

Detaljregulering for del av Grebstadvegen

Oppdragsgivar

Sykkylven kommune

Oppdrag

Detaljregulering for del av Grebstadvegen

Rapport type

Planhefte

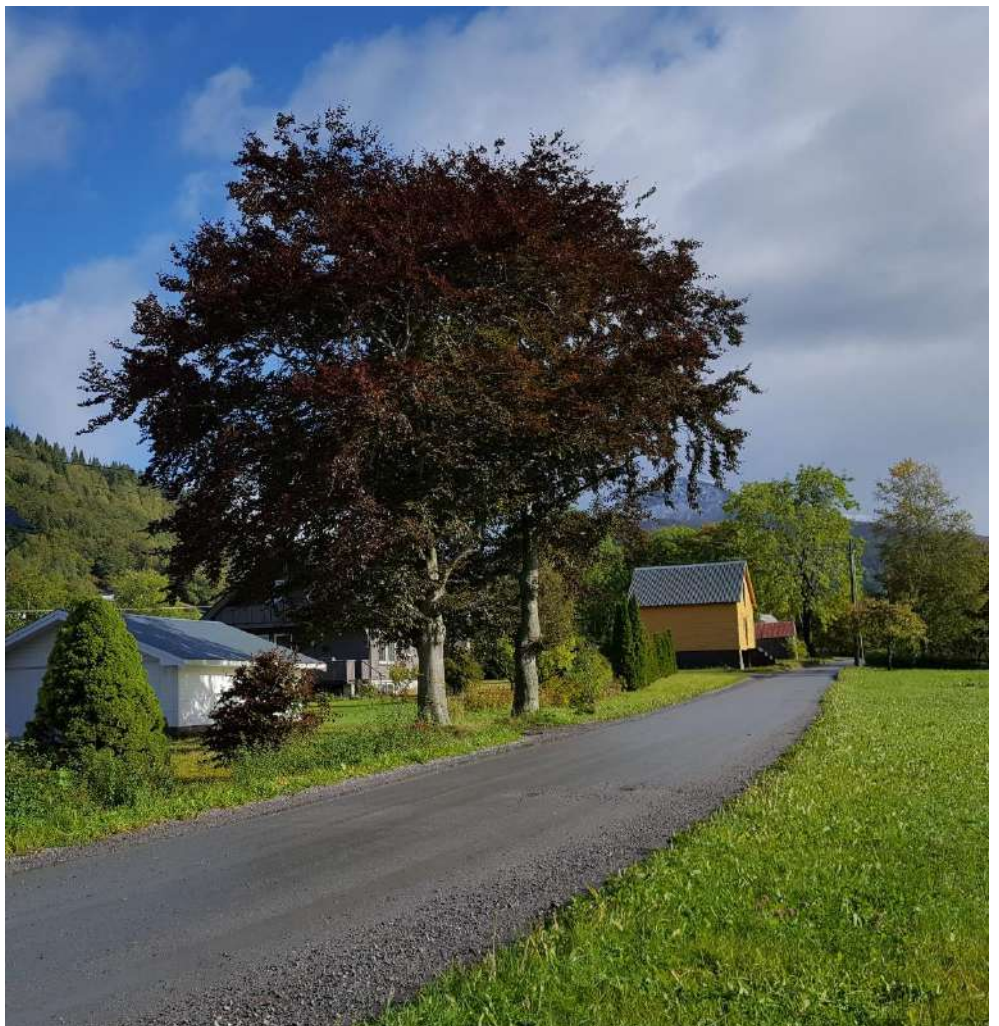
Prosjektnr.

18087

Dato

29.05.19, revidert 01.12.23

Planomtale



INNHALDSLISTE

1	KORT OM PLANFORSLAGET	5
1.1	FORORD	5
1.2	AKTØRRAR	5
1.3	LOKALISERING OG AVGRENSING AV PLANOMRÅDET	6
1.4	EKSISTERANDE SITUASJON	7
1.5	SAMANDRAG	7
1.5.1	MOGLEG FRAMTIDIG SITUASJON	8
2	PLANGRUNNLAG	8
2.1	PLANSITUASJON	8
2.1.1	STATLEGE OG KOMMUNALE FØRINGAR	8
2.1.2	KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL	9
2.1.3	GJELDANDE OG TILGRENSANDE REGULERINGSPLANAR	9
2.2	ANALYSAR SOM ARBEIDET ER BASERT PÅ	11
2.2.1	ANALYSAR OG UTGREIINGAR SOM LIGG FØRE VED OPPSTART	12
2.2.2	ANALYSAR I SAMBAND MED PLANARBEIDET	12
3	PLANPROSESSEN	12
3.1	OPPSTARTSMØTE OG FØRESETNADER FOR PLANARBEIDET	12
3.2	MEDVERKNAD	13
3.3	KONKLUSJON OG SAMLA VURDERING AV INNKOMNE INNSPEL	13
3.4	PRESENTASJON AV FORPROSJEKTET I NU-MØTE	13
3.5	VURDERINGAR UNDERVEGS FØR FØRSTE HØYRING	13
3.6	MERKNADER 1.GONGS HØYRING	14
3.6.1	ENDRINGAR I PLANFORSLAGET ETTER 1. GONGS HØYRING	14
3.6.2	ENDRINGAR I VEGLØYSINGA	14
4	PLANOMRÅDET – EKSISTERANDE SITUASJON	17
4.1	BRUK AV PLANOMRÅDET	17
4.2	KULTURMINNE OG KULTURMILJØ	17
4.3	LANDSKAP	19
4.4	FRILUFTSAREAL, REKREASJONSVERDI OG BRUK	19
4.5	NATURVERDIAR, VILTINTERESSER, ØKOLOGISKE FUNKSJONAR	20
4.6	GRUNNFORHOLD	20
4.7	JORDRESSURSAR/LANDBRUK/SKOGBRUK	20
4.8	TEKNISK OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	21
4.8.1	TRAFIKKMENGDE OG FARTSGRENSE	21
4.8.2	TRAFIKKULYKKER, KRYSS OG AVKØYRSLER	22
4.8.3	TRAFIKKTRYGGLEIK FOR MJUKE TRAFIKANTAR, SKULEVEG OG BUSSTRASÉ	23
4.8.4	VATN- AVLØP – OVERVATN, RENOVASJON	24
4.8.5	HØGSPENTLINJER, ELNETT, LEDNINGAR I GRUNNEN OG TRAFOSTASJONAR	24

4.9	BARN OG UNGE SINE INTERESSER	24
4.10	UNIVERSELL UTFORMING	25
4.11	UREINING	25
5	<u>RISIKO OG SÅRBARHEIT</u>	<u>26</u>
5.1	OPPSUMMERING KONKRETE TILTAK	26
6	<u>SKILDRING AV PLANFORSLAGET</u>	<u>27</u>
6.1	DIMENSJONERING AV VEGSYSTEMET	27
6.2	PLANLAGT AREALBRUK	28
6.2.1	REGULERINGSFØREMÅL	28
6.3	GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFØREMÅL	28
6.3.1	BUSTADAR, B	28
6.3.2	KØYREVEG, KV	29
6.3.3	FORTAU, FO	30
6.3.4	GANG- /SYKKELVEG, GS	30
6.3.5	ANNAN VEGGRUNN, AVT	30
6.3.6	JORDBRUK, J	30
6.4	OMSYNSSONER OG FØRESEGNSSOMRÅDE	31
6.4.1	FRISIKTSONE (H410)	31
6.4.2	STØYSONE	31
6.4.3	BANDLEGGING ETTER LOV OM KULTURMINNE (H730)	31
6.5	FØRESEGNSSOMRÅDE	31
6.5.1	KULTURMINNE, # 1-3	31
6.5.2	MELLOMBELS ANLEGGSELTE, # 4 -10	31
6.5.3	BLODBØK. VILKÅR FOR BRUK AV AREAL, #11	32
6.6	REKKJEFØLGJEFØRESEGNES	32
6.7	ESTETISK KVALITET	32
6.8	UNIVERSELL UTFORMING I PLANFORSLAGET	32
7	<u>VERKNADER AV PLANFORSLAGET</u>	<u>33</u>
7.1	OVERORDNA OG OVERLAPPANDE PLANAR	33
7.2	STADEN SIN KARAKTER, BUMILJØ	33
7.3	KULTURMINNE OG -MILJØ, EV. VERNEVERDI	33
7.4	LANDSKAP	36
7.5	FRILUFTSAREAL, REKREASJONSVERDI OG REKREASJONSBRUK	37
7.6	NATURMANGFALDSLOVA	37
7.7	JORDRESSURSAR/LANDBRUK/SKOGBRUK	37
7.8	TEKNISK OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	38
7.8.1	TRAFIKKFORHOLD	38
7.8.2	TILKOPLING TIL FYLKESVEGNETTET, TRAFIKKFORHOLD	38
7.8.3	UTFORMING AV LOKAVEGNETTET	39
7.8.4	TILGJENGE FOR GÅANDE OG SYKLANDE, KOLLEKTIVTILBOD	41
7.8.5	VATN, AVLØP OG OVERVATN	42
7.8.6	HØGSPENTLINJER, LEDNINGAR I GRUNNEN OG TRAFOSTASJONAR	42

7.9 BARN OG UNGE SINE INTERESSER	42
7.10 UNIVERSELL TILGJENGE	42
7.11 STØY	43
7.12 VERKNADER I ANLEGGSSFASEN	43
7.13 AVVEGING AV VERKNADER	43

		Prosjektnr: 18087		Dato: 29.05.2019	
Status /Rev:	Rev. gjeld:	Dato:	Sign:	KS:	
0	Utkast	22.01.19	GFO	HH	
0	Til 1. handsaming	29.05.19	GFO	HH	
1	Revisjon etter off. ettersyn	14.08.23	BHM	HH	
2	Revisjon etter off. ettersyn	10.10.23	MKB	BHM	
Kontaktinformasjon: Nordplan AS Pb 224 6771 Nordfjordeid Tlf: 57 88 55 00 www.nordplan.no			Kundeinformasjon: Sykkylven kommune v/Arild Sunde Rinnan		
Prosjektleder: Gudveig Fure Oksholen/ Birgit Hamre Moe			<i>Gudveig Fure Oksholen</i> <i>Birgit Hamre Moe</i>		
Medarbeidarar /Kontrollert av: Heidi Hansen			Sign: <i>Heidi Hansen</i>		

1 Kort om planforslaget

1.1 Forord

Nordplan sin planmal er basert på Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) si detaljerte sjekkliste for planomtale, og er inndelt i tema i tråd med denne sjekklista. Nordplan har, der vi har funne det føremålstenleg, justert på rekkjefølgja til nokre tema i sjekklista, samt slått saman nokre overskrifter og lagt til nokre få punkt.

1.2 Aktørar

Plankonsulent Nordplan AS utarbeider på vegne av Sykkylven kommune ein reguleringsplan som legg rammer og føringar for oppgradering av del av Grebstadvegen.

Kontaktpersonar:

Oppdragsgjevar, kommunen:

Arild Sunde Rinnan, Arealplanleggar

Tlf. 70246725, e-post: arild.sunde.rinnan@sykkylven.kommune.no

Bjarte Hovland

Tlf. 70246704, e-post: bjarte.hovland@sykkylven.kommune.no

Nordplan AS:

Gudveig Fure Oksholen, prosjektleiar

Tlf. 94 01 52 39, e-post: gfo@nordplan.no

Birgit Hamre Moe, prosjektleiar

Tlf. 90 97 16 13, e-post: bhm@nordplan.no

Heidi Hansen, prosjektmedarbeidar

Tlf. 92857809, e-post: hh@nordplan.no

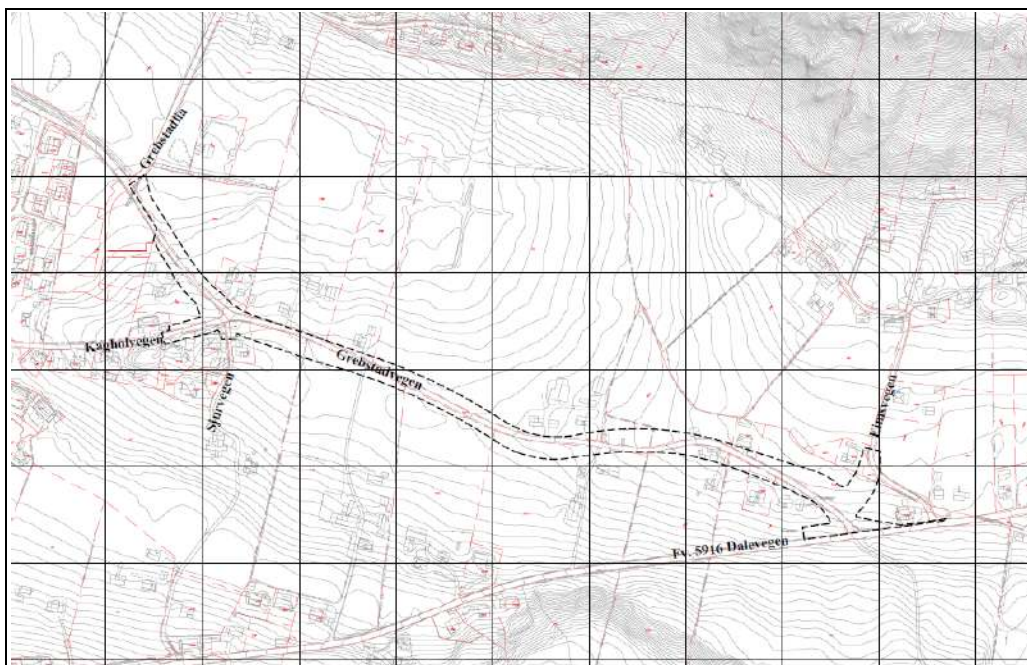
Oppdraget er utført i perioden mars 2018 - desember 2023.

1.3 Lokalisering og avgrensing av planområdet



Figur 1 - Oversiktskart, planområdet ligg i Sykkylven kommune og strekker seg langs austleg del av Grebstadvegen. Kjelde: www.norgeskart.no

Planområdet strekkjer seg frå kryss mellom Grebstadlia og Grebstadvegen i vest, til kryss mellom Grebstadvegen og Fv. 5916 Dalevegen i aust. Tiltaket omfattar etablering av fortau langs Grebstadvegen, for å skape samanheng i gang- og sykkelvegssystemet i lokalvegnettet. I tillegg består oppdraget av oppgradering av Grebstadvegen, med kopling til Kagholvegen og Eimsvegen. Planområdet har eit samla areal på 23,7 dekar (daa).



Figur 2 - Avgrensing av planen. Planområdet ligg langs austleg del av Grebstadvegen, med tilkopling til fv. 5916 Dalevegen i aust. Illustrasjon: Nordplan AS

1.4 Eksisterande situasjon

Flyfoto under viser det viktigaste ved arealbruken i dag.



Figur 3 - Eksisterande situasjon. Kjelde: www.norgebilder.no

Arealbruken for strekninga er pr i dag for det meste jordbruksareal. I tillegg kjem areal til bustadar og eksisterande vegsystem.

Meir detaljert om arealbruken i dag i kapittel 4.

1.5 Samandrag

Grebstadvegen er i dag ein grusa veg som har store problem med tele og overvatn, og manglar skikkelege grøfter. I området er det også manglande gangvegssystem. Føremålet med planarbeidet er derfor å oppgradere del av Grebstadvegen, og etablere fortau for mjuke trafikantar.

Vegtiltaket tilpassar seg i stor grad landskapet og eksisterande busetnad langs vegen. Slik Grebstadvegen ligg i dag slyngar den seg naturleg gjennom gardstuna. Denne kvaliteten er forsøkt ivaretatt, og kan medverke til å dempe farten på strekninga. Den gir ei visuell god linjeføring både for mjuke trafikantar og køyrande.

Sidan sideterrenget for store delar av vegstrekninga er relativt flatt vert det heller ikkje dei store terrenginngrepa, og ein kan lage gode overgangar frå grøfter til naturleg terreng. Unntaka er ved krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen og ved krysset mellom Eimsvegen og Grebstadvegen. Her vil vegen skjere seg ein del inn i terrenget.

Planforslaget vil skape tryggare kryss og kryssingspunkt.

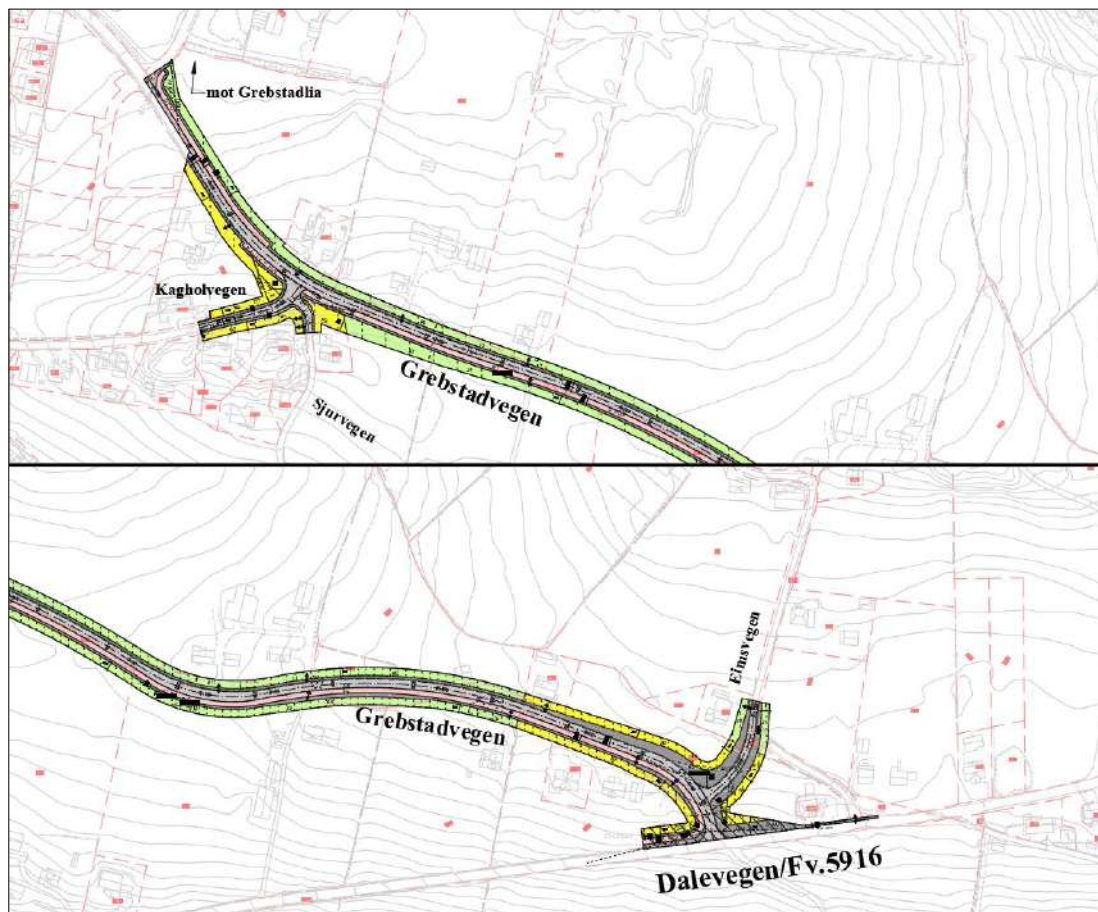
I planforslaget opprettheld ein etablerte avkøyrslar langs Grebstadvegen, både for bustadar og landbruk.

Avkøyninga til Eimsvegen vert som følgje av planforslaget lagt om, og trafikken leia inn på Grebstadvegen. Unnataket er gbnr. 7/160 og 8/11 som framleis vil ha direkte avkøyning til Dalevegen, i ei samla avkøyrslle. Desse eigedomane er orienterte mot fv. 5916 Dalevegen.

Etablering av fortau gjennom planområdet, for austleg del av Grebstadvegen, sikrar tryggare tilkomst frå bustadområda og fram til sentrum, skular og idrettsanlegg. Det er også viktig å få

etablert gjenstående gang-/sykkelveg langs Dalevegen, for å få sammenheng i nettet for mjuke trafikantar.

1.5.1 Mogleg framtidig situasjon



Figur 4 - Utsnitt av forslag til detaljreguleringsplan for del av Grebstadvegen, Nordplan.

2 Plangrunnlag

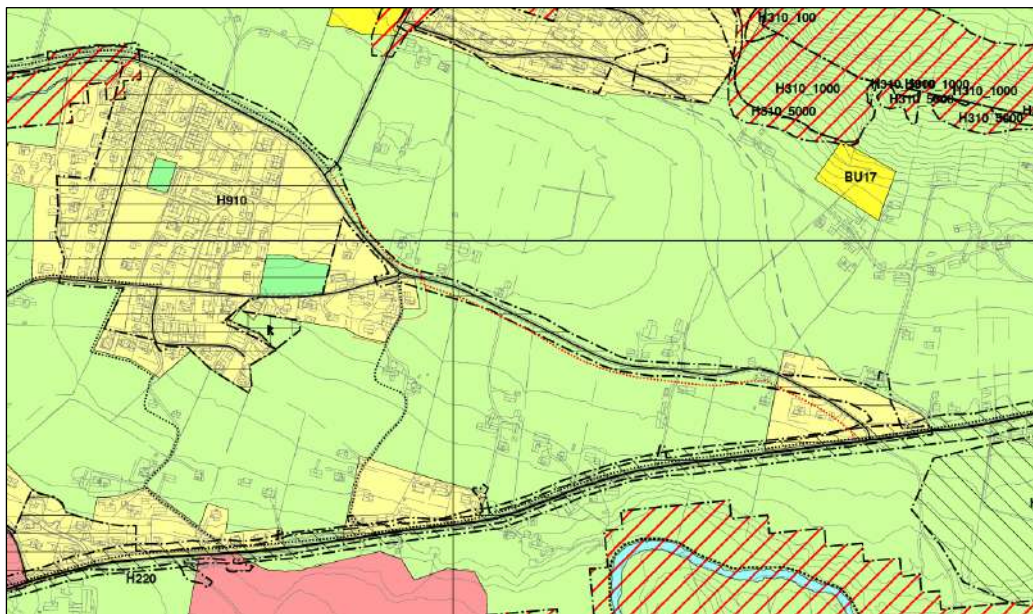
2.1 Plansituasjon

2.1.1 Statlege og kommunale føringar

Statens vegvesen si handbok «N100 Veg og gateutforming» og «V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss» skal leggest til grunn for kryssutforming mellom Grebstadvegen og fv. 5916 Dalevegen.

«N100 Veg og gateutforming» er grunnlaget for utforming av normalprofilen og linjeføringa for Grebstadvegen med fortau. Forprosjektet er utarbeidd i 2018, og med N100 gjeldande frå 2014 som grunnlag. Dimensjoneringsklasse, Sa1, samleveggar i bustadområde med fartsgrense 50 km/t, er lagt til grunn i planlegginga. Dimensjoneringsklassen er utgått i nyare utgåve av N100. Det mest nærliggande er å definere denne vegen som ei bustadgate. Vi har valt å vidareføre tverrprofil tilsvarande dimensjoneringsklasse, Sa1, i planen. Dette er nærare skildra i kap. 6.

2.1.2 Kommuneplanen sin arealdel



Figur 5 - «Kommunedelplan for Sentrum – Ikornes 2019 – 2029», Plan ID 15282017004, godkjend 16.12.2019.

I kommunedelplanen er det vist eksisterende gang-/sykkelveg frå vest fram til Grebstadlia. Vidare er det vist framtidig gang-/sykkelveg langs Grebstadvegen fram til fv. 5916 Dalevegen.

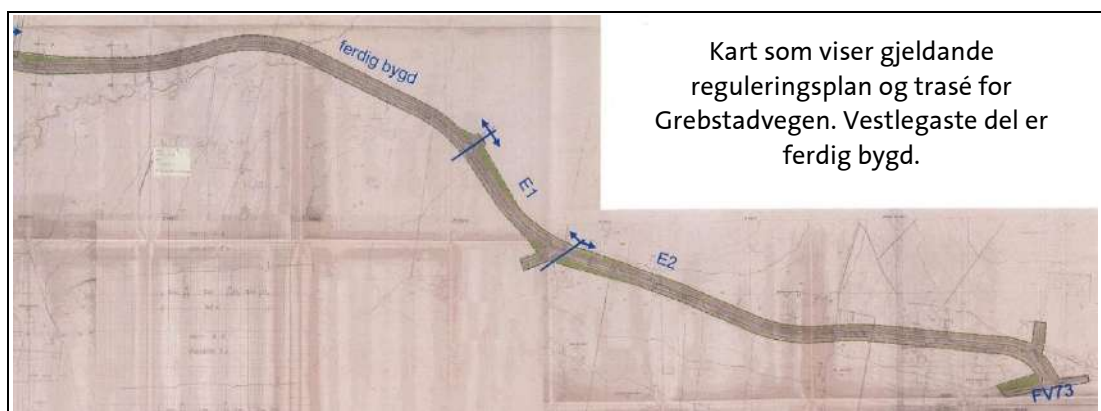
Langs Dalevegen er det vist eksisterende gang- og sykkelveg, men den er berre bygd frå sentrum og opp til Sjurvegen.

Det er sett rekkefølgekrav til at det i område sett av til byggeformål, ikkje kan byggast ut før m.a. godkjent tekniske anlegg som og inkluderer gang-/sykkelveg, er dekt i tilstrekkeleg grad (jf. pkt. 2.1.4. i føresegnene).

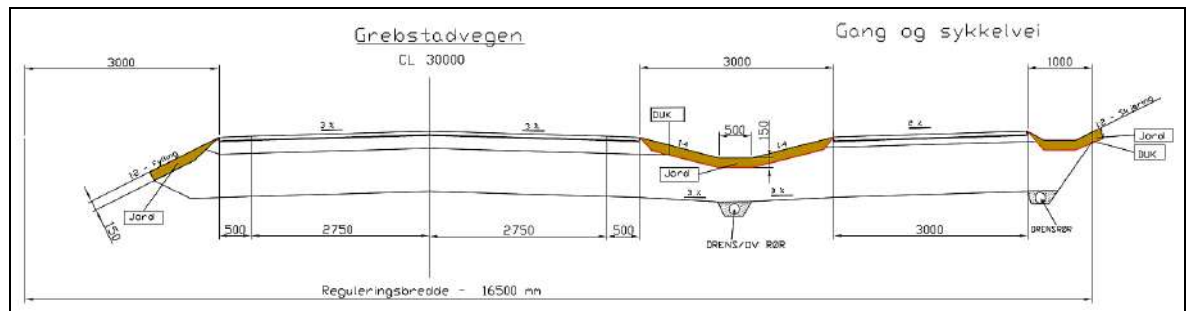
2.1.3 Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar

Gjeldande reguleringsplan: «Reguleringsplan for Grebstadvegen del I og del II»

Grebstadvegen er regulert med gang- og sykkelveg i gjeldande reguleringsplan frå 1989. Reguleringsplanen er for gammal til å kunne ekspropriere etter då den er eldre enn 10 år.

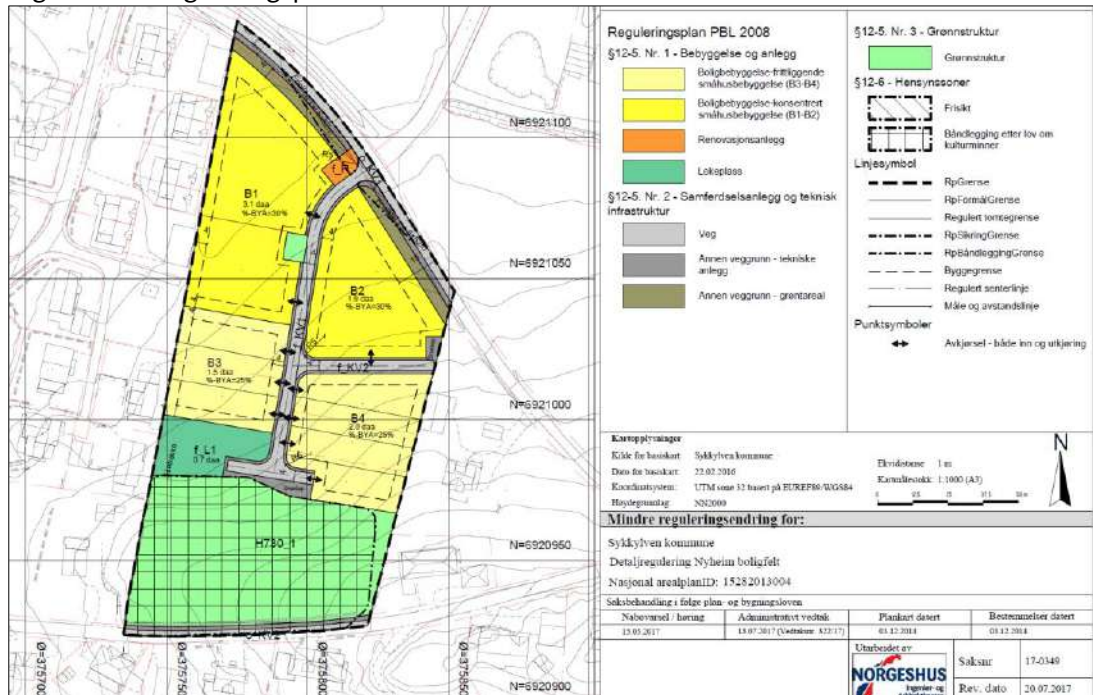


Figur 6 - «Reguleringsplan for Grebstadvegen del I og del II», PlanID 15281989003, godkjent 28.03.1989.



Figur 7 - Normalprofil for Grebstadvegen, utarbeida av Asplan Viak i 2012, basert på reguleringsplanen over.

Tilgrensande reguleringsplan



Figur 8 - «Detaljreguleringsplan for Nyheim bustadfelt, B2-gnr./bnr. 7/44», PlanID 15282013004, godkjent: 13.07.17.

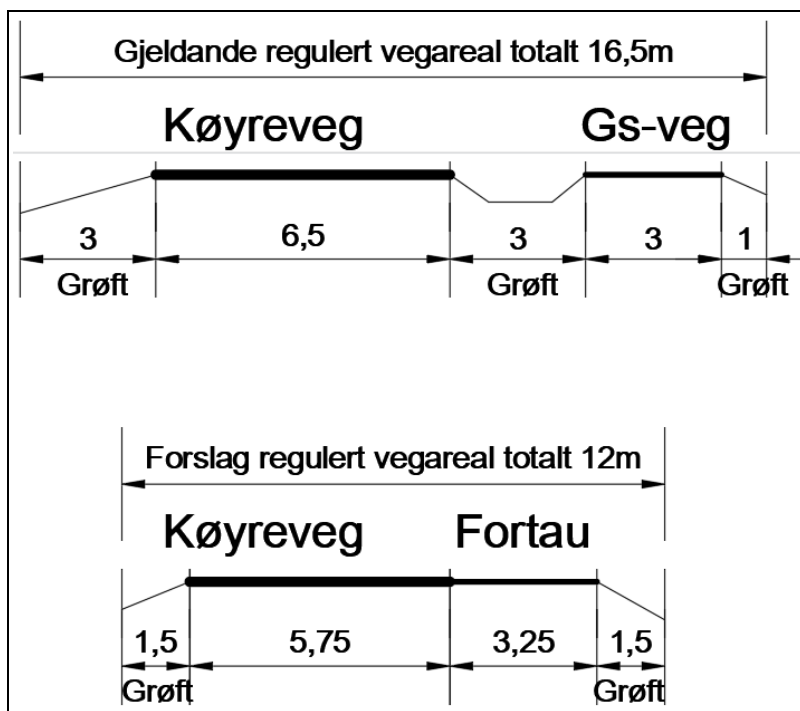


Figur 9 - «Reguleringsplan for gangveg Grebstaddalen, del 1 og 2», godkjent: 19.07.1089.

2.2 Analysar som arbeidet er basert på

Forprosjekt reguleringsendring Grebstadvegen, rev A, 28.08.18

I forkant av reguleringsarbeidet har Nordplan AS utarbeida eit forprosjekt for same strekninga. I forprosjektet vart det vurdert ulike alternativ for vegstandard og gangvegssystem. Målet var å finne ei løysing som grip minimalt inn i etablerte eigedomar, og samstundes gir eit funksjonelt/framtidsretta vegsystem for både mjuke trafikantar og bilistar. Vedtatt regulert situasjon (frå 1989) med gang- og sykkelveg vart vurdert opp mot ei mindre arealkrevjande løysing med fortau, sjå figuren under.



Forprosjektet konkluderte med å regulere tofeltsveg med fortau. Denne planen bygg vidare på prinsippa frå forprosjektet.

Figur 10 - Normalprofil for vegbreidde i gammel reguleringsplan og i forprosjekt til denne reguleringsplanen. Illustrasjon: Nordplan AS



Figur 11 - Blå skravur viser arealet som gjeldande reguleringsplan har sett av til vegformål. Raud linje viser kva forprosjektet vil krevje til vegareal. Fortau er markert med tjukkare raud linje. Tilkopling til eksisterande vegar/avkøyrslar og Eimsvegen er ikkje vist. Kryssingspunkt er flytta vest for Kagholvegen i revidert planutkast 06.07.23, dette er ikkje endra i illustrasjonen. Illustrasjon: Nordplan AS

2.2.1 Analysar og utgreiingar som ligg føre ved oppstart

Reguleringsplan for Grebstadvegen, godkjent 28.03.1989.

Prosjektering av gjeldande reguleringsplan, datert august 2012.

2.2.2 Analysar i samband med planarbeidet

- ✓ Arkeologiske registreringar, Møre og Romsdal fylkeskommune 2020
- ✓ Vurdering av blodbøk ved gbnr. 7/9, 02.06.23.

3 Planprosessen

3.1 Oppstartsmøte og føresetnader for planarbeidet

Utdrag frå referat frå førehandskonferansen:

«Reguleringsplanen for Grebstadvegen er frå 1989. Det er no ønskjeleg at ein ser på delar av denne planen på nytt.»

«Det er kome fleire innspel frå grunneigarar langs Grebstadvegen dei siste 10 åra som har eit ønskje om å endre på vegen slik den er regulert. I budsjettvedtak for år 2018, kom der med midlar til å gjere ei fornya vurdering av desse planane for Grebstadvegen.»

Det var gjennomført oppstartsmøte med kommunen 12.03.2018. Konklusjon frå møtet var at det skulle utarbeidast eit forprosjekt for veg som kunne legge premissar for det vidare reguleringsarbeidet. Etter avklaringar med politikarane ville ein gå vidare til detaljreguleringsplan etter plan- og bygningslova § 12-2.

Plannamn: Detaljreguleringsplan for del av Grebstadvegen

Plan ID: 15282018001

Planforslaget er hovudsak i tråd med overordna kommunedelplan.

Vidare er det krav om arkeologiske undersøkingar, vurdering av trafikkstøy og konsekvensar for landbruk.

Det var avklara i oppstartsmøtet at det ikkje er krav om konsekvensutgreiing for planen.

3.2 Medverknad

Varsel om oppstart:

Planen vart i medhald av plan- og bygningslova § 12-8 kunngjort starta opp med annonse i Sykkylvsbladet og med brev til grunneigarar, naboar, lokale og regionale høyringsinstansar. Frist for merknader var sett til 11.05.18. Planarbeidet er også annonsert på kommunen og Nordplan sine heimesider (nordplan.no).

Liste over varsla partar går fram av varslingsbrev, datert: 06.04.18. Det er kome inn 16 innspel i annonseringsperioden. Desse er oppsummert og vurdert i eige skjema som ligg vedlagt.

Etter presentasjonen av forprosjektet har det i tillegg komme innspel/opplaringar frå ein grunneigar samt føringar for vidare arbeid frå kommunen. Vi har vore i kontakt med Sykkylven Energi som har kome med sine innspel. Dette er innarbeida i merknadsvurderinga.

3.3 Konklusjon og samla vurdering av innkomne innspel

Kort samanfatta har ein teke med følgande innspel vidare i planarbeidet:

- Skildring av støysituasjonen i området
- Krav om arkeologisk undersøking, samt vurdering av SEFRÅK-bygningane
- Vegvesenet sine krav til utforming av krysset med Dalevegen, og omlegging/stenging av eksisterande tilkomst til Eimsvegen
- Omsyn til naboar/grunneigarar sine ønskjer, samt fordele ulempene best mogeleg.
- Informasjon om eksisterande nett og framtidige planar frå Sykkylven Energi.

3.4 Presentasjon av forprosjektet i NU-møte

Nordplan presenterte forprosjektet i NU-møte 10.09.18. Politikarane vedtok forprosjektet som grunnlag for det vidare planarbeidet.

I møtet kom det fram ønskje om å vurdere justeringar i krysset mellom Grebstadvegen og Kagholvegen, for å betre tilhøva for grunneigarane der.

I etterkant av møtet fekk vi brev frå grunneigarar i det aktuelle området, med opplaringar rundt deira ønskjer. Oppdragsgjevar bad oss vurdere omlegging av krysset med hovudfokus på god vegløyising, men med grunneigarar sine ønskjer i minne.

Oppdragsgjevar ønskte også at vi gjekk vidare med omlegging av øvste del av Sjurvegen for å rydde opp i krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen. Vi har med bakgrunn i dette, og kommentarar på linjeføring gjort justeringar i planforslaget i forhold til forprosjektet.

3.5 Vurderingar undervegs før første høyring

Kommunen har undervegs i reguleringsprosessen vore i dialog med grunneigarar langs Sjurvegen. Diskusjonen gjaldt fysisk stenging av tilkomsten frå Sjurvegen opp til Grebstadvegen ved etablering av ny tilkomst lenger aust. Utifrå omsyn til trafikktryggleiken meina vi at det vil vere ein klar fordel å få leia mjuke trafikantar vekk frå dagens kryss.

Tre grunneigarar meldte tilbake at ei stenging ville forverre tilkomsten deira, m.a. på grunn av manøvreringsbehov, og stigningsforhold. Det ville dessutan verte vanskelegare/fordyrande med snøbrøyting. Slik vi vurderer det, er det berre to av grunneigarane som vert råka av ei fysisk stenging. Bygging av den nye tilkomsten til Sjurvegen vil gi ein meirkostnad til oppgraderinga av Grebstadvegen, og det kan også dra på seg ekstra kostnader med krav om oppgradering vidare sør langs Sjurvegen. Kommunen har etter ei samla vurdering valt å ikkje krevje tilkomsten frå Sjurvegen fysisk stengt, men skiltar at vegen er stengt for gjennomkøyring(gjeld ikkje køyring til eigedomane). Skilting skal opp seinast når Grebstadvegen vert bygd. Reguleringsplanen legg framleis til rette for ein endra tilkomst, men utan krav om tidspunkt for gjennomføring. I samband med byggeplan for Grebstadvegen skal det vurderast om ny tilkomst til Sjurvegen lenger aust skal byggast i same byggeperiode.

3.6 Merknader 1.gongs høyring

Planforslaget vart handsama av Nærings- og utviklingsutvalet i sak PS 35/19, i møte 24.06.19. Med heimel i plan- og bygningslova § 12-10, vart reguleringsplan for del av Grebstadvegen, datert 29.05.19, vedteken lagt ut til offentleg ettersyn. Høyringsperioden var 25.06.19 – 28.08.19.

3.6.1 Endringar i planforslaget etter 1. gongs høyring

Kort samanfatta har ein teke med følgjande innspel vidare i planarbeidet:

- Dei automatisk freda kulturminna er merka i plankartet. To av kulturminna kjem i direkte konflikt med tiltaket, og for et kulturminne blir sikringssona rørt. Før utbygging skal dispensasjon og ev. vilkår for frigjeving avklarast med Fylkeskommunen. Det er vidare lagt inn bandleggingssone, kulturminne, i planen, og føresegner knytt til inngjerding, vern, og godkjenning frå Fylkeskommunen ved ev. tiltak.
- Det er regulert inn annan veggrunn langs fv. 5916 Dalevegen, på austsida av krysset Grebstadvegen/Dalevegen. På den måten sikrar ein framtidig areal til vegformål. Vi vurderer det som meir hensiktsmessig å regulere ein større samanhengande del av gang-/sykkelveg langs Dalevegen under eit i ein eigen reguleringsplan. Det er m.a. knapt med areal på sørsida av gbnr. 7/160 noko som kan bli førande for val av løysing.
- Frisiktlinjene er endra i tråd med N100. Dalevegen er forkøyrregulert sidan første planutkast, og det er derfor andre krav til frisikt.
- Veglinja, Grebstadvegen, er juster i området ved Kagholvegen, for å imøtekomme merknader frå grunneigarar. Dette er nærare skildra i kap. 3.6.2.
- Veglinja er justert ved gbnr. 7/10 og 7/9 for i mindre grad å kome i konflikt med kulturminne og for å få ein betre kurvatur på vegen. Eigar av gbnr. 7/10 ønskjer også å bli mindre råka av tiltaket. Det er gjort avklaringar mot. nærføring av vegen ved blodbøkane. Dette er nærare skildra i kap. 3.6.2.
- Gbnr. 8/11 og 7/160 beheld direkte avkøyrsløse til fv. 5916 Dalevegen, men samla i ei felles avkøyrsløse. Begge desse eigedomane er orientert mot Dalevegen.
- Omlegging av Sjurvegen over gbnr. 7/1 er tatt ut av planen, hovudsakeleg for å unngå konflikt med kulturminne. Ein unngår også å nytte dyrkajorda til ny veglinje.

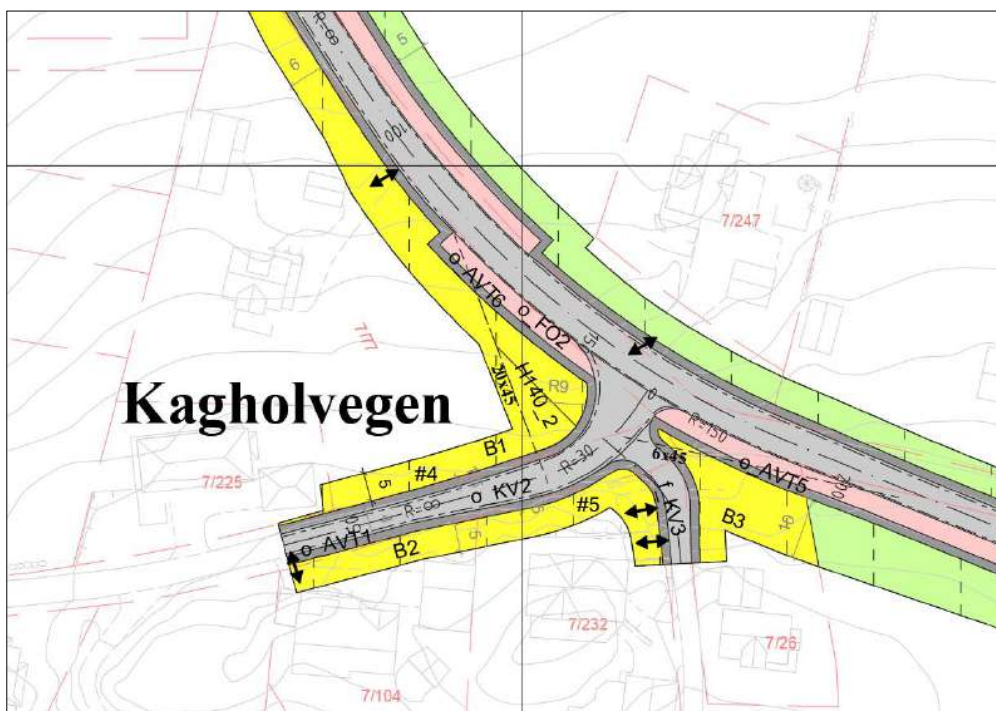
Merknadene er oppsummerte og handsama i eige vedlegg.

3.6.2 Endringar i vegløyisinga

Følgjande endringar er gjort i planen etter 1.gangs høyring:

Grestadlia/Grestadvegen/Kagholvegen/Sjurvegen

- Veglinja (Grebstadvegen) er retta ut og justert litt inn på 7/19 i nord. Det er lagt inn ei slakare kurve (R=150m) og veglinja går litt lengre sør og meir inn på gbnr. 7/26 og 7/1. Dette er gjort for å imøtekomme merknad frå gbnr. 7/77 og 7/247 (hagen som ligg som ligg på gbnr. 7/19) om at vegen tar for mye areal. Sjølve vegen vil råke mindre av gbnr. 7/77, tar noko meir areal frå gbnr. 7/26, men frigjere areal frå hagen til 7/247 (7/19). Dette er i tråd med innspel frå grunneigarane i dette området.
- Fortau på nordsida av Kagholvegen er strekt lengre nordover inn på eigedom 7/77, og veglinje er flytta noko nordaust for å ikkje ta meir av eigedomen enn naudsynt.
- Påkopling av Sjurvegen mot Kagholvegen er justert litt nordover slik at 7/232 får noko meir areal.
- Flytting av Sjurvegen er tatt ut av planen, og dagens veg blir vidareført. Denne er som kjent bratt, litt over 17%. I planforslaget er Sjurvegen no justert mot nordvest og slakka ut mot Kagholvegen. På den måten får ein rydda opp i kryssområdet og Sjurvegen kjem ikkje rett inn i krysset som i dag. Dette gir også ei ryddigare løysing for mjuke trafikantar. Løysinga vil krevje noko areal frå gbnr. 7/232 og 7/26. Det vil framleis vere mogleg å oppretthalde parkeringsplassar for gbnr. 7/232. Fortauet er forlenga på sørsida av Grebstadvegen og forbi Kagholvegen. Svingen Sjurvegen/Grebstadvegen sør kan køyrast med liten lastebil. Elles er krysset med Kagholvegen dimensjonert for buss.
- Skissa nedanfor viser endringar i forhold til opphøveleg plan. Ny vegløyning er vist med svart strek (utan skjerings- og fyllingsutslag). Som underlag ligg plankartet som har vore til 1.gongs høyring. Skissa viser m.a. endra veglinja, fortau med nytt kryssingspunkt og ny kryssløyning, og korleis dette påverkar dei ulike eigedomane.



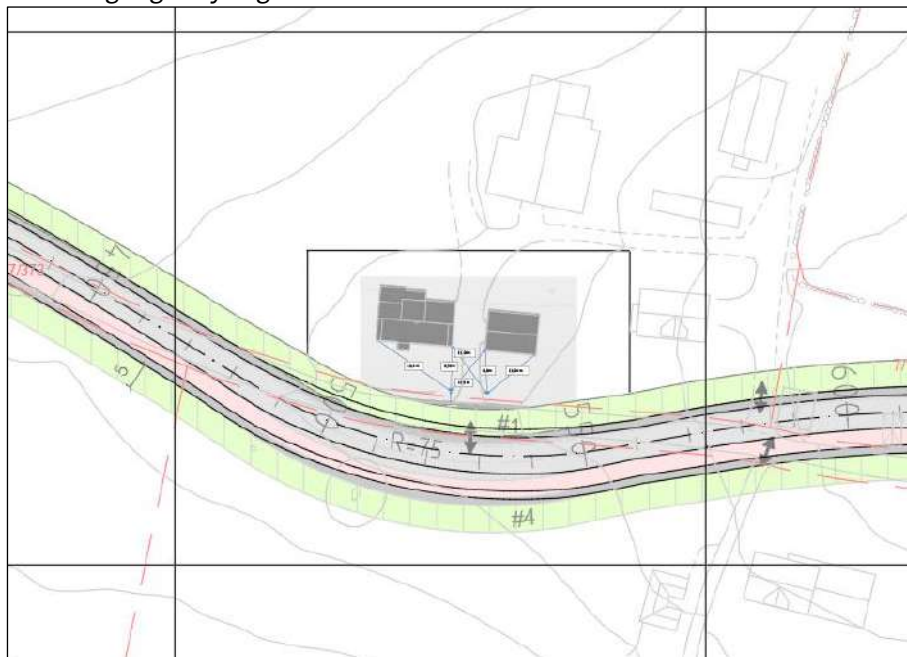
Figur 12 - Skisse som viser endra vegløysing i krysset og løysing for mjuke trafikantar. Nordplan

Gbnr. 7/9 og 7/10. Blodbøkar og kulturminne

- I planforslaget var det lagt inn ei kurve med R=75m for å unngå konflikt med blodbøkane. Denne kurva er litt krapp, og er no justert til R=100m. Konsekvensen er at linja blir flytta 1,6 meter nærare blodbøkane. Arborist har vurdert verdi og konsekvens for blodbøkane, sjå kap. 8.3. Det er lagt inn krav til avbøtande tiltak i føresegnene § 8 c). Ved å justere veglinja, har ein mindre konflikt med kulturminne som ligg på gbnr.

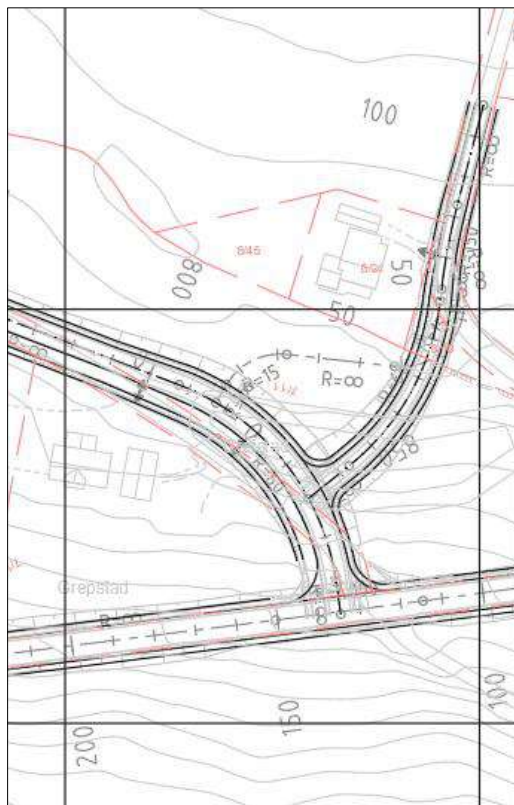
7/10, men sikringssona vil framleis bli råka. Veglinja vil også ta noko mindre areal av gbnr. 7/10.

- Skissa nedanfor viser endringar i forhold til opphaveleg plan. Ny vegløysering er vist med svart strek (utan skjerings- og fyllingsutslag). Som underlag ligg plankartet som har vore til 1.gongs høyring.



Figur 13 - Skisse som viser endra vegløysering med 1.planutkast som grunnlag. Nordplan

Grebstadvegen/Eimsvegen:



Figur 14 - Skisse som viser alternativ vegløysering for Eimsvegen, vist i nordvest. Nordplan

I kryssområdet

Dalevegen/Grebstadvegen/ Eimsvegen er tiltaket i konflikt med kulturminne. Før utbygging skal dispensasjon og ev. vilkår for frigjeving avklarast med Fylkeskommunen. Vi har vurdert alternativ veglinje for Eimsvegen, sjå skissa til venstre (vist berre senterlinja), men har valt å vidareføre linjeføring for Eimsvegen frå førre planutkast. Den alternative løysinga har ei slakare stigning, men gir ei meir krungete linjeføring og gbnr. 8/24 får veg både på sør og austsida av eigedomen. Ein unngår heller ikkje i dette alternativet å råke kulturminne.

4 Planområdet – eksisterande situasjon

4.1 Bruk av planområdet

Planområdet er i dag hovudsakleg landbruksområde med spreidd busetnad langs Grebstadvegen. Vegen er ein kommunal lokalveg med varierende breidde og grusa dekke. Manglande grøfter og dårleg drenering, samt dårleg overbygning på vegen gjer at det i dag er problem med overvatn og tele. Vegen stettar på ingen måte dagens krav til bereevne, verken for personbiltrafikken eller landbruksdrifta langs vegen. Bustadane langs vegen er gardstun og frittliggjande einebustadar. Dei fleste bustadane ligg vendt mot vegen, med opphaldsareal på fleire sider av bygningane. Bustadane ligg til dels tett på vegen, og vegen slyngar seg naturleg mellom tuna.



Figur 15 - Grebstadvegen i dag. Grusa lokalveg med bustadhus tett på vegen. Foto: Sykkylven kommune

4.2 Kulturminne og kulturmiljø

Kulturminne

Det var ingen kjende registreringar av fornminne innanfor planområdet ved oppstart regulering. Sjå kap. 8.3 for resultat av arkeologiske registreringar.

Rett vest for planområdet, nord for Kagholvegen, er det registrert eit automatisk freda kulturminne, som består av 63 enkeltminner. Området er eit busetting/aktivitetsområde frå førromersk jernalder. Desse vil ikkje bli råka.

SEFRAK-registrerte bygningar

Det er 3 SEFRAK-registrerte bygningar langs aktuell vegtrasé. Eit våningshus (SEFRAK-nr. 1528-0004-019) og ei løe (SEFRAK-nr. 1528-0004-022) på gnr. 7 bnr.20 og eit våningshus på gnr.7 bnr. 9 (SEFRAK-nr. 1528-0004-049).



Figur 16 - Våningshus og løe på Bastiangarden

Våningshus og løe på Bastiangarden har SEFRAC-nr. 1528-0004-019 og SEFRAC-nr. 1528-0004-022. Våningshuset er tidfesta til 1900-tallet, første kvartal og løe til 1800 talet, tredje kvartal. Våningshuset står til forfall. Kommunen har vore i kontakt med eigar for å få tilbakemelding angående vidare plan for bygget og bede dei sikre bygget mot ytterlegare forfall.

Ifølge landbrukssjefen har det ikkje vore registrert drift på bruket sidan 1987, og det er antakeleg enda lenger sida løa var nytta til landbruksdrift/dyrehald. Løa er i dag nytta til lager av ulike slag m.a. ved, og jorda er leigd vekk.



Figur 17 - Foto av løa innvendig, Sykkylven kommune, desember 2022



Figur 18 - Våningshuset på Gamelgarden

Våningshuset på Gamelgarden (SEFRAK-nr. 1528-0004-049), er tidfesta til 1800-tallet, fjerde kvartal. Huset er framleis i bruk som bustadhus.

Dei to bøketrea på gbnr 7/9 (Gamelgarden), er viktig del av det gamle tunmiljøet og viktige landskapselement langs Grebstadvegen (sjå trea på bildet over).

4.3 Landskap

Planområdet ligg like nordaust for Sykkylven sentrum. Store delar av Grebstadvegen ligg på eit lite høgdedrag som dreier frå nordvest til søraust. Bak planområdet fell terrenget litt før det stig bratt opp mot fjellet bak. Sør for området fell terrenget bratt ned mot Aureelva som slyngar seg ned dalen. Området ligg ope, sørvendt og solrikt til, med store landbruksareal.

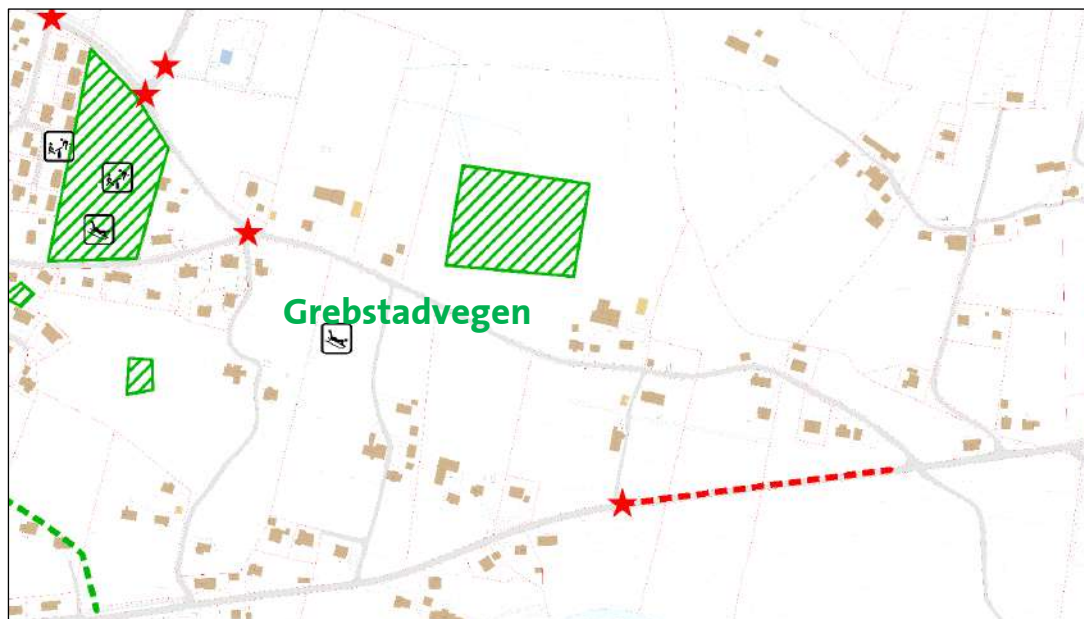


Figur 19 - Sørvestover mot Sykkylvsfjorden. Viser det opne landbruksområde og dalføre langs Aureelva.

4.4 Friluftssareal, rekreasjonsverdi og bruk

Friluftsområda i nærleiken til planområdet er tilknytt fjellområda nord for planområde. Det er ikkje registrert spesiell bruk av planområdet som rekreasjonsverdi eller friluftsbuk.

I barnetråkkregistreringa for Sykkylven kommune frå 2014 viser det markert fleire akebakkar nær planområdet. Ingen av dei ligg innanfor planområdet, men dei tiltrekke seg sannsynlegvis barn og unge frå eit større område og påverkar dermed gangtrafikken i planområdet.



Figur 20 - Utsnitt frå barnetråkkregistrering gjennomført i 2014.

4.5 Naturverdiar, viltinteresser, økologiske funksjonar

Det føreligg ein rapport over det biologiske mangfaldet i Sykkylven kommune frå 2004. I tillegg har vi kontrollert artskart.artsdatabanken.no og kart.naturbase.no. Det er ikkje registrert viktige naturtypar, artar eller spesielle verdiar i høve biologisk mangfald innanfor planområdet.

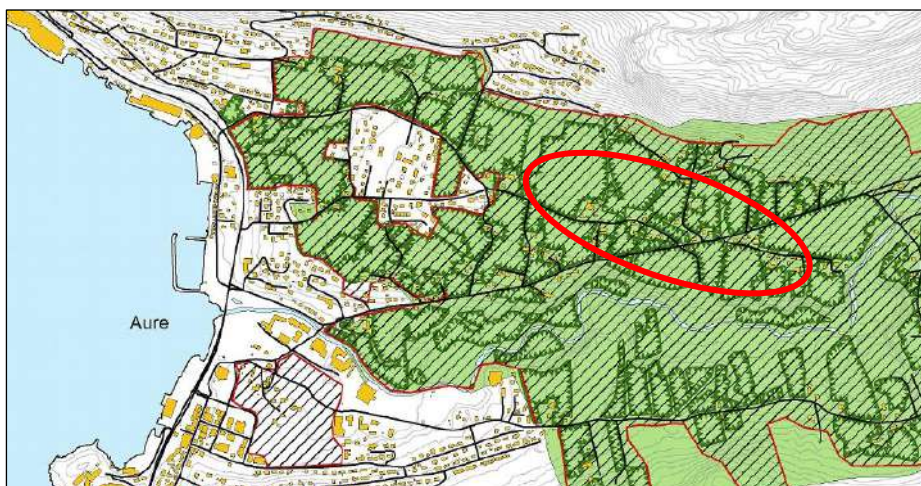
Kunnskapsgrunnlaget vert med dette vurdert til å vere tilstrekkeleg, i samsvar med Naturmangfaldlova §8.

4.6 Grunnforhold

Kartutsnitt frå NGU (geo.ngu.no) viser at heile planområdet ligg innanfor område som er vist med tjukk morene. Dette er nærare omtalt og vurdert i ROS-analysen.

4.7 Jordressursar/landbruk/skogbruk

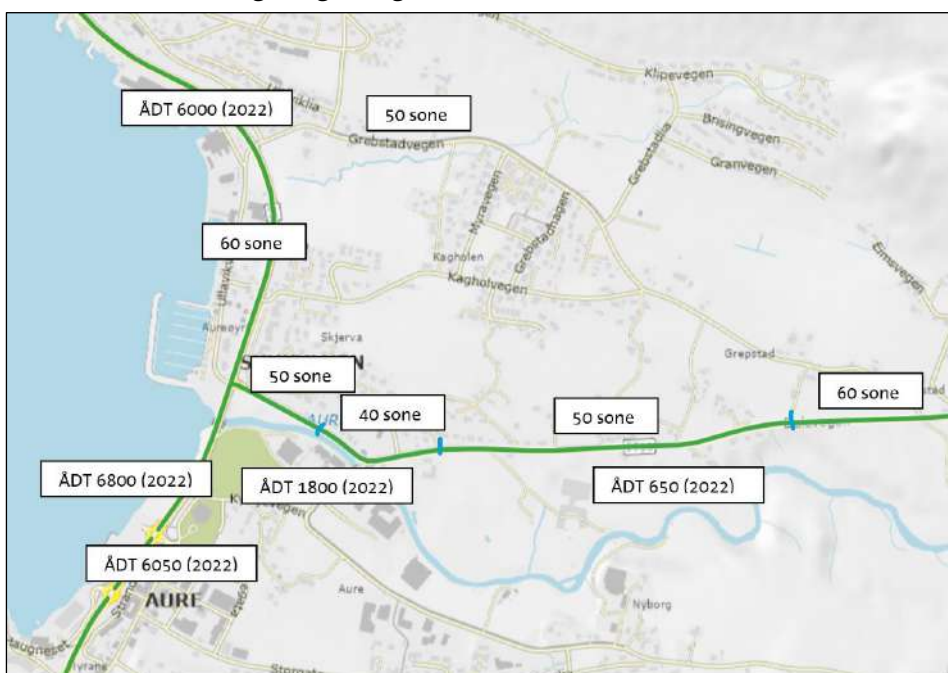
Store delar av planområdet er på miljostatus.no registrert som landbruksområde. I følge rapporten for Kjerneområde landbruk Sykkylven kommune, utarbeida i 2008, er området både kjerneområde landbruk, viktig kulturlandskap og viktig produksjonsareal innan kulturlandskapet. I rapporten er det påpeika at det er fleire små og store areal som saman har ein heilskapsverdi i dette området, og at det opne landbrukslandskapet er eit viktig særpreg. Det er pr. i dag eit gardsbruk med driftssenter innanfor planområdet, og fire andre som disponerer landbruksjord. Garden med driftsbygningar i området driv med mjølkeproduksjon og er ein mellomstor gard. Dei store køyretøya bygg oppunder behovet for separat løysing for å sikre mjuke trafikantar.



Figur 21 - Utsnitt av temakart-Kjerneområde landbruk. Grønt er kjerneområde landbruk, skravur er viktig kulturlandskap og mørkegrønt omriss er viktig produksjonsareal innan kulturlandskapet. Raud markering viser grovt planområdet.

4.8 Teknisk og sosial infrastruktur

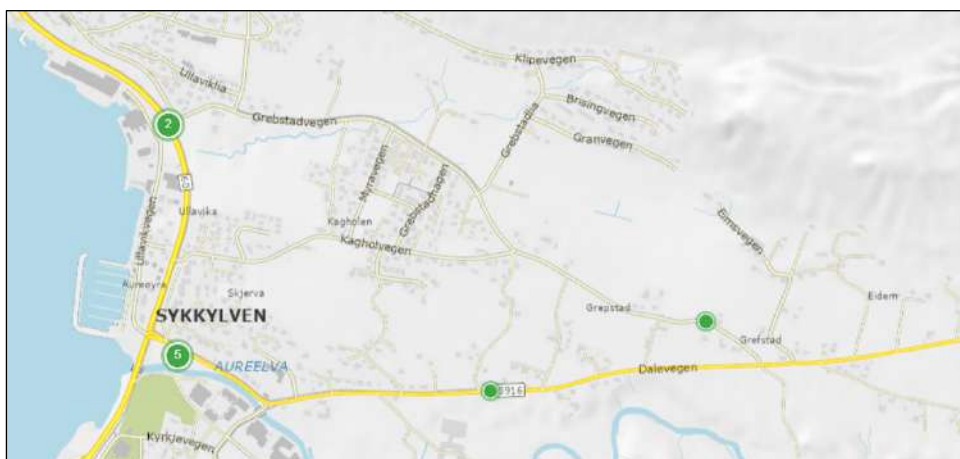
4.8.1 Trafikkmengde og fartsgrense



Figur 22 - Trafikktal og fartsgrenser for Grebstadvegen og hovudvegnettet rundt, data henta frå vegkart.no.

Vi har ikkje trafikktal for Grebstadvegen, men i samband med forprosjektet gjorde vi ei vurdering av trafikkmengda gjennom oppteljing av etablerte bustader. Utifrå talet på bueiningar vil det fort kunne bety meir enn 300 køyretøy/døgn for delar av Grebstadvegen. I overordna plan er det foreslått fleire nye bustadområde nær planområdet, langs Grebstadlia og Eimsvegen. Dersom desse vert vedtatt kan det føre til meir trafikk frå bustadar i området som vil nytte Grebstadvegen. Dårleg vegstandard i den austlegaste delen av Grebstadvegen gjer nok at hovuddelen av trafikken frå området vel å køyre vestover i dag, og at austleg del av Grebstadvegen har lite trafikk.

4.8.2 Trafikkulykker, kryss og avkøysler



Figur 23 - Registrerte trafikkulykker for Grebstadvegen og hovudvegnettet rundt, henta frå vegkart.no.

Som utsnittet over viser er det ei politirapportert trafikkulykke med personskade for den delen av Grebstadvegen som planforslaget omfattar. Dette er ei møteulykke mellom bil og traktor.

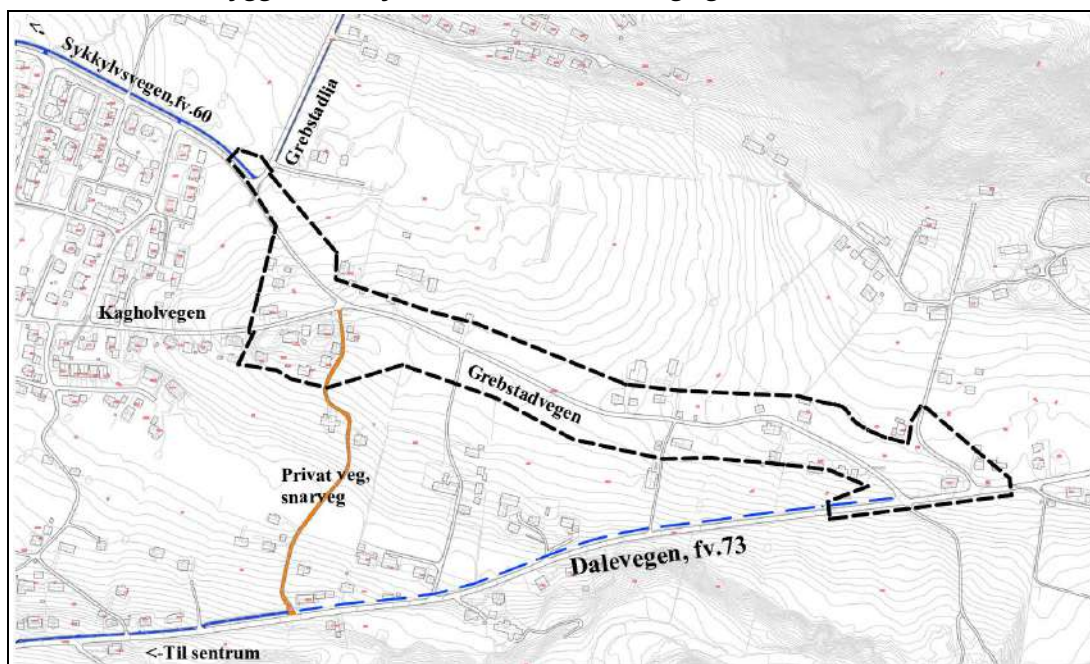
Figuren viser at det er nokre fleire ulykker i kryssområde fv. 60/ Grebstadvegen og fv. 60/ fv.5916 Dalevegen. I krysset mellom fv.60/ fv. 5916 er det no etablert ei rundkøyring.

Som bildet nedanfor viser er det ein ganske utflytande situasjon i kryssområdet mellom Grebstadvegen/Kagholvegen/Sjurvegen. Dette er eit av punkta på strekninga ein skal gjere forbetringar på.



Figur 24 - Bilde frå google maps viser utflytande område ved Sjurvegen/Kagholvegen.

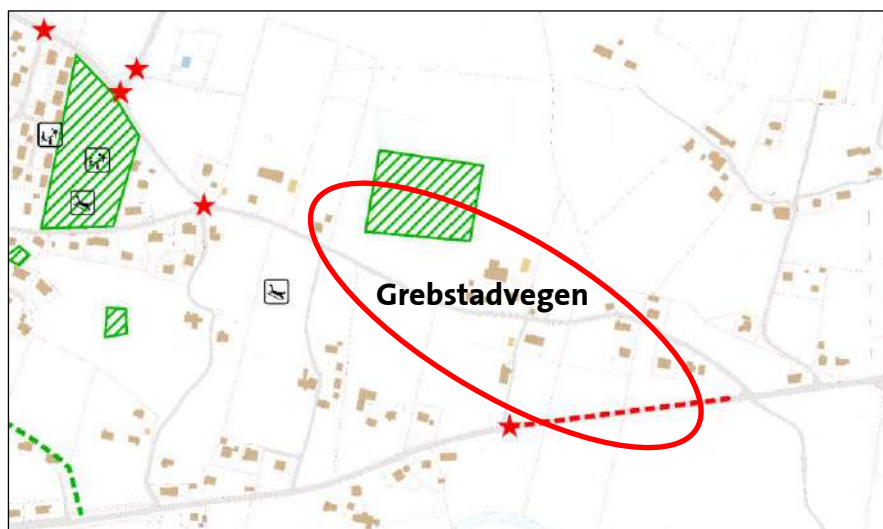
4.8.3 Trafikktryggleik for mjuke trafikantar, skuleveg og busstrasé



Figur 25 - Oversiktsskisse utarbeidd i samband med forprosjektet for del av Grebstadvegen

Utsnittet viser eksisterande og planlagt nett for mjuke trafikantar i og rundt planområdet. Stipla blå linje er planlagt trase frå kommuneplanen. Heiltrekt blå linje er eksisterande gang- og sykkelveg. Oransje linje viser Sjurvegen, ein privatveg som av mange vert nytta som snarveg til skule og sentrum. Illustrasjonen viser tydeleg at det manglar samanheng i gang- og sykkelvegssystemet i området. Sjurvegen stuper bratt ned i krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen, og er eit farleg kryssingspunkt for mjuke trafikantar.

I følge barnetråkkregistreringa utført i 2014 vert både krysset mellom Grebstadlia/Grebstadvegen og Kagholvegen/Grebstadvegen oppfatta som farlege kryss (markert med raud stjerne i kartet nedanfor). I tillegg vert strekka som manglar fortau langs Dalevegen sett på som farleg (raud stjerne og stipla linje).



Figur 26 - Utsnitt av barnetråkkregistreringa utført i 2014.

4.8.4 Vatn- avløp – overvatn, renovasjon

Sykkylven Energi har ansvar for spillvatn, felles avløp og vassforsyning i Sykkylven. Leidningskartet viser at det er fleire stadar leidningsnett ligg nær eller kryssar Grebstadvegen, Kagholvegen og Eimsvegen. Dei har på noverande tidspunkt ikkje konkrete planar om å legge om noko av nettet, og ev. legge ny trasé i vegen.

Det er ikkje noko kommunalt overvassystem i området. Grøftene langs Grebstadvegen er manglande/dårlege. Det er ei overvassleidning som går i eigedomsgrensa mellom gbnr. 7/38 og 7/69 som leier vekk vatn frå grøfta for delar av Grebstadvegen. Det er problem med overvatnet i området, både pga. manglande system og fordi vegen er i dårleg stand.

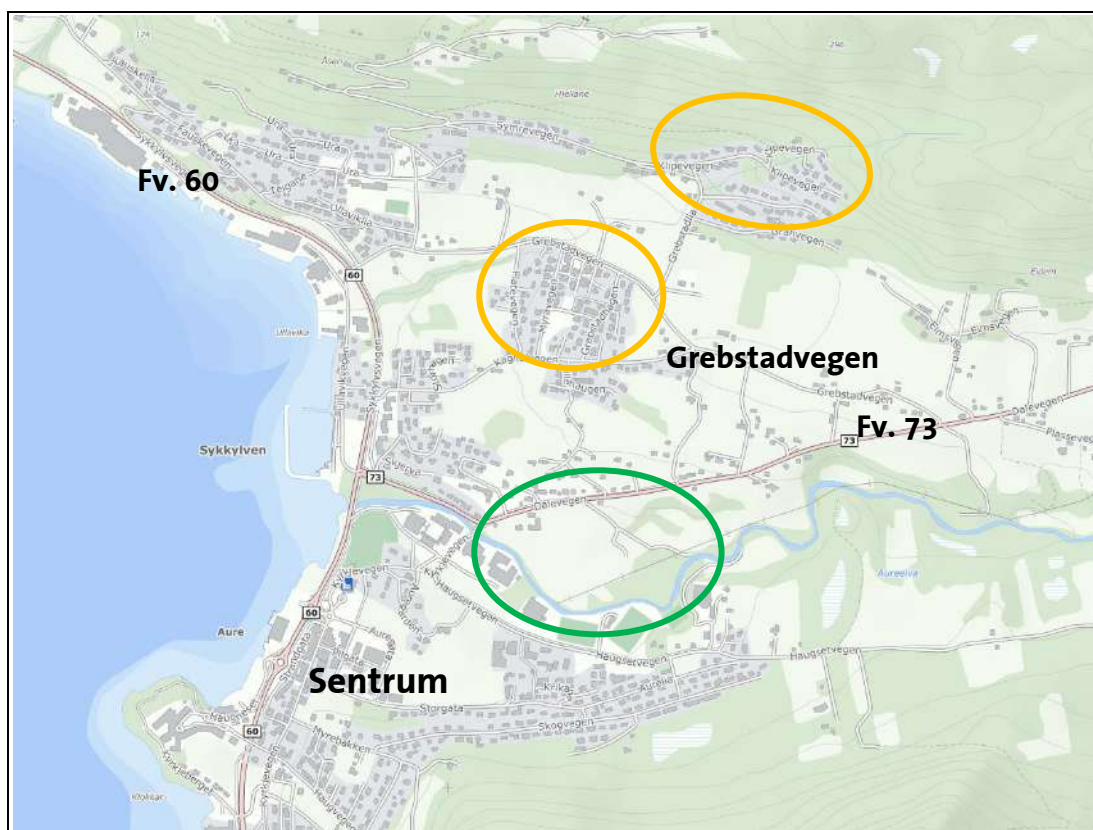
4.8.5 Høgspenlinjer, elnett, ledningar i grunnen og trafostasjonar

Det er ingen høgspenlinjer innanfor planområdet, men for delar av strekninga er der ei 22kV-luftline rett nord for planområdet. Frå ca. pel 675 og vidare austover går høgspenstraséen som jordkabel langs Grebstadvegen, før den kryssar over til Eimsvegen

Sykkylven Energi har sendt over oversikt som viser eksisterande leidningsnett. For delar av Grebstadvegen er eksisterande straum- og teleliner svært nær vegen, og det er også fleire stadar at linene kryssar dagens vegtrasé.

Delar av vegen har gatelys.

4.9 Barn og unge sine interesser



Figur 27 - Oransje sirkelar viser større bustadfelt nær Grebstadvegen. Stor grøn sirkel viser område for vidaregåande, idrettsanlegg og ny sentrumsskule

For tilbod for mjuke trafikantar, sjå kap. 5.1.1.

Det er ingen kjende stadar innanfor planområdet som er spesielt attraktive for barn og unge. Det er viktig som transportrute mellom bustadområda og sentrum/skular/fritidsaktivitetar.

4.10 Universell utforming

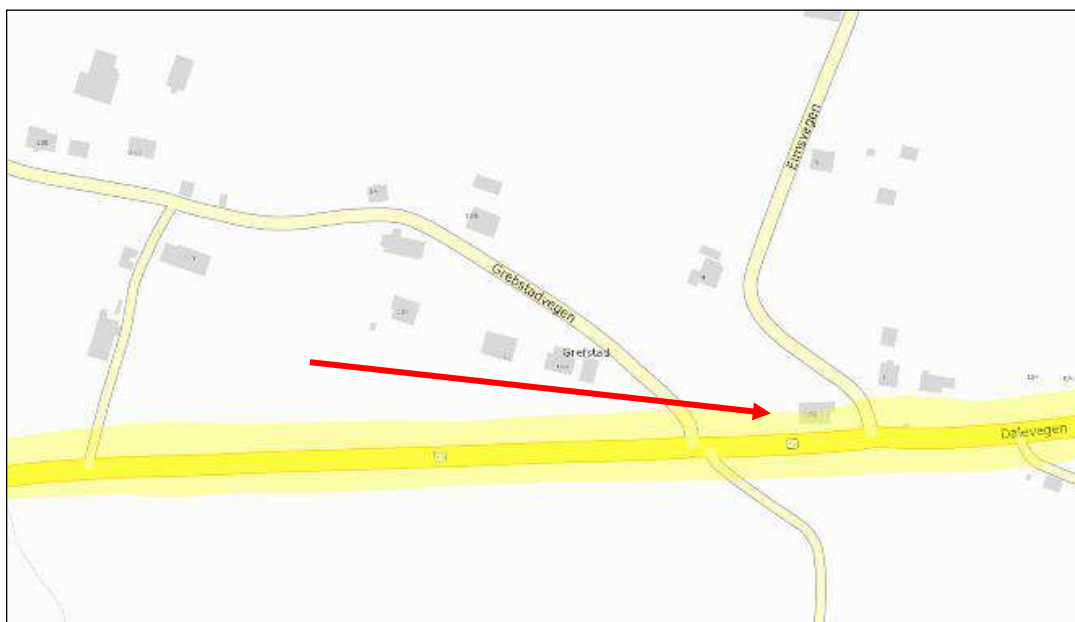
Området er ikkje tilrettelagt for rørslehemma i dag. Det manglar gangveg/fortau for mjuke trafikantar.

Store delar av planområdet er relativt flatt og soleis eigna også for rullestolar mm.

4.11 Ureining

Støyforhold

Statens vegvesen si støysonkartlegging langs fylkesvegar viser at den eksisterande bustaden på gbnr 7/160 delvis er innanfor gul støyzone (Lden 55-65 dB). Bustaden på gbnr 7/160 ligg mellom Eimsvegen og Dalevegen med direkte avkøyring inn på Dalevegen. Sjølv bustaden ligg utanfor planområdet, men delar av tomte er med i planforslaget.



Figur 28 - Støysonekart SVV

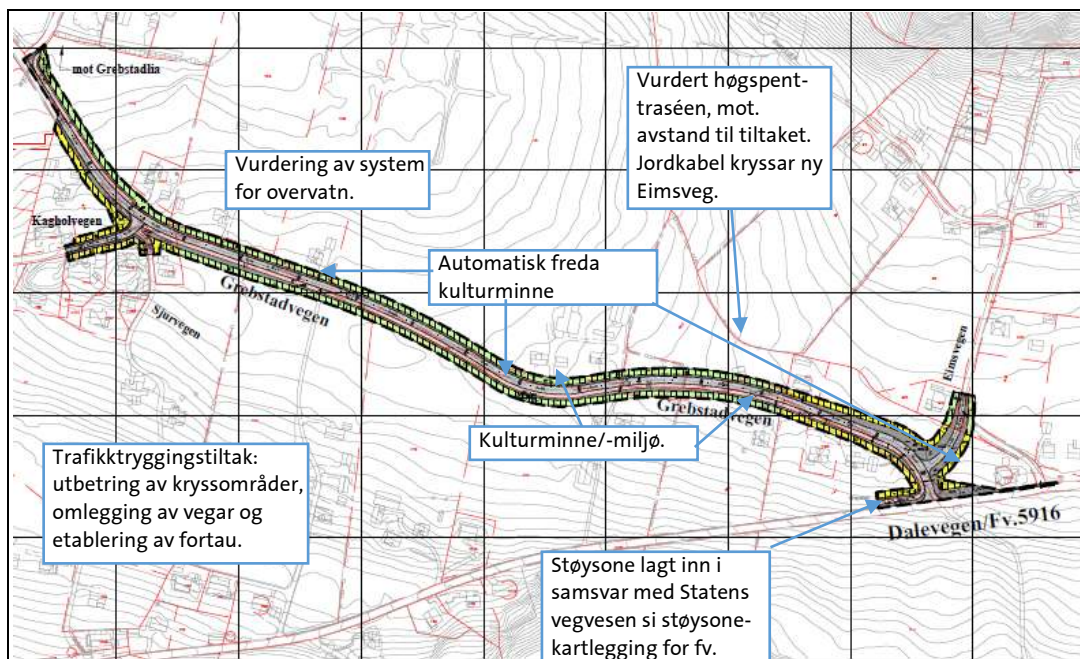
Ureina grunn

Det er ingen kjende registreringar som viser problem med ureining i grunnen.

5 Risiko og sårbarheit

Risiko- og sårbarheitsanalyse for planområdet er lagt ved som eige dokument.

Illustrasjonen under syner nokre av vurderingane som er gjort i planarbeidet i samband med ROS-analysen.



Figur 29 - Vurderingar i samband med ROS

5.1 Oppsummering konkrete tiltak

- Føresegnene krev at plan for handtering av overflatevatn skal følgje byggesak. Planen skal vere godkjent før anleggsstart
- Det er lagt inn gul støysone (H220_1) i samsvar med Statens vegvesen si støysonekartlegging for fylkesvegar og riksvegar. Tiltaket endrar ikkje dagens støyforhold langs fylkesvegen.
- Omsynssone H730, bandlegging etter lov om kulturminne, og føresegnsområde # 1-3 er lagt inn i planen. Før utbygging kan settast i verk, skal dispensasjon, jf. Kulturminnelova §8, og ev. vilkår for frigjeving av kulturminne merka med #1 - 3 avklarast med Møre og Romsdal fylkeskommune, sjå pkt. 9 d). Det er ikkje tillate med inngrep som kan verke inn på dei automatisk freda kulturminna. Den eine lokaliteten skal sikrast med fysisk gjerde i anleggsperioden. Dette er forankra i føresegnene.
- Arealet rundt blodbøkane si kritiske rotsone er merka med vilkår for bruk, #11. Det er lagt inn krav til avbøtande tiltak i føresegnene. Ev. tiltak innanfor arealet og innanfor omsynssona i nord, jf. rapport frå Sandal parkdrift 02.06.23, skal følgjast opp av arborist.

Figur 30 - Oppsummering konkrete tiltak

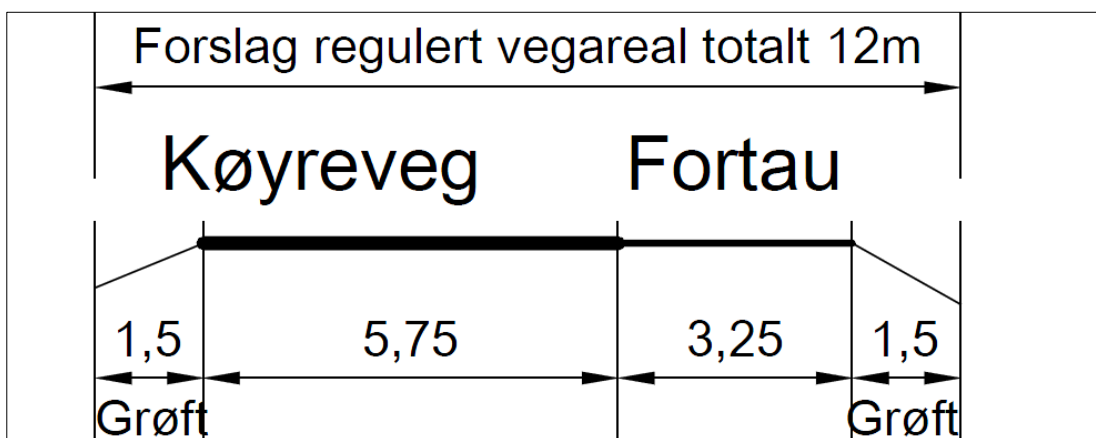
6 Skildring av planforslaget

Målsetting: Utbetre Grebstadvegen og sikre ei trafikktrygg løysing for barn og unge.

6.1 Dimensjonering av vegsystemet

«N100 Veg og gateutforming» er grunnlaget for utforming av normalprofilen og linjeføringa for Grebstadvegen med fortau. Forprosjektet er utarbeidd i 2018, og med N100 gjeldande frå 2014 som grunnlag. Dimensjoneringsklasse, Sa1(alt.2 med einsidig fortau), samleveggar i bustadområde med fartsgrense 50 km/t, er lagt til grunn i planlegginga.

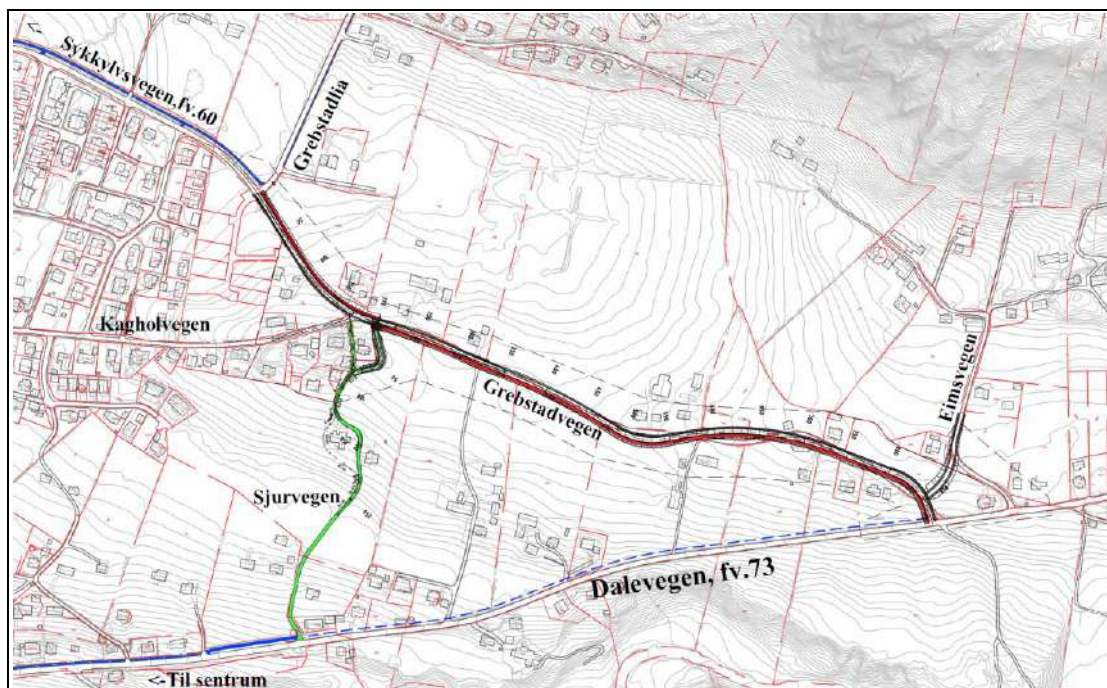
Dimensjoneringsklassen er utgått i nyare utgåve av N100. Det mest nærliggande er å definere denne vegen som ei bustadgate. Vi har valt å vidareføre tverrprofil tilsvarande dimensjoneringsklasse, Sa1, i planen i tråd med føringane frå forprosjektet.



Figur 31 - Normalprofil for Grebstadvegen, Sa1-veg, alternativ 2 med einsidig fortau.

I samband med forprosjektet og etter innspel frå Statens vegvesen vart det avklara at Grebstadvegen skulle ha ei tilnærma lik tilknytting til Dalevegen som den gamle reguleringsplanen, og at Eimsvegen skulle leggest om med avkøyning via Grebstadvegen. Det vart også avklara i forprosjektet at Sjurvegen skulle regulerast lagt om i øvre del, og at krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen skulle utbetrast. Oversiktsskissa under viser omlegginga av Sjurvegen og Eimsvegen. Skissa viser også med stipla linje ei strekning langs Dalevegen som manglar fortau for at ein skal få samanheng i gangvegssystemet ned mot sentrum.

Etter høyringa og avdekking av konflikt med kulturminne, har ein valt å gå vekk frå ei omlegging av Sjurvegen som vist i skissa nedanfor. Det er i staden gjort justeringar i krysset Kagholvegen/Sjurvegen/Grebstadvegen for m.a. å betre tilhøva for mjuke trafikantar.



Figur 32 - Statens vegvesen si handbok N100 (2014) samt Ålesund kommune si vegnorm ligg til grunn for dimensjonering av vegnettet.

Kagholvegen og Eimsvegen

Det er tatt utgangspunkt i A3 standard jf. Statens vegvesen (SVV) si handbok N100 (2014).

6.2 Planlagt arealbruk

6.2.1 Reguleringsføremål

Arealet er fordelt på dei ulike reguleringsføremåla slik tabellen viser.

Reguleringsføremål	Plannemning	Areal totalt
Bustadar	B	3,5 daa
Køyreveg	KV	6,2 daa
Fortau	FO	2,8 daa
Gang-/sykkelveg	GS	0,1 daa
Annan veggrunn- teknisk anlegg	AVT	4,6 daa
Jordbruk	J	6,8 daa
SUM		24 daa

Tabell 1 - Areal fordelt på reguleringsføremål.

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsføremål

6.3.1 Bustadar, B

Bustadformålet er i samsvar med areal vist på kommunedelplanen. Arealet som er sett av til bustadformål i planen er berre tatt med for å vise kor anleggsbelte i byggeperioden påverkar

tilliggjande areal. % BYA, byggjehøgde og andre føresegner knytt til bustadområda må avklarast i eigne reguleringsplanar for dei einskilde byggjeområda.

6.3.2 Køyreveg, KV

Grebstadvegen er regulert til Sa1- veg (alt.2) etter Statens vegvesen si handbok N100 (juni 2014). Meir detaljert normalprofil er vist i plankartet. Vegen er dimensjonert for lastebil.

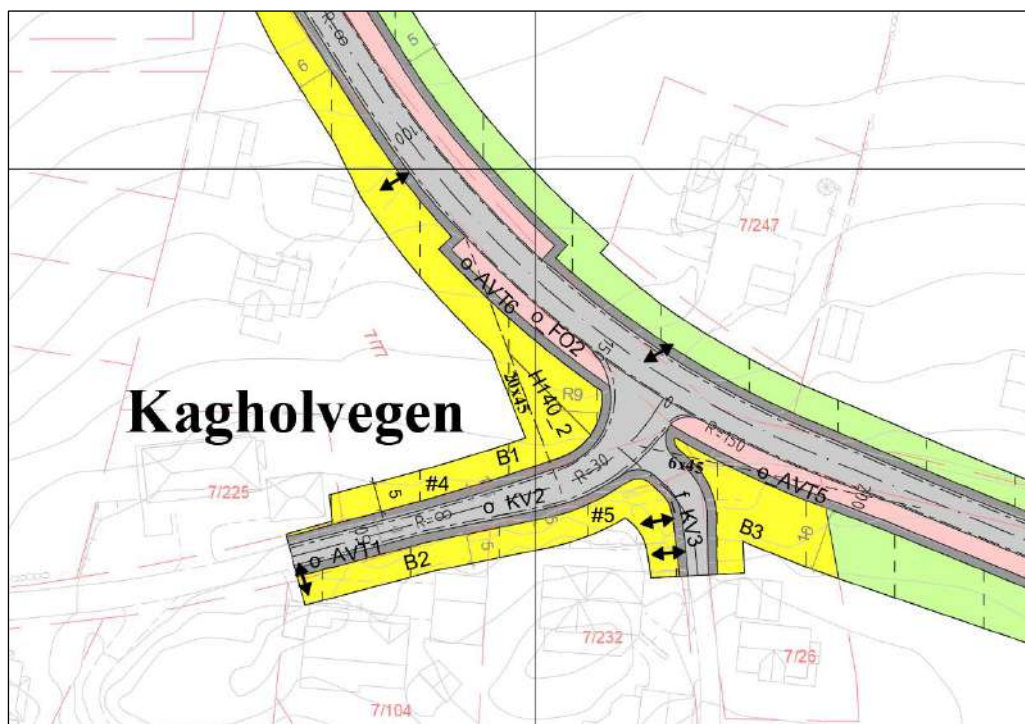
Linjeføringa i forprosjektet tok utgangspunkt i eksisterande veg samt regulert trasé i gammal reguleringsplan. Det er gjort nokre justeringar frå forprosjektet for å tilpasse til innspel frå naboar/grunneigarar, og samstundes lagt vekt på god linjeføring. Plan og profil for vegen er vedlegg til planen.

Eksisterande avkøyrslar er kontrollert m.o.t. stigning. Lengdeprofil for desse ligg som vedlegg til planen. Avkøyrslene, både til bustad og for landbruk, er markert med piler i plankartet.

Kagholvegen er regulert med utgangspunkt i A3-veg jf. statens vegvesen si handbok N100 (2014), men justert og tilpassa inn mot eksisterande vegbreidde i plangrensa. Vegen er dimensjonert for lastebil. Krysset er dimensjonert som kryss, og det er kontrollert at buss også vil klare å komme seg gjennom krysset.

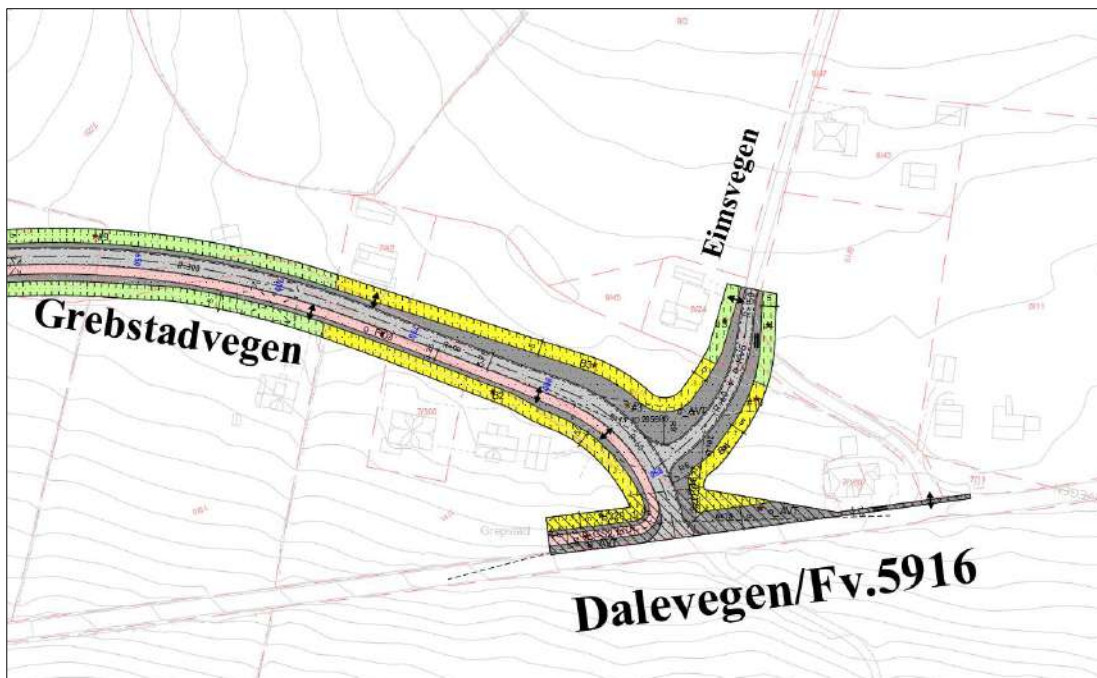
Eimsvegen er regulert med utgangspunkt i A3-veg jf. til statens vegvesen si handbok N100 (2014), men justert og tilpassa inn mot eksisterande vegbreidde i plangrensa. Tilkoplinga til Grebstadvegen er dimensjonert som ei felles avkøyrslar, ikkje kryss. Vegen er dimensjonert for lastebil.

Ein har i plankartet flytta innkøyringa til Sjurvegen frå Grebstadvegen til å bli ei avkøyrslar til Kagholvegen, som vist på utsnitt frå plankartet nedanfor. Dette for å rydde opp i eit utflytande område, og gjere krysset meir oversiktleg og auke trafikktryggleiken. Det vil med dette kjennast tryggare både for køyrande og dei mjuke trafikantane på staden. Ved denne utforminga vil ein ikkje gjere store endringar på slik vegen ligg i dag (ein skimtar dagens vegløyning under planteikninga på utsnittet nedanfor).



Figur 33 – Utsnitt frå plankart viser kryssutforming ved Grebstadvegen/Kagholvegen/Sjurvegen.

Bildet nedanfor viser omlegging av Eimsvegen. Ein vil med ein slik omlegging få fjerna ei avkøyrsløp frå fylkesvegen, og oppgradert tilkopling mellom Eimsvegen og Grebstadvegen.



Figur 34 - Utsnitt frå plankart viser omlegging av Eimsvegen.

6.3.3 Fortau, FO

Fortauet er regulert med breidde 3,25m inkl. skulder, jf. til Statens vegvesen si handbok N100 (2014). Normalprofil i plankartet viser fortausbreidda. Breidda er vald med omsyn til vedlikehald/snøbrøyting og fordi ein i makstimen kan rekne med fleire enn 15 gåande sidan det er skuleveg. Frå profil 0-125 er fortaket på nordsida av Grebstadvegen. Frå ca. profil 125, rett nord for krysset med Kagholvegen, og fram til Dalevegen er fortaket plassert på sørsida av vegen. Plassering av fortaket er vald med bakgrunn i kor gang-/sykkelvegssystemet er før og etter planområdet, samt kor det er naturleg å krysse vegen inne i planområdet.

6.3.4 Gang- /sykkelveg, GS

Gang-/sykkelvegen langs Dalevegen/fv.73 er regulert inn med 3,5m breidde. Breidde og linjeføring er tilpassa best mogeleg etter gang-/sykkelvegen som er regulert i «Reguleringsplan for gangveg Grebstaddalen, del 1 og 2». Ved krysset mellom Dalevegen og Grebstadvegen går gang-/sykkelvegen over til fortau vidare opp Grebstadvegen.

6.3.5 Annan veggrunn, AVT

Annan veggrunn er lagt inn i samsvar med normalprofilen i plankartet, dvs. minimum 1,5m på kvar side av vegen. Dette er lagt inn for å sikre areal til snøopplag og grøfter. Noko skjering/fylling utover dette vil komme inn på eigedomane. Der terrengutslaga går meir enn 1,5m inn på arealet til naboeigedomane er det lagt inn ekstra breidde til anna veggrunn i samsvar med berekna utslag.

6.3.6 Jordbruk, J

Stripeareal langs begge sider av Grebstadvegen er regulert til jordbruk i tråd med dagens bruk og gjeldande kommunedelplan.

6.4 Omsynssoner og føresegnsområde

Følgjande omsynssoner er lagt inn i plankartet:

6.4.1 Frisiktsone (H410)

Frisiktsone merka H140 er lagt inn i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker. Innanfor frisiktsone skal det vere fri sikt på minimum 0,5 m over tilgrensande vegar sitt køyrebanenivå. Busker, trær, gjerde eller andre konstruksjonar som kan hindre sikta er ikkje tillate. Kommunen kan krevje at sikthindrande vegetasjon og gjenstandar blir fjerna.

Enkeltstående tre, stolpar o.l. som ikkje er sikthindrande eller påkøyringsfarlege etter definisjon i N101 «Rekkverk og vegens sideområde», kan stå i frisiktsone. Parkeringsplassar kan ikkje etablerast i frisiktsone.

6.4.2 Støysone

Gul støysone langs Dalevegen er merka H220, og er henta frå Statens vegvesen si støysonekartlegging langs fylkesvegar og riksvegar.

6.4.3 Bandlegging etter lov om kulturminne (H730)

Areala innan omsynssone H730 er bandlagt etter lov om kulturminne – automatisk freda kulturminne. Det er ikkje høve til å sette i gong med graving, dekke til, skjule eller på annan måte utilbørleg skjemme dei freda kulturminna eller framkalle fare for at det kan skje. Eventuelle tiltak må godkjennast av rette antikvariske mynde ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

6.5 Føresegnsområde

6.5.1 Kulturminne, # 1-3

Den automatisk freda lokaliteten (busetting - aktivitetsområde), ID265866, er merka som #1 i plankartet. Den automatisk freda lokaliteten (dyrkingsspor), ID 265906, er merka som #3 i plankartet. Før utbygging kan settast i verk, skal dispensasjon, jf. Kulturminnelova §8, og ev. vilkår for frigjeving av desse kulturminna avklarast med Møre og Romsdal fylkeskommune, sjå pkt. 9 f).

Det rørte arealet av sikringssone til den automatisk freda lokaliteten (busetting - aktivitetsområde), ID 265902, er merka som # 2 i plankartet. Før iverksetjing av tiltak innanfor arealet merka med #2, skal lokaliteten merka H730_1 sikrast med fysisk inngjerding. Oppsett av gjerde utformast i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune.

6.5.2 Mellombels anleggsbelte, # 4 -10

Mellombels anleggsbelte er regulert inn langs vegsystemet i ei breidde på minimum 5m målt frå formålsgrænse annan veggrunn. Områda er markert med skravur og #_ i plankartet.

Arealet er sett av for å sikre naudsynt areal til gjennomføring av planen og vert tatt i bruk under bygging av vegsystemet. Det skal sikre naudsynt arbeidsrom og framkomst for anleggsmaskiner. Arealet skal nyttast til anleggsområde i anleggstida. Innanfor anleggsbeltet kan det verte naudsynt å felle tre, fjerne steinar og/eller andre hindringar. Der ein kjem svært nær eksisterande bustadar skal det takast særlege omsyn for å redusere ulempene.

Straks vegtiltaket er ferdig skal anleggsbeltet tilbakeførast til grunneigar i same stand som det var før arbeidet tok til.

6.5.3 Blodbøk. Vilkår for bruk av areal, #11

Det er lagt inn eit føresegnssområde #11 i plankartet, der det er stilt krav til vern av kritisk rotsone for dei 2 blodbøkane. Dersom det likevel må gjerast tiltak innanfor kritisk rotsone skal dette følgjast opp av arborist.

Blodbøkane sine omsynssoner i nord, jf. rapport frå Sandal parkdrift AS datert 02.06.23, skal ikkje nyttast av entreprenør under arbeid. Etablering av stikkrenner frå eksisterande avkøyrslø og ned til ny veg vil krysse kritisk rotsone og dette arbeidet skal følgjast opp av arborist.

6.6 Rekkjefølgjeføresegner

Eimsvegen skal koplast til Grebstadvegen med nytt kryss slik planen viser, og dagens tilkopling mot Dalvegen stengast/fjernast seinast når det nye krysset er bygd. Gbnr. 7/160 og 8/11 skal framleis ha ein felles direkte tilkomst til Dalevegen.

Før anleggsstart skal tiltak for å bevare blodbøkane ved gbnr. 7/9 avklarast og gjennomførast, jf. § 8 c).

Det må utarbeidast plan for handtering av overvatn som må følgje byggesak. Vatn må leiast vekk frå bustadeigedomane. Planen skal vere godkjent før anleggsstart.

Før det vert satt i verk tiltak i medhald av reguleringsplanen og som er i konflikt med automatisk freda kulturminne, sjå § 7 c) og 8 a), skal Møre og Romsdal fylkeskommune varslast for avklaringar om ev. behov for tiltak. Det må søkast om dispensasjon for frigjeving av kulturminne #1 og #3, til Møre og Romsdal fylkeskommune.

Før anleggsstart skal det ligge føre godkjent bygge- og anleggsplan, som skal følgje byggesaka.

6.7 Estetisk kvalitet

Nytt veganlegg skal utførast slik at Grebstadvegen med fortau, samt tilgrensande vegar innanfor planområdet, vert best mogeleg tilpassa terrenget. Alle skjeringar og fyllingar skal avsluttast inn mot terreng slik at sideområda får ei estetisk god utforming, og slik at overgangen til eksisterande terreng vert so naturleg som mogeleg.

Det har kome innspel frå grunneigar om at ein ønskjer ta vare på to gamle tuntre ved gamlehuset på eigedom med gbnr 7/9. Reguleringsforslaget har derfor flytta vegtraséen lenger unna, og føresegnene set krav om at ein tar ekstra omsyn til desse i byggefase. Sjå pkt. 6.5.3.

Bruk av natursteinsmurar og/eller andre støttemurar skal vurderast, i samband med byggeplan, der det er store skjeringar/fyllingar.

6.8 Universell utforming i planforslaget

For rullator/manuell rullestol er kravet maks 5% stigning, medan elektriske rullestolar/tvillingbarnevogner kan klare 8% (10% for korte strekk).

Fortauet langs Grebstadvegen følgjer linjeføringa til vegen og har dermed maks. stigning på 6%.

Kagholvegen og Eimsvegen er utan fortau og har tilsvarande maks 7 % og maks 9% stigning i forslaget utarbeida til reguleringsplanen.

Lengdeprofil for alle vegar og avkøyrslar ligg som vedlegg.

7 Verknader av planforslaget

7.1 Overordna og overlappende planar

Detaljreguleringsplanen for del av Grebstadvegen er i stor grad i tråd med gjeldande kommunedelplan for området. Endringa i planforslag omfattar fortau frå krysset Kagholvegen/Grebstadvegen og fram til fv.5916 (Dalevegen).

7.2 Staden sin karakter, bumiljø

For dei fleste, både mjuke trafikantar og køyrande i og utanfor området, vil oppgradert veg med fortau medføre betre og meir trafikks trygg situasjon langs vegen.

Nokre av bustadane vil få vegformåla nærmare bustadane sine, og nokre vil miste litt hageareal. Det er lagt vekt på å minimalisere inngrepa og ny veg vil i liten grad medføre negative endringar for bumiljøet. Betre vegstandard kan ev. medføre noko auke i trafikken.

7.3 Kulturminne og -miljø, ev. verneverdi

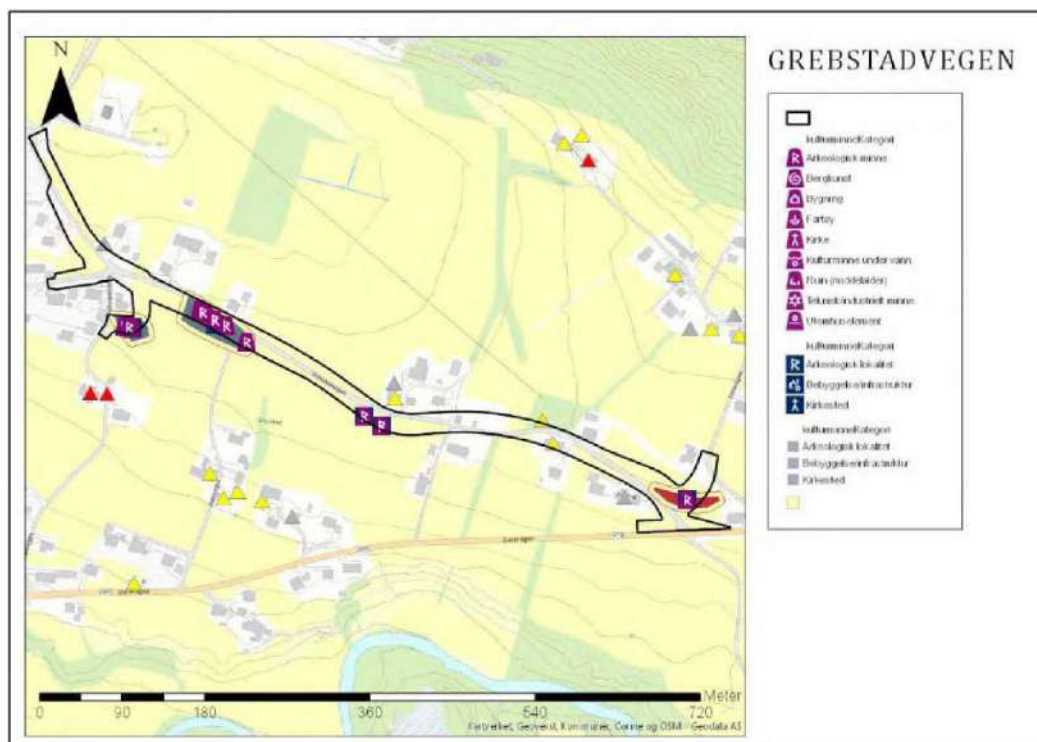
Automatisk freda kulturminne

I samband med reguleringsplanarbeidet har Fylkeskommunen gjennomført arkeologiske registreringar i planområdet. Resultatet ligg føre i arkeologisk rapport, 2020. Denne følgjer planen som vedlegg.

Innanfor planområdet vart det gjort funn av 23 automatisk freda kulturminne fordelt på 5 lokalitetar.

Sjå kartutsnitt nedanfor. Frå vest mot aust:

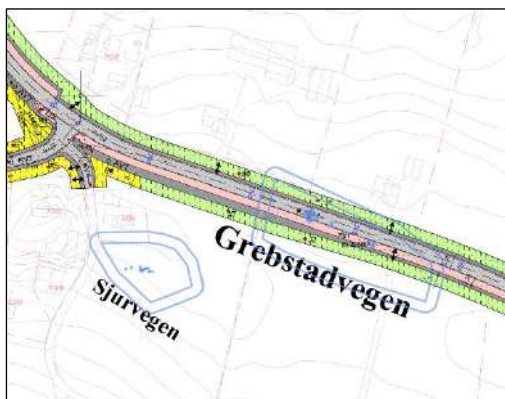
- ✓ Grebstad 2, Busetting – aktivitetssområde, ID 265860, Sjurgarden
- ✓ Grebstad 3, Busetting – aktivitetssområde, ID 265866, Klokkargarden
- ✓ Skiferbryne, Funnstad, ID265899, Gamlegarden
- ✓ Grop, Busetting – aktivitetssområde, ID 265902, Gamlegarden
- ✓ Grepstad 4, Dyrkingsspor, ID 265906, Grefstad



Figur 35 - Funn av automatisk freda kulturminne. Arkeologisk rapport MRFK 2020

Omlegging av Sjurvegen er tatt ut av planen etter høyring, og den vestlegaste lokaliteten vert dermed ikkje råka av tiltaket.

To av lokalitetane kjem i direkte konflikt med tiltaket. Dette er ID 265866 ved Klokkargarden (merka #1 i plankartet), og ID 265906 ved Grebstad (merka #3 i plankartet). Sjå utsnitt av plankartet nedanfor (kulturminna med sikringssone er merka med blå strek).



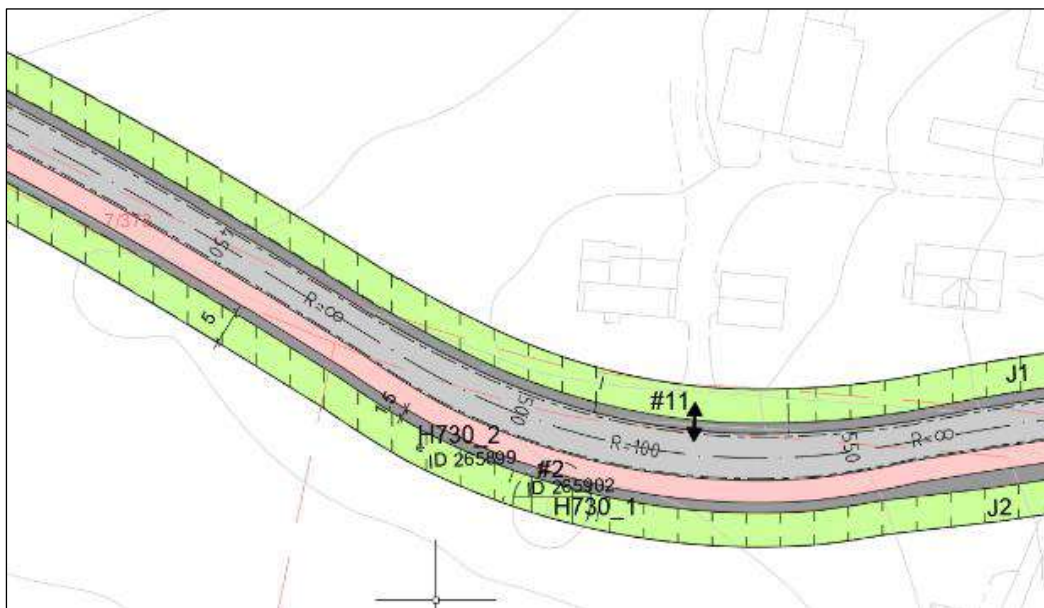
Figur 36 - ID 265866 merka #1 i plankartet



Figur 37 - ID 265906 merka #3 i plankartet

Før utbygging kan iverksettast skal dispensasjon, jf. Kulturminnelova §8, og ev. vilkår for frigjeving av kulturminna avklarast med Møre og Romsdal fylkeskommune. Dette er forankra i reguleringsføresegnene.

I tillegg ligg 2 andre lokalitetar innanfor planområdet. Dette er ID265899 (merka H730_2 i plankartet) og ID 265902 (merka H730_1 og #2 i plankartet) ved Gamlegarden. Sjå utsnitt av plankartet nedanfor.



Figur 38 - ID265899 (H730_2) og ID 265902 (H730_1 og #2)

Veglinja er justert i forhold til førre høyringsutkast. Kulturminne ID 265902 blir dermed i mindre grad råka. Av omsyn til blodbøkane som står ved gardstunet til gbnr. 7/9, er det ikkje ønskeleg å flytte veglinja enda lengre mot nord.

Deler av sikringssona, merka #2 i plankartet, er regulert til vegformål. Sjølve kulturminne og den delen av sikringssona som ikkje er regulert til vegformål er sikra med omsynssone, bandlegging etter lov om kulturminne, H730_1. Før iverksetjing av tiltak innanfor #2, skal lokaliteten sikrast med fysisk inngjerding. Oppsett av gjerde utformast i samarbeid med Fylkeskommunen

Kulturminne, ID 265899, er sikra etter lov om kulturminne, H730_2. For begge desse bandleggingssonene er sett krav i føresegnene om at det ikkje er høve til å sette i gong graving, dekke til, skjule eller skjemme dei freda kulturminna. Ev. tiltak skal godkjennast av rette antikvariske mynde ved Møre og Romsdal fylkeskommune.

Kulturmiljø

Planforslaget har forsøkt å ta vare på noko av kulturlandskapsverdien ved å la vegen slynge seg naturleg mellom gardstuna. Vegen er også på eit punkt flytta for å bevare to gamle tuntre som er ein fin miljøskapande verdi langs vegen, og for tunet. Sjå bilete av Gamlegarden på neste side.

SEFRAK-registrerte bygningar

Det er 3 SEFRAK-registrerte bygningar langs aktuell vegtrasé. Eit våningshus (SEFRAK-nr. 1528-0004-019) og ei løe (SEFRAK-nr. 1528-0004-022) på Bastiangarden (gnr. 7 bnr.20) og eit våningshus på Gamelgarden (gnr.7 bnr. 9 med SEFRAK-nr. 1528-0004-049). Sjå nærare omtale under kap. 4.2.

Våningshuset på Bastiangarden ligg innanfor anleggsbelte til den nye Grebstadvegen, men vert elles ikkje påverka av planforslaget. Løa er i dag nytta til vedlager/reiskapshus. Løa vert forutset riven som følgje av planforslaget. Grunneigar har planar om nytt bygg som erstattar desse funksjonane, i kombinasjon med garasje.



Våningshuset på Gamelgarden (SEFRAK-nr. 1528-0004-049), er framleis i bruk som bustadhus og vert ikkje påverka av planforslaget.

Figur 39 - SEFRAK-registrerte bygningar, GISlink

Løysinga gir minst inngripen i eksisterande bygningsstruktur, då vegutviding mot sør gir høve til ivaretaking av våningshus på Bastiangarden, og tuntrea (blodbøkane) samt våningshus på Gamelgarden.

Innanfor planområdet er det registrert to bygg, frå nyare tid, som kan ha lokal verneverdi. Dette er stabburet på gbnr 7/10 og eit skur. Desse bygga vil måtte flyttast eller rivast når vegen vert utbygd. Nærare avklaringar rundt dette må avklarast i prosjekteringsfasen og ved grunnnerv. Ev. ny plassering vil vere utanfor plangrensa.

Dei to bøketrea på gbnr 7/9 (Gamlegarden), er ein viktig del av det gamle tunmiljøet og viktige landskapselement langs Grebstadvegen.

Det er i plankartet lagt inn eit føresegnsområde, #11, for bevaring av blodbøkane ved gbnr. 7/9. Kritisk rotsone skal merkast av, ev. fysisk avgrensast i terrenget før oppstart av anleggsarbeidet. Det er sett krav til m.a. å unngå lagring, planering, tilføring av vatn. Dersom det ev. blir naudsynt med graving skal dette skje med oppfølging av arborist. Etablering av stikkrenner frå eksisterande avkøyrslar vil krysse kritisk rotsone.

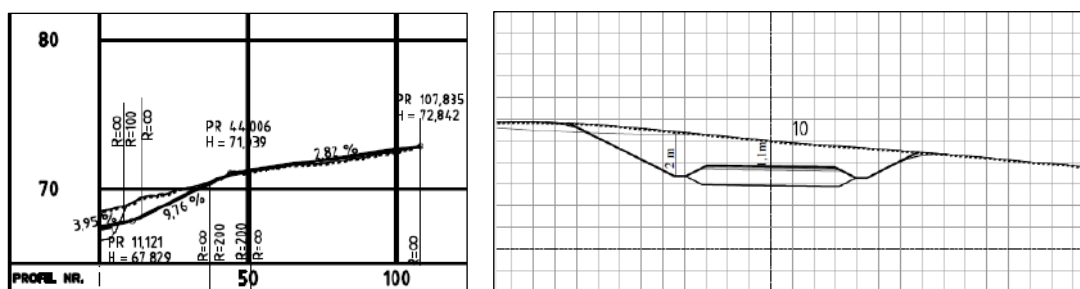
7.4 Landskap

Tiltaket tilpassar seg i stor grad landskapet og eksisterande busetnad langs vegen. Slik Grebstadvegen ligg i dag slyngar den seg naturleg gjennom gardstuna. Denne kvaliteten er forsøkt ivarettatt, og kan medverke til å dempe farten på strekninga. Den gir ei visuell god linjeføring både for mjuke trafikantar og køyrande.

Sidan sideterrenget for store delar av vegstrekninga er relativt flatt vert det heller ikkje dei store terrenginngrepa, og ein kan lage gode overgangar frå grøfter til naturleg terreng. Unntaka er ved krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen og ved krysset mellom Eimsvegen og Grebstadvegen.

Ved Kagholvegen endrar vi krysset for å få betre utflating inn mot Grebstadvegen, dvs. at Kagholvegen skjer seg inn i terrenget. Langs sørsida av Kagholvegen stig terrenget ganske bratt opp i dette området, og det manglar gode grøfter. Kombinasjonen av desse to tinga gjer at ein bør etablere mur langs vegen for eit kort strekke for å unngå å ta for stor del av tilgrensande hageareal.

I krysset mellom Grebstadvegen og Eimsvegen vert dei største terrengskjeringane i planområdet. Grebstadvegen ligg ca. 2m under terreng i kryssområdet med Eimsvegen for å oppnå god nok stigning og utflating inn mot Dalevegen. Utflating av Eimsvegen inn mot Grebstadvegen gjer at skjeringa inn i terrenget vert forsterka, og Eimsvegen ligg maksimalt ca. 2m ned i terreng (målt i senterlinja). For å dempe skjeringa kan ein i byggeplan vurdere å flate ut terrenget lenger inn i sidearealet i samråd med grunneigar.



Figur 40 - Lengdeprofil og tverrprofil PEL 10, Eimsvegen, Nordplan.

7.5 Friluftareal, rekreasjonsverdi og rekreasjonsbruk

Det er ingen registrerte friluft- eller rekreasjonsareal i området, og planforslaget vil såleis ikkje påverke slike areal. Planforslaget vil kunne bidra til auka rekreasjon i form av sykkel- og gåturar. Utbygging av fortau for denne strekninga vil gi ei god samanbinding av bustadområda, og høve til å etablere ei trimrunde rundt bygda via Grebstadvegen og fylkesvegane (fv. 60 og fv. 5916). Vegnettet vert av fleire nytta til mosjonering, og det er viktig å legge til rette for fysisk aktivitet i nærmiljøet. Strekninga er for mange ein viktig del av vegnettet fram til skule og fritidsaktivitetar i sentrum. For å sikre samanhengen til sentrum og skule er det viktig å prioritere utbygginga av det manglande fortauet langs Dalevegen som er vist på kommunedelplanen (langs Dalevegen, frå Sjurvegen til Grebstadvegen).

Sjurvegen er ein viktig del av gangsystemet i området, og særleg for skuleungar.

Ein annan fordel med å etablere desse løysingane for mjuke trafikantar er at samanhengen i gangvegssystemet gir fine sentrumsnære rundturar, som kan nyttast av mange brukargrupper og bidra til meir fysisk aktivitet.

7.6 Naturmangfaldslova

Det er ikkje registrert viktige naturtypar, artar eller spesielle verdiar i høve biologisk mangfald innanfor planområdet jf. kap. 4.5 Byggetiltaket har ingen innverknad på naturmangfaldet.

7.7 Jordressursar/landbruk/skogbruk

Planen vil beslaglegge fulldyrka landbruksareal som er definert som kjerneområde i rapporten for *Kjerneområde landbruk Sykkylven kommune* (2008). Sjå elles pkt. 4.7.

Planforslaget regulerer inn ny veg med fortau som i stor grad følgjer linja for dagens veg. På den måten unngår ein å stykke opp jordbruksarealet meir enn naudsynt. Det beslaglagde arealet er i stor grad lettdyrka og lett tilgjengeleg landbruksareal. Sidan reguleringa av nye Grebstadvegen tar utgangspunkt i eksisterande vegtrasé vil det for mesteparten av strekninga bety at ein mister eit avgrensa stripeareal langs regulert veg. Ein del av dette arealet er i dag hageareal til gardstuna, sjølv om det i kommunedelplanen viser som landbruksområde.

Eigedomane gbnr 7/9, 7/18 og 7/10 mister alle mellom 0,7-1,0 daa i stripeareal langs vegen (desse eigedomane får det største tapet i stripeareal). Arealet som er rekna er då frå eksisterande eigedomsgrenser og til det som vert nye eigedomsgrenser. Det er i planforslaget lagt inn køyreveg med fortau, i staden for gang- og sykkelveg som er i gjeldande plan. Dette er gjort m.a. for å ta mindre areal frå eigedomane langs vegen.

Den største ulempa for jordbruksareal totalt sett vert ved krysset til nye Eimsvegen.

Ved Eimsvegen splittar vegsystemet opp dagens jordbruksareal. Totalt utgjer tapt jordbruksareal for eigedomen (gbnr 7/11) i underkant av 1,8 daa. Restarealet aust for Eimsvegen vert lite brukbart pga. størrelsen, og skjeringar vest for Eimsvegen, samt omlegginga av vegsystemet vil skape eit relativt smalt rest jordbruksareal. Begge desse restareala er i kommunedelplanen sett av til framtidig bustadformål, og ein kan derfor gå utifrå at dette er sett på som mindre viktig jordbruksareal i utgangspunktet.

I føresegnene set vi krav til at skjeringar/fyllingar skal utformast slik at ein tek vare på mest mogeleg av landbruksarealet, både for å redusere tapt areal men også for å bidra til at mest mogeleg vert vedlikehalde.

Avgangen av jordbruksareal, og konsekvensen av tapet for dei som driv landbruk, vurderer vi til å vere liten samanlikna med samfunnsnytta av å få eit tryggare vegnett både for mjuke trafikantar og bilistar.

Tryggare kryss, tryggare kryssingspunkt for mjuke trafikantar, fortau og betre linjeføring for veg vil også gjere det tryggare for landbrukskøretøy.

7.8 Teknisk og sosial infrastruktur

7.8.1 Trafikkforhold

Planforslaget legg ikkje opp til nye byggjeområde.

Utbygging av tilbod for mjuke trafikantar i sentrumsnære områder kan bidra til at færre vel å køyre, og ein dermed får ein meir miljøvennleg transport til dei daglege gjeremåla. Eit godt tilbod til mjuke trafikantar i planområdet kan også vere eit godt grunnlag for vidare fortetting i nærleiken av planområdet, sidan planområdet for mange vil verte kortaste vegen til sentrum og skule.

Utbetring av sjølve vegen vil kunne bidra til betre fordeling av trafikken på lokalvegnett og vidare til fylkesvegane.

7.8.2 Tilkopling til fylkesvegnettet, trafikkforhold

Standarden på den austlege delen av Grebstadvegen, samt det dårlege krysset med Dalevegen, gjer at størstedelen av trafikken frå bustadområda knytt til Grebstadvegen i dag vel å køyre vestover og ned på fv.60/Sykkylvsvegen. Barnetråkkregistreringa for Sykkylven kommune viser at barn og unge ser på krysset mellom fv.60 og Grebstadvegen som eit trafikkfarleg punkt. Det er 2 politirapporterte ulykker med personskade i dette krysset siste 10 årene.

Oppgradering av austleg del av Grebstadvegen vil mest sannsynleg bidra til at fleire bilistar i området knytt til Grebstadvegen vel å køyre via Dalevegen til sentrum, særleg i rushtida.

Flyttinga av krysset mellom Grebstadvegen og Dalevegen, samt betre stigning og utflating inn mot Dalevegen gir eit tryggare kryss. Omlegginga av Eimsvegen samlar trafikken inn på Grebstadvegen slik at ein får stengt dagens gjennomkøyring frå Eimsvegen til Dalevegen. Gbnr. 7/160 og 8/11 skal framleis ha ein felles avkøyrsløp til fv. 5916 Dalevegen.

Krysset mellom Grebstadvegen og Dalevegen vert, som følge av endringane i planforslaget, vesentleg tryggare og meir oversiktleg enn dagens kryss.

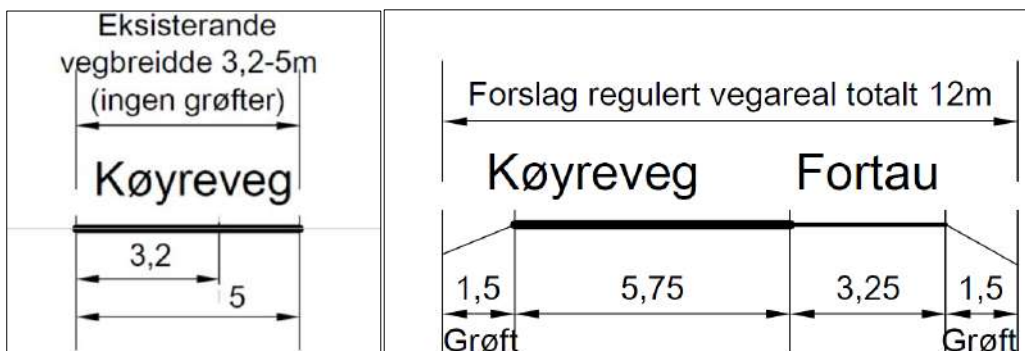
Truleg vil summen av utbetringane i planforslaget bidra til at fleire vel å køyre austover frå bustadområda langs Grebstadvegen og ned til Dalevegen. Planforslaget vil dermed kunne gi ei betre fordeling av trafikken frå bustadområda i lokalvegnettet og også vidare ned på fylkesvegane.

For mjuke trafikantar vil etablering av fortau langs austleg del av Grebstadvegen gi både ein betre samanheng mellom bustadområda, og også bidra til å trygge vegen deira vidare mot skule, sentrum og fritidsaktivitetar.

7.8.3 Utforming av lokavegnettet

Grebstadvegen

Planforslaget vil, som normalprofila under viser, føre til ei vesentleg oppgradering av vegstandarden for strekninga.



Figur 41 - Normalprofil før og etter oppgradering av Grebstadvegen, henta frå forprosjektet.

Dagens grusa veg har store problem med tele og overvatn, og manglar skikkelege grøfter. Auka vegbreidde vil vere positivt for personbiltrafikken, men også gi betre framkomst for landbrukstrafikken i området. Ikkje minst vil betre vegoppbygging med skikkelege grøfter, gi ein betre veg gjennom området, også for tunge landbrukskøretøy. Ulempa ved auka vegstandard kan verte at bilistar aukar farta gjennom området. Vi har forsøkt å dempe dette ved å la vegen slynge seg delvis slik den gjer i dag. Langs Grebstadvegen endrar ikkje planforslaget på avkøyrslene, verken for bustadar eller landbruk. Det at mange av bustadane ligg tett på vegen, og der er mange avkøyrslar, bidreg gjerne til at farten ikkje vert so høg. Ei ev. auke i trafikkmengda som følgje av betre standard kan vere negativt for dei som bur langs vegen, men fortau for mjuke trafikantar vil sannsynlegvis vege opp noko for den ulempa.

I samband med oppgraderinga av Grebstadvegen har vi i planforslaget også sett på kor ein kan skape tryggare kryss og kryssingspunkt. Største endringa er i krysset mellom Kagholvegen, Sjurvegen og Grebstadvegen. Det blir rydda opp i dette kryssområdet, og Sjurvegen får tilkomst via Kagholvegen. Dette fører også til ein ryddigare situasjon for mjuke trafikantar. Kagholvegen og Grebstadvegen vil dessutan i dette området få betre linjeføring, stigningsforhold og utflating.

Grebstadvegen er dimensjonert som Sa1- veg med utgangspunkt i Statens vegvesen si handbok N100. Krysset med Eimsvegen har horisontalkurve $R=60$ og gir derfor avvik jf. handbok, der kravet i kryssområde er min. $R=100$. Sidan Eimsvegen har relativt få bustadar kan ein diskutere om det er kryss eller avkøyrslar. Utifrå utforminga på dagens tilkomst inn på Dalevegen framstår det meir som ei avkøyrslar enn eit kryss. Vi vurderer derfor nye Eimsvegen si tilknytning inn på Grebstadvegen til å uansett vere ei stor forbetring både med omsyn til sikt, utflating og fordi ein får stengje av eksisterande avkøyrslar inn mot Dalevegen.

Kagholvegen

Det er tatt utgangspunkt i A3 standard jf. Statens vegvesen (SVV) si handbok N100.

Sidan det er snakk om tilpassing av eksisterande veg vert det nokre avvik, men vi har då vurdert det opp imot Ålesund kommune(ÅK) si vegnorm og ÅK si gamle vegnorm (sidan den nye ikkje har med detaljar ang linjeføring).

- Forslaget vårt viser min. lågbrekk R=150 (i samsvar med N100)
- Utflatinga inn mot Grebstadvegen er ca. 12m, for dimensjonerande køyretøy lastebil

Til samanlikning har dagens veg maks stigning ca. 5,8% men utan noko utflating, medan vårt forslag har maks stigning ca. 7%. Det vil i samband med byggeplan for området vere mogeleg å gjere justeringar for Kagholvegen. Krysset er kontrollert for lastebil, samt buss sidan skulebussen trafikkerer der i dag.

Det er i terrengmodellen lagt inn mur på sørsida av Kagholvegen for å redusere inngrepa på eigedomane og eksisterande hagar.

Eimsvegen

Avkøyringa til Eimsvegen vert som følgje av planforslaget lagt om, og trafikken leia inn på Grebstadvegen. Dermed får ein vekk gjennomkøyring frå Eimsvegen til Dalevegen, noko som er positivt for trafikktryggleiken.

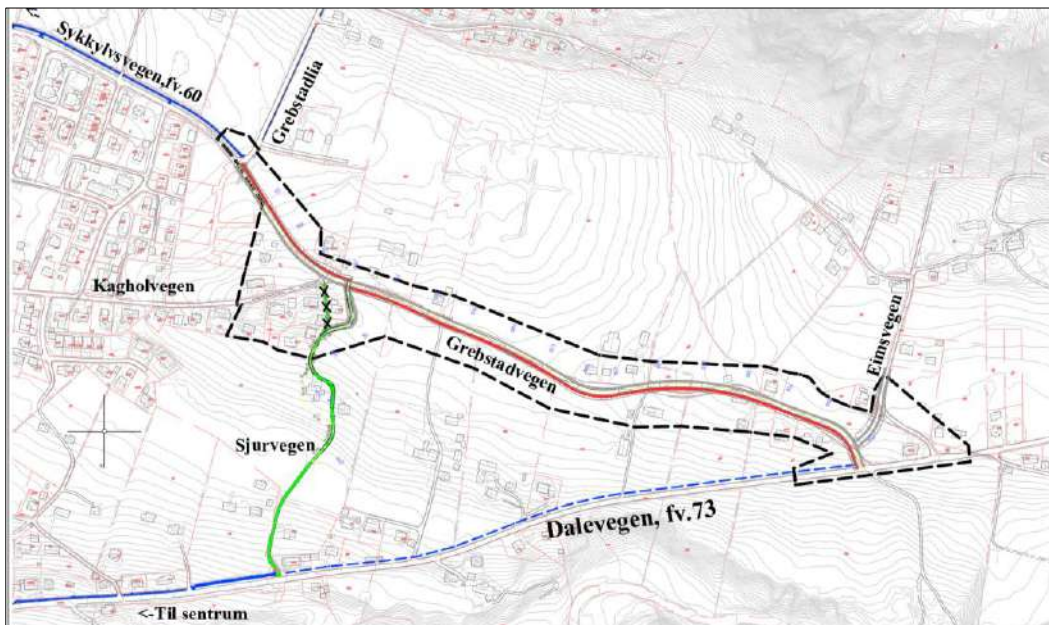
Det er i planforslaget tatt utgangspunkt i A3 standard jf. Statens vegvesen si handbok N100, og avvika er vurdert på same måte som for Kagholvegen.

Sidan det også her er tilpassing til eksisterande veg har vi godtatt nokre avvik. Det er lagt inn 12m utflating, min. lågbrekk R=100 og maks 9%stigning.

- Min. lågbrekk R=100 er ok jf. ÅK si gamle vegnorm medan SVV set krav til min. lågbrekk R=150
- Forslaget viser maks 9% stigning. Maks stigning i ÅK si vegnorm er 10%, medan SVV sitt krav er maks. 8%

I byggeplan for området kan ein ev. velje å gå ned på utflatingslengda og få redusert stigninga. Eimsvegen er i starten lagt inn med stigning tilpassa Grebstadvegen sitt tverrfall noko som gjer at den ligg inne med meir enn 3%. Krysset er dimensjonert for lastebil.

7.8.4 Tilgjenge for gåande og syklande, kollektivtilbod



Figur 42 - Oversiktsskisse fra forprosjektet som viser eksisterende og planlagt gang- og sykkelvegsystem. Ny tilkomst til Sjurvegen er nå tatt ut av planforslaget, og eksisterende veg er videreført (grøn strek med kryss over). Kryssingspunktet for mjuke trafikantar er også flytta nord for Kagholvegen i revidert planutkast.

Utsnittet viser eksisterende og planlagt nett for mjuke trafikantar i og rundt planområdet. Stipla blå linje er planlagt trase frå kommuneplanen. Heiltrukken blå linje er eks. gang- og sykkelveg. Raud linje viser planlagt fortau innanfor planområdet. Grøn linje viser Sjurvegen(privatveg/snarveg). Forslag til omlegging i nord, er tatt ut av planforslaget.

Som figurane over viser vil etablering av fortau gjennom planområdet, for austleg del av Grebstadvegen, sikre tryggare tilkomst frå bustadområda og fram til sentrum, skular og idrettsanlegg. Det er også viktig å få etablert gjenståande planlagt gang-/sykkelveg langs Dalevegen, for å få samanheng i nettet for mjuke trafikantar. Denne planen viser overgangen frå fortau til gang-/sykkelveg i krysset mellom Dalevegen og Grebstadvegen. I første omgang er det berre fortau langs Grebstadvegen som er omtenkt. På sikt er det også ambisjonar om å få på plass gang- og sykkelveg langs Dalevegen for å knytte heile gangsystemet saman.

Utbygging av fortau frå krysset med Grebstadlia og fram til krysset med Kagholvegen vil separat sett kunne gi ei løysing for skuleveg og mjuke trafikantar, via Sjurvegen og vidare langs Dalevegen. Ulempa med denne løysinga er at Sjurvegen er ein bratt privat veg, og ikkje ei fullgod løysing. Ved å få etablert fortau langs heile Grebstadvegen og vidare langs Dalevegen, som kommuneplanen legg til rette for, vil ein få ei mykje betre løysing for alle mjuke trafikantar. Kryssingspunktet for mjuke trafikantar i krysset med Kagholvegen er i dag uoversiktleg både pga. alle vegarmane, og stigningsforholda. Planforslaget legg om tilkomst til Sjurvegen, slik at ein får ein meir oversiktleg situasjon i krysset med Kagholvegen.

Ein annan fordel med å etablere desse løysingane for mjuke trafikantar er at samanhengen i gangvegssystemet gir fine sentrumsnære rundturar, som kan nyttast av mange brukargrupper og bidra til meir fysisk aktivitet.

Som alternativ til fortaustraséen vert Sjurvegen oppretthalde som snarveg. Sjurvegen er ein privat veg, men vert av mange i dag nytta som snarveg til skule og sentrum.

For bebuarar tilknytt Eimsvegen er det ikkje lagt inn noko fortau, men dei vert leia ned til Grebstadvegen i staden for Dalevegen slik det er i dag. Grebstadvegen har mindre trafikk og vil vere ein sikrare skuleveg også for dei.

Betre vegstandard langs Grebstadvegen opnar også for at vegen kan verte del av framtidig busstrasé i bygda. Det er ikkje avklara korleis bussrutene vert når ny sentrumsskule kjem på plass, men ved å oppgradere Grebstadvegen er det mogeleg med ei framtidig rundsløyfe for skulebuss eller lokalbuss. Det er på noverande tidspunkt ikkje planar om busstrasé, og i planforslaget er det derfor ikkje lagt inn noko busslomme.

7.8.5 Vatn, avløp og overvatn

Planforslaget legg ikkje opp til ny bustadbygging, og påverkar derfor ikkje kapasiteten i området.

Eksisterande leidningsnett for spillvatn, felles avløp og vassforsyning vil verte påverka av bygginga, då ein kryssar linjene fleire stadar. Løysing for dette, og ev. omlegging må avklarast i byggeplan.

Det er i dag svært dårlege/manglande grøfter langs Grebstadvegen og problem med tele og overvatn. Delar av strekninga er svært flat, og det er viktig å sikre god nok avrenning frå vegen. Overvatn må leiast vekk frå bustadeigedomane. Det er ikkje noko overvassystem i området, og heller ikkje planar om å byggje ut. Ein må derfor i samband med byggeplan sjå på kor ein kan leie vatnet vekk utan å skape ulemper for naboeigedomane.

7.8.6 Høgspenlinjer, ledningar i grunnen og trafostasjonar

Planforslaget vil ikkje føre til endringar for høgspenntraseen i luft, for 22-kV lina som ligg like nord for Grebstadvegen. Omsynsona for denne (20m) fell akkurat utanfor planforslaget.

Frå ca. pel 675 og austover går lina i bakken, og vert derfor ikkje vist med omsynssone. I samband med bygginga av ny tilkopling til Eimsvegen kryssar ein høgspenlinja i bakken, og det må derfor takast omsyn til i byggeplan.

Sykkylven energi har orientert om at dei vil vurdere å legge rør i den nye vegtraseen for ei ev framtidig erstatning for luftlinja. I tillegg skal høgspenstkabelen som ligg i jord langs planområdet bytast i løpet av nokre år, pga. alder(frå Eidem til mast 4001).

I samband med byggeplan for vegsystemet må ein også sikre god belysning langs strekninga, særleg i kryss og for kryssingspunkt.

7.9 Barn og unge sine interesser

Det er gjennomført barnetråkkregistrering for heile Sykkylven kommune i 2014. Det er ingen registreringar av aktivitet innanfor sjølve planområdet. Rett vest og sør for planområdet er det registrert to akebakkar, den eine ved Sjurvegen og den andre ved Kagholvegen. Planforslaget øydelegg ikkje akebakkane, men kan heller gi ein betre tilkomstveg som følgje av omlegginga av Sjurvegen. Vest for planområdet er det også registrert leikeplassar tilknytt bustadområda.

Planforslaget vil gi ein tryggare skuleveg for barn frå fleire av bustadområda rundt planområdet. Sjølv om ein har Sjurvegen som ein snarveg, bør det prioriterast å få på plass gang- og sykkelvegen som manglar langs Dalevegen for å kunne gi eit fullgodt skuleveg tilbod.

7.10 Universell tilgjenge

For rullator/manuell rullestol er kravet maks 5% stigning, medan elektriske rullestolar/tvillingbarnevogner kan klare 8% (10% for korte strekk).

Stigninga på fortau gjennom planområdet følger stigninga på Grebstadvegen. Maks stigning på Grebstadvegen i planforslaget er 6%. Elles vil nok høgdeforskjellen/stigninga frå sentrum og opp til Grebstadvegen redusere tilgjengelegheita for nokre brukargrupper til området. Fortausbreidda på 3,25m (inkl. skulder) er god for alle brukargruppene.

For bustadane langs Grebstadvegen er ny veg planlagt slik at stigninga vert tilsvarande dagens situasjon eller forbetra.

7.11 Støy

Bustaden på eigedom med gbnr 7/160 ligg utanfor planområdet, og delvis innanfor gul støysone som er generert av Dalevegen, jf. Statens vegvesen si støysonekartlegging langs fylkesvegar for riksvegar. Delar av eigdommen er tatt med då planforslaget endrar tilkomsten til Eimsvegen. Stenging av gjennomkøyring til Eimsvegen, og flytting av krysset mellom Dalevegen og Grebstadvegen gir ein betre situasjon for bustaden enn den har i dag. Det vert ikkje gjort utvidingar/endringar på Dalevegen forbi huset. Det kan verte noko ekstra trafikk frå Grebstadvegen ned mot Dalevegen. Men trafikkmengda på Grebstadvegen er låg og vil i seg sjølv ikkje utløyse behov for støykartlegging. Sjølv om ein kan få ei trafikkauke som følgje av utbetring av vegen vil ÅDT framleis vere låg.

Det er utifrå ovannemnte vurdert at det ikkje er behov for støyutgreiing og støytiltak som følgje av ny vegtrase og fortau.

Det er stilt krav om bygge- og anleggsplan for tiltaket som også vil omhandle ev. avbøtande tiltak m.o.t. anleggsstøy.

7.12 Verknader i anleggsfasen

I byggeperioden kan ein forvente at Grebstadvegen, og dei andre vegane som vert endra som følgje av planforslaget, vert stengd for gjennomkøyring i periodar. Det finst mogelege omkøyringsvegar for alle vegane i det eksisterande vegnettet. For avkøyrsløse vil det sjølvstøtt verte avstengt akkurat når tiltaket skal forbi deira eigedom. Sidan nokre av omkøyringsvegane er mindre eigna på vinterstid bør arbeidet planleggast slik at det fører til minst mogeleg problem for bebuarane i området. Det bør også i den grad det er mogeleg takast omsyn til landbruksdrifta i området, både med tanke på driftstilkømt og grasslått.

Ein må rekne med noko støy og støv som følgje av anleggsarbeidet, sjå også kap. 7.11. Sidan Grebstadvegen er ein grusveg i dårleg forfatning må ein også rekne med at tunge køyretøy i anleggsperioden kan gjere vegen dårlegare enn den er i dag.

Det verkar naturleg å bygge ut frå vest, sidan det er den strekninga som i dag vert nytta av flest mjuke trafikantar. Dette må avklarast i samband med byggeplanen, før byggesak.

Opprustinga av vegsystemet vil medføre flytting av eksisterande stolpar og leidningsnett som kryssar eller går nær Grebstadvegen. Prosjektering av nytt leidningsnett og samkøyring med vegutbetringa må avklarast i samband med byggeplanen for vegsystemet.

7.13 Avvegning av verknader

Vi vurderer fordelane av tiltaket som større for samfunnet enn ulempene for eigedomane langs vegen. Ein positiv effekt for bebuarane langs vegen er at dei får betre vegstandard på tilkomstvegen, og tryggare ferdslø for mjuke trafikantar i området.

Vedlegg

Følgande dokument skal følge saka:

- Føresegner, datert 29.05.19, rev. 09.10.23
- Plankart, datert 29.05.19, rev. 07.11.23
- Ros-analyse, datert 07.05.19, rev. 07.07.23
- Oppsummering av innspel/merknadar- oppstart, datert 07.05.19
- Varslingsbrev, datert 06.04.18
- C001 Plan og profil Grebstadvegen 0-450_A1_1_1000_01.12.23
- C002 Plan og profil Grebstadvegen 425-877_A1_1_1000_01.12.23
- C003 Plan og profil Kagholvegen_A1_1_1000_01.12.23
- C004 Plan og profil Eimsvegen_A1_1_1000_01.12.23
- C005 Plan og profil Sjurvegen_A1_1_1000_01.12.23