

# Notat

Oppdragsnr.: 52103279 Dokumentnr. xx

Til: Gjemnes kommune

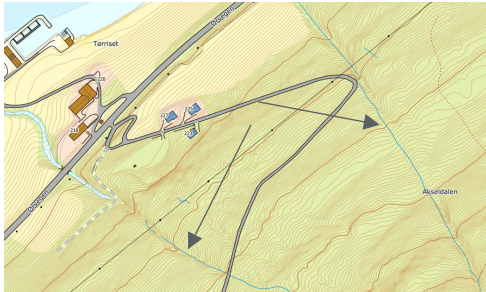
Fra: Marco Böhm

Sted, dato: Molde, 2023-04-21

Kopi til: Ecura AS

## ► Tørriset reguleringsplan\_Oppfølging vedtak FS-5-23

pkt	Endring iht. vedtak FS-5/23	Plankonsulentens kommentar	Oppfølging
Planbeskrivelsen:			
01	Generelt bemerkes at det er noen skrivefeil som bør rettes ved korrekturlesing.	Rettes opp der de oppdages	Dokumentene leses korrektur
02	Til 3.4 Kulturminner og kulturmiljø: Her er nevnt en husmannsplass, «Vika på Tørriset», som det står er revet. Dette må være en misforståelse. Det er det gamle våningshuset på Tørriset som er revet.		Erstattes med våningshuset, pkt. 3.4, 1. ledd
03	Til 4.7 Rekreasjon og uteområder: Det er omtalt en privat veg benevnt som Ørvegen, trolig bygd som skogsveg, som går oppover lia fra hovedvegen. Ørvegen er navnet på hovedvegen og ikke skogsvegen.	Begge sidevegene (opp og ned) føres som Ørvegen i offisielle kartdata. (se Figur 1) Dersom vegen har et annet navn, ber vi om rettelse.	For lesbarheten sin skyld brukes veinummeret (her PV57016) i tillegg til navnet, slik at det tydelig kommer fram om det gjelder hovedvegen eller sidevegen.
04	Til 4.9.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter: Her er SV1 også feilaktig kalt Ørvegen, se 4.7. En løsning med kulvert der myke trafikanter kan krysse under fylkesvegen kan vi ikke se er vurdert, selv om bratt terreng på øvre side vil være en utfordring.	Kulvert må ligge noen meter under eksisterende vegnivå. For å få universell utformet vegkryssing må det etableres en veg fra eksisterende vegnivå ned til nivå med kulvert og opp igjen. Kulvert må ligge ca. 1 meter under dagens vegnivå. Med en kulverthøyde på 3 m vil bunnen ligge 4 m lavere enn vegnivået. En universell utformet stigning må ligge i 1:20, dvs. min. 80 m lang veg begge sider av kulvert.	Se pkt. 03. Kulvert vurderes i kapittelet (3. ledd)

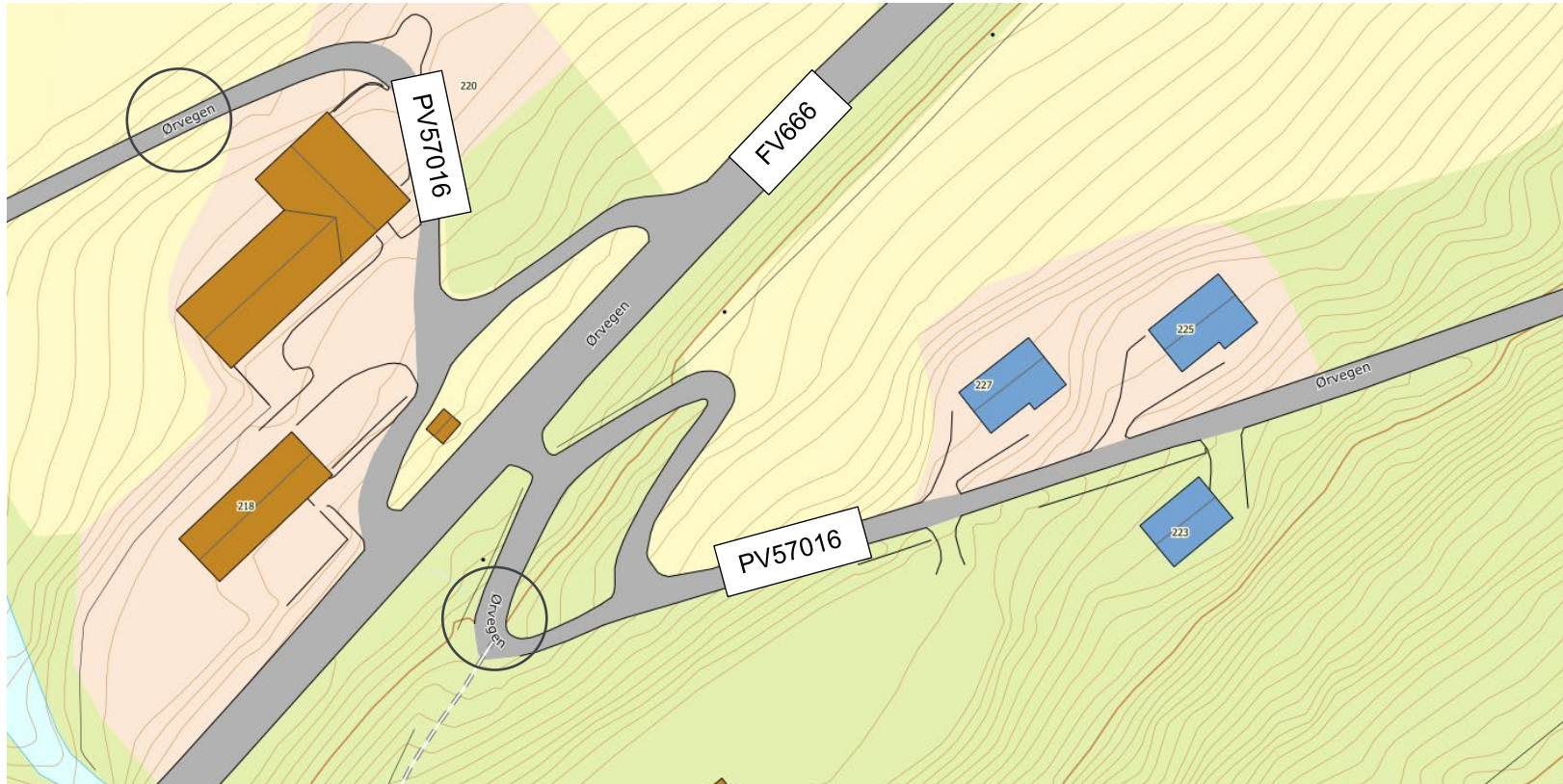
05a	<p>Til 4.11.1 Vann og 4.11.2 Spillvann          Det er anført at Batnfjord vassverk planlegger å legge ny vannledning til Tørriset. Ifølge våre opplysninger er ny vannledning ført fram til området. Stasforvalteren har presisert at arealer for VA-anlegg skal vises i planen. Vi tolker dette som at det skal vises på plankartet.</p>		<p>Området til VA anlegg (BVA) omtales i planbeskrivelsen pkt. 4.3.3.          4.11.1, 1. ledd. Batnfjord Vassverk har lagt ny vannledning.</p>
06	<p>Til 4.11.3 Overvann          NVE skriver at framtidige flomveger for trygg avledning av overvann bør vises i plankartet. Kart viser flere bekkeløp på øvre side av planområdet. Her bør det vurderes en trygg løsning.</p>	<p>Det er en skogsveg som går opp lia mellom de 2 bekkeløpene. Området ovenfor planområdet er skog. Nedbør vil infiltreres lokalt i bakken. Ved økt avrenning (f.eks. ved store medbørsmengder) vil evt. overvann som kommer ned lia, avledes gjennom veggrøft til skogsvegen, og følge vegtraseen nedover. Drens fra tette flater ledes i ny OV-ledning langs vegen til kumsett i svingen ved ny slamavskiller og vassverk-kum og videre til Tørrisetelva.</p> 	<p>Iflg. VA-rammeplan skal det etableres ny overvannsledning. Godkjent VA-plan settes som vilkår for igangsettingstillatelse (planbest. 12.3.1). Krav til trygg overvannshåndtering vurderes som oppfylt.          Best.3.8 Håndtering av overvann.</p>
07	<p>Til 4.12.6 Trafikkforhold          Det er ikke tilrettelagt for trygg kryssing av fylkesvegen for myke trafikanter. Risikoanalysen viser en uakseptabel risiko for liv, helse og stabilitet. Aktuelle tiltak er belysning langs fylkesvegen og redusert hastighet til 50 km/t og etablering av gangfelt. Det bør avklares om</p>	<p>Det vises til ROS-analyse vedr. trafikksikkerhet og forslag på redusert hastighet forbi området, etablering av gangfelt og belysning langs fylkesveg. Fartsgrense er noe som ikke kan fastsettes gjennom reguleringsplaner, men noe som vegeier kan vurdere.</p>	<p>4.9.3 omtaler trafikksikkerheten med oppsummering av tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet. I planbestemmelsenes pkt. 12.6.1 settes krav om belysning i kryssområdet over fylkesvegen</p>

	redusert hastighet kan godkjennes av vegeier før reguleringsplanen kan godkjennes.	Planen legger til rette for etablering av gangfelt ved bussholdeplassen. Det ble ikke tegnet inn gangfelt i planen, da kriterier for gangfelt er fastsatt i SVV sitt håndbok 270. Gangfelt og dens utforming henger også sammen med fartsgrense.	som vilkår for brukstillatelse innenfor BOP3. Det vurderes at ytterligere oppfølging ikke bør fastsettes gjennom reguleringsplan, da behovet for gangfelt og redusert fartsgrense vurderes ut fra SVV sine håndbøker og gjennom veglovens bestemmelser.
08	Til 6.6 Bærekraft: Her er det anført at Gjemnes kommune er preget av befolkningsnedgang. Statistikken viser derimot økning i en årrekke.	Befolkningsnedgang var relatert tettstedet.	Setning med negativ befolkningsutvikling er tatt ut.
09	Til 6.9.4 Kollektivtilbud: Kanstoppløsning for buss medfører at annen trafikk må vente bak en stillestående buss eller foreta en forbikjøring. Det overrasker at vanlige busslommer ikke ser ut til å være vurdert. Det er mulig at busslommer vil gi utfordringer på grunn av at terrenget er bratt.	Terrenget er bratt og krever både større skjøringer og utfyllinger for å utvide vegbredden. Trafikkmengden på fv666 er relativt lavt slik at evt. stopp bak bussen eller forbikjøring ikke vurderes som problematisk. Pga. begrenset antall med beboere vil det også kun være sporadisk behov for en stopp. Spesielt når hastigheten skulle senkes til 50 km/t er kantstopp anbefalt.	Ingen videre oppfølging
10	Til 6.12 Universell tilgjengelighet: For boenheter på øvre side av fylkesvegen går det fram at eventuelle løsninger for universell tilgjengelighet skal utsettes til etableringsfasen. Dette burde løses i reguleringsplanen.	Universell tilgjengelighet kan ikke oppnås på de nedre område, da tilretteleggingene vil kreve store arealbeslag og inngrep i dyrkamark. På øvre siden er det mulig å oppnå universell tilgjengelighet. Det er dermed den interne organisasjonen i anlegget som må da må fordele tjenestemottakerne iht. tilgjengeligheten.	Ingen videre oppfølging
<b>Reguleringsbestemmelser</b>			
11	I reguleringsbestemmelsene § 4.1.2 er det beskrevet 10 parkeringsplasser (minimum). Vi stiller	Dette er minimumskravet. Dersom behovet gjør seg gjeldende kan	Ingen videre oppfølging

# Notat

Oppdragsnr.: 52103279 Dokumentnr. xx

	spørsmål ved om det er tilstrekkelig for både ansatte og besøkende.	grunneieren sette av flere plasser på egen grunn.	
05c	Til 4.11.1 Vann og 4.11.2 Spillvann Det er anført at Batnfjord vassverk planlegger å legge ny vannledning til Tørriset. Ifølge våre opplysninger er ny vannledning ført fram til området. Stasforvalteren har presisert at arealer for VA-anlegg skal vises i planen. Vi tolker dette som at det skal vises på plankartet.		Tatt inn bestemmelser 4.3 vedr. arealformålet BVA (vann- og avløpsanlegg).
Plankart			
05b	Til 4.11.1 Vann og 4.11.2 Spillvann Det er anført at Batnfjord vassverk planlegger å legge ny vannledning til Tørriset. Ifølge våre opplysninger er ny vannledning ført fram til området. Stasforvalteren har presisert at arealer for VA-anlegg skal vises i planen. Vi tolker dette som at det skal vises på plankartet.		Tegnet inn arealformål BVA for avsetting av reservetanker knyttet til brannvann.



Figur 1 Oversikt vegnavn, iht. offentlige kartdata (Kartverket), supplert med vegnummer fra vegkart (vegvesen.no)

# Notat

Oppdragsnr.: 52103279 Dokumentnr. xx

[3.14 Kryssingsmuligheter for fotgjengere - Trafikksikkerhetshåndboken \(tshandbok.no\)](#)

**Planskilt kryssingssted:** Planskilte kryssingssteder er broer og tunneler som kan være aktuelle ved f.eks. jernbaner og flerfeltsveger med mye trafikk og mange kryssinger. På hvilke veger veg det skal anlegges planskilte kryssingssteder avhenger av fartsgrensen og ÅDT: ÅDT > 6000 ved fartsgrense 60 km/t, ÅDT>4000 ved fartsgrense 80 km/t og ved fartsgrense 90-110 km/t uten krav til ÅDT (Statens vegvesen, N100, 2019A). Alternativt kan gangfelt signalreguleres, eller fartsgrensen kan settes ned, ev. supplert med fartsdempende tiltak. Et generelt krav for planskilte kryssingssteder er at disse skal være attraktive å bruke og universelt utformet (Statens vegvesen, 2019A).