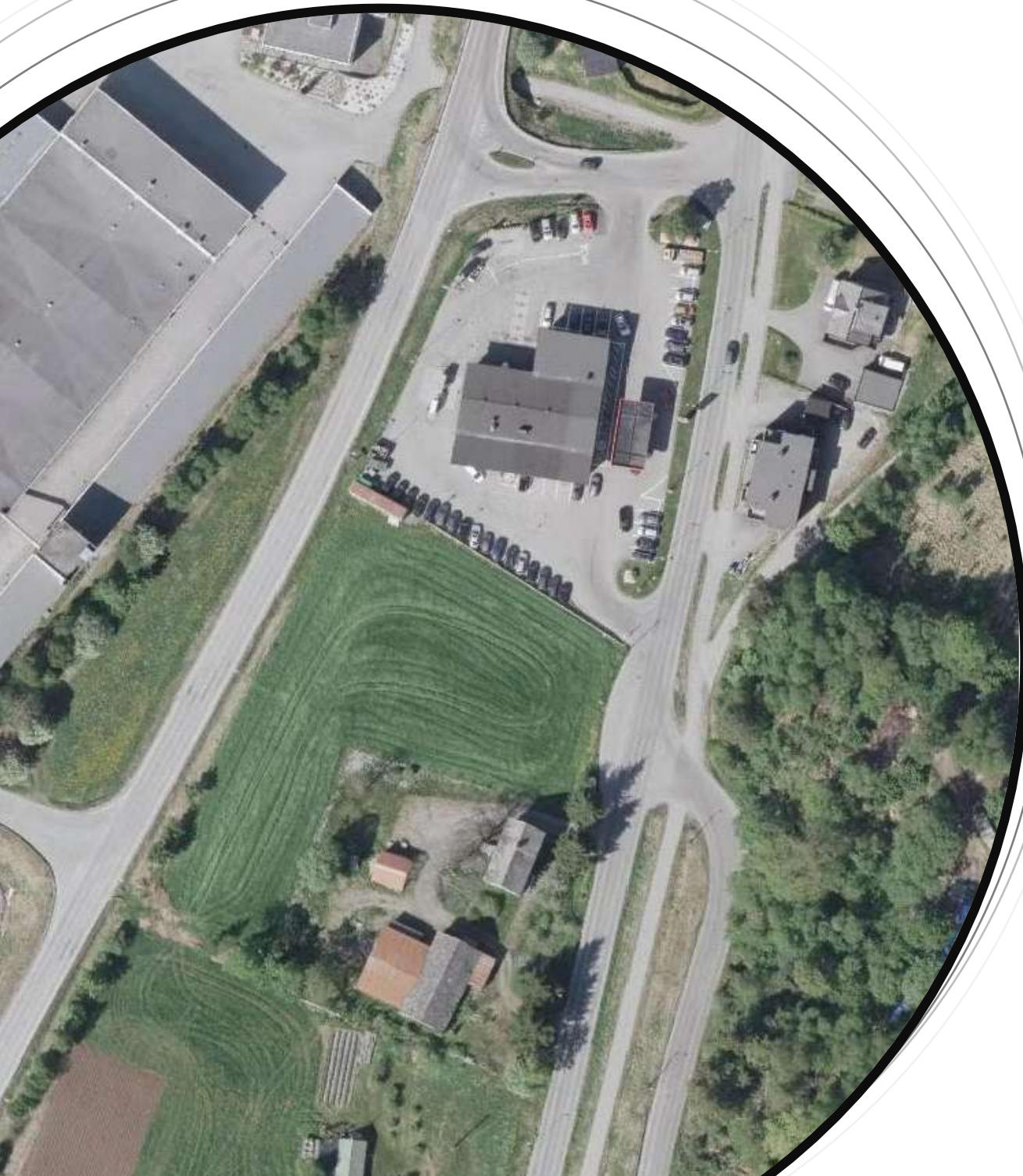


PLANOMTALE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR DEL AV NÆRINGSOMRÅDE PÅ VIK, KYRKJEVEGEN 161

PlanID: 1528 2023 005

Rev. A: 16.03.2026



1 Innhald

2	SAMANDRAG.....	4
3	BAKGRUNN.....	5
3.1	<i>Hensikten med planen.....</i>	5
3.2	<i>Forslagsstillar, plankonsulent og eigarforhold.....</i>	5
3.3	<i>Planområde.....</i>	5
3.4	<i>Oppstartsmøte.....</i>	6
3.5	<i>Medverknadsprosess, varsel om oppstart.....</i>	7
4	PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR	8
4.1	<i>Overordna planar.....</i>	8
4.1.1	<i>Kommunedelplan Sentrum – Ikornnes.....</i>	8
4.2	<i>Gjeldande reguleringsplanar.....</i>	9
4.3	<i>Pågåande planarbeid i området</i>	10
4.4	<i>Overordna planføresetnader med vekt på relevans for planen.</i>	10
4.4.1	<i>Statlege planretningsliner for arealbruk og mobilitet (20.12.2024)</i>	10
4.4.2	<i>Statlege planretningsliner for klima- og energi (20.12.2024)</i>	10
4.4.3	<i>Rikspolitiske retningsliner for å styrke barn og unges interesser i planlegginga 20.09.1995.....</i>	11
5	BESKRIVING AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD	11
5.1	<i>Planområdets plassering.....</i>	11
5.1.1	<i>Avgrensing og størrelse på planområdet</i>	12
5.1.2	<i>Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk</i>	12
5.2	<i>Landskapskarakter</i>	13
5.3	<i>Topografi og grunnforhold.....</i>	13
5.4	<i>Kulturminne og kulturmiljø</i>	14
5.5	<i>Naturverdiar, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk og uteområde</i>	14
5.6	<i>Trafikkforhold og trafikktryggleik</i>	14
5.7	<i>Barns interesser.....</i>	15
5.8	<i>Tilrettelagt infrastruktur</i>	16
5.9	<i>Teknisk infrastruktur</i>	16
5.10	<i>Støyforhold og luftforureining.....</i>	17
5.11	<i>Risiko- og sårbarheit</i>	18
6	OMTALE AV PLANFORSLAGET	20
6.1	<i>Planlagt arealbruk.....</i>	20
6.1.1	<i>Reguleringsformål</i>	20
6.2	<i>Gjennomgang av formål i planforslag</i>	21
6.2.1	<i>Reguleringsformål</i>	21
6.2.2	<i>Omsynssoner</i>	22
6.3	<i>Planlagt plassering og utforming for busetnaden</i>	22
6.3.1	<i>Byggehøgder.....</i>	23
6.3.2	<i>Grad av utnytting.....</i>	23
6.4	<i>Bensinstasjon / Vegservice-anlegg.....</i>	23
6.5	<i>Næring.....</i>	24
6.6	<i>Trafikkløysing</i>	24
6.6.1	<i>Køyretilkomst</i>	24

6.6.2	Transport	24
6.6.3	Utforming av veger	24
6.6.4	Tilgjengelegheit for gåande og syklende	25
6.7	Universell utforming	25
6.8	Kulturminne	25
6.9	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	25
6.10	Renovasjon	26
6.11	Rekkefølge-føresegner	27
7	VERKNADER AV PLANFORSLAGET	27
7.1	Verknad for planer	27
7.1.1	Byggegrense	27
7.1.2	Uteopphaldsareal	28
7.2	Verknad for byform og estetikk	28
7.3	Verknad for trafikkforhold	29
7.4	Verknad for barns interesser	29
7.5	Verknad for universell tilgjengelegheit	30
7.6	Verknad for risiko og sårbarheit (ROS)	30
7.7	Verknadar for teknisk infrastruktur	30
7.8	Verknad landbruk	30
7.9	Vurdering av økonomiske konsekvensar for kommunen	30
7.10	Vurdering av interesse motsetningar	30

2 SAMANDRAG

Hjemmelkompaniet AS søker å regulere Kyrkjevegen 161 til næringsformål.

Illustrasjonar til planen viser oppføring av 3 haller for industri, handverk og lagerverksemd. Dette er ei verksemd som produserer lite trafikk.

Fjællingsdal Eiendom AS, Kyrkjevegen 159, gbnr.17/86 (Circle K, Sykkylven)) har og avtale med grunneigar om å overta ca. 300 m² tilleggsareal for bruk til oppstillingsplass for biler.

Før varslings av oppstart hadde kommunen en høyringsrunde med MRFK og SVV da trafikken i krysset Kyrkjevegen x FV.60 Sykkylvsvegen treng kanalisering. MRFK fann det ikkje rimeleg at det skulle krevjast rekkjefølgjeføresegn om opparbeiding av ei bedrift med 2-3 , maks. 5 arbeidsplassar. Iht. dette er planområdet no innskrenka slik at regulering av heile krysset kanalisert, ikkje er medtatt. I ettertid er trafikken ved Circle K redusert da butikkdrifta er lagt ned og 9 tilsette er oppsagt.

Elles er plana no utgreia mht. ROS og det er gjort vurderingar for geoteknikk og snøskredfare. Det er og laga VAO rammeplan og Matjordplan. Og fagrapportane er i tillegg forankra i føresegnene til reguleringsforslaget.

3 BAKGRUNN

3.1 Hensikten med planen

Detaljregulering av gbnr. 17/451, Kyrkjevegen 161, har som hensikt å legge til rette for oppføring av industribygg for elementproduksjon og lager.

3.2 Forslagsstillar, plankonsulent og eigarforhold

Forslagsstillar:

Hjemmelkompaniet AS v/ Knut Henning Aursnes
knut@aurunes.no (tlf. 90105431)
Skulevegen 9, 6230 Sykkylven

Plankonsulent:

Mestergruppen Arkitekter AS v/ Silje Berge og Roy Bakken (prosjektleder)
silje.berge@mgarkitekter.no /Prosjektleder: roy.bakken@mgarkitekter.no (tlf. 46 41 35 94)
Postboks 1043, 8001 Bodø

Eigarforhold:

Grunneigar for gbnr. 17/451 er Magnus Vik, Nakkegata 91, 6230 Sykkylven (tlf. 912 003 086)

Fjællingsdal Eiendom AS, Kyrkjevegen 159, gbnr.17/86 (Circle K, Sykkylven))har avtale med grunneigar om å overta ca. 300 m² tilleggsareal for bruk til oppstillingsplass for biler.

Hjemmelkompaniet AS har avtale med grunneigar om å overta det meste av arealet som regulerast på 17/451.

3.3 Planområde

Planområdet ligger på Vik i underkant av 1 km sør for Sykkylven Rådhus på Vik i Aure/Sykkylven.

I planinitiativ og oppstartsmøte med kommunen ble det gjort vurderingar rundt kor stort område som skulle inkluderas i plana. Ut frå merknadar til varsel om oppstart ble det konkludert at det ikkje ville bli aktuelt å inkludere areal for å utbetre krysset ved Circle K med venstresvingfelt i fylkesvegen. Planavgrensinga er derfor redusert frå det som blei varsla til oppstart.

Foreslått planområde omfattar i all hovudsak jordbrukseigedommen gbnr. 17/451 kor det ønskes oppført industribygg i tråd med overordna kommunedelplan. Planområdet omfattar i tillegg Circle K i nord på gbnr. 17/86 og 17/417, samt vegareal på deler av eigedomane 17/137, 17/423 og 17/444. I sør plangrensa lagt i eigedomsgrenser for bnr. 451, og i nord og vest følger plangrensa senterlinje i veg. Mot aust er plangrensa lagt langs motsett vegkant for Kyrkjevegen.



Fig. 1: Oversiktskart

Det totale planområdet er på ca. 11,5 daa.



Fig. 2: Oversiktskart med flyfoto

3.4 Oppstartsmøte

Det ble halde oppstartsmøte for detaljregulering 10.01.2023. Tema som ble diskutert i møtet var bl.a. løysning for krysset mellom fv. 60, Sykkylvsvegen og Kyrkjevegen, rundkøyring i kommunedelplanen, byggegrense mot fv. 60, konsekvensutredning, barn og unge sine interesser, universell utforming, kulturminne, samfunnstryggleik og beredskap (kvikkleire og omsynssone for storulykke frå Sandella), VAO-rammeplan, lokal klimatilpassing og støy. Oppstartsmøtereferat er vedlagt planforslaget. Vurdering av krav om konsekvensutredning

Sykkylven kommune vurderte i oppstartsmøte 10.1.2023, at planforslaget ikkje vil utløyse krav om konsekvensutgreiing /planprogram. (Jf. referat frå oppstartsmøte s.3, 3.ledd)

Behov for konsekvensutgreiing - Forslagsstillars vurdering:

Forslagsstillaren skal jf. § 4 i Forskrift om konsekvensutgreiingar, vurdere om planen eller tiltaket omfattast av § 6, § 7 eller § 8. (FOR-2017-06-21-854, sist endra 1.1.2024)

§ 6, bokstav a) til c):

- 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).
- **§ 6 a-c utløyser ikkje krav om konsekvensutredning:**

§ 7 bokstav a) og b):

- 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.
- **§ 7 a og b utløyser ikkje krav om konsekvensutredning:**

§8, bokstav a):

- Reguleringsplanen inneberer ikkje tiltak nemnt i vedlegg II. Planforslaget er i samsvar med industriområde i gjeldande arealdel for Sykkylven kommune. Det er ikkje funnet risiko med etableringa av lager og produksjonshallar som kan ha vesentleg verkingar for miljø og samfunn.
- **§ 8 a) utløyser ikkje krav om konsekvensutredning:**

Forslagsstillars konklusjon:

Det er vurdert at reguleringa ikkje utløyser krav om konsekvensvurdering jf. Forskrift om konsekvensutgreiing §§ 6-8. Det synest heller ikkje være behov for planprogram, jf. PBL § 4-1.

3.5 Medverknadsprosess, varsel om oppstart

Før oppstartsmøte ble utført ei høyring av fylkeskommunen og Statens vegvesen i regi av kommunen. Spørsmål relatert til venstresvingfelt på Fv.60.

Varsel om oppstart planarbeid er utført i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 17-4. Varsel om oppstart ble sendt ut 12.01.2024. Det ble varsla digitalt via byggesøknaden.no/Altinn til grunneigarar, naboar, offentlege instansar og andre ramma partar. Annonse ble så teke inn i Nyss 17.01.24, og tatt inn på kommunens nettsider saman med kartbilag oa.

I varslingsperioden 12.01.24 – 17.02.24 kom det inn 8 merknader/innspeil. Det var fem frå offentlege styresmakter og interesseorganisasjonar, og tre frå grunneigarar og andre rettshavar.

Full oversikt med oppsummering og behandling av merknadene følger som vedlegg til planforslaget.

4 PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR

4.1 Overordna planar

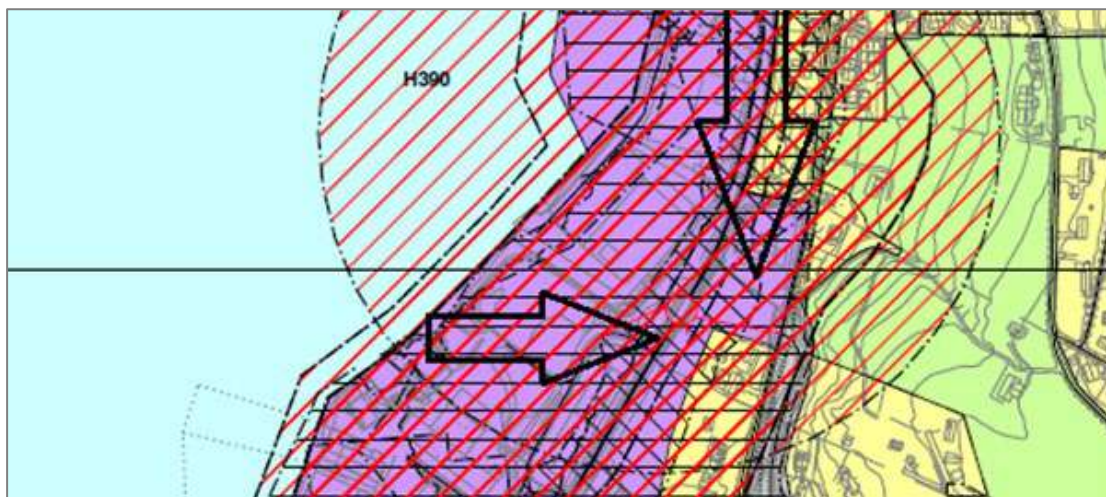
4.1.1 Kommunedelplan Sentrum – Ikornnes

Kommunedelplan Sentrum – Ikornnes, vedtatt 16.12.19, gjelder for planområdet.

I kommunedelplanen er utbyggingsområdet regulert til næringsverksemd og har planlagt ein forbindingsveg frå Kyrkjevegen over eigedomen og ned til ei planlagt rundkøyring på fv. 60.

Del av rundkøyringa ligg på eigedomen 17/415 og skal ha blitt tatt inn i kommunedelplanen etter lokalt innspel. Kommunen har av den grunn hatt planideen på høyring til fylkeskommunen. Verken fylkeskommunen eller kommunen har vurdert at det er behov for denne rundkøyringa. Den er heller ikkje vore vurdert lagt inn i byggeplanar.

Planområdet er innan aktsemdsone storulykke (H390) frå Ekornes fabrikk, rød og gul støysone (H210 og H220) langs fylkesvegen, samt omsynssone H910 som betyr at reguleringsplan skal gjelda.



Figur 1: Utsnitt frå kommuneplanens arealdel. Pilar visar kvar planområdet er.

Utdrag frå retningslinene i kommunens fortetningsstrategi:

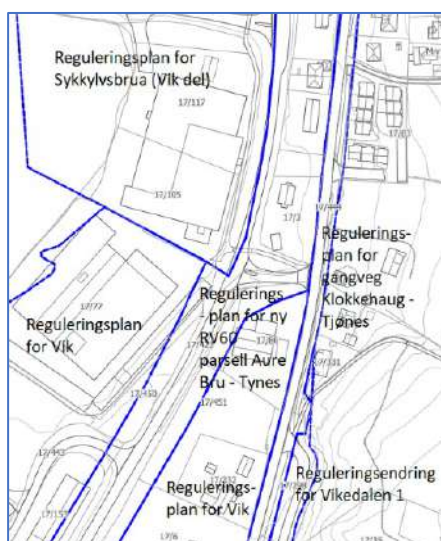
- Parkering – Forretning/kontor/tenesteyting:
1 P pr. 50 m² BRA og 1 sykkel-P pr. 200 m² BRA.
- 2.6 Næringsområde
I næringsområda er det ikkje opna for detaljhandel som er i strid med statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (KMD) og Regional delplan for attraktive byar og tettstadar (Møre og Romsdal fylkeskommune 2015).
- 7 Omsynssoner:
 - o H210/220 Aktsemdssone støy (§ 11-8 pkt. a) Innanfor sonene kan ikkje byggetiltak gjennomførast før avbøtande tiltak er dokumentert. I samband med utarbeiding av reguleringsplanar og søknadspliktige tiltak innanfor støysonene H210 og H220, skal støyforhold vurderast. Støyforhold skal oppfylle Miljøverndepartementet si retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Avbøtande tiltak skal omtalast i regulerings- og byggesakene, samt innarbeidast i føresegnene til reguleringsplan.

- H390 Aktsemdsone storulukke:
Innanfor aktsemdssone storulukke vert det, før offentleg ettersyn i reguleringsaker, og før rammeløyve kan gis i byggesaker, kravd ROS-analyse/fareutgreiing som dokumenterer at tryggingsskrav fastsett av DSB kan oppfyllest. Ved endring eller utviding av eksisterande verksemd skal omfang av aktsemdsona vurderast på nytt.

4.2 Gjeldande reguleringsplanar

Planområdet overlappar tre reguleringsplanar:

- Vik, 24.11.1972.
- Ny RV 60, parsell Aure bru – Tynes, 09.12.1980
- Gangveg Klokkehaug – Tjønes, 07.01.1982



Figur 4: Oversikt gjeldande plangrenser for regulering.



Figur 3: Reguleringsplan for ny RV 60, parsell Aure bru – Tynes, 09.12.1980. PlanID 15281980001



Figur 5: 15281972001 - Reguleringsplan for Vik, 24.11.1972: PlanID 15281972001



Figur 2: Reguleringsplan for gangveg Klokkehaug – Tjønes, 07.01.1982. Plan 15281982001.

4.3 Pågåande planarbeid i området

Det er ikkje anna planlegging i eller nært planområdet.

4.4 Overordna planføresetnader med vekt på relevans for planen.

4.4.1 Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (20.12.2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre samordna og berekraftig bustad-, areal- og transportplanlegging og bidra til meir effektive planprosessar.

3.9 Jordvern: Omdisponering av dyrka jord skal minimeres, og arealplanleggingen skal bidra til å nå målet om redusert omdisponering av matjord i tråd med nasjonal jordvernstrategi. Jordvern bør være et overordnet hensyn i arealplanleggingen. Potensialet for fortetting og transformasjon skal kartlegges og bør utnyttes før det vurderes å ta i bruk dyrket eller dyrkbar jord til utbyggingsformål. Hensynet til jordbrukets kulturlandskap, urbant landbruk og matberedskap skal også vektlegges. Det bør vurderes å oppheve gamle planer som innebærer omdisponering av dyrka jord, og tilbakeføre arealene til LNFR-formål.

3.12 Trafikksikkerhet: Planlegging skal ivareta trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, spesielt gående og syklende, og særskilt sikre trygg skolevei.

Kommentar: Dette er ein plan for næringsverksemd, lokalisert iht. næringsareal i kommuneplan. Tiltaket er i tråd med overordna kommuneplan (KPA) med unntak for at tiltaket fjernar ein unødig KPA planlagt forbindingsveg med rundkøyring som i sin tid vart teke inn i kommuneplan etter eit privat initiativ. Forhandshøyring visar no at kommune og fylkeskommune ikkje ser behov for veganlegget.

Ad. 3.9 Jordvern: Til denne planen følger jordflyttingsplan.

3.12 Trafikktryggleik: Forhandshøyringa som kommunen føretok viser og kommune og fylke ikkje ser det som rimeleg å krevje venstresvingfelt for fv.60 i kryss med Kyrkjevegen via rekkefølgeføresegner. Det er eit behov som allereie er der, der kravet til etablering blei forsterka frå *bør* til *skal* i revisjon av vegnormalen N100 i 2021. Behovet her på hovudåtkomst til sentrum blir ikkje særleg større av etablering av eit snekkeri for normalt 2-3 tilsette. Det er elles 400% overkapasitet for trafikken i krysset.

4.4.2 Statlege planretningslinjer for klima- og energi (20.12.2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger til hvordan dette skal gjøres, og statens bidrag til kunnskapsgrunnlag og veiledning.

Retningslinjene skal bidra til at:

- a) Norge når sine nasjonale klimamål som fastsatt i klimaloven*
- b) livsgrunnlaget og naturmangfoldet sikres for dagens og framtidige generasjoner*
- c) god forsyningssikkerhet for energi opprettholdes*
- d) samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses klimaendringene*
- e) arbeidet med å redusere klimagassutslipp, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og andre miljømål ses i sammenheng*
- f) stat, fylkeskommuner og kommuner får klargjort sine roller og ansvar*
- g) kommuner og fylkeskommuner prioriterer klima- og energihensyn i sin myndighetsutøvelse, og kommunene i sin virksomhet*

Kommentar: Plana omhandlar verksemd basert på industri/handverk og utleige av lager. Verksemda har god plassering rett utanfor sentrum som minskar transport ved levering av veggelement til marknaden samt avstand for leietakarar til lager. Grunnen er lite egna til infiltrasjon på tomt så overvann må løysast via fordrøyning jf. vedlagt rammeplan VAO.

4.4.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga 20.09.1995

Formålet med disse retningslinjene er bl.a. å synleggjere og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

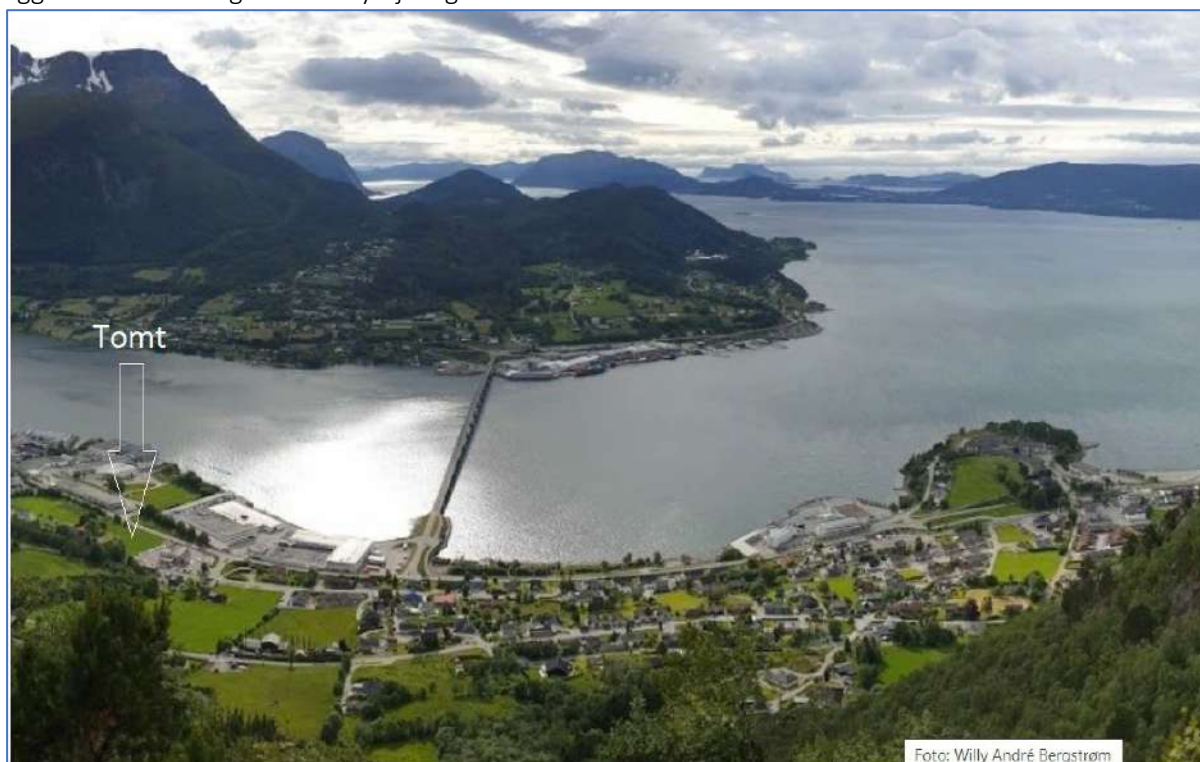
Kommentar: Dette er ei plan for næring Næringsverksemda rokkar ikkje ved etablert infrastruktur av betydning for barn- og unge, ss. busslomme og gang- sykkelveg, ferdsel. Tomta ligg inntil ein bensinstasjon og litt utafor bustadstrøk. Plana forbetrar haldeplassen Sykkylven bensinstasjon som blir prosjektert for alle aktuelle busstypar og blir med anlegg av fortau ved.

5 OMTALE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD

5.1 Planområdets plassering

Området ligg på Vik i underkant av 1 km sør for Sykkylven Rådhus.

Plana omfattar næringstomta gbnr. 17/451 for utbygging og bensinstasjonen Circle K. Planområdet ligg aust for fv.60 og vest for Kyrkjevegen..



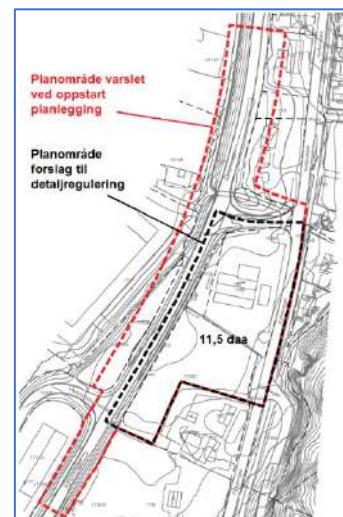
Figur 6: Planområdets plassering

5.1.1 Avgrensing og størrelse på planområdet

Planområdets grense mot:

Vest: Følger vegsenter for fv.60 Sykkylvsvegen.
Nord: Følger vegsenter for kv.1046 Kyrkjevegen
Aust: Følger vegskulder på motsett side av kv.1046 Kyrkjevegen.
Sør: Følger eiendomsgrense mot 17/6 og 17/322

Planområdet måler 11,5 Daa (11513 m²)



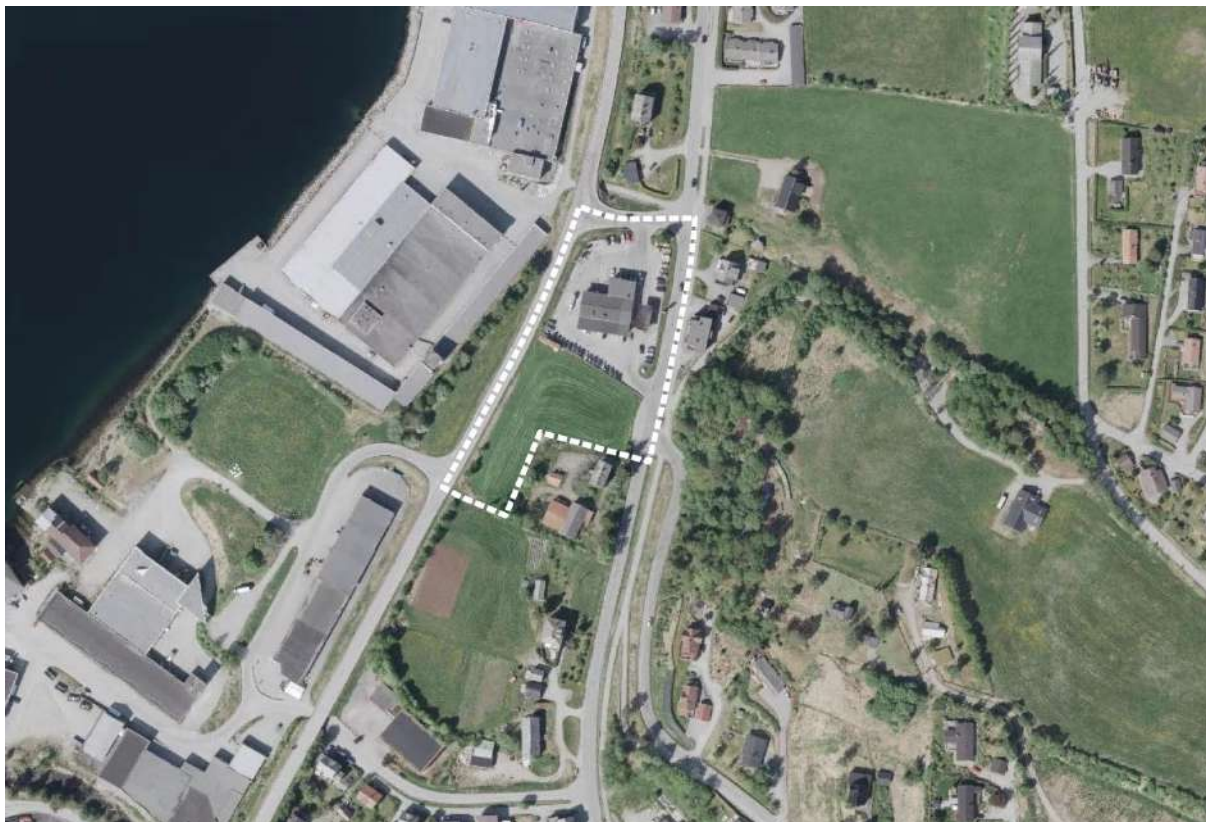
Figur 7: Planområdets avgrensing

5.1.2 Dagens arealbruk i planområdet og tilstøytende arealbruk

Gbnr.17/451, Kyrkjevegen 161, er jordbruksareal registrert som jorddekt mark og fulldyrka jord (NIBIO Kilden) og er i dag nytta til grasproduksjon.

Nordre del av planområdet, 17/86 og 17/417, omfattar bensinstasjonen Circle K med tilhøyrande køyre-, manøvrerings- og parkeringsareal. Øst for 17/451, langs Kyrkjevegen, er det ein busstopp med busslomme. Resterande areal i planområdet er køyreveg med veggrunn (fv.60 og Kyrkjevegen).

Planen grensar i søraust mot 17/332, Kyrkjevegen 165 som har ein eldre einebustad, løe og et uthus. Mot sørvest grenser planområdet til jordbruksareal med dyrka mark. Vest for planområdet og fv. 60 ligger industri- og næringsområda Vik og Vikøyra, samt noko dyrka mark. Nord og aust for planområdet er det busetnad og jordbruksområde.



Figur 8: Oversikt dagens arealbruk og tilstøytende arealbruk

5.2 Landskapskarakter

Vik er prega av landbruk, busetting og industri langs den slake randsona mot Sykkylvsfjorden. Kring dette reiser det seg mektige fjell.

Utbyggingsområdet ligger litt utafor dei meir homogene strøka for busetting. Industrien er lagt ut mot strandsona, mens planområdet ligg rett innfør fylkesvegen og Vikøyra industriområde. Dette er då sør for Sykkylvsbrua. Planområdet er her sterkt prega av å ligge mellom to veger og har utsikt ut mot vest over til industriområda.



Figur 9: Fantastisk bilde som illustrerer landskapet 23.7.09:
Foto: [Martin Ystenes](#)

5.3 Topografi og grunnforhold

Tomten er ganske flatt men skrår 1 m nedover mot fylkesvegen. Høgda er 12 moh ved Kyrkjevegen og 11 moh i eigedomsgrensa mot veggrunn Sykkylvsvegen (fv.60). Derifrå er det ytterlegare 1 m skråning ned til veggrøft. Fylkesvegen ligg her ca. 10 meter over havet.

Norconsult har utførte grunnundersøkingar som viser lausmassar ned til ca. 3,0-3,4 m. Dei består av en lagdeling med matjord, over et lag med varierende kornstorleik, over et lag med innslag av finsand/silt over grov sand.



Figur 11: Industritomta 17/451 sett frå sør på Sykkylvsvegen (vegbilder.atlas.vegvesen.no)

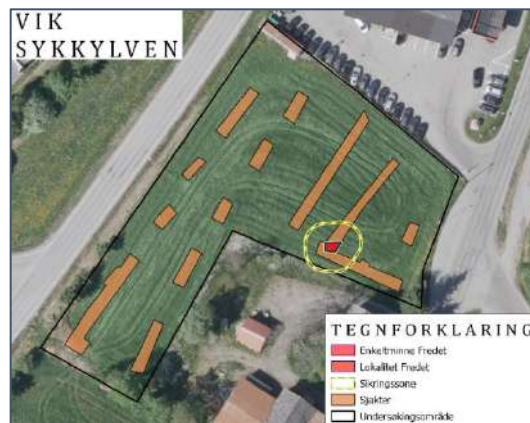


Figur 10: Tomten sett nordfrå på Sykkylvsvegen FV60 (Vegbilder.atlas.vegvesen.no) Tomta ligg på eit noko høgare

5.4 Kulturminne og kulturmiljø

Det er gjennomført arkeologisk registrering 04.09-07.09.2023. Det vart funne ei lomme med fin brungul sand med *ardspor* datert til før-romersk jernalder (Kulturminne-ID 305726). Ardspora ligg omkransa av større stein, som ser ut til å ha bevart dei. Dei er synleg på eit 6.95 m² stort område, med 10-12 kryssande spor.

MRF stiller ikkje krav om at desse vert verna, og kulturminnet med sikringssone kan bli avmerkt som RpBo-område (merka #1) i planen, med føresegn om at freda område blir frigitt utan vidare villkår om arkeologisk undersøking.



Figur 12: Lokalitets plassering i forhold til sjakter undersøkt.

5.5 Naturverdiar, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk og uteområde

Det er registrert platanlønn på veggrunn langs fv.60 jf. Artsdatabanken. Arten er vurdert til svært høy risiko. Den har stort invasjonspotensial og stor økologisk effekt.

Det er elles ikkje registrert truga dyre- og planteartar i planområdet. Utbyggingsområdet er i dag dyrka mark og nyttast ikkje til rekreasjon. Bustad på tomt 17/332 har hageareal mot vest og næringsarealet.

5.6 Trafikkforhold og trafikktryggleik

Kv.1046 Kyrkjevegen: Fartsgrense 50 km/t og er anlagt i overkant av 6 m bredde. Det er busslomme langs heile næringstomta frå avkøyring Circle K og sørover. Det er anlagt gang- og sykkelveg lags austsida av Kyrkjevegen, skilt frå køyrevegen med tilsådd veggroft. Det er ikkje oppmerka gangfelt over Kyrkjevegen. Trafikkmengda for Kyrkjevegen er ikkje opplyst på vegkart.no Trafikkteljing er gjort for kryss med Sykkylvsvegen.



Fig. 3: Tomta sett frå Kyrkjevegen med busskur og busslomme til venstre (Google MAPs)



Fig. 4: Tilkomst til Circle K og tomt (Google MAPs)

Fv.60 Sykkylvsvegen: Fartsgrense 70 km/t og er i overkant av 7 m bred. Trafikkmengda for fylkesvegen er ÅDT 3200 i år 2022, då med 8 % tunge. Statens vegvesen melder i sit innspel av-11.12.25 at trafikkmengda er berekna 6000 ÅDT med 11% tunge.

Trafikkteljing for kryss fv.60 x Kyrkjevegen visar behov for venstresvingfelt i tillegg til den etablerte trafikkøya i Kyrkjevegen.

- Vegkart.no har det registrert 6 trafikkulykker i krysset Sykkylvsvegen x Kyrkjevegen. To ulukker er etter år 2000, siste i 2016 var ei påkøyring bak frå.
- T-kryss Kyrkjevegen ved Circle K: Ulykke mellom moped og personbil i 2020.
- Ved busstopp ved Kyrkjevegen 161: Ulykke i 2005. Enkelt køyretøy kvelva i køyrebanelen.

Krysset har meir enn stor nok kapasitet jf. trafikkvurdering. Fylkeskommunen har før oppstart planlegging, uttalt at det ikkje er rimeleg å krevje rekkefølgjeføresegner som krev etablering av venstresvingfelt før utbygging av 17/451. Av den årsak gjer ikkje denne planomtalen nokon ny vurdering rundt tiltak med kanalisering etter innspelet om meir trafikk kom frå Statens vegvesen.



Fig. 5: Kryss Sykkylvsvegen/Kyrkjevegen set frå nord. (Google MAPs)

5.7 Barns interesser



Fig. 6: Viser gang-sykkelveg forbi planområdet på motsett side av Kyrkjevegen. (Google MAPs)

Plana er ei rein plan for bilbasert næringsverksemd, eit formål som ikkje bør blandast særleg med barns interesser. Det er opparbeida gang- og sykkelveg langs austsida av Kyrkjevegen som sikrar trygg ferdsel for barn og unge forbi. Tomta for utbygging er i dag dyrka mark og er ikkje nytta av barn- og unge. Revidert planforslag har endra haldeplassen med fortau langs busslomme som forenkler ei mogelegheit til å legge fotgjengarfelt over Sykkylvsvegen til fortauet dersom kommunen finn det

ynskjeleg. Fotgjengarkryssing er ikkje lagt inn i plana da det er mindre trafikk her, nedsett fart 40 km/t og oversiktleg. Haldeplassen er brukt mest ved returtrafikk frå sentrum.

5.8 Tilrettelagt infrastruktur

Sosial infrastruktur:

Da plana omhandlar eit næringsområde, er ikkje tilgang på sosial infrastruktur viktig for etableringa. Sosial infrastruktur gjeld tenestetilbod innan undervisning, helse, omsorg, kultur og idrett.

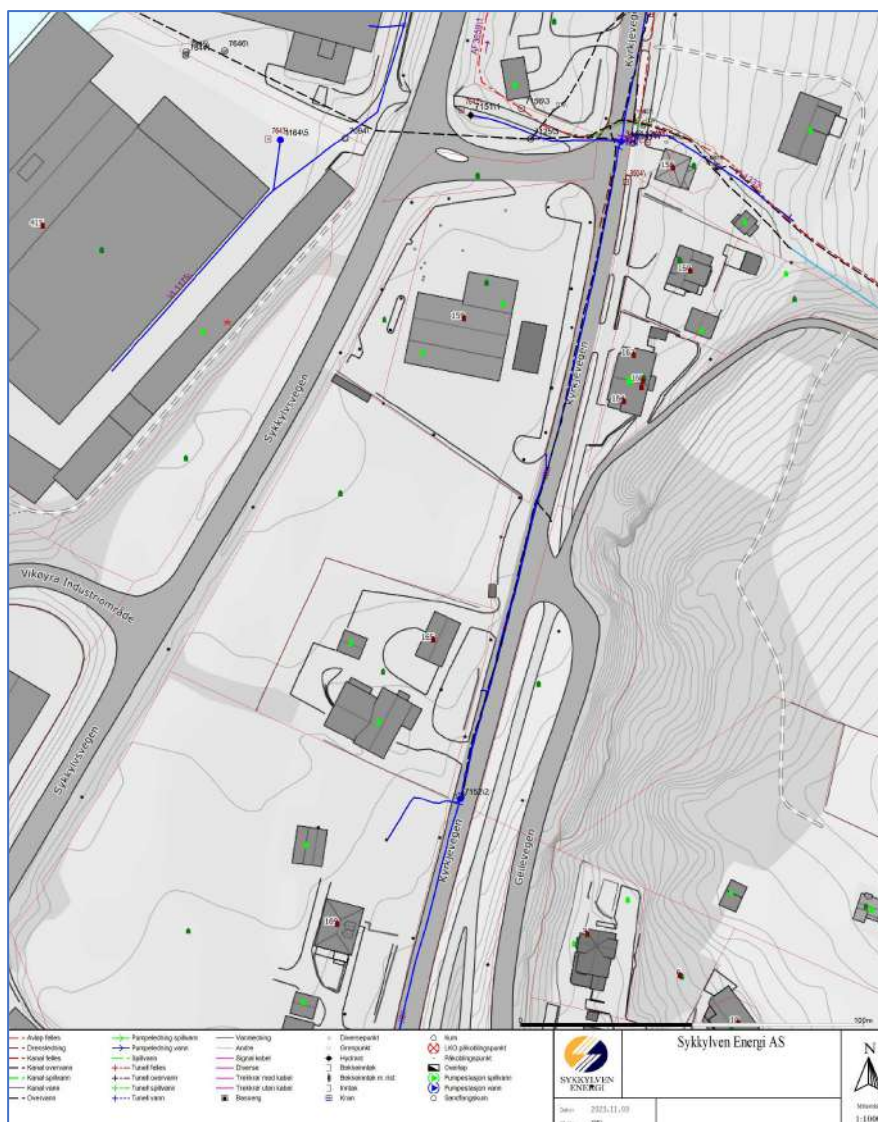
Kollektivtilbod/transport

Det er to bussruter som nyttar busstoppet *Sykkylven bensinstasjon* ved Circle K. Dette er rutene 255 og 260. Rute 260 går oftast med avgang morgon, formiddag og ettermiddag. Kort avstand til busstopp er gunstig og for arbeidsplassar og ei verksemda som skal drive utleige av lagermodular.

Utleige av lagermodular er likevel mest bilbasert og bensinstasjon med hengarutleige ligg her nært inntil.

Universell tilgjengelegheit

Planområdet er relativt flatt og utan høge kantar eller stigningar der det vil være ferdsel.



5.9 Teknisk infrastruktur

Vassleidning og overvassleidning ligg lett tilgjengeleg frå eigedomen langs Kyrkjevegens vestre side.

Riksheim Consulting AS har utarbeidd forslag til VAO rammeplan som følger planforslaget.

Fig. 7: VAO-kart mottatt frå Sykkylven Energi AS den 3.11.2023

5.10 Støyforhold og luftforureining

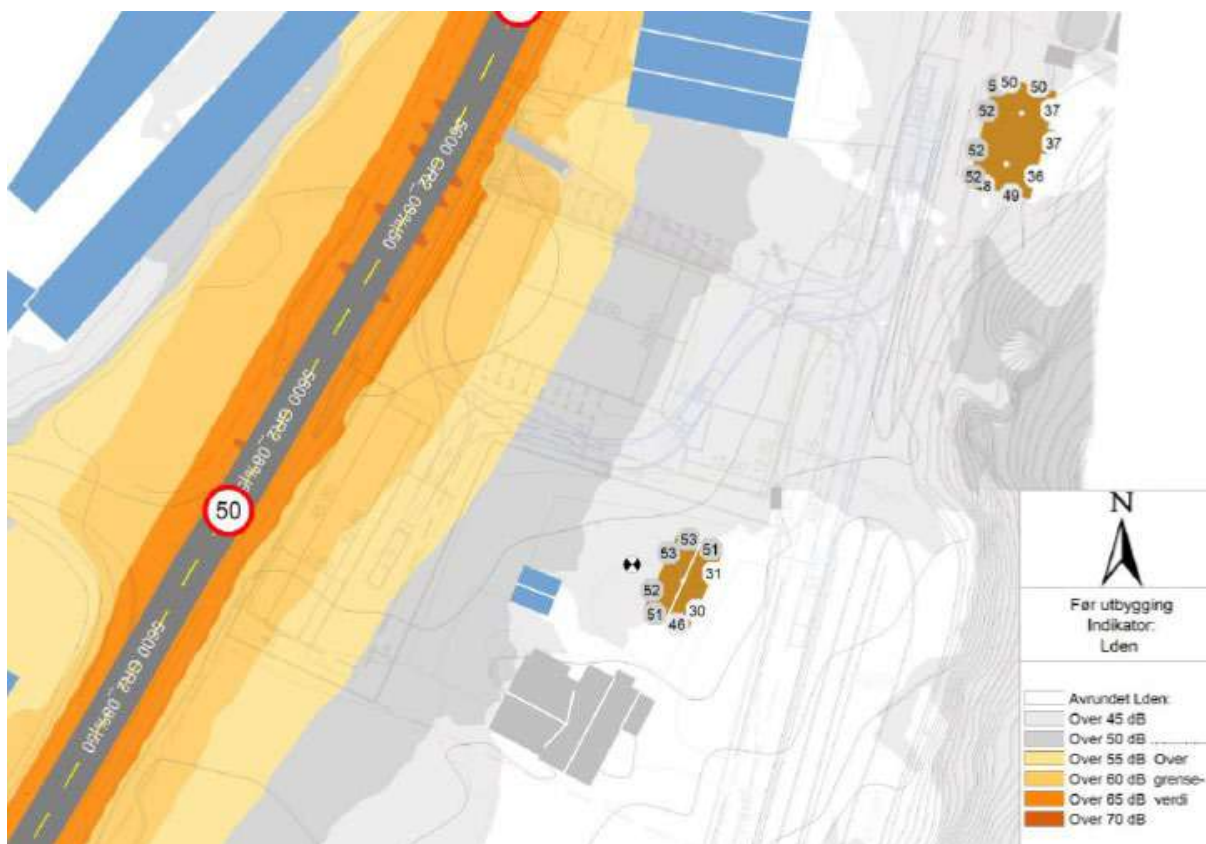
Støy:

Deler av planområdet ligg innanfor regulert rød og gul støysone iht. T-1442 frå fv.60 i kommunedelplanen. Tomta er og nærmaste nabo til bensinstasjonen som har ein god del trafikk. Bustadeigedomar nord for kryss ved Circle K er og støyutsett jf. kommunedelplan.

Støyutgreiing:

SWECO har utført Støyfagleg utredning datert 07.06.2024 i samband med reguleringa.

I utredninga er det berekna støynivå ut frå dagens situasjon, sjå figuren under. Denne berekninga viser at største delen av planområdet får støy frå Sykkylvsvegen. Nabotomta i aust har hovudsakleg støy under 55 dB, og bustaden har berekna støyverdiar på opptil 53 dB på fasaden mot vest.



Figur 13: Beregnet støynivå frå vegtrafikk før utbygging. Støyindikator Lden, berekningshøgde 1,5m over terreng. (kjelde: Støyfagleg utredning, SWECO)

Støyutgreiinga tek og for seg effekt av skjerming som vil kunne bli med etablering av lager langs fylkesvegen. Og den vurderer også evt. støy frå planlagt verksemd og ut mot bustaden i sør.

Støyfagleg vurdering fylgjer vedlagt.

5.11 Risiko- og sårbarheit

Risiko- og sårbarheits analyse (ROS-analyse) følger plandokumenta som vedlegg. Analysen er utført iht. DSB rettleier av 2017. Her er gjort en vurdering av moglege hendingar innan ulike farar. Kvar hending er klassifisert ut frå sannsyn og konsekvens for menneske, økonomi og miljø. Resultatet blei som i tabell 2 nedanfor:

ROS-analysen avdekkar 17 moglege og uønskete hendingar. Hendingane er vurdert etter eit forslag til akseptkriterier og risikomatrise.

	Raude hendingar: Funna omhandlar uønskete hendingar på veg, ved anleggsgjennomføring samt for på transportnett for gåande og syklande i planområdet og omgivnadene. Tiltak: 1) Reguleringsplan skal sikre gode frisiktsoner i avkøyrslar og kryss. 2) Kommunen kan vurdere oppmerking av gangfelt over Kyrkjevegen, ved busslomme. 3) Anleggsgjennomføring blir ivaretatt av plan for anleggsgjennomføring, SHA-plan og entreprenørens rutinar.
	Gule hendingar: Funna omhandlar alvorlege hendingar på veg ss. ulykker med farleg gods. Tiltak: 4) Tiltak i reguleringskart: a) sikre god sikt i avkøyrslar og kryss. b) Inntak av faresone storulykke jf. kommuneplan. 5) Inntak av føresegner til reguleringsplan for å sikre at a) Geoteknisk vurdering og VAO-rammeplan blir lagt til grunn for opparbeidinga b) Frisiktsonar blir som planlagt. c) Føresegn om krav til jordflytting og utarbeiding av Matjordplan d) Føresegn med krav om at det skal lages ein plan for anleggsgjennomføringa som varetek omgjevnaden mot unødige ulemper og risiko for ulykker, støy og støv. Planen lages av entreprenøren for å sikre gjennomføringa. 6) Oppfølging av tilsyn og beredskap skjer ved bedrifter med oppbevaring og transport av farleg gods. 7) Transportselskap kan vurdere å stadig forbetre prosedyrar ved frakt av farleg gods.
	Grøne hendingar: 11 hendingar er vurdert som grønne med akseptabel risiko. Tiltak: 8) Bygningar oppførast med randonsperre jf. TEK 17 § 13-5 9) Risiko for brot på kraftkablar og tele-/datakablar handterast ved planlegging

Forslag til akseptkriterier er uttrykt ved farger:

Hendingar i raude felt:	Uakseptabel risiko.	Det skal gjerast risikoreduserande tiltak av forebyggande eller konsekvensreduserande karakter av alle hendingar slik at risikoen kommer ned på et akseptabelt nivå. I nokre tilfelle kan det også være aktuelt å gjennomføre nye og meir detaljerte risikoanalysar for å få eit sikrare estimat av risikoen.
Hendingar i gule felt:	Tiltak må vurderast.	Tiltak vurderast utført for å redusere risikoen så mye som mogleg. Det vil ofte være naturleg å legge ei kost/nytte analyse til grunn for enda fleire risikoreduserande tiltak.
Hendingar i grønne felt:	Akseptabel risiko.	Risikoreduserande tiltak av vesentleg karakter skal gjennomførast når det er mogleg ut frå økonomiske og praktiske vurderingar

Tabell 11: Forslag til akseptkriterier

KONSEKVENSKLASSE			K1	K2	K3	K4	K5
SANSYN	S1	Ei hending oftare enn kvart 20. år	5, 6, 11, 17	11,		8,	
	S2	Ei hending per 20-200 år	4,			9	
	S3	Ei hending pr 200-1000 år		10,	7, 9		
	S4	Ei hending pr 1000-5000 år				2, 12,15,16	
	S5	Ei hending sjeldnare enn 5000 år	1, 3, 13, 14,				

Tabell 2: Forslag til akseptkriterier er uttrykt ved fargesetting. Vurderte hendingar er fylt inn etter nr. i ROS analysen.

Tillegg til ROS analyse – Brann og tryggingsavstandar samt samvirke av risiko:

Ved kommunens høyring av planforslag kom det innspel frå Statsforvaltar om at ikkje ROS analysen tok for seg kva tryggleiksavstand eller risikokontur rundt storulykkeverksemda som omfattar planområdet. Statsforvalteren sakna risikovurdering for kombinasjonen av bensinstasjonen, storulykkeverksemda og næringsverksemda som planleggast. Det er derfor utarbeidd et tilleggsnotat til ROS analysen som følger vedlagt.

Notatet datert 23.2.2026 vurderer at det her ikkje er synergieffektar mella spreiding av sterkt irriterande og allergiframkallande stoff via brannrøyk frå Sandella-fabrikken og evt. brannfare ved bensinstasjon eller næringslokale/lager. Stoffet er ikkje lett antenneleg i seg sjølv.

Vidare vurderast at krav til tryggingsavstand mella næringslokalane og bensinstasjonen bør settast til 20 m. 20 m ligg mellom vurdert fagleg nødvendig brann-avstand 15- 20 m og konservativt satt krav til avstand 20-25 m. Til Sandella-fabrikken er avstandane langt større enn mellom bensinstasjon og planlagde næringsbygg. Videre er oppført ein 6 manns bustad 21,5 m frå pumpeak bensinstasjon. Dette er ein etablering med personopphald som dermed har meir risiko for liv og helse enn ei næringsbedrift med hovudvekt på lager/utleige og evt. produksjonslokale for ei mindre snekker verksemd.

Denne plana ligg i sin heilheit innan den fastsette storulykkesonen i kommuneplanens arealdel. Utstrekninga er da teke stilling til og skal ikkje vurderast av denne plana. Heile plankartet har derfor fått omsynssone for fareområde (Storulykke)

Tiltak samla som er teke inn i planforslaget:

1. Frisikt er teke inn som liner/soner i avkryrsle og kryss.
2. Faresone storulykke er teke inn. ROS tillegg avklarar naudsynte tryggingsavstandar bygg mv..
3. Plana stillar krav om å legge geoteknisk vurdering/prosjektering til grunn for opparbeidinga.
4. Det er krav om og utarbeid plan ofr jordflytting.
5. Det er krav om plan for anleggsgjennomføring som sikre omgivnaden mot unødige ulemper og risiko.
6. Busslompe er omtegn iht. N100 og dispensasjon kommunen er søkt om fråvik for maks lengde på buss = boggibuss 15m. Lomma er gjeitt langsgående brøytbart 2,5 m bredt fortau.

6 OMTALE AV PLANFORSLAGET



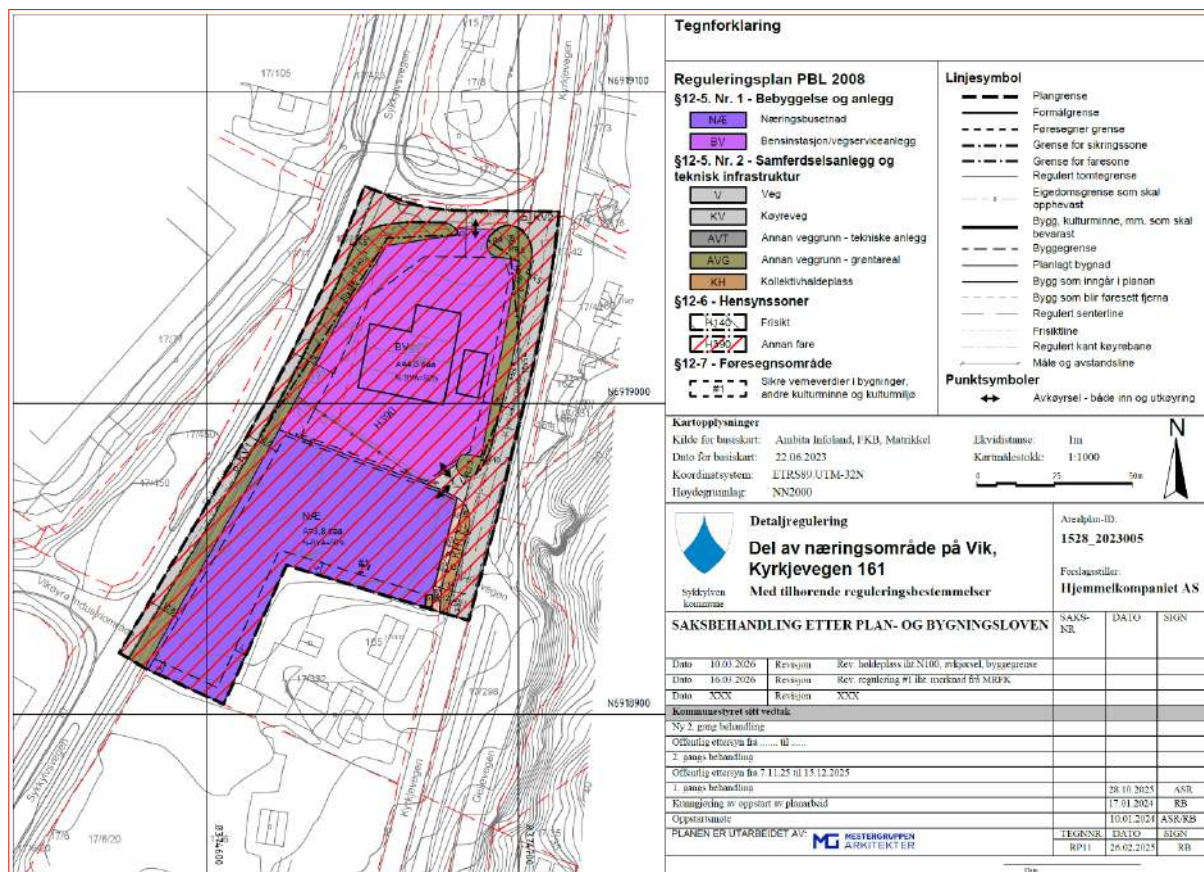
Figur 14: Illustrasjonsplan

6.1 Planlagt arealbruk

6.1.1 Reguleringsformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1300 - Næringsbebyggelse	3814,9
1360 - Bensinstasjon/vegsserviceanlegg	3976,0
Sum areal denne kategori:	7790,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2010 - Veg	79,4
2011 - Kjøreveg (2)	2015,0
2012 - Fortau	91,7
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg	8,6
2019 - Annen veggrunn, grøntareal (2)	1405,1
2073 - Kollektivholdeplass (2)	123,0
Sum areal denne kategori:	3722,7
Totalt alle kategorier:	11513,6

Figur 15: Arealoversikt



Figur 16: Plankart 16.03.26

6.2 Gjennomgang av formål i planforslag

6.2.1 Reguleringsformål

- **Bensinstasjon/vegsserviceanlegg (BV)**
Delfeltet omfattar dagens tomt for Circle K, samt et areal på 300 m² som skal overføres fra gbnr.17/451. Det regulerast inn 15 m byggegrense frå vegsenter fv.60 og Kyrkjevegen i nord, og 10 m frå vegsenter i Kyrkjevegen i øst. I sør regulerast det inn byggegrense på 1 m frå formålsgrense til industritomta. Dagens bensinstasjon og tilhøyrande bygning regulerast som busetnader som inngår i planen.
- **Nærings bygninger (NÆ)**
Utbyggingsområdet regulerast til næringsverksemd. Næringsformålet omfattar industri-, handverk- og lagerverksemd. Det omfattar ikkje for eksempel forretning ss. butikk men skal ha verksemd ss. industriproduksjon, handverk, verkstad, bilvask, lager el. Mot nabotomtene 17/6 og 17/332 regulerast det inn 4 m byggegrense, og i nord regulerast det inn 1 m byggegrense mot bensinstasjonen. Det regulerast inn 1 m byggegrense frå eigendomsgrensen mot fylkesvegen og mot Kyrkjevegen settast byggegrensa 10 m frå vegsenter.
- **Køyreveg (KV)**
Fylkesvegen og Kyrkjevegen regulerast inn slik dei er opparbeidd i dag.
- **Annan veggrunn – tekniske anlegg**
Arealet omfattar halve trafikkøya i Kyrkjevegen.

- **Annan veggrunn – grøntanlegg (AVG)**

Dette er gjerne offentlig veggrunn utanfor køyrebanar til grøfter og snøopplag. I plankartet er det medteke i grøntarealet dei anlagde grønne rabattar inn mot asfaltert plass kring bensinstasjonen.

- **Kollektivhaldeplass (KH)**

Haldeplassen er endra i til å være iht. N100 med unntak for at den er gjort kortare sidan det her ikkje trengs bybussar. Plassen er derimot dimensjonert for å kunne ta bussar inntil 15 m som er boggibuss og vanlege bussar 14m. Lengre bussar ss. leddbuss er ikkje realistisk her jf. busselskapet Fram og vil kunne komme i konflikt med friskt sidan det er avkøyrsløse på begge sider av haldeplassen. Av den grunn er og haldeplassen gjort noko breiare mens plassen er betre sikra med innteikning av brøytbart fortau langs lomma. Kommunen er søkt om fritak/dispensasjon frå veglova og N100 for avviket.

6.2.2 Omsynssoner

- **Frisiktsone H140**

Dette er sonar der det til ei kvar tid skal være fri sikt ned til en høgde av 0,5 m frå dei tilstøytande vegars planum. Sikttekantar er innteke som følgjer:

H140_1: Frisiktsone kryss Kyrkjevegen x Sykkylvsvegen på 10 x 138m

H140_2: Frisiktsone kryss Kyrkjevegen på 10x 54 m

H140_3: Frisiktsone felles avkøyring til bensinstasjon (BV) og (I/L) på 4x54 m

- **Annan fare H390, Faresone Storulykke**

Faresone storulykke er innteke for heile planområdet jf. at plana er innanfor storulykkesone i kommuneplanens arealdel.

Merk: Da reguleringsplanen ikkje regulerer areal til støyfølsame formål er valt å ikkje legge inn støysoner på plankartet. All skravering med faresone, sikringssoner og støysoner ville gjere kartet mindre lesbart.

6.3 Planlagt plassering og utforming for busetnaden

Planforslaget er utforma for å kunne oppføre tre lagerbygg på Kyrkjevegen 161.

Busetnaden er vist på illustrasjonsplanen.*)

- A. Lager: 170 m² BYA,
- B. Produksjonslokale/Lager: 764 m² BYA
- C. Lager: 458 m² BYA.

**)For å gjere plana fleksibel er det valt å ikkje planlagde bygg med juridiske liner. Dette er eit næringsområde som kan trenge fleksibilitet. Planane er fortsett under vurdering per mars 2026 og kan kanskje gå i retning av meir lager og mindre produksjonslokale.*

Byggegrenser: Forslaget viser til 10 m til byggegrense frå senterlinja av kv.1046 Kyrkjevegen.

Jf. vegloven krevst 15 m avstand til senter fylkesveg. Planforslaget foreslår likevel at lager C i sør kan plasserast 9 m frå senterlinja i fv.60, Sykkylvsvegen. Dette gjer at portar kan vendast frå vind inn frå havet (ekstremvær) og gjev driftsfordelar ved enklare oppsyn med og tilgang til portar for verksemda. Portar mot aust gjer vidare at det ikkje vil være snøbrøying ut mot fylkeskommunal veggrunn/grøftmot NV. Det er elles ikkje noko anna ulemper med dette for fylkesvegen. Fylkesvegen ligg her en del lågare i terrenget og det ikkje ferdsel på tvers av vegen. Næringsformålet tilseier heller ikkje auke av uønskt aktivitet over vegen. Plassen er i tillegg lite aktuell for endringar av fylkesvegen fram i tid da det her er eit rettstrekk.

Planforslaget foreslår elles at bygningar blir tillate oppsett 1 m frå grensa til Circle K, gbnr. 17/86, noko som er avtalt på førehand med grunneigar der.

Mot nabotomt bustad gbnr.17/332 og jordbrukstomta sør for planområdet viser forslaget byggegrense 4 m frå grensa.

For Circle K er byggegrensa vist 15 m frå senterlina i Sykkylvsvegen og Kyrkjevegen i nord, og 10 m frå senterlinje i Kyrkjevegen i aust. Mot utbyggingstomta i sør blir foreslått byggegrense 1 m frå grensa. Mot fellestilkomsten i søraust er byggegrensa foreslått til 4 m.

6.3.1 Byggehøgder

Bygga planleggast med 6 m innvendig fri høgde slik dei er vist på illustrasjonsplanen. Utvendig vil da desse bygga kunne halde seg under 8 m. Men da dette er ein plan for næringsverksemd bør det være noko fleksibilitet og varigheit i planen. Behova kan fort endra seg om næringsaktivitet skulle endre seg. Derfor blir foreslått at næringsområda tillatast møne / gesimshøgde 9m i føresegnene.

6.3.2 Grad av utnytting

For utbyggingsområdet Næring (NÆ) og feltet for Bensinstasjon/Vegserviceanlegg (BV) blir foreslått ei maks utnytting på 50 %-BYA.

DEL FELT	tomte areal m ²	Planlagt tillatt utnytting %	Mulig utnytting m ²	Bygg Bygd/ Planlagt utnytting m ²	Parkerings -plasser antall P	Parkering Bygd/ Planlagt utnytting m ²	Total utnytting sum m ²	Total utnytting sum %-BYA
NÆ	3810,3	50 %	1905,16	1481	7	126	1607	42 %
BV	3971,7	50 %	1985,84	823	50	900	1723	43 %

Tabell 6-1: Areal til parkeringsplassar er berekna med 18 m² per plass.

6.4 Bensinstasjon / Vegservice-anlegg

Fjællingsdal Eiendom AS har avtale med grunneigar på 17/451 om kjøp av tilleggsgrunn på 300m². I plankartet er formålet bensinstasjon/vegserviceanlegg derfor utvida med 300 m² i sørvest. Området skal nyttast til parkeringsplass for Bilservice/bilsalg.

Samstundes er butikkdrifta ved Circle K nedlagt frå 1.januar 25, 9 tilsette vart sagt opp. Trafikken til og fra stasjonen er nok blitt vesentleg redusert med at kioskalet no er blitt borte.

Kyrkjevegen opp langs bensinstasjonen manglar veggrunn til veggroft og snøbrøyting. Tomtegrensene for 17/86 går helt inntil vegen også i krysset der en svinge ned mot fylkesveg 60. Her er derfor de grøne plenrabattane som ligger innpå 17/86, foreslått med offentlig formål annan veggrunn - grøntanlegg. Dette gir heimel for kommunen til erverv av areal dersom det skulle ønskes.

Eksisterande anlegg blir elles ramma av noko utviding av frisiktsone ved kryss mot Sykkylvsvegen fv.60. Terrenget kan der vere noko for lite senka langs sonen, særleg med tanke på snøbrøyting vinters tid, om det brøytast snø ut får den asfalterte plassen.

6.5 Næring

Parkering:

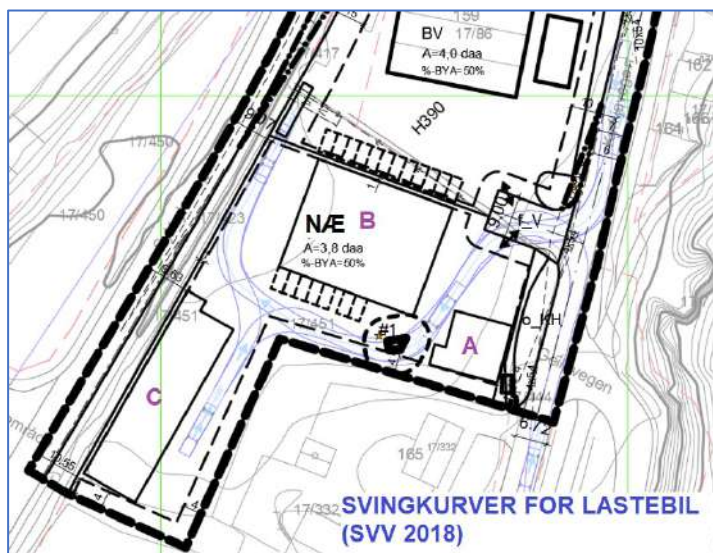
Illustrasjonsplanen viser mogeleg plassering av 7 parkeringsplassar for tilsette og besøkande. Se fig. 8. Forslagsstillar meiner dette er tilstrekkeleg ut frå den verksemda som skal vere på tomta.

6.6 Trafikkløysing

6.6.1 Køyretilkomst

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

6.6.2 Transport



Elementproduksjon treng tilkomst for lastebil (L) og renovasjonsbil.

Fig.8 viser svingkurvar for at lastebil (L) kan vende på tomt.

Lastebil kjem til ved alle portar men kan ikkje rygge inn i lagermodulane.

Fig. 8: Sporingskurver lastebil (L) vist over tidlegare tenkte plasseringar av bygg..

Produksjonslokalet i bygg B har mottak av lastebil (L) frå aust. Lager A og B er 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 fleire lager krev noko koordinering for å kome forbi men det er vurdert som akseptabelt av bedrifta.

6.6.3 Utforming av veger

Planen foreslår ikkje endra utforminga av Sykkylvsvegen og Kyrkjevegen.

I arbeid med mogleighetsstudie ble forslag til konsept oversendt til fylkeskommunen for uttale. Merknad frå vegeigar var at dei kunne kom til å krevje utbetring av kryssområde ved Circle K med venstresvingfelt på fv.60. I planinitiativet blei det så gjennomført ein grundig vurdering av krysset, behovet for venstresvingfelt, og konsekvensar ved etablering av eit slikt felt. I merknad til varslings av oppstart uttalte fylkeskommunen så at «... det vil være urimeleg å stille krav om regulering og opparbeiding av venstresvingfelt ...» for denne utbygginga. Med bakgrunn i dette er det no ikkje regulert inn endringar i Sykkylvsvegen og Kyrkjevegen. I ettertid er og trafikken til Circle K redusert sia

butikkdrifta er lagt ned frå 1.januar 25 og 9 tilsette vart oppsagt. Trafikkreduksjonen er truleg større enn det heileaktiviteten på næringstomta vil kunne bli.

For å sikre god sikt i kryss og tilkomst regulerast inn frisktsonar i tråd med gjeldande normer. Se oversikt på størrelsar av sikttrekantar i pkt. 6.2.2.

6.6.4 Tilgjengelegheit for gåande og syklende

Tomta har svært god tilgjengelegheit. Området er relativt flatt og det er gang- sykkelveg på motsett side av Kyrkjevegen, samt busslomme inntil tomta.

6.7 Universell utforming

Prinsippet om universell utforming leggst til grunn for planen. Tilkomst til bygningane vil ikkje få særleg nivåforskjell frå grunnen. Bygga krev tilgjengelegheit for køyretøy inn i bygningane.

6.8 Kulturminne

I tråd med merknad frå Møre og Romsdal fylkeskommune, regulerast kulturminnet med et føresegnsområde «R--RF--Sikre verneverdiar i bygningar andre kulturminne og kulturmiljø» Dette avgrensast ved juridisk linje «Rp føresegnsområde», merkast #1.

Området er gjett eiga føresegn:

Føresegnsområde #1 : Tiltak i samsvar med planen er tillate. Kulturminnet ID 305726 er allereie undersøkt, og det er ikkje stilt ytterlegare vilkår forbundet med dispensasjonen. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentleg nett

Vedlagt planforslaget følger VAO-Rammeplan for detaljregulering, dat.18.12.24 frå Riksheim.

Separate spillvatn og overvassleidningar planleggast med god tilgjengelegheit for framtidig vedlikehald fram til med kommunen avtalt tilknytingspunkt. Overvann får sjølvfall mens spillvatn får pumpestasjon og koplast til kommunalt leidningsnett nord for Circle K, ved gang-sykelsti. Sløkkjevatn er ivaretatt iht. TEK17 og VA norm for kommunen.

Vann: Forbruksvatn og sløkkjevatn er ivaretatt iht TEK 17. Næringsbygg dekkes av eksisterande brannhydrantar og oppførast utan sprinklar.

Spillvatn: Gis eget leidningsnett fram til kommunalt leidningsnett/reinsestasjon. Fallforhold tilseier behov for pumpestasjon plassert vest i området mot Sykkylvsvegen. Økt belastning blir 2-3pe. $q_{\text{middel}} = (2 \times 200) = 400 \text{ l/døgn}$, som vil bli økt belastning av spillvatn mengda til kommunalt leidningsnett.

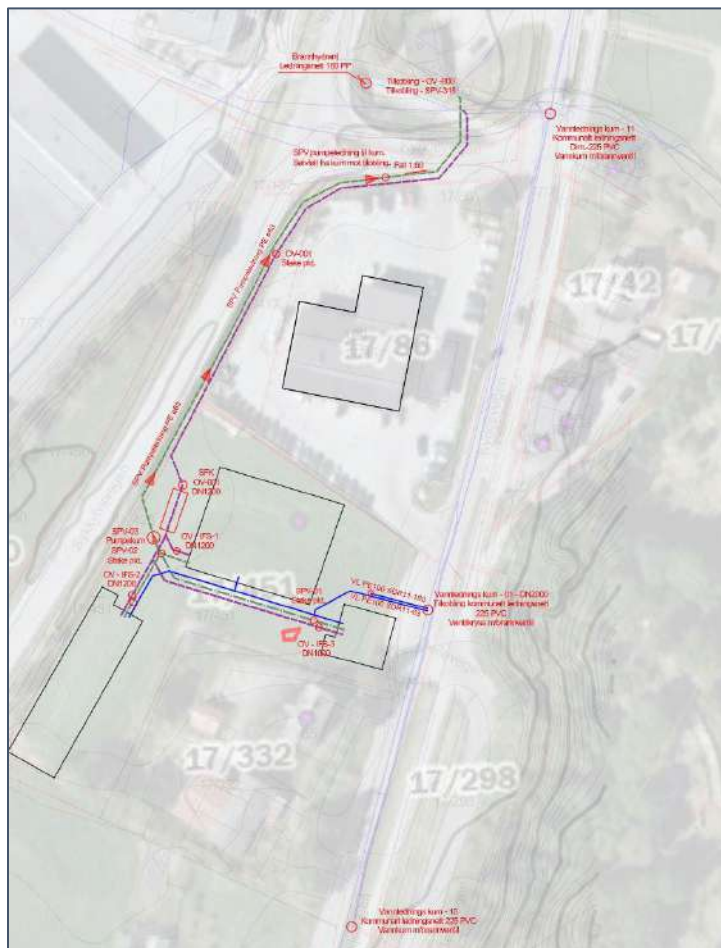


Fig. 9: Kart VAO-rammeplan frå Riksheim.

Overvann: Lokal handsaming av nedbør på eigen tomt. Grunnforhold er generelt lite egne t for infiltrasjon. Fordrøyningsanlegg dimensjonert ut frå kommunens krav til tilknytning.

6.9 Renovasjon

I Sykkylven er Attvin AS ansvarleg for innsamling av hushaldningsavfall. Planforslaget har ikkje avsett eigen plass for renovasjon da dette kan være fleksibelt. Det vil være tilrettelagt for vending av lastebil inne på tomt. Svingkurver går fram av fig.8. Omfanget vil normalt være for 2-3 arbeidsplassar (maks 5), dvs. om lag som for 2 husstandar. (Ein husstand a 5 bebuarar + ein ekstra husstand)

Avfall som hentast av Attvin AS er:



Resterende fraksjonar skal bringast til gjenvinningsstasjon med unntak av EE avfall som og kan returnerast forhandlar og Klede og sko som skal bringes tøy innsamling.



6.10 Rekkefølge-føresegner

Desse føresegnene er inntatt for å sikre at VAO-rammeplan, Matjordplan, Plan for anleggsverksemda ligg til grunn for opparbeidinga. Vidare at godkjent renovasjonsløyving kjem på plass frå start av.

§ 6. Rekkefølgeføresegner (§ 12-7 nr. 10)

§ 6.1. Før rammeløyve (felt NÆ og BV)

- a) **VAO-rammeplan for detaljregulering frå Riksheim**, Oppdrags nr. 2024043, dat.18.12.24, skal behandlast og godkjennast av kommunen seinast som ein del av rammeløyve og før bygging av desse anlegga startar.
- b) **Matjordplan**: Plan for å flytte matjord på gbnr.17/451 skal vere godkjent av kommunen før rammeløyve blir gitt.

§ 6.2. Før igangsetjingsløyve (felt NÆ, BV, f_V)

- a) Plan for anleggsverksemda: Det må være ein plan for vern av omgivnadene mot støy og andre ulemper i byggje- og anleggsfasen vedlagt til søknad om igangsetjing. Planen skal gjera greie for miljøtiltak knytt til trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikktryggleik for gåande og syklende, reinhald og støvdemping og støyforhold. Nødvendige vernetiltak skal vera etablert før byggje- og anleggsarbeidet blir sett i gang.
- b) VAO-plan: Før det blir gitt igangsetjingsløyve til bygg, skal igangsetjingsløyve til VAO anlegg vera gitt.
- c) Geoteknisk prosjektering for bygningar og anlegg, skal være godkjent før det gis igangsetjingsløyve.

§ 6.3 Før bygningar tas i bruk (felt NÆ og BV)

- a) Renovasjon: Saman med søknad om mellombels bruksløyve skal det sendast stadfesting frå renovasjonsselskapet på at renovasjonsløyving er ferdig opparbeidd på eigedommen.
- b) Infrastruktur: Bruksløyve kan givast når nødvendig infrastruktur som veg, vatn, avløp og straum er ferdig anlagt.

7 VERKNADER AV PLANFORSLAGET

7.1 Verknad for planer

Reguleringsplan for Vik får endra føremål frå industri til Næring på gbnr.17/45. Formålet næring omfattar per definisjon industri-, handverk- og lagerverksemd.

Reguleringsplanane for Ny RV60 og Sykkylvsbrua (Vik del), endrast ikkje særleg. Planforslaget tydeleggjer likevel frisktsona sørover frå krysset mot Sykkylvsvegen. Høgda på bakken i frisktsona her er noko knapp samstundes med snø vinters tid.

7.1.1 Byggegrense

For utbyggingstomta er det føreslått ei byggegrense på 9 m frå fylkesvegen. Bakgrunn for dette forslaget er tilpassing til nabotomta 17/332 som har hagearealet sitt mot vest. Ved å kunne plassere det sørlege lagerbygget slik det er føreslått blir det ingen påverking på solforholda til nabotomta ved vårjamdøgn kl. 15 og sommarsolkverv kl. 18. Som det visast av illustrasjonar er det også mogeleg å lage ein buffer mot nabotomta med grøn vegetasjon og samtidig ha tilstrekkeleg manøvreringsareal.

Dersom lagerbygget må ha 15 m byggegrense mot fylkesvegen må det flyttast til grensa mot nabotomta 17/332, med portane inn i bygningen vendt mot vest. Dette vil gi vesentleg dårlegare forhold for nabotomta med tanke på sol- og utsiktsforhold. Slik bygget er føreslått plassert vil det påverke utsikten til nabotomta, men i mindre grad enn alternativet. Lagerbygget vil også bli mindre dominerande for naboen med føreslått plassering pga. lengre avstand til bygget.

7.1.2 Uteopphaldsareal

Næringstomter har ikkje ha krav til areal for opphald ute. Sør og aust for næringstomta ligg ein bustad på Kyrkjevegen 165, gbnr. 17/332. Bustadeigedomen er nesten 3 daa stor og solrik. I referat frå oppstartsmøte er det ikkje stilt krav til solanalyse. Lagerbygga på næringstomta er i forslaget lagt mest mogleg mot nord og vest. Slik vil solforholda rørast minst mogleg. Effekt av dei nye hallane vil være at utsikt mot vest hindrast. Men dei vil og redusere støy og vind frå frå vest og nord.



Figur 17: Illustrasjon av planlagt anlegg (MGA) (Justert løysing)

7.2 Verknad for byform og estetikk

Hallane vil ha ein kjent form i strøket med bla. Circle K og industriområda vest for Sykkylvsvegen.

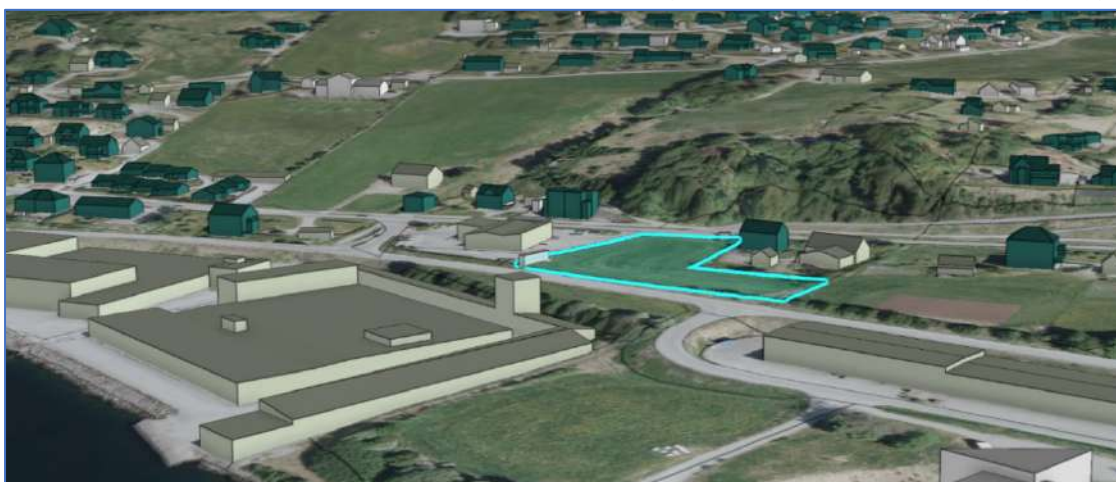


Fig. 10: 3D kart med bustaden vist og utbyggingstomta merka med blå strek.Placepoint.no)

Figur 18: 3D

kart med bustaden vist og utbyggingstomta merka med blå strek.Placepoint.no)



Figur 19: Illustrasjon - Området sett ifrå lufta

7.3 Verknad for trafikkforhold

Omfang trafikk:

Trafikken forventast ikkje å auke særleg på grunn av ei etablering med normalt 2-3 arbeidsplassar og 7 parkeringsplassar. Dette er og årsak til at MRFK uttalte at det ikkje var rimeleg med rekkefølgekrav pålagt bedrifta om fullkanalisering av krysset FV60 x Kyrkjevegen.

Tilkomst:

Avkøyring til Circle K i sør vil få litt utvida trafikk til næringsarealet. Grunna busslomma er det vanskeleg å laga noko anna løysing for avkøyring. Direkte avkøyring til fv.60 er ikkje eit reelt alternativ da fylkesvegen bør unngå avkøyrsløse i størst mogeleg grad. Vurdering av støyforhold

Støy/støv:

Bustadeigedom Kyrkjevegen 165 er råka av gul støysone frå Sykkylvsvegen jf. Fig.. Utbygginga vil skjerme bort mykje av denne støyen frå uteopphaldsarealet. Aktiviteten med lager og elementproduksjon ventest ikkje å kunne bli til særleg sjenanse.

7.4 Verknad for barns interesser

Verknaden blir endra og ikkje negativ. Næringsarealet har vore nytta til landbruk og ikkje vore tilgjengeleg. Det er ikkje behov for ferdsel over eigedomen da det er planfri kryssing av fylkesvegen rett nord for bensinstasjonen. Næringstomta ligg ved ein bensinstasjon som i seg sjølv utgjør det meste av trafikken. Næringstomta vil bruke same avkøyrsløse. Gangtrafikk forbi har gang- sykkelveg på motsett side, aust for Kyrkjevegen. Dette er ei busslomme mest for returtrafikk frå sentrum inntil næringstomta. Plankartet foreslår denne oppgradert med fortau langs stoppet. Det er lagt opp til dialog med kommunen om evt. behov for fotgjengarovergang til haldeplassen. Det er eit større behov nord for krysset på Kyrkjevegen nord for bensinstasjonen der gang-/ sykkelvegen har forbindelse til planfri kryssing over til Sandella-fabrikken. Krysset har i dag vikeplikt. Men kryssinga er i dag nyasfaltet utan fotgjengarfelt. Buss til sentrum blir haldeplass på motsett side av Kyrkjevegen brukt og ligg inntil gang- sykkelvegen. Trafikksituasjonen for barn blir ikkje nemneverdig endra av om det etablerast ei bedrift her med lagerutleige og evt. eit snikkarlokale.

7.5 Verknad for universell tilgjengelegheit

Ingen. Dette er næringslokale og hallane skal ha trinnfrie åtkomstar for bil.

7.6 Verknad for risiko og sårbarheit (ROS)

Ingen. Føresetnadane endrast ikkje særleg for omgivnaden. Det ligg bla føre avklaringar rundt freda kulturminne, grunnforhold og snørasfare.

7.7 Verknadar for teknisk infrastruktur

VAO-rammeplanen foreslår å legge kommunalteknikken nordover i skråning vegggrunn for FV60 før den må krysse Kyrkjevegen til tilkoplingspunktet. Dette synes som den mest egna traseen som blir til minst konflikt for alle partar.

7.8 Verknad landbruk

Redusert. Matjord blir flytta iht matjordplan.

7.9 Vurdering av økonomiske konsekvensar for kommunen

Tiltaka synest ikkje å bety økonomiske konsekvensar for kommunen.

7.10 Vurdering av interesse motsetningar

Utsikts- og solforhold for naboane i Kyrkjevegen 159 vil påverkast av de planlagde tiltaka. Det blir en motsetning mellom ønsket om fortetting på industriareal, som også er et kommunalt, regionalt og nasjonalt mål/krav, med naboanes ønske om å halda oppe dagens situasjon med utsikts- og solforhold.

Det vurderast at ei effektiv og god utnytting i planområdet, tilstrekkeleg oppveier for negative konsekvensar med å få ei næringsbedrift etablert.

VEDLEGG

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| 1. Plankart | 6. Geoteknisk vurdering |
| 2. Føresegner | 7. Støyvurdering |
| 3. Illustrasjonar | 8. Matjordplan |
| 4. ROS-analyse | 9. Merknadsoversikt |
| 5. VAO-rammeplan | |