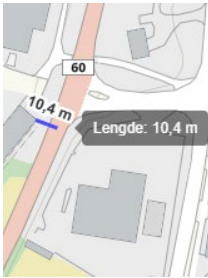


Kommentarnotat til merknader ved varsel om oppstart

Merknader kom inn frå følgende partar:

Nr.	Namn	Dato
1	Møre og Romsdal fylkeskommune	17.01.2024
2	Fjællingsdal Eiendom AS – ingen merknad	17.01.2024
3	Straumen Nett	20.01.2024
4	Statens vegvesen	30.01.2024
5	Norunn og Atle Brunstad Nyborg	10.02.2024
6	Statsforvalteren i Møre og Romsdal	12.02.2024
7	NVE	13.02.2024
8	Torunn Vik v/Ingvar Seth	19.02.2024

Oppsummering av merknad	Forslagsstillars kommentar:
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE Planfaglege merknader Planforslaget legg opp til at om lag 4 dekar dyrka mark blir nedbygd. Matjord er ein knapp ressurs som må forvaltast i eit langsiktig perspektiv. I Hurdalsplattforma har regjeringa sett eit mål på 50 % for sjølvforsyningsgrad av norske matvarer. Det er eit uttalt mål i Fylkesstrategi for landbruk i Møre og Romsdal at landbruket skal behalde sine produksjonsareal gjennom berekraftig bruk og forvaltning, og at Møre og Romsdal maksimalt skal omdisponere 100 da dyrka jord til andre formål kvart år. Rår at ein stiller rekkefølgekrav om bevaring og etterbruk av matjorda. Samferdsel <u>Utgreiingskrav</u> Utgreiingane må, så langt det er relevant, drøfte trafikkauke, trafikklysingar for personbil, avfallshandtering som ikkje inneber rygging på offentlig veg, varetransport, kollektivtrafikk, parkering, situasjonen for mjuke trafikantar og skolebarn. Ferdsel langs og kryssing av fylkesvegen for desse gruppene skal alltid vurderast. Planomtalen må ta for seg heile arealet innanfor plangrensa og influensområdet planforslaget har innverknad på. Vurderingane må omfatte noverande situasjon, omtale av planforslaget, verknader og eventuelle avbøtande tiltak. <u>Fylkesveg 60</u> Fv. 60 har på strekninga gjennomsnittleg ÅDT på 5600 køyretøy, og fartsgrense 70 km/t. Fv. er i rammeplan for avkøyrslar og differensierte byggegrensar gitt haldningsklasse 1- "meget streng" og ei generell byggegrense på 50 m målt frå senterlinje fv.	Det er laga ein matjordplan til planforslaget. Jf. forslaget til føresegnar § 6.1.b) skal matjordplan være godkjent av kommunen før rammeløyve blir gitt. Trafikkauken som plana medfører vil være beskjeden for ei bedrift med 2-3 tilsette, handverk/produksjon av veggelement og lager. Det er antatt 7 parkeringsplassar for personbilar som tilstrekkeleg. Sidan planoppstart er det og redusert trafikk til Circle K da butikken ble lagt ned frå 1.januar 2025. 9 tilsette ble oppsagt og det ikkje er kiosk der lenger. Utskrift av artikkel i lokalavisa Nyss leggst ved. Renovasjon er ikkje planlagt med formålsområde da den kan være fleksibel for ei slik bedrift og løysast på næringsarealet. Men lastebil er planlagt for å kunne vende på tomt. Lastebil skal og ha tilgang til hallane. Dette underbygger at tilkomsten må være frå Kyrkjevegen.

<u>Kryss Kyrkjevegen – fylkesveg 60</u> Planområdet er knytt til fylkesvegnettet via kommunal veg, Kyrkjevegen. Trafikkvurdering i regulering av «Berli boligutn» viser utfordringar med svingbeveginga "venstre av" og dagens trafikktiltasei venstresvingefelt. Planen legg opp til ei beskjeden auking av trafikk i krysset. <u>Meiner det urimeleg med krav om regulering og opparbeiding av venstresvingefelt.</u> Har ikkje merknader til at planområdet blir innsnevra. Oppmodar kommunen til å sjå på trafikkkløysing meir overordna, f.eks. gjennom områdeplan med rekkefølgekrav til kryssutbetring i nye utbyggingsprosjekt. Det vil bli stilt krav om utbetring for alle framtidige tiltak som sett meir trafikk på krysset.	Planområdet ble innsnevra som følge av fylkeskommunens aksept av dette.
<u>Byggegrense</u> Byggegrensa må bli talfasta i plankartet og tilhøyrande føresegn. Generell byggegrense er 50 m frå senterlina på fv. 60. Anna byggegrense kan vurderast dersom prosessen viser at det er naudsynt. Oppmodar til kontakt med fylkeskommunen for dialog rundt fastsetting av byggegrense.	Det søkast nærmare byggeavstand til fylkesvegen enn veglova sett. Dette grunna store fordelar for drift og næring, mens det ikkje betyr særlege ulempe for fv.60. Vegen ligg her på lågare nivå. I omgivnaden er og busetnaden langs fylkesvegen plassert langt nærare enn 50m. Dei fleste bygg overheld 15 m avstand mens for eksempel industribygget rett overfor Circle K har ca.10,4 m avstand til vegsenter, og ligg rett på nedsida av vegfyllinga.  <u>Forslag til byggegrense</u> i næringsområdet er 1 m frå eigedomsgrensa mot FV60. Dette er då 9,07 m ifrå senter FV i nord på tomta og 10,55 m i sør. For bensinstasjonen er det trekt byggegrense 15 m frå vegsenter. Stasjonsbygget ligg her med 18,7 m avstand. Fordel på næringstomta blir at man får portar vendt vekk frå vestavind. Framherskande vindretning her er nord-sør men alltid ved ekstremvær så bles vinden rett inn frå havet i vest. For bedrifta blir det og langt enklare å ha oppsyn med aktivitet på eigedomen og portar. Ein får betre utnytting og større avstand til bustadeigedomen Kyrkjevegen 165 i forhold til sol. Skulle ein plassert lager C inn mot eigedomen så må det være vende plass utfor portar. Her ville da bygget måtte ha blitt plassert nærmare bustadtomta enn 4 m om tomta skal kunne nyttast til lager som tenkt. Mot bustaden på Kyrkjevegen 165 skal ein helst skal ha byggeavstand 4 m langs grensa. Plasserast bygget mot fylkesvegen kan det på innsida anleggjast plass brei nok til å vende inn i portar. Med den valte løysinga unngår ein og snøbrøyting ut mot veggrøfta når plassen blir på innsida. Negative konsekvensar av nærheit til FV60 synest små. Dette bygget ligg på et rettstrekk men sidan det er etter slak i yttersving så er det ikkje nokon synleg byggeflukt langs vegen å ta omsyn til. Anlegget blir og på et over 1 m høgare terrengnivå og det vil ikkje være risiko for aktivitet her med ferdsel på tvers av fylkesvegen. Ikkje minst er bruken med lager svært lite risikofylt da det ikkje vil være nemneverdig personopphald. Risiko blir mest for teori å rekne.

<u>Annan veggrunn</u> Fv. sitt eidedomsområde, tryggleikssone og ervervsareal må bli regulert til formålet «annan veggrunn». Ervervsarealet er tryggleikssona + 2 meter målt frå vegkant. Tryggleikssone blir bestemt ut i frå handbok N101. <u>Overvatn</u> Det må/bør bli laga ei plan for handtering av overvatn som sikrar at utbygginga ikkje medfører skade på vegkonstruksjonane eller kapasitetsproblem for dreneringssystemet til offentleg vegnett. Utbygginga må ikkje føre overvatn ut i vegbanen på fv. 60.	Veggrunn: Vegnormalen N101 betyr følgande vurdering: FV60: ÅDT=5600 (jf. uttale MRFK) Fartsgrense V= 70 km/t N101: Tryggleikssone beregnes som $S = A + T1 + T2 + T3$ A : jf. tab.2.2.1 =7m, men for veg bygd før 2011 kan ein sette 5 m. jf. flyfoto 2003 er vegen bygd: Dvs. A=5m. T1: For yttersving <R300: Her er delvis rett line, delvis R560 langs Circle K i reg.plan Vik, dvs. ikkje tillegg. 0m T2:Gjelder for fallande terreng: Her er stigande terreng, dvs. ikkje tillegg:0 m T3: Motgåande køyrebane: =0,5 x5600=2800ÅDT. Dvs. ÅDT 100-3000: 0,5 x 5m=2,5m Berekna tryggleiksavstand $S = 5 + 0 + 0 + 2,5 = 7,5$; m Berekna ervervsareal målt frå køyrebane kant: $S + 2 \text{ m} = 9,5 \text{ m}$. Vurdering: Eidedomsgrensa følger i dag ok terrengskråning over veggrøft. Veggrunnen er i dag fastsett etter vegbygging ved grense 4,32 m frå vegkant i planlagt grense mot bensinstasjonen og 5,98 m frå vegkant ved plangrensa mot sør. Jf. vegnormalen gir dette behov for erverv av næringseigedom 17/541, 5,18 m veggrunn inn mot ny grense til bensinstasjonen og 3,52 m ved sørlege plangrense. Dvs. eit areal på 184 m². Konsekvensen av eit slikt krav blir at ein må bygge smalare lager enn modulbredda 2x6 m for å få brei nok plass framfør portar om eins skal kunne rygge inn i dei. Tiltaket betyr minimalt med risiko langs fylkesvegen sidan det er snakk om bygg med minimalt personopphald som ligg på rettstrekk og i over 1 m høgare terreng. Det er her redusert fart 70 km/t forbunde med kryss som på sikt skal kanaliseras. Krysset er noko fartsreducerande i seg sjølv og i ein framtidig situasjon vil det og kunne bli ytterlegare redusert fart forbi krysset om det kanaliseras. Det er kome inn innspel om redusert fart for strekket brua – avkøyrsla til industriområdet. Det kan enkelt fattast fartsvedtak som reduserer evt. risiko her sidan det jf. kommunens planar ikkje vil bli kanalisering på mange år. Det er på denne plassen vanskeleg å sjå at nokon reell risiko kan oppstå langs fylkesvegen. Å legge vegnormalen til grunn for tryggleiksavstand og erverve i tillegg til tryggleiksavstanden blir å synes unøddig teoretisk fundert her. Plassbehovet er truleg nok ivarettatt da fv.60 ble bygd. Planforslaget fremmast derfor med uendra eidedomsgrense langs FV60 og byggegrense sett 1 m frå denne. Overvatn: VA-rammeplan følger vedlagt.
--	--

Automatisk freda kulturminne Arkeologisk registrering vart gjennomført 04.09-07.09. 2023. Det vart funne ei lomme med fin brungul sand med ardspor datert til førromersk 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. 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. Endeleg stilling til løyve til inngrep ved offentleg ettersyn. Konklusjon Ber om at merknadar ovanfor blir tatt omsyn til i det vidare planarbeidet.	Kulturminnet er innteke på plankartet med føresegn om at freda område blir frigitt utan vidare villkår om arkeologisk undersøking.
STRAUMEN NETT Området er i dag forsynt frå vestsida av fylkesvegen med lågspent 230V, som har begrensa kapasitet. Behovet for effekt bør avklarast så tidleg som mogleg. For å ta kontakt bruk https://www.straumen-nett.no/vare-tenester/byggingombygging/	Takast til etterretning. Bygningar er ikkje prosjekterte. Effektbehov avklarast etter prosjektering.
STATENS VEGVESEN Har ingen merknader til at det startast planlegging i samsvar med oppstartsvarslet. Planområdet ligger tett inn mot krysset fv. 609 og Kyrkjevegen. Nødvendig at planarbeidet avklarar tilstrekkeleg areal til utbetring av veganlegget der arealbruk og vegnett blir sett i samanheng. Rår i frå at ein snevvar planområdet til bere å gjelde det nye utbyggingsområdet. Ifølge kommunedelplan for Ikornes er hensikta med firearma rundkøyring på fv. 60 å gi betre tilkomst til næringsareala på begge sider av fv. 60. Ut frå trafikkanalysen vil eit kanalisert T-kryss tene trafikken på ein god måte. Har ikkje merknader til at ein ser på ei lik løysing sjølv om det ikkje samsvarar med overordna plan. Det er likevel noko dei respektive vegeigarane må avklare. Når det gjeld rekkefølge krav, går det fram av trafikkanalysen at behovet for venstresvingefelt allereie er der, og at ein ikkje kan knytte det til ny utbygging. Viser til pbl. § 12-7, nr. 10, som framhevar at formålet er å sikre at transport- og vegnett er nødvendig etablert. Rekkefølgekrav seier ingenting om kven som må gjennomføre eit tiltak, men når det må vere på plass. Ser det som viktig at tilstrekkeleg sikt i krysset blir sikra. Ser utfordring i eksisterande kryss der arealformåla BV og I/L høgare enn fv. 60, og fyllinga inn mot grøfta hemmar sikta	Her har planlegginga følgd uttalen frå kommune og MRFK som vegmynde i plana og redusert planområdet. Vegeigarane kommune og MRFK har ikkje sett behov for rundkøyringa på 17/451 før varsla planoppstart. Eit rekkefølgekrav vil effektivt kunne skrinlegge dette prosjektet med næringsetablering. Det er ikkje planar om kanalisering per dato og ei lita bedrift med 2-3 arbeidsplassar kan ikkje finansiere dette aleine. Det vart likevel opna opp for å regulere krysset som eit bidrag. Men da vegmyndet MRFK

noko. Sikta er ikkje optimal og ein har heller ikkje særleg areal til å flytte snøen utanfor siktsona. I utkast til plankart er det teikna inn friskt på 105x10 m. Med 70 km/t skal ein som utgangspunkt dimensjonere for fartsgrense 80 km/t. Ut frå prosjekteringstabellen til dimensjoneringsklasse Hø1i N100, skal stoppsikt vere min. 115 m gitt at geometriparameterne i kryssområdet samsvarar med reguleringsplan for områda omkring ny riksveg 60, parsell Aure bru – Tynes . Stoppsikta i kryss skal etter krav 4.1.1.6-3 multipliserast med ein faktor på 1,2. Konklusjon Ber om at innspel over blir tatt med i det vidare arbeidet med reguleringsplanen.	ikkje fant å krevje slik regulering blei det teke ut av plana. Sikten i krysset er tilrettelagt for å kunne betrast noko med utvida vegggrunn i plankartet og frisksone. Frisikten er korrigert og forlenga til 115 x 1,2= 138m i planforslaget. Utfordringa er at bensinstasjonen ligg etablert. Lysinga er derfor eit kompromiss der nok friskt er teikna inn men det forutset og at det ikkje brøytast ut snø ifrå stasjonen og inn i siktsona.
NORUNN OG ATLE BRUNSTAD NYBORG Mener fil for venstresvingfelt er en dårlig og lite fremtidsretta plan. Et evt. venstresvingfelt vil føre til store ulemper for Kyrkjevegen 115, og de vil sette søkelys på hvorfor dagens kryss til «Circle K» er en dårlig løsning og hvordan det kan være gunstig å lage et felles kryss med Vikøyra Industriområde på sørsida av «Circle K». Det er forholdsvis liten avstand mellom krysset til Circle K og krysset til Vikøyra Industriområde. Mener det blir mer oversiktlig med et felles kryss med avkjøring mot Circle K og Vikøyra industriområde. Da burde det være mulig å få til en god tilkomst for det nye industriområdet. Skal krysset ved «Circle K» være der det er i dag, ber de om vurdering av å endre fartsgrensa til 60 km/t fra Sykkylvsbrua til Vikøyra Industriområde, siden det er 3 store kryss innen kort avstand. Det burde være enklere å endre krysset ved Vikøyra Industriområde siden området er flatt, og ikke utbygd med bebyggelse nær fylkesvegen. Veien ved Kyrkjevegen 115 og «Circle K» er nær eksisterende bygningsmasse til fabrikkene Sandella og Brunstad, og vegen er en god del oppbygd, som antas å komplisere en evt. utbygging av krysset.	Redusert fartsgrense til 60 km/t kan redusere risiko i påvente av kanalisering. Ei enda lågare grense til 50 km/t kan fjerne behovet for tryggleiksavstand langs strekninga. (Sml. Vår kommentar til merknad frå MRFK) Dette gjeld forhold utafor plana som vegmyndet MRFK kan vurdere.

STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL

Landbruk

Omtrent 4 daa med dyrka mark vert nedbygd som resultat av tiltaket. Ut i frå kart og skisser så verkar det som om heile arealet vert påverka, med bygningar, veg og parkering. Ønsker rekkefølgekrav om bevaring og etterbruk av all matjord innafor planområdet. Syner til nyleg vedteken jordvernstrategi i Sykkylven kommune;

«Ved realisering av reguleringsplanar og saker som inneber omdisponering av dyrka jord skal kompenserande tiltak vurderast. Matjordlaget skal takast vare på og brukast til jordbruksfremål i nærleiken».

Utbygger bør inngå avtale med bonde med aktiv landbruksproduksjon for mottak av matjorda. Kommunen må vurdere om storleik og volum krev enkel matjordplan, eller om det kan skildrast gjennom planomtale og føresegner. Rettleiaren «Jordmasser – frå problem til ressurs» kan leggjast til grunn for jordflyttinga.

Samfunnstryggleik og klimatilpassing

Det skal gjennomførast ein ROS-analyse for planområdet, jf. Pbl. § 4-3, som skal vise alle risiko- og sårbarheitsforhold med betyding for om arealet er eigna til utbyggingsfremål, og evt. endringar som følgje av planlagt utbygging. DSBs rettleiar «Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging» tilrår m.a. at kommunen stiller kvalitetskrav til ROS-analysen. Oppdatert sjekklister på deira heimeside kan nyttas som hjelpemiddel.

Det er til oppstart gjort nokre vurderingar knytt til samfunnstryggleik, m.a. ligg planområdet innanfor omsynssone for storulukke. Utbygger bør innhente info frå risikovurderinga til storulukkeverksemda som grunnlag for ROS-analysen. Meir info i DSBs rettleiar om tryggleiken rundt storulukkeverksemdar.

Område med fare, risiko eller sårbarheit skal merkast av i kartet som omsynssone, jf. pbl. §12-6. Ved siste plannivå er det ikkje mogleg å skyve nærare avklaring av reell fare til byggesak. Kravet til ROS-analyse i pbl. § 4-3 vil då ikkje vere oppfylt.

«Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing» seier m.a. at ved planlegging av nye område for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderast korleis omsynet til klima i endring kan sikrast. Syner til «Klimaprofil Møre og Romsdal».

Det er viktig at ROS-analysen vurderer effektar av klimaendringar, om planområdet er utsett for klimaendringar, og vurdere konsekvensane for planområdet og planlagde tiltak. Det bør leggjast vekt på gode heilskaplege løysingar, varetaking av økosystem og arealbruk med verdi for klimatilpassing som òg kan

Det er utarbeidd matjordplan som er forankra i føresegnene.

ROS-analyse basert på DSB rettleiar av 2017 følgjer vedlagt.

Vi har søkt å få ut info frå risiko-vurderinga til Sandella Fabrikken AS og mottok melding iht. storulykkeforskrifta frå 2022 som følgjer saka. Det er rapportert for at risiko er forbunde med allergiskapande gass spesielt ved lasting og lossing. Videre at i ein brannsituasjon kan røyken innehalde slik gass.

Heile plankartet er gjeve faresone H390 annan fare for Storulykke.

Saken gjeld ei lita næringstomt mellom to vegar med fall mot fylkesveg og open veggrøft. Utbygging vil gjer meir tette flatar med tak og fast dekke. Grunnen er leire og lite eigna til infiltrasjon. Overvann leides til egen grunn men overflødig overvann må ledast til kommunens system. VAO-rammeplan pkt. 4 løyser overvann.

Støyanalysen frå SWECO behandlar vegstrafikkstøy og støy ut frå bedrift på næringsarealet. Rapporten viser at etableringa kan forsvarast.

auka kvalitet i uteområde. Planar skal ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar og forsvarleg overvasshandtering. Det skal grunngjevast dersom naturbaserte løysingar ikkje veljast. Viser til Miljødirektoratets rettleiar til korleis planar kan ta omsyn til klimaendringar. Støy Planområdet grenser til bustadområde. Det må avklarast om det leggst til rette for støyande aktivitet som bidrar til at grenseverdiane for støyfølsamt bruksføremål ved fasade og opphaldsareal blir overskride, jf. tabell 2 i retningslinje T-1442/2021. Overskrides grensene må ei støyutgreiing foreslå avbøtande tiltak. Fører kryssutbetring til forverra støy for tilgrensande bustadområde, må støyvurdering foreslå avbøtande tiltak, med målsetting om å innfri grenseverdiane i tabell 2. Evt. avbøtande tiltak må sikrast i føresegnene og rekkefølgekav. Om plana ikkje legg opp til støyande næringsaktivitet og det ikkje er naudsynt med avbøtande tiltak, må det sikrast i føresegnene at det ikkje er tillate med aktivitet på næringsområdet som gjer støynivå over 55dB ved fasade og uteopphaldsareal til bustadene. Barn og unge Omsynet til barn og unge skal takast i vare i all planlegging. Det må gjerast greie for i kva grad plana vil verke inn på barn og unges interesser. Viser særleg til trafikktryggleik i denne saka og ber om at denne problemstillinga blir belyst. Konklusjon Viser til merknadene over og ber om at dei vert tekne omsyn til i det vidare planarbeidet.	Føresegn § 2.1 d) fastset at støyrapporten skal leggst til grunn for anlegget. Barn og unge har ikkje interesser forbunde med tidlegare dyrka mark. Det er anlagt gang- sykkelveg på motsett side av Kyrkjevegen og denne har og planfri kryssing av fylkesvegen ved Circle K.
NVE <i>Grunnforhold</i> Planområdet ligger under marin grense og NGUs løsmassekart viser elve-avsetninger og marine avsetninger, hvor det kan være marin leire, jf. aktsomhetskart i NVE Atlas, der det kan være kvikkleire eller sprøbruddmateriale som kan forårsake skred. Fare for store kvikkleireskred i Sykkylven kommune er kartlagt i NVE rapport 66/2019. Resultat er tilgjengelig i egen kartløsning med omriss av kartleggingsområdet i NVE Atlas. Områda med fare eller mulig fare kan lastes ned til egne kartsystem. I rapportens kap. 7 er det gitt anbefalinger for oppfølging i plan- og byggesaksarbeid. Innenfor skissert planområde er det kartfesta aktsomhetsområde for områdeskred av kvikkleire og marin leire. Planområdet omfatter strandlinje. Fare for områdeskred av kvikkleire må avklares i planarbeidet. NVE anbefaler prosedyren i veileder 1/2019 <i>Sikkerhet mot kvikkleireskred</i>.	Vedlagt er Geoteknisk rapport frå Norconsult som avklarar byggegrunn.

Overvann

Mer utbygging i nedbørfeltet gir mer tette flater. Dette kan føre til større avrenningsfart og mer overvann, som kan føre til flom i utbyggingsområde og vassdraga. Ny utbygging kan hindre avrenning ovenfra, som kan føre til skader på bygninger og/eller lede overvannet til uønska steder. Anbefaler tretrinnsstrategien for å håndtere nedbør og overvann, hovedsakelig på overflata. Viktig prinsipp er å sikre så «naturlig» overvannshåndtering som mulig. Åpne løsninger er bedre enn lukka. Effekt av klimaendringene på avrenninga må avklares og ta hensyn til.

Eksisterende avrenningslinjer i og ved planområdet bør kartlegges. Anbefaler at nødvendige krav om infiltrasjon og fordrøyning pga. dårlig nedstrøms kapasitet innarbeides i plankartet og bestemmelsene. Fremtidige flomveier for trygg avledning av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet.

Viser til NVE veileder 4/2022 *Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar* og 2/2023 *Kartlegging av fare for overvann*.

Generelle råd

Anbefales NVEs nettsider for arealplanlegging, og Kartbasert veileder for reguleringsplan.

Her vises til vedlagt VAO rammeplan frå Riksheim.

TORUNN VIK V/INGVAR SETH

Merknad levert med bistand fra advokat Ingvar Seth.

Er klar over at tomten hennes grenser til regulert næringsareal og innforstått med at det vil komme tiltak som sannsynligvis vil påvirke hennes tomt negativt. Hun er særlig opptatt av to problemstillinger:

1. Utsikt og solforhold

Skisserte næringsbygg med to store bygnings-kropper vil medføre tap av utsikt, noe hun vil måtte akseptere til en viss grad. Hun ønsker at byggene forskyves slik at det blir utsikt mellom bygningene.

Hun vil oppleve slagskygge og tap av sol på tidlig ettermiddag sommerstid. Det vil være en betydelig ulempe og en bør overveie å trekke bygningen på nordsiden lenger mot nord og anlegge parkering eller lettere bruk på arealet nærmest bnr.332. Det vil også resultere i at boligtomten ikke blir rammet inne av høye bygninger slik skisser viser.

Bygga er planlagt slik at det kan bli tilkomst for porter og vending av lastebil på tomt. Elles er både produksjonsbygg B og lager C trekt mest mogleg mot nord og vest og vekk frå bustaden. Dette er den mest gunstige plassering med tanke på skygger mot nabo. Lager A ligg mot nord så dette kaster ikkje nemneverdig skygge på Kyrkjevegen 165.

Flytting av lager C nordover vil vanskeleggjer vending av lastebil saman med at det skal være parkering ved produksjonsbygg og at bilar kan bli ståande framfør portar.



2. Støy Tomten er lite støyutsatt i dag selv om den grenser til Kyrkjevegen og er nær fylkesvegen. Boligtomtens tun er omkranset av egne bygninger og fylkesvegen ligger på et lavere terrengnivå, noe som gjør at den ikke er spesielt støyutsatt hverken innomhus eller i uteområdet. Næringsbygg kan være støydempende, men internstøy fra næringsvirksomheten vil kunne gi økt støybelastning, kanskje opp til grense for hva som er akseptabelt ift. naboloven. Det ser ut til at utbyggingen gir svært få arbeidsplasser og det anføres relativt beskjeden trafikk. Dette er det grunn til å stille spørsmål ved, og en forutsetter at støyproblematikken blir nøye vurdert når en utarbeider detaljplan.	Støyanalysen fra SWECO behandlar og støy fra bedrifta og ut mot bustadtomta på Kyrkjevegen 165. Rapporten viser at det vil bli lite slik støy fra bedrifta.
---	--

På vegne av Hjemmelkompaniet AS