

Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 64 fra Veбенstad til Ba

Planbeskrivelse

Nasjonal arealplan-ID: 1554 20110008.

Revidert: 30.07.2019

Innhold

1 Sammen drag	3
2 Innledning	4
3 Bakgrunn for planforslaget	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Hensikten med planarbeid	6
3.3 Målsettinger for planforslaget	6
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	6
4 Planprosess og medvirkning	7
5 Rammer og premisser for planarbeidet	7
5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	7
5.2 Nasjonal transportplan	8
5.3 Planstatus for området	8
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	9
6.1 Beliggenhet	9
6.2 Bebyggelse i planområdet	9
6.3 Trafikkforhold	9
6.4 Teknisk infrastruktur	10
6.5 Landskapsbilde/bybilde	11
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	12
6.7 Naturmangfold	13
6.8 Kulturmiljø	14
6.9 Naturressurser	15
6.10 Grunnforhold	15
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	18
7.1 Planlagt arealbruk	18
7.2 Fravik fra vegnormalene	20
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	21
8.1 Framkommelighet	21
8.2 Trafikksikkerhet	21
8.3 Naboer	21
8.4 Byggegrenser	22
8.5 Gang- og sykkeltrafikk	22
8.6 Kollektivtrafikk	22

8.7 Landskap/bybilde	22
8.8 Nærmiljø/friluftsliv	22
8.9 Naturmangfold	23
8.10 Kulturmiljø	24
8.11 Naturressurser	24
8.12 Støy	25
8.13 Hydrologiske forhold	25
8.14 Geoteknisk forhold	26
8.15 Massehåndtering	26
8.16 Rammer og premisser for planarbeidet	26
8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	27
9 Gjennomføring av forslag til plan	35
9.1 Framdrift og finansiering	35
9.2 Utbyggingsrekkefølge	35
9.3 Mulighet for å redusere kostnader	35
9.4 Grunnerverv	35
9.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	36
10 Sammendrag av innspill og merknader	37

1 Sammendrag

Statens vegvesen har på vegne av Møre og Romsdals fylkeskommune, og i samarbeid med Averøy kommune, utarbeidet en reguleringsplan for ny gang- og sykkelveg mellom Vebenstad og Ba langs Fylkesveg 64.

Averøy kommune meldte i 2011 oppstart av reguleringsplanarbeid fra Hoel til Vebenstad. Tidligere har prosjektet Hoel-Vebenstad hatt prioritering uten finansiering i en lengre periode, men ved forrige rullering av investeringsprogrammet ble prosjektet delt opp i to; Hoel-Ba og Ba-Vebenstad. Sistnevnte ligger inne i gjeldende investeringsprogram med stipulert/forventet oppstart i 2021. Prosjektet ligger likevel ikke inne i vedtatt økonomiplan, som gjelder til 2022. Det er fire andre gang- og sykkelvegprosjekter som er prioritert høyere i investeringsprogrammet til Møre og Romsdal fylkeskommune, og som heller ikke har fått tildelt midler til realisering i vedtatt økonomiplan. Det er således usikkert når gjennomføring kan forventes.

Målet for prosjektet er å tilrettelegge for en god og trafikksikker forbindelse for myke trafikanter på strekningen, samt bidra til at flere vil gå og sykle istedenfor å kjøre bil.

Gjennom planleggingen er det avdekt dårlige grunnforhold på flere steder mellom Ba og Vebenstad. Dette har komplisert prosjektet noe og medfører at bro og fylling over Bådalselva må peles til fast fjell. I tillegg er det nødvendig å etablere en motfylling for å stabilisere massene 300–400m øst for broen. Motfyllingen tilbakeføres til sitt opprinnelige formål etter at anleggsfasen er over.

Planen legger opp til en justeringer av bussholdeplassene på strekningen for å tilpasse seg den nye gang- og sykkelvegen. I tillegg har det vært helt nødvendig å forbedre krysset mellom fv.64 og fv.255 for å få gode nok siktforhold, både for myke kryssende trafikanter til/fra skolen samt for kjørende.

Statens vegvesen er bedt av Møre og Romsdals fylkeskommune om å planlegge nøkternt med fokus på det som ser ut til å kunne bli gjennomført. Reguleringsplanen har derfor ikke som mål å løse alle utfordringer på strekningen, og gang- og sykkelvegen er planlagt med minimums bredder på totalt 3,0m inkludert skulder. Det er videre søkt om fravik fra vegnormalene for å få etablert en lavere bro enn det som er normkravet.

Det er få negative konsekvenser ved å etablere planen. De største er inngrep i noe dyrket mark, samt et mindre inngrep i naturmiljøet ved etablering av ny gang- og sykkelbro over Bådalselva.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen utarbeidet detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg mellom Ba og Vebenstad.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering består av et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Averøy kommune vedtok oppstart av planarbeidet for ny gang- og sykkelveg mellom Vebenstad og Hoel 22.08.2011 i sak FSK 76/2011. Vedtaket ble kunngjort og kommunen sendte ut oppstartsvarsel til grunneiere i september 2011. Det kom inn 7 merknader, disse er oppsummert bakerst i plandokumentet.

Statens vegvesen overtok planleggingen våren 2018. I den forbindelse ble det sendt ut et infoskriv om planarbeidet til de nærmeste naboene.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Averøy kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling. Hensikten med planarbeidet er å få hjemmel til å etablere en gang- og sykkelveg på strekningen.

Planforslaget består av følgende deler:

- Planbeskrivelse
- Reguleringsbestemmelser
- Plankart

Kontaktperson i Averøy kommune: Maxim Galashevskiy, tlf. 71513553.
e-post: maxim.galashevskiy@averoy.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Jøran Mentzoni Eilertsen, tlf. 95904295.
e-post: joreil@vegvesen.no

Statens vegvesen oppsummerer innkomne merknader, og foretar eventuelle endringer av planforslaget før det sendes kommunen for politisk sluttbehandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

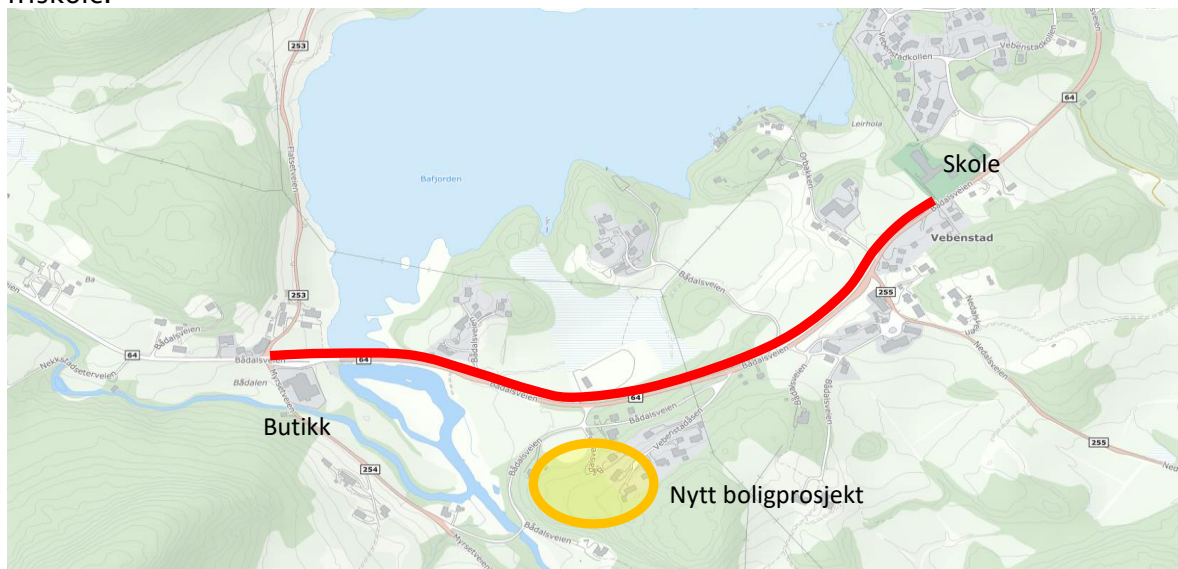
Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Jøran Mentzoni Eilertsen	Statens vegvesen	Prosjektleder
Eldar Godø	Statens vegvesen	Veg-gateplanlegging/prosjektering
Andreas Eidem	Statens vegvesen	Bygge- og anleggsteknikk
Arnt Inge Ødegård	Statens vegvesen	Drift og vedlikehold
Jørgen Heuch	Statens vegvesen	Konstruksjoner
Gro Malen Brønnestad	Statens vegvesen	Grunnerverv
Ali Taheri	Statens vegvesen	Trafikkberegning
Bente Kjøll Øverbø	Statens vegvesen	Landskap / estetikk
Torunn Moltumyr	Statens vegvesen	Støy
John Olav Seljeseth	Statens vegvesen	Kollektiv
Torunn Hopen	Statens vegvesen	Gang og sykkel
Ann Kristin Selmer	Multiconsult	Geoteknikk

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet strekker seg langs fv. 64 fra veikrysset mellom fv.64 og Flatsetveien til Bodalen friskole.



Figur 1: Kart over planområdet

3.2 Hensikten med planarbeid

Strekningen er ikke tilrettelagt for myke trafikanter og er skoleveg for barn på Bodalen friskole. Fartsgrensen er 60 km/t. Reguleringsplanen ligger til rette for etablering av ny gang- og sykkelveg adskilt fra fylkesvegen.

3.3 Målsettinger for planforslaget

- Legge til rette for myke trafikanter på strekningen som også er en skoleveg
- Økt trafiksikkerhet for myke trafikanter

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i samsvar med plan- og bygningslovens § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Planarbeidet vil ikke komme inn under krav om konsekvensutredninger, jf. forskrifta §4. Ved varsel om oppstart har det heller ikke komme inn merknader som indikerer konflikter etter de punkt som er opplistet i § 4. Konsekvenser og virkning av tiltaket for miljø og samfunn vil likevel bli belyst gjennom planbeskrivelsen.

4 Planprosess og medvirkning

Plan- og bygningsloven stiller klare krav til medvirkning i planarbeidet. For denne reguleringsplanen gjelder det i hovedsak berørte grunneiere, kommunale instanser og regionale planmyndigheter.

Gjennom planprosessen får de berørte anledning til å medvirke ved flere anledninger jf. Plan og bygningsloven. Kunngjøring om varsel oppstart av reguleringsplanen ble gjennomført av Averøy kommune i september 2011. Det kom inn 7 merknader til varsel om oppstart, disse er oppsummert bakerst i plandokumentet.

Statens vegvesen tok over planleggingen av g/s-vegen høsten 2017. Det ble i den forbindelse sendt ut et informasjonsbrev til alle berørte grunneiere i området om status i prosjektet.

I tillegg til varsel om oppstart og offentlig ettersyn, vil det bli gjennomført et åpent informasjonsmøte i forbindelse med offentlig ettersyn av reguleringsplanen.

På vegvesenet sine hjemmesider kan man lese mer om hva en reguleringsplan er og hvordan Statens vegvesen arbeider med dette:

<https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/Reguleringsplan>

5 Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Plan og bygningsloven ligger til grunn for planlegging. Det samme gjør fylkesplanen for Møre og Romsdal 2017–2020.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig -, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene har som mål at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn – og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene skal bidra til å sikre et trygt oppvekstmiljø og å synliggjøre barn og unges interesser bedre. Både arealer og anlegg for barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar

Retningslinjene sier hvordan flom og skredfare bør utredes, tas hensyn til og innarbeides i planer etter plan- og bygningslova. Retningslinjene bygger på forskriftene i pbl og kravene til sikkerhet mot flom og skred som er gitt i teknisk forskrift (TEK17).

T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging

Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

5.2 Nasjonal transportplan

Et av målene i Nasjonal transportplan (NTP) er å få flere til å gå og sykle. Dette krever god tilrettelegging, og det er nødvendig å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten for denne trafikantgruppa. Nasjonal sykkelstrategi er en del av NTP og beskriver mål og virkemidler for å nå denne ambisjonen.

5.3 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel 2016–2028

I kommuneplanens arealdel er det planlagt gang- og sykkelveg langs fv. 64 på strekningen mellom vegkrysset mot Omfarøya og vegkrysset mot Flatset.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet og forebyggende arbeid 2010–2014

Gangveg på strekningen fv. 64 Bodalen skole – Coop Bådalen er fastsatt som prioritert tiltak.

Detaljreguleringsplan 19830001 Plannavn: Vebenstad

I denne detaljreguleringsplanen er det avsatt arealet for etablering av gang- og sykkelveg på nordre siden av fylkesvegen.

Detaljreguleringsplan 19890002 Plannavn: Vebenstad 2, delplan av boligfelt

I denne detaljreguleringsplanen er det avsatt arealet for etablering av gang- og sykkelveg på nordsiden av fylkesvegen.

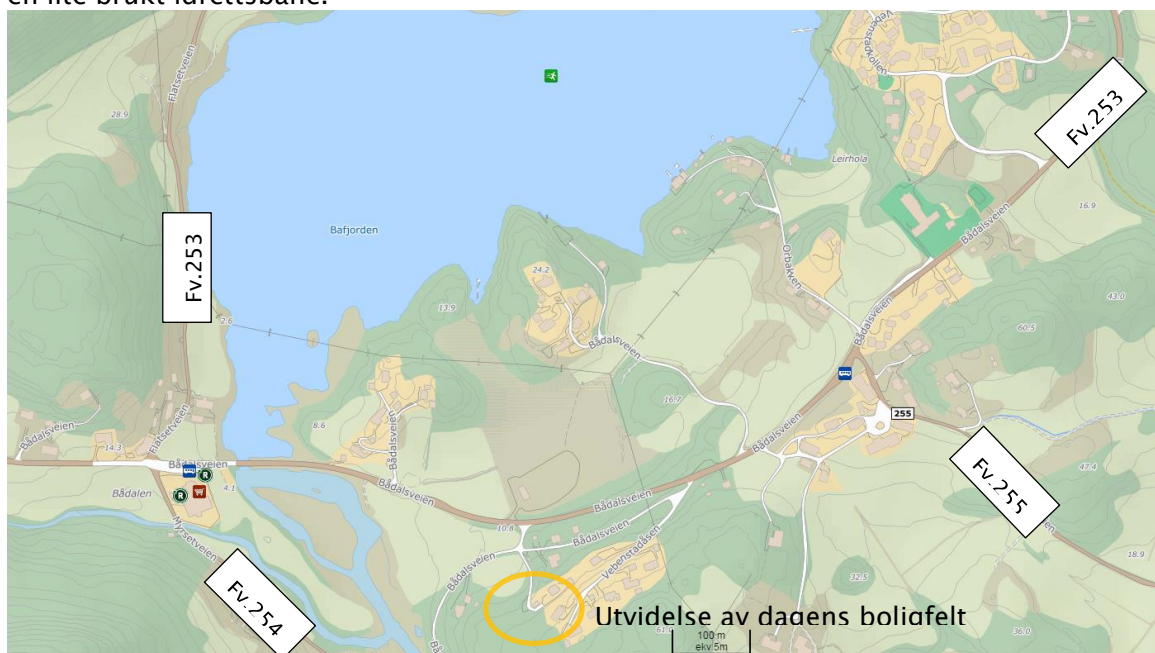
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Reguleringsplanen strekker seg langs Fv.64 fra krysset ved Coop-butikken på Ba til Bodalen friskole.

6.2 Bebyggelse i planområdet

Det er spredt bebyggelse i området som består av flere gårder og noe eneboligbebyggelse. På nordsiden av fv. 64 er det på strekningen tre avkjørsler til gårdsbruk, samt en avkjørsel til en lite brukt idrettsbane.



Figur 2: Viser dagens bebyggelse i området, samt en planlagt utvidelse av boligområdet sør for fv. 64.

6.3 Trafikkforhold

Årsdøgnetrafikk (ÅDT)

Fv. 64 har en ÅDT på 2500 kjøretøy (2017).

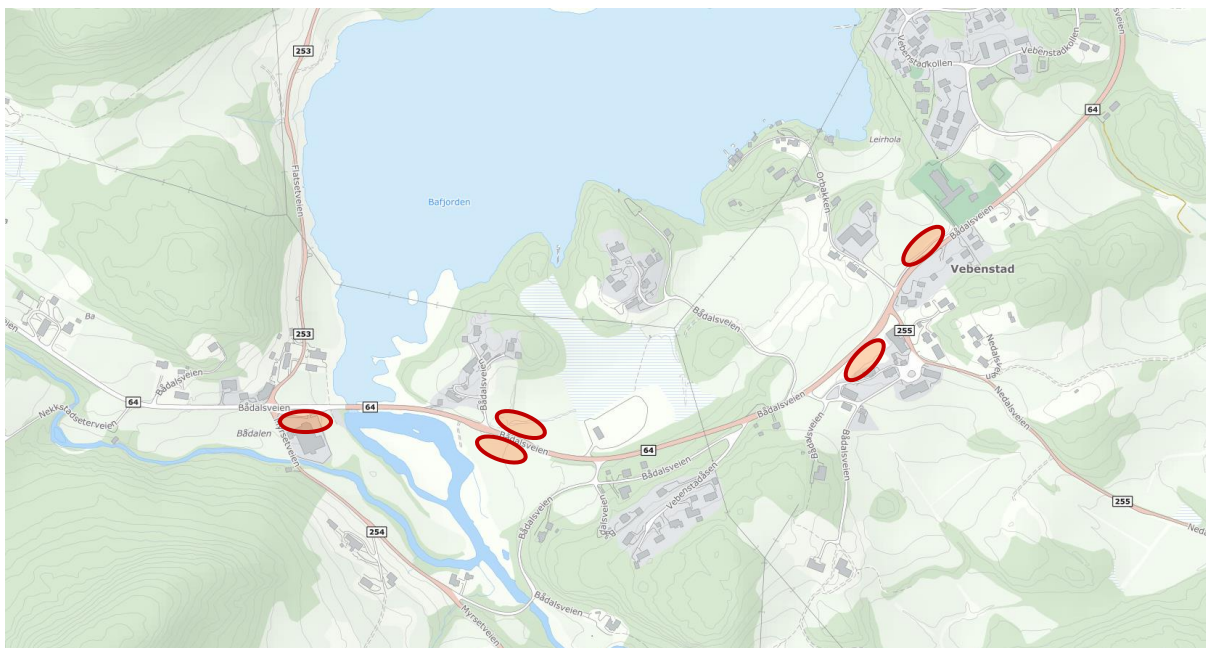
Fv. 255 har i krysset med fv. 64 en ÅDT på 150 kjøretøy (2017).

Fv. 253 i Bådalen har en ÅDT på 100 kjøretøy (2017).

Fv. 254 i Bådalen har en ÅDT på 250 kjøretøy (2017).

Kollektivtrafikk

Det er fire bussholdeplasser og en bussholdeplass med omstigningsmuligheter på strekningen. Sistnevnte ligger ved Coop-butikken på Ba.



Figur 3: Viser plassering av busslommer på strekningen.

Strekningen trafikkeres av rute 501 Molde – Kristiansund, 504 Bruhagen – Honningsøy, 509 Øvre Bådalen – Bruhagen og forskjellige skoleruter. På hverdager har rute 501 13 turer i hver retning, rute 504 5 turer i hver retning, og rute 509 1–2 turer om dagen.

På holdeplassen ved butikken lengst vest i planområdet skjer det omstigning fra enkelte ruter som kommer fra fv. 253 og fv. 254.

Trafikkulykker

Siden år 2000 er det registrert to politi-rapportert ulykke på strekningen. Begge er utforkjøringer med alvorlighetsgrad lettere skadd.

6.4 Teknisk infrastruktur

Det er anlagt belysning på hele vegstrekningen i dag. Den er gammel og går i luftspenn mellom stolpene.

Det går en høgspenntrasé på tvers av fv. 64. Det ene mastepunktet ligger relativt tett inntil vegen på nordre side. Det er også en trafokiosk for kommunikasjon på strekningen som det må vises hensyn til under prosjektgjennomføringen.

Det er anlagt en hovedvannledning med kummer til Hoel vassverk som krysser fv. 64 flere plasser. Hvordan dette løses må diskuteres med ledningseier i neste fase av prosjektet. Samt en kommunal kloakkledning inkludert pumpeledning på sørsiden av fv. 64. Denne skal ikke komme i konflikt med tiltaket.



Figur 4: Viser det offentlige vann- og avløps- samt ledningsnett i området.

6.5 Landskapsbilde/bybilde

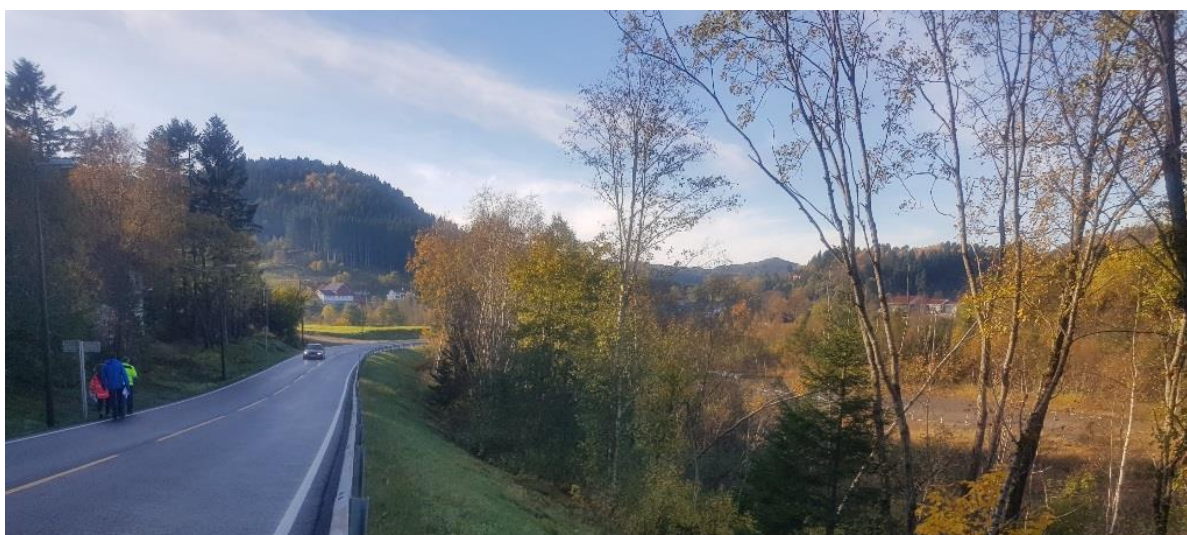
Planområdet ligger inn under NIJOS landskapsregion *Kystbygdene på Nordmøre og i Trøndelag*. Landskapet karakteriseres med mange og varierte landskapsformer og korte fjorder. Planområdet ligger i en frodig og skjermet dal og fjordarm i midten av Averøya. Området har flekkvis dyrket mark og blandet skog, og skiller seg fra de mer karrige områdene ut mot havet med opprevet strandlinje og kystlyngheier, myr og bergknauser. Bebyggelsen er spredt og variert med bolighus, gårdsbruk, småbruk og noe næringsbygg.



Figur 5. Viser det karakteristiske landskapsbildet. Bølgende terreng med flekkvise partier dyrket mark og spredt bebyggelse, samt skogkledde åser.



Figur 6: I Bådalen åpner landskapet seg opp i møtet mellom den rolige fjordarmen mot nord og elveosen til Bådalselva.

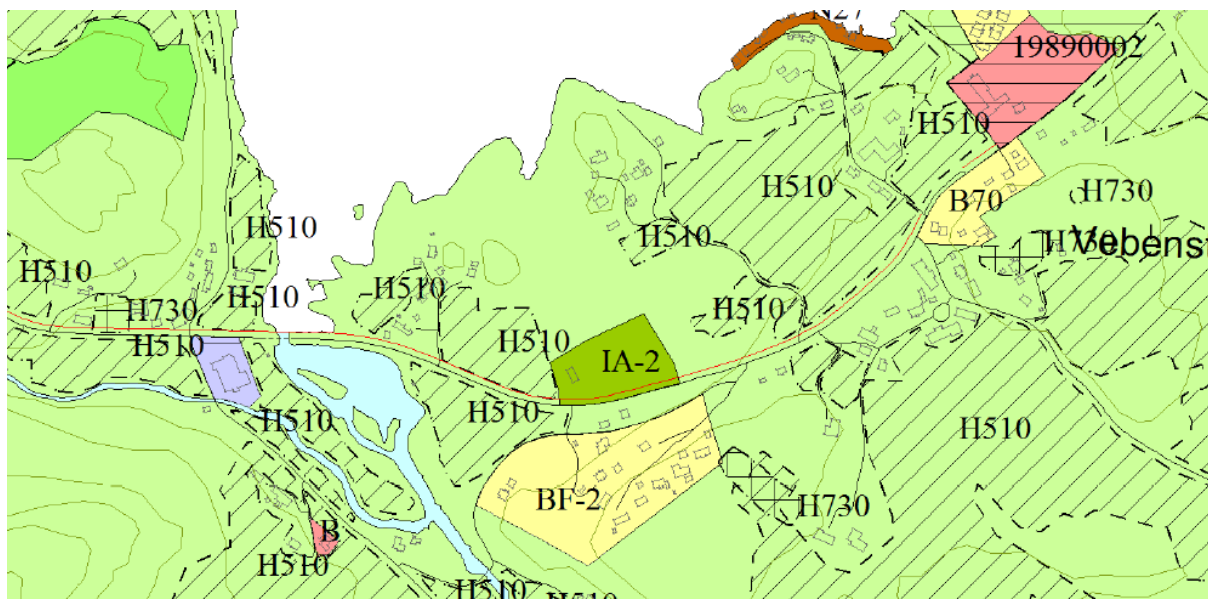


Figur 7: Bildet viser at vegen også snor seg gjennom partier med lauvskog.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Strekninga er skoleveg og en viktig ferdselsveg for de som bor langs vegen. Nærbutikken ligger i Båstad og skolen ligger i Veбенstad. Det er friluftslivsinteresser knyttet til elva, se nærmere omtale i avsnittet under.

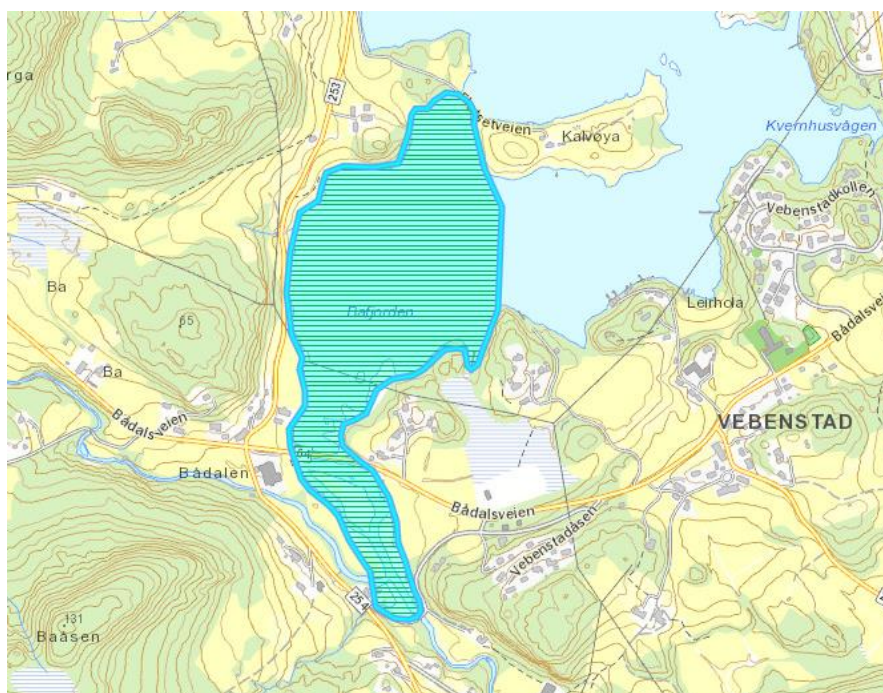
Det er i kommuneplanen avsatt et område til idrettsanlegg innenfor planområdet. Dette er en delvis gjengrodd og lite brukt grusbane som eies av I.L. Averøykameratene. I dag brukes eiendommen mest som treningsområde for hunder.



Figur 8: Viser gjeldende kommuneplan med idrettsanlegg i mørkegrønn farge (IA-2).

6.7 Naturmangfold

I Naturbase fra Direktoratet for naturforvaltning er det registrert en viktig naturtype (brakkvannspoller) innenfor planområdet:



Figur 9: Viser avgrensningen av naturtype brakkvannspoller.



Figur 10: Viser dagens bro over Bådalselva.

ID: BN00013404 brakkvannspoller Bafjæra, Viktig naturtype.

Beskrivelsen er basert på Holten m.fl. (1986): Middels stort og svært beskytta strandengområde på elveør innerst i Bafjorden, utafor utløpet av Holselva og Bådalselva. Bafjorden er en nesten avsnørt arm av Nekkstadfjorden innafor Kalvøya. Dominerende substrattypen er silt med mindre arealer finsand, grovsand og leire. Epilitorale grensesamfunn er mest dyrkamark, delvis fuktig lauvskog. Totalareal strandeng ca. 300 x 20 m. Nokså artsfattig (45). En sjelden art påvist med låg frekvens, småhavgras (Ruppia mariitma)."

Strandengprega lokalitet med dominans av brakkvassenger, til dels i velutvikla soneringer. To sjeldne strandengtyper påvist: ålegras-eng og småhavgras-samfunn. Fylkesmannen i Møre og Romsdal (1982) har vurdert lokaliteten å ha betydning som raste- og overvintringsplass for våtmarksfugl og har gitt det lokal verneverdi. Innenfor lokalitetsgrensene er ikke bare havstrandengene inkludert, men også det relativt store gruntvannsområdet utenfor, da dette trolig er viktig for våtmarksfugl.

På artskartet fra Artsdatabanken er det registrert forekomst av ørret i bekk innenfor reguleringsplanområdet.

Det er ingen andre registrerte forekomster i reguleringsplanområdet, men det er en rekke registreringer av diverse fuglearter i nærheten av områder, herunder også rødlistarten isfugl.

Bådalselva med Baeelva som sideelv er den viktigste laks- og sjørretelva i kommunen.

6.8 Kulturmiljø

Arkeologiske undersøkelser innenfor planområde (og helt til Hol) var gjennomført i perioder august 2013 og november 2014. Det er ikke gjort funn på strekningen Vebenstad–Ba. På strekningen mot Hol er det identifisert tre lokaliteter (ID 171425, ID 173338 og ID 173339), men disse blir ikke berørt av denne reguleringsplanen.

6.9 Naturressurser

Kartet under viser landbruks- og skogressurser i området.



Figur 11: Utsnitt fra arealbrukskart fra NIBIO (Kilden).

Vest for Bådalselva er det etablert en landbruksundergang. Denne kan også benyttes av villt.



Figur 12: Viser landbruksundergangen vest for Bådalselva.

6.10 Grunnforhold

Berggrunn

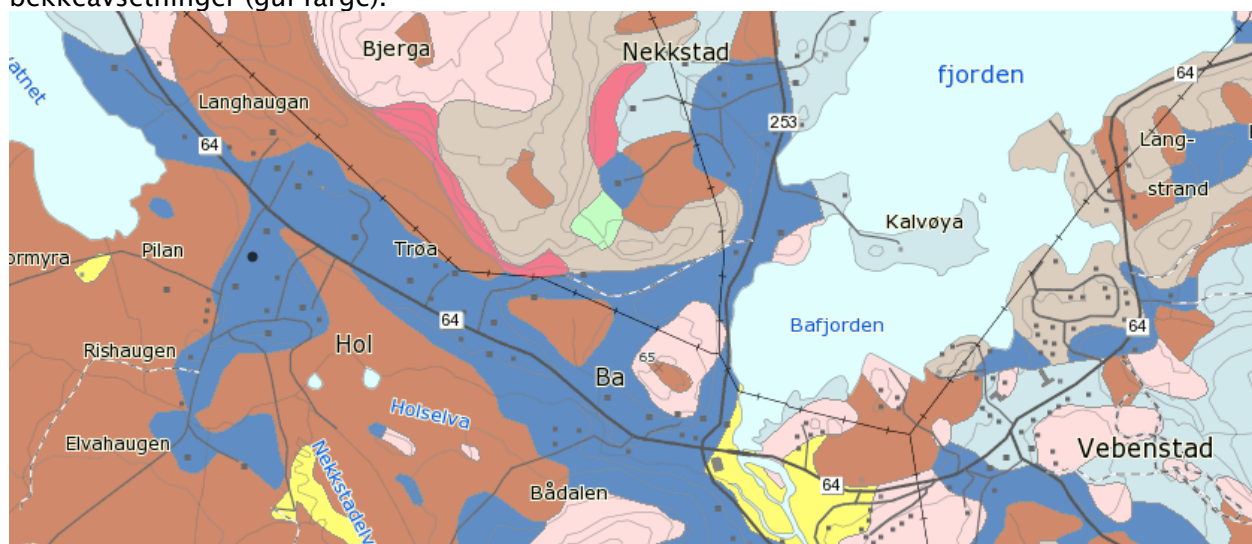
Det er to typer berggrunn som finnes i planområde. Berggrunn i mesteparten av område er representert med bergarter migmatittgneis og granittisk gneis (rosa område på kart). I et mindre område vest for bruene over Bådalselva er berggrunn dannet av bergarter glimmergneis, glimmerskifer, metasandstein, amfibolitt (grønn område på kart).



Figur 13: Viser berggrunnskart over området.

Løsmasser

I planområdet vest for bruene over Bådalselva er det registrert sammenhengende dekke av marine strandavsetninger (Mørk blå farge). Ved Bådalselva er det registrert elve- og bekkeavsetninger (gul farge).



Figur 14: Viser løsmassekart over området.

I østre delen av planområdet er det registrert et område med bart fjell (rosa farge), mindre område med sammenhengende dekke av marine strandavsetninger og et område med

usammenhengende eller tynt dekke hav- og fjordavsetning og strandavsetning (lys blå farge).

Løsmassene i området ved planlagt bru består i hovedsak av sand/siltig sand og leire over morenemateriale. Laget med sand har en mektighet på inntil ca. 5 m og karakteriseres som løst lagret. Leira er bløt og er påvist som kvikk/sensitiv. Løsmassene er stedvis humusholdige. Løsmassene ellers på strekningen består i hovedsak av lag med sandig, leirig silt og siltig leire over et lag med lagdelte masser som ut i fra sonderingsresultatet er tolket som morenemasser. Stedvis er det påtruffet lag med sprøbruddmateriale/kvikkleire i løsmassene. Bergoverflaten varierer over korte avstander.

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk



Figur 15: Forslag til reguleringsplanen.

Gang- og sykkelveg

Planen legger til rette for ny gang- og sykkelveg på nordsiden av fv. 64 fra butikken på Ba til Bodalen friskole på Vebenstad. Strekninger er på om lag 1.1 km og reguleres i en bredde på 3 m. Det tilsvarer 2,5 m g/s-veg med 0,25 m skulder på hver side.

I hovedsak legges det opp til en avstand mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen på 3,0 m, men den varierer et par steder på strekningen. Over gangbroen er avstanden mindre, det samme gjelder forbi trafoen til Telenor som ligger rett øst for den planlagte broen.

Når fartsgrensen er 60 km/t kan avstanden mellom g/s-vegen og kjørevegen være 1,5 m, men da helst med kantstein som skiller. Dette er mer vanlig i byområder enn på landlige steder. Ved fartsgrense 70 km/t skal avstanden være 3,0 m. For snørydding og snøopplag er det en stor fordel å beholde avstanden med 3,0 m. Den gir også en økt opplevd trafiksikkerhet for myke trafikanter og relativt lite terrenginngrep.

Krav til universell utforming er lagt til grunn for all planlegging i prosjektet.

Bussholdeplass

Omstigningspunktet for buss ved Coop-butikken på Ba vil ikke bli berørt av planen og beholdt slik det er i dag. Dersom det skulle planlegges et omstigningspunkt etter vegnormalen, ville det tatt betydelig større plass enn eksisterende løsning. Dette ville komplisert prosjektet og økt kostnadene tilsvarende. Målet med prosjektet er å etablere en sammenhengende og trygg gang- og sykkelveg på strekningen. Ny løsning for omstigningspunkt har derfor ikke vært omfattet av planen.

På flaten rett øst for broen over Bådalselva ligger det to bussholdeplasser i dag.

Bussholdeplassen på sørsiden av vegen blir i planforslaget flyttet litt ca. 140 m østover. Dette for å få en større avstand mellom omstigningspunktet i Bådalen, samt for å tilpasse seg bedre den fremtidige planen om økt boligutbygging sør for fylkesvegen. Både holdeplassen på nord og sørsiden av vegen vil bli bygget etter Statens vegnormal N100.

Begge bussholdeplassene ved skolen på Vebenstad er justert i planen. Holdeplassene oppgraderes til vanlig vegnormalstandard holdeplasser og tilpasses den nye g/s-vegen.

Omlegging av fv. 64

Krysset mellom fv. 64 og fv. 255 vil bli utbedret. Det innebærer også en justering av dagens holdeplass til vanlig vegnormalstandard. Dagens kryss har svært dårlige siktforhold. I tillegg er fv. 255 relativt bratt mot krysset som kan gi trafikkfarlige situasjoner i krysset mellom kjørende. Videre er det helt nødvendig å justere krysset for å få etablert et godt krysningspunkt for barn og unge som skal til/fra skolen. Dette er enda viktigere enn i dag ettersom gang- og sykkelvegen planlegges på nordsiden av fylkesvegen.

Felles avkjørsler

Dagens avkjørsler på nordsiden av fv. 64 vil bli justert for å tilpasse seg den nye gang- og sykkelvegen. Avkjørselen til Bådalsveien 615 – 621 vil i tillegg bli flyttet ca. 20m vest for å bedre stigningsforholdene når ny g/s-veg etableres her.

Anlegg- og riggområde

Langs nordsiden av fv. 64 er det regulert et midlertidig anleggsbelte. Etter anleggsfasen skal området tilbakeføres til opprinnelig formål.

På grunn av dårlige grunnforhold må det etableres en motfylling. Denne er vist i planen som midlertidig anlegg- og riggområde og skal tilbakeføres til LNF-område og nærmiljø/idrettsanlegg.

Infrastruktur

Dagens belysning er ikke tilstrekkelig til å kunne benyttes som belysning langs en ny gang- og sykkelveg. Den må derfor erstattes.

Infrastruktur som i dag er i luftspenn må samles og legges i egne trekkerør. Aktører som ønsker å legge kabler langs strekningen vil bli pålagt å samordne ny grøftetrasé.

Infrastruktur som i dag ligger under trafikkert areal eller i nær tilknytning må ivaretas under gjennomføring av planen. Tilkobling på kommunalt vann og/eller avløpssystem er aktuelt i gjennomføringen.

Det ene mastepunktet til høgspennledningen som går på tvers av fv. 64 vil bli liggende i ny fylling. Hvordan dette løses må diskuteres med netteier i neste fase av prosjektet. Til orientering er netteier ansvarlig for å utføre samt stå for kostnadene av eventuelle tiltak dersom det viser seg nødvendig.

7.2 Fravik fra vegnormalene

Statens vegvesens håndbøker stiller generelle krav til høyde over havnivå og flomnivå. Kravene tilsvarer nesten 2 m høyere gang- og sykkelbro enn dagens vegbru på fv. 64. Av hensyn til naturmiljø, estetikk, brukbarhet og økonomi ser prosjektet dette ikke som hensiktsmessig. Vegdirektoratet har etter fravikssøknad godkjent at ny gang- og sykkelbro kan bygges med samme fri høyde som eksisterende vegbru.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Planen legger til rette for utbygging etter prinsippet om universell utforming. Planforslaget er i tråd med Statens vegvesen sin håndbok 278, universell utforming av veger og gater. Dette vil gjøre fremkommeligheten for gående og syklende bedre, samt øke fremkommeligheten for de som benytter kollektivtilbudet.

8.2 Trafikksikkerhet

Ved å etablere en ny gang- og sykkelveg på strekningen vil planen øke trafikksikkerheten på strekning, særlig for barn og unge, da dette er en skoleveg.

I krysset mellom fv. 64 og fv. 255 sør for skolen, er det svært dårlig siktforhold i dag. Sør for krysset er det etablert en holdeplass på østsiden av vegen. Her er det dårlig siktforhold for fotgjengere som krysser vegen og går til/fra skolen. Dette har medført til at enkelte busser stopper på dagens busstopp sør for skolen på motsatt side av vegen, for å forhindre at skolebarn må krysse vegen i det uoversiktlige krysset.

I foreliggende planforslag er krysset utbedret for å ivareta siktforholdene. Dette vil være enda viktigere når den ny gang- og sykkelveg etableres på nordsiden av fylkesvegen, da det vil gi flere myke trafikanter som krysser veg her.

8.3 Naboer

Gnr/brn	Hjemmelshaver/rettighetshaver	Adresse	Postnummer
72/7	Johnny Karstein og Jorun Kirsti Bae	Flatsetveien 6A	6531 AVERØY
67/7	Knut Olaus Bjerkelund	Bådalsveien 669	6531 AVERØY
67/7	Telenor Eiendom Holding	Postboks 2345	7004 TRONDHEIM
67/3	IL Averøykameratene	Postboks 8	6538 AVERØY
67/2	Jan Erik Hoset	Bådalsveien 616	6531 AVERØY
67/8	Heidi Johansen Vebeustad og Jan Magne Vebeustad	Nedalsveien 6B	6531 AVERØY
67/112	Johan Georg Vullum	Orbakken 6	6531 AVERØY
67/12 og 67	Tonny Edgar Bae	Bådalsveien 594	6531 AVERØY

Berørt bebyggelse

Planen vil ikke berøre eksisterende bebyggelse.

Innløsning av bebyggelse

Planen vil ikke medføre innløsning av bebyggelse

Avkjørsler og andre naboforhold

Alle dagens avkjørsler vil bli beholdt. Det vil likevel bli noen mindre justeringer av avkjørslene for å tilpasse seg den nye gang- og sykkelvegen.

8.4 Byggegrenser

Planen vil ikke gi noen endringer av den generelle byggegrensen i Veglova § 29 som sier at det ikke skal skje tiltak innenfor 50 meter fra senterlinjen av vegen.

8.5 Gang- og sykkeltrafikk

Reguleringsplanen er i tråd med generelle overordnet planer og strategi til Averøy kommune og Statens vegvesen om å få til et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud til myke trafikanter, og dermed få flere til å velge andre miljøvennlige transportformer enn bil.

8.6 Kollektivtrafikk

Planforslaget omfatter oppgradering av eksisterende busslommer. Planforslaget gir god holdeplassdekning både for dagens og framtidig behov.

8.7 Landskap/bybilde

Linjeføringa til gang- og sykkelvegen følger fv. 64, og vil ikke gi vesentlige negative virkninger for landskapsbildet. Totalt sett vil det bli en bredere vegkropp, men denne vil skilles fra vegen med en «grønn» grøft.

Tiltaket vil i størst grad påvirke landskapsbildet der gang- og sykkelvegen grenser mot dyrket mark og det blir fyllinger for å ta opp terrengvariasjoner. Det er viktig at tiltakene blir tilsådd og får avrundinger som tilpasses eksisterende terreng. Den største fyllingen vil bli motfyllingen, men denne vil bli mindre eksponert på grunn av beliggenhet i skogsområder.

Ved elveosen til Bådalselva vil den nye gang og sykkelbro gå parallelt med vegbroa. Denne vil ligge i samme høyde som fv. 64. For å dempe den negative virkningen skal fyllingen fylles med løsmasser og tilsås, slik at uttrykket blir «grønt» lik dagens fylling.

8.8 Nærmiljø/friluftsliv

For nærmiljøet til en veg er konsekvensene oftest knyttet til støy, vibrasjoner, luftforurensing, støv, samt barrierevirkninger og utrygghet i forhold til trafikken. Tiltaket forbedrer forholdene for gående og syklende i området. Når det gjelder vibrasjoner og luftforurensing vil ikke tiltaket medføre endringer i forhold til dagens situasjon. Støy er omtalt i eget avsnitt. Med hensyn til barrierevirkninger er gang- og sykkelvegen ikke vurdert

til å utgjøre en barriere, men vil forbedre forholdene langs vegen blant annet i forbindelse med aktivitet knyttet til fiske i elva.

8.9 Naturmangfold

Statens vegvesen har hatt møte med Fylkesmannen i Møre og Romsdal (06.11.17) for å diskutere forholdet til naturtypen (brakkvannspoller) ved kryssing av Bådalselva. Inngrep for å etablere gang- og sykkelveg kan aksepteres, men Statens vegvesen skal i planleggingen tilstrebe å berøre elva i minst mulig grad. Det er bl.a. innvilget fravik fra Statens vegvesens vegnormaler for å få bygget en 2m lavere bro og fylling enn det som er kravet. I tillegg er avstanden mellom kjørevegen og g/s-vegen over broen snevret inn til et minimum. Dette vil gi et betydelig mindre inngrep i terrenget og fylling i sjøen enn et forslag etter vegnormalen.

Naturmangfoldloven (§§ 7–12)

Kunnskap om området er innhentet fra offentlige databaser (GISlink hos Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Artskart hos Artsdatabanken og Naturbasen hos Miljødirektoratet).

Området er ifølge naturbasen kartlagt i 1974, 1982, 1986 og 2003 og kunnskapen om naturmangfoldet er derfor vurdert til å være god. Tiltaket følger dagens veg på hele strekningen, og vil ikke føre til betydelig verditap av området. På bakgrunn av de innhentet opplysningene blir det vurdert at kravet til kunnskapsgrunnlaget er oppfylt, jf. §8 i naturmangfoldloven.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningsvedtak.»

Siden det er vurdert at det ikke er risiko for alvorlig skade på viktig naturmangfold ved gjennomføring av planen, vurderer vi at det ikke er grunnlag for å nytte føre-var-prinsippet i denne reguleringsplanen.

§ 10 Samlet belastning på naturmangfold i planområdet

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Det er planer om boligutbygging i boligfeltet ved Vebenstadåsen, men ut over dette kjenner vi ikke til at det er planlagt andre større utbygginger i området. Det er ikke grunn til å tro at de to prosjektene vil utgjøre en større belastning samlet enn hva de gjør hver for seg.

§ 11 Kostnader ved miljøforringing

«Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

Vegeier som tiltakshaver dekker utgifter knyttet til eventuelle avbøtende tiltak for å redusere skade på naturmangfoldet.

§ 12 om miljøforsvarlege teknikker og driftsmetoder

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og framtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Det skal velges teknikker og metode som minimerer skade på naturmangfoldet. Planen vurderer behov for midlertidige og permanente deponi, anleggsveger og riggområde og ser til at de blir plassert slik at de ikke gjør naturmangfoldet i området mindre verdifullt.

Fremmede uønsket arter

Det er ingen registreringer av fremmede uønsket arter i databasen hos ArtsDatabanken på strekningen.

8.10 Kulturmiljø

Det er foretatt arkeologiske undersøkelser for Hoel – Vebenstad. Mellom Ba og Vebenstad ble det ikke registrert noen verneverdige kulturminner. Dersom det under anleggsarbeidet blir gjort funn av automatisk fredet kulturminne, skal anleggsarbeidet stanses hvis det kan skade kulturminnet, og kulturminnemyndigheter skal varsles jf. KML §§8, 2. ledd og 14.

8.11 Naturressurser

Etablering av gang- og sykkelvegen vil medføre omdisponering av ca. 3,5 daa fulldyrka jord og 1,8 daa av skog med høy bonitet på permanent basis.

Planen vil også beslaglegge et større areal i anleggsperioden. Etter at anlegget er ferdigstilt skal jordbruksarealet inntil gang- og sykkelvegen føres tilbake til sitt opprinnelig formål som LNF-området. Det skal sikres at jordpakking, endret arrondering og endret jordsammensetning ikke reduserer kvaliteten på landbruksjorden ved tilbakeføring til LNF-areal. Ved fjerning av matjord og undergrunnsjord for mellomlagring og tilbakeføring skal det sikres at jordsjiktet blir sortert og lagt tilbake i rett rekkefølge.

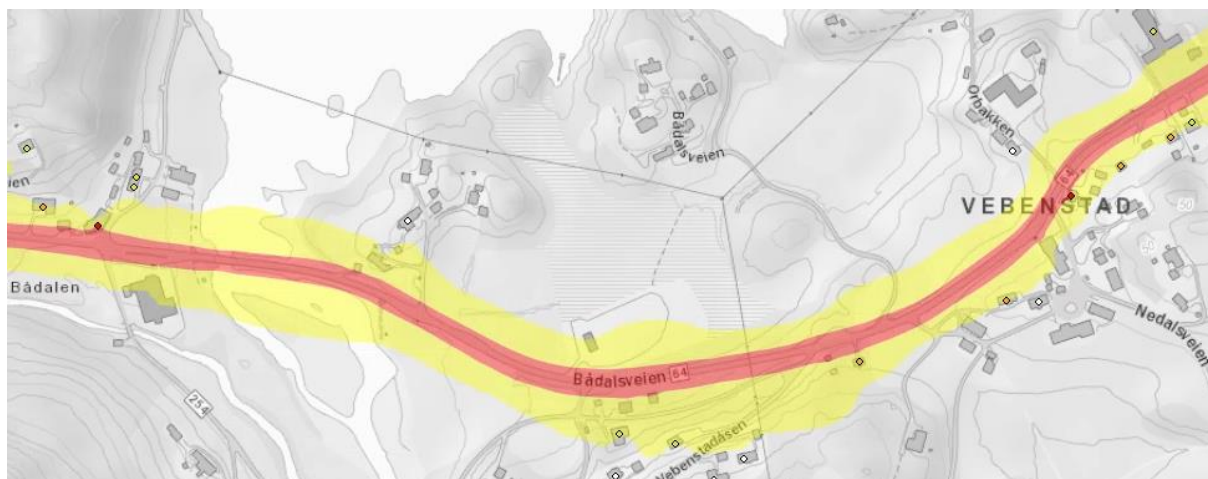
Landbruksundergang vest for Bådalselva skal beholdes etter anleggelse av ny g/s-veg.

8.12 Støy

Målet med prosjektet er å forbedre forholdene for gående og syklende på strekningen. Prosjektet kommer derfor inn under føringene for miljø- og sikkerhetstiltak i retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).

Staten vegvesen har utarbeidet egne nasjonale føringer for hvordan T-1442 skal benyttes for tiltak som havner i kategorien for miljø- og sikringstiltak. For mindre gang-/sykkelprosjekt skal støytiltak bare vurderes dersom det er merkbar endring i støynivået, dvs. en økning over 3 dB.

Støyvarselkartet for Averøy kommune er vist i figuren under. Beregningene forutsetter trafikkmengde per døgn (ÅDT) 2800, 12 % tunge kjøretøy og fartsgrense 60 km/t. I følge NVDB var ÅDT på planstrekninga år 2017 lik 2530 kjøretøy per døgn, derav 9 % tunge kjøretøy.



Figur 16: Viser støykart for strekningen.

Planlagt utbygging vil ikke ta bort terreng som i dag skjermer mot vegtrafikkstøy og heller ikke medføre økt fartsgrense på strekninga. Vi kan derfor uten nye støyberegninger fastslå at støynivået ikke vil øke merkbart (mer enn 3 dB) som følge av prosjektet. Det vil derfor ikke bli gjennomført støytiltak i prosjektet.

8.13 Hydrologiske forhold

Det er utført hydrologiske undersøkelser som viser at dagens vegbru har tilstrekkelig høyde i forhold til flom og havnivå. Statens vegvesens håndbøker stiller generelle krav til høyde over havnivå og flomnivå som ikke er tilfredsstillt. Vegdirektoratet har etter fravikssøknad godkjent at ny gang- og sykkelbro kan bygges med samme fri høyde som eksisterende vegbru. Bro og fylling må erosjonssikres opp til nivå for 200-års flomnivå.

8.14 Geoteknisk forhold

Ny g/s-veg planlegges i hovedsak å ligge på fylling med mektighet inntil ca. 7 m over eksisterende terreng. For at g/s-veg mellom ca. PR. 680 og PR. 860 skal etableres som planlagt må det pga. lokalstabilitet av vegfyllinga utføres stabiliserende tiltak. Det er gjennom planarbeidet blitt vurdert at motfylling i fyllingsfoten er mest hensiktsmessig. Motfylling må legges ut før etablering av vegfyllingen kan påbegynnes. Vegfyllinga mellom ca. PR. 950 og PR. 1050 har tilfredsstillende lokal- og områdestabilitet.

Pga. grunnforhold og for å redusere risikoen for setningsskader på eksisterende veg og nærliggende konstruksjoner vurderes det mest hensiktsmessig å etablere fundamentene for ny g/s-bru på peler ned til berg og etablere tilløpsfyllinga på pelet fylling. I neste planfase(byggeplan) tilrås det utført FEM-beregninger av tilløpsfyllinger. Dersom resultater viser mindre differansesetninger og at noe deformasjon kan aksepteres, kan en enklere løsning for fundamentering av tilløpsfylling og nytt landkar for g/s-vegbru vurderes. Dette vil bli vurdert nærmere ved en detaljprosjektering av prosjektet (byggeplan).

Generelt må terrengtiltak gjennomføres før graving/ fylling for veglinjene påbegynnes. Ved grunnundersøkelsene er det påtruffet silt/ siltige løsmasser. Graving i siltige masser hvor grunnvannet står høyt kan medføre at løsmassene blir omrørt og kan oppføre seg flytende. Det bør derfor unngås direkte transport på disse løsmassene og graveskråninger må tildekkes i perioder med mye nedbør.

8.15 Massehåndtering

For å sikre stabil fyllingsfot både for g/s-veg og vegfylling, må det påregnes masseutskifting av torv- og myrmasser under fyllinger. Under masseutskifting må det pga. stabilitetsforhold for eksisterende vegfylling påregnes at masseutskifting må utføres med seksjonsvis utgraving. Eventuelt kan det vurderes innsnevring av kjørefeltene for fv. 64 under anleggsarbeidene.

Det må tilføres en del fyllingsmasser i prosjektet. Foreløpige beregninger viser et forhold mellom fylling og skjæring er 90/10.

8.16 Rammer og premisser for planarbeidet

Regjeringen utarbeider hvert fjerde år «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging». Et av målene er å legge til rette for bærekraftig areal- og samfunnsutvikling, samt attraktive og klimavennlige by- og tettsteder. En ny gang og sykkelveg på strekningen vil bidra til å legge i større grad til rette for myke trafikanter enn i dag, og dermed være et steg i retning av regjeringenes overordnede mål.

Planen er for øvrig i tråd med vedtatt kommeplan for Averøy der det er lagt inn gang- og sykkelveg på strekningen.

8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse jf. Plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Risiko er uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for menneske, miljø og materielle verdier. Sårbarhet er uttrykk for et systems evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger. I ROS-analysen skal uønskede hendelser identifiseres og karakteriseres med tanke på sannsynlighet for, og konsekvensen av hendelsen. Aktuelle forebyggende eller avbøtende tiltak skal innarbeides i planen.

Ved vurdering av risiko, sårbarhet og sikkerhet er det foretatt en gjennomgang av sjekklisten utarbeidet av Beredskapsseksjonen til Fylkesmannen i Møre og Romsdal, versjon 15.12.2016. Gjennomgangen er gjort i samarbeid med prosjektgruppen til Statens vegvesen.

Naturgitte forhold	Er det knyttet risiko til følgende element? <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i egne avsnitt/vedlegg. Forklar NEI etter behov.</i>	Ja	Ne	Kommentar
			i	
a	Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred?	x		Se kap 8.13 og 8.14 samt egen geoteknisk- og hydrologisk utredning vedlagt.
B	Er området utsatt for større fjellskred?		x	
c	Er det fare for flodbølger som følger av fjellskred i vann/sjø?		x	
d	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?	x		Se kap 8.14 samt egne geoteknisk utredning vedlagt.
e	Er området utsett for flom eller flomskred, også når en tar hensyn til økt nedbør som følge av klimaendringer?	x		Se kap 8.13 og 8.14 samt egne utredninger vedlagt.

f	Er det kjente problem med overflatevann, avløpssystem, lukkede bekker, oversvømming i kjeller osv?		x	
g	Kan det være fare for skogbrann/lyngbrann i området?		x	
H	Er området sårbart for ekstremvær/stormflo inkluder ev. havnivåstigning som følger av endret klima?	x		Se kap 7.2 og 8.13
I	Er det behov for særskilte hensyn til radon?		x	
j	Annet (Spesifiser)?			

Omgivelser	Er det knytt risiko til følgende elementer?	Ja	Nei	Kommentar
a	Er det regulerte vannmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		x	
b	Er det terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?		x	
c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversvømmelse i lavereliggende område?		x	
d	Annet (spesifiser)?			

Vannforsyning	Er det knytt risiko til følgende elementer?	Ja	Nei	Kommentar
a	Er det problem knyttet til vannforsyning og avløp i området?		x	
b	Ligger tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevann, og kan dette utgjøre en risiko for vannforsyningen?		x	
c	Annet (spesifiser)?		x	

Kraftforsyning	Er det knytt risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
a	Er området påvirket av magnetfelt over 0,4µT fra høyspentlinjer?		x	
b	Er det spesiell fare for klatring i høyspentmaster?		x	
c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstrykkggheten i området?		x	
d	Annet (spesifiser)?			

Samferdsel	Er det knytt risiko til følgende element?	J a	Ne i	Kommentar
a	Er det kjente ulykkespunkt på transportnettet i området?		x	Det er ikke definert og skiltet ulykkespunkt innenfor planområdet. Det er registrert 2 politirapporterte ulykker de siste 10 årene. Alvorlighetsgraden er lettere skade.
b	Vil utilsiktete/ukontrollerte hendelse som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?		x	

	c	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?	x		Tankbilvelt ved transport av farlig gods kan ikke utelukkes. En utbedring som gir bedre siktforhold i krysset mellom fv. 64 og fv. 255 vil øke trafikksikkerheten, noe som gir redusert sannsynlighet for uhell.
	d	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, eks som følge av naturhendelser?		x	
	e	Annet (spesifiser)?		x	

Miljø/ Landbruk	Er det knytt risiko til følgende element?		Ja	Nei	Kommentar
	a	Vil planen/tiltaket bli rammet av, eller forårsake forurensing i form av lyd, lukt eller støv?		x	Se kap 8.12.
	b	Vil planen/tiltaket bli rammet av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forurensing i området?	x		Anleggsperioden vil gi risiko for akutte hendelser som olje- og drivstofflekkasjer. Anlegget vil ha beredskap for å avgrense og samle opp utslipp.
	c	Vil tiltaket ta areal fra dyrket eller dyrkbar mark?	x		Se kap 8.11
	d	Annet (spesifiser)?		x	

Er området påvirket/forurensset fra tidligere bruk	Er det knyttet risiko til følgende element?		Ja	Nei	Kommentar
	a	Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.?		x	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.?		x	
	c	Industrivirksomhet eller aktiviteter som f.eks. avfallsdeponering, bålrensning, skipsverft, gartneri?		x	

d	Annet (spesifiser)?		x	
---	---------------------	--	---	--

Brann/ Ulykkes- beredskap	Er det knytt risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
a	Har området mangelfull forsyning av vann til brannslukning (mengde og trykk)?		x	
b	Har området dårlige tilkomstruter for utrykningskjøretøy?		x	
c	Annet (spesifiser)?		x	

Sårbare objekt	Er det knytt risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
a	Medfører bortfall av følgende tjenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet - teletjenester? - vannforsyning? - renovasjon/avløp?	x	x x x	Det ligger i dag kabler samt vann og avløpsanlegg i området. Disse vil fortsatt bli liggende i bakken etter gjennomføring av tiltaket. Vi kan likevel ikke se bort fra at noe av infrastrukturen under bakken vil bli flyttet på som en del av gjennomføringen av tiltaket. Den ene mastepunktet til høgspenningsledningen vil bli berørt av tiltaket. Se kap 7.1. Her vil det være behov for å flytte traseen evt legge den i bakken. Dette utføres og bekostes av netteier.
b	Er det spesielle brannobjekt i området?		x	
c	Er det omsorgs- eller oppvekstinstitusjoner i området?		x	
d	Annet (spesifiser)?			

Virksom- hetsrisiko	Er det knyttet risiko til følgende element?		Ja	Nei	Kommentar
	a	Omfatter tiltaket spesielt farlige anlegg?		x	
	b	Vil utilsiktet/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko?		x	
	c	Er det storulykkesbedrifter i nærleiken som kan representere en fare?		x	
	d	Annet (spesifiser)?		x	

Ulovlig virksomhet	Er det knytt risiko til følgende element?		Ja	Nei	Kommentar
	a	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?		x	
	b	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærområdet?		x	
	c	Annet (spesifiser)?		x	

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet ligger inn i Møre og Romsdal fylkeskommunens investeringsprogram 2019–27 med stipulert/forventet oppstart i 2021. Prosjektet ligger likevel ikke inne i vedtatt økonomiplan, som gjelder til 2022. Det er fire gang- og sykkelvegprosjekter som er prioritert høyere i investeringsprogrammet og som heller ikke har fått tildelt midler til realisering i vedtatt økonomiplan. Det er således usikkert når gjennomføring kan forventes.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Det anbefales å bygge ut prosjektet samlet og i sin helhet. Det vil likevel være mulig å kun bygge gang- og sykkelvegen mellom skolen og krysset mellom fv. 64 og fv. 255 først, for deretter å eventuelt vente med utbyggingen videre mot Ba. Dette anser prosjektet som lite hensiktsmessig. Dette må likevel vurderes ut fra fylkeskommunens økonomiske rammer og prioriteringer.

9.3 Mulighet for å redusere kostnader

Det er søkt om fravik fra vegnormalen for å bygge en lavere bro med fylling enn det som er kravet i vegnormalen. Dette gir en kostnadsreduksjon på ca. 4 mill.kr. Videre reduseres usikkerheten ved å etablere en lavere fylling på dårlige grunnforhold.

Bredden for gang- og sykkelvegen er redusert til absolutt minimum bredde, dvs. 2,5m samt 0,25m skulder på hver side. I tillegg er avstanden mellom kjørevegen og g/s-vegen redusert på to steder. Dette vil redusere kostnadene noe.

Det har vært et tydelig mål for prosjektgruppen å planlegge nøkternt, samt kun ta med det som er helt nødvendig for å løse målsetningen om å etablere en g/s-veg på strekningen. Prosjektgruppen anser det ikke som forsvarlig å gjøre ytterligere reduksjoner i kostnader ut over det som er gjort.

9.4 Grunnerverv

En vedtatt reguleringsplan danner det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og andre retter som er nødvendige for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnervervet skjer vanligvis med forhandlinger med de berørte. Erstatning følger prinsippene i Lov om vederlag ved oreigning av fast eigedom (ekspropriasjonserstatningsloven) og de beregninger som følger av denne. Dersom det ikke er mulig, eller viser seg vanskelig å erverve grunn ved frivillig salg, kan grunn og retter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse). Regionvegsjefen kan gjøre dette med hjemmel i vegloven § 50, mens kommunen kan ekspropriere med hjemmel i plan- og bygningsloven § 16–2. Erstatning ved ekspropriasjon vil da bli fastsatt ved rettslig skjønn.

Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen, slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom. I tillegg reguleres det et areal på omtrent utenfor trafikkarealet som blir ervervet som midlertidig anleggsbelte.

På grunn av dårlige grunnforhold på enkelte deler av strekningen må det etableres motfyllinger i et av landbruksområde og nærmiljøområdet. Området vil etter anleggsfasen bli tilbakeført som landbruksområde og nærmiljøområde, og ønskes ikke eid av Statens vegvesen.

9.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal skildre prosjektet sine utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det listet opp miljøutfordringer som det skal arbeides videre med i YM-plan.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Føringene i kapittel 4 i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal legges til grunn for gjennomføring av planen (anleggsfasen).
Forurensing av jord og vann	Anleggsperioden vil gi risiko for akutte hendelser som olje- og drivstofflekkasjer. Anlegget vil ha beredskap for å avgrense og samle opp utslipp.
Naturmiljø	Det skal tilstrebes å berøre Bådalselva i minst mulig grad.
Kulturminne og kulturmiljø	Dersom det under anleggsarbeidet blir gjort funn av automatisk freda kulturminne, skal arbeidet stanses i den utstrekning det kan skade kulturminnet, og kulturminnemyndighetene skal varsles jf. KML §§8, 2. ledd og 14.
Landskap	Omgivelser skal formes slik at de framstår som naturlige elementer i landskapet. Prinsippene om universell utforming skal ligge til grunn.
Naturressurser	Inngrep i dyrka mark må minimeres. Håndtering av jord i anleggsfasen må gjøres på en slik måte at jorden sin struktur bevares og tilbakeføring av dyrka mark i midlertidige anleggsbelte må gjøres på en slik måte at avlingstap minimeres.

10 Sammendrag av innspill og merknader

Norges vassdrags og energidirektorat (12.09.2011):

«Vi syner til Dykkar brev datert 1.9.2011. Saka gjeld oppstarvarsel for arbeid med reguleringsplan for Vebenstad- Hoel. Føremålet med reguleringsarbeidet er å legge til rette for gang og sykkelveg. Ein mindre del av planområdet ligg innanfor skrednett (www.skrednett.no) sine aktsemdkart, og er definert som potensielt fareområde for snøskred. Kommunen bør i ROS- analysen gjere ei vurdering av tryggleik mot skred. Det bør i planarbeidet i størst mogleg grad takast omsyn til elvemiljø og kantsoner. Vi syner til § 11 i vassressurslova om kantsoner. Dersom planen legg til rette for tiltak i sjølve vassdraget må det gjerast greie for om det er knytt ålmenne interesser til vassdraget og om/korleis tiltaket eventuelt påverkar dei ålmenne interessene.»

Statens vegvesens kommentarer:

Det er foretatt geotekniske undersøkelser med tilliggende grunnboringer langs hele strekningen. I tillegg er det gjennomført hydrologiske undersøkelser i forbindelse med etablering av den nye gang- og sykkelbroen med tilliggende fylling. Dette er vurdert i egne rapporter som følger reguleringsplanen.

Leif Eirik Ohrvik (13.09.2011):

«Kommunen bør vurdere å starte gang- og sykkelveien ved innkjøring til Omfarøya. Området er mye i bruk og fortjener en sikker tilkomst vei for myke trafikanter.»

Statens vegvesens kommentarer:

Målet med planen er å dekke behovet for en gang- og sykkelforbindelse mellom Ba og Vebenstad.

Willy Ormset (05.10.2011):

«Vet egentlig ikke på hvilken side gang- og sykkelveien kommer, men hvis en tar utgangspunkt i at den blir å gå på nordsiden av fv 64, hvilket er noe jeg har en følelse for at det gjør, så har jeg noen synspunkter.

- Ved en normal bredde på gang- og sykkelveien så vil dette ta veldig mye av hagen og samtidig vil en komme desto nærmere eksisterende bolig. Ved at gangveien anlegges uten grøft eller på annen måte gjøres slik at den samlet blir smalere så unngår man at en kommer unødvendig nærme bolighuset og ødelegger hagen.

- Helt sørvest på vår eiendom er oppført en garasje. Gangveien vil nokså sikkert komme i konflikt med denne hvis bredden på gangveien blir slik som vanlig er. Derfor bør det vurderes andre løsninger også her.

Til slutt vil jeg samtidig understreke at jeg synes dette er et flott tiltak som både er velkommen og er på høy tid med bakgrunn i den store trafikkøkningen de siste årene og ikke minst den farten trafikken går med. Videre vil jeg tilføye at jeg på ingen måte vil stå i veien for at dette tiltaket skal gjennomføres.»

Statens vegvesens kommentarer:

Gang- og sykkelvegen er planlagt ihht Statens vegvesens minste krav til bredder for g/s-veger, som er 2,5m samt skulder på 0,25m, og en grøfteavstand på 3m fra fylkesvegen. På to partier har det likevel vært fornuftig å snevre inn bredde mellom kjørevegen og g/s-veg til mindre enn 3 meter for å redusere inngrepene og dermed kostnadene. Bl.a. over broen og forbi Telenors trafo øst for broen. Øvrige kommentarer tas til etterretning.

Statens Vegvesen Region Midt (23.09.2011):

«Det vises til oversendelse datert 1. september 2011. Videre vises det til møte og befarings på strekningen. Dette er et prosjekt som er nevnt i Handlingsprogrammet, men først i perioden 2016 til 2021. Vi ser likevel positivt på at kommunen allerede nå er innstilt på å igangsette planarbeid på strekningen.

I utgangspunktet bør et slikt tiltak anlegges på den siden av fylkesvegen der de fleste på strekningen bor. Imidlertid er dette en lang strekning med nokså vekslende plassering av bebyggelse, og dette kan medføre flere kryssinger av fylkesvegen. Er det mulig bør slik kryssing skje planskilt, men vi er innstilt på å godta kryssing i plan av g/s-veg dersom siktforholdene mv. ligger til rette for det. Dersom g/s-vegen blir plassert på nordsiden av fylkesvegen ved forretningen/busslommen, må det gjøres ekstra tiltak for sikker kryssing på dette stedet.

Statens vegvesens kommentarer:

Statens vegvesen overtok planleggingen i 2018. Vi har gjennom planarbeidet og i samarbeid med Averøy kommune sett det som mest logisk å anlegge g/s-vegen på nordsiden av veien. Krysningspunktene er vurdert og vi har bl.a. måttet justere krysset mellom fv. 64 og fv. 255 for å få tilfredsstillende siktforhold for kryssende myke trafikanter.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal (07.10.2011):

«Natur- og miljøverninteresser Den planlagte gang- og sykkelvegen vil krysse utløpsosen til Bådalselva. Dette området er registrert som ein viktig naturtype og viktig lokalitet for våtmarksfugl, jf. Naturbase. Vi legg til grunn at ein vel kryssingsmåtar som gir minst mogleg inngrep og utfyllingar i området. Fylkesmannen vil ha grunnlag for motsegn til planen dersom det ikkje blir tatt tilstrekkeleg omsyn til naturverdiane i området.»

Statens vegvesens kommentarer:

Gang- og sykkelbroen er planlagt med minst mulig inngrep ved utløpsosen til Bådalselva. Det er søkt og innvilget om fravik fra vegnormalen for å minimere inngrepet. Det har videre vært avholdt et møte med Fylkesmannen for å avklare ovennevnte forhold.

Møre og Romsdal fylkeskommune (21.10.2011):

«Vi kjenner ikkje til automatisk freda kulturminne som ligg i direkte berøring med planområdet, men det er kjent slike tett inntil. På gnr 67 Vevenstad er registrert ei gravrøys (Askeladden id 92268) og gravfelt (Askeladden id 92267 og 92269) ved tuna sør og aust for RV 64. Gnr. 72 Bae har ingen kulturminne registrert i Askeladden, men arkivopplysingar fortel om eit jarnalderfunn frå ei røys samt diverse lausfunn både av steinalder- og jarnalderkarakter. Etter det vi kan sjå fins det ikkje opplysingar om funn frå førhistorisk tid på gnr. 70 Hol.

Planområdet går gjennom eit landbrukslandskap med spor attende til førhistorisk tid. Potensialet for at det ligg busetnadsspor eller andre spor som er automatisk freda er til stades. Det må derfor påreknast at det vert stilt krav om arkeologisk registrering, jf. lov om kulturminne § 9, før vi kan gi endeleg fråsegn til planen. I hovudsak vil dette truleg dreie seg om sjakting med gravemaskin, men også noko prøvestikking etter steinalderbuplassar kan vere aktuelt.

Etter det vi forstår (e-post frå Rune Kvannli datert 02.09.11) ønskjer Averøy kommune å avvente ei slik registrering til traséforslaget er nærare fastlagt. Vi minner her om at ein i planlegginga også må ta høgd for at eventuelle funn av automatisk freda kulturminne kan gjere det naudsynt å justere traséen. Vi rår derfor til at ein så tidleg som mogleg etter at eit

traséforslag ligg føre tek kontakt med kulturavdelinga for å avklare omfanget av ei arkeologisk registrering.

Det er liten tvil om at behovet for gangveg på denne strekninga er stort. Både butikk, samfunnshus og skule ligg sentralt innanfor området, og med spreidd, dels også konsentrert bustadmiljø som soknar til desse. Vi er derfor positivt til at det vert sett i gang reguleringsarbeid. Vi har ikkje i utgangspunktet vesentlege synspunkt på kva side av vegen det bør tilretteleggast på, men minner om at også framtidig tilrettelegging for bustadbygging i området Bae - Vebenstad bør henge saman med kva løysingar ein finn for gangtrafikken.

Vi er positiv til at regulering vert igangsett. Når nærare trasé er fastlagt vil det bli stilt krav om arkeologiske undersøkingar. Planen kan ikkje eigengodkjennast før desse er gjennomført og området eventuelt er frigitt etter kulturminnelova.»

Statens vegvesens kommentarer:

Arkeologiske undersøkelser er foretatt for strekningen. Øvrige kommentarer tas til etterretning.

William Sveinsson og Åse Myrset (23.03.2012):

«Når det først planlegges gang og sykkel vei i dette området så har vi et sterkt ønske om at distansen utvides til busskuret ved Hoset/ Hendkrysset.

Situasjonen for vår del er den at vi bor rett ved fv. 64 der fartsgrensen er 80. Det er stor trafikk og den har bare vært økende siden vi flyttet inn på gr nr 71 br nr 3. Det er svært uoversiktlig på denne veistrekningen, med bakketopp og høy farts grense utgjør det en stor fare å bevege seg langs veien som fotgjenger eller syklist. Dette fører til at det ikke er forsvarlig og forlate gården uten bil.

For oss som liker å kunne gå på tur, og som gjerne kunne tenkt oss å spasere fra hjemmet for å kunne gjøre dette, så er det veldig interessant at det planlegges gang og sykkel vei i området, men den bør da omfatte den strekningen som har høyest fartsgrense. Det er flere husstander på denne vei strekning som befinner seg i samme problemstilling.

Vi har små barn som med tid og stunder skal begynne på skolen, vi ønsker at våre barn skal ha en mulighet for trygg skolevei på lik linje med barn fra resten av bygda.

For oss som bor her og som har trafikken inn på livet, så ser man ofte farlige situasjoner hvis man prøver å benytte fv. 64 som gangvei. Bilene holder stor fart og tar lite hensyn til det som må befinne seg i veien. Slik det er i dag blir vi tvunget til å benytte dette alternativet og det er kun flaks, som forhindrer at det ikke går liv.

Hvis det kommer gangfelt kun til Hoel er det stor sannsynlighet for at ferdselen til fots eller med sykkel på den farligste strekningen langs fv. 64 vil øke. Siden flere vil ønske å komme til gangfeltet, for å kunne benytte seg av det å gå trygt langs veien.»

Statens vegvesens kommentarer:

Møre og Romsdals fylkeskommune har vurdert at det er denne delstrekningen som de ønsker å prioritere i første omgang. Øvrige kommentarene tas til etterretning.