

Merknadsoversikt 2.gong høyring Manger sentrum aust – PlanID: 12602018000300

Merknad frå :	Merknadsinnhald:	Forslagsstillar sin kommentar:
<p>Fylkesmannen i Vestland, 6.2.2020</p>	<p>1.Sjøaure Multiconsult skriv at det ikkje er «direkte usannsynleg at det går sjøaure i elva, men me fant ingen dokumentasjon/stadfesting på dette i samband med planarbeidet.» Fylkesmannen meiner at om det ikkje er kartlagt om det er sjøaure i elva, så må planen leggje til grunn at det er sjøaure der. På bakgrunn av dette meiner vi at føresegn 8.1.1 må endrast slik at det ikkje vert opna for tiltak i vassdraget utan løyve.</p> <p>2.Som vi skreiv til første gongs offentleg ettersyn, så meiner vi at føresegn 9.1.3 til sikringssoner (H190) må endrast slik at det ikkje vert tillate med inngrep i bekken/kantsona utan løyve. Primært rår vi til at plankartet, i tillegg, vert endra slik at område nærmast bekken får formål grønstruktur. Dette gjer det meir tydeleg at ein ikkje kan gjere tiltak i samsvar med til dømes BOP eller BN i desse områda. Vi finn likevel at vi kan godta at dette vert sikra i føresegn.</p> <p>Konklusjon Vi meiner kommunen må endre føresegn 8.1.1 og 9.1.3 slik at det ikkje vert tillate med inngrep i bekken</p>	<p>1.Tatt til følgje. § 8.1.1 er endra til: <i>§ 8.1.1 Innanfor føremålet skal bekkeløpet vera ope. Det er tillate å gjere tiltak i bekkeløpet for å sikre mot erosjon. Dette er tiltak som muring, plastring, fyllingar og andre stabiliserande og tryggleiksmessige tiltak. Det er, ut frå tryggleiksmessige vurderingar, lov til å etablera deler av bekken i røyr. Tiltak i vassdraget må ha løyve før igangsettjing.</i></p> <p>2.Delvis tatt til følgje. § 9.1.3 er endra til: <i>§ 9.1.3 Andre sikringssoner (H190): Innanfor sona skal det takast spesielt omsyn til bekken og sikra for ev. flaum og overvatnet frå området. Innanfor arealet kan det etablerast tiltak som er naudsynt for å sikra mot flaum, erosjon og utrasing, mellom anna plastring og murar. Tiltak i vassdraget må ha løyve før igangsettjing.</i></p> <p>Arealformål er ikkje endra til grøntstruktur.</p>

	<p>eller kantvegetasjonen utan løyve. Vi rår også til at ein legg formål grønstruktur i område nærast vassdraget.</p>	
<p>Vestland Fylkeskommune, 18.2.2020</p>	<p>1.Vi ga i brev av 25.03.2019 fråsegn til 1.gangshøyring av planen, kor barn og unges interesser og kulturminne vart særskilt omtalt. Det ligger ikkje merknadsskjema ved saka, så det er vanskeleg å sjå om våre innspel er følgt opp i planarbeidet utan å samanlikne dei to framlegga.</p> <p>2.Frå 1.1.2020 ble ansvarsområdet for fylkesvegane ble overført til fylkeskommunen, og avdeling for infrastruktur og veg vart oppretta i Vestland fylkeskommune. Avdelinga har merknader knytt til planarbeidet:</p> <p>3.Kryssområde o_SV og o_SKV2 : Det nye planframlegget har retta opp kryssområda mellom fylkesveg 525 og kommunal vegar. Plankartet er påført siktlinjer 6x54m. Vi meiner at siktkravet jf. N100 skal vere 10x54m. Planframlegget må vurdere behov for dråpe i kryssområdet, og følgje vegnormalane i handbok N100. Det er og vist tilbaketrekt gang og sykkelveg i krysset, samt at kryssområdet er stramma opp slik at avkøyrslene mot BN2 og BKB2 vidare inn i planområdet er vist i plankartet.</p>	<p>1.Teke til vitande. Det er ikkje utforma eit eige merknadsskjema frå 1 gongs offentleg ettersyn og høyring frå tidlegare Radøy kommune. Barn og unges interesser kjem fram av planomtalen kap. 5.5. Kulturlandskap og kulturminne kjem fram av planomtalen kap. 5.13.</p> <p>2.Teke til vitande.</p> <p>3. Tatt til følgje. Siktliner er endra til 10x54m i krysset i høve til krav frå VLFK. Andre siktsoner med 6x54m er for avkøyrslene, og har ikkje like strenge krav som kryss. Vurderingar kring dråpe, kjem fram av trafikkanalyse i vedlegg 6.</p>

4.Kommunal veg o_SKV2:

Det kommunale vegen inn i planområdet skal vere dimensjonert mellom anna for utrykkingskøyretøy. I det nye planframlegget er veglinja stramma opp og utvida til breidde på 7 meter. Dette er eit positivt plangrep sett med omsyn på trafikktryggleiken.

5.Vi meiner at det bør stillast krav om opparbeiding av vegen før det vert gjeve løyve til ny bruk innan planområdet. Bakgrunnen for dette er at vegen betener trafikk innan eit industriområde, med stor andel større køyretøy. Den skal og handtere utrykkingskøyretøy som har krav til rask responstid. Dagens veg er smal og har ikkje rom for at to større køyretøy kan passere. Første del av den kommunale vegen har til dømes ein rubbhall på ei side (BN2) og stabbesteinar på motsett side (BKB2). Det er ikkje mogleg for to køyretøy å passer, og heller ikkje køyre ut.

6.Det er ikkje samsvar mellom planskildring og plankart, når det gjeld køyrebanebreidde, men vi legg til grunn at den skal opparbeidast i ei breidde på 7meter.

7.Vi meiner og at planframlegget burde vist fortau langs den kommunale vegen.

4.Teke til vitande.

5.Tatt til følgje. Føresegn § 3.3 er endra til:

«§ 3.3 Før det kan gjevast igongsettingsløyve for nye tiltak i BAT, BRE, BKB2 og BN2–4, må kryss mellom SKV2 og SV, kommunal veg i SKV2, samt fortau i SF4 og SF6, vera opparbeidd i samsvar med planen, og godkjennast av vegeigar. For BN2 og BKB2 må òg høvesvis SKV8 og SKV9 vera opparbeidd i samsvar med plan, og godkjennast av vegeigar.»

6.Tatt til følgje. Planomtale og plankart er no i samsvar, sjå. Kap. 5.2. i planomtalen.

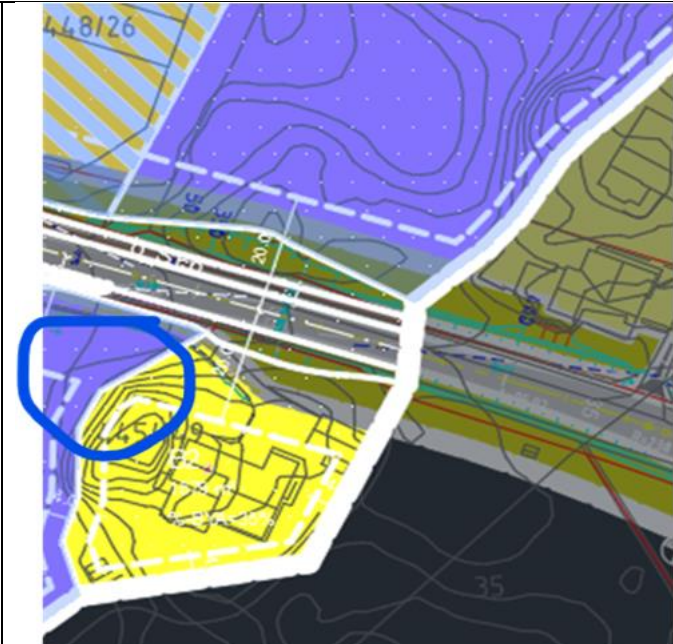
7.Ikkje tatt til følgje. Kommunen har vurdert at fortau ikkje er naudsynt i næringsdelen av planområdet. Gåande og syklende nyttar avkjøringa mot barnehage/helsehus. O_SF6 er utvida på ein slik måte at

8. Det er vist byggjegrænse langs fylkesveg 525 på 20 meter. Denne må vise som ei samhengande linje gjennom utbyggingsområda, slik at det ikkje vert lagt til rette for ny utbygging innanfor byggjegrænsa.

den dannar ein arm opp til BKB2.

8. Ikkje tatt til følge. Dette punktet var fremja av Vestland fylkeskommune, som har blitt vegmynde for fylkesvegar i løpet av planarbeidet. Plankonsulent har vore i dialog (via e-post) med Tone Bøyum hjå VLFK om dette punktet 02.08 og 04.08.2020. VLFK tok ikkje formell stilling til det plankonsulenten presenterte. Plankonsulent har valt å ikkje syne ei samhengjande byggjegrænse på 20 meter langs fylkesvegen. Dette grunna at dei privatrettslege byggjegrænsane mellom einskilde grunneigeedomar då ikkje kjem fram av kartet (4 meter frå eigedomsgrense). Det har lite for seg å både syne samhengjande byggjegrænse og 4 meter byggjegrænse mellom grunneigedomar, då det ikkje er høve til byggjetiltak utanfor desse grenselinjene uansett.

9. Vi meiner at byggjegransa mot den planlagte fylkesvegen aust i planområdet ved BN4, del av FV. 565 - Arm mot Manger må haldast på 50 meter frå planlagt vegmidte. Dette for å ha rom for å byggje den prosjekterte løysinga.



Figur 1. VLFK sitt døme på ei ikkje-samanhengjande byggjegransa

9. Ikkje tatt til følgje. Dette punktet vart òg teke opp med VLFK v/ Tone Bøyum via e-post 02.08 og 04.08.2020.

Plankonsulent og Alver kommune føreset at VLFK synar har synt til del av FV. 565-planen som ligg like aust for BKB2 og BN4, og ikkje like sør då dette vil medføre



Figur 2. Utsnitt som synar delar av dei aktuelle planane med 50 m offset av senterlinje veg i plan for FV. 565 markert.

«tap» av betydeleg næringsareal.

I BN4 er byggjegrensa synt med 4 meter frå føremålgrensa/eigedomsgrensa mot aust. Denne byggjegrensa er godt utanfor 50 meter frå senterlinje veg for «armen» i reguleringsplanen for FV. 565. Det vert difor ikkje gjort endringar på byggjegrensa i BN4.

10. Langs den kommunale vegen er byggjegrensa 5 meter frå vegkant. Vi meiner dette er svært knapt og kan medføre at ein utbygging for tett inntil køyrevegen. Dette kan medføre både sikthindring og vanskeleggjere drift og vedlikehald.

11. §3.1. Det er vist til at teknisk vegplan skal godkjennast av Statens vegvesen jf § 3.1. Sidan Sams vegadministrasjon opphørde 01.01.2020 ber vi om at føresegna viser til «rett vegeigar» eller Vestland fylkeskommune.

Til føresegna må det innarbeidast eit krav om at før det vert gjeve løyve til igangsetjing av tiltak som er eller skal bli fylkesveg må det føreligge gjennomføringsavtale mellom tiltakshavar og vegeigar.

12. §3.3. Vi ber om at føresegna byter ut nemninga «justert» til «opparbeidd» i samsvar med plan. For kryssområdet gjeld også tilbaketrekt gang og sykkelveg o_SF6 og avkøyrslene inn til BN2 og BKB2. Dette rekkjefølgjekravet må gjelde vidare enn berre for området o_BAT. Vi rår til at kravet gjeld for all ny utbygging som skal nytte kryssområdet mot Solendmarka. BN4 er til dømes eit næringsområde som berre delvis er utbygd, og som må vere omfatta av same rekkjefølgjekrav. Også i BN3 er det opna for ny

10. Ikkje tatt til følgje. Byggjegrensa er her vurdert på nytt, men det har kome dårleg fram at ein held seg til desse 5 meterane, og kvifor. Alver kommune (då Radøy kommune) og Statens vegvesen vart i eit møte 28.03.2019 eins om ei byggjegrænse her på minimum 5 meter. Plankonsulent vurderer at 5 meter skal vera tilstrekkeleg for drift og vedlikehald. Byggjegrænser er dessutan tilpassa siktlinjene/siktsoner slik at sikthindringar ikkje skal oppstå.

11. Tatt til følgje. § 3.1 er endra til:

«Teknisk vegplan for nytt fortau, busshaldeplass langs Fv. 525 (SV), skal godkjennast av vegeigar før bygging. Før arbeid knytt til fylkesveganlegg kan setjast i gang, skal byggeplan vera godkjent av rett vegmynde/vegeigar, og det må vera inngått ein gjennomføringsavtale mellom vegmynde/vegeigar og tiltakshavar.»

12. Tatt til følgje. § 3.3 er endra til:

«§ 3.3 Før det kan gjevast igongsettingsløyve for nye tiltak i BAT, BRE, BKB2 og BN2–4, må kryss mellom SKV2 og SV, kommunal veg i SKV2, samt fortau i SF4 og SF6, vera opparbeidd i samsvar med planen, og godkjennast av vegeigar. For BN2 og BKB2 må òg høvesvis SKV8 og SKV9 vera opparbeidd i samsvar med plan, og godkjennast av vegeigar.»

utbygging, og bør vere omfatta av eit slikt rekkefølgjekrav.

13.Vi meiner kommunen bør stille krav om opparbeiding av kommunal veg o_SKV2 før nye tiltak vert igangsett innan planområdet. Trafikktryggleiken innan området er ikkje sikra før vegen er bygd ut.

14.Busslommer:
Det er tilrettelagt med to busslommer innanfor planområdet. Det er vist til at busslommene er utvida og tilfredsstillar krav til utforming. Vi har likevel merknad til at det ikkje er gjort vurderingar korleis mjuke trafikantar skal kunne ferdast trykt i området. Det er mellom anna ikkje vist trygge kryssingspunkt i planen.

Sluttord:

15.Vi meiner at planframlegget har retta opp fleire punkt slik det var diskutert i møtet i mars 2019, under 1. gongs høyring. Det er likevel fleire feil og manglar i planframlegget som må rettast opp før planen vert endeleg godkjent

16.Vi har merknad til korleis byggjegrænse langs fylkesveg er vist i planen. Byggjegrænse mot den ny fv. 565 må haldast 50 meter frå vegmidte.

17.Utforming av kryssområdet må rette opp siktkrav slik at dei viser 10x54m. Vi meiner trafikkmengda i

13. Tatt til følgje. Sjå punkt 12.

14. Tatt til følgje.

Ein har valt å ikkje synleggjera krysningpunkt over fylkesvegen i plankartet. Dette skuldast hovudsakleg at det ikkje er dedikerte teiknereglar knytt til dette. Krysningpunkt er godt synleg i vegteikningar, og vert synt til i planomtale og føresegner.

15. Teke til vitande.

16. Teke til vitande. Sjå punkt 9.

17. Delvis tatt til følgje. Siktliner for kryssområdet er i plankart endra til 10x54 meter. Vurdering om kvifor det ikkje er naudsynt med dråpe kjem fram av

	<p>området krev at det vert tilrettelagt med dråpe i krysset, jf Handbok N100.</p> <p>18.Planframlegget må rette opp §3 Rekkjefølgjekrav, slik det er vist til tidlegare i uttalen. Kravet for opparbeiding av kryssområdet må gjelde for alle nye tiltak innan planområdet, og særleg for tiltak innan BN4, som ikkje tidlegare har vore omfatta av planarbeid, men også for BN3 som har ubygd areal i dag.</p> <p>19.Vi har fleire råd som gjeld den kommunale vegen og trafikktryggleiken inne i planområdet. Kommunen bør stille krav om opparbeiding av kommunal veg o_SKV2 før nye tiltak vert igangsett innan planområdet. Dette for å sikre trafikktryggleiken innan planområdet.</p>	<p>trafikkanalyse. Sjå punkt 3.</p> <p>18. Tatt til følgje. Sjå punkt 12.</p> <p>19. Tatt til følgje. Sjå punkt 12.</p>
<p>Statens Vegvesen, 18.2.2020</p>	<p>1.Reint kartteknisk peiker vi på at plankartet må påførast storleiken på areal m2 for dei ulike føremåla.</p> <p>2.Vi viser til at utnyttingsgrad i denne planen er gjeve i % BYA. Det må synleggjerast kva som utgjer berekningsgrunnlaget.</p> <p>3.O_SF5 har ei uheldig avslutning mot SKV10. Her vert gåande og syklande leda ut i kryssområdet Fv. 525. Når ein legg opp til mykje ny verksemd i området må det og leggast til rette for eit tilbod til mjuke trafikantar (gåande og syklistar) som skal krysse fylkesvegen. Det er naturleg å sjå desse to tilhøva i</p>	<p>1.Tatt til følgje. Plankartet visar no storleik i m2 for dei ulike områda.</p> <p>2.Tatt til følgje. Sjå planomtalen på side 17.</p> <p>3. Tatt til følgje.Avslutning av fortau o_SF5 mot avkjørsle SKV10 er vurdert på nytt, og vert no avslutta ved o_SP2. Kryssing av fylkesvegen vert ikkje direkte synt i plankartet, då det ikkje er eigne teiknereglar for dette, men vert like aust for der kvar o_SV møtar SKV5 (mellom o_SF4 og o_SF5). Kryssinga kjem tydeleg fram i vegteikningane.</p>

samanheng. Det må arbeidast vidare med ei løysing på dette punktet.

4. Vi kan ikkje sjå at tekniske teikningar følgjer med planframlegget. Ut over konsulent sine opplysningar om at dei ulike tiltaka er i høve til handbok N100 er det ikkje mogeleg for Statens vegvesen å vurdere dette. Spesielt gjeld dette utforminga av busslommer.

5. Statens vegvesen kan ikkje sjå at det er gjennomført ei trafikkanalyse eller synleggjort andre berekningar som gjev grunnlag for å sei at kravet til venstresvingfelt ikkje er til stades. Konsulent viser berre til at utnyttingsgrada i BN1-3 er 3 justert ned. Slik vi vurderer det er reguleringsplanen for dårleg utgreidd på dette punktet. Dersom det er krav om venstresvingfelt jfr. handbok N100, skal framlegg til ei anna løysing fråvikshandsamast.

6. Det følgjer av planføresegnene § 3.1 at teknisk vegplan for nytt fortau, busshaldeplass langs Fv. 409 (no Fv. 525) skal godkjennast av Statens vegvesen før bygging. Som ei følgje av regionreforma er ansvaret for forvaltninga av fylkeskommunalt vegnett overført til Vestland fylkeskommune. Det er difor Vestland som er rette mynde å kontakta for å inngå gjennomføringsavtale knytt til offentlege veganlegg.

7. Tekniske teikningar jfr. handbok R700 skal normalt

4. Tatt til følgje. Busslommer er målsett i plankartet med 3 meters breidde og lengde på om lag 70 meter. Vegteikningar er revidert for å gjera dette enno meir tydeleg.

5. Tatt til følgje. Trafikkanalyse ligg no ved saka.

6. Tatt til følgje. Sjå punkt 11 over i VLFK sine merknader.

7. Tatt til følgje. Tekniske teikningar ligg ved saka.

følgje med reguleringsplanen når denne vert lagt ut til offentleg ettersyn. Teikningar skal dokumentere at dei ulike tiltaka kan gjennomførast innanfor dei arealføremåla som er vist i planen.

8. For å unngå mistydingar bør følgjande ordlyd innarbeidast i føresegnene:
«Før arbeid knytt til fylkesveganlegg kan setjast i gang skal byggeplan være godkjent av rett vegmynde og det må være inngått ei gjennomføringsavtale mellom vegmynde og tiltakshavar.»

9. Statens vegvesen er kritisk til dei vurderingane som er gjort i Ros-analyse med omsyn til trafikktryggleik i anleggsfase. Å vise til SHA-plan er ikkje tilstrekkeleg då ei slik plan fyrst og fremst rettar seg mot arbeidstakarane sin tryggleik på anleggsplassen. I planområdet er det mellom anna institusjon og barnehage. Det er også fleire arbeidsplassar i Solendmyra næringsområde. Den generelle faren for alvorlege hendingar er større i anleggsperioden. Spesielt gjeld dette i møte mellom mjuke trafikantar og store køyretøy der konsekvensane av ei ulykke som oftast vil vere fatale.

10. Rekkefølgjekravet i § 3.3. rettar seg berre mot tiltak i område o_BAT. Det er ikkje knytt rekkefølgjekrav til opparbeiding av veganlegg for dei andre felta. Planen regulerer ikkje utbyggingsrekkefølgje. Det må derfor gå klart fram av

8. Tatt til følgje. Sjå føresegn § 3.1.

9. Tatt til følgje. Avkjørslene til barnehage/helsehus og til næringsområde er separate. Det er difor ulik ROS for desse to, dvs. desse vert skilt mellom i analysa. Dette er no teke til følgje, og presisert. Det å syne til SHA-plan vert fjerna/endra.

10. Tatt til følgje. Sjå tidlegare punkt.

føresegnene at opparbeiding av dei ulike kryss og avkøyrslene regulert i planen er ein føresetnad for å få igangsetjingsløyve til nye tiltak innanfor planområdet. Kva som må gjerast i samband med anleggsfase og kva som kan vente (som til dømes kantstein etc.) kan regulerast nærare i gjennomføringsavtale med vegmynde.

11.Oppsummering

Planframlegget som er lagt ut til offentleg ettersyn er etter Statens vegvesen si vurdering ikkje tilstrekkeleg utgreidd med omsyn til eventuelle fråvik frå vegnormal N100. Statens vegvesen meiner det er naudsynt å omarbeide planframlegget på fleire sentrale punkt. Dette gjeld både plankart og føresegner. Ved behov vil vi kunne bidra med fagleg rettleiing.

11.Tatt til følgje.