i eit større og regionalt perspektiv vil det verte svært uheldig om innbyggjarane i Fjell, Øygarden eller Sund kommune må køyre til Lagunen eller Åsane for å handle dei same varene som ein kunne fått handla på Smålonane. Dette vil på si side generere meir personbiltrafikk.

### **Bransjegliding**

Det kan vere utfordrande å definere ulike handelstypar og konsept med plasskrevjande varer og detaljhandel. Der det tidlegare var eit meir eintydig skilje mellom detaljhandel og plasskrevjande handel, kan kundar i dag handle både detaljvarer og plasskrevjande varer i ei

rekke butikkar, for eksempel interiørbutikkar. I dag er det meir nærliggjande å kalle mykje av handelen for arealkrevjande volumhandel.

Den typen handel som omtalast i tiltaket vil stort sett gå inn under definisjonen plasskrevjande varer slik denne er definert i Fjell kommune sin kommunedelplan for Straume. Verksemdene som er planlagt vil vere av typen kor kundane i særleg grad forventar å kunne køyre bil relativt nær butikken. Ikkje bere fordi kvar vare som handlast er stor i seg sjølv, men fordi det er sannsynleg at volumet av den totale handelen gjer at ein treng å nytta bil.

Verksemdene som er planlagt etablert i prosjektet vil ikkje konkurrere med etablert handel ved Straume sentrum, jf. handelsanalysen.

Samla sett vil etableringa av verksemdene som foreslått i dette prosjektet kunne nåast både via gang- og sykkel, kollektiv og med bruk av bil. Sjølv om prosjektet vil generere biltrafikk er det planlagt lavare parkeringsdekning enn overordna planar i kommunen opnar for. Vidare vil prosjektet i eit større perspektiv bidra til å unngå biltrafikk over kommunegrensa til Bergen og dermed redusere utslepp og kødanningar.

## **9.2 Eksisterande reguleringsplanar**

Det vil ikkje vert ikkje gjort nokon endringar på tilgrensande reguleringsplanar i området.

## **9.3 Natur- og ressursgrunlaget**

Det vil ikkje vere noko konflikt med natur – og ressursgrunlaget.

## **9.4 Overvatn**

Det etableres et nytt OV-nett med 2 stk fordrøyingsmagasin på tomten som skal fange opp og håndtere overvann fra tak, plasser og veger. Det ligger i dag ingen kommunale overvannsledninger som det er mulig å knyte seg til i nærheten av planområdet.

Håndtering av overvann må derfor skje via infiltrasjon til grunnen med tilrettelegging for overløp til evt. fremtidig kommunale overvannsledninger i området. For at løsning med infiltrasjon skal fungere optimalt er det svært viktig at grunnen under bygg og plasser blir masseutskiftet skikkelig og at nye masser er egnet for infiltrasjon. Dvs masser uten finstoff. Det bør også foretas grunnundersøkelser for å avdekke grunnens evne til å infiltrere overvann.

En ser for seg å dele planområdet opp i to delfelt: Areal A1 og Areal A2. Areal A1 vil ta unna over overvann fra bygg 3 og 4 i tillegg til adkomstveger til plan 2 og 3. Areal A2 tar for seg bygg 1 og 2 i tillegg til øvrige areal på plan 2 og 3. Se tegning GH002 for oppdeling av nedbørsfeltet.

Fordrøyingsmagasin for A1 er foreslått plassert i punkt 8 og vil få en størrelse på ca 70m<sup>3</sup>. Dette forutsatt at det blir en stor andel tette flater i prosjektet. Fra fordrøyingsmagasinet går det en drensledning til infiltrasjonskum i punkt 9. Det etableres overløp fra denne med drensledning/infiltrasjonsledning og overvannsledning. Ledninger avsluttes ved og kobles til eks. drensledning i punkt 10.

Fordrøyingsmagasin for A2 er foreslått plassert i punkt 7 og vil få en størrelse på ca 106m<sup>3</sup>. Dette forutsatt at det blir en stor andel tette flater i prosjektet. Fra fordrøyingsmagasinet går det en drensledning til infiltrasjonskum i punkt 11. Det etableres overløp fra denne med drensledning/infiltrasjonsledning og overvannsledning. Ledninger avsluttes i og kobles til eks. drensledning i punkt 10.

## **9.5 Terreng- og landskap**

Sidan planområdet i dag nyttast til uttak av massar vil forslag til planframlegg påverke omgivnadene på ei positiv måte. Området vil verte ryddigare og framstå med eit meir heilskapeleg karakter og med god arkitektonisk utforming. Innanfor planområdet kan det nyttas gras og busker. Der kor det er mogleg kan det også plantast trær med forutsetnad at dei ikkje kjem i konflikt med siktlinjer. Sjå illustrasjonar punkt 8.6.

## **9.6 Verknader for naboar og interesse motsetnader**

Danielsen barne – og ungdomskule og Straume idrettspark ligg på motsett side av vegen for tiltaket. Elevar og ansatte ved skolen, samt brukare av Straume idrettspark vil kunne påvirkes negativt som følgje av meir trafikk og auka støy ved utbygging av tiltaket.

Det er i planframlegget lagt til rette for ein kulvert under Idrettsvegen som vil gje ein sikker kryssing Idrettsvegen.

## **9.7 Friluftsliv, naturområde, born og unges interesser i nærmiljøet**

Område har ikkje vore nytta til friluftsliv, naturområde eller leikeområde.

Planframlegget har lagt inn eksisterande gang og sykkelveg som ligg i planområdet samstundes som ein strammar opp tilkomsten til planområdet. Her har ein lagt inn fortau på austsida av tilkomstvegen som nå strekker seg heilt opp til BAI. Dette gjer at ein kan nytta fortau heile vegen frå dei tilgrensande områda inn til næringsområdet og til pumtracken.

Ein har i planforslaget sagt at området avsett til BAI kan nyttast til ein pumtrack eller liknande. Det er stilt krav om at denne skal opparbeidast før det vert gitt bruksløyve innanfor BF1.

## **9.8 Universell utforming og tilgjenge**

Prinsippa for universell utforming skal leggjast til grunn ved utforming av alle publikumsretta bygningar, fellesareal, offentlege trafikkanlegg, uteareal m.m. Minimum 5% av alle parkeringsplassar skal vera utforma for rørslehemma.

## **9.9 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur**

Resultatene fra kapasitetsberegningene viser at det i dagens situasjon er svært god trafikkflyt i krysset Arefjordvegen x Idrettsvegen, men at trafikkavviklingen blir tilfredsstillende rett etter utbygging. Dersom prognoser for generell trafikkvekst og utbygging treffer i fremtidig situasjon i 2038 vil krysset bli overbelastet, med store forsinkelser og køer som konsekvens.

Det har også blitt gitt noen anbefalinger til utforming av adkomstkrysset, og i tillegg har det planlagte antallet parkeringsplasser blitt vurdert. Beregninger viser at det er en underdekning i antall planlagte p-plasser i løpet av den mest trafikkerte timen på lørdager, men at etablering av sykkelparkingsplasser og bedre busstilbud kan føre til at flere sykler og tar buss til utbyggingsområdet. Det vil i så fall forbedre den trafikale situasjonen.

Krysset Smålonane X Idrettsvegen antas å ha god trafikkavvikling i dag. Dette baserer vi på at ÅDT i Idrettsvegen er ca. 4800 og at trafikken i Smålonane bør være lavere enn dette. Med en større trafikkvekst grunnet kjøpesenter, samt forventet generell vekst for vegane vil dette biletet kunne endre seg.

Vi tror det likevel ikke være snakk om lengre perioder med kø, men økt forsinkelse i ettermiddagsrushet.

Trafikksikkerhetsmessig bør det ikke by på problemer å beholde dagens utforming.

For dimensjonering av Vatn og avløp sjå VA – rammeplan

## 9.10 Sosial infrastruktur og servicetilbud

Dette punktet er ikkje aktuelt sidan det ikkje leggst til rette for bustadar innanfor planområdet.

## 9.11 Kulturminne og kulturlandskap

Dette punktet er ikkje aktuelt sidan det ikkje føreligg nokon kulturminne innanfor eller i nærleiken av planområdet. jamfør 7.7.3 kulturminne og kulturmiljø.

## 9.12 Risiko og sårbarheit

Det er ikkje alle hendingane i gult risikonivå som kan få redusert risikonivå ved tiltak. Brot på VA-system og skadar frå vind kostar gjerne meir enn 50.000 å utbetre, og dermed havnar hendinga i gul sone. Trafikkulukker medfører frå små til alvorlege personskadar, og vil difor alltid plasserast i konsekvensklasse K2 eller høgare.

For desse hendingane vil ikkje tiltaka redusere konsekvensklasse, men kan medføre redusert frekvens for hendinga.

ID Nr	Uønska hending	Skildring av anbefalte risikoreduserande tiltak	Vurdert risikonivå etter tiltak
10	Ekstrem vind	- Ingen.	
11	Ekstrem nedbør	- Nytt OV-nett med 2 fordrøyningsmagasin vert etablert. - Massane må vere eigna for infiltrasjon.	Materielle verdiar: Redusert konsekvens frå K2 til K1.
14	Brot på VA-anlegg	- Eksisterende VA-infrastruktur i planområdet innmåles dersom nøyaktigheten på VA-kart er for lav - Ferdig prosjektert VA-infrastruktur for nytt tiltak sendes Fjell kommune.	Færre hendingar, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.
15	Straumbrot	- Ingen	
16	Brot på telekomm/digital komm.	- Innmåling av nye kablar sendast til kommunen.	Færre hendingar, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.
25	Forureining i anleggsperioden	- Etablere faste vaske-/påfyllingsområder for anleggsmaskiner helst med fast dekke og med høve til oppsamling.	Ytre miljø: Redusert konsekvens frå K2 til K1.



26	Steinsprut	- Sprengningssituasjonar bør vurderast av geolog og sprengningsekspert - Vurdere reduksjon av salvestorleik nær busetnad	Færre ulukker, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.
28	Trafikkulukker, motorkøyretøy	- Dimensjonering iht. vegnormal - Tydeleg skilting og vegmerking	Færre ulukker, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.
29	Trafikkulukker, mjuke trafikantar	- Dimensjonering iht. vegnormal - Tydelig/fysisk skille mellom gangareal og køyrebane - Sikre krysningspunkt for fotgjengarar.	Færre ulukker, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.
30	Trafikkulukker anleggstrafikk	- Brukarvennleg utforming av anleggsområde og avkøyringar. - Tydelig skilting, sikring av gang/sykkelveger og trafikkdirigering kan redusere risikoen for ulykker mellom anleggstrafikk og tredjepart.	Færre ulukker, men inga endring i sannsyn eller konsekvens.

Tabell 9.12.1 Tabell over risikoreducerande tiltak.

### 9.13 Oppfølgjande undersøkjingar

Det er ikkje avdekka behov for oppfølgjande undersøkjingar.

### 9.14 Juridiske/økonomiske konsekvensar for kommunen

Opparbeidinga av kulvert og dei to busslommene i idrettsvegen skal utførast av Fjell kommune ved eigeidomssjefen. Det vert ikkje stilt rekkjefylgje krav til desse tiltaka.

### 9.15 Energibehov og forbruk

Planområdet vert kryssa av eksisterande 300 kV kraftleidning - Fana – Litesotra- Kollsnes. Kraftleidninga er bygd og drifta i medhald av særskild anleggskonsesjon gitt av Noregs Vassdrag-og energidirektorat (NVE). Det skal ikkje gjerast endringar på denne.

### 9.16 Konsekvensar for næringsinteresser

Fjell er i dag allereie ein tydeleg arbeids-, bu og serviceregion med eit tydeleg definert handelsomland avgrensa av Sotrabrua. Dette vil verte ytterlegare styrka framtida då Fjell, Øygarden og Sund kommune skal slåast saman til ein kommune. I samband med etableringa av forretningsområdet på Smålonane vil det kunne forventast at det kjem ca. 150 – 200 arbeidsplassar området. Det er naturleg å tenke at arbeidsplassane kan vere attraktive for dei som bur i området, slik at det vert korte arbeidsreiser for deg som jobbar i området. Det vil verte viktig for den nye stor kommunen å bli sjølvforsynt av dei fleste funksjonar, butikkar og arbeidsplassar.

### 9.17 Avveging av verknadane

I denne reguleringsplansaka er det er hovudsakleg fire hovudverknadar ein må ta stilling til.

#### 9.17.1 Definerings av plasskrevjande varehandel

Det har gjennom planarbeidet stilt spørsmål til korleis ein definere plasskrevjande varar og kva type handel ein vil legge til rette for i planområdet. I kommunedelplan for Straume sentrum er området avsett til næringsområde og det kan leggast til rette for plasskrevjande handel. Slik vi ser det så legg Fylkeskommunen og Fjell kommune ulike definisjonar til grunn for å definere plasskrevjande varar. Det er i samband med planarbeidet utarbeida ein søknad

til Hordaland fylkeskommune som seier noko om dette. Handelsanalysen konkludera med at tiltaket vil vere eit godt supplement for Straume sentrum med positive synergieffektar og vere med på styrke Straume sentrum.

### **9.17.2 Forholdet til regional transportplan**

Regional transportplan for Hordaland har eit ynskje om nullvekst av biltrafikk. Samstundes som ein har lagt til rette for eit næringsområde for plasskrevjande varar er det eit regionalt og eit nasjonalt mål om at ein skal redusere den personbil trafikken. Tiltaket vil genera noko meir trafikk, men det er lagt til rette for eit lågare tal på parkeringsplassar enn det Fjell kommune sin kommuneplan legger til grunn.

### **9.17.3 Straume som ein felles bu – arbeid og service region**

Fjell kommune har eit ynskje om å styrke Straume som regional senter også når dei slår seg saman med Øygarden og Sund kommune. Det er viktig for Fjell kommune å fortsette å styrke og vidare utvikle arbeids-, bustad- og service-regionen som allereie er der i dag. Fjell kommune ynskjer å verte sjølforsynt med viktige funksjonar som handel og arbeidsplassar. På denne måten kan ein styrka den nye stor kommunen si posisjon i høve til Bergen. Det nye handelsområdet vil genera mellom 150 – 200 arbeidsplassar. Dette saman med at det kjem attraktive butikkar til handelparken at Straume verte enda meir attraktivt og ein kan hindre utpendling til Bergen. Dersom ein kan redusere personbiltrafikken til Bergen i samband med jobb og handelsreise vil dette vere et positivt i samband med målet om nullvekst i personbiltrafikk.

### **9.17.4 Området sin karakter og kvalitet**

I dag så går ein stor høgspenline gjennom området og som bandlegg store delar av planområdet. Dette gjer at område ikkje kan nyttast til bustadar og er lite egna til kontor både på grunn av nærleiken til høgspenlina og for at kontorformål vil genera meir trafikk. Dette gjer plasseringa av høgspenlina er ei stor premissgivar i planarbeidet. Ein har plassert bygga i høve til gitt buffersone. Etter å ha vert i dialog med Fjell kommune vil dette området mest sannsynleg ikkje ligge i en framtidig sentrumsområde. Dette gjer det naturleg å nytta området til det som det er avsett til i dag handelsområde.

Ein har lagt til rette for ein pumptrack i området slik at dette kan verte ei kvalitet for barn og unge i nærområdet.

### **9.17.5 Kvalitetsprogram**

Det er i forbindelse med planprosessen utarbeida eit kvalitetsprogrammet som skildrar og visar kvalitetane i planområdet. Kvalitetsprogrammet skal nyttast for å sikra at området vert utbygd med dei kvalitetane som er skildra i kvalitetsprogrammet. Kvalitetsprogrammet beskriv og definerer dei tema og løysingane som er viktige for at området skal fremstå best mogleg både internt og i høve til omgjevnaden.

Gjennom planprosessen har det vore ein dialog mellom forslagstillar og Fjell kommune for korleis ein skal kunne ivareta eit sett med kvalitetar i reguleringsplan som vert vidareført i søknad om rammeløyve.

Kvalitetsprogrammet omtalar fylgjande tema:

- Området og plassering av bygga
- Arkitektur , estetikk og fasade
- Inngangen til Straume
- Tilgjenge for alle
- Korleis få store bygningsvolum til å fungera
- Variasjon i fasaden og materialbruk
- Område for Pumptrack
- Ubygde areal for plantsetting

Kvalitetsprogrammet omtaler kva som definerer dei ulike kvalitetane. Kvalitetsprogrammet definerer til dømes brot i fasaden som eit grep som gir kvalitet til utbygginga. Brot i fasadane definerast som å nytte ulike material som tre, glass og vertikale vindaugsparti. Det skal nyttast ulike farger som harmonerer med omgjevnaden. Det skal vere ulike materialbruk.

For å oppnå gode kvalitetar på de ubygde areala vil det verte viktig med gode overgangar frå nyt til eksisterande terreng. Dei ubygde areala vil tilplantast og det skal nyttast trær med lauverk med haustfargar.

# 10 UTTALER OG MERKNADER

## 10.1 Uttaler og merknader ved oppstart av planarbeidet

Avsender	Hovedpunkt i merknad / uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Kart	Best.
			X	X
<p><b>Statens vegvesen</b></p> <p><b>Datert 16.08.17</b></p>	<p><u>Trafikkauke</u></p> <p>I eit så sentralt område er det svært viktig at det vert lagt opp til en utbygging som ikkje førar til vesentleg auke av bil trafikken. Dette er viktig i samband med m.a utforming og dimensjonering av talet på parkeringsplassar. Som del av dette er det viktig å legge til rette for tilstrekkeleg tal på sykkelparkeringsplassar.</p> <p>I 2012 var det gjeve løyve til dispensasjon frå plan – og bygningslova i medhald av § 19 for oppføring av bede-, forsamlingshus, kulturhus på gnr. 35, bnr. 139 ( Straume Forum) på motsett side av den kommunale vegen idrettsvegen langs planområdet. Søkna den viste framlegg om opparbeiding av eit sideareal (fortau) på ca. 1,5 meter mellom idrettsvegen og parkeringsplassane på gnr.35 bnr. 139.</p> <p>Statens vegvesen hadde vesentlege merknadar til denne søknaden om dispensasjonen der vi peika på trong for fortau på minimum 2,5 meter langs austsida av den kommunale vegen, samt krav om ei byggeavstand på minimum 15 meter frå senterlinja på vegen.</p> <p>Eigedomen gnr. 43, bnr. 139 er utbygd og teken i bruk utan at det er opparbeidd fortau eller avsett tilstrekkeleg areal mot den kommunale vegen som hindrar at parkerte bilar kjem i konflikt med vegarealet. Avkøyringa til gnr. 43, bnr. 139 er heller ikkje opparbeide på ein tilfredsstillande måte i forhold til normalkrava i handbok N100.</p> <p>Vi minner her om at kommunen har eit sjølvstendig ansvar for å sjå til det vert</p>	<p><u>Merknaden tas delvis til følge</u></p> <p><u>Trafikkanalyse</u></p> <p>Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som ser på :</p> <p>Dimensjonering og trafikkbelastning på eksisterande vegar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kor mykje trafikk vil planlagt utbygging generere.</li> <li>2. Kartlegging av eksisterande kollektiv - og gang trafikk</li> <li>3. Trafikkstraumar</li> <li>4. Trafikkanalysen</li> <li>5. om det er mogleg og få til to utkøyringar til planområdet.</li> </ol> <p>2. Avklare behovet for rekkefølgekrav som stilles i kommuneplanen 2015 – 2026. At det er bygd samanhengande fortau eller gang -og sykkelveg fram til næraste kollektiv haldeplass.</p> <p>Trafikkanalysen med kapasitetsberegninger konkluderer med at trafikkflyten i rundkjøringen i Arefjordvegen vil være god etter utbyggingen av handelsområdet.</p> <p>Det vil være god trafikkflyt i både Idrettsvegen og Smålonane. Det er lagt til rette for ca 305 parkeringsplasser for bil innenfor planområdet. Dette er et redusert antall enn det parkeringsnormen til Fjell kommune ligger til grunn. "</p> <p>Det kan legges til rette for sykkelparkering innenfor planområdet.</p> <p>Det er i forbindelse med reguleringsplanen lagt til rette for 2</p>	X	X

	<p>bygd trafikk sikre løysningar langs kommunale vegar og vil difor tilrå at planområdet vert utvida til også å omfatte deler av gnr. 43, bnr. 139 på austsida av den kommunale vegen slik at dette området kan utformast på ein trafikk sikker måte.</p>	<p>bussholdeplasser og en kulvert i Idrettsvegen. Dette gjør at det vil være en planskilt og trafikk sikker kryssing av Idrettsvegen.</p>		
<p><b>Fylkesmannen Hordaland</b></p> <p><b>Datert 25.07.17</b></p>	<p><b><u>Samsvar med overordnet plan</u></b>  Planarbeidet må skje innanfor ramma av gjeldande kommuneplan for Fjell og kommunedelplan for Straume. Det vil vere viktig at planen bidrar ytterlegare av straume som regionsenter. Særleg vil det vere viktig at ny utbygging vil styrka det samla plangrepet for området. Sentrale mål for planen må vere å gjere senterområdet samla sett meir attraktivt og etablere gode planløysingar for sykkel og gange. Universell utforming vil vere premissgivande for dei planløysingar som blir vald det vil bli en utfordring å lage store avstandar mellom publikumsretta funksjonar i senterområdet. Planen må utformast i samsvar med regional plan for attraktive senter i Hordaland.</p> <p>Handelsarealet må avgrensast i planen, sidan planområdet ikkje er ein naturleg del av Straume sentrum. Aktuelle vareslag vil vere dei vareslaga som følger av unntaka i regional plan. Det vil seie bilar, båtar, landbruksmaskinar større byggevarer, trelast, hagesenter og større planteskular.</p> <p>Rikspolitiske retningsliner for samordna bustad-,areal -og transportplanlegging leggast til grunn. Det vil seie sykkel, gange og miljøvenleg transport har første prioritet</p>	<p><b><u>Merknaden tas delvis til følge</u></b>  Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en handelsanalyse som er utarbeidet på bakgrunn av Hordaland fylkeskommune sin mal for utarbeiding av handelsanalyse. Analysen inneholder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunen trong for auka handelsareal</li> <li>- Definerings av tiltakets handelsomland</li> <li>- Framskriving av folketal i handelsomlandet</li> <li>- Tiltakets bruksareal i høve til samla bruksareal for handel innanfor sentrumsområdet.</li> <li>- Og evt. andre aktuelle punkt.</li> </ul> <p>Handelsanalysen viser også til gjeldende planer som regional transportplan og attraktive senter i Hordaland, rikspolitiske retningslinjer for samordna bustad -, areal og transportplanlegging og andre kommunale og regionale planer.</p> <p>Det er i tillegg laget en mobilitetsplan som viser avstander frå planområdet til Straume sentrum. Mobilitetsplanen viser også oversikt over gangveier, kollektivtilbod og interne forbindelser i planområdet.</p> <p>Det er i tillegg utarbeida en søknad om samtykke for å etablere detaljvarehandel som overskrider 3000 m<sup>2</sup>.</p>		

<p><b>Hordaland Fylkeskommune</b></p> <p><b>29.08.17</b></p>	<p><b><u>Senterutvikling, senterstruktur og handel</u></b></p> <p>Straume er definert som eit regionalt senter og fylkeskommunen er positiv til ei utvikling av senterområdet.</p> <p>Planområdet er sett av til sentrumsføremål i gjeldande kommuneplan, men utanfor område sett av til sentrumsføremål i gjeldande kommunedelplan. Føresetnaden for at eit senter skal fungere optimalt er at flest mogleg tilbod og funksjonar er lokalisert innanfor ein gangbar kjerne, det er difor avgjerande at kommunen fastsett kva som skal vere utstrekninga på regionsenteret. Regional plan for attraktive senter (senterplanen) legg opp til at sentrumsutstrekning skal fastsetjast i kommuneplan eller i reguleringsplan for sentrumsområde og at sentrumsområde skal regulerast i heilskapleg i offentleg regi.</p> <p>Etter regional føresegn er nytt bruksareal berre tillat i senter definert i regional eller kommunalplan og innanfor sentrumsutstrekninga. Dersom nytt eller samla bruksareal for detaljhandel i reguleringsplan overstig 3000m<sup>2</sup> krevst det samtykke frå kommunen</p> <p><b><u>Samferdsel</u></b></p> <p>Planen legg opp til ei ytterlegare utviding av næringsareal og i kjølevatnet er det venta meir trafikk. Det er naudsynt med gode trafikk løysingar og omsyn til mjuke trafikantar står sentralt i den vidare planprosessen. Sykkel, gange og miljøvenleg transport skal ha første prioritet, og skal ta veksten i trafikken.</p> <p><b><u>Arkitektur og estetikk</u></b></p> <p>Nye tiltak bør spegle i tid, og gjennom nyskaping og tilpassing vere eit verdifullt bidrag til det lokale bygningsmiljøet.</p> <p><b><u>Barn og unges interesser</u></b></p>	<p><b><u>Merknaden tas delvis til følge</u></b></p> <p><b><u>Handelsanalyse</u></b></p> <p>Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en handelsanalyse som er utarbeidet på bakgrunn av Hordaland fylkeskommune sin mal for utarbeiding av handelsanalyse. Analysen inneholder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunen trong for auka handelsareal</li> <li>- Definerings av tiltakets handelsomland</li> <li>- Framskriving av folketal i handelsomlandet</li> <li>- Tiltakets bruksareal i høve til samla bruksareal for handel innanfor sentrumsområdet.</li> <li>- Og evt. andre aktuelle punkt.</li> </ul> <p>Handelsanalysen viser også til gjeldande planer som regional transportplan og attraktive senter i Hordaland, rikspolitiske retningslinjer for samordna bustad -, areal og transportplanlegging og andre kommunale og regionale planer.</p> <p>Det er i tillegg laget en mobilitetsplan som viser avstander frå planområdet til Straume sentrum. Mobilitetsplanen viser også oversikt over gangveier, kollektivtilbod og interne forbindelser i planområdet.</p> <p>Det er i tillegg utarbeida en søknad om samtykke for å etablere detaljvarehandel som overskrider 3000 m<sup>2</sup>.</p> <p><b><u>Samferdsel</u></b></p> <p>Det er i forbindelse med planarbeidet laga en trafikkanalyse og en mobilitetsplan som viser hvordan barn og unge kan ferdes trygt i området.</p> <p>Det er også laga en mobilitetsplan .</p> <p><b><u>Arkitektur og estetisk</u></b></p>		

	<p>Ein må sikra trygg ferdsle for barn og unge langs med planområdet.</p> <p><b><u>Meir om universell utforming</u></b>  Det bør leggst til rette for universell utforming innanfor planområdet, med heilskapleg og gjennomført design/arkitektur. Tiltak for tilkomst, synbarhet, kontrastar, merking og utbetring av nivåforskjellar for å lette orientering og farbarheit.</p> <p><b><u>Kulturminne</u></b>  Tilhøve til kulturminne skal avklarast på eit tidleg tidspunkt i planprosessen.</p>	<p>Det vil i planarbeidet bli arbeid med å gje bygningar et godt estetisk og arkitektonisk uttrykk.</p> <p><b><u>Universell utforming</u></b>  Det vil i planarbeidet arbeidd med å finne gode løysingar for universell utforming.</p> <p><b><u>Kulturminne</u></b>  Innanfor planområde er det tatt ut masser over lang tid. Så det er minimal moglegheit for at det skal vere kulturminne innanfor planområdet. Området er ikkje merka av på Askeladden.</p> <p><b><u>Busslomme og kulvert i idrettsevegen</u></b>  Det er i forbindelse med planarbeidet regulert inn to busslommer på hver sin side av Idrettsvegen. Det er i tillegg regulert inn en kulvert som vil gi en planskilt og trafiksikker kryssing av Idrettsvegen.</p>		
<p><b>Norges Vassdrags – og energidirektorat NVE</b></p> <p><b>Datert 05.07.17</b></p>	<p><b><u>Høgspenline</u></b>  Over planområdet går høgspenleidingar som er ein del av regionalnettet. Sentral- og regionalnettanlegg , transformatorstasjonar og andre større kraftleidingar som treng konsesjon etter energilova er unnateke frå PBL. Slike store høgspenningsliner og transformatorstasjonar skal settast av som omsynssoner (PBL §11-8 d/kode H740) i plankartet.</p>	<p><b><u>Merknaden tas til følge</u></b>  Høgspenlinen er avsatt som omsynssone (PBL §11 – 8 d/kode H470) i plankartet og i føresegna. Det er satt av en buffer på 20 meter på hver side av senterlinje.</p>	X	X
<p><b>Fjellvar</b></p> <p><b>Datert 20.07.17</b></p>	<p>Fjellvar er positiv til tiltaket. Det er trong for å auke kapasiteten på vassforsyninga og bortleiing av avløp i nemde område. Ein ber utbyggjar ta kontakt med Fjellvar for samordning av ny VA- infrastruktur.</p>	<p><b><u>Merknaden tas til følge</u></b>  Det er utarbeida ein VA – rammeplan som har tatt hensyn til merknaden til Fjellvar. VA – etaten har godkjent VA – rammeplanen</p>		
<p><b>Egill Danielsen Stiftelse</b></p> <p><b>Datert 29.08.17</b></p>	<p>Egill Danielsen stiftelse, eier av barne og ungdomsskole Sotra (DBUS) sine lokale i Idrettsveien 20. DBUS har i dag 380 elever. Skolen er godkjent for 620 elever.</p> <p>Allerede i dag er det betydelig tungtrafikk på denne veien. Dette gjør området til en risikosone når det gjelder trafiksikkerhet. Ny aktivitet vil medføre økt trafikk. Vi ber derfor om at</p>	<p><b><u>Merknaden tas delvis til følge</u></b>  Det vil bli noko trafikkauke som følge av ny næringsaktivitet. Ein vil i planarbeidet sjå på ulike trafiksikringstiltak. Det vil i tillegg bli lagt vekt på gode forbindelsar for mjuke trafikantar mellom planområdet og Straume torg.</p>	X	X

	<p>trafikksikkerhetstiltak, som fartsdumper, fartsbegrensning og trygge fotgjengeroverganger blir tatt med i detaljreguleringen.</p> <p>Et annet forhold er hvilke næringsaktiviteter som skal tillates i det området som nå er under detaljregulering. Fra skolens ståsted er kort avstand til butikker, kiosker ol ikke ønskelig. Dette på grunn av trafikksituasjonen, økt kjøpepress, fare for nasking osv.</p>	<p>Sidan planområde er avsett til næring i overordna plan vil en sjå på moglegheita for å etablere både påskrivande og detaljvarehandel innanfor planområdet.</p> <p>Det er i forbindelse med planarbeidet regulert inn to busslommer på hver sin side av Idrettsvegen. Det er i tillegg regulert inn en kulvert som vil gi en planskilt og trafikksikker kryssing av Idrettsvegen.</p>		
<p><b>BKK</b> <b>Datert</b> <b>28.08.17</b></p>	<p>BKK etablerer og drifter strømmettet i Fjell kommune høyspent og lavspent fordelingsnett.</p> <p>Planområdet krysses av en eksisterende 300kv kraftledning Fana- Lillesotra-Kollsnes. Kraftledningen er bygget og drives i medhold av særskilte anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrag -og Energidirektorat (NVE), jf. Energiloven § 3-1 første ledd.</p> <p>Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjoner er i all hovedsak unntatt fra Plan og bygningsloven med unntak av ( kap. 2 og 14).</p> <p>Kraftledninger skal inntegnes som hensynssone og ikke som formål. Hensynssonen bør reflektere det aktuelle ledningsanlegget byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet langs denne kraftledningen er totalt 40 meter bredt, 20 meter målt i horisontalt til hver side fra senter på ledningen.</p> <p>Det er ønskelig at plass til nettstasjoner innreguleres med passende formål, for å forhindre at det senere skal bli vanskelig å finn ledig plass til nettstasjonene vil komme i konflikt med planens arealformål. Alternativt er at det tas inn bestemmelse der som gjelder for nettstasjoner.</p> <p>For nettstasjoner gjelder som hovedregel at disse må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater.</p> <p>Traseer for kabelanlegg i bakken må ikke inntegnes på plankartet. Jmf forskrift om beredskap i Kraftforsyningen § 6 – 2 og NVEs</p>	<p><b><u>Merknaden tas til følge</u></b></p> <p>Det har gjennom planprosessen vært dialog med BKK. Og det er avklart at det mest sannsynleg er behov for 2 nettstasjoner i planområdet.</p> <p>Det er utarbeidet en bestemmelse om plasseringen av nettstasjonene i planområdet.</p> <p>Høgspenlinen er avsatt som omsynssone (PBL §11 – 8 d/kode H470) i plankartet og i føresegna. Det er satt av en buffer på 20 meter på hver side av senterlinje.</p>	X	X



	veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen , pkt 6.2.5.			
--	---	--	--	--

## 11 AVSLUTTANDE KOMMENTAR FRÅ FORSLAGSSTILLAR

Tiltaksområdet ligg i dag utanfor det som per i dag er definert som sentrumsområde på Straume. Det ligg heller ikkje i den forventa utvidinga av senterområdet.

Samtidig som ein ikkje ynskjer plasskrevjande handel plassert i sentrum må slik handel lokaliseras på ein måte som fremjar berekraftig transportmønster.

Ein har vist at ein kan nytta kollektivtrafikk, sykkel eller gange til det nye forretningsområdet dersom det er ynskjeleg. Ein har i prosjektet lagt opp til ein mykje lågare parkeringsdekning enn det som ligg i kommuneplan for Fjell kommune. Det er i tillegg opplyst av Fjell kommune at det er stor kapasitet i Kystbygarasjen dersom det vert behov for fleire parkeringsplassar. Dette betyr at det er berekraftig å plassere eit handelsområde på Smålonane i nærleiken til Straume sentrum.

Sett i eit regionalt transportperspektiv vil det verte svært uheldig dersom bebuarar i Fjell, Øygarden og Sund kommune må køyra til dei same butikkane i til dømes Åsane eller Lagunen. Dette vil genera langt meir trafikk i regionen.

Ut frå ei samla vurdering vil det vere rimeleg å opne for ytterlegare handelsetableringar slik det no planleggjast på Smålonane.

Det er i tillegg laga eit kvalitetsprogram som har fokus på estetikk i planområdet. Dette gjeld både på sjølve bygga, dei ubygde areala og overgangane mellom desse.