

## REFERANSEGRUPPA FOR VERKSEMDENE PÅ BØRNES.

Dato: 11.05.20.

Kvinnherad kommune  
Rosendalsvegen 10  
5470 Rosendal

### KOMMENTARER/SPØRSMÅL TIL DETALJREGULERING FOR 134/34 M.FL. BØRNES PLANID 20190006

Referansegruppa ( Marit Hjørnevang, Roar Musland og Svein Arne Eidsvik) representerer dei firma og privat personar som driv næring på Børnes.

Som referansegruppe sender vi generelle kommentarer/spørsmål til planutkastet.

Overskrifter og avsnitt med *Kursiv* skrift er kopiert inn fra Plandokumentet.

#### 1. Kommentar/spørsmål til:

##### 1.1 Føremål med planarbeidet

I innleiinga kan ein få inntrykk av at Kvinnherad kommune kan tilby tomter på eit godt og byggeklart område. Dette bør vel korrigerast litt i teksten, då alle tomtane er vel selde ?.

##### 1.3 Skildring av gjeldande planstatus

###### 1.3.1 Gjeldande kommuneplan

*Store deler av planområdet er omfatta av bestemmelsesområde, #B. Føresegna til desse områda seier at innanfor områda merka med #B, skal kommuneplanen gjelda framføre reguleringsplan ved motstrid. Kommune- plan for Kvinnherad 2016 – 2026 syner at arealet innanfor området for det meste er avsett til næringsføremål. Delar av området mot sjø i vest er avsett til park og fritids- og naustføremål. Det ligg to eigedomar innanfor planområdet som i kommuneplanen er avsett til bustadføremål.*

Vi reknar med at dette punktet ikkje er gjeldande når ny Reguleringsplan er godkjent. Vi har tidlegare påpeikt at dei to bustadtomtene er næringsareal som vist i gjeldande reguleringsplan 19780007.

#### 2. Køyreveg og fortau:

##### 3.3.2 Køyreveg (SKV) og fortau (SF)

*Hovudvegen inn i planområdet o\_SKV1 er regulert med 7 meter breidde, dimensjonert for semitrailer. Intern- vegar inn til dei ulike delområda er også regulert med 7 meter breidde, med unntak av køyreveg inn til kommunal slamavskiljar. Det er regulert sløyfe som knyt BN1-2 og BN3-4 saman med kvarandre, elles er stikk- vegane regulert som blindvegar. Det er regulert fortau langs hovudtraséen inn i planområdet langs austsida av vegen, og vidare langs hovudstikkvegane i området. Fortaua er*

regulert til 2,5 meter breidde. Under er køyrevegane merka av med nummer og eigarstatus (f=felles, o=offentleg). Stigningsforholda på dei nye (SKV2 og 5) vegane innanfor næringsområdet vil ha ein stigning mellom 5-6%.

*Hovudtraseen i området, o\_SKV1, samt køyrevegen, o\_SKV9, er regulert med offentlig eigarstatus. Andre hovudstikkvegar er regulerte som felles for dei aktuelle næringsdelområda. Kvinnherad kommune vil opp- arbeide infrastruktur knytt til køyrevegane i området som er synt som offentlege, då det er gjort avtale om dette ved sal av tomter. Vedlikehald og drift av vegane vil liggje på eigarar av næringsområda som er knytt til dei respektive køyrevegane.*

### **Dette punktet gjev mange utfordringar og uavklarte spørsmål:**

Er det berre SKV 1 og SKV 9 som vil bli opparbeid av Kvinnherad kommune med tanke på infrastruktur, asfaltering og fortau, samt vedlikehald ?

Det er ønskelig at Kvinnherad kommune er ansvarleg for drift av alle vegane.

SKV 2 med 7 m breidde, svingradius, fortau på 2,5 m breidde og parkeringsplass for naustområde i Mørkevågen vil medføre tap av tomteareal for fleire av tomte eigarane. (Det er litt vanskeleg å sjå kvar enkelte tomtegrense går i nokre av områda langs vegane.)

Referansegruppa er ikkje kjent med kva som står i dei enkelte avtalane mellom tomte kjøpar og Kvinnherad kommune.

### **Areal BN5:**

Vegen SKV 9 deler dette arealet i to, 5A og 5B og utnyttingsgraden er sett til 50 %.

Dette gjev etter vårt syn ein stor verdi forringelse av arealet og her må Kvinnherad kommune gå i dialog med tomte eigar.

### **Areal BN10:**

Vegen SKV 4 tar deler av dette arealet og dette er ikkje ønskeleg frå tomte eigar si side.

Ber om at de ser på andre alternativ for veg frå ei to bustadhusa og inn på SKV 1.

### **3.3.5 Parkeringsplass, SPA**

Vi reknar med at denne blir lagt utanfor dei ulike tomte eigarane sine areal.

Kven skal ha ansvar for vedlikehald av denne ?

Ligg Parkeringsplassen på privat grunn eller på kommunal grunn ?

Som naust tomt eigar må ein då kjøpe seg areal for parkeringsplass ?

### **Generelt til ovannemde punkter:**

Ovannemde punkter må avklarast med kvar enkelt tomte eigar om korleis ein skal handtera dette med vegar og fortau som reduserer tomteareal, kven som skal bygge veg og fortau, samt vedlikehald.

Vi vil stilla spørsmål om fortau ( også omtalt som gang og sykkelveg) på 2,5 m kan begrensa til å gå langs hovudvegen SKV1 inn i planområdet ? Eit fortau med breidde på 2,5 m synes å vera overdimmensjonert ?

Er vegbredde utanom SKV 1 på 7m nødvendig, då vegen mest truleg vil ligge i samme høgde og i samme plan som omkring liggjande tomteareal ?

### **3.4 Grøntstruktur (G)**

Dette er omtalt fleire stader i Plandokumentet som skog og grøntområde i vest, og som buffer mellom BN6 og BN7.

Her er det delt syn i referansegruppa.

Hjønnevåg meiner det er naudsynt med buffersoner.

Eidsvik meiner Følgjande:

Ein vil be om at buffer/skogsområdet som ligg inne på BN7 blir fjerna i Plandokumentet.

Grønt område følger då strandsona som vist rundt neset.

Om nokre av tomte eigarane vil opparbeida grønnstruktur på eiga tomt så må det vera opp til kvar enkelt.

#### **3.3.4 Kai, SK og 4.10.1 Flaum/havnivå**

Her er det omtalt ulike kote høgde på kommunal og privat kai. Ein bør vel sjå på kote høgde for eksisterande kaiar og så sei noko om bygging av nye kaiar.

Kva vil ein utvida ny kommunal kai by på av utfordringar for Hjønnevåg som eig litt av området det er teikna inn ny kai på ?

#### **Generelle kommentarer:**

Ein bør vurderer om fartsgrensa kan endrast frå 60 km til 50 km fra der 60 km skiltet vest for området står i dag ( Mellom Myhre og Lio ) og innover mot Uskedalen.

Det bør lesast korrektur då det er nokre mindre feilskrivningar. Tidlegare Eidsvik Skipsbyggeri er omtalt som Eidsvik Skipsverft og Eidsvik Skipsbyggeri.

Hjønnevåg meiner også at ein bør og sjå gjennom ordbruken rundt etablert og midlertidig steinknuseverk.

Br. Musland Maskin AS vil ha ein diskusjon der ein får fram forskjellen på knusing og sortering av massar med tanke på drift etter utbygging av BN 7-9 og SKV 2 er ferdig opparbeidd. Dette gjeld både stein, jord/morene etc.

Vi reknar med at dette med busslommer og kjøp av ekstra areal på oppsida av riksvegen ikkje vil hindra tiltak og igangsetjing for tomte eigarane på Børnes.

Avslutningsvis vil vi spørja om det er ein framdriftsplan og om det er sett av midlar med tanke på infrastruktur og opparbeiding av det som er omtalt som offentleg ansvar/omfang i Plandokumentet ?

Det er vanskeleg å gje skriftlege kommentarer og få med alle punkt til ein så omfattande plan. Som referansegruppe med 3 personar som representerer heilt ulike verksemder, ser vi at vi har litt ulikt syn på nokre få punkter i planutkastet, mellom anna dette med definisjon av buffersoner/grønt areal og foredling av ulike massar innanfor næringsområde etter utbygging av BN 7-9 og SKV2.

Nokre tomteeigarar har bede oss som referansegruppe å ta opp nokre punkt som berører deira areal i Planutkastet.

Det er derfor eit sterkt ønske å få til eit møte med dykk etter at de har gått gjennom våre kommentarer og så snart som mulig.

### **Kommentar/spørsmål til Føresegnene:**

#### *2.5. Energiløysing*

*..og skal avklarast i samråd med Kvinnherad kraftlag ? ( BKK Kvinnherad )*

#### *2.6.2. Større bygningsvolum skal brytast opp i fleire bivolum dersom mogleg*

Reknar med dette avklares i søknad om tiltak.

#### *2.6.6. Skilt og reklameinnretning over 0,5 m2 er søknadspliktig.*

Er det ein komma feil ? – Må kunne endres.

#### *3.3.4. Hjørnevåg etterspør tidsplan.*

#### *3.3.9. Byggehøgder og utnyttingsgrad*

Br. Hjørnevåg ber om å få auka utnyttingsgrad på BN 6 fra 50% til 60%.

Eidsvik Eigedom ber om å få auka utnyttingsgrad på BN 7 og BN 10 fra 50% til 60%.

Eit generelt spørsmål til utnyttingsgrad: Er det eks. parkeringsareal ?

#### *4.6 Kai (SK1-4)*

Ein bør skilje på kaihøgder på eksisterande og framtidige kaier.

### **10. Rekkefølgekrev**

#### *10.3 og 10.4 - bør omarbeidast/diskuterast.*

10.3 vil slå inn for alle tomte eigarane og må etter vårt syn koma seinare.

10.4 Ein kan ikkje sjå at føresegnene skal kunna stilla skjerpa krav til verftsområdet i form av opparbeiding av fortau og gatelys ved evt. framtidig trafikkauke.

Tidlegare Eidsvik Skipsbyggeri har hatt 200 – 230 personar innanfor området. I dag er det ca. 15-20 personar. Kva tal skal leggjast til grunn for trafikkauke ?

Etter vårt syn blir dette eit definisjons spørsmål som kan diskuterast.

Generelt for industri og næringsområde vil enkelte verksemder ha skilt med «Adgang forbudt» og dette reduserer trafikk til og fra området.

Med vennlig hilsen

Eidsvik Eigedom AS

Svein Arne Eidsvik  
sign

Br. Musland Maskin AS

Roar Musland  
sign

Br. Hjørnevåg AS

Marit Hjørnevåg  
sign