


Motsegn - Statens vegvesen

Uttale ved 1.gangs høyring og 2.gangs høyring

Statens vegvesen er nøgd med at kommunen har tatt meir omsyn til dei fysiske arealbehova når det gjeld arealkrevjande transportløyisingar. Vi ser derimot at planen framleis ikkje i tilstrekkeleg grad tilfredsstillar våre interesser. Generelt gjeld dette dimensjonering av vegløyisingane i planen, då det ikkje kjem klart fram om det er satt av nok areal til dei løyisingane ein ynskjer. Dette må dokumenterast betre, og sannsynlegvis må nokre løyisingar endrast som følgje av plassmangel. Motsegna er knytt til vår rolle som statleg fagstyresmakt med sektoransvar innan trafikktryggleik og framkommeligheit

Statens vegvesen har på eit generelt grunnlag reist motsegn til planen med bakgrunn i at det ikkje er sikkert om vegløyisingane er dimensjonert for bruken i området. Det må dokumenterast at løyisingane som er valt ikkje får negative konsekvensar for trafikktryggleik og framkommeligheit for alle trafikantgrupper. Det er også knytt motsegn til dei momenta kor vi seier at noko må endrast.

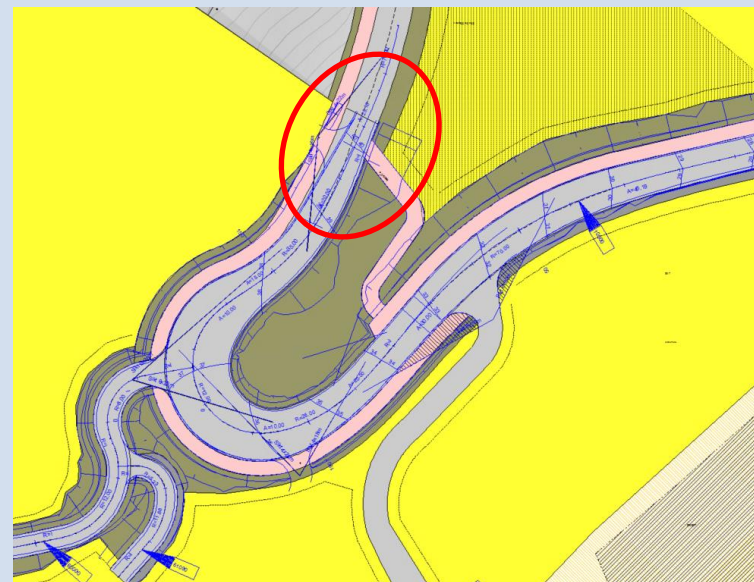
Osterøy kommune har etter innkomen motsegn vert i dialogmøte med Vegvesenet hjå fylkesmannen og har ved oversending av notat for endringar eller tilleggskommunikasjon fått bekrefta at løyisingane som no er innarbeida i framlegg til plan er tilfredsstillande.

Svv 1.gang	SVV 2.gang + presisering i motsegnsbrev	Rådmannen sine merknader / konklusjon
<p>Vi bed om at det vert dokumentert at Vågenessvingen let seg utbetra i samsvar med planen.</p>	<p>Vågenessvingen</p> <p>Utforminga av Vågenessvingen (bilde 1) har vore ein lang prosess. Statens vegvesen har tidlegare i prosessen vurdert at utforminga i vegteikningane er tilstrekkeleg med tanke på tilhøva. Vi ser derimot at svingen i nord har ein uheldig utforming i plankartet som kan skape trafikkfarlege situasjonar. Denne må rettast ut slik at den ikkje får «knekket» den har i dag.</p> <p>Statens vegvesen har vorte kontakta angående avkøyrsele vis a vis o_SGG04 (markert med pil i plankartet, bilde 1). Eigaren er interessert i å stengje denne avkøyrsele og heller nytte avkøyrsele som ligg midt i Vågenessvingen. Denne løyisinga er Statens vegvesen positive til, og vi ser det som ein fordel at eksisterande avkøyrsele stengast. Vi ber kommunen om å vurdere dette.</p> <p>Tilbakemelding frå SVV etter gjennomført dialogmøte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Alternativ 1 (som ligg i planen) er ikkje ein fullgod	 <p>Figur 1 Ny vegsituasjon avklart med Vegvesenet før 1.gangs handsaming - alternativ 1. Her er ny veg tilpassa (på det tidspunktet) eksisterande fv vidare i retning mot Hamre, altså før</p>

løysing, men gjennom ein omgåande prosess vart løysinga akseptert av vegvesenet på grunn av vanskelege tilhøve på staden. Vi ønsker ikkje å gå ytterlegare ned på krava i vegnormalen her.

- Alternativ 2 gir ein krappare sving med dårlege stigningstilhøve. Vi kan derfor ikkje akseptere alternativ løysing for Vågenessvingen.

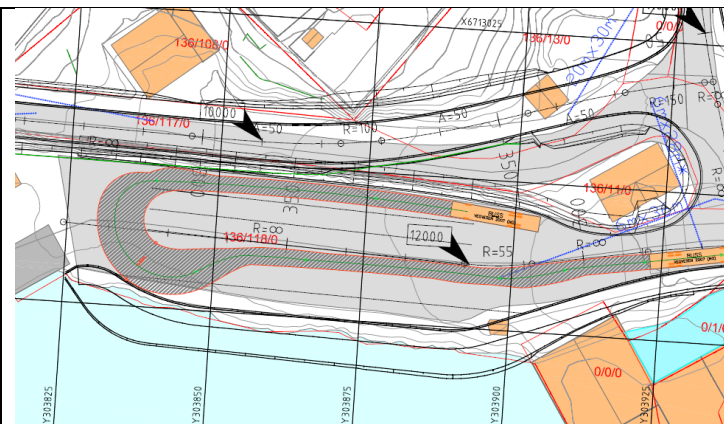
vegutbetring i samband med utbygging på Rundhovdefeltet i ovankant av Vågenessvingen.



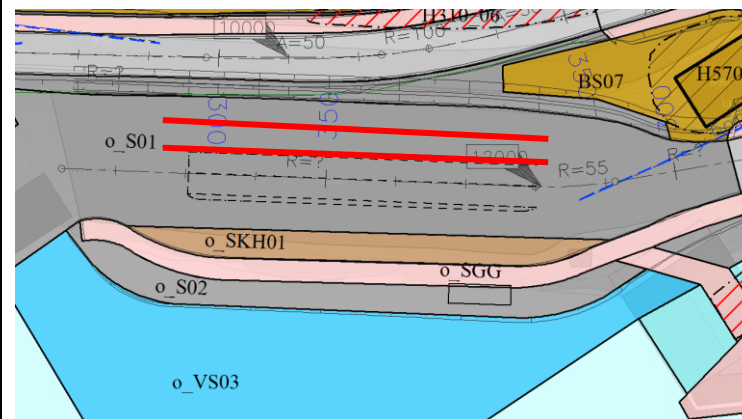
Figur 2 Geometri ny veg som i illustrasjon over men vist på plankart (2.gongs høyring). Her er gjort ei tilpassing i område for overgang til Rundhovdeplan og vegutbetring øvst i biletet (utheva i raud sirkel).

Ferjekaia

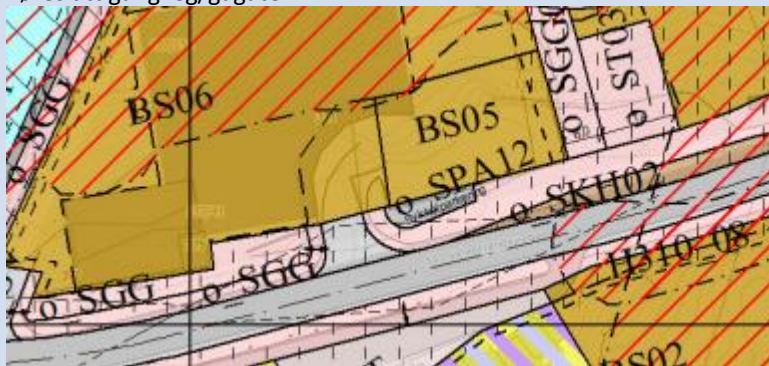
Det er knapt med areal på ferjekaia. I planmaterialet er det informert at manøvreringsareal på ferjekaia er ivareteken. Det ser derimot ikkje ut som om bussar vil ha nok plass til å snu utan å måtte manøvrere ved rygging, noko som er særleg uheldig (bilde 2). Her vil det stå mjuke trafikantar som venter på ferja, og bilar parkert. Dette skapar uryddige og farlege situasjonar. Bussar har ein stor blindsoner. Det er derfor viktig at det er regulert nok areal for ein buss å snu i éin svingebevegelse. Dette må dokumentrast med sporingskurvar.

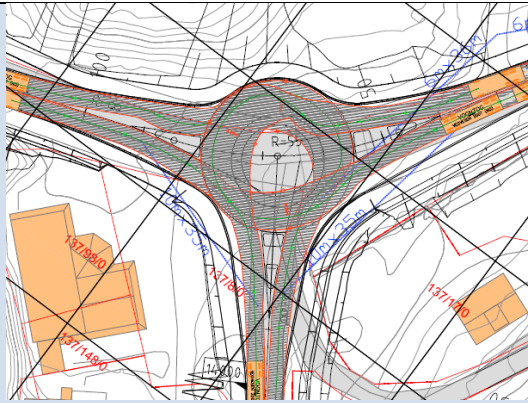
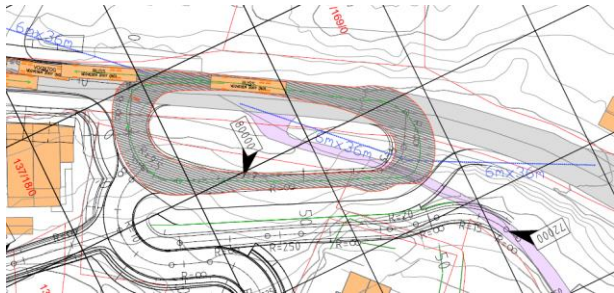



Figur 3 Sporingskurver på vegteikning oversendt Vegvesenet i forkant av dialogmøte. Her er det vist linjer for oppstillingsplassar (2 rekker) nord for senterlinje veg. Her er det konflikt mellom manøvreringsareal for buss og oppstillingsplassar.



Figur 4 Den aktuelle situasjonen med linjer som i illustrasjon i bildet over, lagt på reguleringsplankart. Linjer for oppstillingsplass i prosjektert vegteikning er framheva i raudt. I reguleringsplan kan ein sjå at oppstillingsplassane er vist/regulert med ei rekke nord for senterlinje og ei rekke sør for senterlinje. Dei regulerte linjene for oppstillingsplassar er og også trekt noko mot aust på ferjekaia (vekk).

		frå manøvreringsareal for buss). Utfrå illustrasjon over med sporing og løysing som er valt i reguleringsplan skal det ikkje vere konflikt mellom oppstillingsplassar og manøvreringsareal for buss. Sør for regulerte oppstillingsplassar skal det, etter vår vurdering, vere nok areal for bussane å manøvrere på vegareal (grått, o_S01) og busslomme (brunt, o_SKH01).
Med bakgrunn i trafikktryggleik og at det bør leggjast til rette for eit gjennomgåande tilbod for mjuke trafikantar langs fv 567 vil vi krevje at eksisterande avkøyrslar til nordaustlege del av område SGT og sørvestlege del av BS06 (baksida av Coop-bygget) vert stengd. Området bak Coop-bygget bør løystast ut med tilkomstveg via parkeringsplass o_SPA04.	<p>Området rundt Coop-bygget (BS04, BS05 og BS06) er utfordrande, då det skjer mykje på lite areal. Reguleringsplanen er eit godt høve til å rydde opp og forbetre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar. Området mellom fylkesvegen og BS06 har fått føremålet o_SKF. Statens vegvesen stiller spørsmål ved kvifor ikkje fortauet har fått riktig føremål og farge i plankartet, og at området er regulert til «kombinerte formål for samfunnsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasé». Dette må endrast til fortau, og det kan ikkje tillatast parkering i dette området, då det er nettopp dette som er problemet med området i dag med tanke på mjuke trafikantar.</p> <p>Tilkomst o_SV bør stengjast. Dette har vore diskutert tidlegare, og Statens vegvesen har påpeika dette i førre uttale. Det har vore snakk om ein alternativ tilkomst frå øst, og at dette kunne sikrast gjennom å knytte føresegn til detaljregulering for BS04. Det vil vere ønskjeleg å diskutere dette området i dialogmøtet.</p>	<p>Føreslått gangveg/gågate:</p>  <p>Fortau ved BS06 Statens vegvesen er nøgd med at sjølve fortauet no får riktig arealføremål i planen. Om arealet innanfor fortauet (mellom fortau og BS06) har dei ingen sterke meiningar om</p>
	Utanfor BKB03 er det satt av føremålet SGT – gatetun (bilde 4). Vi kan ikkje finne noko i føresegna som seier kva gatetun inneber. Det kan ikkje tillatast parkering her. Statens vegvesen har kunne akseptere avkøyrslar til eksisterande bustadar, men vil ikkje tillate bruk utover dette. Dette må derfor klargjerast i planen, til dømes gjennom føresegn.	<p>Presisering sendt til SVV: Føresegn skal ha med presisering om at SGT skal nyttast til gatetun og kan ikkje nyttast til parkering.</p> <p>Avklaring av føremål SGT Statens vegvesen er nøgd med presiseringa som er foreslått.</p>
Vi har og eit ønske om å kvalitetssikre tekniske planar for vegtiltaka før neste handsaming.	Det er ikkje klart om rundkøyringa er dimensjonert for større køyretøy (bilde 5). Dette må dokumenterast med sporingskurvar. Dersom den ikkje er det vil dette ha store konsekvensar for trafikktryggleik og framkommeligheit i området.	Rundkøyringa er tenkt med overkøyrbar midtrabatt og kan td. utformast slik den i Lonevåg.

		 <p>SVV sitt svar: Sjølv med overkøyrbart areal er rundkøyringa svært liten, og vil ikkje vere behagelig med tanke på t.d. bussjåfør og passasjerar. I tillegg viser sporingskurver at ein må køyre over den innste sirkelen. Vi rår dermed til at rundkøyringa vert utvida med 5 meter i radius, men vi trekk vår motsegn til dette punktet. Eit alternativ er også å gå bort i frå rundkøyring og heller signalisere starten på miljøgata på ein annan måte.</p>
<p>Vi har og eit ønske om å kvalitetssikre tekniske planar for vegiltaka før neste handsaming.</p>	<p>Kyss og køyr ved Valestrand skule Busshaldeplassen er utforma som ei løysing der både avstigning og påstigning til skulen skjer på austsida av fylkesvegen (bilde 7), ved at busser kjem inn frå sørvest og ut i nordaust. Fordelen ved dette er at skulebarn slepp å krysse fylkesvegen. Statens vegvesen har ikkje vore avvisande til løysinga då den vart presentert i vegmøtet i januar i år. Haldeplassen er ser derimot ikkje ut til å vere dimensjonert for bussen sine svingebevegelesar, spesielt ikkje der bussar skal ut av haldeplassen og vidare mot ferjekaia. I tillegg er det knapt med venteareal. Med andre ord vil løysinga kunne krevje meir areal enn det plankartet viser. Det er sær s viktig at ein har nok areal til dei som ventar på bussen, og særleg når det er snakk om barn. Det vil også vere viktig å avklare med Skyss om løysinga er i samsvar med dei behova dei har (kor rutene går, kor mange bussar det må vere plass til</p>	<p>I dialogmøte m fylkesmannen vart det avklart at ettersom Hordaland Fylkeskommune som formell høyringspart for det som gjeld kollektivtransport ikkje har merknader i si uttale til løysinga kan kommunen legge til grunn at det er tiulfredsstillande løyst.</p>  <p>Sporingskurver OK. Har ikkje avklart venteareal i møtet. Statens vegvesen rår til at ein forsøker å få meir plass til venteareal, men trekk vår motsegn til dette punktet.</p>

	<p>samtidig osv.). Tilbodet til mjuke trafikantar vert oppstykkja som følgje av at dei blir ført rundt haldeplassen. Denne omvegen kan føre til at dei som ikkje skal nytte seg av busstilbodet vil gå langs vegskuldra til fylkesvegen. Dette er ein uheldig løysing. Eit samanhengande tilbod nord-sør i Valestrand er viktig for trafikktryggleiken til mjuke trafikantar. Desse momentane gjer at vi ikkje er sikre på om den føreslåtte løysinga for busshaldeplass er den rette på denne staden. Terrengtilhøva og eksisterande bygg kan føre til at løysinga ikkje får den plassen han treng for å vere gjennomførbar og trafikksikker. For at vi skal kunne akseptere løysinga må vi sjå sporingskurvar for buss. Langs skulen på vestsida av fylkesvegen er det eit stykke med lyserosa føremål (gattetunfarge, sjå bilde 7). Det kjem ikkje fram av plandokumenta kva dette er tenkt brukt til. I møtet om vegløysingar i januar vart det diskutert om ein kunne lage ein ekstra brei skulder for bussen sine svingebevegelsar, som følgje av at krysningspunktet for mjuke trafikantar skjer like sør for busshaldeplassen.</p>	<p>Innarbeidd ny føresegn på bakgrunn av motsegnspunkt under. Ny føresegn 1.54 : Før det kan gjevast løyve til tiltak på BKB05 og o_BU01 skal busshaldeplass mellom BKB05 og o_BU01 ha mellombels bruksløyve eller vere ferdigstilt. Kravet er avgrensa til innkøyring, ventereal for buss og passasjerar og utkøyring.</p> <p>Vegføremål for svingradius for buss er teke inn i plankartet ved BKB05.</p>
	<p>Statens vegvesen føreset at kommunen har ein dialog med Hordaland fylkeskommune og Skyss når det gjeld plassering av busshaldeplasser. I plankartet er det ikkje vist at eksisterande busstopp ved krysset til fv. 366 skal vidareførast. Vi går ut i frå at dette har vorte avklara med Skyss. Ved eksisterande busshaldeplass i krysset opp til skulen viser plankartet området som anna veggrunn – tekniske anlegg (bilde 9). Statens vegvesen stiller spørsmål ved føremålet med å regulere dette inn. Faren er at dette nyttast til parkering i siktsona. Den må derfor regulerast vekk, og det bør settast rekkefølgjekrav om at denne skal stenjast fysisk når nye busshaldeplassløysingar vert etablert.</p>	<p>SVT nord for skulen er teke ut som svar på SVV sitt krav.</p> 
	<p>Vi vil for ordens skuld gjere merksam på at ved ny bruforskrift for fylkesveg, vil avgjerder som gjeld bruer måtte gå gjennom</p>	<p>Teken til vitande. Areal for anna veggrunn er teke inn og det er kvalitetssikra at det er nok areal til ei evt ny bru i plankartet.</p>

	Vegdirektoratet. Blant anna skal bruteikningar godkjennast av Vegdirektoratet. Det er også svært lite sannsynlig at dei godkjenner bygging på eksisterande bruer, og ein må derfor bygge heilt ny bru dersom ein ynskjer å utvide breidda på brua i Valestrand. Det mest essensielle vil derfor vere å sørgje for at ein set av nok areal i områdeplanen til eventuell ny bru som er i samsvar vegnormalane. Det må blant anna sikrast areal til rekkverk på bruene, med føremål «anna veggrunn».	
	Statens vegvesen er kjent med at dammen ved Kringastemma skal rivast. Slik plankartet ligg føre viser den eksisterande situasjon med parallell gangbru (bilde 11). Dagens situasjon kan som følge av rivinga ikkje oppretthaldast. Det er framleis uklart kva løysing som vil komme i staden, og finansiering knytt til dette. Vi vil rå til at ein vurderer korleis dette kan ivaretakast i planen, til dømes gjennom føresegn.	Det er teke inn føresegn for gjennomføring av avbøtande tiltak knytt til risiko for dambrot ved Kringastemma. Endring av veg krev reguleringsendring og må løysast når veg er prosjektert og det er kjent kor store endringar dette inneber. Ei oppgradering av veggen i tråd med vegnormalane i situasjon for svingen rundt Kringastemma vil medføre endringar som uansett vil gå utanfor avsett plangrense for Valestrandplanen.
	Dersom planen inneheld fråvik frå vegnormalane må desse godkjennast av Vegavdeling Hordaland, før vi kan sende søknad vidare til den regionale fråviksnemnda.	Teken til vitande. Konsulent for prosjektering av veg har opplyst at planen ikkje inneheldt fråvik som skal handsamast.
Pkt 3.3 bør presisere at ein byggeplan for tiltak i tilknytning til fylkesvegen skal vere godkjent av Statens vegvesen før det kan gjevast igangsettingsløyve til slike tiltak.	Det må inn i føresegna at byggeplan skal godkjennast av rette vegmynde før tiltak på eller i tilknytning til offentlig veg kan settast i gong. I tillegg bør ein gjere merksam på at ein gjennomføringsavtale må inngåast med vegvesenet før tiltak knytt til fylkesveganlegget kan settast i gong. Statens vegvesen kan ikkje sjå at gjennomføringa av ny busshaldeplass ved skulen er ivareteken gjennom rekkefølgekrev. Bussløysingar i tilknytning til skulane må vere etablert før ny skule i området BKB05 gjevast midlertidig bruksløyve eller ferdigattest.	Krav om godkjenning av rette vegmynde teke inn. Rekkefølgekrev teke inn.
	Vi går ut i frå at byggegrense mot veg på 2 m i område B13 og B18 berre gjeld der byggegrense ikkje er vist i B13 og B18. Med andre ord at dette ikkje gjeld mot fylkesveg, kor det er vist byggegrense i plankartet. Vi foreslår at dette gjerast tydelegare, til dømes: «For B13 og B18, der byggegrense ikkje er vist i plankartet, er byggegrense mot veg 2 m og mot eigedomsgrense 3 m».	Føresegna er endra og byggegrense til fylkesveg er sett i plankartet på dei to aktuelle felta.