



PLANID-
Arkiv: 15282020003,
GBNR-26/11, FA-L13
JournalpostID: 23/7070
Saksbehandlar: Arild Sunde Rinnan
Dato: 02.06.2023

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
PS-29/23	Nærings- og utviklingsutvalet	13.06.2023

Detaljregulering Djupedalen industriområde - Politisk behandling før 1.gongs høyring og offentlig ettersyn

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak

Planforslaget til Detaljregulering Djupedalen industriområde (planid 15282020003) vert lagt ut til 1.gongs høyring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslova § 12-11.

Nærings- og utviklingsutvalet - 29/23

NU - behandling:

Arealplanlegger Arild Sunde Rinnan orienterte og svara på spørsmål.

Utvalet drøfta saka.

Det vart lagt fram eit felles forslag til tilleggspunkt:

Nærings- og utviklingsutvalet krev at det før eigengodkjenningsvedtak av planen blir inngått ein utbyggingsavtale om å avgi grunn til framtidig gang- og sykkelveg langs Vallavegen innanfor planområdet og vidare forbi Storsvingen til gnr. 26 bnr. 70.

Samrøystes vedtak: som kommunedirektøren, med tilleggspunkt.

NUVedtak:

Planforslaget til Detaljregulering Djupedalen industriområde (planid 15282020003) vert lagt ut til 1.gongs høyring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslova § 12-11.

Nærings- og utviklingsutvalet krev at det før eigengodkjenningsvedtak av planen blir inngått ein utbyggingsavtale om å avgi grunn til framtidig gang- og sykkelveg langs Vallavegen innanfor planområdet og vidare forbi Storsvingen til gnr. 26 bnr. 70.

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Planforslaget til Detaljregulering Djupedalen industriområde er gjennomgått og vurdert av administrasjonen og leggst fram for næring- og utviklingsutvalet for vurdering og behandling før 1. gongs høyring og offentlig ettersyn.

Saksopplysningar

Planforslaget er utarbeida av Hole Maskiner AS v/Helga Hole. Forslagsstillar er Tregardane AS. Formålet med planen er å legge til rette for etablering av eit næringsareal med anleggsverksamheit, maskinoppstilling, lager, verkstad med kontorlokale og strøsandlager.

Innspela til oppstartsvarsel er vedlagt og er oppsummert og kommentert av plankonsulent i planomtalen kapittel 7.

Omtale av planområdet

Planområdet er i kommuneplanens arealdel sett av til næringsområde. For desse områda må det før tiltak settast i verk ligge føre ein reguleringsplan. Næringsområdet er i reguleringsplanen delt i 2 delar med forskjellige heimelshavarar, NÆ1 og NÆ2. Forslagsstillar skal utvikle NÆ1. Det er lagt opp til avkøyrsløse frå fylkesvegen via eit fellesområde/felleseige. Innanfor næringsområdet kan det oppførast bygg og tiltak tilknytt næringsverksemd. Det kan etablerast bygg for kontor-, verkstad- og lagerverksemd i tillegg til naudsynt infrastruktur. Langs fylkesvegen er det regulert inn ein gang- og sykkelveg. Langs Velledalselva skal det etablerast eit grøntbelte som skal ivareta kantvegetasjonen, samt ein høgare flaumvoll enn det som er der i dag for å halde planområdet innanfor tryggleikskrava for flaum. Heile planområdet skal også hevast noko på grunn av dette. Heilt sør i området er det regulert eit område der det kan settast opp eit kvernhus og ei grindløe.

Vurdering

Planområdet er avsett til næring i overordna kommuneplan. Detaljreguleringa som no gjerast for området er i tråd med formål og føresegner som gjeld for området.

I planprosessen har det vore tema som har vore meir sentrale enn andre å få utgreidd og klarheit i. Under følger følger det utgreiing og vurdering av nokre av desse tema:

Tilkomst til næringsområde NÆ1

Tilkomsten til næringsområdet NÆ1 er planlagt via eksisterande avkøyrsløse frå fylkesvegen. Denne avkøyrsløse ligg på ein felleseigedom eigd av 5 gardsbruk på Velle. Forslagsstillar meiner at det føreligg vegrett til den aktuelle næringsseigedom over felleseigedom sin grunn på hevd. Representant for vegsameiget hevder at forslagsstillar ikkje har denne vegretten. Det er delte meininger blant eigarane av felleseigedom til å gje vegtilkomst for forslagsstillar, men representant for vegsameige seier at forslagsstillar har fått skriftleg beskjed frå sameiget at løyve til å etablere innkøyring ikkje blir gjeve. Forslagsstillar har ikkje vist kommunen noko avtale om vegrett, men det er sannsynleg at eigedom gnr.26 bnr.11 har nytta seg av tilkomst over felleseigedom i ein lang periode for å komme seg til teigen. Då i samband med landbruksdrift.

Forslagsstillar har fått løyve frå fylkeskommunen til ein midlertidig tilkomst til næringsområdet noko lenger sør enn eksisterande avkøyrsløse. Dette løyvet er på to år og fylkeskommunen er i utgangspunktet negativ til ein forlenging av det midlertidige løyve. Innan den tid må difor forslagsstillar ha fått stadfesta sin hevd vegrett eller få ein vegrett via privat avtale med vegsameiget for å kome seg til næringsområdet. Ein anna moglegheit er at kommunestyret etter planvedtak kan godkjenne oreigning av bruksrett til vegen for gjennomføring av reguleringsplanen, jf. plan- og bygningslova § 16-2. Om kommunestyret ønskjer moglegheit til oreigning etter reguleringsplan må dei vurdere om oreigninga tvillaust er til meir gagn enn skade, jf. ureiningslova § 2. Ifølge Statsforvaltaren si uttale i liknande sak i Sula kommune (Reguleringsplan for Storvatnet/Rabben), må dette vurderast allereie på reguleringsstadiet. I denne saka kan det bli aktualisert om det ikkje blir ei anna løysing på vegrettsspørsmålet.

Trafikktryggleik

Det har frå oppstarten av planen vore eit sentralt tema kva etableringa av næringsverksemd på planområdet vil ha for konsekvens for vegnettet og trafikktryggleiken i området. Det er kome mange private innspel til oppstarten som ytrar uro for auka tungtrafikk på fv. 5918, om vegen er dimensjonert for dette og at dette vil gjere skulevegen meir utrygg for mjuke trafikantar. Det er blant anna poengtert at vegen er smal, manglar gatelys og gangveg.

I ROS-analysen til planen blir trafikksituasjonen omtalt som følgjende:

«Planområdet ligger langs fv. 5918 som er ferdselsåre for barn og unge frå Fet og Velle.

Vegen er registrert med ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 210 og BK10. Fartsgrensa på vegen er 50 km/t gjennom tuna på Velle og 60 km/t forbi planområdet og fram til P-skiftet.

Vegen er i dag har ikkje gulstripe, utan gang- og sykkelveg og delar av strekninga manglar gatelys. Born på Velle har ikkje rett på skuleskyss grunna nærleik til skule og mange foreldre vel å skyss borna sine sjølv. Vegen er for det meste rett og oversiktleg med unntak av

Storsvingen ved Kvernhusnova som er skarp og uoversiktleg. Mange hus ligg tett attmed vegen på Velle. Det blei satt opp gatelys rundt Storsvingen for ca. 20 år sidan. Strekninga mellom Storvingen og Dalemyra har eitt gatelys, ved gnr/bnr 26/22. Det er ikkje registrert ulykker på fv. 5918 frå Fet til Dalemyra, men ved Velledalen Montesorriskule er det registrert ei trafikkulykke frå 2009.»

Det er i ROS-analyse vurdert at med dagens trafikksituasjon vil ein i ei risikomatrise hamne på mindre sannsynleg, med svært alvorleg/katastrofal konsekvens. Med den prosjekterte trafikken vil sannsynlegheita for ei ulykke med mjuke trafikantar vert sett på som mindre sannsynleg, med svært alvorleg/katastrofal konsekvens.

Det er foreslått risikoreduserande trafikktryggingstiltak som er vurdert å betydeleg redusere risikoen på permanent basis:

- Gang og sykkelveg burde etablerast langs fv. 5918 forbi planområdet.
- Fartsgrensa burde reduseres til 50 km/t.
- Det burde setjast opp gatelys frå krysset ved Dalemyra forbi planområdet.
- Sirkulære fartshumpar burde etablerast i 50-sona gjennom tuna på Velle for å skyss unødvendig gjennomfartstrafikk opp på fv.60.

I ROS-analyse vurderer plankonsulent at dersom dei avbøtande tiltaka ikkje blir gjennomført vil risikoen for ulykke vere auka, men totalt sett ser ein likevel på det som ein akseptabel risiko med tanke på dagens trafikksituasjon. Med ein ÅDT på 210 er trafikkmengda lav, og ferdsel ved ein veg vil alltid innebere ein viss risiko.

Forslagsstillar skriv i planomtalen at det er vanskeleg å få gjennomført konkrete avbøtande tiltak der ein ikkje er avhengig av eksterne aktørar som fylkeskommune, statens vegvesen osv. Eit avbøtande tiltak for trafikk sikkerheit som er gjennomført er at det er etablert eit sideareal på 1,5 meter av grus rundt storsvingen fram til gnr. 26 bnr. 6 som kan nyttast til ferdsel. Dette vil sørge for at det kritiske punktet på strekninga med tungtrafikk gir betre tryggleik for mjuke trafikantar. For å redusere trafikk til planområdet før og etter skuletid, er det stadfesta i føresegnene at ein skal ein unngå tungtrafikk til og frå planområdet mellom klokka 08.00-09.00 og 14.00-15.00 på mandag-fredag, unntatt fri og heilag dagar. Tungtrafikk til og frå Djupedalen industriområde skal gå via avkøyring frå fv.60 i sør, med anna det føreligg særleg grunn.

Kommunens vurdering trafikktryggleik:

Fv. 5918 er i «Vegliste normaltransport Møre og Romsdal Mai 2023» klassifisert til bruksklasse 10, totalvekt 50 tonn, med ein tillatt vogntog lengde å 19,5 meter. Så vektmessig ser det ut til at vegen er dimensjonert for den tungtrafikken som skal køyre på vegen.

Kommunen har i oppstarten til planen vore klar over at dette er ein skuleveg, utan tilrettelagt gangveg, og etterlyst at planforslaget må vurdere korleis det vil påverke barn sin ferdsel og tryggleik langs vegen. Fv. 5918 er i dag ein veg med relativt lav årsdøgntrafikk (210 ÅDT). I støyrapporten er det estimert at planforslaget vil generere ein trafikkvekst på omtrent 50 ekstra køyretøy per dag med ein andel på 30% tungtrafikk. Det vil seie 15 lastebilar ekstra per dag i området. Trafikkauke i området utan gjennomførte trafikktryggingstiltak vil auke risikoen for at det skjer ulykker, sjølv om plankonsulent har vurdert at det er mindre sannsynleg og ikkje ei signifikant auke av risiko. Tiltaka som er foreslått i ROS-analyse vil truleg forbetre trafikktryggleiken langs vegen vesentleg. Planforslaget sikrar derimot ikkje at nokon av desse tiltaka skal vere gjennomførte før planområdet takast i bruk til næring. Hole Maskin AS har sendt inn innspel til pågåande kommuneplan om ein gang- og sykkelveg langs fv.5918 i dette området. Det er også sendt inn søknad til fylkeskommunen om å forlenge 50-sona ca 650 meter mot sør, til rundt Storsvingen. Så på den måten arbeider dei for at dei foreslåtte trafikktryggingstiltaka skal kunne realiserast.

Som nevnt er det i føresegna til planen lagt inn kva rute trafikk til planområdet skal ha og tidspunkt før og etter skuletid ein skal unngå tungtrafikk til planområdet. Dette kan vere gode tiltak for å unngå meirtrafikk gjennom tuna på Vallavegen og i tidsrom barn er på skulevegen. Kommunen ser likevel at det kan vere vanskeleg å følgje opp og objektivt vurdere om føresegna blir fulgt.

Kommunen forstår at forslagsstillar vegrar seg for å påta seg rekkjefølgjekrav for planen som dei sjølv ikkje rår over om skal gjennomførast eller framdrifta på, for eksempel etablering av ein lenger gang- og sykkelveg. Området har vore sett av til næring over fleire kommuneplanar, så ei etablering av den type verksemd på området som det no blir regulert til er ei påreknleg utvikling. Spørsmålet er om trafikkauke og aktiviteten som blir på tilkomstvegane som følgje av planarbeidet gjer at risikoen for eksempel mjuke trafikantar blir vesentleg auka. Plankonsulent har i sine vurderingar sagt at det framleis er mindre sannsyn for ulykke og at det ikkje er ei signifikant auke av risiko. Sidan følgja av ei ulykke blir rekna som svært alvorleg/katastrofal saknar kommunen meir fagleg tyngde bak vurderinga og konklusjonane på dette temaet. Kommune håper i høyringsrunda få innspel frå instansar som fylkeskommunen og Statens Vegvesen som har fagkompetanse på trafikk og trafikktryggleik. Både eigne faglege vurderingar og om kommune bør krevje meir faglege vurderingar frå forslagsstillars side på temaet før eigengodkjenning.

Det er regulert til gang- og sykkelveg innanfor planområdet ved fylkesvegen. Dette er grunn som forslagsstillar rår over. Skulle berre dette stykket bli opparbeida så vil ein på dette tidspunktet ikkje fått ein samanhengande gang- og sykkelveg heilt fram til skulen/barnehagen, men ein ville fått opparbeida ca 170 meter. Administrasjonen ønskjer at politikarane vurderer om det bør vere eit rekkjefølgjekrav på opparbeiding av desse 170 meter med gang- og sykkelveg. Eventuelt ein utbyggingsavtale mellom kommunen og utbyggar knytt til grunnavståelse/kostnad på opparbeiding av gang- og sykkelveg. Alternativt kan planforslaget akseptierast som det er framlagt, med gang- og sykkelveg som ein regulert moglegheit i framtida.

Flaum og vassdrag

Planområdet ligg inntil Velleelva og de er kartlagt flaumfare innanfor planområdet. Multiconsult har gjennomført ei flaumvurdering som viser at store delar av planområdet ligg innanfor 200 års sona for flaum. Resultatet frå vurderinga viser at flomvullen på oppstrøms ende av tomten må heves for å ikke oversvømmes ved en 200-årsflom (+ klimapåslag). Vannstanden ligger på kote 28,5 moh i oppstrøms ende og kote 25,3 moh i nedstrøms ende av reguleringstomten. I tillegg anbefales et fribord på ca. 0,5 m. Hydraulisk modellering er også utført med terrengendringer bestående av hevet flomvoll og oppfylt reguleringstomt. Det er tatt med i føresegnene § 7.2 at flaumvoll og terreng skal hevast slik at høgdene i flaumrapporten blir overholdt og området stettar krav til tryggleik.

Det er inntil Velleelva regulert ein vegetasjonsskjerm der stadeigen vegetasjon skal få etablere seg.

Siktsone i avkøyrsla til fylkesvegen

I plankartet ved avkøyrsla til fylkesvegen manglar siktsone mot sør som tek omsyn til frisikt til

regulert gang- og sykkelvegen. Dette er ein formell feil. Dette vil bli lagt inn i plankartet før planen blir sendt til 1. gongs høyring og offentlig ettersyn.

Økonomiske konsekvenser

Ingen kjente negative økonomiske konsekvenser for kommunen i samband med reguleringa.

Bente Glomset Vikhagen
kommunedirektør

Bjarte Hovland
einingsleiar tekniske tenester