



Merknadsskjema – Offentleg ettersyn & høyringar - Manger sentrum aust – PlanID 12602018000300

Merknad frå :	Merknadsinnhald:	Forslagsstillar sin kommentar:
<u>Fylkesmannen i Vestland</u> 6.2.2020	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. 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. Konklusjon Vi meiner kommunen må endre føresegn 8.1.1 og 9.1.3 slik at det ikkje vert tillate med inngrep i bekken eller kantvegetasjonen utan løyve. Vi rår også til at ein legg formål grønstruktur i område nærast vassdraget.	1.Tatt til følgje. § 8.1.1 er endra til: § 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. 2.Delvis tatt til følgje. § 9.1.3 er endra til: § 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. Arealformål er ikkje endra til grøntstruktur.
<u>Fylkesmannen i Vestland</u> 15.12.2020	Andre sikringssoner (H190): Innanfor sona skal det takast spesielt omsyn til bekken og kantvegetasjonen og sikra for ev. flaum og overvatn 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 og/eller kantvegetasjonen må ha løyve før igangsetting Fylkesmannen har elles ingen fleire merknadar til planen.	Tatt til følgje. Rådmannen vurderer at presisering av føresegn § 9.1.2 tek hand om krava frå Fylkesmannen i Vestland.
<u>Vestland Fylkeskommune</u> 18.2.2020	1.Vi ga i brev av 25.03.2019 fråsegn til 1.gangshøyring av	1.Teke til vitande. Det er ikkje utforma eit eige merknadsskjema



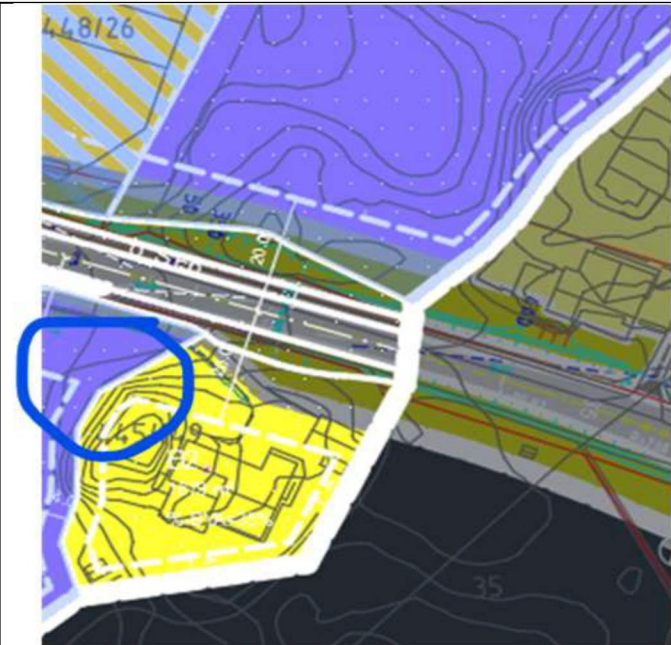
planen, kor barn og unges interesser og kulturminne vart særskilt omtalt. Det ligger ikkje merknadsskjema ved saka, så det er vanskeleg å sjå om våre innspel er følgt opp i planarbeidet utan å samanlikne dei to framlegga. 2.Frå 1.1.2020 ble ansvarsområdet for fylkesvegane ble overført til fylkeskommunen, og avdeling for infrastruktur og veg vart oppretta i Vestland fylkeskommune. Avdelinga har merknader knytt til planarbeidet: <u>3.Kryssområde o SV og o SKV2 :</u> Det nye planframlegget har retta opp kryssområda mellom fylkesveg 525 og kommunal vegar. Plankartet er påført siktliner 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. <u>4.Kommunal veg o SKV2:</u> Det kommunale vegen inn i planområdet skal vere dimensjonert mellom anna for utrykkingskøretøy. 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. <u>5.</u>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 køretøy. Den skal og handtere utrykkingskøretøy som har krav til rask responstid. Dagens veg er smal og har ikkje rom for at to større køretøy 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 køretøy å passer, og heller ikkje køyre ut. <u>6.</u>Det er ikkje samsvar mellom planskildring og plankart, når det gjeld køyrebanebreidde, men vi legg til grunn at den skal	frå 1 gongs offentlig 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. <u>2.Teke til vitande.</u> <u>3. Tatt til følgje.</u> 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. <u>4.Teke til vitande.</u> <u>5.Tatt til følgje. Føresegn § 3.3 er endra til:</u> «§ 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.» <u>6.Tatt til følgje.</u> Planomtalen og plankart er no i samsvar, sjå. Kap.
--	--



	opparbeidast i ei breidde på 7meter. <u>7.</u>Vi meiner og at planframlegget burde vist fortau langs den kommunale vegen. <u>8.</u>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.	5.2. i planomtalen. <u>7.Ikkje tatt til følgje.</u> Kommunen har vurdert at fortau ikkje er naudsynt i næringsdelen av planområdet. Gåande og syklende nyttar avkøyringa mot barnehage/helsehus. O_SF6 er utvida på ein slik måte at den dannar ein arm opp til BKB2. <u>8. Ikkje tatt til følgje.</u> 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 samanhengande byggjegrænse på 20 meter langs fylkesvegen. Dette grunna at dei privatrettslege bygge grensene mellom einskilde grunneigedomar då ikkje kjem fram av kartet (4 meter frå eigedomsgrense). Det har lite for seg å både syne samanhengande byggjegrænse og 4 meter byggjegrænse mellom grunneigedomar, då det ikkje er høve til byggjetiltak utanfor desse grenselinjene uansett.
--	--	---



9. Vi meiner at byggjegrensa mot den planlagde 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-samanhengande byggjegrense

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.



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 vanskeleggjer drift og vedlikehald.

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

Til føreseigna 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 føreseigna 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 utbygging, og bør vere omfatta av eit slikt rekkefølgjekrav.

13. Vi meiner kommunen bør stille krav om opparbeiding av

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 «tap» av betydeleg næringsareal.

I BN4 er byggjegrensa synt med 4 meter frå



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

føremålsgrense/eigedomsgrense 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 byggjegrense i BN4.

10. Ikkje tatt til følge. 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 byggjegrense her på minimum 5 meter. Plankonsulent vurderer at 5 meter skal



	kommunal veg o_SKV2 før nye tiltak vert igangsett innan planområdet. Trafikktryggleiken innan området er ikkje sikra før vegen er bygd ut. <u>14. Busslommer:</u> 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: <u>15.</u> 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 <u>16.</u> Vi har merknad til korleis byggjegrænse langs fylkesveg er vist i planen. Byggjegrænse mot den ny fv. 565 må haldast 50 meter frå vegmidte. <u>17.</u> Utforming av kryssområdet må rette opp siktkrav slik at dei viser 10x54m. Vi meiner trafikkmengda i området krev at det vert tilrettelagt med dråpe i krysset, jf. Handbok N100. <u>18.</u> 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. <u>19.</u> 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.	vera tilstrekkeleg for drift og vedlikehald. Byggjegrænser er dessutan tilpassa siktlinene/siktsoner slik at sikhindringar ikkje skal oppstå. <u>11. Tatt til følgje.</u> § 3.1 er endra til: <i>«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 byggjeplan vera godkjent av rett vegmynde/vegeigar, og det må vera inngått ein gjennomføringsavtale mellom vegmynde/vegeigar og tiltakshavar.»</i> <u>12. Tatt til følgje.</u> § 3.3 er endra til: <i>«§ 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.»</i> <u>13. Tatt til følgje.</u> Sjå punkt 12. <u>14. Tatt til følgje.</u> Ein har valt å ikkje synleggjera kryssingspunkt over fylkesvegen i plankartet. Dette skuldast hovudsakleg at det ikkje er dedikerte teiknereglar knytt til dette. Kryssingspunkt er godt synleg i vegteikningar, og vert synt til i planomtale og føresegner. <u>15. Teke til vitande.</u>
--	--	---



		<u>16. Teke til vitande.</u> Sjå punkt 9. <u>17. Delvis tatt til følgje.</u> Siktliner for kryssområdet er i plankart endra til 10x54 meter. Vurdering om kvifor det ikkje er naudsynt med dråpe kjem fram av trafikkanalyse. Sjå punkt 3. <u>18. Tatt til følgje.</u> Sjå punkt 12. <u>19. Tatt til følgje.</u> Sjå punkt 12.
<u>Vestland fylkeskommune</u> 17.12.2020	Vi meiner planframlegget no har retta opp i enda fleire punkt og tatt til seg merknadar frå 2. gongs høyringa. <u>1.</u>Ei samla vurdering er at det er tilrettelagt for, og vil komme mykje tung trafikk i krysset mellom fylkesveg 525 og kommunal veg. Difor meiner vi det framleis er behov for dråpeutforming i kryss. <u>2.</u>Vi meiner og at tilkomst SKV8 og SKV9 dannar eit uheldig X kryss like innanfor kryssområdet mellom fylkesveg og kommunal veg. Difor vil vi tilrå og flytte SKV8 og SKV9 lengre nord i planområdet for å likevel kunne få til ei dråpe utforming. Vi vil og tilrå og flytte dei tilkomstvegane lengre frå kvarandre for å unngå dette X krysset.	Rådmannen tek til vitande at fylkeskommunen/vegmynde er positiv til dei endringar som er gjort etter 2.gong høyring. <u>1.ikkje tatt til følgje.</u> Rådmannen viser til trafikkvurdering frå vegkunnig plankonsulent vedlagt planforslaget og er på det grunnlaget ikkje samd i at dråpeutforming er naudsynt her. <u>2.ikkje tatt til følgje.</u> Rådmannen er samd i at X-krysset på kommunal veg ikkje er optimalt, men meiner likevel det er den beste løysinga i høve til korleis området er etablert. Her må ein også sjå dette i samband med at det er ein gjeldande plan for området i dag, og at denne planen først og fremst skal løyse arealbehov for ny brannstasjon , ut over det som allereie er planlagt i noverande planar. Bruk er etablert etter tidlegare reguleringsplanar (sjå under) . Rådmannen vurderer på bakgrunn av vegteknins konsulent og etablert bruk i området at ny regulering er god nok, men kan vera samd i at om området ikkje hadde vore teke i bruk så kunne det ideelt vore vurdert anna avkjørsle for SKV8.

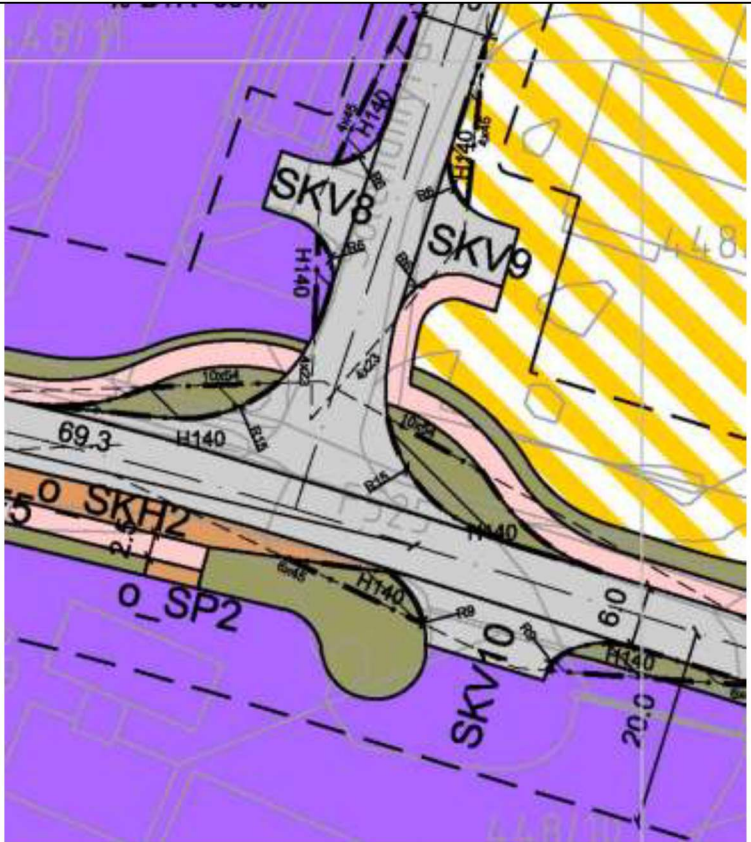


Tidlegare regulert 1983



Tidlegare regulert 1989



		
<u>Vestland fylkeskommune</u> 18.2.2021	Alver kommune ønsker ei tilbakemelding på om Vestland fylkeskommune kan godta Statens vegvesen sitt forslag til løsning for utforming av kryssområde mellom fylkesveg 525 o_SV og kommunal veg o_SKV2, med nærliggande plassering av avkøyrslene SKV8 og SKV9. Statens vegvesen sitt forslag er: «Statens vegvesen foreslår å løse dette med markert trafikkøyr i vegbana inn til næringsområde ved bruk av vegmaling direkte i vegbana, for å skilje trafikken inn/ut av næringsområdet.» Alver kommune ønsker å legge Statens vegvesen sitt forslag til grunn og sikre det i plan ved å ta inn eit nytt føresegn. Tilbakemelding Vi vil vise til vår eigen uttale datert 17.12.2020, kvar det blei visa til at vegbreidda der fortau er tilbaketrekt mellom fylkesveg 525 og kommunal veg er ca. 9,3 meter. Etter handbok V127 skal kryssingsstader ha	Tatt til følge. Krysset vert oppdatert med dråpeøy og avkøyrsla flytta lengre nord i tråd med Statens vegvesen si handbok og Vestland fylkeskommune sine krav. Endringane vert sendt til VLFK og grunneigarar på ei begrensa høyring før endeleg handsaming.



	tilstrekkeleg med tryggleik for dei gåande. For dei gåande er eit av punkta som betydeleg skal vektleggast at kryssingslengde er maks 8 meter. Difor meiner vi det er viktig å vektlegge tryggleiken til dei mjuke trafikantane i utforminga av krysset. Vi meiner ei trafikkøy som det mogleg å køyre over med ikkje-avvisande kantstein, etter handbok N100, vil vera eit betre alternativ. Då vil større køyretøy kunne køyre over trafikkøya, medan den vil vera fartsreducerande for mindre køyretøy som vil unngå å køyre over den. Dette alternativet vil sikre dei mjuke trafikantane som skal krysse vegen betre enn med ei måla trafikkøy. Det vil komme ei problemstilling med plassering av skilt, men denne vil og komme med trafikkøy med vegmåling. Vestland fylkeskommune vil ikkje stille seg bak Statens vegvesen sitt forslag for utforming her. Oppsummert meiner vi at det bør sjåast på utforminga på nytt for dette krysset, hovudsakleg for å ivareta dei mjuke trafikantane.	
<u>Statens Vegvesen</u> 18.2.2020	1.Reint kartteknisk peiker vi på at plankartet må påførast storleiken på areal m2 for dei ulike føremåla. 2.Vi viser til at utnyttingsgrad i denne planen er gjeve i % BYA. Det må synleggjerast kva som utgjør berekningsgrunnlaget. 3.O_SF5 har ei uheldig avslutning mot SKV10. Her vert gåande og syklende leda ut i kryssområdet Fv. 525. Når ein legg opp til mykje ny verksemd i området må det og leggjast til rette for eit tilbod til mjuke trafikantar (gåande og syklistar) som skal krysse fylkesvegen. Det er naturleg å sjå desse to tilhøva i 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 BNI-3 er 3	1.Tatt til følgje. Plankartet visar no storleik i m2 for dei ulike områda. 2.Tatt til følgje. Sjå planomtalen på side 17. 3. Tatt til følgje. Avslutning av fortau o_SF5 mot avkøyrsløp 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 møta SKV5 (mellom o_SF4 og o_SF5). Kryssinga kjem tydeleg fram i vegteikningane. 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. Trafikkanalysen ligg no ved saka.



justert ned. Slik vi vurderer det er reguleringsplanen for dårleg utgreidd på dette punktet. Dersom det er krav om venstresvingfelt jf. 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 jf. handbok R700 skal normalt følgje med reguleringsplanen når denne vert lagt ut til offentlig 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 føresegnene at opparbeiding av dei ulike kryss og	6. Tatt til følgje. Sjå punkt 11 over i VLK sine merknader. 7. Tatt til følgje. Tekniske teikningar ligg ved saka. 8. Tatt til følgje. Sjå føresegn § 3.1. 9. Tatt til følgje. Avkøyrslene til barnehage/helsehus og til næringsområde er separate. Det er difor ulik ROS for desse to, dvs. desse vert skilt mellom i analysen. Dette er no teke til følgje, og presisert. Det å syne til SHA-plan vert fjerna/endra. 10. Tatt til følgje. Sjå tidlegare punkt.
--	--



	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. <u>11.Oppsummering</u> 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 rettlegging.	<u>11.Tatt til følge.</u>
<u>Statens vegvesen</u> 17.12.2020	Punkt 2.2. i vedlagt trafikkanalyse frå Multiconsult tar for seg vurdering av kryssløysinga frå kommunal veg til Fv. 525. Det kjem der fram at løysing med venstrefelt og dråpeøy ikkje er mogleg å løyse innanfor planområdet. Statens vegvesen foreslår å løyse dette med markert trafikkøy i vegbana inn til næringsområde ved bruk av vegmaling direkte i vegbana, for å skilje trafikken inn/ut av næringsområdet. Oppsummering: Statens vegvesen legg til grunn at drøftingar og avklaringar knytt til trafiksikkerheit og framkomst på desse vegane skjer i dialog med dei aktuelle vegstyresmaktene. Dersom det vert planlagt for fråvik frå vegnormalane, legg vi til grunn at det kjem klart fram av planomtalen, og at fråviksøknader er avklara med rette styresmakt før planen vert vedtatt.	<u>Teke til vitande.</u> Rådmannen er samd med Statens Vegvesen i at ei mogeleg løysing kan vera bruk av vegmarkering/maling for å skilje trafikken inn og ut av området. Plankonsulent, med vegteknisk kompetanse, konkludera også med at slik løysing er turvande for dette området.
<u>Vestland fylkeskommune</u> 18.2.2021	Alver kommune ønsker ei tilbakemelding på om Vestland fylkeskommune kan godta Statens vegvesen sitt forslag til løysing for utforming av kryssområde mellom fylkesveg 525 o_SV og kommunal veg o_SKV2, med nærliggende plassering av avkøyrslene SKV8 og SKV9. Statens vegvesen sitt forslag er: «Statens vegvesen foreslår å løyse dette med markert trafikkøy i vegbana inn til næringsområde ved bruk av vegmaling direkte i vegbana, for å skilje trafikken inn/ut av	<u>Tatt til følge.</u> Krysset vert oppdatert med dråpeøy og avkøyrsla flytta lengre nord i tråd med Statens vegvesen si handbok og Vestland fylkeskommune sine krav. Endringane vert sendt til VLFK og grunneigarar på ei begrensa høyring før endeleg handsaming.

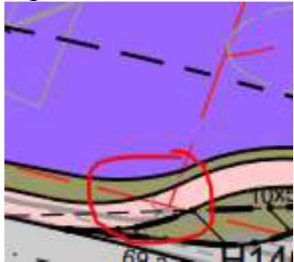


	næringsområdet.» Alver kommune ønsker å legge Statens vegvesen sitt forslag til grunn og sikre det i plan ved å ta inn eit nytt føresegn. Tilbakemelding Vi vil vise til vår eigen uttale datert 17.12.2020, kvar det blei visa til at vegbreidda der fortau er tilbaketrekt mellom fylkesveg 525 og kommunal veg er ca. 9,3 meter. Etter handbok V127 skal kryssingsstader ha tilstrekkeleg med tryggleik for dei gåande. For dei gåande er eit av punkta som betydeleg skal vektleggast at kryssingslengde er maks 8 meter. Difor meiner vi det er viktig å vektlegge tryggleiken til dei mjuke trafikantane i utforminga av krysset. Vi meiner ei trafikkøy som det mogleg å køyre over med ikkje-avvisande kantstein, etter handbok N100, vil vera eit betre alternativ. Då vil større køyretøy kunne køyre over trafikkøya, medan den vil vera fartsreducerande for mindre køyretøy som vil unngå å køyre over den. Dette alternativet vil sikre dei mjuke trafikantane som skal krysse vegen betre enn med ei måla trafikkøy. Det vil komme ei problemstilling med plassering av skilt, men denne vil og komme med trafikkøy med vegmåling. Vestland fylkeskommune vil ikkje stille seg bak Statens vegvesen sitt forslag for utforming her. Oppsummert meiner vi at det bør sjåast på utforminga på nytt for dette krysset, hovudsakleg for å ivareta dei mjuke trafikantane.	
<u>Vestland fylkeskommune</u> 18.2.2021	Alver kommune ønsker ei tilbakemelding på om Vestland fylkeskommune kan godta Statens vegvesen sitt forslag til løysing for utforming av kryssområde mellom fylkesveg 525 o_SV og kommunal veg o_SKV2, med nærliggande plassering av avkøyrslene SKV8 og SKV9. Statens vegvesen sitt forslag er: «Statens vegvesen foreslår å løyse dette med markert trafikkøy i vegbana inn til næringsområde ved bruk av vegmaling direkte i vegbana, for å skilje trafikken inn/ut av næringsområdet.» Alver kommune ønsker å legge Statens vegvesen sitt forslag til grunn og sikre det i plan ved å ta inn eit nytt føresegn. Tilbakemelding Vi vil vise til vår eigen uttale datert 17.12.2020, kvar det blei visa til at vegbreidda der fortau er tilbaketrekt mellom fylkesveg 525 og kommunal veg er ca. 9,3 meter. Etter handbok V127 skal kryssingsstader ha tilstrekkeleg med tryggleik for dei gåande. For dei gåande er eit av punkta som betydeleg skal vektleggast at kryssingslengde er maks 8 meter. Difor meiner vi det er viktig å vektlegge tryggleiken til dei mjuke trafikantane i utforminga av krysset. Vi meiner ei trafikkøy som det mogleg å køyre over	Tatt til følge. Krysset vert oppdatert med dråpeøy og avkøyrsla flytta lengre nord i tråd med Statens vegvesen si handbok og Vestland fylkeskommune sine krav. Endringane vert sendt til VLFK og grunneigarar på ei begrensa høyring før endeleg handsaming.



	med ikkje-avvisande kantstein, etter handbok N100, vil vera eit betre alternativ. Då vil større køyretøy kunne køyre over trafikkøya, medan den vil vera fartsreducerande for mindre køyretøy som vil unngå å køyre over den. Dette alternativet vil sikre dei mjuke trafikantane som skal krysse vegen betre enn med ei måla trafikkøy. Det vil komme ei problemstilling med plassering av skilt, men denne vil og komme med trafikkøy med vegmåling. Vestland fylkeskommune vil ikkje stille seg bak Statens vegvesen sitt forslag for utforming her. Oppsummert meiner vi at det bør sjåast på utforminga på nytt for dette krysset, hovudsakleg for å ivareta dei mjuke trafikantane.	
<u>Vestland fylkeskommune</u> 28.9.2021	Vi har gått gjennom endringane som kjem fram av ny begrensa høyring. Det er no regulert inn ei trafikkøy i kryss mellom o_SV1 og o_SKV9. Det er og lagt til eit nytt føresegn § 5.4 om utforming av trafikkøy, som seier; <i>«Trafikkøy (o_SVT1-2) skal opparbeidast med ikkje-avvisande kantstein, i tråd med krava gitt i Statens vegvesen si ein kvar tids gjeldande handbok N100. Plassering av eventuelle skilt skal avklarast med rett vegmynde/vegeigar.»</i> Det er og gjort endringar av dei nye avkøyrslene for BKB2 og BN2, som er blitt flytta lengre nord, som var noko vi har bede om tidlegare. Eksisterande avkøyrslar her er no vist med stengjesymbol i plankartet, og dei er komme med under føresegn § 3.3 om rekkjefølgjekrav. Vestland fylkeskommune akseptarar endringane som er gjort i planen i høve til trafikkøy i kryss, utforminga av den og med nytt føresegn. Vi er og positive til dei nye avkøyrslene for BKB1 og BN2 og oppdatering av rekkjefølgjekrav om stenging av eksisterande avkøyrslar.	<u>Teke til vitande.</u>
<u>Ulvatn Eiendom AS v/ Kurt Jarle</u> <u>Ulvatn</u> 29.9.2021	Me i Ulvatn Eiendom vil etter denne plan bli utsatt for store inngrep/forandringar på vårt område. Me har derfor nokon spørsmål som me treng svar på. 1. Me ser at vår rubbhall må flyttast , noke me ikkje har blitt informert om før . Ein hall som har stått på området sidan tidlig 1980 tallet . Kem skal ta denne kostnad ?	1. Ulvatn Eiendom AS har blitt varsla om tilhøve 3 gongar. Det kjem fram av mottakarlista for fyrste gongs offentleg ettersyn, brev datert 21.2.2019, andre gongs offentleg ettersyn ved brev datert 3.1.2020 og no ved varsel om begrensa høyring i brev datert 7.9.2021. Delar av rubbhallen er oppført på den kommunale eigedomen 448/16. Ved framtidig oppgradering av den kommunale vegen med kryss til fylkesvegen, vill



	2. Stenging av noverande innkjørsel med ny trafikkøy og fortau/grøntområde mot riksvegen vil ta noke av vårt areale. Her har det også ved ei tidligare anledning blitt tatt areale til fortau . Kva blir dette kompensert med ? 3. Flytting av innkjørsel/utkjørsel til vårt område blir flytta lenger nord til et område me nylig har hatt store kostnader med å planere for framtidig utbygging . Her har det også komt ei begrensning på kor stor del av området vi kan utnytta. Blir dette kompensert ? 4. Dette er spørsmål som er viktige for oss og få svar og bli enige om før me kan gå inn for denne planen. Det beste hadde vore å hatt ei synfaring på plassen der dette blir lagt fram og diskutert. Hører fra Dere.	kostnader dette måtte medføra, verta avklard i ei eventuell utbygging- eller gjennomføringsavtale mellom aktuelle paratar. 2. Dagens avkøyrslar frå kommunal veg høyrer til den kommunale eigedomen gbnr. 448/16. Utanom ein liten trekant med areal, slik vist under, ligg resten av arealet som er satt av til annan veggrunn og fortau på fylkeskommunal og kommunal eigedom.  2/3. Rett til å søke om erstatning vill dykk få nærare informasjon om ved kunngjering av vedteken reguleringsplan. 4. Som nemnd innleiingsvis har dykk vore informert om dette planarbeidet gjennom heile prosessen, kommunen vurderer at ei synfaring ikkje er naudsynt sia framtidig veganlegg ved dette område i all hovudsak vert liggande på eksisterande offentleg eig areal.
--	---	---