



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Averøy formannskap	26/2019	10.04.2019

Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv 64 fra Bådalen til Veбенstad. Offentlig ettersyn.

Vedlegg

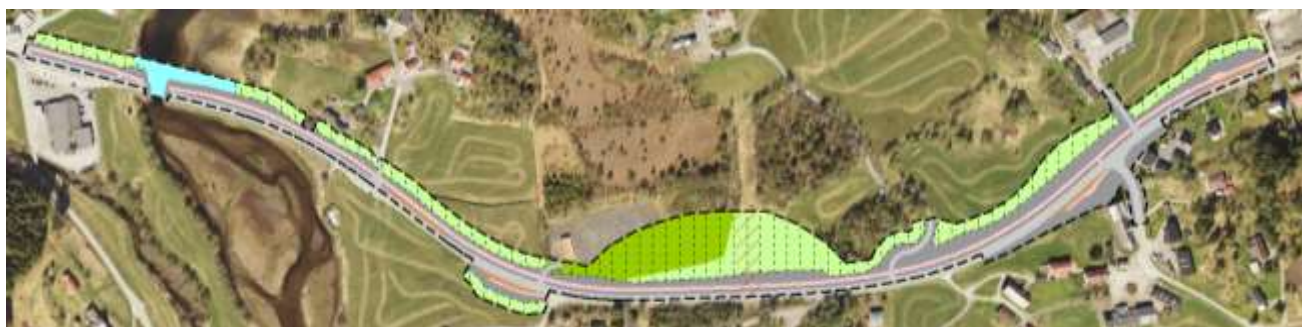
- 1 Reguleringsplan med tegninger 19.03.19
- 2 Reguleringsbestemmelser datert 19.03.19
- 3 Planbeskrivelse datert 19.03.19

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 Bådalen og Veбенstad langs Fylkesveg 64.

Planprosessen ble satt i gang etter formannskapetets vedtak FSK76/2011 i møte 22.08.2011. I utgangspunktet omfattet planområdet bare strekningen Veбенstad – Baebua. Men under politisk behandling i formannskapet ble planområdet utvidet til Veбенstad – Hoel.

Arbeidet med planen ble stanset i perioden 2012-2016 da planområdet ble inkludert i et større privat planforslag for ny veitrase Bruhagen - Kårvåg. En av alternativene for konsekvensutredning i ny planprosess var opprusting/delvis ombygging av eksisterende fv.64. Valgt alternativ for veitrase skulle reguleres og etableres med gang- og sykkelvei. I 2016 ble konsekvensutredning ferdigstilt. Det ble valgt å regulere ny veitrase over Nekkstadfjorden.

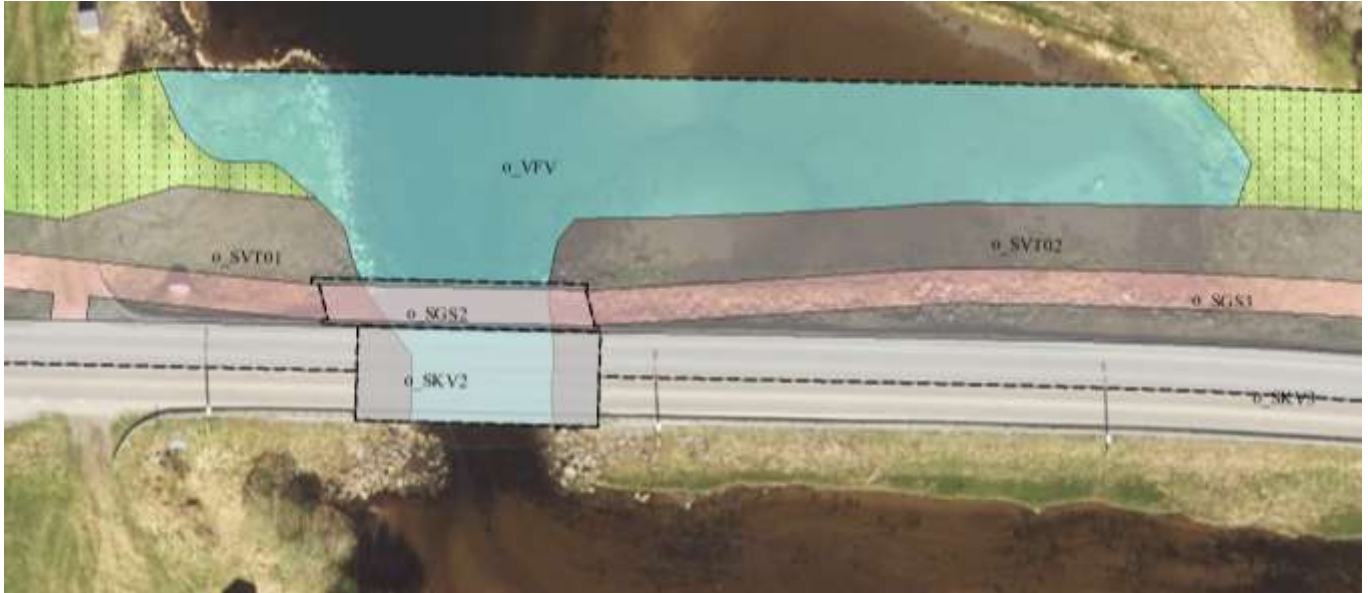
I 2017 fortsatte Averøy kommune arbeidet med planen for gang- og sykkelvei. Seinere i 2017 overtok Statens vegvesen ansvaret for utarbeidelse av planforslag. Statens vegvesen reduserte planområdet til strekning Bådalen friskole – Baebua.



Forslaget til reguleringsplan tilsvare krav stilt til planforslag i plan- og bygningsloven og kart- og planforskriften. Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse i samsvar med plan- og bygningslovens § 4-3.



Ved elveosen til Bådalselva vil den nye gang og sykkelbro gå parallelt med vegbroa. Denne vil ligge i samme høyde som Fv.64. 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.



Langs nordsiden av Fv.64 er det regulert et midlertidig anleggsbelte (#1) som vises på plankart med vertikal skravur med stiplet linje. Det er knyttet følgende bestemmelser til slike områder:

Områdene kan i anleggsperioden benyttes til rigg- og anleggsområde, herunder anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell og matjord i ranker, mellomlagring av masser, sortering av masser, oppstilling av maskiner, utbedring av overvannsgrøfter og utskifting/legging av nye overvanns-/drensledninger. Området skal tilbakeføres til formålet som er vist på plankartet når anleggsperioden er ferdig.

Planen legger opp til en justering av bussholdeplassene på strekningen for å tilpasse seg den nye gang- og sykkelvegen. Bussholdeplassene er regulert i samsvar med gjeldende normaler. Første bussholdeplassen øst for bruene over Bådalselva er foreslått flyttet lengre øst (o_SKH2).



Krysset mellom Fv.64 og Fv.255 vil bli utbedret. 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.

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.



Etter kunngjøring av vedtak om oppstart av planprosessen i 2011 samlet kommunen inn innspill til planen fra berørte grunneiere og offentlige instanser. Disse innspillene ble vurdert av Statens vegvesen og innarbeidet i planforslaget.

Norges vassdrags og energidirektorat (12.09.2011): «Vi syner til Dykkar brev datert 1.9.2011. Saka gjeld oppstarvarsel for arbeid med reguleringsplan for Vebeustad- 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 Bådalen og Vebeustad.
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):	Statens vegvesens kommentarer:

«Det vises til oversendelse datert 1. september 2011. Videre vises det til møte og befaring 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 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 veggen. 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 Veбенstad 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 jernalderfunn frå ei røys samt diverse lausfunn både av steinalder- og jernalderkarakter. 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	Statens vegvesens kommentarer: Arkeologiske undersøkelser er foretatt for strekningen. Øvrige kommentarer tas til etterretning.

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 - Vevenstad 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.»	
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	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.

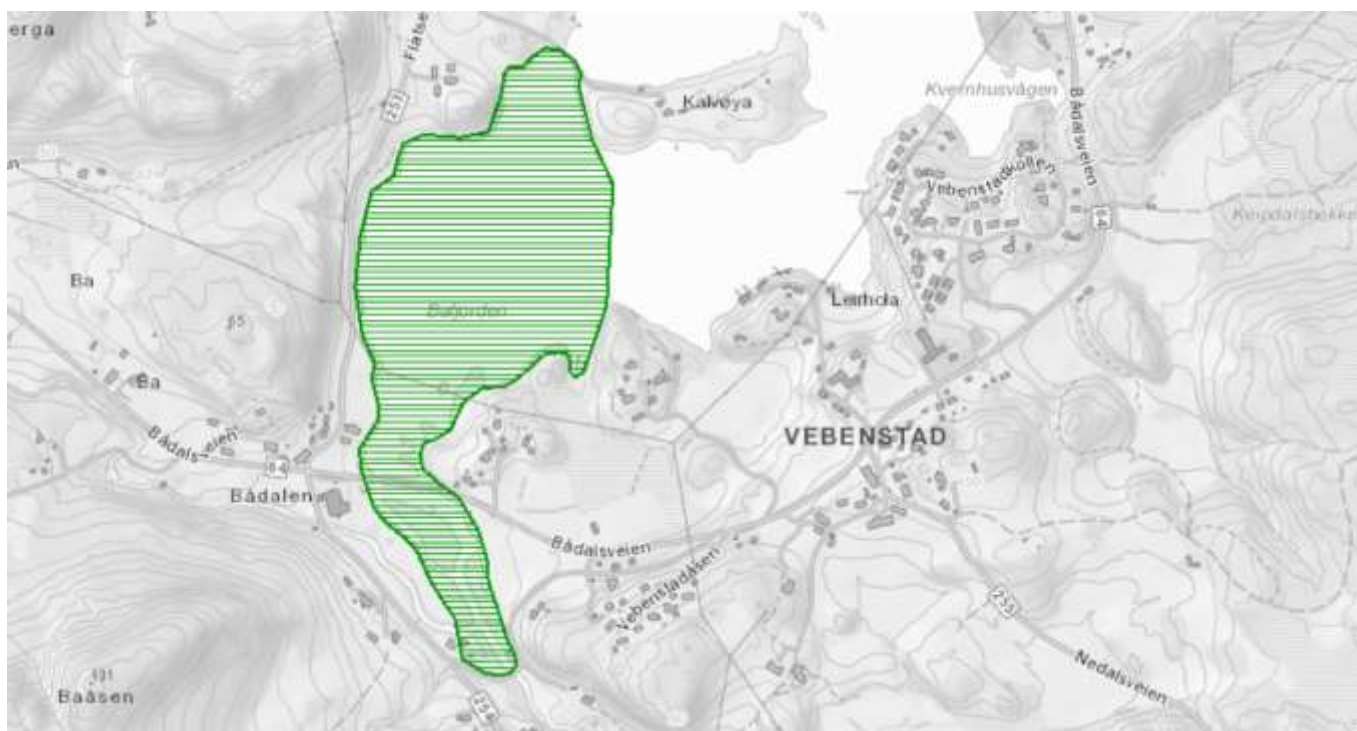
dag blir vi tvunget til å benytte dette alternativet og det er kun flaks, som forhindrer at det ikke går liv. Hvis det kommer gangfelt kun til Hoel er det stor sannsynlighet for at ferdselen til fots eller med sykkel på den farligste strekningen langs FV-64 vil øke. Siden flere vil ønske å komme til gangfeltet, for å kunne benytte seg av det å gå trygt langs veien.»	
--	--

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

I Naturbase fra Direktoratet for naturforvaltning er det registrert en forekomst av viktig naturtype brakkvannspoller Bafjæra (ID: BN00013404) innenfor planområdet:

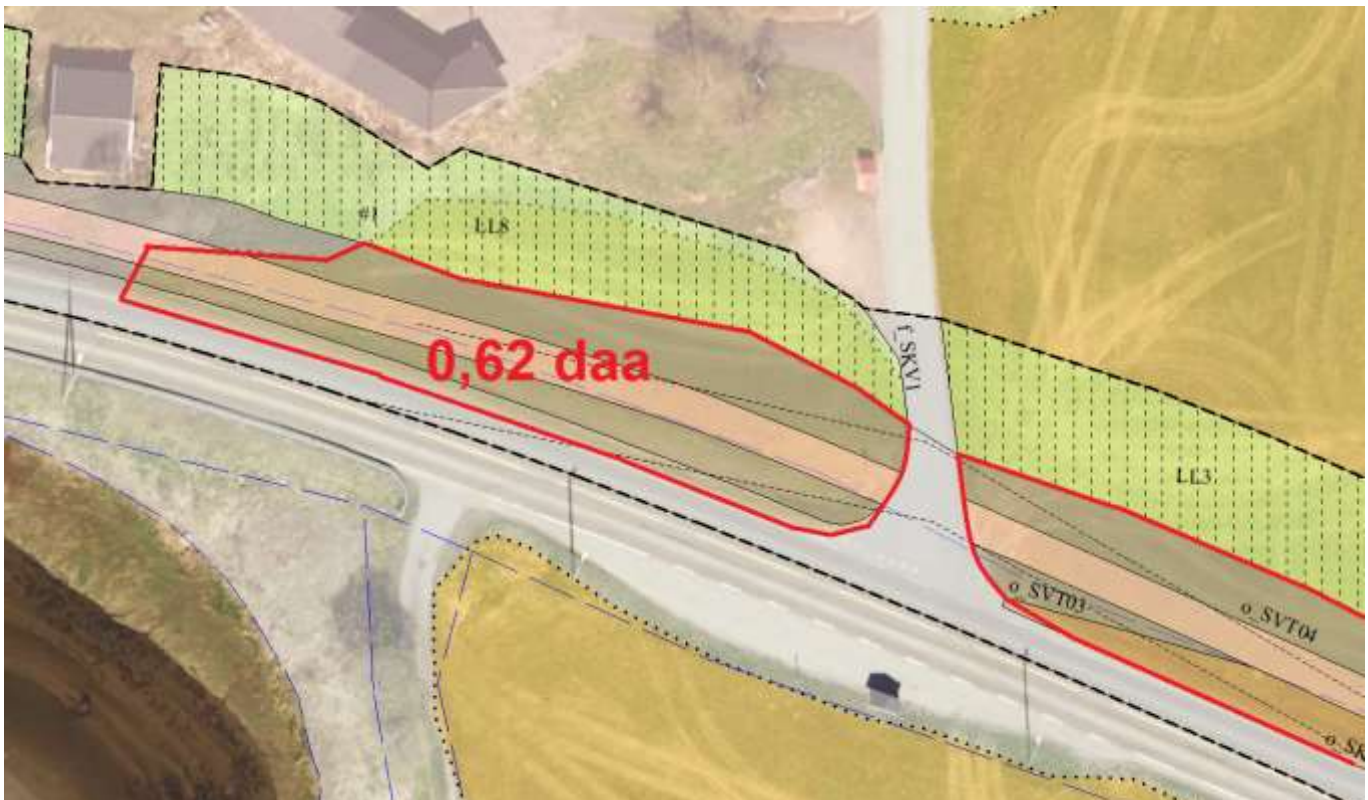
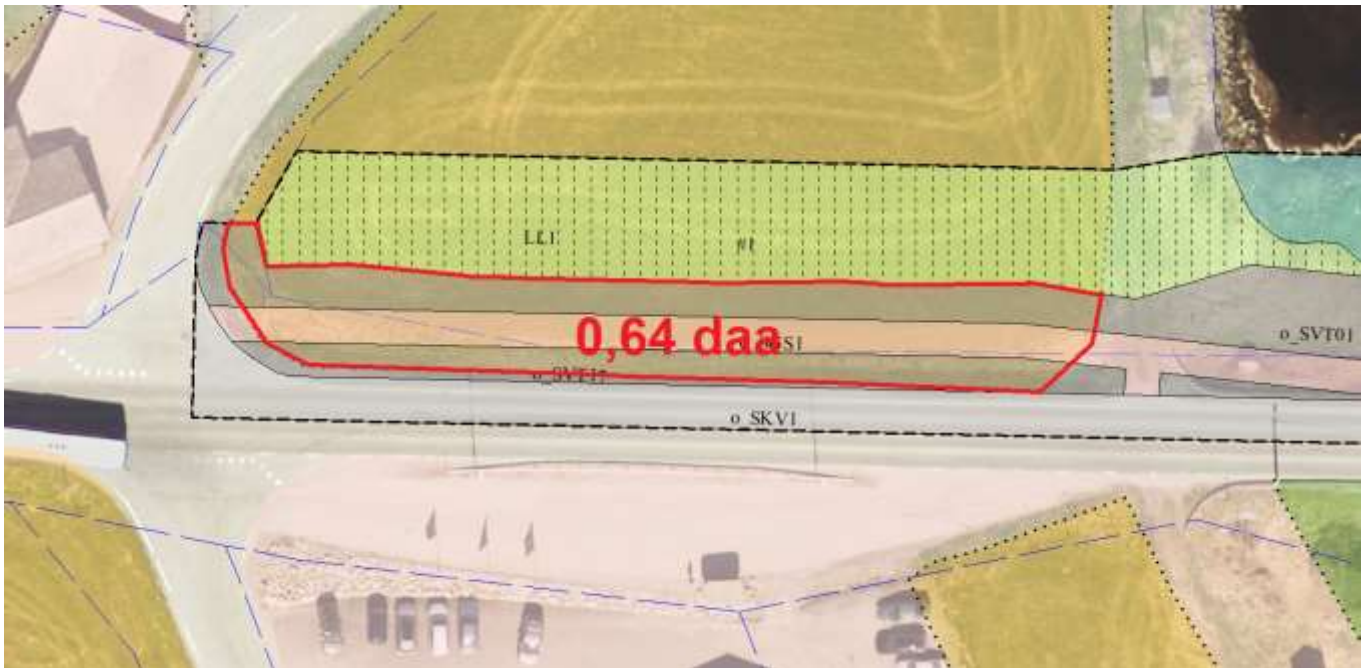
Middels stort og svært beskytta strandengområde på elveør innerst i Bafjorden, utafor utløpet av Holselva og Bådalselva. Strandengprega lokalitet med dominans av brakkvassenger, til dels i velutvikla soneringer. Innenfor lokalitetsgrensene er ikke bare havstrandengene inkludert, men også det relativt store gruntvannsområdet utenfor, da dette trolig er viktig for våtmarksfugl. En sjelden art påvist med låg frekvens, småhavgras (Ruppia mariitma). To sjeldne strandengtyper påvist: ålegras-eng og småhavgras-samfunn. Fylkesmannen i Møre og Romsdal har vurdert lokaliteten å ha betydning som raste- og overvintringsplass for våtmarksfugl og har gitt det lokal verneverdi.

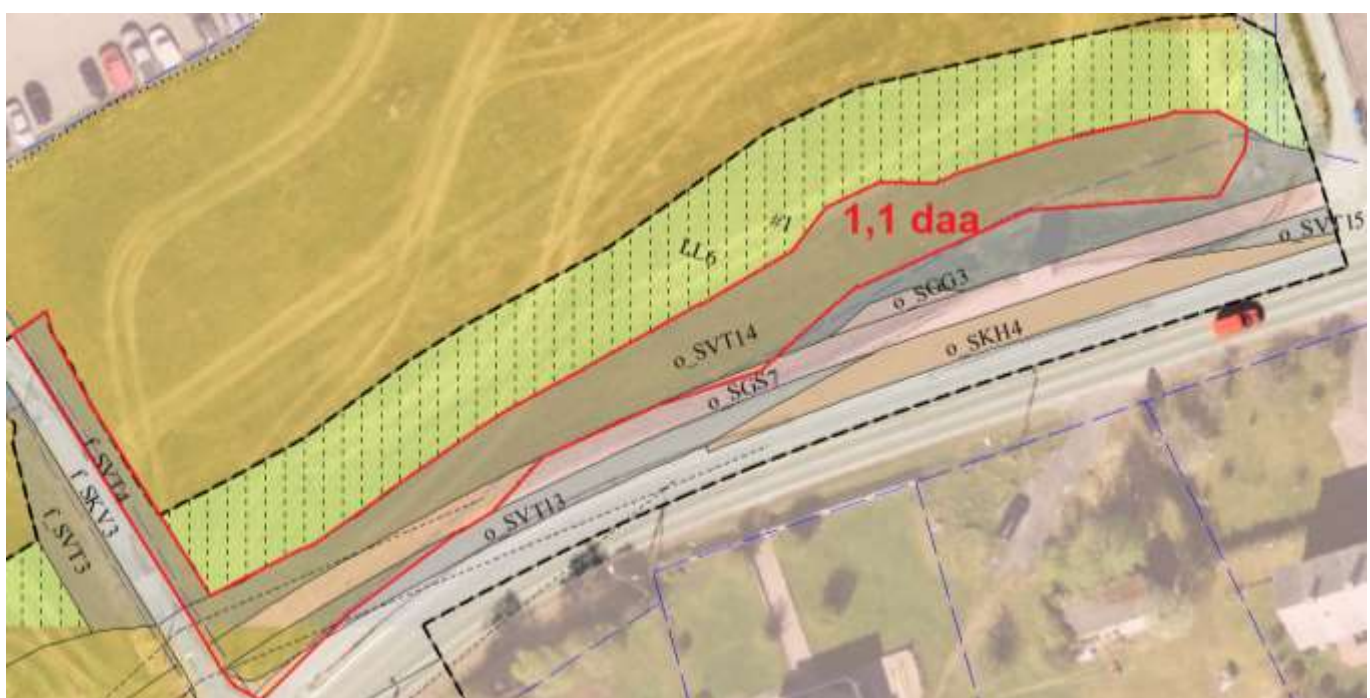
Fylkesmannen i Møre og Romsdal aksepterte i møte 06.11.2017 etablering av gang- og sykkelvei innenfor denne forekomsten av naturtype brakkvannspolle.



Etablering av gang- og sykkelvegen vil medføre omdisponering av ca. 8,5 daa dyrka jord (gul farge på illustrasjoner under).

I anleggsperioden vil bli beslaglagt et større areal som inngår i anleggssone. Etter at anlegget er ferdigstilt skal jordbruksarealet inntil gang- og sykkelvegen føres tilbake til sitt opprinnelige 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 jordsjiktene blir sortert og lagt tilbake i rett rekkefølge.





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 overføring av fast eiendom (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 utenfor trafikkarealet som blir ervervet som midlertidig anleggsbelte.

Det vurderes at gjennomføring av tiltak som er hjemlet i planforslaget vil ha akseptabel virkning på naturmangfold og ha positiv virkning for samfunn gjennom økning av trafikksikkerhet. Det vurderes at omdisponering av 8,5 daa dyrka jord i dette tilfellet kan aksepteres da de samfunnsmessige gevinstene er store. Det stilles likevel krav om at matjord fra det omdisponerte arealet tas vare på og benyttes til nydyrking eller arronderingsmessige tiltak på eller i tilknytning til landbruksareal i området. Matjord skal ikke benyttes til skråninger eller fyllinger. Dette bør innarbeides i bestemmelsene i reguleringsplanen før den sluttbehandles. Plan for gjennomføring av nydyrking/arronderingsmessige tiltak skal sendes kommunen for godkjenning, med kopi til Fylkesmannen.

Det vurderes at innkomne innspill til planprosessen er innarbeidet i planen og at virkninger av planforslaget på miljø og samfunn er godt belyst i planbeskrivelse. Planforslaget er klart til utleggelse til offentlig ettersyn.

Rådmannens innstilling

Averøy kommune vedtar å legge reguleringsplanforslag for gang- og sykkelveg lags fv.64 fra Bådalen til Veбенstad ut til offentlig ettersyn. Planforslaget består av plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse, datert 19.03.2019. Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-10 Behandling av reguleringsplanforslag.

Behandling i Averøy formannskap - 10.04.2019

Formannskapets vedtak – enstemmig:

Averøy kommune vedtar å legge reguleringsplanforslag for gang- og sykkelveg lags fv.64 fra Bådalen til Veбенstad ut til offentlig ettersyn. Planforslaget består av plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse, datert 19.03.2019. Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-10 Behandling av reguleringsplanforslag.