

PLANINITIATIV

DETALJREGULERING DEL AV NÆRINGSOMRÅDE PÅ VIK, KYRKJEVEGEN 161.

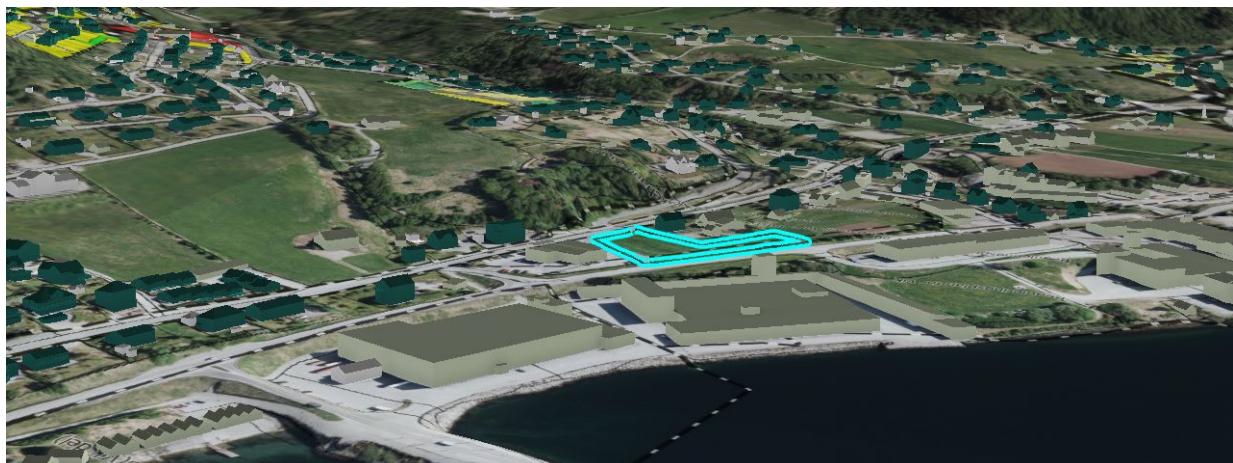


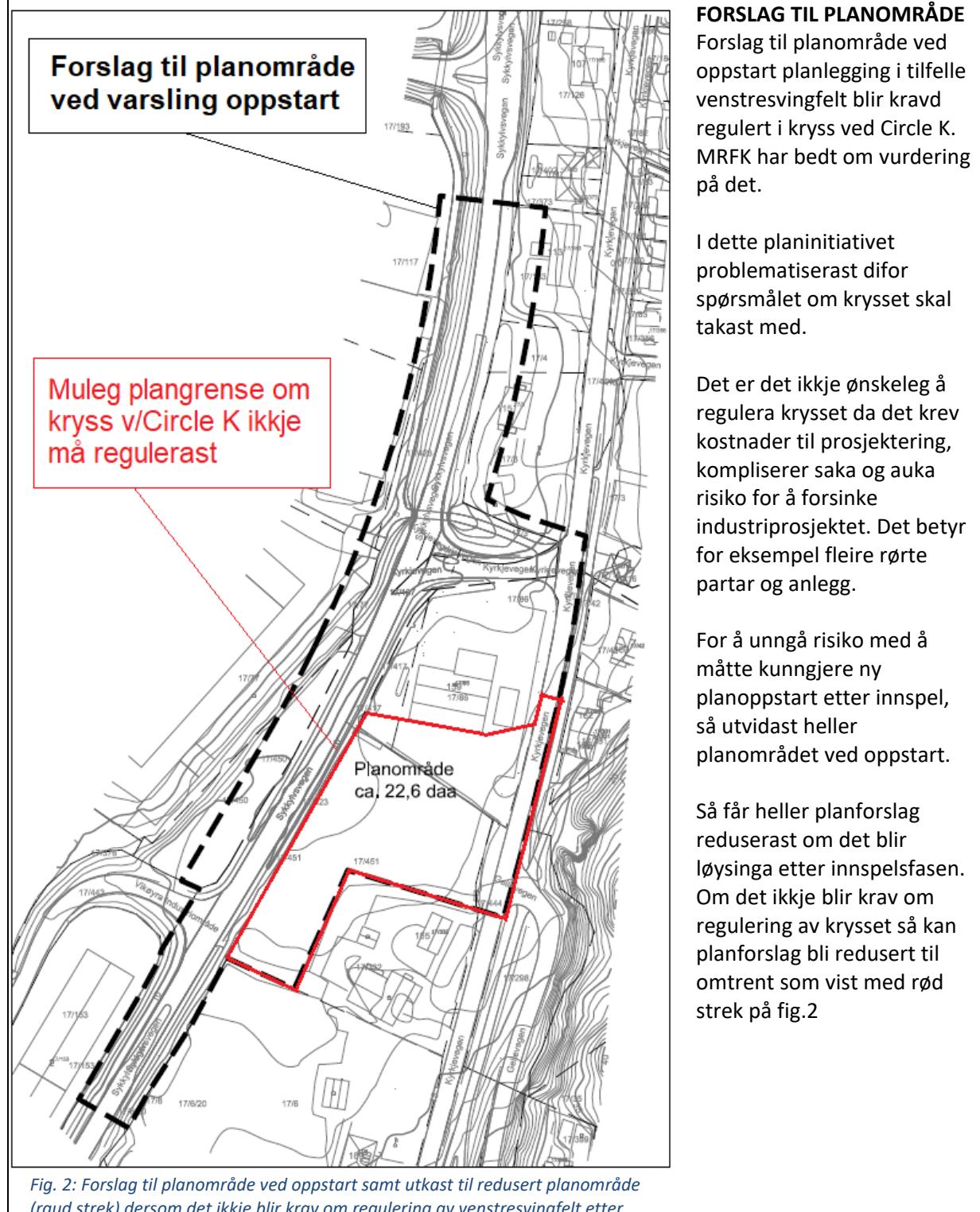
Fig. 1: Gbnr. 17/451 markert i 3D kart (Kjelde: Placepoint)

1. Plankonsulent og forslagsstilar	
Fagkunnig plankonsulent	
Firma	Mestergruppen Arkitekter AS
Kontaktperson	Roy Bakken
E-post	roy.bakken@mgarkitekter.no
Telefonnummer	464 23 594
Forslagsstilar	
Firma/privatperson(er)	Hjemmelkompaniet AS
Kontaktperson	Knut Henning Aursnes
Adresse	Skulevegen 9, 6230 Sykkylven
Tlf./ e-post:	+47 901 05 431 / knut@aursn.no
2. Eigedomsopplysningar	
Gnr./bnr.	17/451
Adresse/stadnamn	Kyrkjevegen 161
Eigars namn	Magnus Vik, 6239 Sykkylven
Tlf.:	938 56 165
3. Forslag til plannamn	
jf.OM 10.1.:Detaljregulering del av næringsområde på Vik , Kyrkjevegen 161. Planid: 15282023005	
4. Formål med planen, jf. § 1, andre ledd, bokstava)	
<p>Formålet med planen er regulering av gbnr.17/451 for oppføring av industribygg for elementproduksjon og lager. I den samanheng skal det delast ifrå ca. 300 m² tilleggsareal til Kyrkjevegen 159, gbnr.17/86 (Circle K, Sykkylven) for oppstillingsplass for biler.</p> <p>Planlegginga må og avklare om krysset Fv.60 x Kyrkjevegen, ved Circle K skal regulerast med venstresvingfelt. Dette på bakgrunn av ein merknad frå Møre og Romsdal fylkeskommune om vurdering av behov for venstresvingfelt på fv.60 i kryss ved Circle K. Trafikken i krysset tilseier krav om venstresvingfelt for trafikk nordfrå jf. Gjeldande vegnormal N100.</p>	

5. Grei ut om planområdet og om planarbeidet vil få verkingar utanfor planområdet, jf. § 1, andre ledd, bokstav b)

BELIGGENHEIT

Gbnr. 17/451 for utbygging ligg på Vik, aust for fv.60 og vest for Kyrkjevegen. Den grenser i nord mot Circle K og i sør mot bustadeigedom.



OMTALE AV UTBYGGINGSMRÅDE INDUSTRI/ LAGER PÅ GBNR. 17/451

TOPOGRAFI

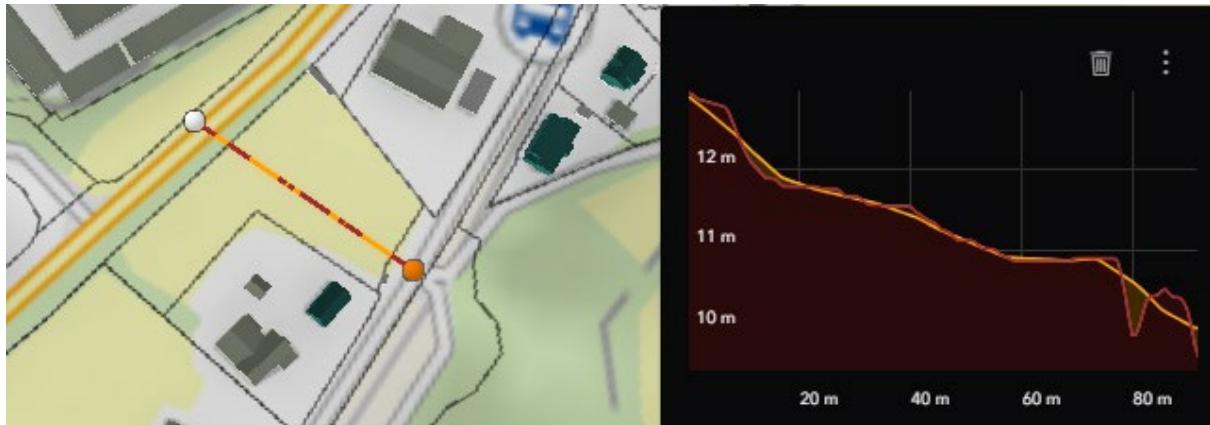


Fig. 3: Terrengsnitt fra Kyrkjevegen ned til over fv.60 (Kilde: Placepoint)

Området er relativt flatt og med ei svak helling sentralt på 1 m fra ca. kote 12 ved Kyrkjevegen til ca. kote 11 mot veggrunn FV60. Det er skråning ned til fylkesvegen på om lag 1 m som så går ned i veggrøft. FV60 ligg her litt over kote 10.

MARKSLAG

Eigendommen er registrert som jorddekt mark og fulldyrka jord. (NIBIO Kilden)

Feltundersøking for kulturminne har funne moglege ardspor (plogspor) Prøver er enda ikke analysert ferdig men det kan være spor fra eldre jordbruksaktivitet.

ARTAR

Det er registrert platanlønn veggrunn langs fv60 jf. Artsdatabanken. Arten er vurdert til svært høy risiko. Den har stort invasjonspotensial og stor økologisk effekt.

RISIKO OG SÅRBARHEIT

SNØSKRED:

Halve tomta 17/451 saman med Circle K røres av Snøskred utløpsområde (NGU 2010).

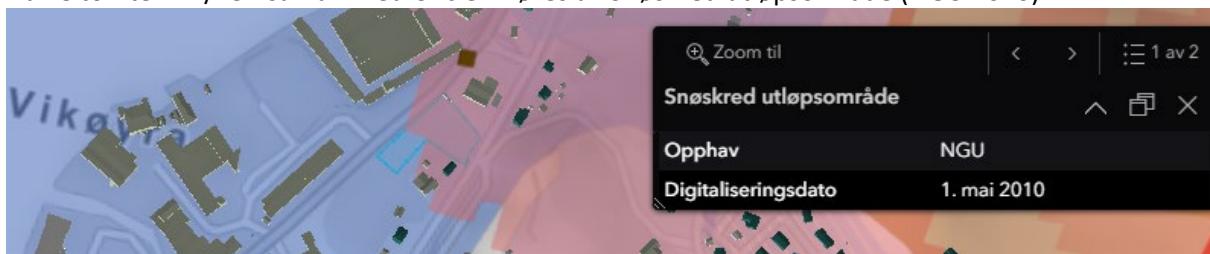


Fig. 4: Kart Aktseområde (Snøskred utløpsområde) (Placepoint, NGU)

FJELLSKRED

- ① Skred
- NVE Fjellskredfaresoner
- Analyseret område
- Fjellskred 5000 år
- Fjellskred 1000 år
- Fjellskred 100 år
- Aksomhetsområder

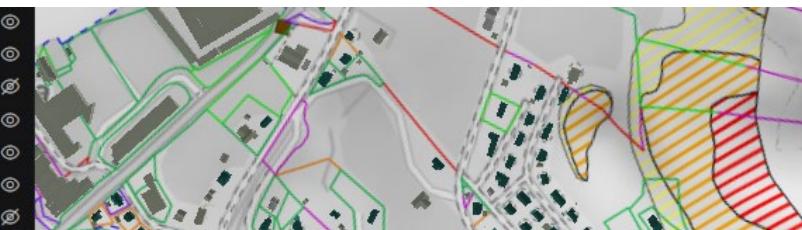


Fig. 5: Faresoner fjellskred er langt unna planområdet.(NVE, Placepoint)

FARE FOR KVIKKEIRE / SENSITIV GRUNN

Planområdet er i område med elv og bekkeavsetninger, områder der det ofte kan finnast marin leire.



Fig. 6: Kart: Moglegheit for marin leire (Placepoint, rettighet Geodata)

AREALPLANAR

KOMMUNEPLANAR:

Kommunedelplan Sentrum - Ikornes

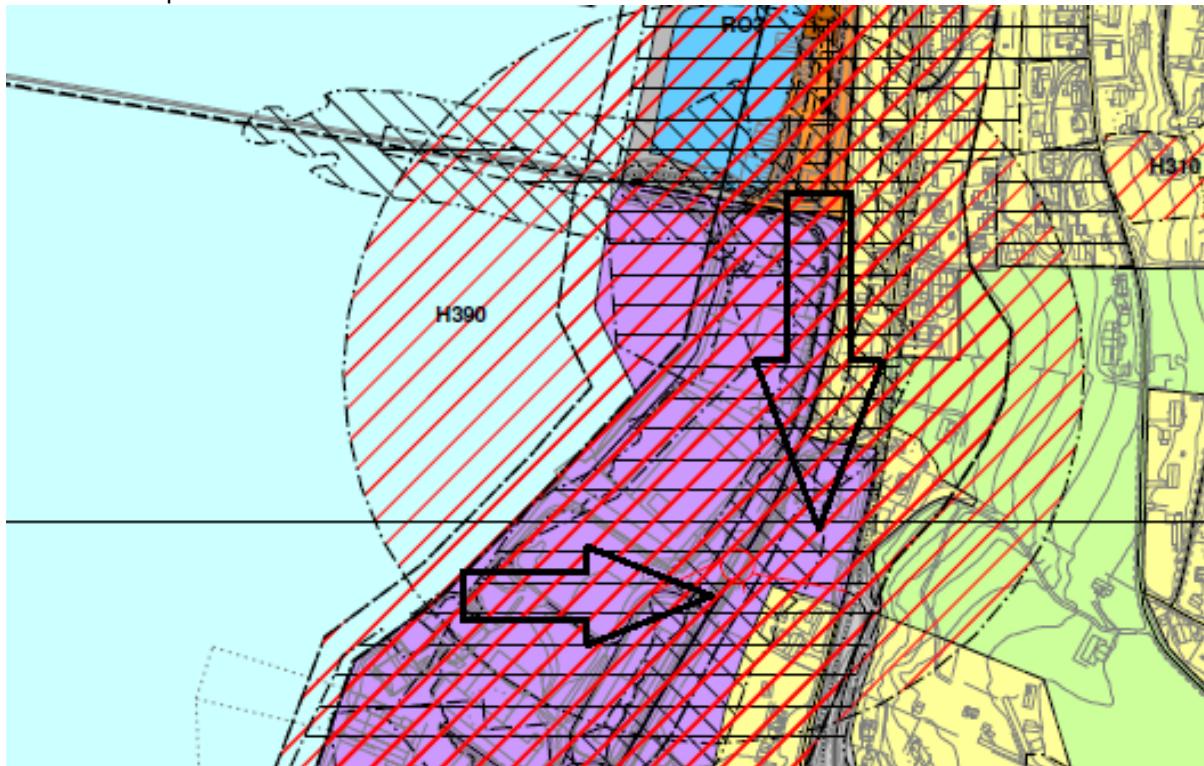


Fig. 7: Utklipp Kommunedelplan med påført pilar for tomt.

I kommunedelplanen er utbyggingsområdet regulert for

- Industri
- Planlagt forbindingsveg frå Kyrkjevegen ned til
- Planlagt rundkøyring på fv.60.
- Aktsemdsone storulukke H390, (Risiko sone rundt Ekornes fabrikker, produksjon av skummadrassar/møbler med risiko for giftgassar ved brann)
- Rød og Gul støysone H210 og H220 langs fylkesvegen.
- Reguleringsplan skal fortsett gjelde H910

REGULERINGSPLANAR

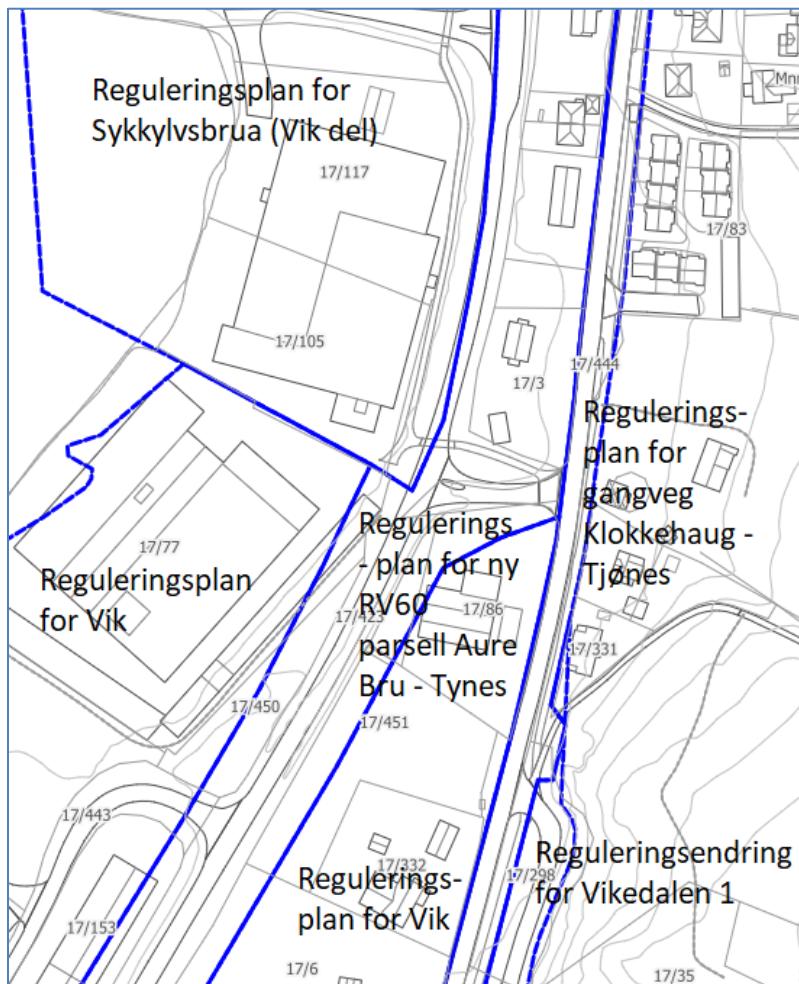


Fig. 8: Plangrenser for reguleringsplanar som gjeld i området.

Forslag til planområde rører ved 4 reguleringsplanar:

1. Reguleringsplan for Vik
2. Reguleringsplan for ny RV60, parsell Aure bru – Tynes
3. Reguleringsplan for gangveg Klokkehaug – Tjønes
4. Reguleringsplan for Sykkylvsbrua (Vik del)

KONSEKVENSAR REGULERING:

- Reguleringsplan for Vik får endra føremål frå industri til industri /lager på gbnr.17/451
- Reguleringsplanane for Ny RV60 og Sykkylvsbrua (Vik del), får utvida køyrebane og veggrunn pga venstresvingfelt og midtdelar inn mot kryss forbi Kyrkjevegen dersom det krevst regulering av krysset.

KONSEKVENSAR FOR:

NABOAR:

Bustadeigedom 17/332 Grunneigar: TORUNN VIK

- Oppføring av næringslokale vil bety tap av utsikt frå 17/332 mot vest.
- Utbygging av 17/451 vil skjerme 17/332 mot nordavind og ekstremvær som kjem inn frå vest. Herskande vindretning er langs kysten (nord/sør). Ekstremvær er annleis og bles alltid inn ifrå sjøen i vest og inn over land.

Circle K på gbnr.17/86,417. Grunneigar: FJÆLLINGSDAL EIENDOM AS

- søker utvida areal og har avtale med grunneigar på 17/451 om kjøp av tilleggsgrunn på 300m². Planforslaget foreslår avgrensing for tillegget etter dialog med eigar .
- Planforslaget foreslår at bygningar tillettes oppsett 1 m frå grensa til Circle K, gbnr. 17/86, noko som er avtalt med grunneigar
- Planforslaget foreslår å nytte same avkjøring som bensinstasjonen.

**KONSEKVENSAR TRAFIKK:****Utvida privat avkøyring til kommunal veg Kyrkjevegen:**

Avkøyringa til bensinstasjonen vi få utvida trafikk. Grunna busslomma mellom eigedomen og Kyrkjevegen er det vanskeleg å laga anna løysing for avkøyring om ikkje direkte avkøyring til fv.60 kan vere eit alternativ. Alternativet er lenger ut i dette vurdert som ei därlegare løysing for FV60.

Kommuneplanens arealdel/FV.60:

Kommuneplanen viser framtidig rundkøyring planlagt på eigedomen 17/415. Denne skal ha blitt med i planen etter lokalt innspeil. Kommunen har av den grunn hatt denne planideen på høyring til fylkeskommunen. Verken fylkeskommunen og kommunen har vurdert at det er behov for denne rundkøyringa og den er ikkje lagt inn i byggeplanar.

Fylkeskommunen uttalar at

"dersom det blir lagt tiltrette for aktivitet i dette området som auka trafikken, må ein gjere ei vurdering av om krysset er dimensjonert og drifta til å tolle ei slik auking. Det kan i så fall hende at vi som vegeigar vil krevje utbetring av kryssområdet ved Circle-K, t.d. etablering av venstresvingefelt på fv. 60."

MGA vurdering trafikkauke/kapasitet i kryss fv.60 x Kyrkjevegen:

Vurderinga baserast på *Supplerende trafikkvurdering Bergli boligtun*, dat. 26.10.2020 frå Norconsult, samt dagens vegnormal N100 gjeldande frå 22.6.2021. (revidert etter rapporten blei laga)

Frå «Supplerende trafikkvurdering»:**Kapasitet:**

Krysset tek i dag 90 % av trafikken frå fv.60 frå sør og opp mot Kyrkjevegen til sentrum. Belastningsgraden for krysset ved Circle K er beregnet til 0,19. I rushtimen er det registrert om lag 600 kjøretøy gjennom krysset. SIDRA beregner krysskapasiteten til å være på 3000 kjøretøy per time, og krysset har en beregnet restkapasitet på 400 prosent.

Trafikken som industri/lager-bedrifa her vil tilføre krysset.

Bedrifa vil få 3-4 tilsette eller maksimalt 5 tilsette. Vi anslår 2,5 bilturar per tilsett per døgn. Produksjon og lager kan vere noko vanskeleg å anslå turproduksjon for, men vi anslår da konservativt 3,5 bilturar per døgn per 100 m² BYA. Illustrasjonane visar 1481 m² bygningsmasse. Det avheng litt av om ein sett teknisk rom utfør vegg eller inn i produksjonslokalet.
Anslag for total turproduksjon: 5x2,5 + 3,5x1481/100 ~13+52=65 ÅDT (kjøretøy/døgn)

Dimensjonerande trafikk i rushtid kan det konservativt handle om eit nytt bidrag til trafikken i krysset på 5x1 + 1 bil per annakvar lagermodul= 11/2 =5 +5= 10 kjøretøy

Vurdering trafikkauke i krysset:

Restkapasitet ved krysset er jf. rapporten 400%. Dette er meir en nok til at etablering av bedrifa ikkje skal gje kapasitetsproblem. Trafikken auke frå 600 til 610 i rushtimen når kapasiteten er berekna til 3000 kjøretøy per time. Av det så endrar ikkje bedrifa situasjonen nemneverdig.

Vurdering av behov for venstresvingefelt etter vegnormalen N100:

Krav om venstresvingefelt var jf. Norconsults rapport av 26.10.2020 pkt. 3.3.3, eit **bør-krav** i N100 basert på dim. time. Jf. rapporten er registrert trafikk 340.

3.3.1 Trafikkelling

All trafikk i krysset ble registrert i makstimen mellom klokken 15 og 16, fordelt på 15 minutters intervaller, vist i Figur 11. Retningsfordelingen langs fv. 60 er relativt skjev, med bortimot dobbelt så mange kjøretøy fra nord (Aure) som fra sør (330 mot 153 kjøretøy). Fra Kyrkjevegen kjører nesten alle mot nord (Aure). Dette kan tyde på at fv. 60 er en foretrukket vei sammenlignet med Kyrkjevegen i retning nordover mot Aure.

15:45 15:30 15:15 15:00				sum	Fv.60			15:00 15:15 15:30 15:45				sum	
L	40	39	30	30	139	→		L	30	32	57	59	178
T	2	3	2	3	10		←	T	2	1	2	1	6
L	1	2	1	0	4	↘		L	28	24	55	35	142
T	0	0	0	0	0		↙	T	1	1	2	0	4
15:45 15:30 15:15 15:00				sum	15:00 15:15 15:30 15:45				sum				
L	2	2	2	2	8			L	11	19	23	25	78
T	0	0	0	0	0			T	1	0	2	0	3

L = lette kjøretøy
T = tunge kjøretøy (lastebil etc)

Figur 11: Registrert trafikk torsdag 15.oktober 2020.

Figur 12 viser registrert trafikk fordelt per 15 minutter. Som ved rundkjøringen i sentrum har kvarteret mellom 15:30 og 15:45 noe mer trafikk sammenlignet med de andre kvarterene.



Figur 12: Registrert trafikk fordelt per 15 minutter.

Fig. 9: Utklipp av omtale av trafikkelling i "Supplerende trafikkvurdering Bergli Boligtun"

Kravet om venstresvingfelt avheng av del venstre-svingande (Cv) kombinert med trafikk i hovudretning (A-Cr).

Maksimaltimen som er telt ligg i tidsrommet 15-16 og da går trafikken frå bedrifta motsett veg og auke ikkje behovet for venstresvingfelt. Motsett blir det om morgonen. Det er ikkje telt då men vi kan anta same trafikkmengda som frå 15-16.

Om all trafikk til/frå bedrifta i makstima går via krysset ved Circle K, så auke trafikken gjennom krysset frå 340 til 350. Den raude prikken i fig.15 vil da knapt flytta seg mot høgre, om ein legg til bidraget av trafikk til industribedrifta. Slik sett så påverkast ikkje behovet for venstresvingfelt nemneverdig av om bedrifta etablerast.

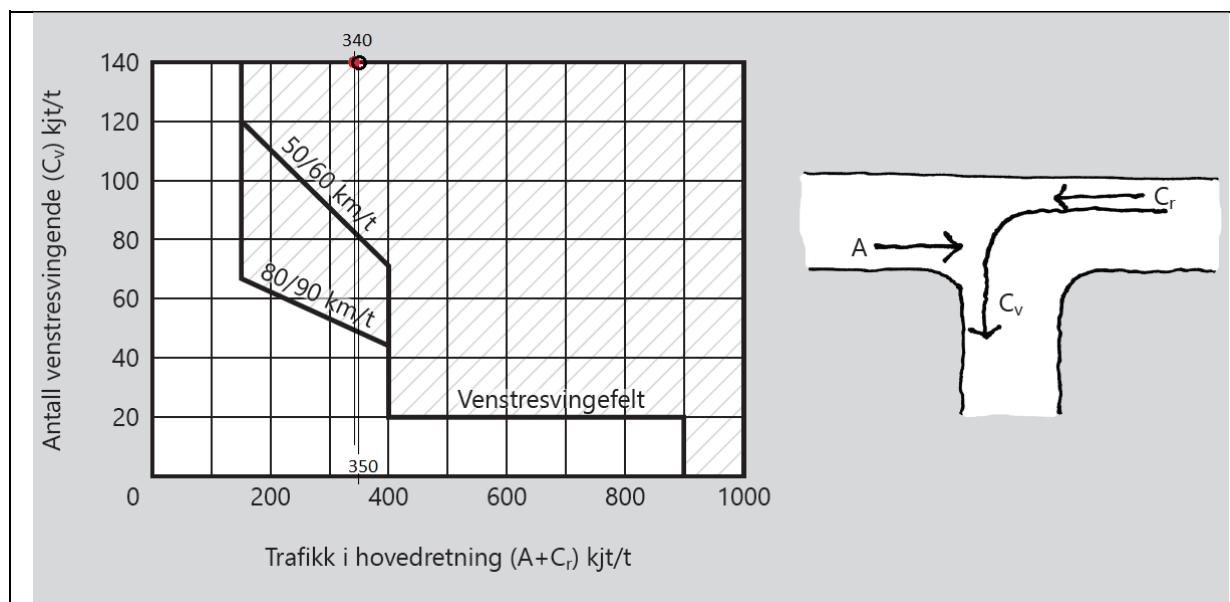


Fig. 10: Figur 4.1.1.3-1 i gjeldande SVV vegnormal N100.

Vurdering behov for venstresvingfelt.

I N100 gjeldande frå 22.06.2021 er kravet om venstresvingfelt blitt løfta til et **skal-krav**.

«Venstresvingefelt skal etableres når man er innenfor skravert område i Figur 4.1.1.3-1.

Ved standard for gjennomgående utbedring kan passeringsslomme (se kapittel 4.1.1.4) likevel benyttes som et alternativ til venstresvingefelt.»

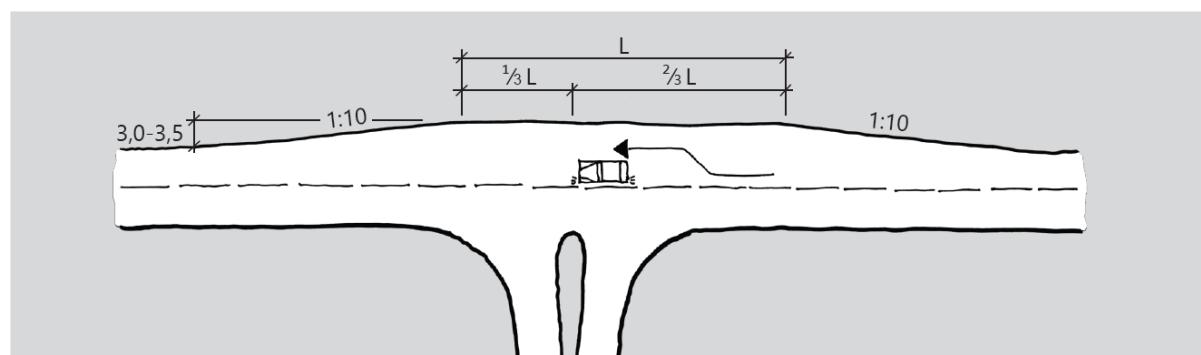


Fig. 11: Figur 4.1.1.4-1 — Utforming av passeringsslomme (mål i m).

Oppsummering venstresvingfelt:

- Gjeldande vegnormal N100 krev etablering av venstresvingfelt om ikkje ein standard for gjennomgående utbering kan aksepteras og det kan etablerast en passeringsslomme jf. Fig.4. Kravet er blitt eit **skal-krav**, ved endring av vegnormalen mens trafikkgrunnlaget som tilseier kravet, er der frå tidlegare.
- Jf.fig.11 vil industribedrifta sitt bidrag ikkje endra behovet for venstresvingfelt nemneverdig. Den rauda prikken vil knapt flytta seg mot høgre sjølv om all trafikk frå bedrifta leggast til i maksimaltiden. Marginal påverknad med maks 10 bilar gjeld då berre i rushtida på morgonen. I maksimaltiden 15-16 vil eigentleg ikkje behovet for venstresvingfelt påverkast av bedrifta da trafikken vil gå motsett veg og ikkje bruke venstresvingfelt.
- Alternativ med å bruke utbettingsstandard med passeringsslomme jf. fig.5, kan avhjelpe kødanning og gje betre trafikkavvikling. Men det er ikkje ei fullgod løysing da det ikkje er kapasiteten som er problemet, men sikker avkjøring nordfrå på fv.60 og opp Kyrkjevegen.

**Konklusjon regulering:**

- 1) Behovet for venstresvingfelt auke ikkje nemneverdig av om bedrifa etablerast.
- 2) Venstresvingfelt blir då heller ikkje noko som treng påleggast bedrifa å løyse med vegprosjektering og utarbeidning av detaljregulering. Det er ein oppgåve for veigaren fylkeskommunen sjølv, evt. i samarbeid med kommunen. Omtrent heile behovet kjem av eksisterande situasjon.
- 3) Av desse årsaker bør heller ikkje eit rekkefølgjekrav for utbetring av kryss koplast mot bedriftsetablering i planføreseggnene. Det ville berre utsette bedriftsetableringa mens det ikkje ville redusere trafikkfare særleg fram til venstresvingfelt blir bygd. Det vil heller ikkje påverke til å etablere venstresvingfelt raskare. Dette er ikkje ein god nok grunn til å forsinke og gjere for næringsetablering vanskelegare.

Vurdering av omfang for planområde ved oppstart planlegging:

Da det er risiko for krav om regulering av krysset har MGA vurdert plassbehov for kva som kan vere nødvendig å regulere. Det trengs plass for veg, venstresvingfelt og midtdelar iht. N100, og da berekna for aktuell trafikk, kø, fartsnivå mv. For berekning av venstresvingfeltets utstrekning er nytta vegvesenets rekneark «*Beregningsmodell – venstresvingfelt*».

Fig. 13 på neste side viser utstrekning av et dimensionert venstresvingfelt i planet. Venstresvingfelt er lagt inn sentrisk i vegen da det er ganske slak kurve på R500 og lite plass mot vest til meir vanleg utviding i innersving.

Da det ikkje er gjort prosjektering og lagd vegmodeller så viser ikkje løysinga noko om behov for støttemurar mot vest, forlenging av planfri gang-undergang ol. Skissa fortel berre noko om utstrekning og omfang for anlegget. Mot aust er det private hagar og noko areal frå desse kan bli rørt av anlegget med utflytting av grøfter. Riggplass for arbeidet skulle kanskje og vært regulert men dette har vi her sett bort ifrå.

Løysinga viser at eit venstresvingfelt blir ei ganske stor og kostbar utbetring på ein utfordrande plass. Det er bratt skråning ned mot vest og gang-sykkelveg. Fv60 blir og en del breiare ved den planfrie kryssinga for gang-sykkelveg og tiltak kan truleg måtte gjerast for undergangen. Plass for rigg kan og bli ei utfordring saman med plassbehovet for utbetring av trafikkert veg under opparbeiding.

Anlegget er truleg såpass omfattande at det kan ta tid for fylkeskommunen å få det inn på planane for å planlegge, finansiere og gjennomføre. Om det ikkje er tenkeleg at opparbeiding ikkje kan skje innan 10 år etter planvedtak så skal ikkje denne plana regulere dette. Ved evt. behov for grunnerverv så trengs ein fersk plan. Og det er heilt utenkeleg at dette skal påleggast bedrifa å gjere så her må kommune og fylkeskommune sjølvé finne ei løysing.

Rekkefølgjekrav kan altså sinke bedriftas etablering om plan krev krysset lagt om før i-bedrifa kan få avkjøring. Forslagsstillar ser derfor helst at krysset med venstresvingfelt ikkje takast med i denne plana. Vi har vist at behovet for venstresvingfelt ikkje vil påverkast nemneverdig med bedrifa etablert.

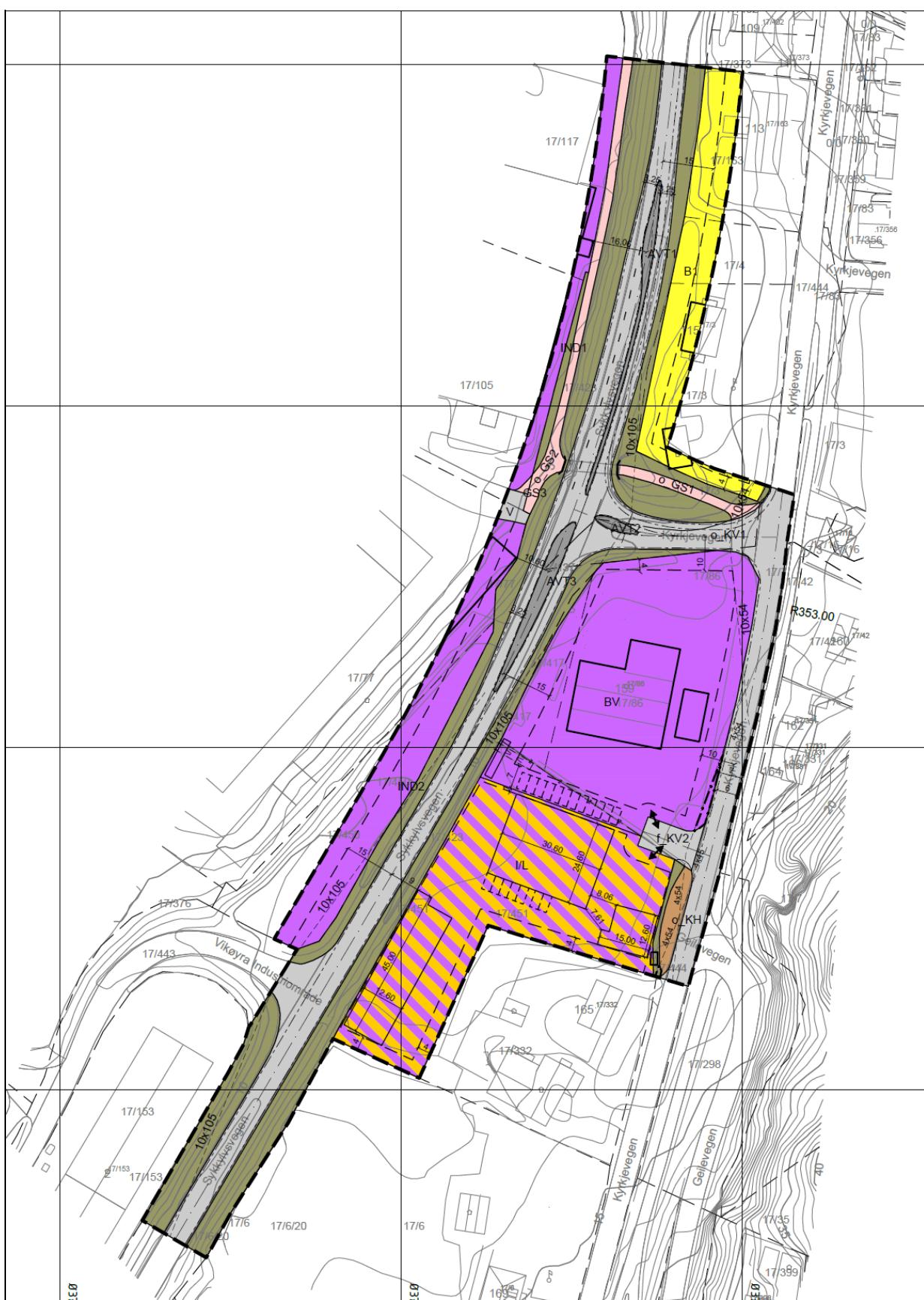


Fig. 12: Forenkla planutkast RPO6 11.1.24 for vurdering av utstrekning planområde med kryss FV.60 Sykkylvsvegen x KV1046 Kyrkjevegen. For planområde tilsvarende dette, sjå fig.2.

**Vurdering planområde ved varsling av oppstart planlegging:**

Utbetring av kryss kan bli eit krav frå fylkeskommunen på grunn av N100.

Ved varsel om oppstart planlegging bør da krysset takast med, så ein slepp å utvida planområdet og kunngjera på nytt etter slike evt. innspel.

Men om innspel etter varsel om oppstart ikkje krev krysset regulert så lagast planforslag for eit mindre område vist med raud line i fig.3.

Moglegheiter for å regulere krysset med denne plana:

1. Det må avklarast om krysset skal med i planområdet og om ein kan unngå rekkefølgjekrav før det kan lagast planforslag.
2. Om veigarane ikkje kan finansiere og bygge om krysset innan 10 år etter reguleringsvedtak så bør heller ikkje krysset regulerast av denne plana.
3. Stilles krav om å ta med krysset så bør følgje med lovnad om rask bistand til prosjektering som vi kan legge til grunn for utforming av planen. Kostnadene med vegprosjektering vil veigar fort tena igjen ved å sleppe kostnadane med å lage en eigen reguleringsplan.
4. Det må heller ikkje bli sett rekkefølgjekrav om etablering av venstresvingfelt kopla til den tenkte bedriftsetableringa. Det er ikkje nokon grunn til å gjere det då bedifta ikkje vil kunne auke behovet for slike venstresvingfelt nemneverdig.

Andre moglegheiter for avkjøring til 17/451

Alternativ kunne være at 17/451 fekk direkte avkjøring til fv.60, men det er ei därlegare løysing da:

- Trafikken frå bedifta auke ikkje behovet for venstresvingfelt i krysset v/ Circle K nemneverdig. Kapasiteten elles er meir enn stor nok.
- Det blir ei uheldig ny avkjøring på fv.60 som har god standard og lite avkjørsle. Evt. avkjøring blir i 70 sone, dvs. utanfor 60-sone. Det er uheldig.

Finansiering/næringspolitikk:

Det er ikkje økonomisk realistisk for ei lita bedrift å skulle koste og løyse eit eksisterande million behov for sikring av den offentlege tilkomsten til sentrum. Skulle bedifta utsettast for rekkefølgjekrav til dette, så måtte bedifta enten skrinlagt prosjektet eller vurdert å krevje inn refusjon. Private kan og krevje refusjon etter veglova når en anlegg noko andre får klar nytte av. Her er behovet for venstresvingfelt 97,14% grunna eksisterande trafikk (340 / 350).

Eit rekkefølgjekrav om utbetring av kryss før bedriftsetablering vil vere å skyve bedifta framfør seg utan at ein oppnår å betre trafikktryggleiken i krysset fram til det er ombygd. Det einaste det medføre er å utsette bedriftsetableringa i det uvisse. Her bør man da unngå å skape problem for bedrift og næringsutvikling.

- Det offentlege kan elles bygge krysset rimelegast med å få tilbake meirverdiavgifta og få meir veg per krone.
- Kanskje er det og mogeleg med ei kostnadsdeling mellom fylkeskommune / kommune / trafikktryggleiksmedlar?
- Om ikkje det offentlege sjølv kan bidra med prosjektering av krysset eller det ikkje kan utbetrast innan 10 år etter forventa vedtak av plan, så bør ikkje krysset regulerast om med denne plana. Reguleringsplan som heimel for grunnerverv kan ikkje vere over 10 år gammal.

6. Gjer greie for planlagde bygg, anlegg og andre tiltak, jf. § 1, andre ledd, bokstav c)

Planlagde bygg tenkast oppført av fleksible og isolerte lagerrom. Modular kan slåast saman om behov. Kvart bygg vil ha eit teknisk rom.

A: Modullager med 2 modular tenkt til å dekka produksjonsbedrifta sit eige lagerbehov.

B: Produksjonslokale 432 m²(18 x 24 m) og 4 modullager a 72 m² (6x12 m).

C: Modullager med 7 modular a 72m² (6x12m)

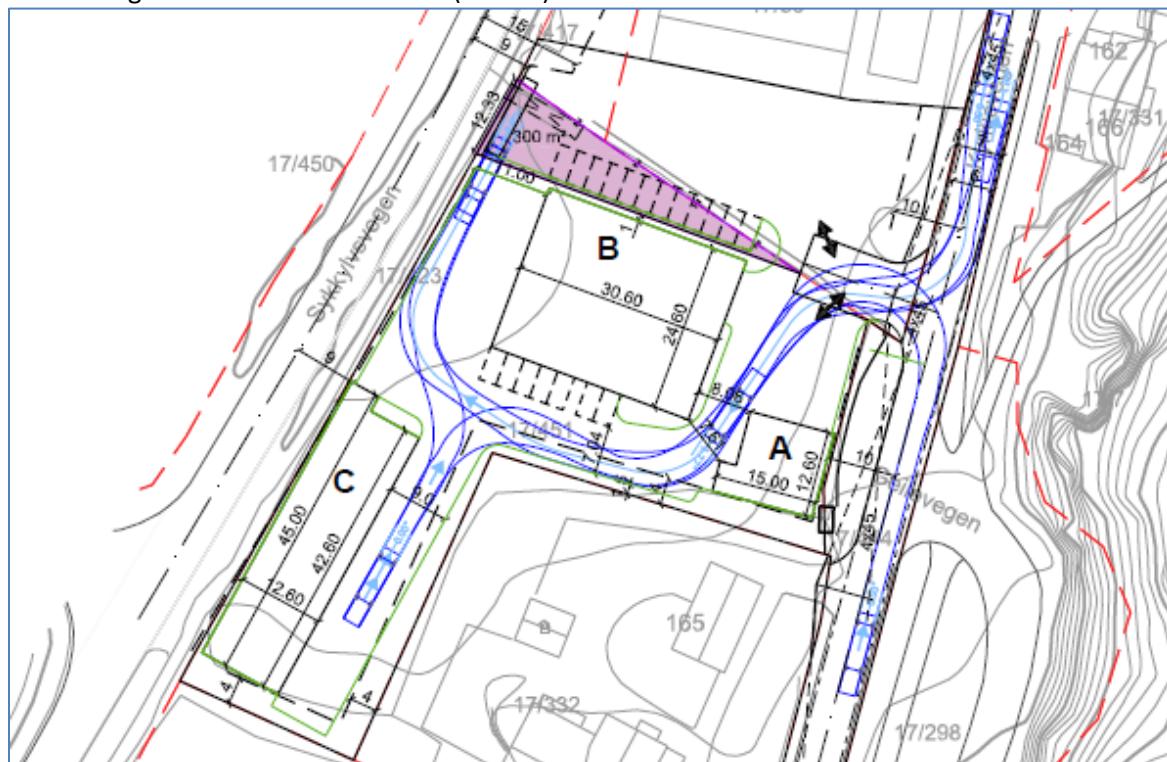


Fig. 13: Skisse planløysing vist med svingkurvar for lastebil (L), ønska plassering av bygg, parkering og tenkt tomtedeling mot Circle K.C-bygget er ønska plassert 9 m frå senter Fv.60 for meir skjerma situasjon for port-sida mot SØ. Dette mest grunna vind frå vest. Vindretning er mest N-S men ved ekstremvær bles det alltid inn over land frå vest. Det er og ønskeleg med å unngå vind inn i lager.

7. Gjer greie for utbyggingsvolum og byggehøgder, jf. § 1, andre ledd, bokstav d)

Stikkord: Høgder, grad av utnytting (BRA og BYA)

Arealbruk:

Tomt 17/451: 3833 m²

Lager A: 12,6x12,6 + tek.rom 2,4x4,5 BYA = 170 m²

Lager B: 24,6x12,6 og produksjonslokale 24,6 x 18,3+ tek.rom 2,4x4,5 BYA = 764 m²

Lager C: 12,6x 42,6 + tek.rom 2,4x4,5 BYA = 458 m²

Sum vist planlagt utbygging BYA = 1392 m²

Planlagd utnytting %-BYA: (1392/3833)x100= 35,8%

Forslag til tillat utnytting i føresegner: %-BYA= 40 %

Byggehøgde:

Bygga planleggast med 6 m innvendig fri høgde.

Utvendig vil bygga kunne halde seg under 8 m.

Av nabobygga er bustadmønet 8,7 m høgt mens gesimsen på Circle K er 6 m.

Forslag er at det ikkje settast krav til møne eller gesimshøgd i føresegnene.



PBL § 70 sine krav om 8 m gesims og 9 m mønehøgd vil da gjelde.

8. Gjer greie for funksjonell og miljømessig kvalitet, jf. § 1, andre ledd, bokstav e)

Stikkord: Uteoppahaldsareal, vegtilkomst, endringar i trafikkbildet, parkering osv.

Vegtilkomst:

På grunn av busslomma langs Kyrkjevegen må tilkomsten leggast til utvida bruk av avkøyrsla til Cirkle K. Denne er brei nok for lastebilar og har god frisikt. Løysinga klarert med grunneigar Circle K.

Transport:

Elementproduksjon treng tilkomst for lastebil (L) og det gjer og renovasjon. Renovasjon tenkast løyst i området utan spesifikk regulering av område for dette. I industriområde kan dette være fleksibelt når det er tilrettelagt for vending på tomt. Fig.7 viser svingkurvar for at lastebil (L) kan vende på tomt. Lastebil kjem til alle portar men kan ikkje rygge inn i lagermodulane.

Produksjonslokale i bygg B er tiltenkt mottak av lastebil (L) frå aust.

Lager A og B er ftv. tenkt for mottak av liten lastebil(LL) frå nord og vest.

Lager C er tiltenkt personbilar med hengar eller mindre skap bilar/liten lastebil.

Samstundes aktivitet i flere lager krev noko koordinering for å kome forbi men det er vurdert som akseptabelt av bedrifta.

Parkering:

Fig.7 viser mogeleg plassering av 7 parkeringsplassar for tilsette og besøkande. Forslagsstiller meiner dette kan vere tilstrekkeleg.

Uteoppahaldsareal:

Næringsarealet på 17/451 treng ikkje uteoppahaldsareal.

Bustadeigedom Kyrkjevegen 165 er råka av gul støysone frå Sykkylvsvegen jf. Fig..

Utbrygginga vil skjerme dette uteoppahaldsarealet mot trafikkstøy og vind frå nordvest.

Aktiviteten med lager og elementproduksjon ventes ikkje å kunne bli til særleg sjenanse.



Fig. 14: Statens Vegvesen, berekna støy for år.2035

9. Gjer greie for tiltakets verknad på, og tilpassing til, landskap og omgjevnader, jf. § 1, andre ledd, bokstav f)

Stikkord: Beskrive landskapet, topografi, strøkets karakter osv.

Landskapet her er prega av busetting og industri i randsona langs Sykkylvsfjorden. Kring dette slake landskapet langs fjorden så reiser det seg mektige fjell. Industrien er lagt i strandsona mens planområdet ligg rett innfør fylkesvegen og Vikøyra industriområde, sør for Sykkylvsbrua.

Busettinga ligg så innanfor industriområda og er i stor grad bustadfelt.



Fig. 15: Landskapsbilete (tv2.no)



Fig. 16: Naboterrenget ved busslomma og aust for Kyrkjevegen er bratt og skogkledd. Det treng ikkje utsikt.

Utsikt:

Utbygginga vil kunne ta vekk utsikt frå tilgrensande bustadeigedom nr.165 og ut mot vest, men har elles ikkje særleg ulempe for andre. Innfor tomta, busslomma og Kyrkjevegen er det bratt terreng med høg skog jf. Fig.17.

Planlagde tiltak

Illustrasjonar er lagd for industritomta 17/451 av industri og lagerbygg som vil vere under 8m høge. Utforming er tenkt med flate tak for låg profil, tilsvarende formgjeving for Circle K. Dvs. Circle K har låge saltak men likevel uttrykk av ein noko flat profil.

Illustrasjonar:

Oversikt for anlegget

Har på denne påført liner for justering av produksjonslokale B (blå) og grense (rød) mot Circle K.



**Behov for justering:**

3D Illustrasjonar til gbnr.17/451 er foreløpig ikkje oppdatert iht. siste ide for deling av eigedomen med Circle K. Utgangspunktet var at Circle K skulle ha 300 m² av 17/451 som vist med parkering langs grensa. I siste fase er no ideen endra til frådeling av et trekanta areal av same storleik. 3D - Illustrasjonane vil oppdaterast til den endelige løysinga som måtte bli når reguleringsforslag skal fremmest.

Bygg A: Lager**Bygg B: Produksjonslokale og 4 lagermodular a 72 m²**

Bygg C: Lager, 7 modular a 72 m²





SYKKYLVEN

10. Gjer greie for vesentlege interesse som blir ramma av planinitiativet, jf. § 1, andre ledd, bokstav h)

Kulturminne:

Fylkeskommunen har gjort feltundersøking med funn av moglege ardspor (plogspor).

Om nærmere undersøking viser at det stemmer så er det varsle at det truleg vil bli gjett dispensasjon.

Veganlegg:

KV1046 Kyrkjevegen har fartsgrense 50 km/t og rørast av tilkomsten til tomta. Busslomme med skur ligg langs heile tomta ut mot kommunevegen. Forslaget legg opp til 10 m byggegrense frå senter veg.



Fig. 17: Tomta sett fra Kyrkjevegen med busskur til venstre (Google MAPs)



Fig. 18: Tilkomst til Cirkle K og tomt (Google MAPs)

FV60, Sykkylvsvegen har fartsgrense 70 km/t og rørast ikkje av planane for industritomta ut over dette med at lager C ønskes med 9 m avstand frå senter fv.60.



Fig. 19: Tomten sett nordfrå på Sykkylvsvegen FV60 (Vegbilder.atlas.vegvesen.no) Tomta ligg på eit noko høgare

terrengnivå enn fylkesvegen og det er ei god veggrøft langs vegen.



Fig. 20: Industritomta 17/451 sett frå sør på Sykkylvsvegen (vegbilder.atlas.vegvesen.no)



Fig. 21: Kryss Sykkylvsvegen x Kyrkjevegen set frå nord. (Google MAPs)



Fig. 22: Kryss Sykkylvsvegen c Kyrkjevegen sett frå sør (Google MAPs)

Kommunaltekniske anlegg og evt. utbyggingsavtale:

VAO: Vassleidning og overvassleidning ligg lett tilgjengeleg frå eigedomen langs Kyrkjevegens vestre side. Om leidningsnettet har kapasitet og ikkje treng utbetring så skulle det ikkje vere behov for utbyggingsavtale i samanheng med industritomta.

VEG: Men dette kan og påverkast av innhaldet detaljreguleringa ska ha og om evt. rekkefølgjekrav kan ha betydning for etablering av bedrifa. Om krysset ved Circle K skal regulerast vil det og kunne påverka anlegg med veg og leidningar. Det er neppe grunnlag for utbyggingsavtale for venstresvingfelt da eit evt. krav kopla mot bedrifa om dette vil kunne true heile prosjektet og reguleringa.

Om det kunnjerast oppstart av forhandlingar om utbyggingsavtale så treng dette ikkje gjennomførast om det ikkje blir behov.





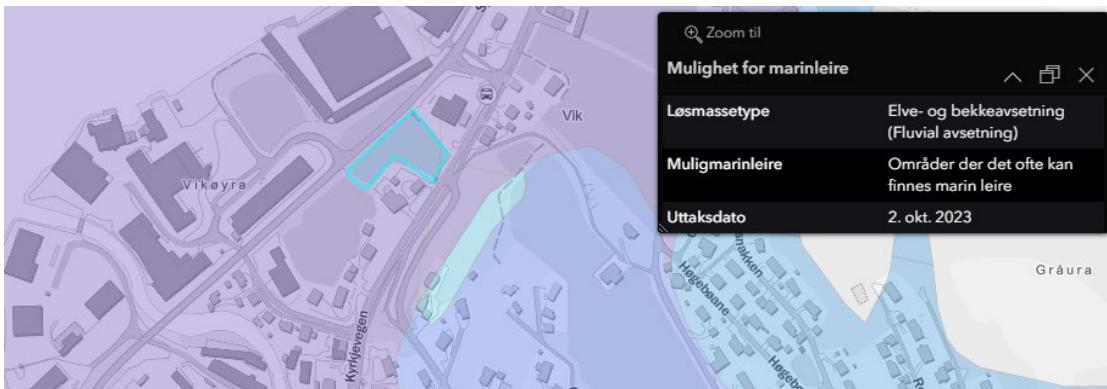
11. Gjer greie for korleis samfunnstryggleik skal bli ivaretatt, blant anna gjennom å førebygge risiko og sårbarheit, jf. § 1, andre ledd, bokstav i)

Det må lagast ROS- analyse til planforslaget.

- Tiltak som går fram av analysen vil takast omsyn til i reguleringsplan med føresegner.

Det vil leverast dokumentasjon for:

- Grunnforhold** _ Vurdering frå geoteknisk konsulent.
Gbnr. 17/451 ligg i område for elve- og bekkeavsetning. Dette er område der det ofte kan finnes marin leire.



- Kulturminne**
Fylkeskommunen har utført arkeologis feltundersøking.

Utredningar det ikkje er behov for mht. bedriftsetableringa:

- Støyutredning**- Planområdet har gul og rød støysone jf. Kommunedelplan men tiltaket er ikkje støyømfintleg. Bygga vil vere skjermande for nærliggande bustadeigedom.
Merk: Om kryss kravast regulert så ligg det støyutsette bustadar inntil fylkesvegen der.

Merk!:

Dersom plana blir å regulere krysset ved Circle K, så ligg det bustadar langs Sykkylvsvegen som er råka av same støysoner i kommunedelplan. I det tilfelle at fylkeskommunen skal utvida vegen sin med venstresvingfelt kan det være behov for areal frå desse eigedomane. I tilfelle kan støyskjerming komma inn som vilkår for å selje grunn. Og trengs støyskjerm så trengs og ei støybereking / dimensjonering.

12. Gjer greie for kva offentlege organ og andre interesserte som skal varslast om planoppstart, jf. § 1, andre ledd, bokstav j)

Utkast til varslingsliste for utvida planområde med kryss jf. fig.2. Varsling via byggesøknaden.no

x	Sykkylven kommune (til intern fordeling)	postmottak@sykkylven.kommune.no
x	Statforvalteren i Møre og Romsdal	sfmrpost@statsforvalteren.no
x	Møre og Romsdal fylkeskommune	post@mrfylke.no
x	Statens vegvesen Region Midt	firmapost-midt@vegvesen.no
x	NVE Region Midt	nve@nve.no
x	Sámediggi - Sametinget (kulturminnevern)	samediggi@samediggi.no
x	Sykkylven Energi As Straum, vatn, avlaup og infrastruktur for fiber	firmapost@sykkylven-energi.no
x	Årim	post@arim.no

Nabovarsling gjerast via byggesøknaden.no/Altinn. Plangrensa leggast der inn med SOSI-fil og alle rørte partar innan ein 15 m buffer utanfor plangrensa blir varsla.



13. Gjer greie for prosesser for samarbeid og medverknad frå ramma vegstyresmakter, grunneigarar, festalar, naboar og andre ramma partar, jf. § 1, andre ledd, bokstav k), og § 2, andre ledd bokstav a)

Samarbeid

Så langt er dette lokalt handtert av forslagsstillar via dialog mella eigarar for 17/86, 417 og 17/451. Det gjeld da grensedraging for deling av eigedom 17/451 samt tilkomstløysing. Mot Circle K skal det delast ifrå 300 m² til biloppstillingsplassar langs grensa. Ad. kulturminne så har forslagsstillar engasjert fylkeskommunen og feltundersøking er utført hausten 23.

Prosess ved utvida planlegging som tar med krysset ved Circle K:

Ved utvida planlegging med kryss så vil plana bli noko meir omfattande og røre ved fleire eigedomar og anlegg.

Men om plana blir å omfatte krysset er enno usikkert. I tilfelle er det naturleg å samarbeide nært med fylkeskommune og kommune om løysinga der disses fagavdeling eller konsulent leverer nødvendig prosjektering. Det kan og bli nødvendig med dialog med grunneigarar som blir råka av arealbehov til anlegget.

Ad. Evt. behov for folkemøte så kan kommunen vurdere behovet ved høyring av plana. Da føreligg og alle innspel med kommentar frå forslagsstillar samt eit konkret planforslag.

Prosess ved redusert planlegging for industriprosjekt og utan kryss:

Dersom kommune og fylkeskommune aksepterer ei regulering utan krysset ved Circle K så vil det fremmast et redusert planforslag. Dette vil ta med næringstromta og del av Circle K samt ei strekning av Kyrkjevegen med siktsonar for avkjørsle.

Industritiltaket vil ikkje påverke særleg mange partar. Naboar som blir mest påverka av tiltaket gjeld:

- Kyrkjevegen 165 (17/332) Bustad (Utsikt og omgivnad)
- Kyrkjevegen 159 (17/86) Circle K/Sykylven Bil. (Nabo/felles avkjøring)
- Kyrkjevegen 1662-168 Bustadbygg med 6 leilegheiter (Noko utsikt)

Det synest ikkje behov for eit større opplegg for medverknad.

Ressursane kan betre nyttast til dialog og informasjon til den enkelte part.

Varsling av oppstart:

Oppstart varslast på vanleg måte iht. PBL § 12—8.

Aktuelle partar varslast via byggesøknaden.no/Altinn med vedlegg som gjev god oversikt på forslaget. Rørte partar varslast innfor ein 15 m brei buffersone utanom plangrensa.

Melding om oppstart varslast og i avisar [Nyss.no](#) samt på kommunens nettside.

Innspel blir svara ut til den enkelte og elles kommentert og lagt ved planforslaget ved innsending til kommunen.

Kommunen kan så evt. vurdere behov for meir tilrettelagt medverking i samanheng med offentleg høyring av planforslag.



14. Vurdering av om planen er omfatta av forskrift om konsekvensutgreiing, og korleis krava i tilfelle vil kunne bli vareteke, jf. § 1, andre ledd, bokstav I)

FORSLAGSSTILLARS VURDERING AV KU-FORSKRIFT §§ 6-8:

§ 6, bokstav a) til c): Det utløysast ikkje krav om konsekvensutredning.

- Pkt. a og c er ikkje relevante for planarbeidet.
- Pkt. b: Reguleringsplanen omfattar ikkje tiltak nemnt i vedlegg I, og fanges dermed ikkje opp av bokstavledd b).

§ 7 bokstav a) og b): Det utløysast ikkje krav om konsekvensutredning.

Reguleringsplanen omfattast ikkje av punkter i Vedlegg II som behandlast etter energi-, vann-ressurs- eller vassdragsreguleringsloven, eller andre lover som fastset rammar for tiltak i Vedlegg I og II og som blir vedteke av departementet.

§8, bokstav a): Reguleringsplanen utløyer ikkje krav om konsekvensutredning:

Reguleringsplanen inneberer ikkje tiltak nemnt i vedlegg II. Planforslaget er i samsvar med industriområde i gjeldande areal del for Sykkylven kommune. Det er ikkje funnet risiko med etablering av lager og produksjonshallar som kan ha vesentleg verkingar for miljø og samfunn.

Forslagsstillar vurderer at reguleringa ikkje utløyer krav om konsekvensvurdering. Det synest heller ikkje være behov for planprogram, jf. PBL § 4-1.

15. Andre forhold

Tema	Kommentar
Er området utsett for flaum, ras eller usikre grunnforhold? Ja: X Nei:	Det må gjerast geoteknisk vurdering for tiltaket. Industritomta ligg på elv- og bekkeavsetning under marin grense. Dette er ein type område der det ofte kan finnast marin leire. NVE har utført oversikt kartlegging kvikkleire. I kart for aktsemdområder inngår eigedomen i aktsemkart for områdeskred. NADAG visar ikkje grunnboringar på eller i nærleiken av eigedomen.
Rører forslaget viktig natur? Ja: Nei: X	Nei, området har vært jordbruk, er i dag til grasproduksjon og er regulert til industri.
Er området utsett for støy eller annan forureining? Ja: X Nei:	Ja, Gbnr.17/451 er rørt av gul og rød støysone. frå fv60 Sykkylvsvegen. Tomta er og nærmaste nabo til bensinstasjonen som har ein god del trafikk. Støyutsett er og bustadeigedomar nord for kryss ved Circle K. ÅDT for fylkesvegen er 3200 i år 2022, då med 8 % tunge. Trafikkmengda for Kyrkevegen er ikkje opplyst på vegkart.no.
Er det forureina grunn i området? Ja: Nei: X	Det er lite truleg at det er forureina grunn her. <ul style="list-style-type: none">• Miljødirektoratets kart «Forureina grunn» viser ikkje området som forureina. <i>Tenesta omfattar eigedommar med forureina grunn samt kommunale og private-/ industrideponi. Datasettet er ei kartlegging av lokalitetar med forureina grunn og/eller med mistanke om forureina grunn og ved innrapporteringar gjort i forbindelse med bygge- og gravesaker, pålegg om undersøking etter tiltak eller på eige initiativ.</i>• Området har vore nytta til landbruk og kulturminneundersøking har funne moglege plogspor frå svunne tider.



<p>Er det behov for rekkefølgjekrav for å løyse utfordringar utanfor planområdet?</p> <p>Ja: Nei: X</p>	<p>Planen gjev ikkje verkingar som treng bøtast med tiltak.</p> <ul style="list-style-type: none">• Bedrifta vil ikkje medføre særleg mykje trafikk og vil ikkje endre nemneverdig på behov for venstresvingfelt i kryss ved Circle K. Behovet er der pga dagens trafikk.• Busslomme endrast ikkje. Ein nyttar eksisterande avkjørsel og gang- og sykkelveg ligg på motsett side av Kyrkjevegen. Dette endrar ingen vilkår for myke trafikkantar.• Føremålet har heller ikkje eiga behov som treng særskilt tilrettelegging.• Anlegg i grunnen kan først vurderast når VAO planlegging er gjort.
<p>Kva er hovudutfordringane til prosjektet?</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Mogleg krav frå fylkeskommunen om regulering av kryss ved Circle K med venstresvingfelt og evt. rekkefølgjekrav kopla mot etablering av bedrifta. <i>Merk: Evt. krav her kan truga heile prosjektet pga økonomi, framdrift mv. Trafikk frå bedrifta vil ikkje bety særleg for trafikken/trafikktryggleiken i krysset og at det difor ikkje er behov / nytte i å sette rekkefølgjekrav i føresegne. Heller tvert om, det kan skapa unødige problem for etableringa.</i>2. Endring frå regulert rundkøyring i KPA til berre byggeområde for industri/lager. <i>Merk: Dialog med kommune og innspel frå fylkeskommune sannsynleggjer at endringa til industri/lager er mogeleg.</i>3. Plassering av lagerbygg C langs Fv.60. Forslag om 9 m avstand til vegsenter er nærmere enn 15 m byggegrense som normalt krevst. Portar mot SV er betre for oppsyn med aktivitet og, mindre utsett for vindretning under ekstremvær.4. Industri/lager nær bustadar. (Kyrkjevegen 165.) Kan kanskje skape interessekonflikt pga utsikt og litt støy frå aktivitet. Positivt for nabo er å unngå ny trafikkert veg over industritolta og støy frå planlagt rundkøyring som og er i kommunedelplan. Videre vil lager C skjerma mot dagens trafikkstøy. Så det blir nok mindre støy og vind enn i dag.5. Kulturminne: Synest avklart med utført feltundersøking6. Hensynssone H310 Ras og skredfare: Treng geoteknisk vurdering7. H390 Aktsemdområde for Storulukke jf. Kommunedelplan Sentrum - Ikornes. Etablering av industri/lager i denne sonen nær bensinstasjon og Ekornes fabrikker må vurderast å ikkje å vere problematisk. Sonen er mest for evakuering av bustadar ol i tilfelle brann i møbelfabrikken og giftgassar.
<p>Kva ønskjer forslagsstiller at kommunen skal bidra med underveis i planarbeidet? Jf. § 2, andre ledd, bokstav e)</p>	<ol style="list-style-type: none">1. PlanID for reguleringsplan2. Plannamn for reguleringsplan3. Klargjering rundt evt. krav offentlege veger/anlegg evt. utbyggingsavtale/vilkår. Kommunens syn på kva forslagsstiller må løyse i saka4. Klargjering av kommunens eige syn rundt planområdets utstrekning. (endeleg planområde kan reduserast etter innspelsfase) Bistand til dialog/avklaringar med



	<p>fylkeskommunen av evt. krav om venstresvingfelt som gjer plan og industriprosjekt mogeleg.</p> <p>I denne samanheng kan det være verdt å minne om at kommunar sitt lokale sjølvstyre er blitt styrka dei seinare år. Det er kome ein del ny politikk på området om mynde stiller urimelege krav/motsegn til lokale planar. Kommunar kan no faktisk gå til sak mot staten og statens inngrisen skal vera vurdert og blant dei viktige sakane.</p> <ul style="list-style-type: none">• Det er kome nye reglar om søksmålsrett i pbl. § 5-7 i 2018.• Samtidig med reglane i tvl. § 1-4 a om søksmålsrett for kommunane mot staten i saker der staten har omgjort kommunale vedtak <p>Alt dette er gjort for å</p> <ul style="list-style-type: none">• Styrke det kommunale sjølvstyret• Bidra til «rettsriktige» avgjelder• Oppfylle Noreg si folkerettslege plikt til å gje kommunane tilgang til rettsleg overprøving av statlege avgjelder (det europeiske charteret om lokalt sjølvstyre artikkel 11). <p>Kommunens har altså styrka moglegheiter til å ivareta eiga haldning til saka om venstresvingfelt skal krevjast etablert via denne plana og evt. om det er rett med rekkefølgjekrav kopla mot bedriftsetablering. Sia bedifta ikkje vil forverre situasjonen nemneverdig må næringspolitikken her kunne vege meir og bedriftsetableringa kunne prioriterast.</p>
Ønskjer forslagsstillar parallel prosess plan og bygesak, jf. plan og bygningsloven § 12-15? Jf. § 2 andre ledd, bokstav d)	Nei, først plan, deretter bygesak.
16. Spørsmål som forslagsstillar ønskjer avklart i oppstartsmøtet med kommunen	
Kva kommunen sjølv meiner om det som er nemnt som hovudutfordringar for prosjektet, planområdets utstrekning, offentlege anlegg. Kva som bør løysast i planen, kven som bør gjere kva av vegmynde og tiltakshavar ad evt. prosjektering for kryss og kommunaltekniske anlegg.	
17. Vedlegg til planinitiativet Stikkord: Forslag til planavgrensing, skisser for området, bygnader, utfyllande informasjon om enkelpunkt ol	
<p>Bilag 1. Utkast til planavgrensing ved oppstartsvarsel Bilag 2. Utkast til situasjonskart industritomt Bilag 3. Foreløpig plankart Bilag 4. Illustrasjonar (ikkje oppdatert for justering bygg B) Bilag 5. Supplerande trafikkvurdering for Bergli boligtun frå Norconsult 26.10.2020 Bilag 6. Beregningsmodell venstresvingfelt</p>	

Tønsberg 27.11.2023 RB.

Prosjektnummer: 20230546