

Sula kommune

► Detaljregulering - Skoleveg fra Myrbekkanen til Rørstadmarka

Planbeskrivelse

Plan-ID:2018001772

Oppdragsnr.: 5187231 Dokumentnr.: 1 Versjon: 7 Dato: 2020-11-12



Oppdragsgiver: Sula kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Per Ola Ravnå
Rådgiver: Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund
Oppdragsleder: Pernille Ibsen Lervåg
Fagansvarlig: Robin Sætre (veg)
Pernille Ibsen Lervåg (plan)
Andre nøkkelpersoner: Kristian Longva (plankart)
Marie Drågen Belland (geoteknikk)
Gunnar Fiskum (flomvurdering, dokument 5)
Annlaug Meland (vassdragsvurderinger, dokument 6)

7	2020-11-12	Påført vedtaksdato etter vedtak i kommunestyret 05.11.20, sak 101/20	Pernille Ibsen Lervåg		
6	2020-10-15	Endring etter klagebehandling	Pernille Ibsen Lervåg		
5	2020-05-19	Påført vedtaksdato etter vedtak i kommunestyret 14.05.20, sak 032/20	Pernille Ibsen Lervåg		
4	2020-03-23	Justert etter behandling i Det faste utvalet for plansaker i Sula kommune 10.03.20	Pernille Ibsen Lervåg		
3	2019-12-20	Justert etter offentlig ettersyn	Pernille Ibsen Lervåg		Robin Sætre
2	2019-09-25	Endret etter behandling i Det faste utvalet for plansaker 24.09.19.	Pernille Ibsen Lervåg	Robin Sætre	
1	2019-08-13	Oversendelse for politisk behandling før offentlig ettersyn.	Pernille Ibsen Lervåg	Robin Sætre	Robin Sætre
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammen drag

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av en ny trygg skoleveg fra Myrbekkane i Mauseidvåg til planlagt ny skole på Rørstadmarka.

Reguleringsplanen skal avklare plassering og utforming av ny lokalveg med fortau samt en gang- og sykkelveg.

Det er planlagt ny lokalveg med fortau fra Mauseidvåg til Raudåna. I Raudåna kobles eksisterende lokalveger til ny veg slik at dagens kryss med fylkesveg 61 kan stenges. Fra Raudåna planlegges det en gang- og sykkelveg til Kringlevegen. Langs Kringlevegen er det planlagt fortau frem til Aureneset hvor denne planen støter inn til den planen som er under utarbeidelse for ny skole på Rørstadmarka.

Den nye skolevegen skal være med på å dempe trafikkøkning i krysset mellom fylkesvegen og Rørstadmarka (Rørstadkrysset) når ny skole etableres.

Etter offentlig ettersyn er det på bakgrunn av merknader gjort mindre justeringer av planen:

- Bekken i Raudåna:
 - Kp. 3.4 om biologisk mangfold er oppdatert med hensyn til omtale av bekken
 - Kulverten i Raudåna er beskrevet mer grundig i kp. 4.2.3
 - Det er lagt til bilder av bekken på s. 21.
 - Det er lagt til et notat som beskriver og vurderer bekkelukking (dok.6).
 - Der bekken går i dagen er den regulert med formålet «bruk og vern av sjø og vassdrag» og det er gitt bestemmelser for området.
- Hele eiendom 74/197 er tatt med i planen og er avsatt til midlertidig anleggsområde.
- Det er gitt bestemmelser knyttet til avkjørsler.
- Det er lagt til bestemmelser som sikrer tilbakeføring av vegareal ved omlegging av avkjørsel til o_SKV2, o_SKV6 og på arealet o_SKV8.

*Ved offentlig ettersyn var det lagt til grunn at garasje på 74/197 skulle flyttes/rives. Norconsult AS fikk etter offentlig ettersyn i oppdrag å vurdere muligheten for å bevare garasjen, og et notat datert 29.01.20 beskriver fordele og ulemper ved ulike justeringer av g/s-vegen mellom Raudåna og Kringlevegen ble lagt ved saken ved sluttbehandling hos Sula kommune (se dokument 7). Det ble i kommunestyremøte 14.05.20, sak 032/20, vedtatt et alternativ hvor garasjen ble bevart, men dette ble i etterkant påklagd. **Etterskrift 15.10.20: planen er endret tilbake slik at den forutsetter riving/flytting av garasje på 74/197 ihht alternativ 3 i dokument 7.***

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Hva er en detaljregulering	7
1.2	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
1.3	Planprosess og medvirkning	8
1.3.1	<i>Varsel om oppstart</i>	8
1.3.2	<i>Offentlig ettersyn</i>	8
2	Bakgrunn for planforslaget	9
2.1	Planområdet	9
2.2	Målsettinger for planforslaget	9
2.3	Rammer og premisser for planarbeidet	10
2.3.1	<i>Nasjonale og regionale rammer og føringer</i>	10
2.3.2	<i>Kommunale rammer og føringer</i>	11
2.4	Gjeldende kommunale planer for området	13
2.5	Tilgrensende planer som er under utarbeidelse	15
3	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	16
3.1	Beliggenhet	16
3.2	Dagens arealbruk, trafikkforhold samt forholdet til barn og unge	16
3.3	Nærmiljø/friluftsliv	17
3.4	Naturmangfold	19
3.5	Kulturmiljø	20
3.6	Naturressurser	21
3.7	Grunnforhold	22
3.8	Flom	22
4	Beskrivelse av forslag til detaljregulering	24
4.1	Planstrekningen	24
4.1.1	<i>Delstrekning 1: Fra Mauseidvåg til Raudåna</i>	25
4.1.2	<i>Delstrekning 2: Raudåna-Kringlevegn</i>	29
4.2	Tekniske forutsetninger	30
4.2.1	<i>Ny lokalveg med fortau</i>	30
4.2.2	<i>Gang- og sykkelveg</i>	30
4.2.3	<i>Kulvert i Raudåna</i>	30
4.3	Vurderte men forkastet alternativer	31
4.3.1	<i>Stadfeste gjeldende reguleringsplan på ny</i>	31
4.3.2	<i>Løsninger mellom Myrbekkane og Raudåna</i>	32
4.3.3	<i>Løsninger fra Raudåna til Kringlevegen</i>	33
5	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	36

5.1	Rammer og premisser for planarbeidet	36
5.2	Forholdet til barn og unge	36
5.3	Berørt bebyggelse	36
5.4	Nærmiljø/friluftsliv	36
5.5	Vassdrag og flom	37
5.6	Naturmangfold	38
5.7	Kulturmiljø	39
5.8	Massehåndtering	39
5.9	ROS analyse	39
6	Gjennomføring av forslag til plan	40
6.1	Framdrift	40
6.2	Trafikkavvikling i anleggsperioden	40
7	Sammendrag av merknader	41
6.3	Merknader ved varsel om oppstart	41
6.3.1	<i>Fylkesmannen i Møre og Romsdal</i>	41
6.3.2	<i>Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)</i>	41
6.3.3	<i>Møre og Romsdal fylkeskommune</i>	42
6.3.4	<i>Statens vegvesen (SVV)</i>	42
6.3.5	<i>Mattilsynet</i>	43
6.3.6	<i>Fra grunneierne på eiendom: 74/86, 74/136, 74/147, 74/148, 74/278 og 74/346.</i>	43
6.3.7	<i>Fra Erling og Haldis Røbekk</i>	43
6.4	Merknader ved varsel om utvidet planområde	44
6.4.1	<i>Fylkesmannen i Møre og Romsdal</i>	44
6.4.2	<i>Møre og Romsdal fylkeskommune</i>	44
6.4.3	<i>NVE</i>	44
6.4.4	<i>Statens vegvesen (SVV)</i>	44
6.5	Merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslag	45
6.5.1	<i>Fylkesmannen i Møre og Romsdal</i>	45
6.5.2	<i>Statens vegvesen (SVV)</i>	45
6.5.3	<i>Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)</i>	46
6.5.4	<i>Barnerepresentanten i Sula kommune</i>	47
6.5.5	<i>Jan Kjartan, Finn og Bjarte Dybvik</i>	47
6.5.6	<i>Barbro og Peder Røbekk</i>	48
6.5.7	<i>Haldis og Erling Røbekk</i>	48
6.5.8	<i>Ervin Røbekk</i>	48
6.5.9	<i>Sissel Andersen og Kjell Petter Dyb</i>	48
6.5.10	<i>Merete Beite Dyb</i>	50
6.5.11	<i>Stine og Arnt-Ivar Vatne Dyb</i>	50
6.5.12	<i>Kurt O. Dybvik</i>	51

1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL) § 12-3 har Sula kommune utarbeidet detaljreguleringsplan for en ny lokalveg fra Myrbekkanen i Mauseidvåg til Raudåna. I Raudåna er det planlagt en ny gang- og sykkelveg, mens det langs Kringlevegen er planlagt et fortau frem til Rørstadmarka. Norconsult AS har bistått som plankonsulent. Kontaktperson i Sula kommune har vært Per Ola Ravnå.

1.1 Hva er en detaljregulering

Reguleringsplanen er utarbeidd som en detaljregulering etter PBL §12-3. En detaljregulering er 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 mer i detalj 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. Den formelle planbehandling skjer i samsvar med PBL §12-10.

Reguleringsplanen skal vise tiltaket og bruk av de areal som blir benyttet. Planforslaget består av følgende deler:

- Planbeskrivelse, datert 12.11.20 (dokument 1)
- Reguleringsbestemmelser, datert 12.11.20 (dokument 2)
- Plankart, datert 15.10.20 (R100, dokument 3)
- ROS-analyse, datert 04.10.19 (dokument 4)
- Notat: Flomvurdering (dokument 5)
- Notat: Vurdering av allmenne interesser ved bekkelukking (dokument 6)
- Notat: Alternativsvurdering for g/s-veg mellom Raudåna og Kringlevegen (dokument 7)

1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger stiller krav om at konsekvenser for miljø og samfunn skal utredes for bestemte planer og tiltak. Ny revidert forskrift tredder i kraft 1. juli 2017. Med bakgrunn i forskriften er det i henhold til §10 vurdert at planen ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og det er derfor ikke satt krav om planprogram og konsekvensutredning. Foreslåtte tiltak er i store trekk i tråd med kommuneplanens arealdel som var konsekvensutredet og vedtatt i 2015.

1.3 Planprosess og medvirkning

1.3.1 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til PBL § 12-8 varslet grunneiere og offentlige myndigheter i brev datert 05.11.18, samt i annonse i Sulaposten 08.11.18 og på hjemmesiden til kommunen. Merknadsfristen var 05.12.18. Det ble på tilsvarende vis varslet om utvidet planområde ved Raudåna 21.03.19. Merknadsfristen var 24.04.19. Merknadene er oppsummert i kp. 7.

1.3.2 Offentlig ettersyn

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Sulaposten. Grunneiere, rettighetshavere og offentlige myndigheter fikk samtidig skriftlig melding om dette. Dokumentene var tilgjengelige på servicetorget på Rådhuset og på kommunens hjemmeside. Perioden for offentlig ettersyn var 01.10.19–14.11.19. Det ble avholdt en åpen kontordag på rådhuset i Langevåg 29.10.19.

Etter offentlig ettersyn er det på bakgrunn av merknader gjort mindre justeringer av planen:

- Bekken i Raudåna:
 - Kp. 3.4 om biologisk mangfold er oppdatert med hensyn til omtale av bekken
 - Kulverten i Raudåna er beskrevet mer grundig i kp. 4.2.3
 - Det er lagt til bilder av bekken på s. 21.
 - Det er lagt til et notat som vurderer de allmenne interessene knyttet til bekkelukking (dok.6).
 - Der bekken går i dagen er den regulert med formålet «bruk og vern av sjø og vassdrag» og det er gitt bestemmelser for området.
- Hele eiendom 74/197 er tatt med i planen og er avsatt til midlertidig anleggsområde.
- Det er gitt bestemmelser knyttet til avkjørsler.
- Det er lagt til bestemmelser som sikrer tilbakeføring av vegareal ved omlegging av avkjørsel til o_SKV2, o_SKV6 og på arealet o_SKV8.

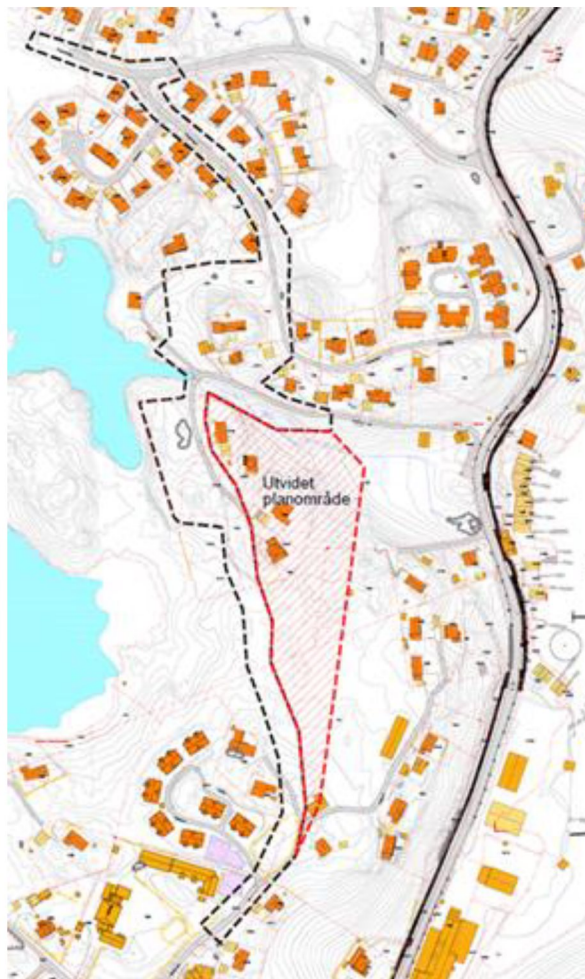
*Ved offentlig ettersyn var det lagt til grunn at garasje på 74/197 skulle flyttes/rives. Norconsult AS fikk etter offentlig ettersyn i oppdrag å vurdere muligheten for å bevare garasjen, og et notat datert 29.01.20 (dokument 7) beskriver fordele og ulemper ved ulike justeringer av g/s-vegen mellom Raudåna og Kringlevegen ble lagt ved saken ved sluttbehandling hos Sula kommune. Det ble i kommunestyremøte 14.05.20, sak 032/20, vedtatt et alternativ hvor garasjen ble bevart, men dette ble i etterkant påklagd. **Etterskrift 15.10.20: planen er endret tilbake slik at den forutsetter riving/flytting av garasje på 74/197 ihht alternativ 3 i dokument 7.***

2 Bakgrunn for planforslaget

2.1 Planområdet



Figur 1: Flyfoto over planområdet.



Figur 2: Plangrense (svart stiplet linje: plangrense varslet nov. 2018. Rødt område: utvidet planområde mars 2019).

Planområdet starter ved barnehagen i Mauseidvåg (Myrbekkane) og fortsetter via Raudåna og Kringlevegen til Rørstadmarka.

2.2 Målsettinger for planforslaget

Hovedmålet for denne reguleringsplanen er å legge til rette for trygg skoleveg fra Mauseidvåg til den planlagte skolen ved Rørstadmarka. Løsningene skal være universelt utforma og vegen skal lyssettes. Det er et mål at løsningen skal være det naturlige førstevalget til/fra skolen, slik at flere velger å gå/sykle fremfor å bli kjørt. Videre er det et mål at gang- og sykkelvegen skal bli en viktig kobling i forbindelse med fritidsaktiviteter og rekreasjon.

2.3 Rammer og premisser for planarbeidet

2.3.1 Nasjonale og regionale rammer og føringer

- Plan og bygningslova
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017–2020
- Regional delplan for folkehelse 2014–2017
- Regional delplan for klima og energi 2015–2020
- Transportstrategi for gående og syklende i Møre og Romsdal 2010–2019

Plan og bygningsloven samt Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging legger rammer og føringer for hvordan en planprosess skal foregå. Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017–2020 samt rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen beskriver viktigheten av at barn og unge får gode nærområder og blir hørt i planprosesser. I Møre og Romsdal sin delplan for klima og energi står fylket sin transportstrategi for gående og syklende omtalt. Målet er å skape et helhetlig, sammenhengende og fremkommelig transportnett for gående og syklende. Dette for å få flere til å gå og sykle fremfor å kjøre bil.

Fylkesplanen for Møre og Romsdal har 7 hovedmål innen samferdsel hvor et av målene går direkte på utbygging av gang- og sykkelveger:

«Gang- og sykkelvegnettet skal byggjast ut som eit verkemiddel for å betre framkomme, trafikksikring, folkehelse og klima».

Fylkesplan for Møre og Romsdal

I Regional delplan for folkehelse i Møre og Romsdal er hovedmålet under punkt 6 «trygt og helsefremmande fysisk miljø»:

Alle skal kunne gå, sykle og køyre med låg risiko på veg til og frå daglege gjeremål og fritidsaktivitetar.

Regional delplan for folkehelse i Møre og Romsdal

2.3.2 **Kommunale rammer og føringer**

- Miljø- og klimaplan for Sula kommune 2009–2013
- Trafikktryggingsplan 2015–2020

Miljø og klimaplanen er inndelt i fire tema; energi, forbruk & avfall, transport og næringsliv. Første målet som listes opp under transport er knyttet til gang- og sykkelveger og trygg skoleveg.

Kommunen skal:

- *Utarbeide plan for, og gjennomføre sikring av skulevegar, farlege overgangar og krysningspunkt på gang- og sykkelvegnett*
Miljø- og klimaplan for Sula kommune 2009-2013

Trafikktryggingsplanen 2015–2020 innledes i første linjer med følgende kp.:

Kommunen har ei viktig rolle i arbeidet med trafikktrygging. Som vegeigar har kommunen ansvar for vedlikehald og opprusting. Som eigar av skular og barnehagar har kommunen ansvar for skulevegen til elevane. Gjennom arealplanlegging har kommunen mogleheit til å legge til rette for trygge vegar ved nyutbygging.

Trafikktryggingsplan 2015-2020

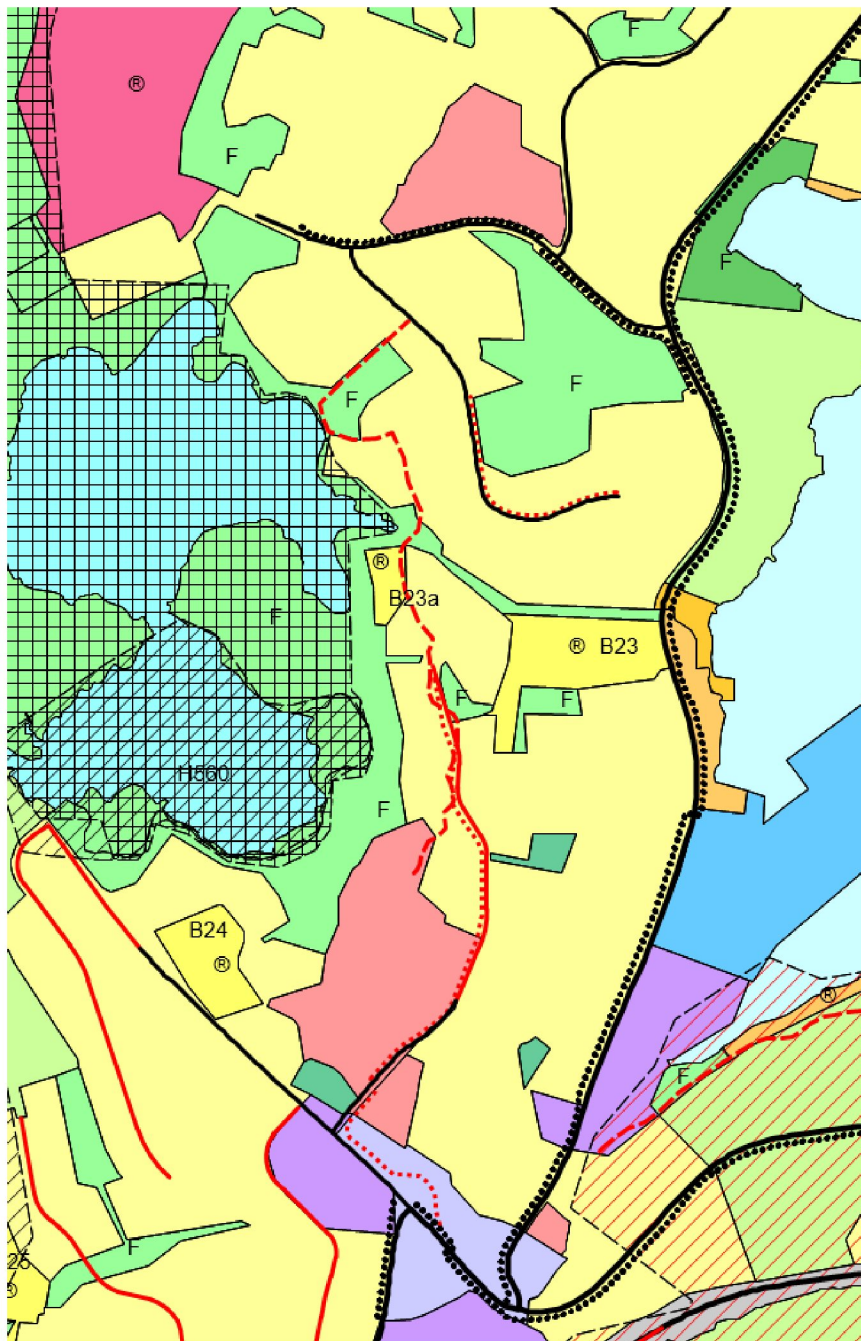
Og vidare er fortau og skoleveg nevnt spesifikt under dagens utfordringer:

Manglande fortau

- *Sørleg langs skuleveg er det eit problem at biltrafikk og større mengder born på same tid av døgnet skal dele vegen. Ein ser frå Barnetråkk at born og foreldre har funne seg snarvegar og stiar som fører utanom dei verste punkta, men stiar og snarvegar er mørke på kveldstid og ubrøytt vinterstid.*

Trafikktryggingsplan 2015-2020

2.4 Gjeldende kommunale planer for området



Figur 3: Utsnitt av kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel ble godkjent i 2015. Utsnitt fra plankartet ses i figuren til venstre.

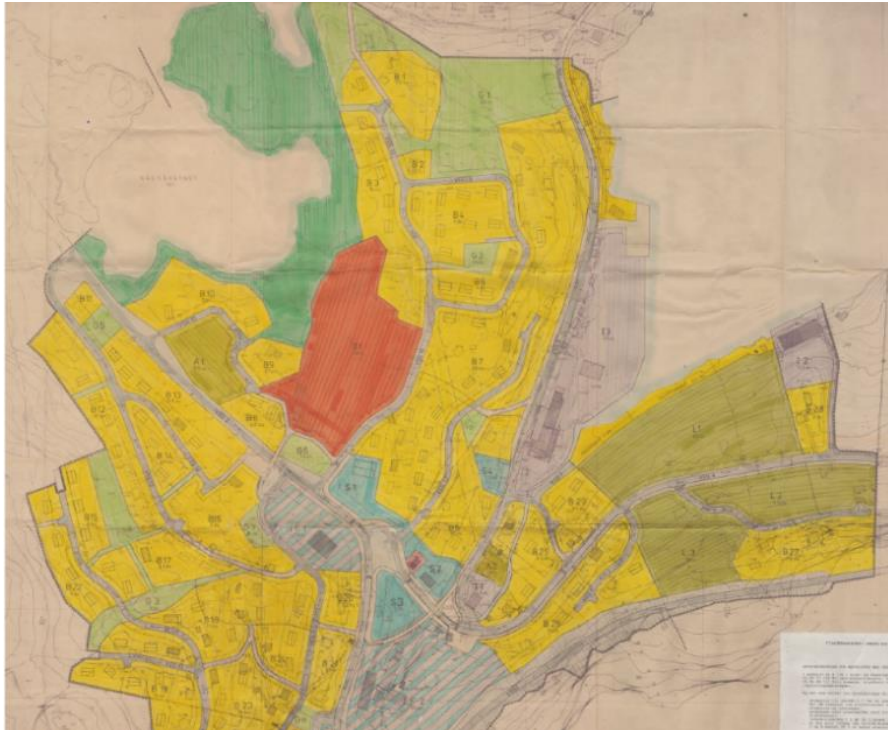
Heloptrukken rød linje viser fremtidig tilkomstveg, røde prikker viser fremtidig gang- og sykkelveg, mens rød stiplet linje viser fremtidig turveg.

Denne reguleringsplanen skal legge til rette for å realisere hovedtrekkene skissert i kommunedelplanen.

De rosa områdene viser offentlig eller privat tjenesteyting. Den mørkeste rosa symboliserer fremtidig bruk (den nye skolen), mens lys rosa er nåværende bruk.

Lys gul er eksisterende boligområde, mens mørk gul er fremtidig boligområde.

De mørkegrønne områdene merket med «F» er friområder.



Figur 4: Reguleringsplan for Mauseidvåg (plan-ID: 1531 8.01)

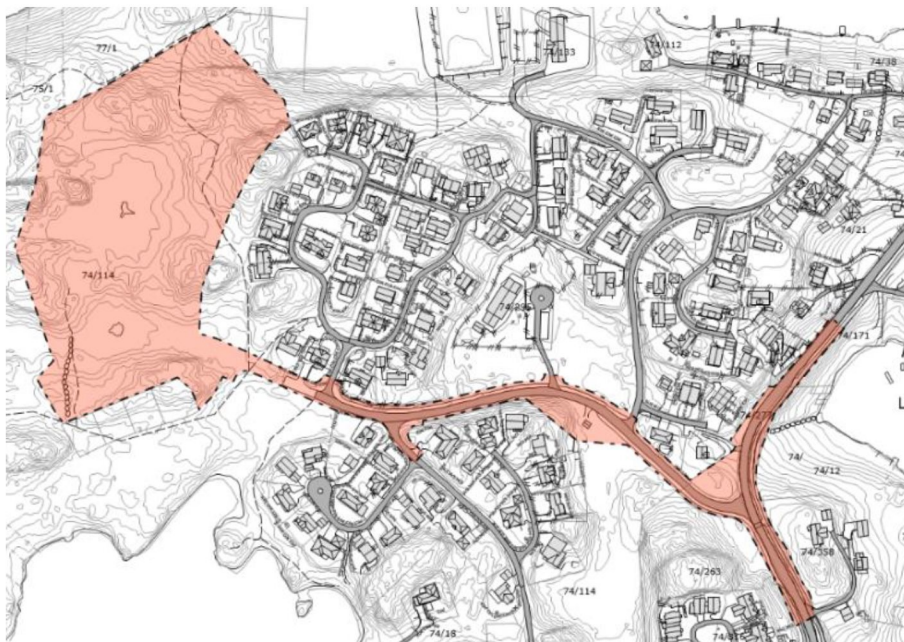


Figur 5: Reguleringsplan for Rørstad Vestre, plan-ID: 1531-7.06.

To gjeldende reg.planer vil delvis bli erstattet av formål og bestemmelser fastlagt via ny reguleringsplan. Sør i planområdet gjelder dette reg.plan for Mauseidvåg (plan-ID: 1531 8.01) fra 1988, se plankart i fig. 4.

Nord i planområdet vil deler av reg.plan for Rørstad Vestre (1975, planID: 1531-7.06, Fig. 5) bli erstattet av ny reg.plan. I gjeldende plan fra 1975 er det lagt til rette for boligutbygging i nordlige skråning i Raudåna med tilkomst via Rørstadmarka. Det er en bebyggelsesplan for Kvernhusaugen (plan-ID: 1531 7.06.06, vedtatt 2005) innenfor planen til Rørstad Vestre som viser fortau på vestsiden av Kringlevegen. Fortauet er ikke bygget, og det foreslås i denne planen å bygge det på østsiden.

2.5 Tilgrensende planer som er under utarbeidelse

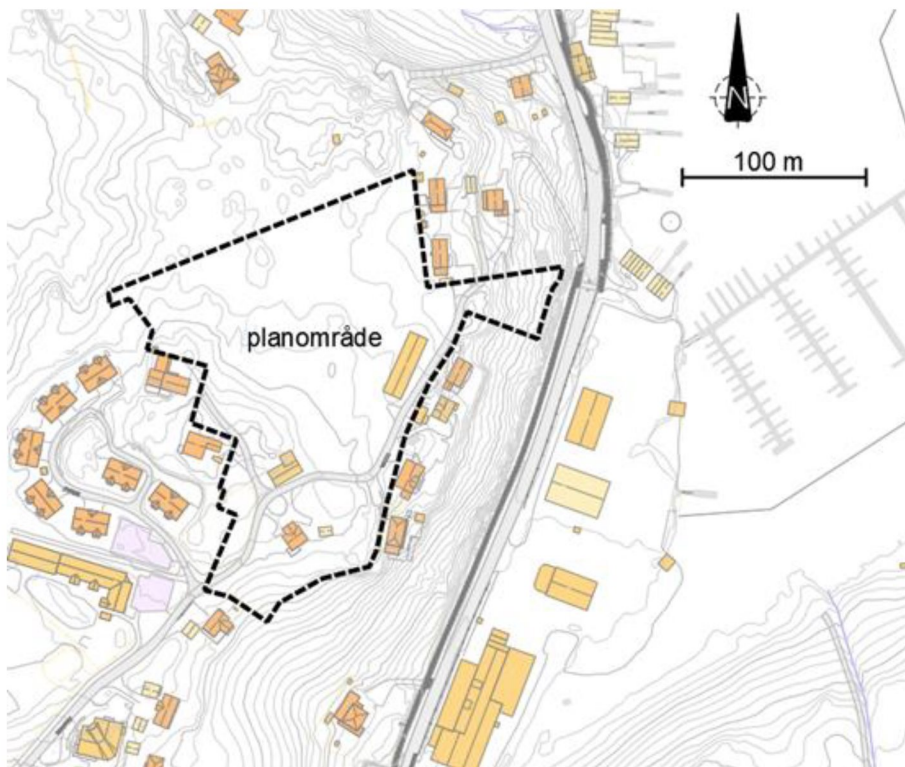


Figur 6: Plangrense for planarbeidet for Rørstadmarka skule

Sula kommune meldte oppstart av planarbeid på Rørstadmarka skule (plan-ID: 2017-001025) i september 2017.

Plangrense ses i figuren i figuren til venstre. Planen er under utarbeidelse.

Det er ny skole ved Rørstadmarka som utløser behovet for den gangforbindelsen som reguleres via denne planen.



Figur 7: Planområde for varslet privat detaljregulering på deler av 73/1.

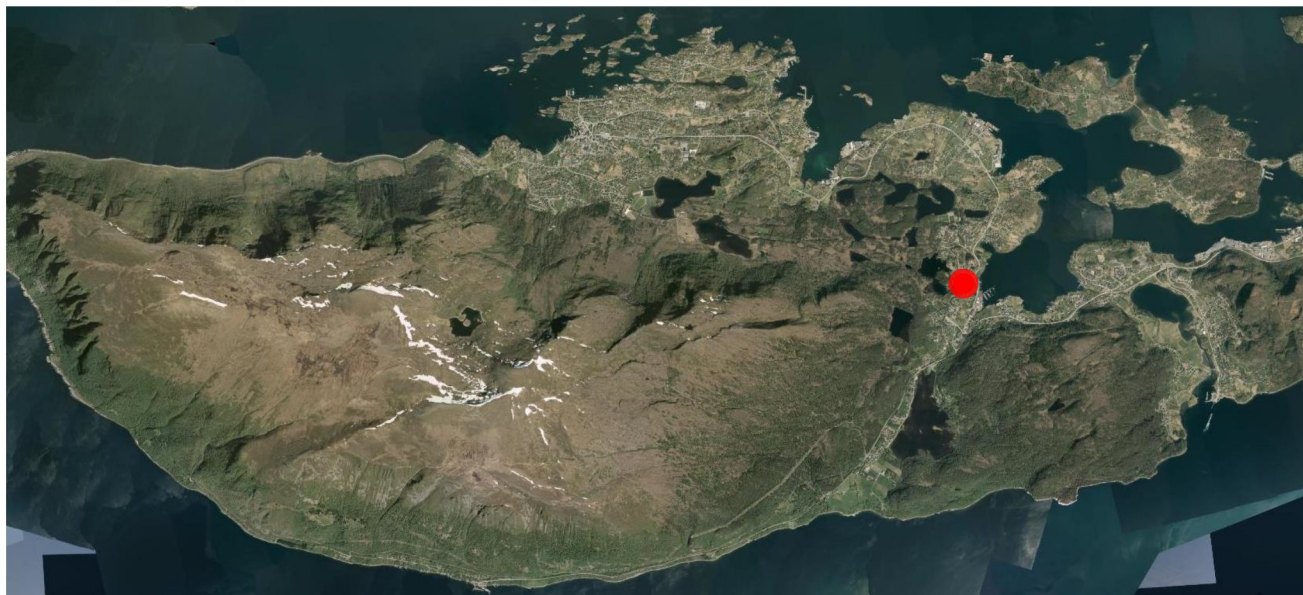
Norconsult AS varslet, april 2019, på vegne av eiere av 73/1, oppstart av detaljregulering av deler av Nilsgarden i Mauseidvåg. Planen skal legge til rette for etablering av nye boliger.

Den nye lokalvegen fra Mauseidvåg til Raudåna vil gå gjennom området, og deler av planområdet på 73/1 vil bli brukt som midlertidig rigg- og anleggsområde for den nye lokalvegen.

3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

3.1 Beliggenhet

Planområdet for denne reguleringsplanen ligger i randsonen mellom bebyggelsen i Mauseidvåg/Raudåna og naturområder mot fjellet med mange større og mindre innsjøer. Traseen går fra Myrbekkane i Mauseidvåg via Raudåna til Rørstadmarka.



Figur 8: Flyfoto Sula, rød sirkel markerer planområdet

3.2 Dagens arealbruk, trafikkforhold samt forholdet til barn og unge

Eksisterende arealbruk i området er private bolighus, friområder samt barnehage helt sør i planområdet. Boligbebyggelsen er primært i Myrbekkane og langs Kringlevegen, samt noe bebyggelse ved Raudåna. Mellom Mauseidvåg og Raudåna er det ikke bebygd i dag, men kommuneplanens arealdel ligger til rette for fremtidig boligbygging, og det er meldt oppstart av en privat detaljreguleringsplan for boligformål på deler av området (se omtale kp. 2.5).

Det er mye lokaltrafikk til boligområdene samt til/fra barnehager og skole både ved Mauseidvåg og ved Rørstadmarka. Det er ingen forbindelse for biltrafikk mellom de to områder utenom fylkesvegen. Tilbudet for gående og syklende mellom Mauseidvåg og Rørstadmarka er per i dag primært langs fv. 657. Trafikkmengden var her 6750 kjøretøy pr. døgn i 2018. Fartsgrensen på fv.657 er 50 km/t på aktuelle strekning.

På grunn av barnehage både sør og nord i planområdet, skole sør i planområdet og mange bolighus er området mye brukt av barn og unge. Det er ingen universell utformet og opplyst gangforbindelse gjennom planområdet i dag, og det antas derfor at det er mye kjøring av barn som skal til aktiviteter og venner på forskjellige målpunkt i og utenfor planområdet.

3.3 Nærmiljø/friluftsliv



Figur 9: Eksisterende tursti mellom Mauseidvåg og Raudåna

Der er turstier, snarveger og koblingspunkt innenfor planområdet som både kobler sammen de forskjellige boligområdene, men også fungerer som turstier.

Det er tursti mellom Raudåna og Mauseidvåg (se rød linje i bilde til venstre) som blant annet kan brukes av skolebarn til og fra skolen eller ved besøk hos venner og familie. Turstien er ca. 1 meter bred og uten belysning (se bilder i figur 10 og 11).

Stien blir ikke berørt av ny lokalveg (som i stor grad vil følge høyspentlinjen), men gjeldende reguleringsplan åpner for boligbebyggelse i området. Beboerne øverst i Raudåna (hus nord på bildet til venstre) ønsker tilkomst til området fra sør. Reguleringsplanen ligger til rette for en slik tilkobling.



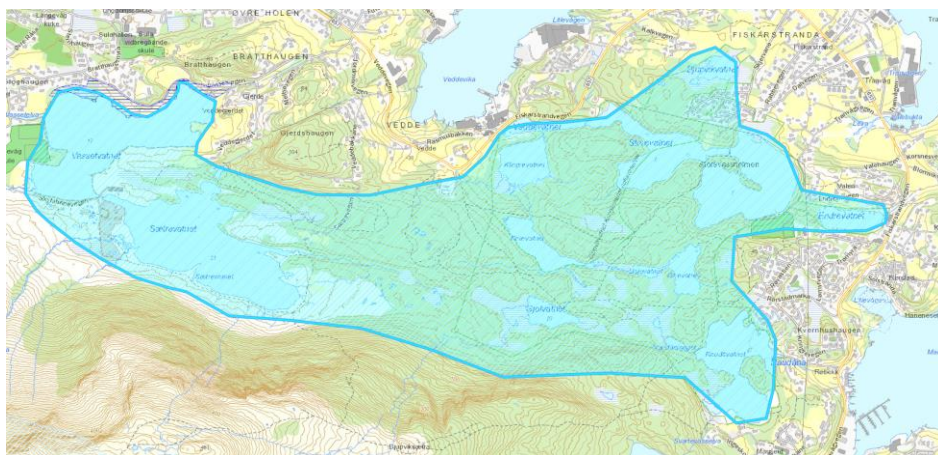
Figur 10: Bilder av eksisterende tursti mellom Mauseidvåg og Raudåna

Sula kommune har kartlagt sine turveger som er vist på kartet under.



Figur 11: Sula kommune sin oversikt over viktige turveger. Ingen av disse går gjennom planområdet.

Et større område, øst for planområdet, er markert som friluftsområde lokal bruksverdi i Friluftsdatabasen FRIDA MR som GisLink viser til. I faktaarket står det blant annet opplyst at det er tursti fra Mause gjennom Veddemarka til Vasset Friluftss- og idrettspark, og at området egner seg for undervisningssammenheng (biologisk, geologisk og zoologisk) da nær alle norske ferskvannstyper er representert innenfor området.



Figur 12: 153102200 Veddemarka i Sula, friluftsområde med lokal bruksverdi. Kilde: Friluftsdatabasen, FRIDA MR.

3.4 Naturmangfold

Bosettingen i Sula kommune er konsentrert langs nordkysten av kommunen fra Langevåg og østover mot Vegsund. Sula har store naturområder, og har områder som er kategorisert som inngrepsfri (INON), se figuren under. Et lite område ved Sulafjorden er kategorisert som sone 1 (områder mellom tre og fem kilometer fra tyngre tekniske inngrep), mens et stort område er kategorisert som inngrepsfri sone 2 (områder mellom en og tre kilometer fra tyngre tekniske inngrep).

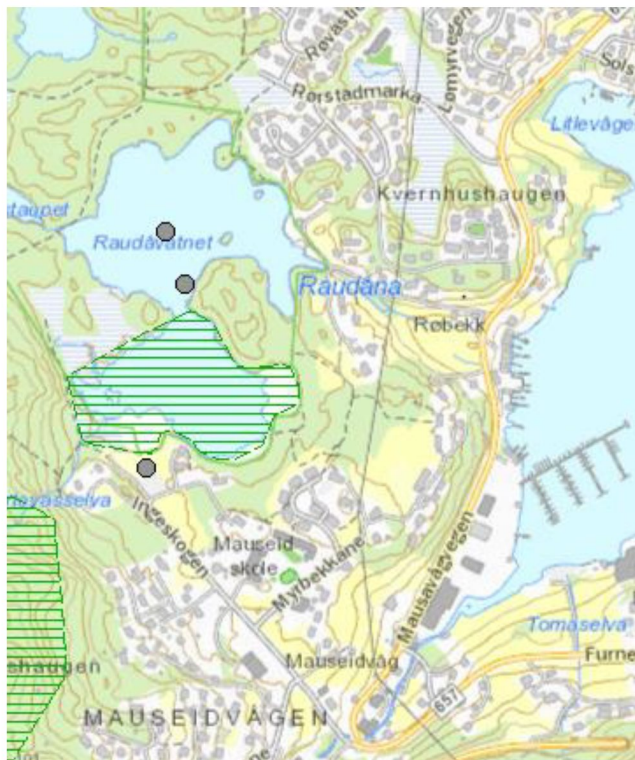


Figur 13: Inngrepsfri natur (INON) i Sula kommune

Det er ingen registreringer av naturtyper, verneområder, arter av nasjonal forvaltningsinteresse eller kulturlandskap i det aktuelle planområdet i Naturbasen hos Miljødirektoratet.

Rett utenfor planområdet er et større område, som inkluderer flere vann og store myrområder, vernet (Djupvikvatnet-Kringlevatnet vernet i 1988 med formålet dyrevern).

Artsdatabanken har ikke registreringer på fremmede uønsket arter i planområdet, men vi vet fra synfaring at det er lupin i området.



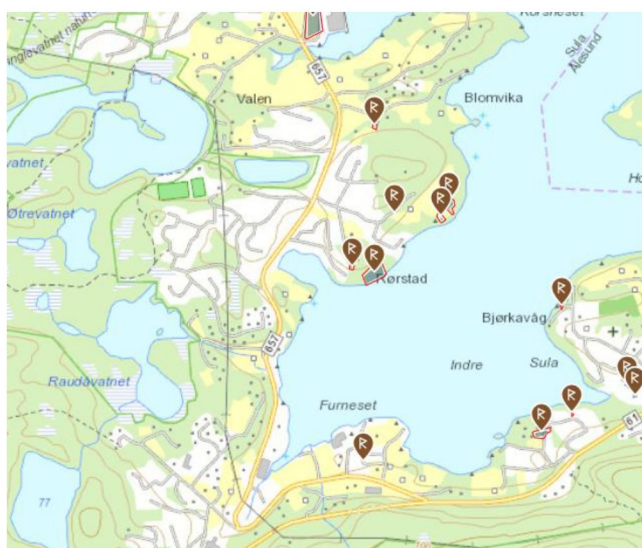
Figur 14: Uttak fra Naturbasen

I tilknytning til Raudåvatnet er det en registrering av ål (1993) og dvergdykker (2004). Registreringene av ål og dvergdykker er avmerket med grå prikk i figuren til venstre, som er hentet fra Naturbasen. Begge disse artene er kategorisert som «særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse».

Videre er den sørlige delen av Raudåvatnet registrert (i 2008) som en rik kulturlandskapssjø med verdi C (lokal viktig), se grønn skravur i kartet.

Tiltaket vil medføre bekkelukking på ca. 75 meter av bekken gjennom Raudåna som løper ut fra Raudåvatnet. De allmenne interessene knyttet til bekkelukking er utredet i eget notat til planen, se dokument 6.

3.5 Kulturmiljø



Figur 15: Uttak fra Kulturminnesok.no.

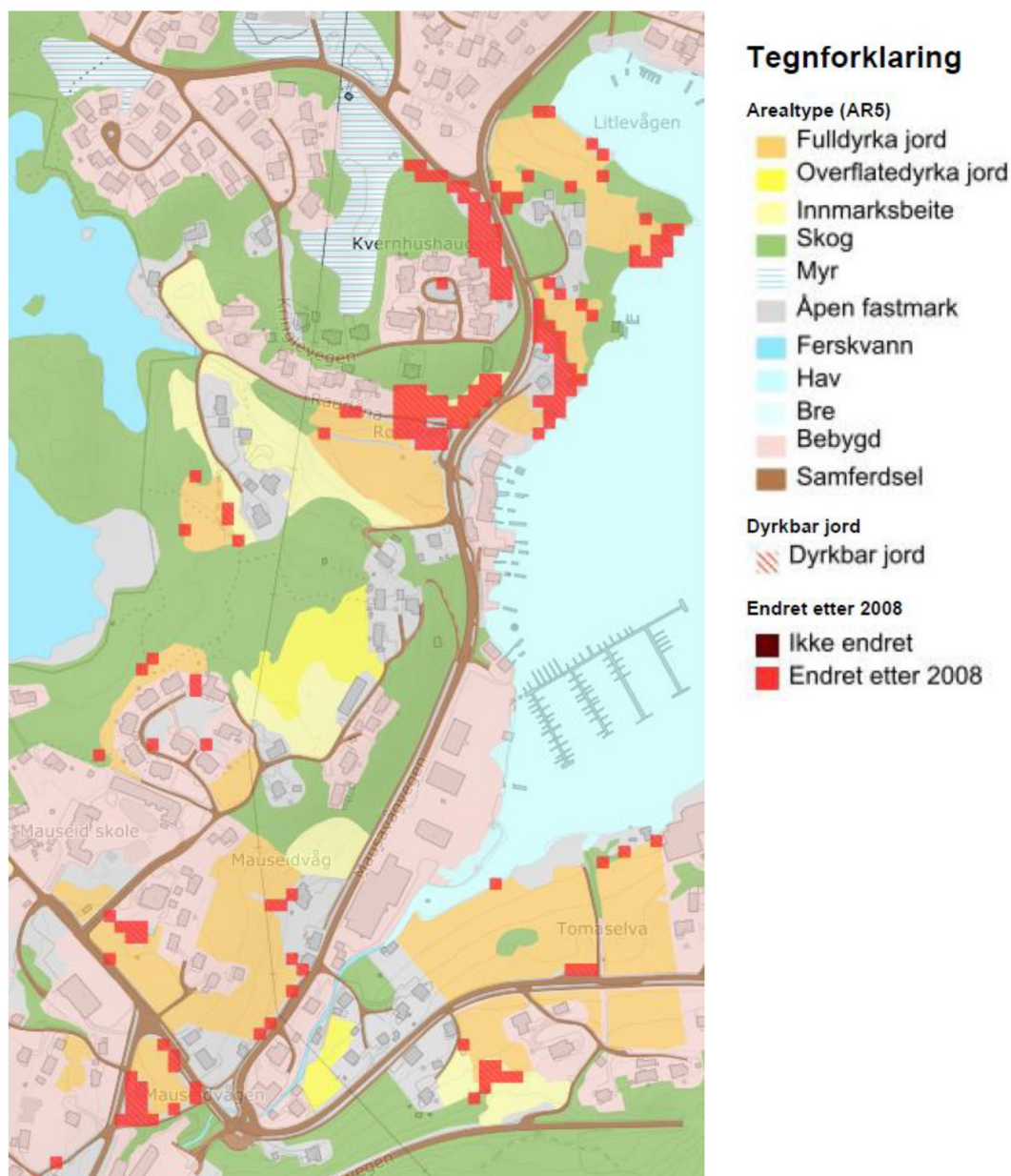
Det er ingen registreringer av kulturminner i planområdet i databasen på www.kulturminnesok.no.

Møre og Romsdal fylkeskommune satte ved varsel om oppstart av planarbeidet krav om kulturminneregistreringer i henhold til §9 i kulturminneloven. Disse ble utført juli 2019 og det ble ikke gjort noen funn (viser til email fra arkeolog, Guru Sanden Dehli, Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 09.08.19).

3.6 Naturressurser

I følge Kilden.no hos NIBIO er det fulldyrket jord sør i planområdet ved Myrbekkane. I tillegg passerer traséen ifølge Kilden.no to områder med innmarksbeite. Øvrige områder er skog eller bebyggt.

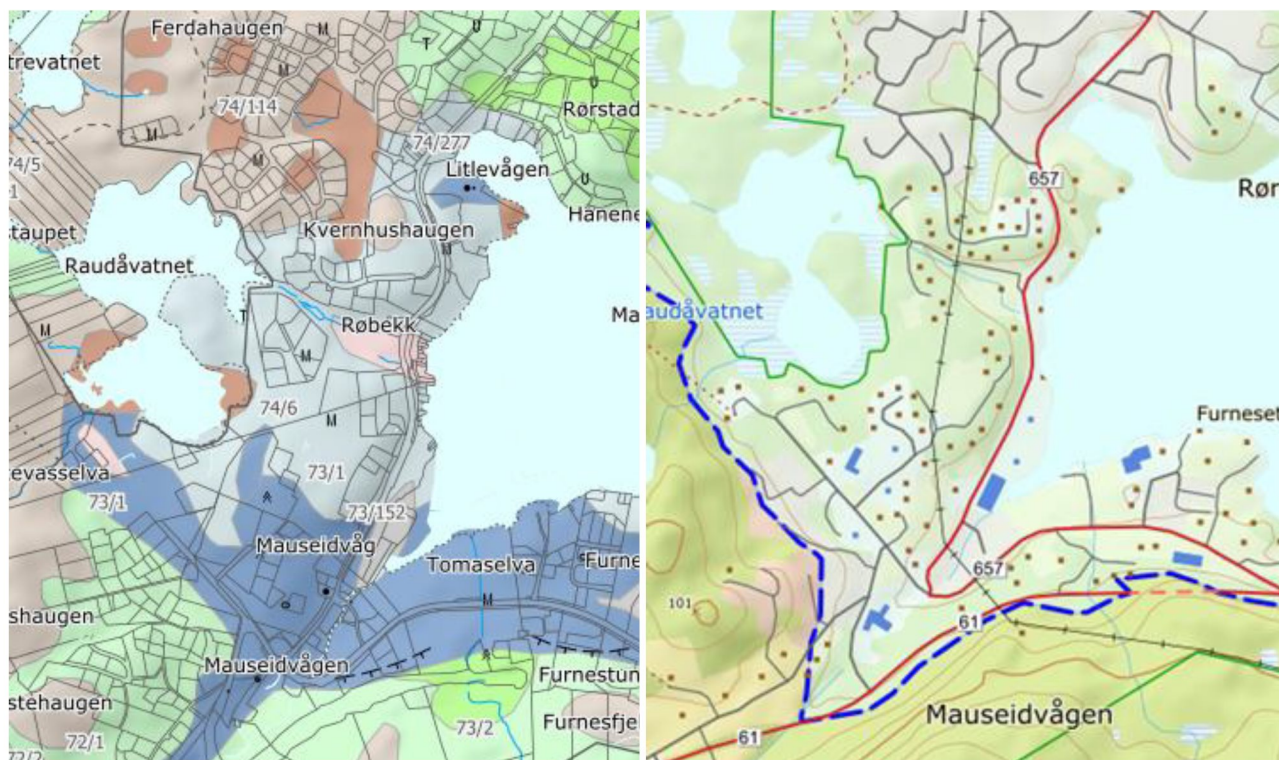
Det er ingen øvrige kjente naturressurser i området.



Figur 16: Arealbrukskart fra Kilden (www.nibio.no).

3.7 Grunnforhold

NGUs løsmassekart viser hav- og fjordavsetninger og strandavsetninger i et usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen (grå). Tykkelsen på avsetningene er normalt mindre enn 0,5 m, men helt lokalt kan den være noe større. Nordre del av området består av torv- og myravsetninger (mørk brun) og områder med tynt humus- og torvdekke. Området grenser mot marine strandavsetninger med større mektighet i sør (mørk blå). NVE har kartlagt flere kommuner på Sunnmøre for kvikkleire, men det ble ikke gjort funn i Sula kommune. Grunnforhold er nærmere omtalt i ROS-analysen.



Figur 17: Venstre: Løsmassekart. Høyre: Marin grense vist ved blå stiplet linje. Begge kart hentet fra NGU.

3.8 Flom

Raudåna er en mindre bekk som leder vann fra Raudåvatnet og ut i fjorden (se bilder på neste side). Nedbørfeltet til vassdraget er relativt lite og har et totalt areal på ca. 1,2 km². Av dette utgjør innsjøene Raudåvatnet (0.1 km²) og Svartevatnet (0.07 km²) en betydelig del, slik at den effektive sjøprosenten til feltet er ca. 10%, noe som vurderes som forholdsvis høyt. Flere andre innsjøer er tilknyttet nedbørfeltet til vassdraget gjennom myrpartier, men det er forutsatt at disse drenerer mot nordvest, og ut av feltet i en flomsituasjon. Resterende deler av nedbørfeltet er i all hovedsak skog- og myrområder. Bekken er nærmere beskrevet i dokument 6.



Figur 18: Raudåvatnet og bekken gjennom Raudåna.

4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

4.1 Planstrekningen



Figur 19: Oversiktskart som viser trasé for ny forbindelse mellom Mauseidvåg og Rørstadmarka.

4.1.1 Delstrekning 1: Fra Mauseidvåg til Raudåna



Figur 20: Oransje stiplet linje viser trasé fra Myrbekkane til Raudåna

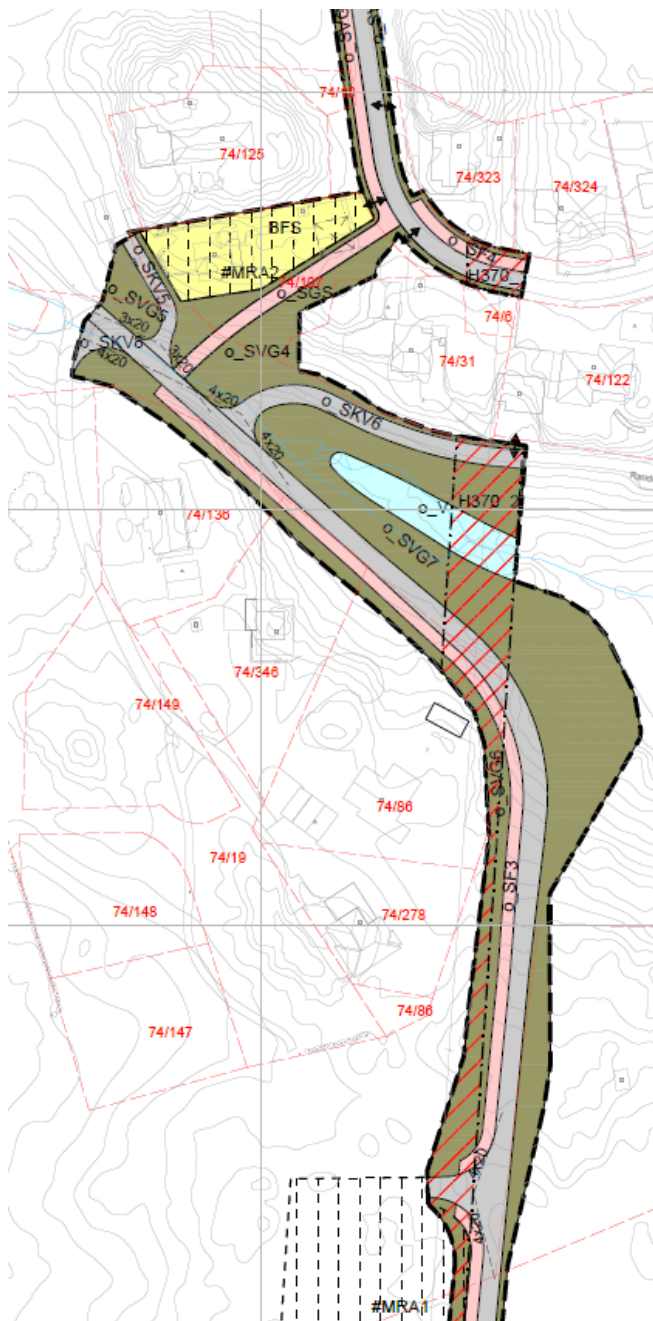
Det planlegges ny lokalveg med fortau på vestsiden av vegen fra Mauseidvåg til Raudåna. Ny veg starter ved barnehagen i Mauseidvåg. Traséen er vist med stiplet linje i figuren til venstre. Eksisterende lokalveg (Myrbekkane) justeres litt helt i begynnelsen av traseen, se tegning i figuren under. Dette for å oppnå bedre kurvatur. Eksisterende vegstump saneres når ny kjøreveg bygges.

Øverst på Myrbekkane skråner ny lokalveg mot Raudåna der høyspentlinjen krysser.

Ny lokalveg går i skråningen på nordøstsiden av de fire bolighus øverst i Raudåna. Kulverten i Raudåna skiftes ut og forlenges slik at ca. 75 meter av bekken legges i rør (se dokument 6 for nærmere omtale av dette forholdet).



Figur 21: justert veglinje i Myrbekkane.



Figur 22: Foreslått vegløsning i Raudåna.

Beboerne øverst i Raudåna har ved varsel om oppstart av planarbeid uttrykt bekymring for økt trafikk forbi eiendommene sine. De ønsket derfor at det skulle settes opp en bom for å forhindre gjennomkjøring. Statens vegvesen og Sula kommune ønsker å knytte alle beboerne i Raudåna til den nye vegen, slik at dagens kryss mellom Raudåna og fylkesvegen på sikt kan stenges.

Som følge av innspillet fra beboerne har Sula kommune foreslått en trasé i Raudåna som ikke går via eksisterende tilkomstvegen til bolighusene på toppen av Raudåna. Ny trasé går i stedet i skråningen vest for/nedenom bolighusene øverst i Raudåna. Figuren til venstre viser hvordan den nye lokalvegen er planlagt på Raudåna.

Den nye lokalvegen går rett frem mot vannet slik at eiendommene 74/80 og 74/24 kobles på denne. Det reguleres inn en avkjørsel mot gamle Raudåna-vegen slik at avkjørselen til fylkesvegen (se bilder på neste side) på sikt vil kunne stenges slik vegvesenet i sin merknad anmoder om. Løa på 74/18 får en egen avkjørsel (adskilt fra g/s-vegen).

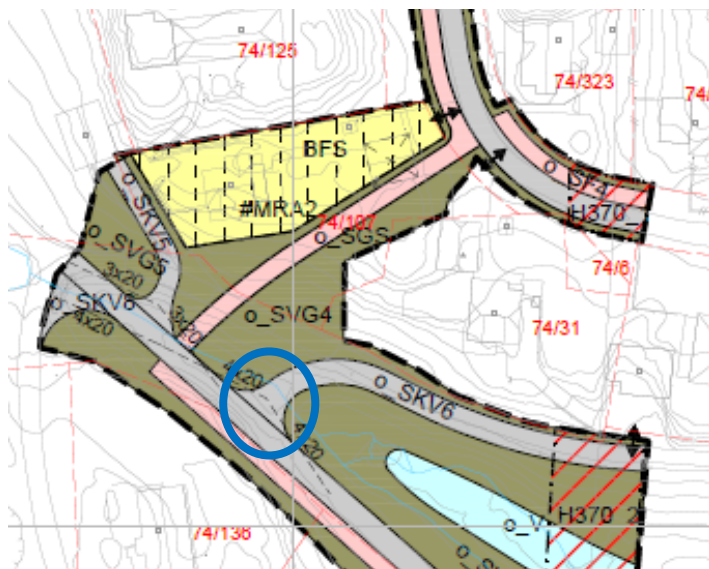
Eiendommene på toppen av Raudåna vil ved foreslåtte løsning kunne koble seg på den nye lokalvegen sør for eiendommene (se inntegnet avkjørsel nederst i figuren til venstre) ved å bygge i henhold til gjeldende reguleringsplan fra 1988, se Figur 4.



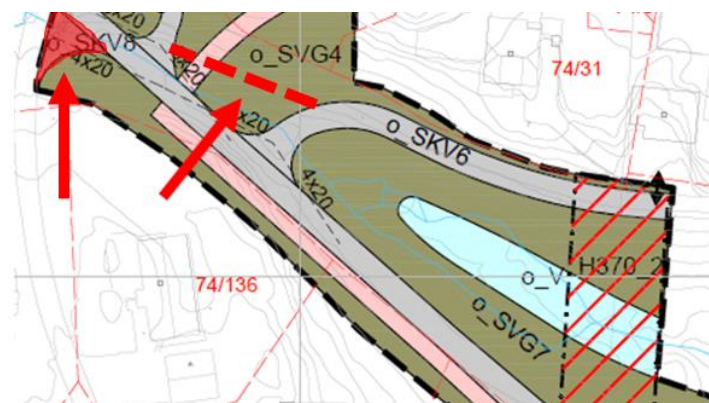
Figur 23: Avkjørsel fra fylkesvegen til Raudåna



Figur 24: Traseen vil gå på nedsiden av bebyggelsen øverst i Raudåna som man ser i bakgrunnen på de to nederste bildene.



Figur 25: Blå sirkel markerer ny tilkobling til lokalvegen Raudåna. Det duse kartet under viser gjeldende reguleringsplanen (i liten grad utbygd).



Figur 26: Rød stiplet linje viser eksisterende vegbit som kan saneres ved realisering av planen. På området o_SKV8 kan en del av vegformålet føres tilbake til grønt areal hvis/når tilkomst til toppen av Raudåna bygges fra sør.

Gamlevegen i Raudåna blir koblet på ny lokalveg (se blå sirkel i figuren til venstre) slik at også eiendommene 74/280, 74/128 og 74/122 kan få kobling mot Mauseidvåg.

Fortauet fra Mauseidvåg slutter i Raudåna, hvor barna må krysse lokalvegen (som betjener 7 bolighus), og deretter fortsette på en gang- og sykkelveg (o_SGS) mot Kringlevegen.

G/s-vegen mellom Raudåna og Kringlevegen har vært justert flere ganger, se detaljer i dokument 7. Kommunen sitt vedtak i saken ble påklagd med hensyn til denne traséen og er i etterkant endret til alternativ 3 (se dokument 7).

Når gamlevegen i Raudåna legges om vil en bit av eksisterende veg kunne saneres, se rød stiplet linje på arealet o_SVG4 i figuren til venstre. Arealet o_SKV8 vil kunne saneres hvis/når de øverste husene i Raudåna får tilkomst fra sør i henhold til gjeldende reg.plan for Mauseidvåg fra 1988, se figur 4.

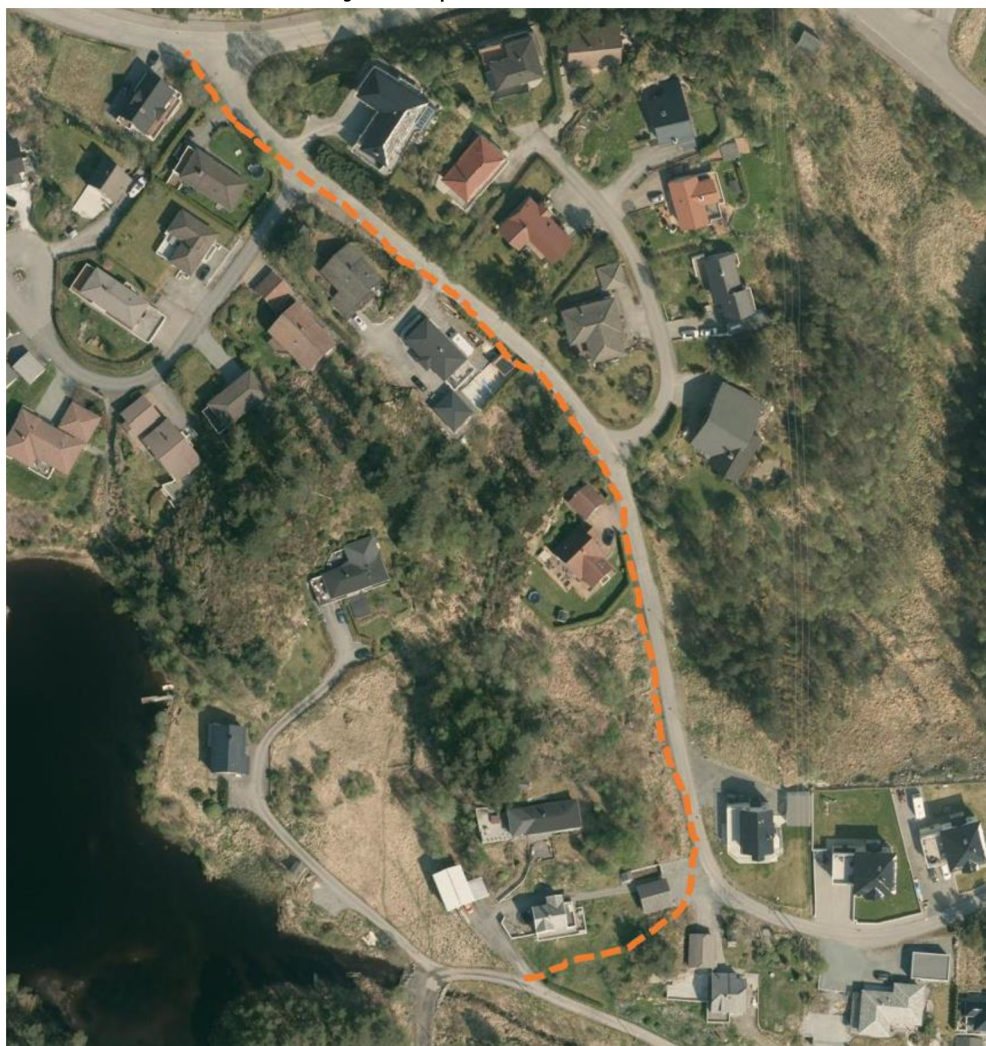
Ca. 75 meter av den øverste delen av bekken i Raudåna vil bli lagt i rør. Nederste delen legges om slik at bekkeløpet samles. Den del av bekken som vil ligge i dagen er regulert med arealformål «bruk og vern av sjø og vassdrag». De allmenne interessene knyttet til bekkelukking er nærmere omtalt i dokument 6.

4.1.2 Delstrekning 2: Raudåna-Kringlevegn

Fra Raudåna fortsetter traséen mot Kringlevegen i form av en g/s-veg som vist i figur 26. Sula kommune gjennomførte i 2018 kjøp av eiendommen 74/107 for å sikre muligheten til å gå over denne med ny skoleveg. Garasjen på eiendom 74/107 er i planen forutsatt revet/flyttet.

Kringlevegen utvides med fortau mot nord på østsiden og veglinjen justeres slik at veg med fortau stort sett ligger innenfor tidligere regulert område for veg. Mot vest er det regulert inn fortau på nordsiden av Kringlevegen slik som bebyggelsesplan for Kvernhusaugen fra 2005 viser.

Den siste biten av Kringlevegen (fra krysset med Aureneset) reguleres i reguleringsplanen for ny skole som Sula kommune jobber parallelt med.

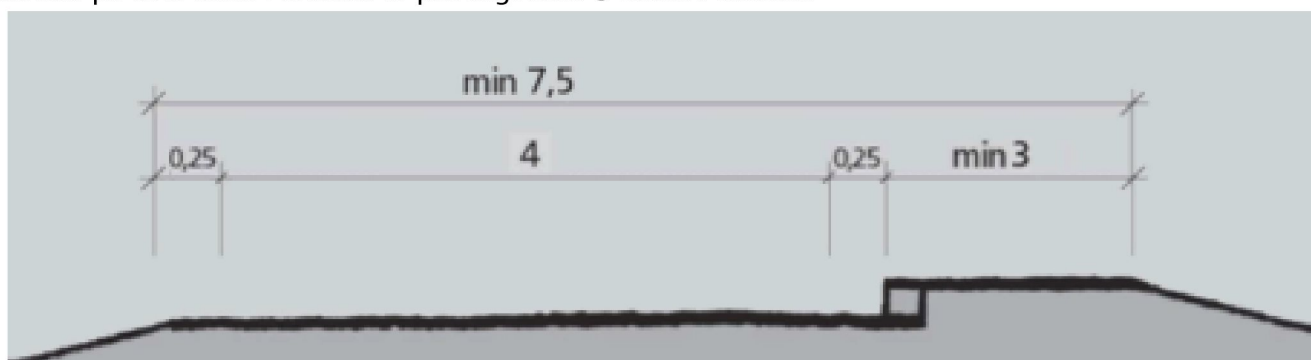


Figur 27: Oransje linje viser trasé fra Raudåna til Kringlevegen

4.2 Tekniske forutsetninger

4.2.1 Ny lokalveg med fortau

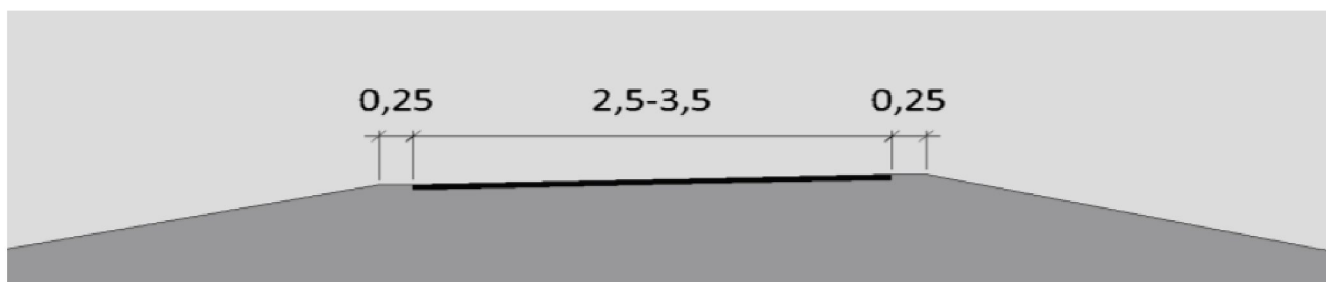
Ny lokalveg fra Mauseidvåg til Raudåna samt ny lokalveg på Kringlevegen planlegges med fortau på østsiden av kjørebanelen. Kjørevegen planlegges med 4,5 meters bredde inkludert 0,25 meter skulder på hver side. Fortauet er planlagt med 3 meters bredde.



Figur 28: Profil for ny lokalveg med fortau

4.2.2 Gang- og sykkelveg

G/s-vegen mellom Raudåna og Kringlevegen er planlagt med bredde 3 meter + 0,25 meter skulder på hver side, i alt 3,5 meter. Grøftebredde 1,5 meter. G/s-vegen er innenfor kravet i N100 for horisontal kurvatur (50 m), men har en stigning på 8,5 % på en kort strekning. Sula kommune har godtatt dette fravik. Garasjen på 74/104 må rives/flyttes.



Figur 29: Gang- og sykkelveg på Raudåna planlegges med bredde 3,0 meter + skulder areal (0,25 + 0,25cm)).

4.2.3 Kulvert i Raudåna

Planlagt ny kulvert i Raudåna blir betydelig lengre enn eksisterende og får en lengde på ca. 75 meter. Overslagsmessig kapasitetsberegninger er gjort med dataprogrammet HY-8 og konkluderer med at ny kulvert bør ha en diameter på min. 1 meter for å ha avledningskapasitet på 2 m³/s. Dette tilsvarer flom med større gjentaksintervall en 20 år, men lavere enn 200 år. Beregningene forutsetter at innløpet også har tilsvarende kapasitet. Eksisterende innløp anbefales derfor fornyet, se vedlagte flomvurderingsrapport, dokument 5. De allmenne interessene knyttet til bekkelukking er utredet i eget notat, se dokument 6.

4.3 Vurderte men forkastet alternativer

Mange ulike løsninger i forskjellige kombinasjoner har vært vurdert for denne strekningen. Noen alternativer var vurdert og forkastet tidlig i planfasen, mens flere alternativer har vært tegnet opp og har vært vurdert av Sula kommune hos administrasjonen og/eller på politisk nivå. Under vil vi gi en gjennomgang av hovedløsningene som har vært vurdert.

4.3.1 Stadfeste gjeldende reguleringsplan på ny



Figur 30: Gjeldende reguleringsplaner for området.

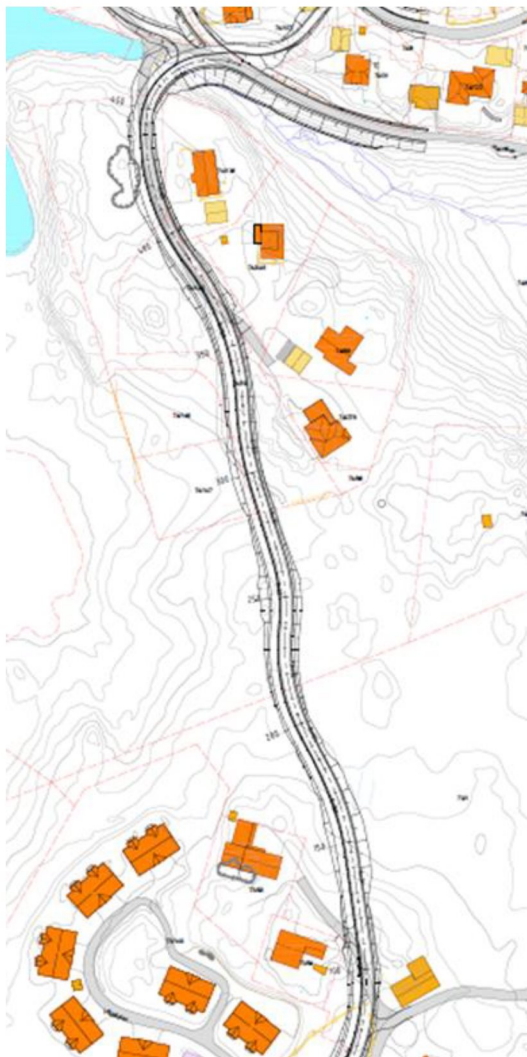
Det var innledningsvis vurdert om man kunne regulere og bygge i henhold til vedtatte reguleringsplaner. Reguleringsplanen for Mauseidvåg er fra 1988. Reguleringsplanen for Rørstad Vestre er fra 1975. Nærmere omtale av de to gjeldende reguleringsplanene er gitt i kp. 2.4.

På grunn av senere utvikling i området er det ikke mulig å regulere inn samme løsninger som var skissert i henholdsvis 1975 og 1988, men det legges til rette for at tilkomst til de øverste husene i Raudåna kan bygges fra sør i henhold til gjeldende reguleringsplan. Eiendom 73/1 er under regulering, se omtale i kp. 2.5.

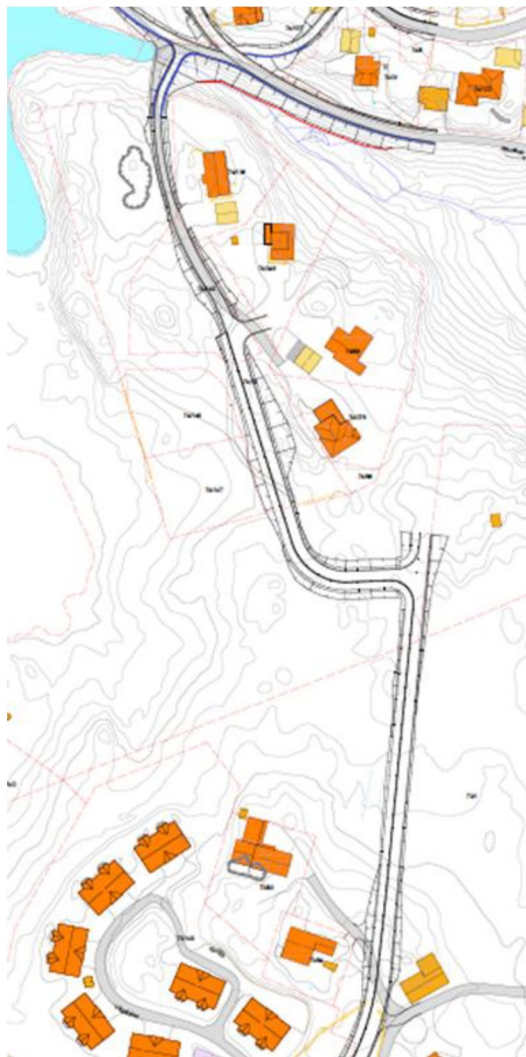
Bebyggelsesplanen for Kvernhusaugen fra 2005 viser fortau på vestsiden av Kringlevegen, men i denne planen er den lagt på østsiden av Kringlevegen fra Kringlevegn 16 for at flest mulig barn skal ha færrest mulige vegkryssinger.

4.3.2 Løsninger mellom Myrbekkane og Raudåna

Som utgangspunkt var det tenkt at traséen skulle gå over toppen av Raudåna for i størst mulig grad å være i henhold til gjeldende plan og for at beboerne på toppen av Raudåna skulle få tilkomst via Mausiedvåg.



Figur 31: Forslag B mellom Myrbekkane og Raudåna



Figur 32: Forslag C mellom Myrbekkane og Raudåna

Forslag B var først tenkt, men beboerne var i forbindelse med varsel om oppstart tydelige på at de ikke ønsker ekstra trafikk forbi eiendommene, og forslag C med en g/s-veg over Raudåna-toppen ble derfor skissert opp. Ulempen med en slik løsning er at den ikke gir mulighet for å bygge kjøreveg og dermed ha mulighet for å stenge krysset med fylkesvegen og videreutvikle området i Raudåna i henhold til arealdelen og gjeldende reguleringsplaner. Fordelen med å gå over toppen på Raudåna er at løsningen i større grad er i tråd med gjeldende reguleringsplan og at man unngår bekkelukking (som valgte alternativ resulterer i på en 75 meter lang strekning).

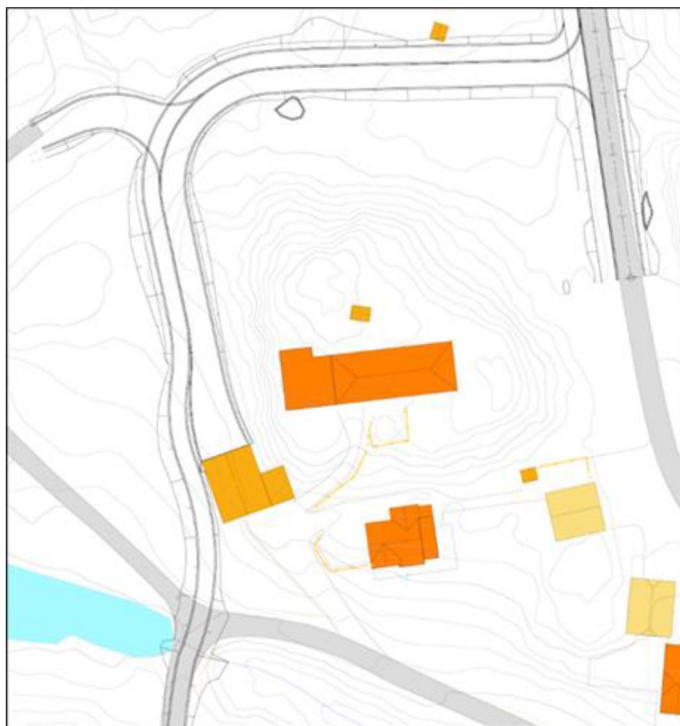
4.3.3 Løsninger fra Raudåna til Kringlevegen



Figur 33: Gjeldende reg.plan for Rørstad vestre fra 1975.

Det har vært utfordrende å finne en god løsning for kobling mellom Raudåna og Kringlevegen. Grunneierne i området har uttrykt ønske om at gjeldende plan fra 1975, se figur til venstre, i størst mulig grad følges. I denne planen er det foreslått vegløsninger som binder Raudåna og Rørstadmarka sammen over eiendom 74/18. Det er i gjeldende plan fra 1975 en vegforbindelse fra Raudåna både med kobling mot Kringlevegen og Aureneset.

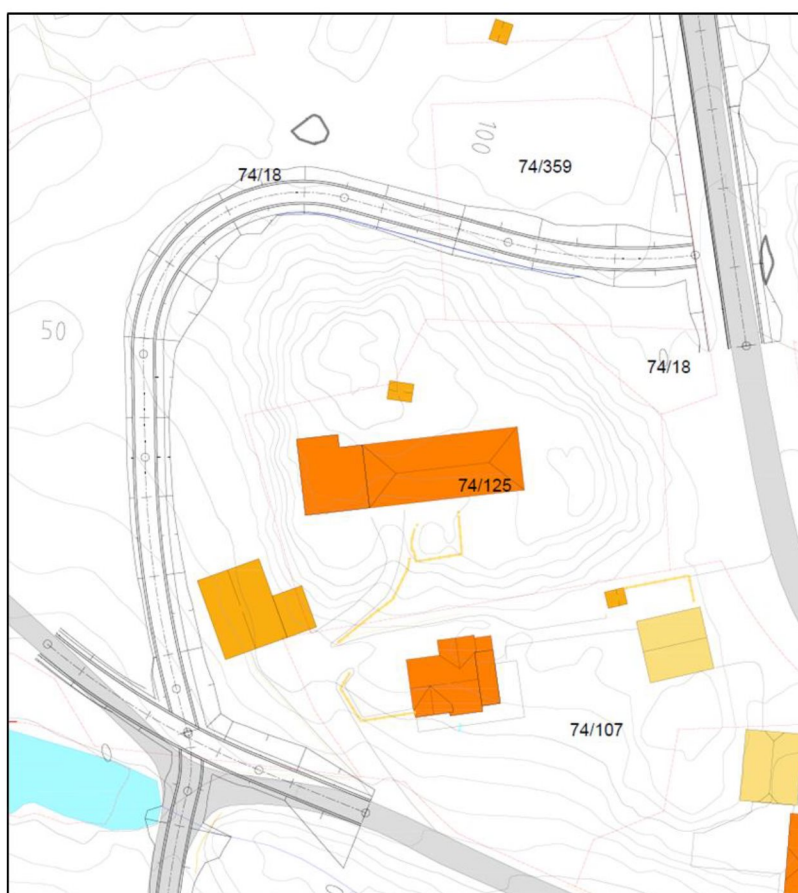
I figur 34 ses et traséforslag som er i tråd med den gamle reguleringsplanen.



Figur 34: Vurdert løsning.

Det er tegnet kjørevegen fra Kringlevegen til løa på 74/18. Vegen vil ligge nesten flatt. Fra løa er det fortau ned til demningen. Bebyggelsen i østre del av Raudåna vil ikke være tilknyttet denne løsningen og vil fortsatt måtte bruke eksisterende kryss med fylkesvegen. Hovedutfordringen med denne traséen er et område sør for Kringlevegen 10 med dyp myr. Kringlevegen 10 har utfordringer knyttet til setningsskader. Kommunen har vurdert at det er stor risiko for at myra dreneres med påfølgende setningsskader både på veger og bygninger i området. Konsekvensene ved denne traséen har så stor økonomisk risiko at forslaget er forkastet.

Det er videre vurdert et alternativ hvor man går utenom myrområdet. I figuren under er det foreslått en gang- og sykkelveg fra demningen til Kringlevegen. Tilkomstvegen til 74/80 og 74/124 legges litt om ved demningen. Det er også vurdert om kjøreveg kan legges i samme trasé, men kommunen ønsker ikke noen lokal kjøreveg mellom Raudåna og Rørstadmarka, da den kan virke mot sin hensikt og genere mer bilkjøring, og videre medføre ekstra trafikk i Rørstadkrysset på fylkesvegen. Bygging av ny skoleveg skal være med på å dempe trafikkøkningen i Rørstadkrysset når ny skole bygges.



Figur 35: Vurdert løsning

Når det ikke er ønskelig med vegforbindelse på denne strekningen vil gang- og sykkelvegen som er vist i figur 36 representere en lengere og dyrere løsning enn den som er foreslått i reguleringsplanforslaget.

Sula kommune gjennomførte i 2018 kjøp av eiendommen 74/107 for å sikre muligheten til å gå over denne med skoleveg. To av de vurderte løsningene over denne eiendommen er presentert på neste side.



Figur 36: Vurdert løsning; kjørbare g/s-veg fra demningen til Kringlevegen.

Dette alternativet har kjørbare g/s-veg fra demningen til Kringlevegen. Eiendom 74/80, 74/124 og 74/125 kan bruke g/s-vegen som tilkomstveg mot Kringlevegen. Det ville være mulig å knytte kjørevegen i Raudåna til denne kjørbare g/s-veg, slik at krysset mellom Raudåna og fylkesvegen ville kunne stenges.



Figur 37: Vurdert løsning:

Løsningen skisserer en g/s-veg fra demningen opp til Kringlevegen. G/s-vegen opp til Kringlevegen er kombinert med tilkomst til 74/125. I dette alternativet bruker 74/80 og 74/124 fremdeles krysset mellom Raudåna og fylkesvegen.

Vegen ved demninga er hevet opp for å tilfredsstille krav til universell utforming på gang- og sykkelvegen opp til Kringlevegen.

Løsningene presentert over legger til rette for blandet trafikk (det vil si biler og myke trafikanter på samme vegareal), hvilket er en løsning som ikke anbefales for en skoleveg. Videre er det utfordring knyttet til stigning på vegen, og det vil være vanskelig å innfri kravene til universell utforming. Kommunen har vurdert at konsekvensene med stigning, kombinert med trafiksikkerhetsmessige utfordringer knyttet til blandet trafikk, er såpass negativt at de to alternativene over er forkastet.

Dokument 7 beskriver ytterlige detaljer og justeringer rundt g/s-vegen mellom Raudåna og Kringlevegen. Det var først alternativ 2 hvor garasjen ikke måtte rives/flyttes som ble vedtatt i kommunestyret 14.05.20 i sak 032/20, men vedtaket ble påklagd og kommunen har justert traséen i henhold til alternativ 3 i nevnte notat som forutsetter at garasje rives/flyttes.

5 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

5.1 Rammer og premisser for planarbeidet

Målene i overordnet nasjonale, regionale og lokale planer som beskrevet i kp. 2.3 realiseres via denne detaljreguleringsplanen. Skoleveg gjøres tryggere, gangforbindelser etableres og lokale målpunkter bindes sammen i denne planen. Planen gir generelt gode forhold og forbindelser for myke trafikanter og vil forhåpentlig fremme målet om å få flere til å velge å sykle og gå, frem for å kjøre bil.

5.2 Forholdet til barn og unge

Denne planen ivaretar hensynene til barn og unge. God og trygg skoleveg er et viktig lokalt og nasjonalt mål som denne planen legger til rette for. Man binder her sammen Mauseidvåg med Rørstadmarka med en trygg, opplyst og universelt utformet gangforbindelse (fortau og gang- og sykkelveg). Tilbudet for myke trafikanter kan brukes både til og fra skolen, men også på fritiden til ulike aktiviteter. Ved realisering av både denne planen og av reguleringsplanen for en gang- og sykkelveg videre fra den nye skolen på Rørstadmarka til Fiskarstranda, vil barn for eksempel kunne sykle fra Mauseidvåg til idrettsanlegget på Lømyra uten å måtte ut på fylkesvegen.

5.3 Berørt bebyggelse

Den nye lokalveg vil være med på å legge til rette for boligutbygging slik som kommunedelplanens arealdel legger opp til. Det er meldt oppstart av planarbeid for en privat reguleringsplan på deler av eiendom 73/1 med formål boligbebyggelse (se kp. 2.5). Reguleringsplanen for 73/1 vil måtte tilpasse seg og koble seg på ny lokalveg.

De fire bolighus på Raudåna har mulighet for å koble seg på lokalvegen mot sør via gjeldende reguleringsplan for området.

Når det etableres kobling fra Raudåna til Mauseidvåg vil den trafikkfarlige avkjørselen fra fylkesvegen til Raudåna kunne stenges slik som Vegvesenet oppfordrer til.

Garasje på 74/197 (Kringlevegen) må rives/flyttes som et resultat av løsningene i planen.

5.4 Nærmiljø/friluftsliv

Den nye forbindelsen mellom Mauseidvåg og Rørstadmarka vil kunne skape nye muligheter for turer i nærmiljøet, for eksempel på sykkel rundt de forskjellige vann som ligger øst for planområdet. Dagens turstier i området berøres ikke av denne planen.

5.5 Vassdrag og flom

Eksisterende kulvert går fra Raudåvatnet, gjennom Raudånavegen og fortsetter i det fri ned mot fjorden, se bilder i kp. 3.3. Norconsult har gjort en flomvurdering for bekken i Raudåna, rapporten er vedlagt (dok. 5). De almene interessene knyttet til vassdraget er utredet i eget notat (dok. 6).



Figur 38: Eksisterende kulvert i Raudåna.

Total lengde på kulverten er ca. 8 meter, men andre dimensjoner er ukjente. Dermed er også avledningskapasiteten til kulverten ukjent. Innløpet til kulverten ligger horisontalt på 19,6 meter over havet. Inntaket fungerer som overløp og tilfører vann til bekken. Vegen vil ved stor vannstand i Raudåvatnet fungere som en dam, men det er usikkert om vegen har damfunksjon ved normal vannstand.

Planlagt ny kulvert blir betydelig lengre enn eksisterende og får en lengde på ca. 75 meter. Overslagsmessige kapasitetsberegninger er gjort med dataprogrammet HY-8. De foreløpige beregningene tilsier at ny kulvert bør ha en diameter på minimum 1 meter for å ha avledningskapasitet på 2 m³/s, men dette avhenger av endelig utforming. Dette tilsvarer flom med større gjentaksintervall en 20 år, men lavere enn 200 år. Beregningene forutsetter at innløpet også har tilsvarende kapasitet. Eksisterende innløp anbefales derfor fornyet.

Det etterstrebes at kulverten bygges så kort som det lar seg gjøre slik at bekken renner mest mulig i dagen. Dimensjoner på kulvert avhenger av hvilke krav som stilles til flomavledning, men det anbefales å følge funksjonskrav fra Statens vegvesen hvor returperiode på minimum 100 år legges til grunn.

5.6 Naturmangfold

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet, og vi har gjort følgende vurderinger:

Til § 8 om Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert til å være godt. Holtan og Grimstad kartla i 2000–2001 biologisk mangfold i Sula kommune. Dette ble fulgt opp med supplerende kartlegging av naturtyper utført av Dag Holtan og Perry Larsen i 2009 på oppdrag fra Møre og Romsdal fylke. Resultatene fra de forskjellige undersøkelser ligger i naturbasen som det er vist til i kp. 3.4. Det er ingen registreringer i planområdet, men det er registrert ål i Raudåvatnet i 1993. De allmenne interessene knyttet til bekken i Raudåna, samt avbøtende tiltak i forhold til eventuelt vandrende ålyngel, er beskrevet i dokument 6.

Til § 9 om føre-var-prinsippet:

Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert til å være godt. Det innebærer også at konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet er vurdert som kjent, og det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet. Føre-vare-prinsippet anses derfor som oppfylt.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samla belastning:

Mellom Vågstunet og Raudåna vil ny lokalveg med fortau, på en strekning på ca. 140 meter, krysse et område med skog og myr. Dette området er regulert til boligformål og fremtidig utbygging er derfor sannsynlig. Det er meldt oppstart av planarbeid for reguleringsplan med boligformål på eiendom 73/1. Av andre kjente prosjekt kan nevnes skolen ved Rørstadmarka som vil legge beslag på et område som i dag er uberørt skog/myr-område. Områdene som blir berørt ligger i ransonen mellom bebyggelse og skog/fjellområdene på Sula. Inngrepene vil ikke redusere INON-områdene. Det er kjent at det er et naturreservat vest for planområdet hvor verneformålet er fugle- og dyreliv. Det er vurdert slik at denne reguleringsplanen ikke vil påvirke verneformålet i naturreservatet, og ikke vil belaste økosystemet i for stor grad.

Til § 11 om kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:

Hvis det oppstår skade på naturmangfoldet eller uforutsett miljøforringelse skal tiltakshaver dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder:

Det er en forutsetning av de mest miljøvennlige teknikkene blir lagt til grunn. I denne saken gjelder dette å gjøre minst mulig inngrep i myrområdene, og legger til rette for minst mulig drenering av myra. Hele planstrekningen skal kartlegges for fremmede uønsket arter.

5.7 Kulturmiljø

Ved kulturminneundersøkelser i planområdet, utført av Møre og Romsdal fylkeskommune, juli 2019 ble det ikke gjort noen funn i planområdet (jf. Email fra arkeolog Guru Sanden Dehli, Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 09.08.19).

Det er gitt bestemmelser om at ved funn av eventuelle kulturminner i forbindelse med utbygging skal anleggsarbeidet stoppes umiddelbart og kulturseksjonen hos Møre og Romsdal fylkeskommune kontaktes.

5.8 Massehåndtering

Som nevnt i kp. 3.4 om naturmangfold skal fremmede uønsket arter kartlegges før utbygging og håndteringsplan skal utarbeides for å unngå spredning. Stedlige jordmasser vil bli brukt til tilstelling og det skal ikke bli tilført masser som utgjør en fare for spredning av uønskede arter. Overskuddsmasser av matjord vil kommunen forsøke å gå i dialog med grunneiere om i det aktuelle området for lagring/planering.

5.9 ROS analyse

Det er laget en egen ROS-analyse til planforslaget (dokument 4). Følgende tema er identifisert som å utgjøre en vis risiko og er derfor nærmere omtalt i analysen:

- Fare nr. 4: Ustabile grunnforhold
- Fare nr. 5: Flom
- Fare nr. 18: Magnetfelt
- Fare nr. 28: Akutt forurensing
- Fare nr. 30: Fremmede arter

ROS-analysen beskriver hvordan grunnforhold skal følges opp, hvordan magnetfeltet knyttet til 22 kV-linjen håndteres med hensynssone på plankartet, hvordan anleggsinstruks skal være særlig oppmerksom på forurensing mot vannet og hvordan fremmede arter skal kartlegges.

Det konkluderes i analysen med at risikoen knyttet til tiltaket er håndterbar.

Flomfare er vurdert i egen utredning (dokument 5).

6 Gjennomføring av forslag til plan

6.1 Framdrift

Gang- og sykkelveger til skolen (fra Fiskarstranda og fra Mauseidvåg) skal stå ferdig før den nye skolen på Rørstadmarka kan tas i bruk.

For kommunen sin del er det ønskelig med rask og rasjonell gjennomføring. Men framdrifta er også avhengig av forhold som kommunen ikke har styring over, f.eks innspill til denne planen og håndtering av disse. Planen forventes tidligst godkjent mot slutten av 2019, men forsinkelser kan oppstå. Ved større endringer vil planen bli sendt ut på 2. gangs offentlig ettersyn.

6.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

De kommunale vegene Myrbekkane og Kringlevegen vil bli berørt av anleggstrafikk. Framkommelighet og sikkerhet vil ha høy prioritet i anleggsperioden. Likevel vil det i perioder bli redusert framkommelighet. Dersom det blir behov for stengte veger vil dette bli varslet.

Det blir begrenset adkomst på de stedene hvor det foregår anleggsarbeider. Veger/avkjørsler som må stenges varsles og skiltes.

Det legges til rette for passering for gående og syklende.

Tiltak vil bli iverksatt med tanke på støy- og støvplager i anleggsperioden. Det vil bli foretatt regelmessig vedlikehold som vasking/kosting som følge av anleggstrafikk.

7 Sammendrag av merknader

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til PBL § 12-8 varslet grunneiere og offentlige myndigheter i brev datert 05.11.18, samt i annonse i Sulaposten 08.11.18. Sula kommune varslet samtidig oppstart av planarbeid på sin hjemmeside. Fristen for å komme med merknad til oppstartsvarelet ble satt til 05.12.18. Det ble på tilsvarende vis varslet om utvidet planområde ved Raudåna 21.03.19. Fristen for å komme med merknad knyttet til det utvidet området ble satt til 24.04.19.

6.3 Merknader ved varsel om oppstart

6.3.1 Fylkesmannen i Møre og Romsdal

I merknaden, som er datert 03.12.18, oppfordrer fylkesmannen til at man ser på det nærliggende verneområdet og de tilgrensende våtmarksområdene i sammenheng og legger vekt på å ta vare på den naturlige vegetasjonssonen langs Raudåvatnet gjennom å legge inngrep i god avstand fra de mest sårbare områdene langs vannet. Det bør settes krav til avgrensing av anleggssone og istandsetting i samsvar med naturgitte forutsetninger. Forbud mot anleggsarbeid i hekketiden bør vurderes. Det påpeker at det må gjennomføres en ROS-analyse for planområdet.

Vurdering av merknad:

Traseen er lagt i lengre avstand fra Raudåvatnet enn det som var signalisert ved varsel om oppstart. Traséen går nå på nedsiden av de øverste bolighus i Raudåna og ulempene knyttet til nærføring av vannet er således minimert. Det er i bestemmelsene satt krav til istandsetting etter anleggsarbeidet. Det er utført en ROS-analyse for planområdet som tar utgangspunkt i fylkesmannen sin sjekkliste.

6.3.2 Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)

I merknaden, som er datert 03.12.18, påpeker NVE at fare for områdeskred av kvikkleire må være et tema i ROS-analysen.

NVE anbefaler at klimaprofil for Møre og Romsdal (utarbeidet av Norsk klimaservicesenter) benyttes ved vurdering av avstand til Raudåvatnet og Raudåna, samt for kapasitetberegning på bruer og kulverter.

Det anbefales at arealbrukskategorien «Bruk og vern av sjø og vassdrag» (PBL § 12-5 nr. 6) benyttes til å merke vannkanten med, og at kraftlinjen settes av som teknisk infrastruktur (PBL § 11-7 nr. 2).

Dersom planen innebærer inngrep i vassdraget med det utredes om det er knyttet allmenne interesse til vassdraget, og hvordan inngrepet påvirker disse interessene.

Vurdering av merknad:

Traseen er lagt i lengre avstand fra Raudåvatnet enn det som var signalisert ved varsel om oppstart, og ulempene knyttet til nærføring av vannet er således minimert. Skred og flom er vurdert, se planomtale, ROS-analyse og vedlagte flomvurdering.

6.3.3 Møre og Romsdal fylkeskommune

I merknaden, som er datert 03.12.18, ber fylkeskommunen om at det tas hensyn til dyrelivet i Djupvikvatnet-Kringlevatnet naturreservat ved for eksempel å unngå anleggsvirksomhet i hekkeperioden. Fylkeskommunen stiller videre krav om arkeologisk registreringer i henhold til § 9 i Kulturminneloven.

Vurdering av merknad:

Traseen er lagt i lengre avstand fra Raudåvatnet enn det som var signalisert ved varsel om oppstart, og ulempene knyttet til nærføring av vannet er således minimert. Kulturminneundersøkelser ble utført juli 2019, det ble ikke gjort funn (jf. Tilbakemelding fra arkeolog Guro Sanden Dehli, 09.08.19).

6.3.4 Statens vegvesen (SVV)

I merknaden datert 30.11.18 ber Statens vegvesen om at veger, fortau og gang- og sykkelveger utformes i tråd med gjeldende krav i ny N100. Fortau og gang- og sykkelveger må opparbeides med en slik standard at de kan benyttes av skolebarn hele året. De må være enkle å drifte/brøyte og de må være belyst. Universell utforming må legges til grunn.

Statens vegvesen ønsker i tillegg at det vurderes om flere bolighus på Raudåna kan bli koblet på ny lokalveg, slik at dagens uoversiktlige og trafikkfarlige avkjørsel fra Raudåna til fylkesvegen kan erstattes med tilkomst fra sør via Myrbekkane.

Vurdering av merknad:

Planen legger opp til at veger, fortau og gang- og sykkelveger utformes i tråd med gjeldende krav i ny N100. Det er lagt opp til at all bebyggelse i Raudåna skal ha tilkomst fra Myrbekkane. Ved full utbygging kan krysset mellom Raudåna og fylkesvegen stenges.

6.3.5 Mattilsynet

Mattilsynet skriver i merknad datert 03.12.18 at de ikke har noe innspill til oppstartvarselet for planarbeidet.

6.3.6 Fra grunneierne på eiendom: 74/86, 74/136, 74/147, 74/148, 74/278 og 74/346.

I alt 6 grunneiere har i merknad datert 04.12.18 kommet med konkrete innspill knyttet til bom, skilt og snuhammer. Det er ønskelig at vegen legges slik at den tar minst mulig boligtomter på parsellene. Videre går det frem at bom ønskes, og generelt minst mulig trafikk.

Vurdering av merknad:

Lokalvegen er nå justert slik at den ligger på nedsiden av bolighusene og således ikke vil generere forstyrende trafikk forbi eiendommene. Boligtomter på toppen av Raudåna berøres ikke av den foreslåtte traséen.

6.3.7 Fra Erling og Halldis Røbekk

Røbekk skriver i merknad datert 25.11.18 at vegen ikke skal stenges der det er vist i oppstartvarselet, men ved løa i Raudåna slik reguleringsplan fra 1975 viser.

Vurdering av merknad:

Oppstartvarselet som var sendt ut skal varsle grunneiere, myndigheter og andre berørte om at planarbeid for området startes opp. I oppstartvarselet var det skissert et planområde. Det ble meldt om utvidet planområde mars 2019. Grensen på ny reguleringsplan blir innenfor dette området. Som oftest dekker reguleringsplanforslaget et mindre areal inn det som det ble meldt oppstart for. Vegen skal ikke stenges der plangrensen for denne planen slutter. Reguleringsplan fra 1975 vil fremdeles være gjeldende der ny plan ikke overlapper og erstatter denne.

6.4 Merknader ved varsel om utvidet planområde

6.4.1 Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Fylkesmannen viser til merknad til varsel om oppstart av 03.12.2018, og har ut fra sine ansvarsområder ingen nye merknader til utviding av planområde.

6.4.2 Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeskommunen skriver i en epost datert 16.04.19 at de ikke har merknader til utvidelse av planområdet.

6.4.3 NVE

NVE skriver i en epost datert 12.04.19 at de ikke har merknader til utviding av planområdet og viser til innspill til planarbeidet datert 03.12.2018.

6.4.4 Statens vegvesen (SVV)

SVV har i utgangspunktet ingen merknader til planutvidelsen, men stiller spørsmål til om den ikke burde vært ytterligere utvidet slik at man gjennom planen også kan sikre atkomst til gnr. 74 bnr. 46 og 132. Selv om disse eiendommene i dag har atkomst via felles avkjørsel fra fylkesveg 657, har de ikke sikret atkomst i vedtatt reguleringsplan. Fylkesveg 657 er en veg med stor transportmessig betydning, og av hensyn til trafikk sikkerheten og fremkommeligheten på vegen ber SVV om at dere ser på en løsning som sikrer at også disse eiendommene kan knytte seg til underordnet vegnett.

Ellers viser SVV til tidligere uttale i saken og ber om at dette legges til grunn for den videre planleggingen.

Vurdering av merknad:

Utvidelsen av planområdet er gjort for å få på plass en god løsning som sikrer en universelt utformet skoleveg mellom Myrbekkane og Kringlevegen. Løsningen har også gjort det mulig å knytte på Raudåna slik at dette område får tilkomst via Myrbekkane. En ytterligere utviding av området for å få med gnr. 74 bnr. 46 og 132 som i dag har en oversiktlig avkjørsel til fylkesvegen ser vi ikke som hensiktsmessig i dette planarbeidet.

6.5 Merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslag

Offentlig ettersyn av planforslaget ble i henhold til PBL § 12-10 varslet grunneiere og offentlige myndigheter i brev datert 25.09.19, samt via annonse i Sulaposten. Sula kommune varslet samtidig oppstart av planarbeid på sin hjemmeside. Reguleringsplanforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 01.10.19–14.11.19.

6.5.1 Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Fylkesmannen påpeker at det bør knyttes en bestemmelse til planen som sikrer tilstrekkelig kapasitet for å avlede flom med minimum 100 år gjentaksintervall for planlagt kulvert.

Videre påpekes det at bestemmelsen i §4.1 må utformes slik at den også sikrer at utbygging nært høyspentanlegg skjer i tråd med kravene til Direktoratet for strålevern og atomberedskap (DSA).

Vurdering av merknad:

- *Det er satt inn en bestemmelse (§2.1 –c) som sikrer at kulverten bygges med tilstrekkelig kapasitet for å avlede en flom med minimum 100 år gjentaksintervall. Utførte beregninger (i flomvurdering, dokument 5) tilsier at det kreves en diameter på 1 meter, men dette avhenger av endelig utforming og vil bli avklart ved detaljprosjektering i forbindelse med byggeplan. Det etterstrebes at kulverten bygges så kort som det lar seg gjøre slik at bekken renner mest mulig i dagen.*
- *Bestemmelsen §4.1 Faresone – høyspentanlegg, er oppdatert med opplysning om byggeforbud i hensynssonen samt krav til utredning av elektromagnetisk stråling ved byggeprosjekter (for bygg med varig opphold) der det forventes feltnivåer over 0,4 μT (mikrotesla).*

6.5.2 Statens vegvesen (SVV)

SVV skriver innledningsvis at de ser positivt på at det legges opp til gang- og sykkelvegløsninger som knytter sammen store boligområder og bidrar til at flere vil gå og sykle. Dette er også en del av en trygg skoleveg, jf. pågående planarbeid for ny skole på Rørstadmarka. Vi ser også positivt på at man gjennom denne planen har klart å finne løsninger som legger opp til at både ny og eksisterende boligbebyggelse kan knyttes til nye samleveger. Dette gir blant annet muligheten til å stenge en avkjørsel (Raudåna) fra fylkesveg 657.

SVV påpeker videre følgende momenter i planen:

- Avkjørselen på Kringlevegen til gnr. 74 bnr.31 og 107 ser noe brei ut og at avkjørselen til gnr. 74, bnr. 31 muligvis er noe bratt. Garasje på 74/107 ligger delvis inn i vegformålet og

antas derfor å måtte rives. Plangrensen bør derfor utvides slik at hele garasjen ligger i planen.

- SVV etterlyser vurdering av den skarpe kurven på g/s-vegen og av terrengutslag
- Avkjørsler med pil-symbol bør ha bestemmelser knyttet til seg for å sikre riktig geometrisk utforming. Frisikt soner bør vise i plankartet.

Vurdering av merknad:

- *Avkjørslene til Kringlevegen 16 og 18 er strammet inn i planen. Området blir mindre utflytende ved bygging av g/s-veg og fortau.*
- *Hele eiendom 74/107 er tatt med i planen (BFS).*
- *Kurvaturen på gang- og sykkelvegen (o_SGS) er forbedret.*
- *Det er tegnet inn en avkjørsler sør i planområdet i sør (o_SKV7).*
- *Det er satt inn bestemmelser knyttet til avkjørselspiler.*
- *Frisiktsoner er lagt inn.*

6.5.3 Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Dersom Sula kommune ønsker å unngå særskilt behandling etter vannressursloven for tiltaket i Raudåna må planen gjøre rede for om det er knyttet allmenne interesser til vassdraget og hvordan inngrepene påvirker disse interessene.

NVE påpeker at arealformålet «Annan veggrunn – grøntareal» er benyttet for areal ved bekken. NVE anbefaler arealbrukskategorien «Bruk og vern av sjø og vassdrag», jf. pbl § 12–5 nr 6, anvendes til å merke vasstreng med t.d. underkategorien «Natur og friluftsliv» og at det langs bekken opprettholdes et naturlig vegetasjonsbelte.

Kap. 5.5 i planomtalen drøfter problemstillingen til flom, men er ikke entydig med hensyn til hvilke løsninger som er valgt. Vi kan heller ikke se at plankartet eller bestemmelsene har krav som beskriver løsningene og sikrer tilstrekkelig kapasitet på vannvegene. NVE ber kommunen sikre at løsningene for flomhåndtering blir bedre omtalt i plandokumentene og krav innarbeidet i bestemmelsene før sluttbehandling av planen.

Vurdering av merknad:

Det er laget et eget notat vedrørende de allmenne interessene knyttet til vassdraget i Raudåna (dok.6). Notatet og oppdatert planomtale har vært fremlagt NVE som har godkjent dette i brev datert 19.12.19. Det er på plankartet lagt inn en sone med «bruk og vern av sjø og vassdrag» rundt bekken og det er satt bestemmelser til området basert på notatet i dokument 6.

Det er videre satt inn en bestemmelse (§2.1 –c) som sikrer at kulverten bygges med tilstrekkelig kapasitet for å avlede en flom med minimum 100 år gjentaksintervall. Utførte beregninger (i vedlagte flomvurdering, dok.5) tilsier at det kreves en diameter på 1 meter, men dette avhenger av endelig utforming og vil bli avklart ved detaljprosjektering i forbindelse med byggesak. Det etterstrebes at kulverten bygges så kort som det lar seg gjøre slik at bekken renner mest mulig i dagen.

6.5.4 Barnerepresentanten i Sula kommune

Barnerepresentanten er positiv til at kommunen sikrer ny lokalveg med fortau samt en gang- og sykkelveg. Det er viktig at gang- og sykkelvegen har god kvalitet, slik at en på vinterstid kan brøyte vegen, og at den har god belysning. Det ser ut til at barn og unge si interesse er ivaretatt i planarbeidet.

6.5.5 Jan Kjartan, Finn og Bjarte Dybvik

Dybvik skriver at de støtter trasévalget som kommunen anbefaler der en vektlegger trygg og sikker skolevei inkludert at det skal tilrettelegges for universell utforming. Dybvik mener videre at det er både rett og fremtidsrettet å bygge kjøreveg langs gang- og sykkelvegen.

Dybvik gir videre sin tilslutning til at arealet som er avsatt til midlertidig anleggsområde på deres grunn kan benyttes til dette formålet. Videre påpekes det at det bør være i alles interesse at høyspentlinjen blir lagt i jorden og det oppfordres til at Sula kommune jobber aktivt for å få til dette. Det oppfordres til å få lagt trekkør i vegtraséen når denne bygges, også selv om omleggingen ikke nødvendigvis kommer til å skje da.

Avslutningsvis påpeker Dybvik at det er relativt trang passasje mellom løa og eksisterende stolpe for høyspentlinjen når det skal anlegges både gang- og sykkelveg samt tilhørende vegtrasé. Dybvik ber om at kommunen ser særskilt på løsninger ved dette punktet av vegen. Dybvik skriver at slik planforslaget ligger nå vil vegen trolig komme i konflikt med dagens innkjøring til løa og kan medføre at den støpte brua inn til løa må fjernes. Det er t.o. et rom i løa under betongdekket.

Vurdering av merknad:

- *Forholdet til høyspentlinjen må avklares med netteier.*
- *Tilpasning til løa gjøres i forbindelse med byggesak.*

6.5.6 Barbro og Peder Røbekk

Røbekk skriver at de synes det er en god løsning som er lagt frem, og at de ønsker at vegen skal gå der den er inntegnet og at den blir bygget samtidig med fortauet. Det pointeres at det er ønskelig med samtidig utbygging både av hensyn til de økonomiske konsekvensene for kommunen, men også med tanke på de miljømessige fordelene ved en samlet utbygging.

6.5.7 Halldis og Erling Røbekk

Røbekk skriver at de er veldig positive til denne vegen/ fortauet, og at de har et ønske om at vegen / fortauet blir bygd samtidig. Videre skriver Røbekk at de som deleiere av gnr./bnr 74/6 er villige til å avstå grunn, slik at veg/ fortau blir lagt i en litt større bue rundt eiendommen til K. P. Dyb i tilfelle dette kan løse et eventuelt problem.

6.5.8 Ervin Røbekk

Røbekk skriver at han er veldig fornøyd med planforslaget og håper at tiltaket blir bygget ut samlet/samtidig.

6.5.9 Sissel Andersen og Kjell Petter Dyb

Som eiere av 74/86 har vi følgende innspill på planen:

1. Alle skjæringer som tilstøter 74/86 skal det oppføres forstøtningsmurene av naturstein.
2. Vegen skal ikke være droppsone for skolebarna ved kryss Raudåna/demma.
3. Vegen fra demma ved Raudavatnet blir en u-sving for oss som bor i Raudåna sør, dette blir ubrukelig for oss.
4. Løsning på pkt. 3: Det blir å spare penger på å ordne kryss ved demma, kutte vår tilkomst der, og heller bruke de midlene til veg inntil byte (som vist på kartskisse) sørøst som i gjeldene Reg. plan. Vi bygger resterende veg til eiendommene sjøl.
5. Hva blir tilknytningsavgift på vegen?
Jeg veit at dette blir en dyr veg.
Blir dette tatt i betraktning så er ikke vi imot den foreslåtte plan fra Norconsult.



Figur 39: Vedlegg til merknad fra Andersen og Dyb.

Vurdering av merknad:

- Forstøtningsmur skal tilpasses terrenget. Detaljer vedrørende typer mur/stein vil komme frem i byggesak.
- Vegen er ikke regulert for/tilrettelagt drop-sone.
- Det er regulert inn en midlertidig løsning ved demningen hvor vegen utvides og dimensjoneres slik at svingen skal være mulig også for store kjøretøy som brannbil og søppelbil. Det vil derfor være fullt mulig å ta svingen med vanlig personbil.
- Gjeldende reguleringsplan (1531-8.01, 1988) tilrettelegger for tilkomst fra sør til toppen av Raudåna. Den nye reg.planen for skolevegen endrer ikke på mulighet for tilkobling fra sør. Det er lagt til en bestemmelse som sier at området o_SKV8 skal tilbakeføres til grønt areal når tilkomst fra sør er etablert. Den regulerte løsningen endrer ikke dagens situasjon.
- Reguleringsplanen fastsetter hva som kan bygges, men ikke når, og eventuell kostnadsfordeling.
- Tilknytningsavgift bestemmes ikke i reguleringsplan.

6.5.10 Merete Beite Dyb

Som eier av 74/278 har eg følgende innspill på planen:

1. Vegen skal ikke være droppsone for skolebarna ved kryss Raudåna/demma.
2. Vegen fra demma ved Raudavatnet blir en u-sving for oss som bor i Raudåna sør, denne blir da et dårligere alternativ en vi har i dag og enda vanskeligere på vinterstid
3. Løsning på pkt. 2: Om en kutter ut vår tilkomst av vegen ved demma vil en spare penger der. Det er da eventuelt ønske at en heller bruker pengene en sparer til å lage veg inntil Raudåna etter gjeldene reg.plan. Vi kan da bygge resterende veg til eigedomene sjølve.
4. Blir det eventuelt noe tilknytningsavgift på vegen?

Kan en ta dette i betraktning og få til ei god og fungerande løysing så er eg ikkje imot den foreslåtte planen fra Norconsult.

Vurdering av merknad: Det vises til svaret gitt til Andersen og Dyb i kp. 6.5.9.

6.5.11 Stine og Arnt-Ivar Vatne Dyb

Innspill til forslag til detaljreguleringsplan Myrbekkane til Rørstadmarka fra 74/346

Alle skjæringer som tilstøter 74/346 skal det oppføres forstøtningsmurer av naturstein og gjerde.

Det bør også få lagt Strøm/Fiber som går til Raudåna sør i bakken i stede for luftspenn.

Blir høgspent lagt i bakken ved de nye planene?

Vi har bygget garasje og uteområde i henhold til gjeldene reguleringsplan, vi synes det forslaget med den u-svingen som er tegnet inn ved brua/demma er lite fornuftig. Løsning vi ønsker er at dere bygger tilkomst veg for oss sørøst som gjeldene reguleringsplan sier. Og da fjerne brubakken i sin helhet.

Ved at veien blir stengt ved demma, forhindrer det at barna bruker veien gjennom tunet som snarvei og heller da bruker den nye gang og sykkelveien som er hensikten med denne planen.

Det bør gjøres noe med veien forbi bedehuset. Den er for smal til å takle økt trafikk.

Blir dette tatt i betraktning så er ikke vi i mot planene.

Vurdering av merknad: Det vises til svaret gitt til Andersen og Dyb i kp. 6.5.9. Strøm/fiber avklares med netteier. Bedehuset ligger utenfor planområdet. Kommunen vurderer kapasiteten forbi bedehuset som tilstrekkelig.

6.5.12 Kurt O. Dybvik

Utdrag av merknad: «Jeg bor i det som opprinnelig er hovedhuset i Raudåna 10 meter fra veien, som engang avga grunn til vei og fortau til stat og kommune. Det aksepteres ikke at av og påkjørsel til hoved veien på sikt skal stenges. lett slikt tilfelle må vår familie kjøre 2 kilometer fra huset rundt om i Mauseidvåg før vi er på hoved veien igjen 10 meter fra huset».

Vurdering av merknad: Det aktuelle krysset ligger utenfor området som denne planen regulerer. Reguleringsplanen påvirker krysset på den måten at den ligger til rette for en fremtidig kobling mellom Mausiedvåg og Raudåna, slik at trafikk fra Raudåna kan gå via Mauseidvåg og ikke via det omtalte krysset. Dette for å imøtekomme merknader fra SVV/fylkeskommunen gitt i fbm. varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet. SVV/fylket ønsker mindre trafikk i dette krysset, og ønsker at eventuelt nye boliger i området får atkomst via Mauseidvåg. Løsningen for eksisterende avkjørsler/tilkomst til hver enkelt husstand/eiendom vil bli hensyntatt av utbygger/grunneier(e) ved en eventuell utbygging i området. Det er lite trolig at avkjørselen til den aktuelle eiendommen vil bli stengt, selv om lokalvegen Raudåna eventuelt kobles mot Mauseidvåg.

Vedlegg

- Forslag til bestemmelser (dokument 2)
- Forslag til plankart (dokument 3)
- ROS-analyse (dokument 4)
- Flomvurdering (dokument 5)
- Bekken Raudåna_vurdering av allmenne interesser (dokument 6)
- Alternativsvurdering for g/s-veg mellom Raudåna og Kringlevegen (dokument 7)