

## Merknadsskjema – planoppstart

<b>Plannamn</b>	Lonena aust
<b>Arealplan-ID</b>	4631 2021003
<b>Saksnummer</b>	21/4903
<b>Utarbeida av</b>	Opus
<b>Sist revidert</b>	17.06.22

Nr.	Avsendar	Hovudpunkt i merknad/uttale	Forslagsstillars kommentar
1	Inger Nese, Juvikstølen 6, 5916 Isdalstø, 18.08.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>Vil ikkje avgi grunn til planflate 2 kryss fv. 57 Lindåsvegen – Juvikstølen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikkje tatt til følgje. Forslagsstillar er pålagt å regulere ein utbetring av krysset i planflate 2. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Vestland fylkeskommune og utforming av busshaldeplass er gjort i dialog med Skyss. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil merknadsstillar måtte avstå mindre delar av eigeomen nærast fylkesvegen til annan veggrunn og midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er naudsynt for utbetring av veg og busshaldeplass i tråd med krava frå Fylkeskommunen og Skyss, samt gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.  Busshaldeplassen er tilpassa for å gje minst mogleg inngrep i private eigedomar, samtidig som god funksjonalitet etter krava frå Skyss sikrast. Areal til midlertidig bygge- og anleggsområde skal tilbakeførast slik det var før inngrepet i størst mogleg grad og utstrekning.</li> </ol>
2	Nils M. Stene, Litlevika 25, 5914 Isdalstø	<ol style="list-style-type: none"> <li>Synar til <ol style="list-style-type: none"> <li>UNESCOs fastsetting av Nordhordland som biosfæreområde</li> <li>Regionens nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023 for å fremja ei berekraftig utvikling, jf. FN sine 17 berekraftsmål</li> </ol>                     Meiner det synast verken forsvarleg, lovleg eller meningsfylt å halde fram arbeidet med desse planane, som bør skrinleggjast umiddelbart.                 </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikkje tatt til følgje. Detaljplanen er utarbeida i samsvar med gjeldande områdeplan og overordna føringar. I prosessen med områdeplan for Lonena argumenterte fleire for vern av området ettersom regionen er blitt eit biosfæreområde. Biosfære handlar ikkje berre om vern, men om ein balanse for å få til berekraftig utvikling. I denne balansen skal ein vurdere økonomisk vekst og utvikling, biologisk mangfald og natur og sosiale forhold. Gjennom planarbeidet med områdereguleringa vart det jobba med å få til ei balansert utvikling med bustadbygging i nærleiken av eit regionsenter, samtidig som ein i størst mogleg grad tar vare på dei grønne friluftsområda og naturverdiar. Planforslaget for Lonena aust vidarefører grønne areal i større grad enn det som er regulert for i områdeplanen, mellom anna ved å ta vare på Pensjoniststien.</li> </ol>
3	Jan Erik Andersen, Lonsvegen 7, 30.08.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>Spennande det som planleggjast i Lonena Aust, tek utgangspunkt i planflate 2 og 3 for merknadar.</li> <li>Lonsvegen er allereie i dag utsett for aukande trafikk, då det er etablert område for bustad, skule, barnehage fritidsaktivitetar osv.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til orientering.</li> <li>Tatt til følgje. Planforslaget sikrar utbering av vegkryssa fv. 57 Lindåsvegen – Juvikstølen og E39 Osterfjordvegen – Lonsvegen som følgje av auka trafikk, mellom anna i Lonsvegen.</li> </ol>

		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Lonsvegen gjennom planflate 3 har 50 sone fram til den møter 30 sone litt lenger inne. Det er ikkje samsvar mellom hastigheit og dei omsyn som må takast til bu- og ferdslemiljø på strekninga med 50 sone. Det ser ut til å vere ei betydeleg fartsauking på utsida av 30 sone. Vegen med 50 sone er tilkomstveg til 30 sone, og det er mange barn, vaksne og eldre som nyttar vegen til skule og fritid.</li> <li>4. Forventar at det takast omsyn til ferdsel og naboar med omsyn til fartsgrenser, og foreslår at det regulerast 30 sone langs heile Lonsvegen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tatt til orientering. Sikring av trafikktryggleik inngår i planen, men fastsetting av fartsgrenser er ikkje del av reguleringsplanar. Innspelet om fartsgrense er spilt inn til kommunen, som vil vurdere fartsgrensa opp mot trafikkmengda i området.</li> <li>4. Tatt til orientering. Sjå pkt. 3.</li> </ol>
4	Lennart og Trude Sæle, Oterhaugane 9d, 31.08.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Risiko og konsekvensane for rørte eigedomar ved planlagt planflate 3 er ikkje akseptabel</li> <li>2. Innsender reagera på at det planleggjast for at E39 skal leggjast på deira eigedom, nesten ved inngangsdøra, og at deler av garasjen vil fjernast.</li> <li>3. Støynivå langs E39 er høgt nok slik trafikken er i dag, den har vore aukande over tid, og vil nok halde fram med å auke. Det vil ikkje vere akseptabelt med omsyn på støynivå å flytte E39 nærare deira inngangsparti. Det vil</li> <li>4. Sikkerheita for bebuarar på rørte eigedomar vil ikkje vera akseptabel med omsyn på ulykke. Barn kan ikkje ha E39 som leikeplass. Det kan ikkje vere slik at barn og personar buande på Såta skal få ein svært høg risiko i kvardagen som går ut over liv og helse for å etablera eit nytt felt som skal leggjast til rette for tilkomst, parkering og leikeområde. Det er ikkje akseptabelt.</li> <li>5. Planflate 3 er eit knutepunkt for barn, vaksne, gåande og syklande som skal til skule eller fritidsaktivitetar for eit veletablert felt. Alle desse risikoane vil krevje konsekvensutgreiing, ikkje som det står i varslingsbrev at det ikkje er naudsynt med konsekvensutgreiing. Det vil vere uansvarleg å ikkje konsekvensutgreie desse risikoane.</li> <li>6. Tilkomst (Lonsvegen) til utbyggingsområdet frå planflate 3 må etablerast slik som Lonsvegen opphaveleg var planlagt. Eller areal må takast på framsida av kyrkjegarden som er ein parkeringsplass og ikkje øydeleggar etablerte eigedomar.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ikkje tatt til følgje. Forslagnsstillar er pålagt å regulere ein utbetring av krysset i planflate 3. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Statens vegvesen. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil eigedomar langs vegen måtte avstå mindre delar til samferdselsanlegg og midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er naudsynt for utbetring av krysset i tråd med krava frå Statens vegvesen og gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.</li> <li>2. Tatt til følgje. E39 skal ikkje leggjast på merkadsstillers eigedom, og garasjen skal ikkje rivast. Forbi merkadsstillers eigedom regulerast det for gang- og sykkelveg i samsvar med eksisterande situasjon, men der deler av gang- og sykkelvegen ligger på deira eigedom i dag.</li> <li>3. Tatt til følgje. Sjå punkt 2. Støyvurdering som følgje av utbetring av krysset skal utførast etter offentleg ettersyn, når val av kryssløysing er føretatt. Som del av dette skal eventuelle støytiltak vurderast.</li> <li>4. Delvis tatt til følgje. Føremål med utstrekning av planflate 3 er å sikre tilstrekkeleg areal til tiltak for utbetring av situasjonen slik den er i dag. Som del av dette er trafikktryggleik vurdert og tatt omsyn til.</li> <li>5. Ikkje tatt til følgje. I samsvar med forskrift for konsekvensutredningar er det ikkje krav om konsekvensutgreiing. I alle reguleringsplanar blir likevel konsekvensar for tiltaket den legg til rette for, utgreidd i samsvar med kravet til Alver kommune. Det visast til planskildringa for detaljert omtale av konsekvensar.</li> <li>6. Ikkje tatt til følgje. Naudsynt areal til utbetring av krysset er gjort i samsvar med krav frå Statens vegvesen og gjeldande vegnormalar.</li> </ol>
5	Marc Thomassen, Oterhaugane 11, gnr 188 bnr 557, 31.08.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innsender protesterer mot planane presentert for Lonane Aust, han blir rørt av planflate 3.</li> <li>2. Blir planane realisert vil innsendar sin tomt bli fullstendig øydelagt. Det er uforståeleg at det skal vere naudsynt å øydelegge allereie etablerte tomter, når det finst så mykje plass på den andre sida av vegen, kor det er etablert parkeringsplass og kyrkjehus lenge etter tomtene på nedsida av vegen.</li> <li>3. Svarar NEI til utbygging av planflate 3.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ikkje tatt til følgje. Forslagnsstillar er pålagt å regulere ein utbetring av krysset i planflate 2. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Statens vegvesen. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil dessverre merkadsstiller måtte avstå mindre delar av eigedomen nærast europavegen til samferdselsareal. Dette er som følgje av at dagens gang- og sykkelveg må flyttast lenger mot sør. Dette er naudsynt for utbetring av krysset i tråd med krava frå Statens vegvesen og gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.</li> <li>2. Ikkje tatt til følgje. Sjå pkt. 1.</li> <li>3. Tatt til orientering.</li> </ol>

6	Vibeke Prestmo Valestrand, Langheiane 10F, 31.08.21	<p><i>Planflate 1</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lonslia (Gv1 på plankart) er i dag ein blindveg som går rett utanfor inngangspartiet til Langheiane 10, som bebuarar nyttar som tilkomst til bodar på nedsida av inngangsparti. Det vil vere ei stor ulempe om denne vegen skulle bli offentleg og nyttast til gjennomgangstrafikk. Også i forkant vil det vere ei stor belastning med anleggstrafikk, større køyretøy, støv og bråk rett inn i huset.</li> <li>På kart ser det ut til at denne vegen kan utvidast, det kan han ikkje. På motsett side er det ein høg mur som skilar einestader frå vegen. Om denne vegen skal bli offentleg gjennomfartsåre med fortau/sykkelveg og biltrafikk, vil det ikkje vere i tråd med veglova § 29, min. 15 m avstand frå bygning til midtline. Avstand til midtline er i dag 8 m.</li> </ol> <p><i>Planflate 1/2/3</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Synar til UNESCOs fastsetjing av Nordhordland som biosfæreområde og Regjeringa sine nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging for perioden 2019-2023 for å fremja berekraftig utvikling (FNs 17 berekraftsmål), det synest verken forsvarleg, lovleg eller meiningsfylt å halde fram arbeidet med planane, som bør skrinleggjast.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikkje tatt til følgje. Vegen er ein kommunal veg, og det er ikkje gjort endringar i vegstatus offentleg/privat. Forlenginga av vegen er i overordna plan regulert til køyreveg/tilkomstveg for Lonena aust (planflate 1). Planen er vedtatt av kommunen. Utbetra veg vil liggje på offentleg grunn, og ikkje råke eigedomen til gbnr. 188/768. Vidare er det sikra i planen at det skal utarbeidast ein tiltaksplan for rutinar og varsling av støyande verksemd i byggjefasen samt trafikksikring.</li> <li>Ikkje tatt til følgje. Sjå punkt 1. Vegen har i dag ein total breidde på om lag 7 meter. Det regulerast for køyreveg med ein breidde på 5,5 m og tilhøyrande fortau på 2,5 m, og vil såleis utvide vegen med om lag 1 meter. Eksisterande murer vil ikkje råkast av dette.</li> <li>Tatt til orientering. Planen er utarbeida i samsvar med områdeplan og overordna kommunale føringar. I prosessen med områdeplan for Lonena argumenterte fleire for vern av området ettersom regionen er blitt eit biosfæreområde. Biosfære handlar ikkje berre om vern, men om ein balanse for å få til berekraftig utvikling. I denne balansen skal ein vurdere økonomisk vekst og utvikling, biologisk mangfald og natur og sosiale forhold. Gjennom planarbeidet med områdereguleringa vart det jobba med å få til ei balansert utvikling med bustadbygging i nærleiken av eit regionsenter, samtidig som ein i størst mogleg grad tar vare på dei grønne friluftsområda og naturverdiar. Planforslaget for Lonena aust vidarefører grønne areal i større grad enn det som er regulert for i områdeplanen, mellom anna ved å ta vare på Pensjoniststien.</li> </ol>
7	Anne Karin og Gunnar Reigstad, gnr 188 bnr 89, 5914, Isdalstø, 01.09.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>I planflate 3 går ei stipla line gjennom hagen til innsender på nordsida av bustaden. Noverande avstand til E39 er 15 m, og huset ligg allereie innanfor raud støysone. Ut ifrå kart ser det ut som avstanden til E39 blir halvert. Dette godtar dei ikkje.</li> <li>Allereie er det ulemper ved å bu så nær europaveg; høg trafikkstøy, trafikkstøv og eksos. Livskvaliteten vil minna ytterlegare om E39 kjem nærare.</li> <li>Opphaveleg skulle ikkje E39 gå der han ligg no, men innanfor fotgjengarundergang med busslomme vis-à-vis deira eigedom (vedlagt kart i merknad). Har inntrykk av at plasseringa av E39 blei improvisert på kort tid, usikre på om det var ute på lovpålagt høyring. Finn seg ikkje i at deira eigedom vert råka som eit resultat av improviserte løysningar som vart gjort.</li> <li>Her må ein sjå på alternative løysingar, som å trekkje kryss lenger innover og utvida på kommunalt område på nordsida av vegen, evt. laga eit lysregulert kryss med «intelligente» trafikklys.</li> <li>E39 skal om nokre år leggjast i tunnel under Knarvik, utvidingar av vegkryss som dette vil då vere heilt unaudsynt, og areal som vert tatt av private hagar kan aldri erstattast.</li> <li>Det er ikkje aktuelt å avsjå noko av eigedomen til utvidinga av E39.</li> <li>Merknadsstiller har sendt forslag til nytt kryss E39 – Lonsvegen med avkøyringsfelt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ikkje tatt til følgje. Forslagsstiller er pålagt å regulere ein utbetring av krysset i planflate 2. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Statens vegvesen. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil dessverre merknadsstiller måtte avstå mindre delar av eigedomen nærast europavegen til samferdselsareal. Dette er som følgje av at dagens gang- og sykkelveg må flyttast lenger mot sør. Dette er naudsynt for utbetring av krysset i tråd med krava frå Statens vegvesen og gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.</li> <li>Tatt til orientering. Støyvurdering av krysset skal utførast etter offentleg ettersyn, når val av kryssløysing er føretatt. Som del av dette skal eventuelle støytiltak vurderast.</li> <li>Tatt til orientering. Gjeldande plan for krysset er Knarvik aust såtafeltet (planID 200818) som ble vedtatt i 2003. Kapasiteten på vegen er i dag ikkje tilstrekkeleg, og forslagsstiller er derfor pålagt å regulere for ein utbetring og i samsvar med gjeldande vegnormalar og krav frå Statens vegvesen.</li> <li>Tatt til orientering. Som del av planprosessen er det vurdert fleire alternative kryssløysingar i dialog med vegmynda. Med grunnlag i trafikkavvikling, kapasitet, trafikktryggleik, mv., anbefalast det enten T-kryss eller rundkøyring med same plassering som dagens kryss.</li> <li>Tatt til orientering. Regulering av krysset med E39 skjer i dialog med Statens vegvesen, som også har ansvar for å regulere kommunedelplan</li> </ol>

			<p>for E39 Flatøy – Eikefettunnelen.</p> <p>6. Ikkje tatt til følgje. Sjå punkt 1.</p> <p>7. Tatt til orientering.</p>
8	Hans E. Storheim, 02.09.21 (to likelydande merknader)	<p>1. Opus må finna ut om det heiter Lonena eller Lonane – i overskrifta står det «Lonena Aust», på s. 3 ber Opus om at merknad må referera til «prosjektnummer P21000 Lonane». Pirk, men; Rett skal vera rett.</p>	<p>1. Tatt til følgje.</p>
9	Laila Iversen Mackey og James Mackey, Oterhaugane 9c, 02.09.21	<p><i>Planflate 3</i></p> <p>1. Synar til kart kor stipla line går tvers gjennom deira garasje ved Oterhaugane 9 c og d, og protestera på det.</p> <p>2. E39 kjem altfor nær husa. Det er i dag vanskeleg å halde ein normal samtale pga. trafikkstøy, og korleis skal trafikktryggleiken takast i vare for rekkehusa?</p> <p>3. Kor blir det av E39 i tunnel under Knarvik – er dei planane gløymt?</p> <p>4. Er det Opus eller SVV som skal planleggja og regulera krysset? På orienteringsmøte forstod innsender det slik at Opus/Bonava skulle planleggja bustadutbygginga, og SVV skulle berekna trafikkaue og evt. sikra kryssa.</p>	<p>1. Tatt til følgje. E39 skal ikkje leggjast på merknadsstillers eigedom, og garasjen skal ikkje rivast. Forbi merknadsstillers eigedom regulerast det for gang- og sykkelveg i samsvar med eksisterande situasjon, men der deler av gang- og sykkelvegen ligger på deira eigedom i dag.</p> <p>2. Delvis tatt til følgje. Støvvurdering av krysset skal utførast etter offentlig ettersyn, når val av kryssløysing er føretatt. Som del av dette skal eventuelle støyttiltak vurderast. Utbetra kryss vil bidra til auka trafikksikkerheit. E39 vil utvidast opptil ca. 1,5 meter sørover ved merknadsstillers eigedom.</p> <p>3. Planarbeid for kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen pågår i regi av Statens vegvesen.</p> <p>4. Opus regulerer vegen i samarbeid med, og i samsvar med, Statens vegvesen sine krav og vegnormal. Alle teikningar for veg skal godkjennast av Statens vegvesen.</p>
10	Atle Austrheim, XL bygg, 03.09.21	<p>1. Denne utbygginga vil påverke mange som det mest nytta turområdet i Knarvik med brukarar frå heile Alver og søre Bergen kommune. Dette er starten på å byggja ned turstiar og forringa eit eksepsjonelt fri- og turområde.</p> <p>2. Det er ikkje bruk for dette området til bustader i det heile tatt, då det er planlagt 2000 einingar på nedsida av E39 i Knarvik. Det finst og andre område i Knarvik som er betre eigna.</p> <p>3. Politikarane har sagt at HEILE Knarvik skal takast i bruk, denne utbygginga er ikkje foreinleg med den målsetjinga.</p> <p>4. Synar til UNESCOs fastsetjing av Nordhordland som biosfæreområde og Regjeringa sine nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging for perioden 2019-2023 for å fremja berekraftig utvikling (FNs 17 berekraftsmål), det synest verken forsvarleg, lovleg eller meiningsfylt å halde fram arbeidet med planane, som bør skrinleggjast.</p>	<p>1. Delvis tatt til følgje. Utbyggingsområdet er avklart i områdeplan, og planarbeidet skal forhalda seg til krav som er gjeve i denne. I områdeplanen er områda med høgast verdi (mellom anna Brekkeløypa) regulert til friområde. Planframlegget tek mellom anna vare på Pensjoniststien med tilhøyrande buffersone på om lag 10 meter for å oppretthalde dagens funksjon som tursti for allmenta.</p> <p>2. Ikkje tatt til følgje. Utbyggingsområdet er vedteke av kommunen i områdeplan for Lonena.</p> <p>3. Sjå punkt 2 og 4.</p> <p>4. Ikkje tatt til følgje. Detaljplanen er utarbeida i samsvar med gjeldande områdeplan og overordna føringar. I prosessen med områdeplan for Lonena argumenterte fleire for vern av området ettersom regionen er blitt eit biosfæreområde. Biosfære handlar ikkje berre om vern, men om ein balanse for å få til berekraftig utvikling. I denne balansen skal ein vurdere økonomisk vekst og utvikling, biologisk mangfald og natur og sosiale forhold. Gjennom planarbeidet med områdereguleringa vart det jobba med å få til ei balansert utvikling med bustadbygging i nærleiken av eit regionsenter, samtidig som ein i størst mogleg grad tar vare på dei grøne friluftsområda og naturverdiar. Planforslaget for Lonena aust vidarefører grøne areal i større grad enn det som er regulert for i områdeplanen, mellom anna ved å ta vare på Pensjoniststien.</p>
11	Kjellaug Hodnekvam, Lynghaugen burettslag, Langheiane 2 – 10, 5914 Isdalstø, 03.09.21	<p>Synar til høyringssvar til områderegulering for Lonena – saksnummer 2014/1855, datert 23.juli 2019. Har i tillegg følgjande innspel.</p> <p><i>Konsekvensanalyse miljø og klima</i></p> <p>1. I kommunal planstrategi 2010-2019 heiter det at kommunens målsetjing er at nedbygging av areal og forbruk av ikkje-fornybare</p>	<p>1. Tatt til orientering. Utbyggingsområdet er avklart i gjeldande områdeplan. Det er i denne planen utarbeida vurdering av naturmangfald i samsvar med krav i Naturmangfaldslova. Denne omfattar også vurdering av konsekvensane av tiltaket for naturmangfald. Areal vil verte bygd ned, men dette omfattar ikkje</p>

		<p>ressursar skal minimert. Utbygging som foreslått i områderegulering for Lonena medfør irreversible inngrep i naturen. Naturmangfold er under sterkt press og naturen er ein ressurs som må forvaltast med tanke på komande generasjonar, det er derfor all grunn til å visa varsemd når ein vil bygja ned natur.</p> <p>2. I planflate 1 er det innslag av myr med varierende storleik. Myr lagrar karbon og dempar flaum. Ber om at det vert gjennomført ei vurdering av konsekvensar for miljø og klima som denne reguleringsplan kan føra til, jf. Miljødirektoratet sine sider: <a href="https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/">https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/</a> <i>Oppgradering/dimensjonering av røyrsystem for avlaup</i></p> <p>3. Klimaendringar føra til meir ekstremvær, særleg nedbør. God nok dimensjonering av avlaupssystem er soleis meir og meir viktig (jf. Referat oppstartsmøte) <i>Lonslia</i></p> <p>4. Synar til reguleringsplan for Knarvik aust, vedteken 2010, og administrasjonen si vurdering som omhandlar byggjetrinn om tilførselsveg mellom felt. Lonslia er vegen mellom andre byggjetrinn i Lynghaugen burettslag og einebustadane i felt B2, B4 og B5, Gv1 på plankart. Lonslia er ein lite vegstubb utan fortau bak Langheiane 10, det øvste huset i burettslaget. På den andre sida er det mur på opptil 4 m og bergnabbar i einebustadfeltet. Vegen er smal, 8 m frå bygning til midtlina av vegen. Krav i Veglova § 29 er 15 m.</p> <p>5. Ifølgje områderegulering for Lonena skal Lonslia forlengjast inn i f_SKV2 i planflate 1 og bli gjennomgangsveg for nytt utbyggingsområde. Vegen oppfyller ikkje krav til vegbreidde, og kan ikkje utvidast. Er etter innsender si meining ikkje eigna som gjennomgangsveg.</p> <p>6. Utbyggingsområda i områdeplan skal leggjast til rette for gang- og sykkeltransport og fremje slik transport framføre bil. Jf. Områdeplan må bebuarar gå, sykla eller køyra bil gjennom Lonslia til og frå bustadane. Det er også raskaste veg til Knarvik. Skal ein velje gonge og sykkel framføre bil må det leggjast til rette for dette med samanhengande fortau gjennom Lonslia og vidare. Det bur i dag unge, eldre og rørslehemma i Langheiane 10, som nyttar vegen dagleg. Ei realisering av prosjekt vil tyde både anleggstrafikk og seinare vanleg biltrafikk rett utanfor inngangsparti. Gjennomgåande fortau med universell utforming må vera på plass for alle bebuarar i Langheiane før eventuell anleggstrafikk kjem i gang. Helst bør det setjast opp ei fysisk hindring for å hindra at barn spring rett ut i vegen.</p>	<p>sårbar eller truga natur, eller stasjonere truga artar. Det vurderast difor at den samla belastninga for økosystemet er moderat.</p> <p>2. Tatt til følgje. Sjå pkt. 1. Det er utarbeida ei klimagassvurdering som gjer greie på utsepp av utbygginga. Det er i tillegg utarbeida ei Naturmangfoldsvurdering og ROS-analyse, der konsekvensar for miljø og klima omtalast og vurderast. Det er tidlegare utarbeida omfattande utredningar som del av arbeid med områdeplanen, der det aktuelle området ble definert som byggbart område.</p> <p>3. Tatt til følgje. Dette er omtalt og vurdert i utarbeida VAO- rammeplan. Overvatn skal handterast lokalt med fordrøyning og infiltrasjon i tråd med overordna føringar for overvatn. Kommunen arbeidar med å regulere og planlegge nytt reinseanlegg for avlaupsvatn for å auke kapasiteten for reinsing. Handtering av flaumvatn er også omtalt i VAO-rammeplanen.</p> <p>4. Ikkje tatt til følgje. Vegen har i dag ein total breidde på om lag 7 meter. Det regulerast for køyreveg med ein breidde på 5,5 m og tilhøyrande fortau på 2,5 m, og vil såleis utvide veganlegget med om lag 1 meter. I samsvar med veglova § 29 skal byggegrenser langs offentleg veg vere fastsette med heimel i lova, dersom anna ikkje følgjer av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Tilkomsvegen er allereie regulert i områdeplanen, der plassering av avkøyrslar er avklart. Denne planen gjer dermed heimel til fastsett avstand frå bygning til midtlina av vegen.</p> <p>5. Sjå punkt 4. Regulert breidde er i samsvar med gjeldande krav til vegbreidde for bustadgate.</p> <p>6. Delvis tatt til følgje. Planen regulerer for samanhengande fortau frå bustadane til Lonsvegen. Planen sikrar at det skal utarbeidast ein tiltaksplan for rutinar og varsling av støyande verksemd samt trafikkisikring i bygge- og anleggsfasen.</p>
12	Leiv Nesheim, Burkhovdane 23, 04.09.21	<p>1. Vanskeleg å sjå på kartet kva innverknad reguleringsplan for fv. 57 Lindåsvegen - Juvikstølen har å seie for hans eigedom. Innsender ynskjer å vita konkret kva dette har å seie for hans eigedom.</p>	<p>1. Svar frå Opus pr. epost (07.09.21): «Planområdet ligg i eigedomsgrensa slik at det er lite truleg at planarbeidet vil få nokon konkrete konsekvensar for din eigedom».</p> <p>Gjennom siste del av planprosessen er det kome fram at merknadsstiller sin eigedom vil råkast av tiltaket i nokon grad. Gjennom dialog med Skyss og Vestland fylkeskommune er eksisterande busshaldeplass i planflate 2 utvida sørover. Som følgje av</p>

			dette vil delar av merknadsstillers eigedom bli råka av grøfteareal (anna vegggrunn) og eit mindre areal for fortau. Delar av eigedomen vil bli råka av bygge- og anleggsområde i ein midlertidig periode.
13	Pinsemenigheten Betania Knarvik v/ styreleiar Osvald Fyllingen, 04.09.21	<p>Har merknader knytt til planflate 2, som går inn på deira eigedom.</p> <p><i>Parkering</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menigheten er pålagt å ha eit tal parkeringsplassar som samsvara med storleiken på huset, seinast fastset i 2004 i samband med utviding. P-arealet er i praksis for lite ved større arrangement. Det er altså ikkje høve til å avstå p-areal, verken av praktiske eller formelle grunner. <p><i>Verditap</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Dersom det blir teke av tomta til veg, slik at ny grenseline kjem nærare bygningsmassen, er menigheten uroa for at det vil gjere framtidige utvidingar vanskelegare. Dette er allereie under vurdering og det føreligg teikningar om korleis det kan gjerast.</li> <li>3. Ei utviding vil og medføra ytterlegare krav om parkeringsareal, som nemnt over.</li> <li>4. Om tiltaket medføra restriksjonar på utbygging og elles gjer det vanskelegare å utnytta deira areal, vil dei krevje full økonomisk kompensasjon for det verditap som følgjer av tiltaket.</li> </ol> </li></ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til orientering. Ved utbetring av krysset vil Juvikstølen utvidast mot sør, som medfører at parkeringsplassen til merknadsstiller også må flyttast sørover. Det er sikra i føresegna at parkeringsplassen skal opparbeidast samtidig med utbetra veg Juvikstølen.</li> <li>2. Sjå punkt 1.</li> <li>3. Sjå punkt 1</li> <li>4. Tatt til orientering. Ved tap av areal, skal grunneigar kompenseras for dette arealet.</li> </ol>
14	Øystein Husebø og Merete Husebø, Langheiane 30, 03.09.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Har budd i området i over sju år og vore med på store delar av utbygginga av Langheiane og Lonsvegen. Vil understreke at det er eit utruleg bra område å bu og vokse opp i med kort veg til skule og fritidstilbod, og ikkje minst nærheit til skog og natur. Opplever at utbygginga i for liten grad har blitt retta mot barnefamiljar, noko som har resultert i høg snittalder i området. Håper at vidare utbygging i mykje større grad rettar seg mot barnefamiljar ved å legge opp til faktiske rekkehus over 100 kvm (ikkje lavblokker som ein får definert som rekkehus) og bevara ein trygg skuleveg og mange og enkle tilkomstar til urørt natur.</li> <p><i>Bruk av midtre del av Langheiane via privat veg eigd av Velforeninga B3-B5 i Langheiane</i></p> <li>2. Anmoder om at det ikkje blir lagt opp til bilveg til planområdet via denne vegen, særleg ut frå omsyn til trafikktryggleik for barn i området.</li> <li>3. Tilkomst med gangveg her mellom eksisterande og nytt bustadområdet vil gi moglegheit for ein «sikker» kanal mellom bustadområda som kan nyttast som skuleveg</li> <li>4. Ber om at det blir vurdert ein annan tilkomst som er betre eigna for den auka trafikken som vil kome i området og gjere trafikkbildet meir krevjande for barn som bur her. Dette er basert på: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Veg framstår ikkje som dimensjonert for auka trafikkbelastning</li> <li>b. Vegen har ikkje fortau, og det er ikkje plass til å etablere fortau</li> <li>c. Vegen er ikkje brei nok til at to biler kan møtast</li> <li>d. Private utkørsler går direkte ut i vegen (ikkje tilfellet for den offentlege vegen øvst i feltet.</li> <li>e. Vegen er einaste tilkomst til begge leikeplassane i feltet. Gangveg het vil gje barn frå planområdet enkel tilkomst til desse leikeplassane.</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Storparten av bustadene skal vere rekkjehus, og det er sikra at minst 50% av bueningane skal vere 120 m<sup>2</sup> eller større. Området eignar seg godt for barnefamiljar, og det er lagt vekt på å sikre god trafikktryggleik, uteopphaldsareal av høg kvalitet og forbindelsar til omkringliggende naturområde.</li> <li>2. Tatt til følgje. Midtre del av Langheiane via privat veg eigd av Velforeninga, er tatt ut av planområdet og skal ikkje nyttast som tilkomstveg til utbyggingsområdet.</li> <li>3. Tatt til orientering. Sjå punkt 2.</li> <li>4. Tatt til følgje. Sjå punkt 2.</li> <li>5. Tatt til følgje. Planen er i samsvar med krav til avstand på 4 meter frå eigedomsgrensene på det næraste. Fleire stader er det sikra ein større buffer ved at det er regulert inn grøntareal mellom ny og eksisterande bustad. Dette er mellom anna for å kunne vidareføre eksisterande turstiar i området.</li> <li>6. Tatt til følgje. Sjå punkt 1.</li> </ol>

		<p>f. Vegen er einaste tilknytning mellom husa i gata</p> <p>g. Veg nyttast som skuleveg, om morgonen normalt samanfallande med tidspunkt for mest trafikk. Skuleveg med fartsdumpar/overgangsfelt i den offentlege vegen, kan gi trygg skuleveg og for barn i planområdet.</p> <p>h. Velforeininga eig vegen og er ansvarleg for tekniske installasjonar som går i denne.</p> <p><i>Buffersone mellom eksisterande bebyggelse og planområdet</i></p> <p>5. Anmoder om at det takast vare på eit belte med eksisterande natur mellom dei to bustadområda, buffersone, basert på:</p> <p>a. Det vil bevare natur på alle kantar for eksisterande og nye bebuarar</p> <p>b. Gjer moglegheit for å bevare eksisterande stiar i området som blir mykje brukt frå bustadområdet ned til Brekkeløypa, samt turgåarar frå heile Knarvik.</p> <p>c. Det vil dempe støy, visuell påverknad, støy, og annan belastning for eksisterande bebuarar gjennom ein forventa lang byggeperiode.</p> <p>d. Bør vere meir enn nok areal å ta av, til å kunne avstå ein slik buffer.</p> <p>e. Det vil underbyggje balansen mellom utbygging og bevaring av natur/terreng i området.</p> <p>6. Understrekar til slutt at det særleg er omsyn til trafikktryggleik for barn som skal bu i området dei håper blir vektlagt tungt.</p> <p>Innsender sendte og innspel til Lindås kommune 24.juni, med innspel mot å ha innkøyring til planområdet mellom Langheiane 18 og 30. Merknadane er dei fleste av punkta som er gitt i pkt. 4, a.-h. over.</p>	
15	Aina Isdal Haugland, gnr 185 bnr 5, 05.09.21	<p>1. Auka busetnad i Lonena vil føra med seg meir slitasje i utmark. Det bør gjerast tiltak for å redusera talet på tilkomstvegar, for å hindre opptrækking og for å verne skogen, utan at tilkomst til skogen blir hindra, jf. friluftsløva.</p> <p>2. Grunneigarar av 185/1-7 kan med fordel delta med representantar på synfaring for å drøfta nærare tiltak.</p>	<p>1. Tatt til følgje. Det har vore ein del av plangrepet å styre tilkomst til turområda gjennom tilrettelegging av stiar frå bustadfeltet til turområda. Mellom anna skal Pensjoniststien vidareførast.</p> <p>2. Tatt til orientering. Det skal vurderast nabomøte/synfaring i samband med høyring og offentleg ettersyn.</p>
16	Astrid Markhus, Langheiane 26, 5914 Isdalstø, 04.09.21	<p><i>Bruk av eksisterande veg gjennom Langheiane bustadfelt</i></p> <p>1. Påpeiker at vegen blir nytta av barn og ungdom dagleg som skuleveg. Om det køyrer store anleggsmaskiner her, truleg over ein lang periode, vil det medføre fare for at ulukke kan skje.</p> <p>2. Har eit sterkt ynskje om at denne løysinga veljast vekk. Med omsyn til trafikkfare er det eit spørsmål om dette i det heile tatt vil kunne forsvarast som ansvarleg val av tilkomstveg.</p> <p><i>Avstand til eksisterande bustader og bevaring av turveg</i></p> <p>3. Det er eit stort ynskje frå innsender om at eksisterande turveg/sti blir bevart. Den er dagleg i bruk av eit stort tal menneske som tur-/eller triområde, og nyttast kvart år i samband med Knarvikmila.</p> <p>4. Nærleik til skuleområde tyder at området er godt eigna i undervisningssamanheng som naturfag og gym. Om det blir øydelagd vil det vere eit tap for skulane og elevane</p> <p>5. Nye tomter bør plasserast slik at turveg og avstand til eksisterande</p>	<p>1. Tatt til orientering. Trafikktryggleik har vore ein viktig del av planarbeidet. Planforslaget regulerer for fortau på 2,5 meter langs kommunal tilkomstveg Langheiane. Vidare er privateigd del av Langheiane, eigd av velforeininga, tatt ut av planområdet. Den vil ikkje bli brukt som anleggsveg. Det er sikra i planen at det skal utarbeidast ein tiltaksplan for trafikksikring i byggefasen.</p> <p>2. Tatt til følgje. Sjå punkt 1.</p> <p>3. Tatt til følgje. Utbygging vil berre skje i dei områda som er sett av til bustadutbygging i områdeplan, ikkje i område regulert/sett av til friluft/grønstruktur. Pensjoniststien skal likevel vidareførast som del av planforslaget, og det regulerast for ytterlegare areal til grønstruktur enn det som allereie er avsett i områdeplanen.</p> <p>4. Tatt til orientering. Utbygginga råkar berre areal avsett til bustadbygging i overordna plan. Planen sett av eit bufferområde i tilknytning til Pensjoniststien til grøntareal. Planen råkar ikkje</p>

		bustader blir bevart.	nærliggjande hundremeterskog som brukast av barnehagar og skuler i området. 5. Sjå punkt 3 og 4. Planen er i samsvar med krav til avstand på 4 meter frå eigedomsgrensene. Fleire stader er det likevel sikra ein større buffer ved at det er regulert inn grøntareal mellom ny og eksisterande bustad.
17	Astrid Rognebakke Bjørstad, 05.09.21	<p><i>Planflate 1:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eksisterande sti «pensjonistløypa» må bevarast i sin heilheit. Denne går frå aust til vest på naturlege berghamre i terrenget. Stien er svært godt eigna for turgåing i terreng for folk med redusert funksjonsevne, for å trene balanse eller for rehabilitering. Vil anmode om at husområde og tilkøyringsveggar går parallelt med stien, og at denne blir skjerma med ein 2 m freda korridor på kvar side med urørt vegetasjon. Det må ikkje gå kryssande veggar over stien.</li> <li>2. Byggeskikk må vere regulert for at nye bustader skal passe inn i landskapet og gi minst mogleg visuell forstyrrelse for brukarar av naturen i områder kring Brekkeløypa. Det må unngåast høge firkanta hus med flatt tak som vil bryte sterkt fram frå naturen omkring. Oppfordrar til bruk av saltak. Tilkomstveggar må leggjast bakom husa sett frå brekkeløypa for minst mogleg visuell og høyrbar støy.</li> </ol> <p><i>Planflate 3:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det er allereie ein del venting i dette krysset ved rush-trafikk, når ein kjem frå Lonsvegen og skal svinge til venstre på Osterfjordvegen i retning Leiknes. Bebuarar i Såta 2 feltet i Knarvik kar dette køyremønsteret ved henting i skule/barnehage. Det har vore foreslått 2-feltsveg i retning oppover frå Knarvik senter til dette krysset for dei som skal svinge inn Lonsvegen, men det vil gjere det vanskelegare for bilist nemnt over, då det vil danne ei lang rekke med ventande bilar som vil skugge for bilder som skal vidare langs E39 i retning Leiknes. Innsender er bekymra for at ulukker kan skje, det er også ugunstig med overgangsfelt midt i denne ventesona.</li> <li>4. Det er 50 sone fram til etter avkøyrse til Knarvik barnehage, kor det vert redusert til 30 sone. I 50 sone er det tre kryssande overgangsfelt og vil nok kome eit til ifm. nye bustader som snart er innflyttingsklar. Ber om at heile Lonsvegen vert endra til 30 sone.</li> <li>5. Ynskjer, som sykkelbrukar saman med barn, nye overgangsfelt på kommunale veggar i Lonsvegen. Det gjeld over vegen ved innkøyring til Knarvik barnehage og over vegen ved innkøyring til Knarvik kyrkje. Det er krevjande for barn å vurdere om dei skal krysse vegen eller ikkje når det kjem bilar.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Pensjoniststien skal bevarast i sin heilheit med ein buffer på totalt 10 meter.</li> <li>2. Delvis tatt til følgje. Det er lagt føringar for korleis området skal byggast ut i den vedtekte områdeplanen. Dette er følgt opp i detaljplanen. Det er sett til omkringliggjande bustadar for utforming av nye bueiningar. Det er ikkje sett krav til takform, då både flate tak og saltak er representert i området. Det er likevel sikra variasjon i uttrykket til dei enkelte bustadane. Vidare er fjernverknad frå omkringliggjande område dokumenter som del av planframlegget.</li> <li>3. Tatt til følgje. Utarbeida trafikkanalyse ligger til grunn for utbetring av kryss og val av løysingar. Trafikksikkerheit og trafikkavvikling er sentrale tema i denne vurderinga. Endeleg løysing for krysset (T-kryss eller rundkøyring) skal avgjerast til 2. gangs handsaming.</li> <li>4. Tatt til orientering. Fartsgrenser vert ikkje sett i reguleringsplan. Innspelet om fartsgrense er spilt inn til kommunen, som vil vurdere fartsgrensa opp mot trafikkmengda i området.</li> <li>5. Delvis tatt til følgje. Avkøyrse til Knarvik barnehage er ikkje del av planområdet. Overgangsfelt ved avkøyrse til Knarvik kyrkje regulert i tråd med dagens plassering.</li> </ol>
18	Frode Jarland, Langheiane 26, 5914 Isdalstø, gnr 188 bnr 782, 31.08.21  (samt e-poster datert 10.04.22, 05.05.22, 08.05.22, 13.05.22 og 17.05.22)	<p><i>Planflate 1:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tek utgangspunkt i områderegulering for Lonena. Er spesielt interessert i at turstien langs bustadfeltet sikrast som beskrive i planskildringa med funksjonell buffer på 50 m, noko som gjer at området og kan nyttast i byggeperiodar (synar til utdrag frå planskildring og kartutsnitt i innspel).</li> <li>2. På sikt kan denne buffersona bli utvikla til aktivitetsområde/friområde i tilknytning til stien. Innsender bidreg gjerne med idear og innspel og imøteser samarbeid for å kome fram til gode løysingar i detaljplan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utdrag frå områdeplanen si planskildring er frå tidlegare kommunedelplan for Knarvik – Alversund 2007-2009. Ny kommunedelplan vart vedteken i 2019. Intensjonar i områdeplan er i all hovudsak sikra i detaljplanen. Pensjoniststien bevarast med ein buffer på totalt 10 meter. Brekkeløypa råkast ikkje av planforslaget.</li> <li>2. Tatt til orientering. Det skal vurderast nabomøte i samband med høyring og offentleg ettersyn.</li> <li>3. Tatt til følgje. Eit større areal i tilknytning til eksisterande stiar er regulert til grøntområde.</li> </ol>



		<p>3. Påpeker at insekt og bier generelt utryddast og at bevaring av grøn infrastruktur og nettverk av leveområde både i landbruk og urbane landskap kan bidra til å ivareta desse. Synar også til tiltak gjort i eksisterande bustadområde. Grøntområde innanfor planflate 1 vil vere berekraftig tiltak for bier og pollinatorar.</p> <p><i>Merknadar som sendt i e-poster datert 10.04.22, 05.05.22, 08.05.22, 13.05.22 og 17.05.22:</i></p> <p>4. Viser til vedtatt områdeplan, der det mellom anna står at «<i>der eksisterande stiar går gjennom utbyggingsområde, må desse korridorane sikrast, og bør ha ei breidd på 30-50 meter</i>» og at «<i>Turstien skal ligge med ein romsleg funksjonell buffer mot framtidig busetnad og med tydelege koplingar til anna grønstruktur</i>».</p> <p>5. Det bor eldre folk i lågblokkene som vil få kvardagen øydelagt i lang tid framover dersom det skal sprengast og byggjast tett oppi. Av erfaring sluttar ikkje byggjeaktivitet kl. 16, men held på til kl. 20-21 om kvelden.</p> <p>6. Kor bred planleggjast buffersone mellom grense til byggjefelt og ny bustad/utsprengingsgrop?</p> <p>7. Vil sti som begynner ved starten av Brekkeløypa, og som går langs lågblocker og einebustadfelt, bevarast og kunne brukast i byggjeperiodar.</p> <p>8. Har lagt ved nokon bildar av sti og nærområdet, i tilfelle det ikkje har vore gjort synfaring av området.</p> <p>9. Saknar møter for medverknad.</p>	<p>(Svar på mottekne e-postar er sendt til merknadsstiller. )</p> <p>4. Sjå punkt 1. Med formuleringa «<i>turstien</i>» visast det i områdeplanen til Brekkeløypa. Denne er regulert som del av eit større friområde, som ikkje skal råkast av utbygging.</p> <p>5. Tatt til orientering. Krav til handtering av byggje- og anleggsstøy er sikra som del av planen, og skal handterast i samsvar med gjeldande regelverk.</p> <p>6. Avstanden mellom byggjegrenser og dagens eigedomsgrenser er regulert til 4-5 m på det næraste. Det er elles sikra gode rom mellom ny og eksisterande bustad, der arealet mellom bustadene blir regulert til grønstruktur. Mellom anna er det sikra bevaring/reetablering av eksisterande stitrasé.</p> <p>7. Tatt til følgje. Bevaring/reetablering av eksisterande stitrasé i aust, mellom Brekkeløypa og Pensjoniststien, er sikra.</p> <p>8. Tatt til orientering.</p> <p>9. Tatt til orientering. Det skal vurderast nabomøte i samband med høyring og offentleg ettersyn.</p>
19	Jan Presttun, 05.09.21	<p>1. I samband med bygging av Lonsvegen, viste det seg at krysset ved E39 måtte flyttast, då undergangen var lagt lenger aust enn den var innteikna på kart. Dette var svært uheldig og sluttresultatet var eit trongare kryss med avgrensa sikt mot vest når ein kjem køyrande ned Lonsvegen og ut på E39.</p> <p>2. Krysset vil i framtida få auka trafikk på grunn av stor utbygging i Lonena-området og kan fort bli eit ulukkespunkt på grunn av dårleg sikt som følgje av topografi vest for krysset og at krysset ligg på ein bakketopp. Innsender meiner ein vil kunne få ei mykje betre trafikal avvikling og krysset vert lagt der det opphaveleg var tenkt, ein må då bygge om undergangen og flytte parkeringsplassen til gravplassen vestover.</p>	<p>1. Tatt til orientering. Ved utbetring av krysset er siktilhøva sikra i samsvar med gjeldande krav.</p> <p>2. Tatt til orientering. Krysset utbetrast som følgje av auka trafikk. Trafikksikkerheit, mellom anna siktilhøve, er sikra.</p>
20	Ketil Tjore, Juvikstølen 52, 05.09.21 (Likelydande som innspel 23 frå Juvikstølen velforening)	<p><i>Trafikk</i></p> <p>1. Ber om at det gjerast nøye greie for/utarbeidast plan for trafikkavviklinga i området. Det er mange fotgjengarar, inkludert barn, som nytar området.</p> <p>2. Lonsvegen var i utgangspunktet bygd for å tola ei vidare utbygging i området, men det er i ettertid etablert ei rekkje fartsdumpar, noko som tilseier at vegnettet ikkje tolar auka trafikk utan at det vert etablert fotgjengarfelt på begge sider av vegen der dette manglar, samt betre kryssløysingar.</p> <p>3. Pga. fartsdumpar vil det truleg ikkje gå bussar i Lonsvegen, og bil vil vere viktigaste framkomstmiddel. Erfaring tilseier at det er for langt å</p>	<p>1. Tatt til følgje. Trafikktryggleik gjennom eksisterande bustadfelt har vore ein viktig del av planarbeidet. Det er utarbeida trafikkanalyse for trafikkavvikling, trafikksikkerheit og kryssutforming. Planforslaget regulerer for samanhengande fortau frå nye bustader til Lonsvegen.</p> <p>2. Tatt til orientering. Sjå punkt 1.</p> <p>3. Delvis tatt til følgje. Det er planlagt parkeringsdekning i samsvar med krav i områdeplan og kommunale normer, dvs. 1 parkeringsplass per buening i tillegg til gjesteparkering. Dei fleste parkeringsplassane skal vere i parkeringsanlegg eller i carporter for å unngå overflateparkering. I tråd med overordna føringar, leggjast det samtidig opp til gode gang- og sykkelforbindelsar til Knarvik. Mellom</p>

		<p>gå til fots for dei fleste. Parkeringsdekninga bør derfor vere det doble av talet bueingar + gjesteparkering. Den bør liggja under bakken for å ikkje ta viktig overflateareal.</p> <p><i>Fritidstilbod</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Uroleg for at inngripen i naturen vil gje eit forringa tilbod til idrett og rekreasjon. Ei evt. utbygging må vere så lite synleg som mogleg frå Brekkeløypa og stiane må skjermast.</li> <li>5. Brekkeløypa og stiane rundt gjer ein kombinasjon av gruslagt løype og terrengsti og området nyttast myker året rundt til både tur, trening, som friareal for skular og barnehagar, som møteplass og annan friluftaktivitet. Ein viktig kvalitet er ei oppleving av å vera «langt til skogs» alt etter få minutt. Denne kvaliteten er avgjerande for verdien på løypa og stiane også i framtida, som ikkje må bli redusert til ein gangveg på eit parkliknande areal mellom bustader.</li> <li>6. I Nordhordland og Gulen planlegg ein fleire liknande løyper. Det vil vera trist om dagens Brekkeløype, som altså er eit føredøme, skal missa sine kvalitetar medan ein bygger løyper andre stader.</li> </ol> <p><i>Langsiktig planlegging</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Ber om at Alver kommune stiller seg sjølv spørsmål om det er naudsynt å nytte akkurat dette området til utbygging. Her er det ikkje tale om 10-20 bustader på avgrensa areal, men inntil 1500 bueingar. Ein bør venta til rulleringa av kommunedelplanen for å sjå utbygginga i samheng med andre utbyggingsprosjekt i området (som Knarvik sentrum og Midtmarka på Flatøy) og hausta erfaring frå utbygging som har skjedd dei siste åra.</li> <li>8. For bebuarar er det viktig at det blir reist bustader som legg til rette for at folk vert buande over tid, slik at dei engasjera seg i lokalmiljøet. Eit mål om å berre få in flest mogleg einingar, kan føra til mykje gjennomtrekk. Det skal sjølvstøtt også vere plass til små byliknande leilegheiter, men det ser ut til at utbygginga som alt er i gang dekkjer dette bra.</li> <li>9. Kryssløysingane mot Fv. 57 og E39 er alt kaotiske. Skal det kome meir trafikk trengs det gode løysingar. Rundkøyringar eller trafikklys med prioritet for dei som skal inn på vegen er det som kan løysa situasjonen, men det ser ut til å vere vanskeleg begge stader utan å gå veldig tett inn på eksisterande bustader. Det må sitja langt inne å ta hage frå folk som har budd i området lenge, berre for å realisera bustader midt i friområdet.</li> </ol>	<p>anna tar det berre 4-6 minuttar å sykle frå Langheiane til Knarvik senter.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Tatt til følgje. Det er strenge føringar for plassering av bygg og terrenghandsaming i overordna plan, og som er sikra i planlegginga. Mellom anna er det utarbeida ein landskapsanalyse og illustrasjonar av fjernverknad av tiltaket sett frå Brekkeløypa. Det skal nyttast fargar og materialar som vil vere med å dempe fjernverknaden av bustadene frå området elles. Vidare er det sikra bevaring/reetablering av sentrale stiar og grønstruktur i området.</li> <li>5. Tatt til følgje. Brekkeløypa og tuområda er ein viktig ressurs for området som skal ivareta og i minst mogleg grad forringast ved ei utbygging av Lonena aust. Sjå punkt 4.</li> <li>6. Tatt til orientering. Brekkeløypa og tuområda er ein viktig ressurs for området som skal ivareta og i minst mogleg grad forringast ved ei utbygging av Lonena aust. Sjå punkt 4.</li> <li>7. Ikkje tatt til følgje. Utbyggingsområdet er avklart i områdeplan. Lonena aust regulerer for maksimalt 216 bueingar.</li> <li>8. Tatt til følgje. Planen legg til rette for varierte bueingar, både rekkjehus og leilegheiter, som oppfyller ulike behov. Det skal opparbeidast eit bustadområde av høg kvalitet slik at bebuarar skal ynskje å bu der over tid. Kvalitetar er sikra i planen.</li> <li>9. Delvis tatt til følgje. Kryssa regulerast for auka kapasitet og trafikktryggleik. Forslagsstillar er pålagt å regulere ein utbetring av kryssa. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil eigedomar langs vegen måtte avstå mindre delar til samferdselsanlegg og midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er naudsynt for utbetring av krysset i tråd med krava frå vegmynde og gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.</li> </ol>
21	Ragnhild Vesteraas, 05.09.21	<p><i>Planflate 1 Lonena aust</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker ingen utbygging da det er mange flotte og svært populære turstiar i området som går vidare opp mot gamleskolen og Indregardsfjellet. Disse vil bli påverka eller forsvinne med utbygging.</li> <li>2. Hele tuområdet med Brekkeløypa og stiane rundt brukast av menneske i hele regionen og av alle skulebarn og barnehagebarn i nærmiljøet. Ei utbygging vil øydelegge moglegheta til turar og aktivitet og kan tenkast å vere lite populær blant alle som har tilknytning til staden.</li> <li>3. Knarvikmila med tusenvis av deltakarar arrangerast kvart år, og går blant annet på stiar kor det planleggast utbygging. Utbygging av</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den eksisterande Brekkeløypa vil ikkje verte råka av utbygginga. Pensjoniststien og andre sentrale stiar er innarbeida i planforslaget og skal bevarast/reetablerast.</li> <li>2. Tatt til orientering. Sjå punkt 1.</li> <li>3. Tatt til orientering. Sjå punkt 1.</li> <li>4. Lonsvegen er i dag etablert med samhengande gang- og sykkelveg, åtskilt frå vegbanen. Som del av planen vert det lagt til rette for utbetring av kryssløysingar i planflate 2 og 3, der trafikktryggleik og trygge kryssingar er sikra.</li> <li>5. Tatt til følgje. Planen sikrar at ikkje naturverdiar vert ureina som følgje av utbygging. Mellom anna skal det gjerast tiltak som forhindrar at</li> </ol>

		<p>området vil vere en tragedie for Knarvikmila som organisasjon.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Lonsvegen er allereie belasta. Langs vegen ligg det to store barnehagar og langs Juvikstølen og Lonsvegen ligg barneskule, ungdomsskule og vidaregåande tett i tet. Kring 2000 barn og ungdom ferdist langs vegen 5 dagar i veka, dei treng ikkje meir trafikk, men trygg skuleveg.</li> <li>5. Er i tillegg til auka trafikk og øydelagde turområde bekymra for våtmarksområdet. Tilsig av jord og leire vil renne ned mot myrområda og forstyrre plante- og dyrelivet. På grunn av terrenget si utforming er det uunngåeleg.</li> <li>6. Veit av erfaring kor mykje tungtransport ei slik utbygging vil føre med seg, og minner om at denne må passera barn sin skuleveg, noko som ikkje er ønskeleg. Ønsker heller ikkje maskinstøy i det som skulle vere deira lokale rekreasjonsområde. Ynskjer at heile prosjektet skrinleggjast. <i>Planflate 2 Kryss fv57 Lindåsvegen - Juvikstølen</i></li> <li>7. Kysset burde allereie vore eit lyskryss. Er positiv til utbetring av krysset, men ikkje med hensikt å kunne byggje fleire bustader kring Lonena. Naturområdet må vernast. <i>Planflate 3 E39 Osterfjordvegen/Lonsvegen</i></li> <li>8. Naudsynt med utbetring av kryss, men utan meir trafikk enn i dag.</li> <li>9. Alle utbyggingsplanar bør skrinleggjast, ynskjer å behalde deira grønne lomme og mest populære turområde, og vil ikkje ha meir trafikk på barna sin skuleveg.</li> </ol>	<p>steinstøv og sprengstoffrestar tilførast området nedstraums utbyggingsområdet, og vasskvaliteten skal overvakast i byggje- og anleggsfasen. Det er utarbeida naturmangfoldsvurdering og ROS-analyse som omtaler konsekvensar og tiltak for natur og miljø.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Ikkje tatt til følgje. Reguleringsplanen sikrar utarbeiding av ein plan for trafikksikring av området i byggjefasen. Planen skal gjere greie for trafikksikkerheit for gåande og syklande.</li> <li>7. Tatt til orientering. Kryssa regulerast for auka kapasitet og trafikktryggleik som følgje av utbygging langs Lonsvegen. Forslagsstillar er som følgje av dette, pålagt å regulere ein utbetring av kryssa. Utbygginga heimla i vedtatt områdeplan.</li> <li>8. Tatt til orientering. Sjå punkt 7.</li> <li>9. Delvis tatt til følgje. Utbygginga er heimla i vedtatt områdeplan. Viktige natur- og friluftsområde av høg verdi, skal ikkje byggjast ut og er sikra som friområde.</li> </ol>
22	Roy Erik Veland, Langheiane 18, 5914 Isdalstø, 05.09.21	<p><i>Planflate 1</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspel mot å nytte innkøyring midtre alternativ: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Manglande fortau og ikkje moglegheit til å lage dette</li> <li>b. Private utkøyrslar direkte i veg</li> <li>c. Barn løpar rett ut i veg frå inngangsdør</li> <li>d. Dårleg frisiktzone</li> <li>e. Smalare veg</li> <li>f. Gangveg mellom leikeplassar i Langheiane må kryssa evt. Forlenging av veg</li> <li>g. Barn nyttar gangveg til aking på vinter og sykkel på sommar</li> <li>h. I dag nytta mykje av gåande til turløyper</li> <li>i. Trafikk er allereie stor nok i høve til barn sin sikkerheit</li> <li>j. Vegen bør heller ikkje nyttast i utbyggingsperiode. Stora lastebilar/maskinar og barn som sykklar/spring ut i vegen er ein dårleg kombinasjon</li> </ol> </li> <li>2. Utbyggjar bør kunne løyse trafikk til og frå eige felt med nedre/øvre innkøyring. Behov ut over dette bør løysast på eigen tomt.</li> <li>3. Det bør forsøkast å oppretta ei grøn sone mellom eksisterande og nytt felt, ikkje minst i byggjeperiodar med støy/støv frå utbygging. Det vil og bevara litt av dei fine stiane i området til/frå Brekkeløypa.</li> <li>4. I kommunal del av Langheiane bør det vurderast fartsdumpar, før utbygging startar. Allereie i dag er det langt høgare fart enn grensa på 30 km/t.</li> </ol> <p>Innsender sendte før varsel av oppstart spørsmål i samband med innkøyring til planområdet, med spørsmål om det stemmar at det skal vere innkøyring ved</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Midtre del av Langheiane, privat veg eigd av Velforeninga, er tatt ut av planområdet og skal ikkje nyttast som tilkomstveg til utbyggingsområdet.</li> <li>2. Tatt til følgje. Se punkt 1. Nedre og øvre innkøyring regulerast som tilkomstveg til bustadområdet.</li> <li>3. Tatt til følgje. Avstanden mellom byggjegrenser og dagens eigedomsgrenser er regulert til 4-5 m på det næraste. Det er elles sikra gode rom mellom ny og eksisterande bustad, der arealet mellom bustadene blir regulert til grønstruktur. Mellom anna er det sikra bevaring/reetablering av eksisterande stitrasé.</li> <li>4. Tatt til orientering. Det er vurdert behov for tiltak i Langheiane og krysset med Lonsvegen. På grunnlag av fartsmålingar, trafikktejing og måling og observasjon av gangmønsteret i kryssområdet, er det ikkje identifisert vesentlege risikofaktorar som tilseier behov for tiltak.</li> </ol>

		Langheiane 18 og 30. Han har kommentarar til å nytta denne vegen, det er dei fleste av punkta som er gitt over, pkt. a.-j.	
23	Styret i Juvikstølen velforening v/ leiar Ketil Tjore (2 likelydande), 05.09.21 (Likelydande som innspel 20, personleg frå Ketil Tjore)	<p><i>Trafikk</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ber om at det gjerast nøyte greie for/utarbeidast plan for trafikkavviklinga i området. Det er mange fotgjengarar, inkludert barn, som nytar området.</li> <li>2. Lonsvegen var i utgangspunktet bygd for å tola ei vidar utbygging i området, men det er i ettertid etablert ei rekkje fartsdumpar, noko som tilseier at vegnettet ikkje toler auka trafikk utan at det vert etablert fotgjengarfelt på begge sider av vegen der dette manglar, samt betre kryssløysingar.</li> <li>3. Pga. fartsdumpar vil det truleg ikkje gå bussar i Lonsvegen, og bil vil vere viktigaste framkomstmiddel. Erfaring tilseier at det er for langt å gå til fots for dei fleste. Parkeringsdekninga bør derfor vere det doble av talet bueningar + gjesteparkering. Den bør liggja under bakken for å ikkje ta viktig overflateareal.</li> </ol> <p><i>Fritidstilbod</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Uroleg for at inngripen i naturen vil gje eit forringa tilbod til idrett og rekreasjon. Ei evt. utbygging må vere så lite synleg som mogleg Brekkeløypa og stiane må skjermast.</li> <li>5. Brekkeløypa og stiane rundt gjer ein kombinasjon av gruslagt løype og terrengsti og området nyttast myker året rundt til både tur, trening, som friareal for skular og barnehagar, som møteplass og annan friluftaktivitet. Ein viktig kvalitet er ei oppleving av å vera «langt til skogs» alt etter få minutt. Denne kvaliteten er avgjerande for verdien på løypa og stiane også i framtida, som ikkje må bli redusert til ein gangveg på eit parkliknande areal mellom bustader.</li> <li>6. I Nordhordlang og Gulen planlegg ein fleire liknande løyper. Deet vil vera trist om dagen Brekkeløype, som altså er eit føredøme, skal missa sine kvalitetar medan ein bygger løyper andre stader.</li> </ol> <p><i>Langsiktig planlegging</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Ber om at Alver kommune stiller seg sjølv spørsmål om det er naudsynt å nytte akkurat dette området til utbygging. Her er det ikkje tale om 10-20 bustader på avgrensa areal, men inntil 1500 bueningar. Ein bør venta til rulleringa av kommunedelplanen for å sjå utbygginga i samband med andre utbyggingsprosjekt i området (som Knarvik sentrum og Midtmarka på Flatøy) og hausta erfaring frå utbygging som har skjedd dei siste åra.</li> <li>8. For bebuarar er det viktig at det blir reist bustader som legg til rette for at folk vert buande over tid, slik at dei engasjera seg i lokalmiljøet. Eit mål om å berre få in flest mogleg einingar, kan føra til mykje gjennomtrekk. Det skal sjølv sagt også vere plass til små byliknande leilegheiter, men det ser ut til at utbygginga som alt er i gang dekkjer dette bra.</li> <li>9. Kryssløysingane mot Fv. 57 og E39 er alt kaotiske. Skal det kome meir trafikk trengs det gode løysingar. Rundkøyeringar eller trafikklys med prioritet for dei som skal inn på vegen er det som kan løysa situasjonen, men det ser ut til å vere vanskeleg begge stader utan å gå</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Trafikktryggleik gjennom eksisterande bustadfelt har vore ein viktig del av planarbeidet. Det er utarbeida trafikkanalyse for trafikkavvikling, trafikkikkerheit og kryssutforming. Planforslaget regulerer for samanhengande fortau frå nye bustader til Lonsvegen.</li> <li>2. Tatt til orientering. Sjå punkt 1.</li> <li>3. Delvis tatt til følgje. Det er planlagt parkeringsdekning i samsvar med krav i områdeplan og kommunale normer, dvs. 1 parkeringsplass per buening i tillegg til gjesteparkering. Dei fleste parkeringsplassane skal vere i parkeringsanlegg eller i carporter for å unngå overflateparkering. I tråd med overordna føringar, leggjast det samtidig opp til gode gang- og sykkelforbindelsar til Knarvik. Mellom anna tar det berre 4-6 minuttar å sykle frå Langheiane til Knarvik senter.</li> <li>4. Tatt til følgje. Det er strenge føringar for plassering av bygg og terrenghandsaming i overordna plan, og som er sikra i planlegginga. Mellom anna er det utarbeida ein landskapsanalyse og illustrasjonar av fjernverknad av tiltaket sett frå Brekkeløypa. Det skal nyttast fargar og materialar som vil vere med å dempe fjernverknaden av bustadene frå området elles. Vidare er det sikra bevaring/reetablering av sentrale stiar og grønstruktur i området.</li> <li>5. Tatt til følgje. Brekkeløypa og tuområda er ein viktig ressurs for området som skal ivaretakast og i minst mogleg grad forringast ved ei utbygging av Lonena aust. Sjå punkt 4.</li> <li>6. Tatt til orientering. Brekkeløypa og tuområda er ein viktig ressurs for området som skal ivaretakast og i minst mogleg grad forringast ved ei utbygging av Lonena aust. Sjå punkt 4.</li> <li>7. Ikkje tatt til følgje. Utbyggingsområdet er avklart i områdeplan. Lonena aust regulerer for maksimalt 216 bueningar.</li> <li>8. Tatt til følgje. Planen legg til rette for varierte bueningar, både rekkjehus og leilegheiter, som oppfyller ulike behov. Det skal opparbeidast eit bustadområde av høg kvalitet slik at bebuarar skal ynskje å bu der over tid. Kvalitetar er sikra i planen.</li> <li>9. Delvis tatt til følgje. Kryssa regulerast for auka kapasitet og trafikktryggleik. Forslagsstillar er pålagt å regulere ein utbetring av kryssa. Naudsynt areal til utbetring av krysset er avklart som del av planprosessen med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Sjølv om det har vore eit overordna mål at minst mogleg av private eigedomar skal råkast, vil eigedomar langs vegen måtte avstå mindre delar til samferdselsanlegg og midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er naudsynt for utbetring av krysset i tråd med krava frå vegmynde og gjeldande vegnormalar. Arealstorleik som må avhendast vil avklarast i ein byggeplan.</li> </ol>

		veldig tett inn på eksisterande bustader. Det må sitja langt inne å ta hage frå folk som har budd i området lenge, berre for å realisera bustader midt i friområde.	
24	Tove Emilie Baldysz, 05.09.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innsender er sterkt imot utbygging kring Brekkeløypa. Det er to barnehagar og skule frå 1. trinn barneskule opp til vidaregåande i området, til saman kring 2000 elevar og tilsette nyttar området kor det er tenkt bustader.</li> <li>2. Myrområdet er viktig å bevare for miljøet og folk som bur her. Bygg i sentrum av Knarvik og la naturområdet leva.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til orientering. Utbygging er heimla i vedtatt områdeplan.</li> <li>2. Tatt til orientering. Det er utarbeida vurdering klimagassutslepp og naturmangfald. Desse omfattar ein vurdering av konsekvensane av tiltaket.</li> </ol>
	<u>Høyringsinstansar:</u>		
1	NGIR (Nordhordland og Gulen Interkommunale Renovasjonsselskap), 12.08.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kvar husstand har rett til å kunne setja fram opptil to dunkar (to fraksjonar) til levering av avfall kvar veke. Det må setjast av tilstrekkeleg areal for hentestad(ar) for dunkane.</li> <li>2. Ved fellesløyser må behaldarar som gjev same volum pr. husstand veljast.</li> <li>3. Det bør vurderast moglegheit for nedgravne avfallsløyser</li> <li>4. Viktig at tilkomstveggar til hentestader har tilstrekkeleg breidde og toler tilstrekkeleg akseltrykk. Hentestadane bør liggja i eit område som er plant, og renovasjonsbil må kunne gjera operasjonar utan å vere til hinder for anna ferdsel.</li> <li>5. Renovasjonsbil bør kunne snu ved hentestadane, alternativt må ein ha gjennomkøyringsveggar (for å unngå rygging).</li> <li>6. Leikeplass og liknande bør ikkje liggja nær hentestadane.</li> <li>7. Tilkomstveg og snuplassar bør ha fast toppdekke og verte brøyta ved snø/is.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Løysing for renovasjon er gjort i dialog med NGIR. Avfallshandsaminga tilfredsstiller krav til volum og areal. Det er utarbeida ein renovasjonsplan som skildrar løysinga som leggjast til grunn.</li> <li>2. Tatt til følgje. Se punkt 1.</li> <li>3. Tatt til følgje. Det skal etablerast to punkt for nedgravne avfallsløyser.</li> <li>4. Tatt til følgje. Sporing for stor køyretøy er vedlagt planframlegget. Oppstillingsplass for renovasjonsbil er i samsvar med krava.</li> <li>5. Tatt til følgje. Sjå punkt 4.</li> <li>6. Tatt til følgje. Hentestadane ligg ikkje ved leikeplassar eller uteoppfallsareal.</li> <li>7. Tatt til orientering.</li> </ol>
2	NVE (Noregs vassdrags- og energidirektorat) 02.09.21	<p><i>Eksisterande avrenningslinjer i og ved planområdet</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meir utbygging gir ein større del tette flater som kan føra til større avrenningsfart og større mengder overvatn. Dette kan i verste fall føra til flaum i byggjeområda og i vassdraga. Viktig å vere merksam på at ny utbygging og kan vera til hinder for avrenning ovanifrå, som igjen kan føra til skader på bygningar og/eller leie overvatn til stader som ikkje er ynskjeleg.</li> <li>2. NVE rår til bruk av tretrinnsstrategien for å handtera nedbør og overvatn, i hovudsak på overflata. Eit viktig prinsipp er å sikra så «naturleg» vasshandtering som mogleg, opne løysningar er betre enn lukka. Det må og takast omsyn til klimaendringane sin verknad på avrenninga.</li> <li>3. Eksisterande avrenningslinjer i og ved planområdet bør kartleggjast.</li> <li>4. Ved konkrete krav om infiltrasjon og dryging av overvatn innanfor planområdet, rår NVE til at tiltaka vert innarbeidd i plankart og føresegner.</li> </ol> <p><i>Generelle råd</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. NVE synar til sine internettsider for arealplanlegging. Synar særleg til Kartbasert rettleiar for reguleringsplan som beskriv alle NVE sine fagområde og gir eit verktøy og innspel til planarbeidet. Den som utarbeidar reguleringsplan har ansvar for at desse interessene blir</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er utarbeida VAO-rammeplan og ROS-analyse der overvatn og flaum er omtalt. VAO-rammeplan skisserer løysingar for å sikre at naturleg vassbalanse oppretthaldast når området vert bygga ut, og areal med tette flatar aukar. Anbefalte tiltak omfattar ulike grep for å skapa fordroying og infiltrasjon innan same nedslagsfelt som i dag. Det er ikkje tillate å auke vassføring i vassdraget nedstrøms planflate 1, og det skal gjennomførast naudsynte fordroyingstiltak for å sikre dette</li> <li>2. Tatt til følgje. For overvasshandtering skal overvassnorm «Rettleiar ved planarbeid og utbyggingsprosjekt» for Alver kommune leggjast til grunn. Det betyr at ein skal nytta lokal overvasshandtering, der ein handterer overvatnet lokalt innanfor byggjeområdet, fangar opp overvatnet og infiltrer det til grunnen, forsinkar og fordroyar overvatnet og sikrar trygge flaumvegar.</li> <li>3. Tatt til følgje. Sjå punkt 1.</li> <li>4. Tatt til følgje. Tiltak er innarbeidd i føresegna.</li> <li>5. Tatt til orientering.</li> <li>6. Tatt til orientering.</li> </ol>

		<p>vurdert i planarbeidet. <i>NVE si oppfølging av planarbeidet</i></p> <p>6. Om planen rør ved NVE sine saksområde, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Det må gå tydeleg fram i plandokumenta korleis dei ulike interessene er vurdert og innarbeidd i planen. Det er viktig at alle relevante fagutgreiingar innan NVE sine saksområde er vektlagt.</p>	
3	SVV (Statens vegvesen), 03.09.21	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I/ved planområdet er det fylkesveg/kommunal veg. SVV legg til grunn at drøftingar og avklaringar knytt til trafikktryggleik og framkomst på desse vegane skjer i dialog med dei aktuelle vegstyresmaktene.</li> <li>2. Krysset E39-Lonsvegen ligg langs ei viktig sykkelrute. Planarbeidet skal greie ut behov for utbetring av krysset. Evt. nytt kryss må planleggjast i tråd med vegnormal N100 og reguleringsplan må ta høgde for etablering av separat løysing for gåande og syklande langs E39 i forlenginga av områdeplan for Knarvik sentrum. Avklaringar knytt til løysingar må avklarast med SVV.</li> <li>3. Vert det planlagt for avvik frå vegnormalen, må det kome klart fram av planomtalen og fråvika må vere avklart med rette styresmakt før offentlig ettersyn.</li> <li>4. SVV legg til grunn at planen vil innehalde rekkefølgekrav som sikrar at tiltak knytt til trafikktryggleik, framkomst m.m. vert gjennomført i samband med den utbygginga som vert regulert.</li> <li>5. SVV er særleg opptatt av at kravet til oppdatert trafikkanalyse vert stetta (gjeldande område plan, føresegn pkt 3e). Ein må i planarbeidet ha særskilt fokus på innslagspunkt for tiltak/endra/tilpassa tiltak ved Fv.57 og E39.</li> <li>6. SVV legg generelt til grunn av verknadane av planløysingane for vegtransport og vegnett vert utgreia og kjem tydeleg fram av planomtale, risiko- og sårbarheitsanalyse og eventuell konsekvensutgreiing (trafikktryggleik for ulike trafikantar, tilkomstløysingar, forventa trafikkmengd og kapasitet på vegnett, trafikkmonster og reisemiddelfordeling, parkeringsdekning og -behov, framkomst for ulike trafikantgrupper, ivaretaking av ovannemnde omsyn i anleggsperiode).</li> <li>7. Eventuelle konsekvensar for utvikling, drift og vedlikehald av vegnett og for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafikktryggleik og framkomelegheit må utgreiast, viser til SVV handbok V744</li> <li>8. Legg til grunn at riksveg vert utarbeidd i samsvar med SVV sine handbøker</li> <li>9. SVV ber om å få vegteikningar for riksveg/kryss med riksveg tilsendt for gjennomsyn før offentlig høyring.</li> <li>10. Gjer merksam på at før SVV kan utbetre/byggje ut eller gjere andre tiltak knytt til riksveg, må det vere inngått ein gjennomføringsavtale mellom SVV og utbyggjar</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Drøftingar og avklaringar knytt til trafikktryggleik og framkomst på fylkesveg og kommunal veg er gjort i dialog med Vestland fylkeskommune og Alver kommune.</li> <li>2. Tatt til følgje. Utbetring av krysset E39 Osterfjordvegen – Lonsvegen er gjort i dialog med Statens vegvesen og etter krav i handboken. Det er regulert for separat løysing for gåande og syklande langs E39.</li> <li>3. Tatt til følgje. Planskildringa omtalar alle fråvik frå vegnormalen og skal avklarast med rette styresmakt.</li> <li>4. Delvis tatt til følgje. Kryssa skal vere opparbeida eller sikra opparbeida før løyve til igangsetjing kan gis. Kravet reknast som oppfylt dersom tiltakshavar har inngått utbyggingsavtale med aktuelle vegmynde, og oppfylt sine pliktar til gjennomføring av tiltaket i samsvar med avtalen. Dette vil mellom anna omfatte tiltak for trafikktryggleik, framkomst m.m.</li> <li>5. Tatt til følgje. Oppdatert trafikkanalyse er utarbeida for planen, og er lagt til grunn for utbetring av trafikktryggleik i kryssområda.</li> <li>6. Tatt til følgje. Dei nemnte tema er gjort greie for som del av trafikkanalyse, ROS-analyse og planskildring.</li> <li>7. Tatt til følgje. Omtalast ti planskildringa og trafikkanalyse.</li> <li>8. Tatt til følgje.</li> <li>9. Tatt til følgje. SVV har fått tilsendt vegtekniske teikningar som del av dialog i planprosessen.</li> <li>10. Tatt til følgje. Sjå punkt 4.</li> </ol>
4	Statsforvalteren i Vestland, 03.09.21	<p>Legg til grunn at reguleringsplanen vil følgje opp krava i områdeplanen. <i>Natur og friluftsliv</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lonena er eit område med stor verdi for natur og friluftsliv. Viktig at</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tatt til følgje. Verdiane til området er i størst mogleg grad ivareteke gjennom planarbeidet. Eit større areal regulerast til grøntområde og Pensjoniststien bevarast og skal vidareførast med tilgjenge for allmenta.</li> </ol>

		<p>reguleringsplanen utarbeidar gode løysingar for i størst mogleg grad ivareta verdiane i området.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Konsekvensane planen har for endra arealbruk skal vurderast etter naturmangfaldlova og kome tydeleg fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7-12 <i>Barn og unge og folkehelse</i></li> <li>3. Viktig å ha fokus på eit godt bumiljø med gode møteplassar for alle aldrar. Barn skal ha areal i nærmiljøet kor dei kan utfalde seg og skape sitt eige leikemiljø. Det krev tilstrekkeleg store areal eigna for leik og opphald og som gjer høve til ulike typar leik til ulike årstider. Areala må vidare brukast av ulike aldersgrupper og gi høve til samhandling mellom barn, unge og vaksne.</li> <li>4. Areal og anlegg som skal nyttast av barn og unge skal sikrast mot støy, trafikkfare og annan helsefare.</li> <li>5. Alle planar skal fremme helse i befolkninga og motverke sosiale helseforskjellar. Planlegginga skal vere helsefremmande gjennom å fremme faktorar som styrkjer helsa og livskvalitet, og som bidreg til å verne mot negative faktorar jf. folkehelselova § 4. Det skal soleis gjerast ei vurdering av konsekvensar for folkehelsa i all planlegging. <i>Medverknad</i></li> <li>6. Alle planar skal legge til rette for ein god medverknadsprosess. Kommunen har eit særleg ansvar for å sikre at barn og unge og andre som treng spesiell tilrettelegging får delta i planarbeidet.</li> <li>7. Minner elles om at statlege planretningsline skal leggjast til grunn ved planlegging etter pbl § 6-2 andre ledd. Statsforvaltaren deltek gjerne på møte saman med kommunen om det er ynskjeleg for å avklara regionale eller nasjonale interesser tidleg i planarbeidet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tatt til følgje. Det er utarbeida ein vurdering av Naturmangfald og klimagassvurdering som vurderer endra arealbruk.</li> <li>3. Tatt til følgje. Det har vore ein målsetting å etablere varierte uteareal og møteplassar av høg kvalitet for alle brukar- og aldersgrupper. Areala skal utformast med areal for leik, aktivitet, opphald og sosiale møteplassar, samt at dei skal møblerast fleksibelt med tanke på variert bruk.</li> <li>4. Tatt til følgje. Området er ikkje utsett for støy og areala er planlagt for å oppnå gode sol- og vindtilhøve. Trafikktryggleik er sikra som del av planen, mellom anna med opphøgde gangfelt i åtkomstvegen.</li> <li>5. Tatt til følgje. Som omtalt i planskildringa vil planen ha ein positiv verknad på folkehelsa i området. Dette kan grunnleggjast i kort avstand til etablert tur- og friluftsområde, utforming av fleire attraktive uteareal, og Knarvik sentrum innan gang- og sykkelavstand. Med ein variert bustadsamansetting, vil området bli eit godt sted for både barnefamiliar, eldre og nyetablerte å bu.</li> <li>6. Tatt til orientering. Det skal vurderast nabomøte i samband med høyring og offentleg ettersyn.</li> <li>7. Tatt til orientering.</li> </ol>
5	Vestland fylkeskommune, SUD - Plan, klima og folkehelse, 08.09.2021	<p><i>Arkitektur, estetikk og bukvalitet</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synar til Regional plan for folkehelse. Høg utnyttingsgrad i sentrale strok gir redusert transportbehov og er i samsvar med regionale planar. Grad av utnytting må tilpassast slik at ein skapar nye og gode kvalitetar i området.</li> <li>2. Planen må tilføra nye kvalitetar og tilbod, bidra til å knyte saman dei enskildle delane av området og fungera som ein naturleg del området.</li> <li>3. Planen må leggja til rette for sosial berekraft med vekt på god bukvalitet med god tilgang på skjerma uteareal, lys og luft.</li> <li>4. Det er viktig å leggje til rette for variert storleik på bustadar for å få ein meir mangfaldig samansetning av bebuarar og styrke området sin befolkningsstruktur.</li> <li>5. Krav til kvalitet må vektast tyngre enn høg utnyttingsgrad <i>Barn og unges interesser og universell utforming</i></li> <li>6. Universell utforming må ligge til grunn for val av løysingar tidleg i planlegginga. Det gjeld særleg tiltak for å lette orientering og farbarheit for svaksynte og rørslehemma. Tilgjengelegheit til kollektivtransport, daglegvare og nærturområde gjer fleire sjølvhjelpne i kvardagen.</li> <li>7. Det må sikrast gode område for leik og opphald for barn, med kvalitet og tilgjenge som gjer at barn kan bevega seg på ein trygg og naturleg måte til desse områda.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget samsvarar med føringar for utnytting i overordna plan, samtidig som krav til mengde og kvalitet på uteareal og bustadkvalitet oppfyllest.</li> <li>2. Tatt til følgje. Turstiar skal bevarast/reetablerast, i tillegg til at det er sikra naturlege overgangar mellom uteareal og tilliggjande grøntområde.</li> <li>3. Tatt til følgje. Området er ikkje utsett for støy og areala er planlagt for å oppnå gode sol- og vindtilhøve.</li> <li>4. Tatt til følgje. Variert storleik på bustadar er sikra i planføresegnene.</li> <li>5. Tatt til orientering. Sjå punkt 1.</li> <li>6. Delvis tatt til følgje. Planen skal vere i samsvar med gjeldande teknisk forskrift for universell utforming. Det er gitt unntak for delar av uteareal og snarvegar som ligg slik til at dei ikkje kan oppfylle krava.</li> <li>7. Tatt til følgje. Kvalitet, variert utforming og trygg tilkomst til uteareala er sikra i planen. Uteoppfallsareal skal utformast med varierte funksjonar og innhald for alle alders- og bruksgrupper. Dei skal møblerast fleksibelt med tanke på variert bruk.</li> <li>8. Sjå punkt 6 og 7.</li> <li>9. Sjå punkt 6.</li> <li>10. Tatt til følgje. Det er utarbeida landskapsanalyse og terrenganalysar som grunnlag for plassering av bustader og der fjernverknad dokumenterast. Byggehøgder og god terrengtilpassing er brukt som</li> </ol>

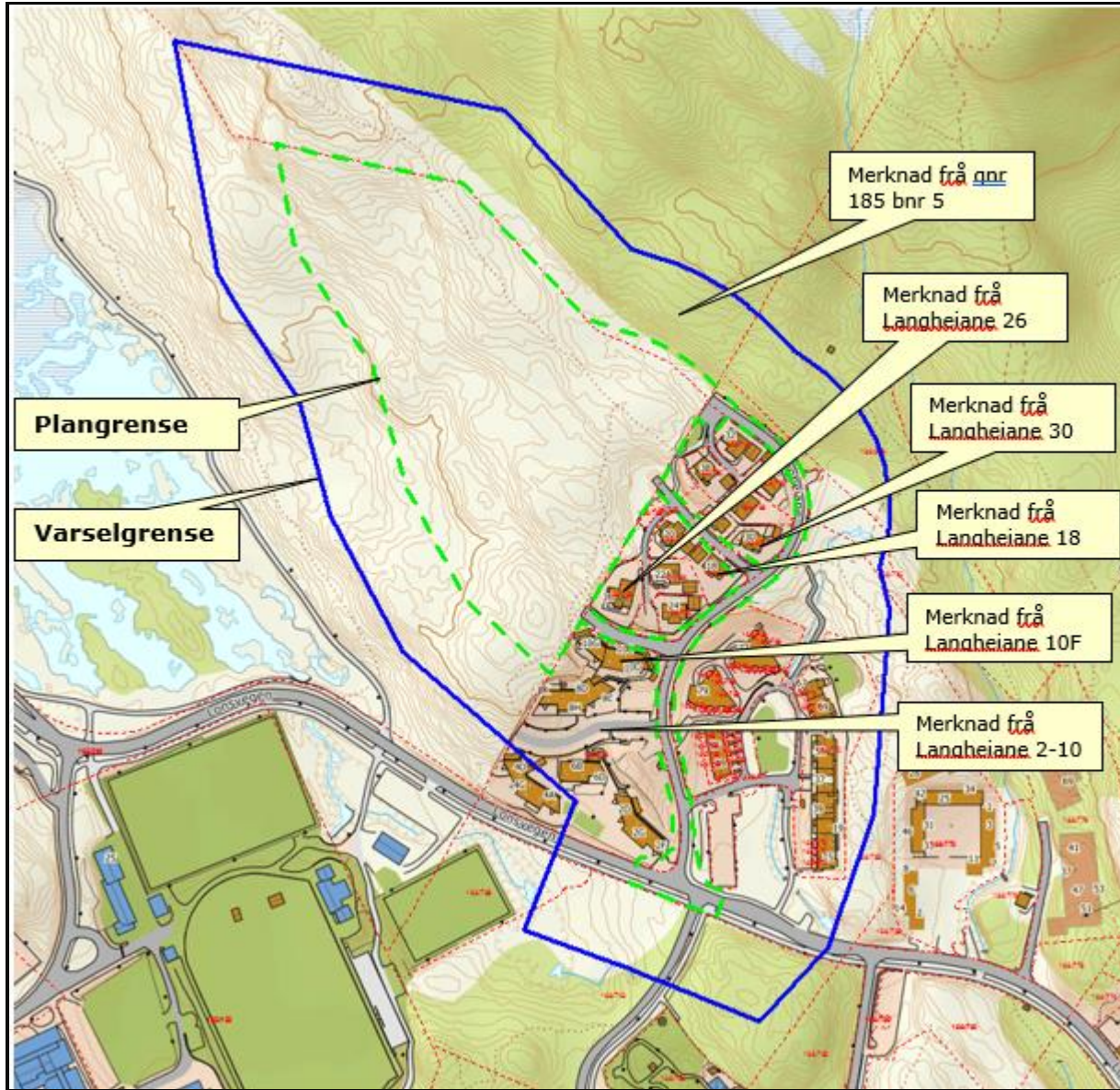
<p>8. Uteoppfallsareal må utformast med høg kvalitet både estetisk og materielt og kunne nyttast av alle aldersgrupper. Leikeareal bør utformast slik at dei er universelt utforma, har god og attraktiv utforming og tilføra området gode kvalitetar både som leikeområde og møteplass.</p> <p>9. Gode stiar gjennom fellesareal og grøntareal vil styrke moglegheita til bruk i leik, til tur og som gjennomfartsåre. Ein anbefala derfor å leggje til rette for ferdsle som er universelt utforma i desse områda. <i>Landskap og friluftsliv</i></p> <p>10. Byggjetiltak og infrastruktur må innordne seg dei fysiske omgjevnadane, for å redusera evt. negative fjernverknadar.</p> <p>11. Regionale planar har som mål at det skapast gode, trygge og attraktive nærmiljø, i det ligg og eit behov for uteareal med god tilgjenge til grøne kvalitetar. Planen bør utarbeide løysingar som på ein god måte og i størst mogleg grad tek vare på området sine natur- og friluftsverdiar. Tilgjenge til friområde og tilrettelegging for bruk av naturområde bør vera ein del av planen. <i>Folkehelse</i></p> <p>12. Skjerming frå støy er viktig for trivsel og helse. Støy bør greiast ut for i tidleg fase og bli lagt til grunn for plassering og utforming av bygg. Gode arkitektoniske løysingar vil kunne syte for skjerming av bustader og trivelege uteareal. <i>Kulturminne</i></p> <p>13. Har i dag ikkje kjennskap til automatisk freda kulturminne eller andre verneverdige kulturminne i planområdet. Ber om at ein tek omsyn til kulturlandskapstrekk som steingardar, eldre stiar/veggar, bakkemurar, tufter m.m. i planlegginga.</p> <p>14. Minner om at dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Evt. kulturminneinteresser skal omtalast, verneverdiane vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeid.</p> <p>15. Minner om meldeplikta etter kulturminnelova § 8, 2. legg. Vert automatisk freda kulturminne avdekt under gjennomføring av tiltak, må det straks meldast til Vestland fylkeskommune og arbeidet stansast til funn er vurdert. <i>Samferdsel</i></p> <p>16. Ber generelt om at det vidare i planarbeidet har fokus på desse punkta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Byggegrenser til riksveg/fylkesveg</li> <li>Tekniske vegteikningar i samsvar med SVV sine handbøker og vegnormalar</li> <li>Plassering og utforming av naudsynte tiltak knytt til riksveg/fylkesveg (kryss, avkøyrslar, busslommer, tilbod til mjuke trafikantar m.m.)</li> <li>Tilhøva for mjuke trafikantar mellom planområdet og nærliggjande målpunkt (td. Busshaldeplassar, skule m.m.)</li> <li>Tiltaket sine konsekvensar for vegtrafikken i bygge- og anleggsfasen, med særleg fokus på mjuke trafikantar</li> <li>Vegtrafikkstøy</li> <li>Trafikkanalyse som synar venta trafikkmengd i området</li> </ol> <p>17. Særskilde merknadar:</p>	<p>verkemiddel for å redusere verknaden.</p> <p>11. Tatt til følgje. Stiar og uteareal er planlagt med gode overgangar/koplingar til tilliggjande naturområde, og er sikra i føresegna. Eksisterande turstiar skal vere tilgjengelege for allmenta.</p> <p>12. Tatt til følgje. Utbyggingsområdet er ikkje utsett for støy. Det visast til utarbeida støyvurdering. Støyvurdering som følgje av utbetring av kryssa i planflate 2 og 3 skal utførast etter offentleg ettersyn, når val av kryssløysing er føretatt.</p> <p>13. Tatt til orientering. Det er ingen kjente eller observerte freda kulturminne eller andre verneverdige kulturminne i planområdet.</p> <p>14. Ikkje aktuelt. Sjå punkt. 13.</p> <p>15. Tatt til følgje. Det er sikra i føresegna.</p> <p>16. Alle punkt tatt til følgje.</p> <p>17. Tatt til følgje. Planleggar er medviten om føringane som ligg i områdeplanen og desse er følgt opp i planarbeidet. Dette gjeld også i høve til trafikkanalyse og tilrettelegging for mjuke trafikantar.</p> <p>18. Tatt til følgje.</p>
---	--



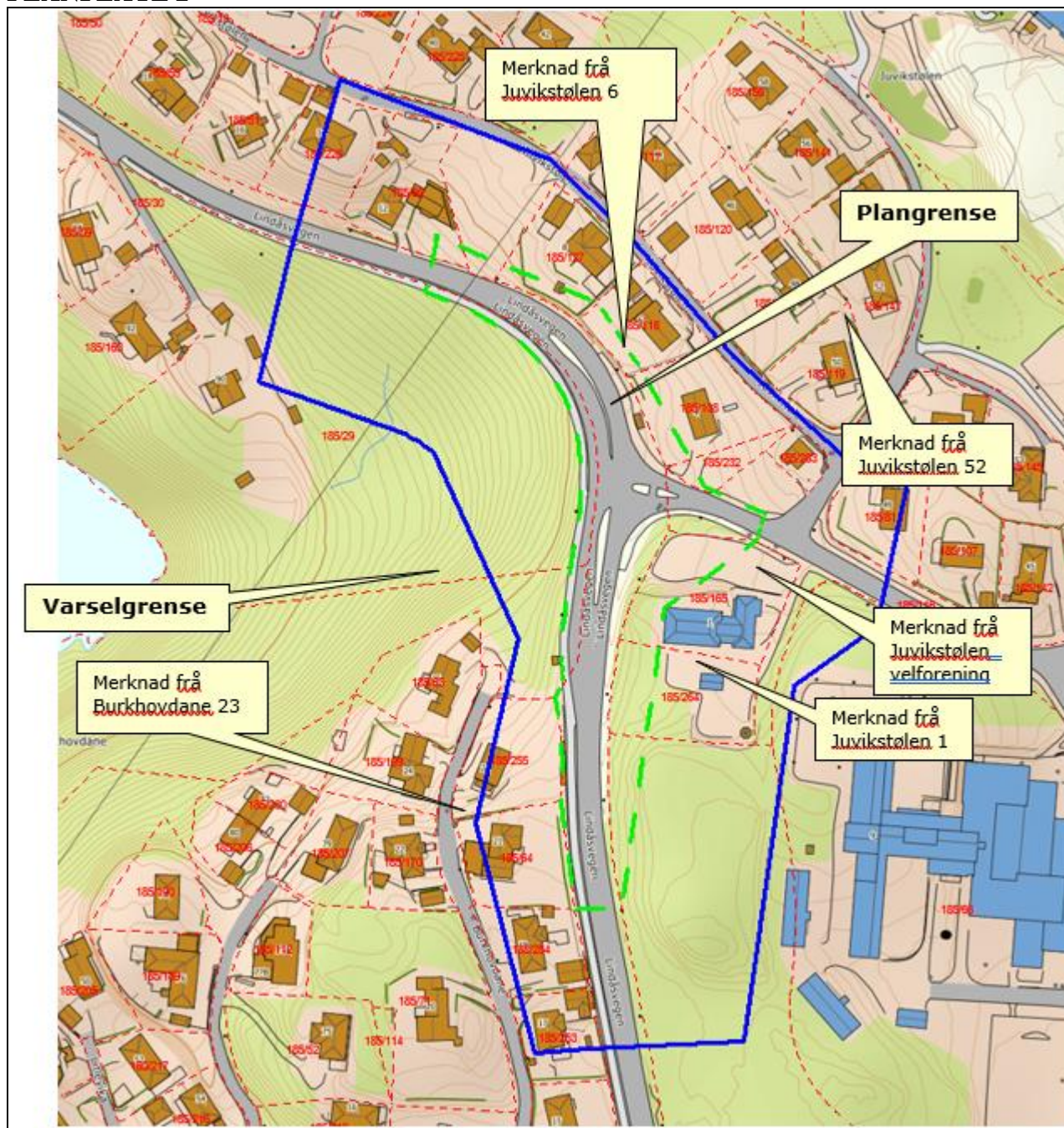
		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Områdeplan for Lonena omfattar ei rekkje rekkefølgjekrav kytt til infrastrukturen i området. Desse må takast omsyn til i detaljreguleringa</li> <li>b. Det vidare planarbeidet må vurdere kapasitet og utforming av kryssområda mot fv57. Det må vurderast opp mot eksisterande bruk og dagens trafikkmengd og mot framtidig bruk og trafikkmengd. Det er i dag lysregulering i kryss, men det må sjåast på kor mykje meir kapasitet det tolar før det trengs utbetring.</li> <li>c. Meiner det må utarbeidast ein trafikkanalyse som synar det som er nemnd over. Vert det avdekka behov for utbetring av kryssområda, må det leggjast ved tekniske teikningar for utbetringar i samsvar med handbok N100</li> <li>d. Synar til Miljøløftet, med nasjonalt mål om nullvekst i personbiltransport. Det må derfor leggjast best mogleg til rette for mjuke trafikantar i planområdet. Meiner det bør vera låg parkeringsdekning i samsvar med mål om nullvekst. Det må og setjast rekkefølgjekrav til opparbeiding av relevante samferdselsføremål for å ivareta mjuke trafikantar.</li> </ul> <p>18. Oppsummering: Vestland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på arkitektur, estetikk og brukskvalitet, barn og unges interesser og universell utforming, landskap og friluftsliv, folkehelse, kulturminne og samferdsel</p>	
--	--	--	--

# Merknadskart

## PLANFLATE 1



## PLANFLATE 2



**PLANFLATE 3**

