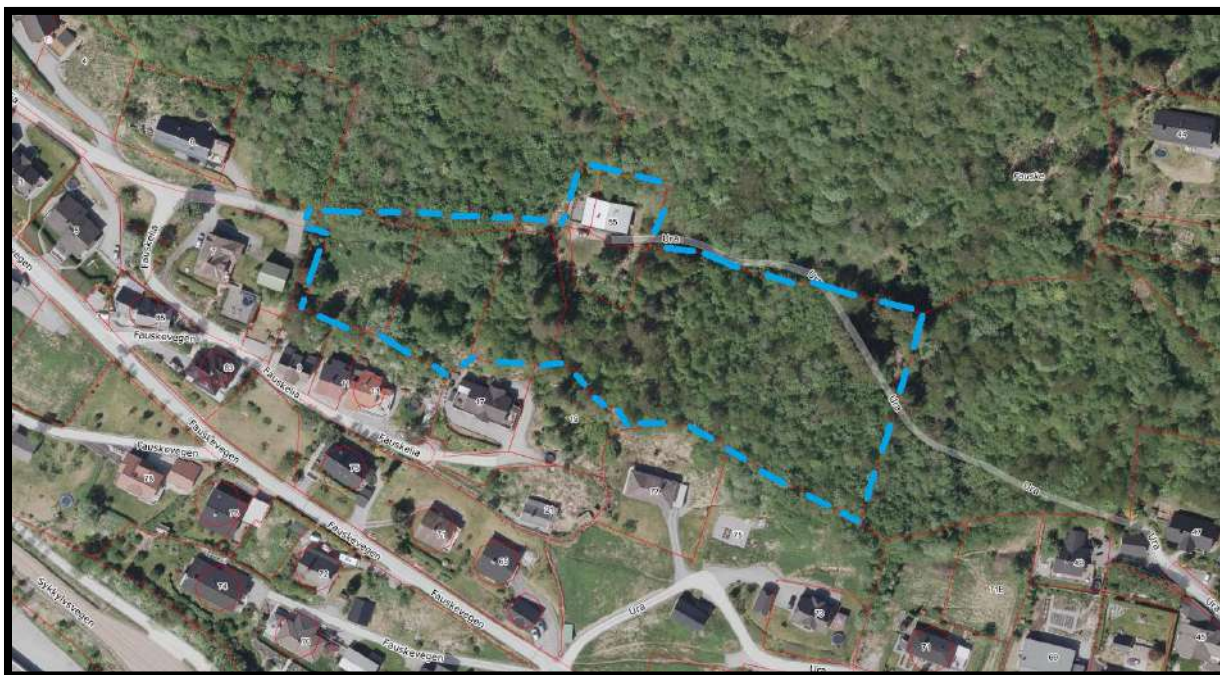


PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERING FAUSKELIA

GNR 3 BNR 117, 75-77, 92- 94 - SYKKYLVEN KOMMUNE



1 Sammendrag	3
2 Bakgrunn	3
3 Planprosessen	4
4 Planstatus og rammebetingelser	4
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
6 Beskrivelse av planforslaget	17
7 Konsekvensutredning	36
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget	36
9 Innkomne innspill	63
10 Avsluttende kommentar	66

1 Sammendrag

Planforslaget tilrettelegger for en endring av en eldre, gjeldende plan for området. Dette medfører at regulert tilkomstvei får en endret trasé, samt at regulerte eiendommer blir endret slik at de samsvarer bedre med eksisterende tomtegrenser, med terrenget og med dagens bruk av området.

De 3 vestligste tomtene innenfor planområdet har allerede vegrett og er fradelte tomter fra tidligere. De får med denne reguleringen en forbedret arrondering av tomtene, slik at regulert vegareal og regulert tomteinndeling blir tilpasset bedre til de fradelte tomtene.

De nye 3 regulerte tomtene innenfor gbnr 3/117 i øst, får en god tilrettelegging av egen grunneiendom, samt får tilpasset og sikret adkomstforholdene ved denne planen. Vilkår for at det gis vegrett via den private vegen Fauskelia til denne grunneiendommen, er at det kun skal etableres 1 boenhet innenfor hver av grunneiendommene innenfor denne eiendommen, dvs. BFS3 (tomt 5 og 7) og BFS4 (tomt 6).

En eksisterende bolig (tomt 4) vil også knytte seg på den planlagte tilførselsvegen. Denne boenheten bruker den smale og bratte vegen Ura som adkomstveg pr i dag. Sistnevnte veg er foreslått endret til regulert tursti i plankartet, og denne skal gi adkomst til eksisterende naturlekeplass med gapahuk, som blir sikret som regulert nærlekeplass i plankartet.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Planforslaget har til hensikt å legge til rette for boligbebyggelse i samsvar med gjeldende kommunedelplan, dvs. boligbebyggelse. Området er planlagt utbygget med eneboliger på romslige tomter.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Planarbeidet utføres av proESS AS på vegne av forslagstiller, som er alle grunneierne av boligtomter innenfor planområdet.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det er ikke planlagt utbyggingsavtale i forbindelse med gjennomføring av planforslaget.

2.5 Krav om konsekvensutredning?

Det er vurdert at planforslaget ikke er omfattet av forskrift om konsekvensutredning med grunnlag i at utbygging er planlagt i tråd med gjeldende kommunedelplan.

3 Planprosessen

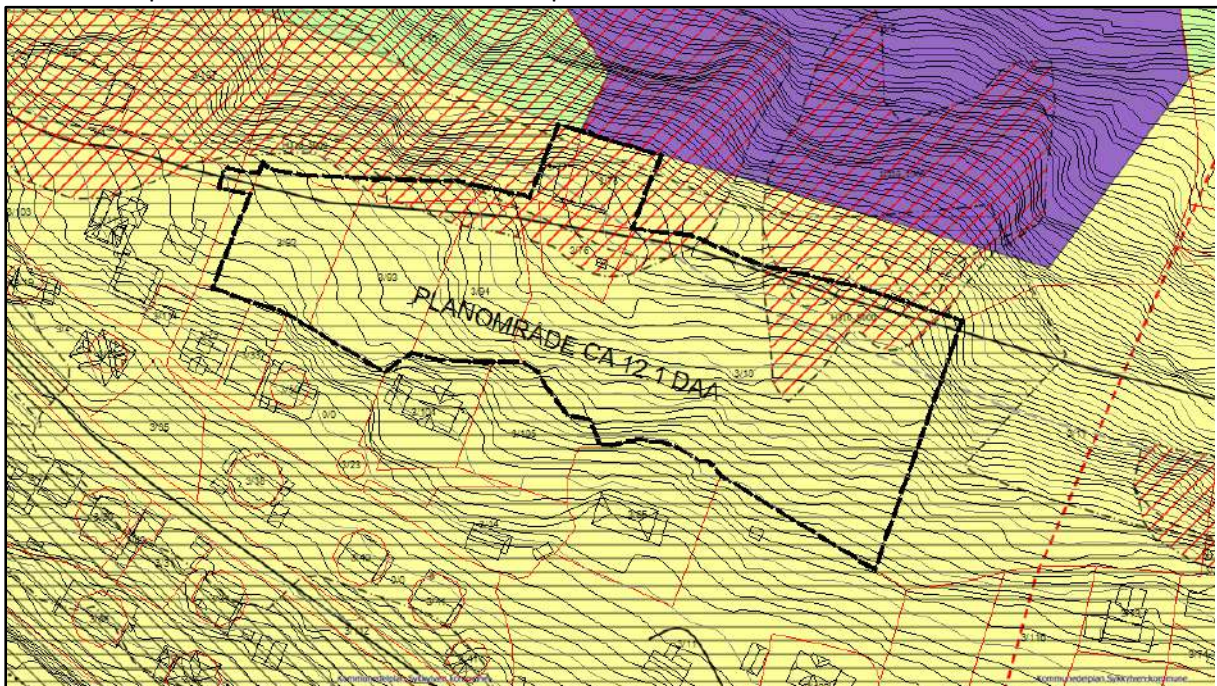
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Oppstartsmøte med Sykkylven kommune ble avholdt 9. desember 2020. Varsel om oppstart ble annonsert i lokalavisen Nyss (tidligere Sykkylvsbladet). Naboer og gjenboere samt offentlige instanser ble tilskrevet i eget brev. Også grunneiere i det ubebygde arealet øst for planområdet ble varslet.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

- Kommuneplanens arealdel ev. kommunedelplaner

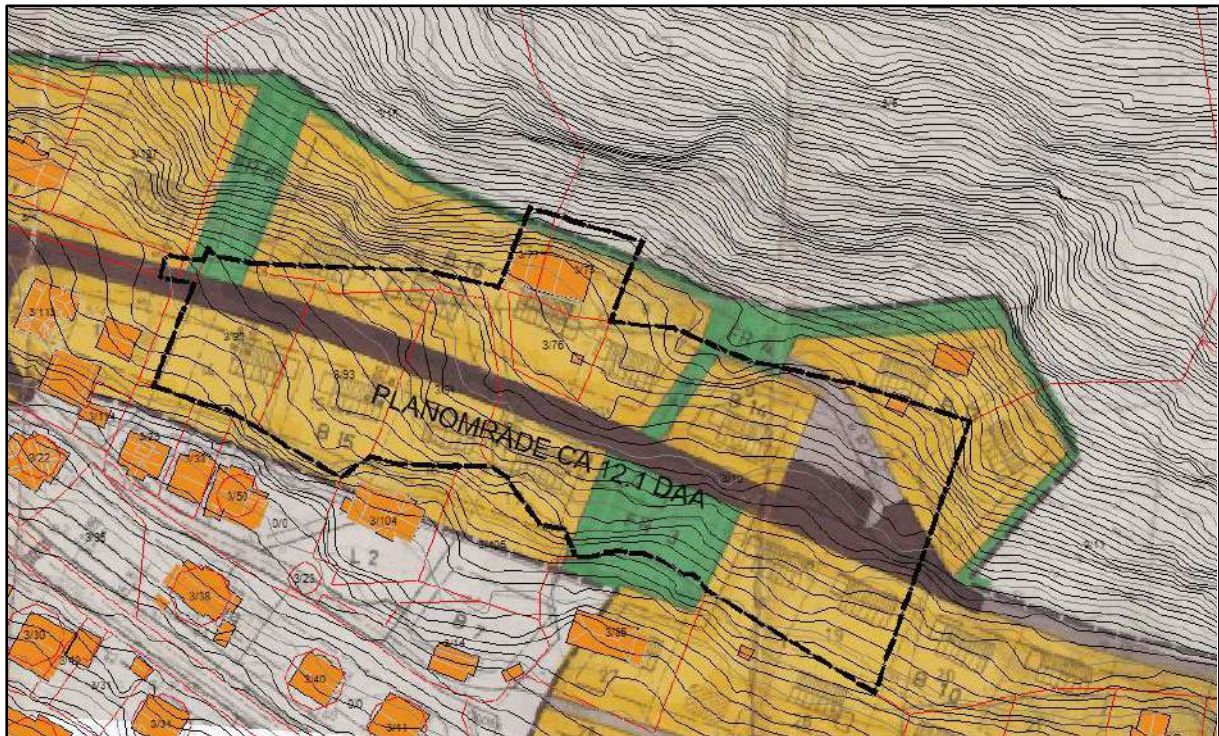


Kartet viser planområdet med stiplede linje slik planområdet ble varslet i oppstartmelding. I tillegg er det foretatt innmåling og korreksjon av tomtegrenser, og plangrensen er tilpasset endringer i tomtegrenser.

I gjeldende kommunedelplan, «Kommunedelplan for Sentrum – Ikorntnes 2019-2029» er planområdet regulert med formålet «eksisterende boligbebyggelse». Nordlig del av planområdet har faresone for skredfare i kommuneplankartet.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

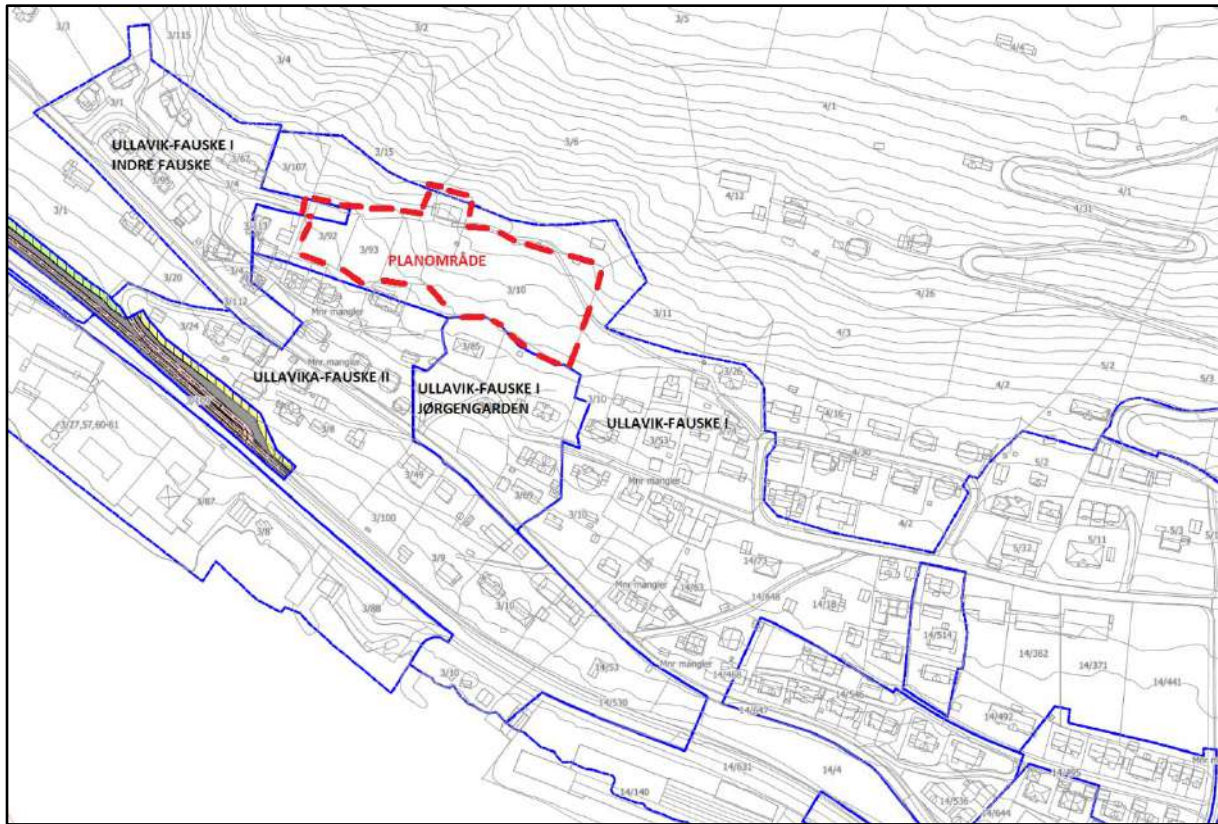
Planområdet er del av eldre gjeldende reguleringsplan for Ullavik - Fauske 1. Denne planen viser at det pr i dag er regulert ca 7 boligtomter i området i tillegg til eksisterende bolig, i tillegg til at deler av regulerte boligtomter er plassert innenfor plangrensen. Regulerte tomtegrenser samsvarer ikke helt med eksisterende tomtegrenser, og et areal som er brukt som naturlekeplass er regulert til boligformål. Regulert veg er plassert litt lenger sør enn hva som er hensiktsmessig i området, og det er regulert inn boligtomter nord for regulert veg i et område som er svært bratt og som vi i dag vet har skredfare. Gjeldende plan tilrettelegger dermed ikke på en tilstrekkelig hensiktsmessig måte, og det er behov for omregulering.



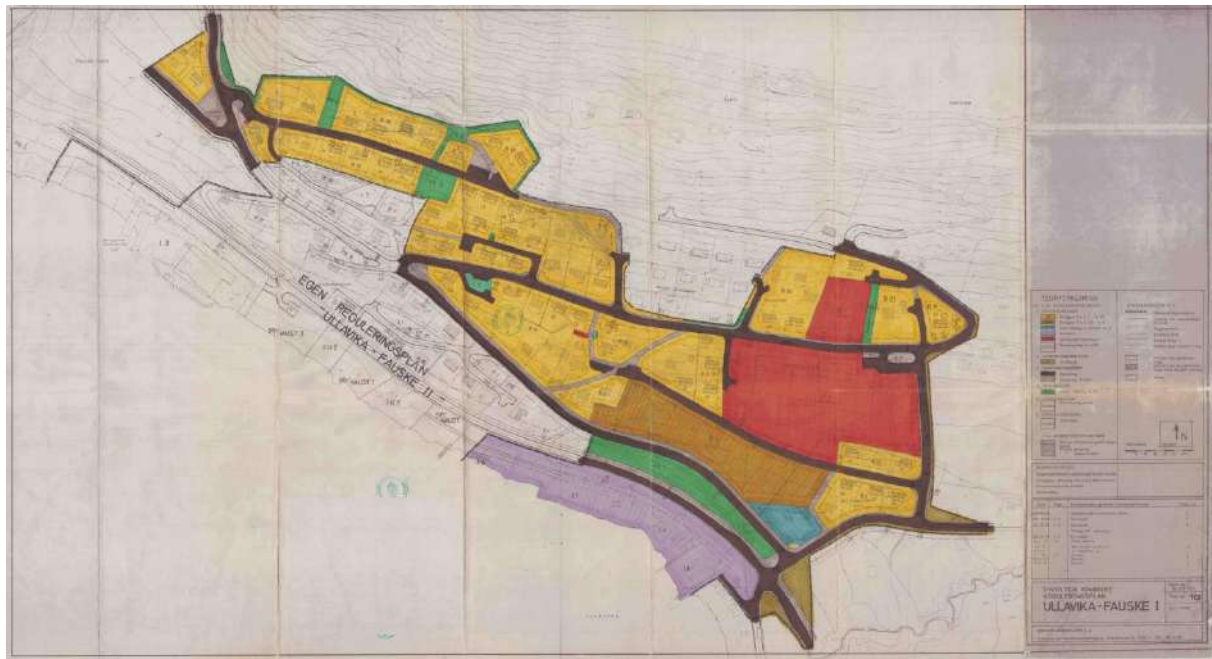
Kartet viser planområdet med stiplet linje slik planområdet ble varslet i oppstartmelding. I tillegg er det foretatt innmåling og korreksjon av tomtegrenser, og plangrensen er tilpasset endringer i tomtegrenser.

4.3 Tilgrensende planer

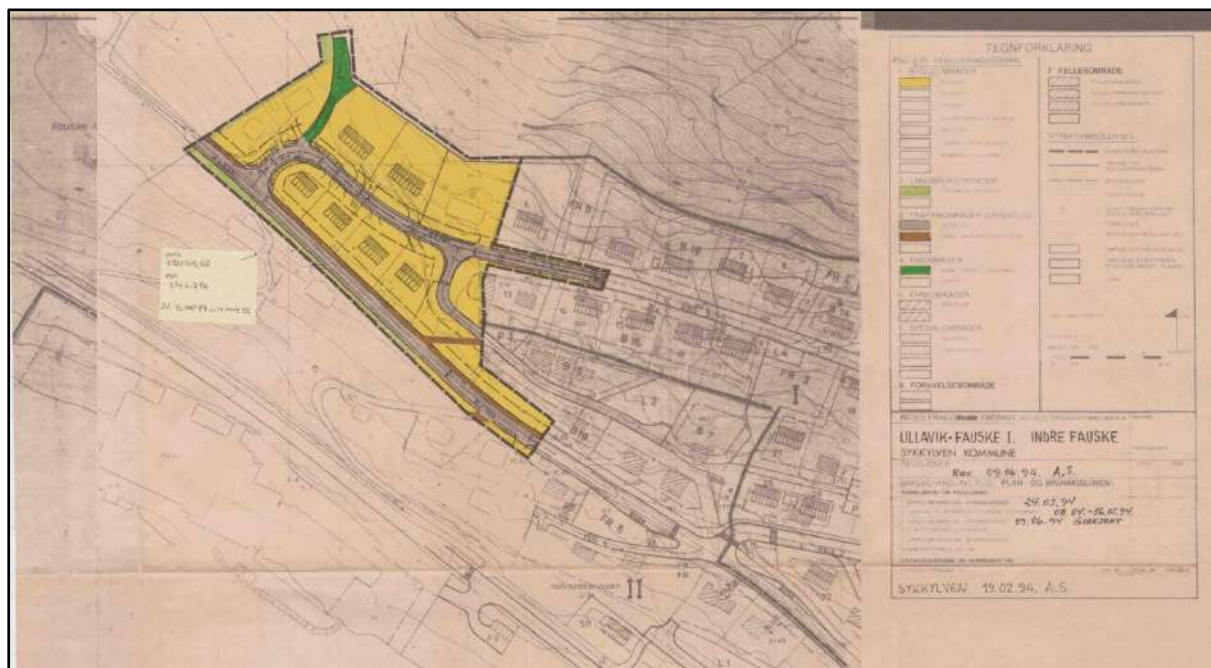
Planområdet grenser i vest til ULLAVIK-FAUSKE I – INDRE FAUSKE. I øst er det planen for ULLAVIK-FAUSKE 1 som gjelder. I sørvest er det ULLAVIK-FAUSKE I – JØRGENGARDEN som gjelder, og i sørvest er det planen for ULLAVIK-FAUSKE II som gjelder.



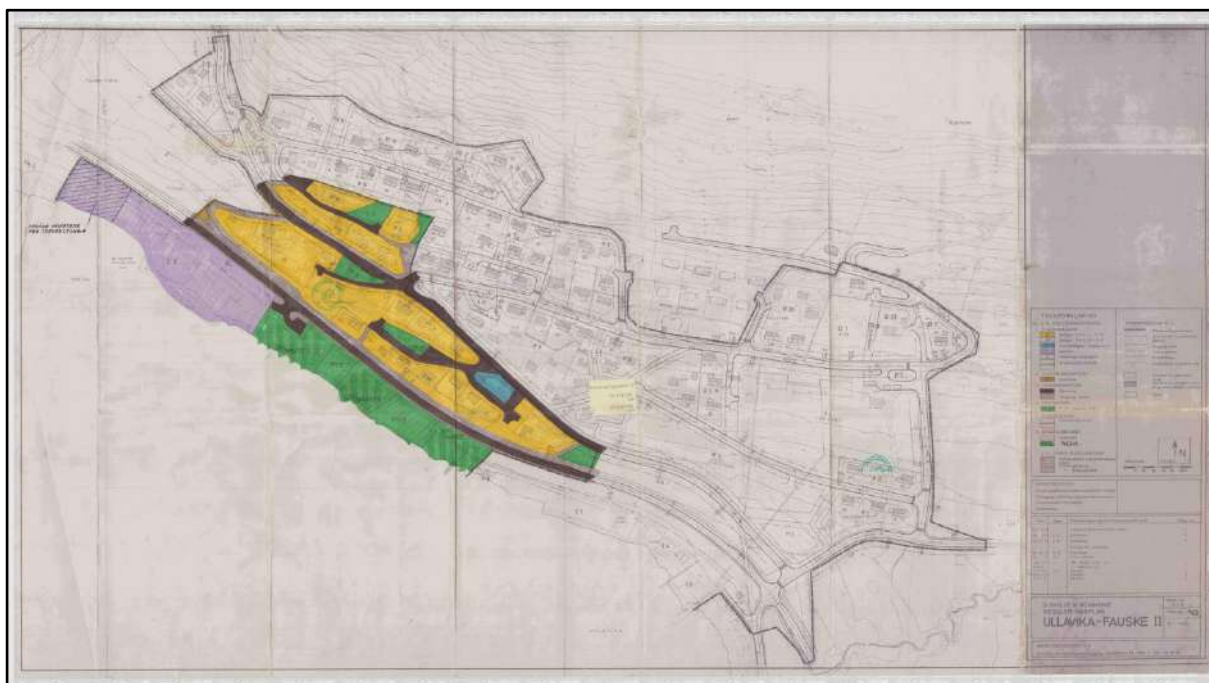
Illustrasjonen over viser plansituasjonen for omkringliggende arealer. Gjeldende planer er av eldre dato, se utklipp under.



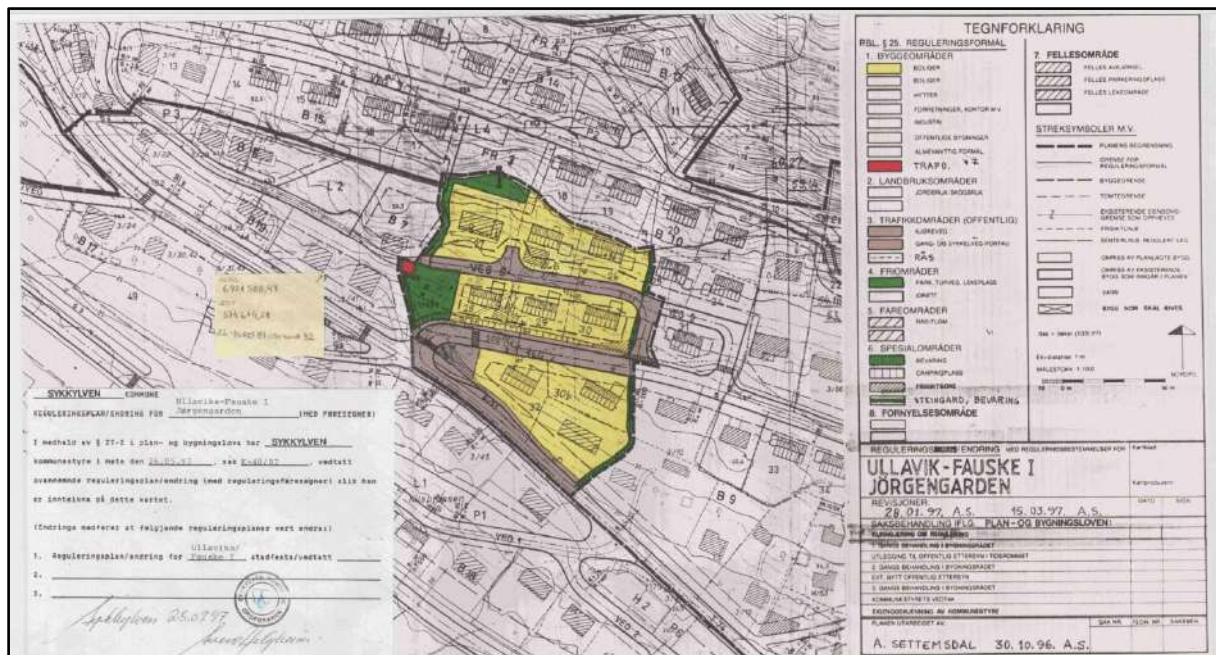
Gjeldende plan for planområdet, og gjeldende plan for arealene lenger øst. – ULLAVIK-FAUSKE 1



ULLAVIK – FAUSKE I – INDRE FAUSKE Gjeldende plan for arealene i vest og planlagt vegtilkomst.



ULLAVIK-FAUSKE II - Gjeldende plan for naboarealene i sørvest.



ULLAVIK-FAUSKE I – JØRGENGARDEN – Gjeldende plan for naboareal i sørøst.

4.4 Temaplaner

Det finnes ikke temakart eller egne temaplaner i tilknytning til kommunedelplanen.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

- PBL – plan og bygningsloven
- RPR for barn og planlegging
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- SOSI-standard
- Teknisk forskrift TEK17

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

- Beliggenhet

Planområdet ligger ca 2.0 km nord for Sykkylven sentrum i ganglinje.



Oversiktskartet viser planområdet plassering i forhold til Sykkylven sentrum og Aursneset fergekai.

- Avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet er ca 12 daa og er i hovedsak avgrenset mot eiendomsgrenser. I vestlig del er planområdet avgrenset i samsvar med planlagt vegtilkomst.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er i dag ubebygd, og består av 3 fradelte ubebygde tomter i vestlig del, 1 bebygget eiendom i nord, i tillegg til en ubebygd større eiendom i østlig del som pr i dag er regulert til flere tomter, vegareal og grøntareal. Planområdet er hovedsakelig plassert inneklemt mellom eksisterende bebyggelse, og utbygging i området er avhengige av å inngå privatrettslige avtaler.

5.3 Stedets karakter

- Struktur og estetikk/byform – nærområdet bærer preg av å være eksisterende byggefelt med småhus og tradisjonell byggemåte.
- Eksisterende bebyggelse – i nærheten av planområdet er det hovedsakelig etablert frittliggende bebyggelse.

5.4 Landskap

- Topografi og landskap – planområdet er sørvendt og strekker seg høydemessig fra kote 51 til kote 77, så terrenget er bratt i området. I østlig del er hellingsgraden ca 1:3.5. I vestlig del er terrenget litt slakkere, ca 1:5.
- Solforhold – disse vurderes som svært gode for planområdet. Sørvendt orientering gir sol store deler av dagen.
- Lokalklima – som Sykkylven sentrum for øvrig, ingen spesielle merknader.
- Estetisk og kulturell verdi – ingen spesielle anmerkninger. Ved planområdet dominerer tradisjonell norsk byggeskikk.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registreringer av kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller i nærheten av planområdet. Området har vært underlagt arkeologisk registrering i 2021, uten funn.

Ortofoto med arkeologens påtegninger etter arkeologisk registrering. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredet kulturminne.



Heil!

Vi viser til dykkar tinging av arkeologisk feltarbeid i samband med reguleringsplan for Fauskelia i Sykkylven kommune. Den arkeologiske registreringa er no gjennomført og det vart ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne.

Det vart funne spor frå nyare tids opparbeiding av området i form av landskapsterassar, rydningsrøysar og steingjerde. Dette kan moglegvis knyttast til ein liten husmannsplass som har vore på staden på 17/1800-talet. Legg ved eit kart som viser undersøkingane som har vorte gjort. Slutt faktura og fagrapport vert sendt herifrå så snart dei ligg føre.

Med venleg helsing

Susanne Busengdal

Rådgivar- arkeolog

Plansakshandsaming

Kulturavdelinga – seksjon for kulturarv

Møre og Romsdal fylkeskommune

Tlf. 71 28 02 75

susanne.iren.busengdal@mrfylke.no



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Fylkeskommunens tilbakemelding etter arkeologisk registrering.

5.6 Naturverdier

I planarbeidet har man foretatt søk i relevante databaser for å avdekke om det finnes registrerte naturverdier innenfor planområdet, men det er ikke avdekket registreringer. Vurdering i forhold til naturvernloven er utført under kap. 8 – beskrivelse av virkninger.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Det er ikke kjent at planområdet har vært i bruk til rekreasjon, unntatt arealet lengst nordøst, som har vært nytta som naturleikeplass av blant annet barnehager.

5.8 Landbruk

Planområdet har ikke vært tilknyttet gårdsdrift eller vært benyttet i landbruket den senere tid. I databasen NBIO-Gårdskart er det registrert 3 markslag innenfor planområdet:

Innmarksbeite	Produktiv skog	Bebygd, samf., vann, bre
---------------	----------------	--------------------------

Registrerte markslag innenfor planområdet: Innmarksbeite, produktiv skog og bebygd areal



Markslagskart fra NBIO-gårdskart viser registrerte markslag for området.

5.9 Trafikkforhold

- Kjøreatkomst – planområdet er planlagt med kjøreatkomst fra eksisterende veg Fauskelia, som er en privat veg med fartsgrense 30 km/t. Denne har etablert vegbredde på ca 4.3-4.4 meter. Fauskelia

er koblet til Fauskevegen i sørvest. Dette er en kommunal veg som har fartsgrense 50 km/t. Fauskevegen er tilknyttet fylkesveg 60 (80 km/t) både i nordvest (nær fergeterminale), i sør via privat veg (30 km/t), og i sørøst ved avkjørsel til Grebstadvegen. Det er ikke etablert fortau eller gangveg langs adkomstvegene til planområdet pr i dag.

Det er i dette dokumentet utarbeidet en nærmere vurdering og oversikt over den juridiske situasjonen knyttet til vegtilkomst til planområdet, og til konsekvensen av situasjonen vurdert mot gjeldende kommuneplan. Med grunnlag i situasjonen er det også foretatt en vurdering av hvilke mulige vegalternativer som foreligger, i forhold til å tilrettelegge for vegtilkomst for områdene som er plassert øst for planområdet.



Figur 1

- Vegsystem – Planområdet har ikke et etablert vegsystem pr i dag, kun regulert veg. Eksisterende enebolig har vegtilkomst via en bratt og smal privat veg fra sørøst pr i dag. Dette er også bakgrunnen for at grunneier av eksisterende bolig ønsker å delta i planarbeidet, for derved å få mulighet til å benytte den planlagte tilkomstvegen.
- Ulykkessituasjon – det er ikke kjent at det finnes kjente ulykkespunkter nær planområdet.
- Trafikksikkerhet for myke trafikanter – det er ikke etablert fortau eller gang- og sykkelveg fram til planområdet. Man vurderer imidlertid at det er etablert fortau langs de mest trafikkerte vegene, Grebstadvegen og langs Dalevegen ved ny skoletomt, samt at fortau for resterende del av Grebstadvegen mot Dalevegen er planlagt.
- Kollektivtilbud – nærmeste busstopp ligger sør for planområdet, omtrent 380 meter unna.

5.10 Barns interesser

Det er ikke etablert regulerte leikeplasser i eller ved planområdet. Viser ellers til punkt 5.7 som beskriver at det finnes et areal med etablert gapahuk og bål plass innenfor planområdet som er i bruk som blant annet uteskole og naturlekeplass.

5.11 Sosial infrastruktur

- Skolekapasitet - Barne-, ungdoms- og videregående skoler finner man i Sykkylven sentrum i om lag 2 km avstand til planområdet. Ny sentrumsskole, som er lagt til Bakkeøyane, skal erstatte de tre skolene Aure, Ullavik og Vik, som har skolebygg fra 1950 og 60-talet og store behov for oppgraderinger.
- Barnehagedekning – nærmeste barnehage er Ullavik barnehage om lag 1 km fra planområdet.

5.12 Universell tilgjengelighet

Planområdet er pr i dag ikke opparbeidet med universell tilgjengelighet. Tvert imot er området bratt, og særlig østlig del av området har ulendt terreng.

5.13 Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp – Eksisterende bolig har vannforsyning fra egen brønn som er plassert noen meter vest for boligen. Det er for denne boligen også tilrettelagt for tilkobling til kommunal vannledning, men sistnevnte er ikke tatt i bruk. Boligen har avløp til kommunal ledning i Fauskevegen via en privat ledning.

5.14 Grunnforhold

- Stabilitetsforhold – planområdet er kartlagt av NVE gjennom regional kartlegging av Kvikkleire i 2019. Området er antatt å ikke bestå av kvikkleire jf. denne rapporten. Imidlertid er et areal i øst



Areal som er registrert med aktsomhetssone for marin leire er vist med blå farge i kartutsnittet over

plassert innenfor aktsomhetssone for marin leire, slik at forholdet til lokal stabilitet i grunnen er hensyntatt i planarbeidet.

5.15 Støyforhold

Planområdet er ikke utsatt for støy fra Fylkesveg jf. Statens vegvesens støyfarekart. Det er ingen andre kjente støykilder ved planområdet.

5.16 Luftforurensing

Ingen registreringer.

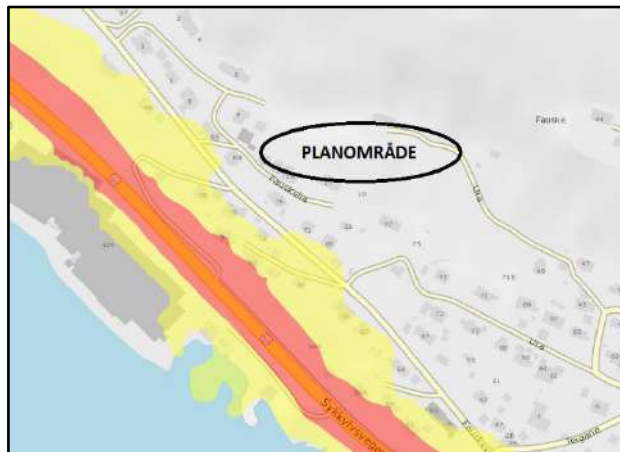
5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

• Risikomatrise

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		Overvannshåndtering		
			Vurdere lokal stabilitet i grunnen for østlig område i byggesak. Skredfare 1/1000 - S2	
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig			Skredfare 1/5000 - S3	

Risikomatrisen viser de forhold som må hensyntas i planen

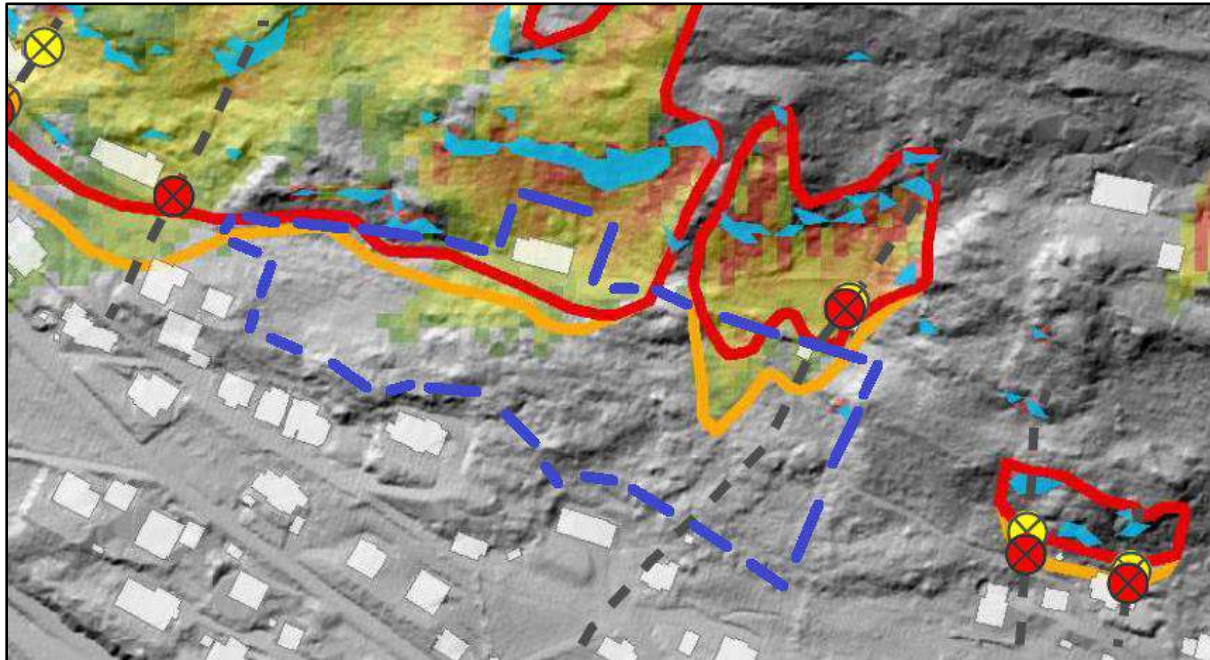
- Rasfare – Planområdet er plassert innenfor aktsomhetssone for snø og steinskred, men faregrenser er vurdert konkret i skredfarerapport NVE-Nr 34/2015. Sistnevnte rapport viser at planområdet er påvirket av faresone for skredfare i nordlig del av planområdet, slik at dette må hensyntas i planarbeidet.



Statens vegvesens støykart viser at området ikke har vegtrafikkstøy fra fylkesvegen.

- Flomfare – Det er ikke registrert flomfare innenfor planområdet.
- Vind -Ingen spesielle utfordringer i forhold til vind.
- Støy – Ingen kjente utfordringer i forhold til støy.
- Luftforurensing og forurensing i grunnen – Ingen kjente forhold.

- Beredskap og ulykkesrisiko – Kort avstand til legekantoret i Sykkylven sentrum, ca 2,5 km. Ca 30 min reisetid til Ålesund sykehus. Brannstasjon i Haugsetvegen 41, ca 2.7 km avstand.



Figur 2 Kartutsnitt viser at nordlige deler av planområdet er påvirket av skredfarsone. Arealet mellom gul strek og rød strek indikerer faregrense for 1/5000, dvs sikkerhetsklasse S3, hvor det for eksempel ikke kan bygges sykehjem. Det er derimot tillatt å bygge eneboliger innenfor sikkerhetsklasse S3. Innenfor areal som er avgrenset av rød strek kan det ikke etableres boligbebyggelse, men det kan etableres bygninger som er plassert i sikkerhetsklasse S1, dvs for eksempel garasje og bod. Samme areal kan også brukes som uteoppholdsareal. Boligen på eiendommen Gnr. 3 bnr. 75 og 77 ligger innenfor område med skredfare vurdert større enn 1/1000, og tilfredsstillende prinsipielt ikke dagens sikkerhetskrav.

RAPPORT		Norges geologiske undersøkelse Postboks 6315 Sluppen 7491 TRONDHEIM Tlf. 73 90 40 00	
Rapport nr.:	ISSN: 0800-3416 (trykt) ISSN: 2387-3515 (online)	Gradering: Åpen	
Tittel: Skredfarekartlegging i Sykkylven kommune.			
Forfatter: Kari Sletten, Gro Sandoy, Andrea Taurisano, Freddy Molina Yusti, Lena Rubensdotter, Kari Stalsberg		Oppdragsgiver: NVE	
Fylke: Møre og Romsdal	Kommune: Sykkylven	Kartbladnr. og -navn (M=1:50.000) 1219-4 Sykkylven 1219-1 Strauda	
Kartblad (M=1:250.000)	Sidetal: Kartbilag:	Pris:	
Forekomstens navn og koordinater:		Ansvarlig: Kari Sletten	
Feltarbeid utført: Mai 2014	Rapportdato: 14.04.2015	Prosjektnr.: 340800	

5.18 Næring

Det er ikke etablert næring innenfor planområdet.

5.19 Analyser/ utredninger

Det er ikke utført utredninger knyttet til naturfare eller andre farer, men det er utført arkeologisk registrering.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

6.1.1 Reguleringsformål

Planforslaget har tilrettelagt for boligformål, lekeareal, turveg, friluftsformål og vegareal med sideareal. I tillegg faresone for skredfare, samt bestemmelsesområder som angir vilkår for bruk av arealer.

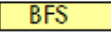
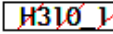
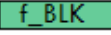
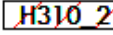
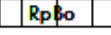
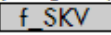
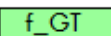
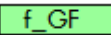
TEGNFORKLARING	
Bygninger og anlegg (PBL § 12-5, nr. 1)	Hensynssoner (PBL § 12-6)
 BFS Bustadar - frittliggende småhus	 H310_1 Ras- og skredfare H310_1 1/1000
 f_BLK Leikeplass	 H310_2 Ras- og skredfare H310_2 1/5000
 RpBo Føresegnområde RpBo	Linjesymbol
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr. 2)	 Plangrense
 f_SKV Køyreveg	 Formålsgrense
 Anna veggrunn - tekniske anlegg	 Regulert tomtgrense
 Anna veggrunn - grøntareal	 Byggegrense
Grønnstruktur (PBL § 12-5, nr. 3)	 Bebyggelse som inngår i planen
 f_GT Turveg, felles	 Regulert senterlinje
 f_GF Friområde, felles	 Regulert støttemur
	 Måle og avstandslinje

Foto viser planformålene som er benyttet i planen.

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

1. Bygninger og anlegg

- Bustadar, frittliggende småhus (BFS) – Formålet tilrettelegger pr definisjon for eneboliger og tomannsboliger. Planføresegnene spesifiserer nærmere hvilken boligtype som kan bygges på de forskjellige tomtene.

- Leikeplass, felles (f_BLK) Arealene skal opparbeides som felles leikeareal med krav om leikeapparat og krav til stigningsgrad for adkomst.

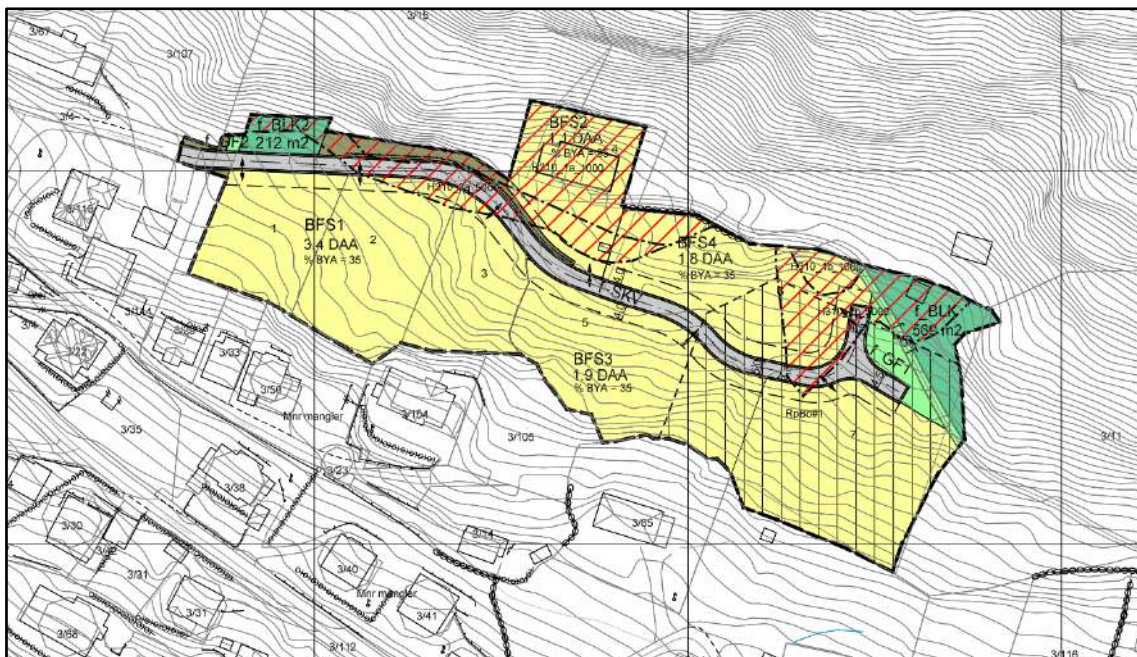
-Føresegnområde innenfor formål for «Bygninger og anlegg» – Angir bestemmelser og krav som gjelder spesielt for arealet.

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Køyreveg, felles (f_SKV) Arealet tilrettelegger for etablering av felles (privat) adkomstveg.
 - Anna veggrunn – grøntareal – regulert sideareal til veg.

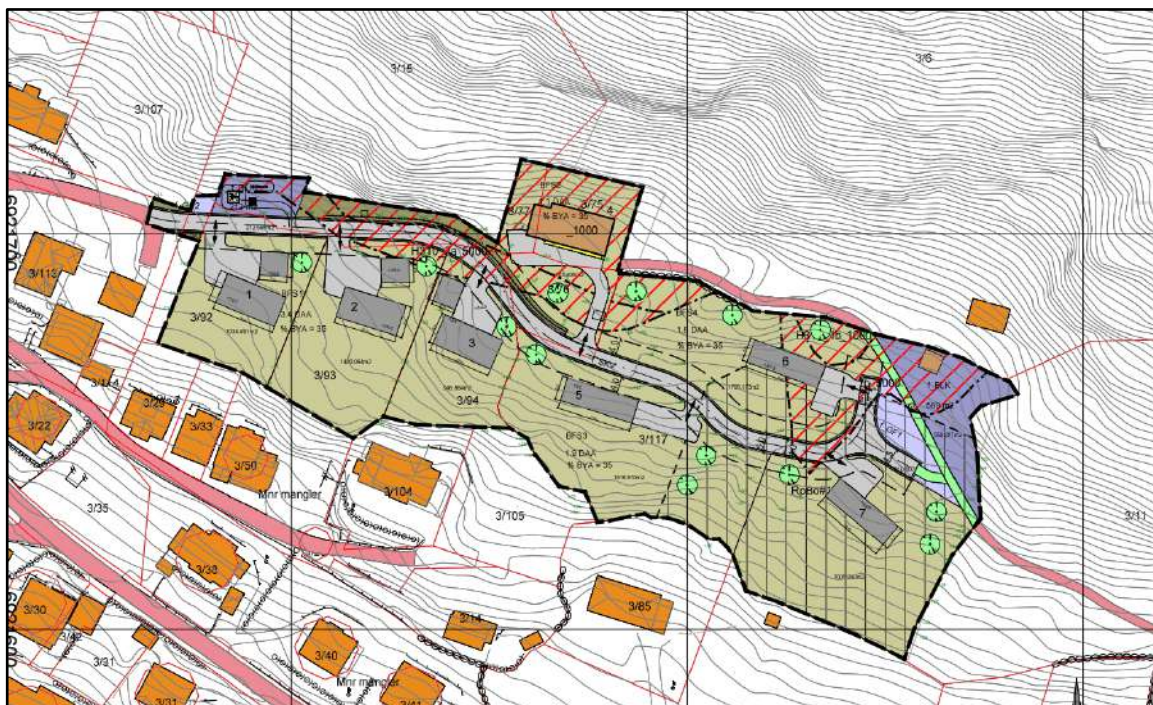
4. Omsynssoner (pbl § 12-6)

- Skredfare (H310) Definerer skredfaresoner innenfor planområdet, både for S2 og S3.



Plankartet slik det er foreslått i planforslaget.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming



Illustrasjonsplanen viser hvordan man ser for seg utbygging av området. Illustrasjonsplanen er ikke bindende for gjennomføring av planen.



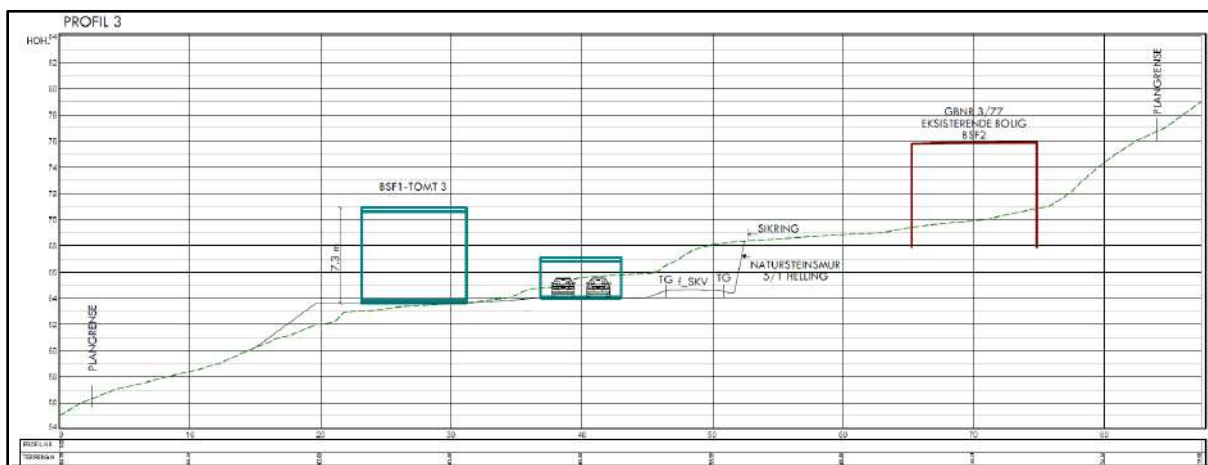
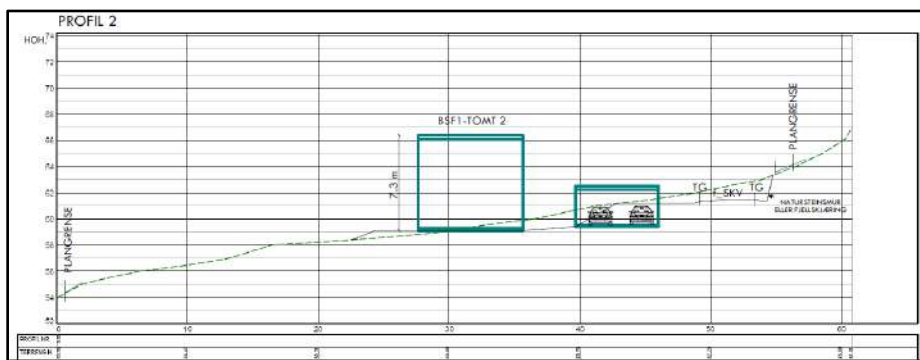
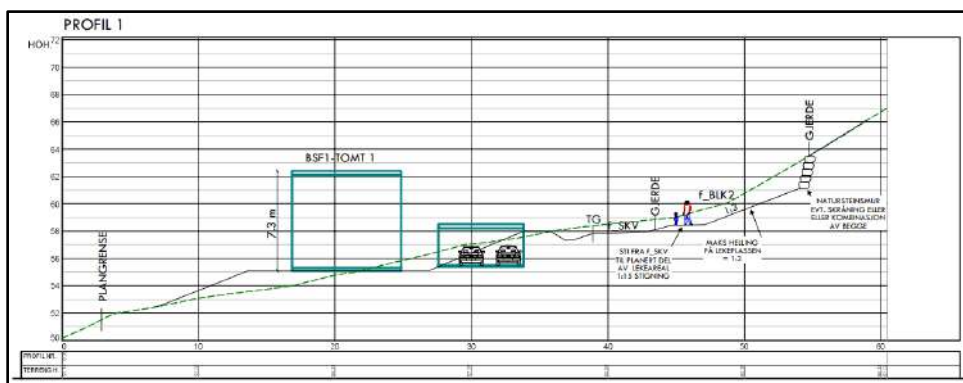
3D visualisering viser hvordan man tenker nybygg plassert på området, sett fra sørvest. Illustrasjonen viser 6 nye bygg og 1 eksisterende innenfor plangrensen.



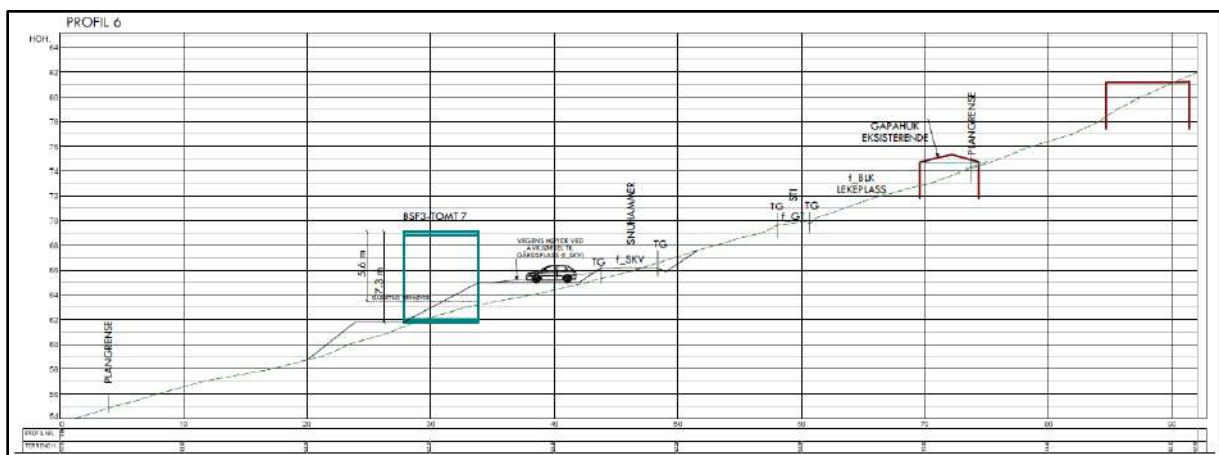
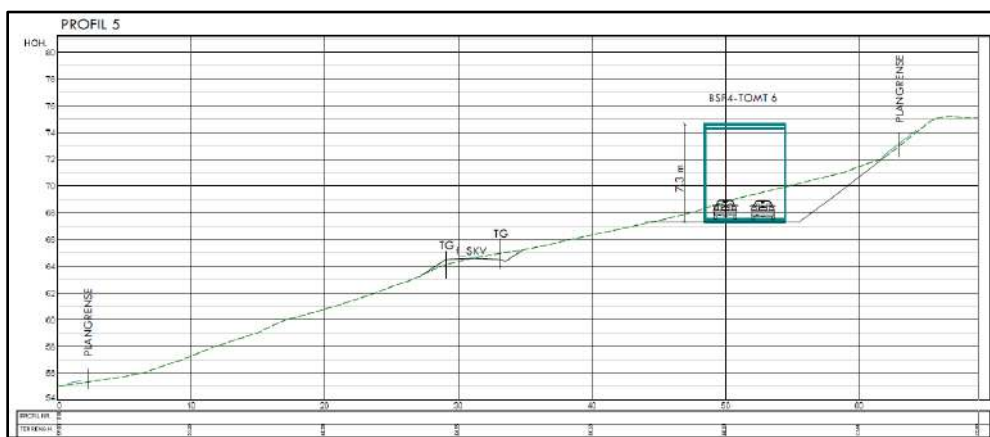
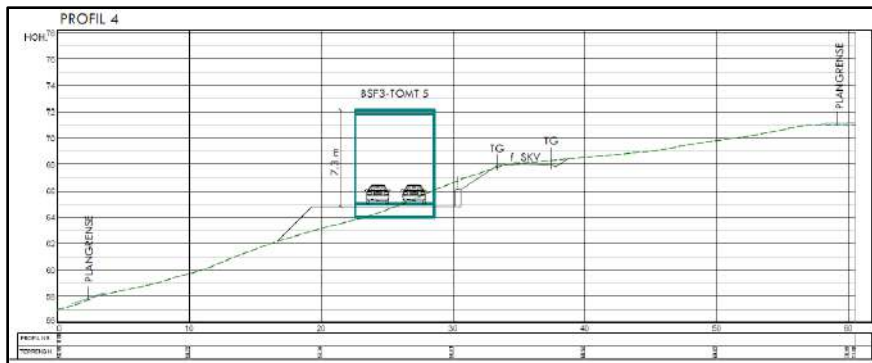
3D visualisering viser hvordan man ser for seg ny bebyggelse på området, sett fra sørøst.

6.3.1 Bebyggelsens høyde

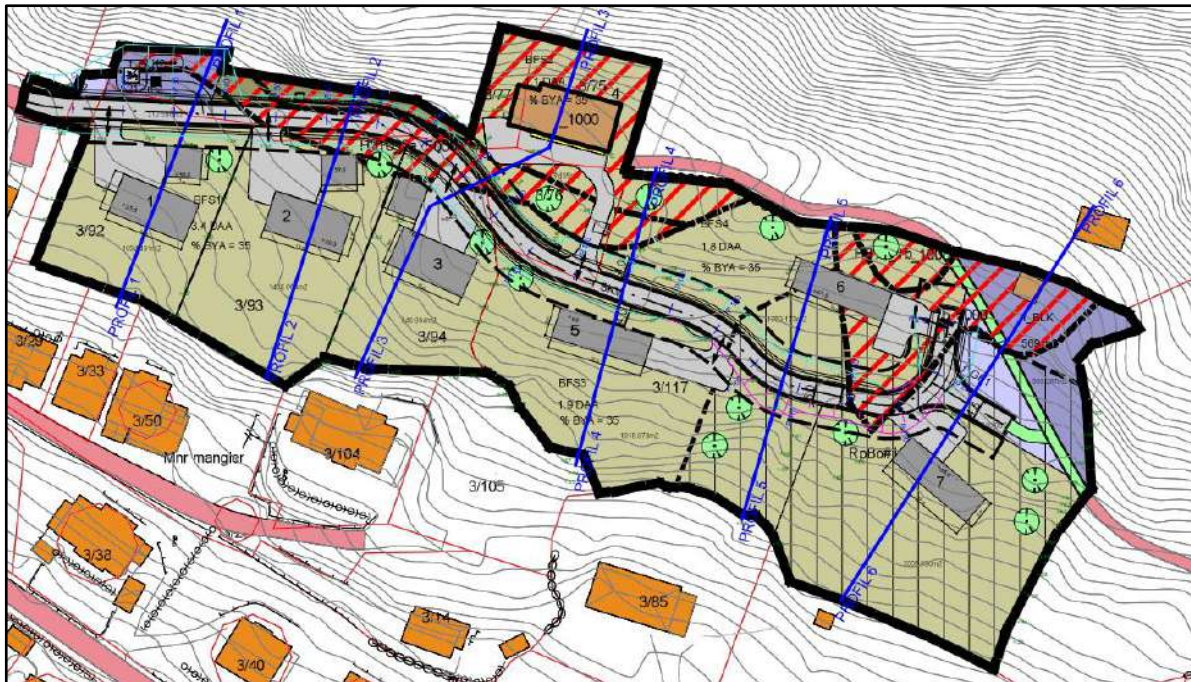
Man har tilrettelagt for etablering av bygninger med flatt tak eller pulttak, og mønetak. Noen av byggene ser man for seg kan etableres med underetasje, men de fleste er planlagt etablert med 2 etasjer over terrenghøyde. Illustrasjonene viser bygg med flatt tak og 2 etasjer. Boligene kan bygges med 2 etasjer over terreng, og underetasje er tillatt i tillegg. Tillatt gesimshøyde og mønehøyde er avgrenset i planføresegnene i samsvar med plan og bygningsloven, med tillatt høyde 8.0 meter gesims og 9.0 meter mønehøyde, målt til gjennomsnittlig terrenghøyde ved bygget.



Terrengprofilene over viser hvordan man har tilrettelagt for høydesetting for tiltak innenfor området. Illustrasjonene følger planforslaget i eget vedlegg.



Terrengprofilene over viser hvordan man ser for seg høydesetting for tiltak innenfor området. Illustrasjonene følger planforslaget i eget vedlegg



Illustrasjonsplanen viser hvor terrengsnittene i profil a-e er tatt.

6.3.2 Grad av utnyttning (veileder) Forskrift

- Man har tilrettelagt for utnyttelse av området i samsvar med gjeldende kommunedelplan, dvs 35 % for frittliggende småhusbebyggelse.

Alle tomtene har en rikelig størrelse, og noen av tomtene har en betydelig størrelse, dvs ca 2 dekar. For tomt 5-6 og 7 er det som nevnt kun tillatt å etablere eneboliger, og med 35 % tillatt BYA i samsvar med kommuneplanen, er det sannsynlig at tomtene vil ha svært god margin i forhold til tillatt BYA når de utbygges.

6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Man tilrettelegger for etablering av 3 nye boenheter i eneboliger på tomt 5-6-7. For øvrige ubebygde tomter i planområdet kan det etableres boliger i samsvar med definisjonen for frittliggende småhusbebyggelse, dvs eneboliger eller 2-mannsboliger.

I eksisterende bolighus innenfor planområdet, finnes pr i dag 1 boenhet. Planføresegnene sikrer begrensning av antall boenheter innenfor planområdet, som blir betydelig færre i denne planen enn hva gjeldende plan tilrettelegger hvis man vurderer både planområdet og tiliggende arealer langs regulert adkomstveg. Årsaken til at antall boenheter nå blir færre enn opprinnelig tilrettelagt for, er at felles veg Fauskelia er en privat felles veg, og alle som skal bruke vegen har behov for at vegens eiere gir bruksrett for vegen som kan tinglyses. Vegens eiere har i planprosessen gitt uttrykk for at vegrett kun vil bli gitt til den eksisterende boenheten (tomt 4) samt 3 nye boenheter (tomt 5-6-7), i tillegg til de 3 eksisterende tomtene (tomt 1-2-3) som allerede har vegrett.

6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

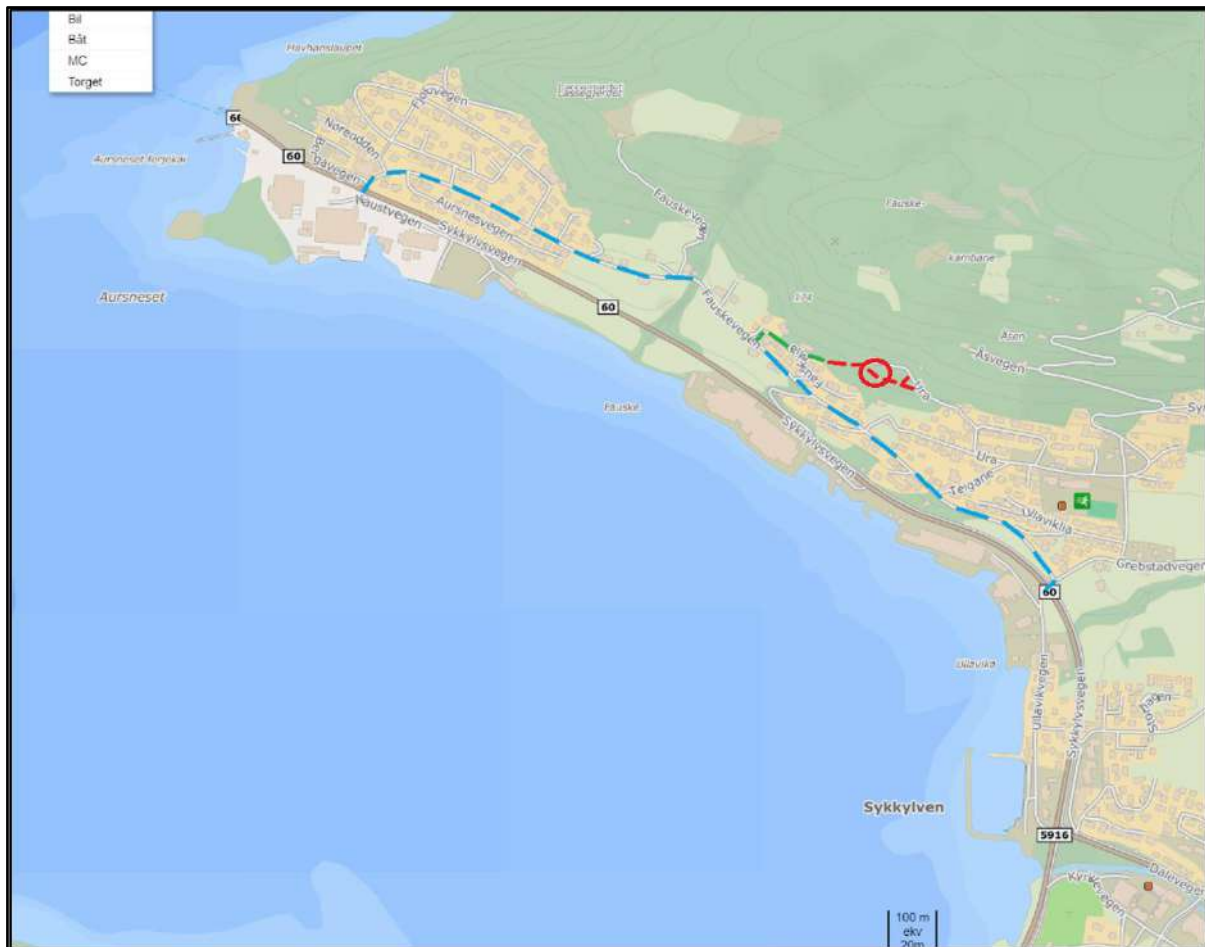
Planområdet har en landlig, men likevel sentral plassering i forhold til sentrum og offentlig kommunikasjon. Solforholdene vurderes som svært gode, siden terrenget heller mot sør.

6.5 Parkering

- Antall parkeringsplasser - Man har tilrettelagt for at parkeringskravet er innenfor gjeldende kommunedelplan, med 2 p-plasser pr bolig. I tillegg skal det settes av 1 sykkelparkeringsplass pr boenhet.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Felles privat adkomstveg, f_SKV skal knyttes til eksisterende privat veg Fauskelia vest for planområdet. Eksisterende veg Fauskelia har en lengde på 176 meter og er tilknyttet kommunal veg Fauskevegen i sørvest. Fauskevegen er tilknyttet fylkesveg 60 – Sykkylvsvegen i sørøst og i nordvest.



Kartutsnittet viser med blå stiplet linje Fauskevegen, og tilknytningspunktene til FV60 i nordvest og sørøst. Grønn stiplet linje viser eksisterende veg Fauskelia, og rød linje viser planlagt vegstrekning ved denne planen. Veglengde for denne planen er ca 200 meter med snuhammer i enden av vegen.

6.7 Trafikkløsning

Vegtilkomst til planområdet er planlagt som en blindveg med snuhammer, ca 200 meter lengde etter tilknytningspunktet. Total lengde for vegen etter etablering blir ca 385 meter. Ved dagens bruk av vegen, vurderes trafikkmengde å utgjøre 24 ÅDT ved faktor 4. I tillegg finnes en ubebygget tomt i området.

Ved gjennomføring av denne planen vil trafikk på vegen få et tillegg på 3-6 nye boenheter fra de allerede fradelte tomtene (tomt 1-2-3) pluss 1 eksisterende boenhet (tomt 4), i tillegg til 3 nye boenheter på nye inndelte tomter (tomt 5-6-7). Maksimalt antall nye brukere av vegen etter gjennomføring av denne planen vil være 10 nye boenheter i tillegg til de eksisterende. Ved faktor 4 vil ÅDT for fremtidige brukere utgjøre 40 ÅDT. Etter gjennomføring av denne planen vil vegen Fauskelia dermed ha en økning fra 24-28 ÅDT til maksimalt mellom 52 og 64 ÅDT dersom området blir utbygget maksimalt.

6.7.1 Utforming av veger:

- Bredde og stigningsforhold: Jf. Håndbok N100 (Statens vegvesen) bør boligveger av denne art utformes slik at lavt fartsnivå sikres, og med en bredde på mellom 3,5 og 4,5 meter. Planforslaget foreslår en regulert vegbredde på 4 meter- Vegen har breddeutvidelse i svinger, slik at vegen kan brukes av lastebiler. Nye adkomster skal brukes som møteplasser. Planlagt stigningsforhold er i samsvar med kommuneplanens krav, dvs. 10 %/1:10, men en strekning på 60 meter har en stigning på 1:8.33 (12 %), også i samsvar med kommuneplanen. Dette er foreslått for å begrense terrenginngrep ved etablering av vegen, siden terrenget er brattere enn veistigningen for del av strekningen. Man vurderer at vegstigning som foreslått er forsvarlig, fordi det bratteste partiet er plassert på en rett vegstrekning i fortsettelsen av en eksisterende nesten rett strekning, og derfor vil være mulig å bruke også for en lastebil vinterstid. Løsningen er avklart med Årim, som har gitt sin aksept for løsningen, med samme argumentasjon som vi har gitt over.

Siden dette er en forholdsvis lang privat adkomstveg som skal brukes av kun noen få boenheter (maks 10 innenfor tomt 1-7), har man tilrettelagt for at grøfter og vegskråninger stort sett skal plasseres på egen byggegrunn, dvs det er ikke regulert areal til grøfter og annet sideareal. Dette vurderes som forsvarlig fordi dette er en privat veg, og fordi vegtraseen strekker seg over eiendommer som alle er eiet av deltakerne i planforslaget. Grunneierne aksepterer at vegskråninger skal plasseres på egen tomtgrunn, og i tillegg er det regulert inn sideareal langs vegen. På nordsiden av første del av vegen er det regulert inn plass for skråning og støttemur, siden terrenget i dette området er høyere enn vegen, og siden deler av dette arealet skal disponeres etter avtale med grunneierne.

6.7.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Ny tilkomstvei innenfor området vil være felles for alle som skal bruke vegene. Man ser for seg at vegen i tillegg kan være attraktiv for beboere i nærområdet å benytte som snarveg mellom de forskjellige boligområdene, ved at eksisterende veg i øst nå skal reguleres som tursti, og ved at det blir regulert inn en tursti som gir gangpassasje mellom den nye private adkomstvegen og den eksisterende vegen.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Det er ikke planlagt offentlige veganlegg innenfor planområdet, men teknisk anlegg kan være aktuelt å etablere som offentlig anlegg.

6.9 Miljøoppfølging

- Miljøtiltak – Det er ikke planlagt spesielle tiltak i forhold til miljø. Det er ikke behov for støyskjerming, og utbyggingen har såpass begrenset størrelse med forskjellige grunneiere, slik at man vurderer at det ikke vil være behov for inndeling i utbyggingstrinn for å regulere anleggsarbeidet.

6.10 Universell utforming

- Hvilke krav er stilt: Teknisk forskrift regulerer forholdet til universell utforming på utendørs fellesarealer. For denne planen vil kravet slå inn i forhold til adkomst til lekeplassene, som skal ha fast dekke, for eksempel grus eller asfaltdekke, en stigningsgrad på 1:15 og bredde på 1.8 meter. På lekeplassen skal et areal på minst 1.6 x 1.6 ha fast dekke.
- Hvordan universell tilgjengelighet skal løses: For boliger på området er det krav til tilgjengelighet for boliger med alle funksjoner på samme nivå som inngangsparti. Bygningenes planløsning vil avgjøre om boligene får tilgjengelighetskrav eller ikke. Man ser for seg at alle 6 nye boenheter vil ha mulighet til å bli etablert som tilgjengelige boenheter. Teknisk forskrift regulerer krav til gangarealet mellom parkeringsplass og inngangsparti. For tilgjengelige boenheter er det krav om 1:15 stigningsgrad fra parkering og trinnfri adkomst til huset. For øvrige boenheter er det krav om 1:15 stigningsgrad fra parkering og frem til inngangsparti. Det finnes unntak, blant annet er det tillatt å benytte stigning 1:12 for kortere strekk.

6.11 Uteoppholdsareal

- Privat uteoppholdsareal: Ved planlagt bebyggelse ser man for seg at det vil være uproblematisk å tilrettelegge for tilstrekkelig privat uteoppholdsareal, siden alle tomtene er svært romslige. Utfordringen vil heller være å tilrettelegge for gode oppholdsarealer, i og med at terrenget heller en del, slik at det kan bli behov for terrassering av deler av uteoppholdsarealet. Det vil uansett være mulig å tilrettelegge for varierte størrelser for uteoppholdsarealene, i tillegg til uteoppholdsarealer på balkong og-/eller på takterrasser.

- Lekeplasser: f_BLK1 og f_BLK2 - Det finnes allerede et areal som er i bruk som lekeplass innenfor eiendommen, f_BLK1. Dette er en naturlekeplass med gapahuk og bål plass som er i bruk både sommer og vinter. Arealet er plassert i hellende terreng med en del stein, og er således ikke spesielt godt egnet som ballplass. Man ser for seg at det vil bli behov for å rydde og planere en mindre del av arealet, slik at areal og tilkomst imøtekommer kravet til universell utforming for en nærlekeplass i så stor grad som mulig. Arealet har en størrelse på 569 m², men deler av arealet er smalere enn 10 meter. Ca 350 m² vurderes å ha en bredde på mer enn 10 meter.

Tomtegrensene i nord og øst er definert av en steingard som naturlig også utgjør avgrensningen av dagens lekeareal. Siste oppmåling av eiendommen ble gjort i mai 2022, og grensene følger nå eksisterende steinmurer i stor grad. Naboområdet er per i dag ikke i bruk. Vi mener at området som er avsatt har en tilfredsstillende størrelse. Alt areal som er avsatt til lekeareal i denne planen rammer



Fotos til venstre viser eksisterende gapahuk og terreng på lekeplassen innenfor eget planområde, samt viser vegen Ura som nå blir regulert som tursti. Fotos til høyre viser turstier som starter ved sistnevnte veg.

inn og utgjør også litt ekstra areal i forhold til dagens naturlige lekeareal. Man vurderer videre at det ikke er behov for inngjerding av lekearealet, både på grunn av at dette er en naturlekeplass med mange store klatrestein og klatretrær, i tillegg til at området i praksis vil være så godt som bilfritt. Vegen er uegnet til høy fart med motorisert ferdsel, selv om grunneiere og personer med vegrett en sjelden gang kan ha behov for å bruke vegen i forbindelse med vedhogst, vedlikehold etc.

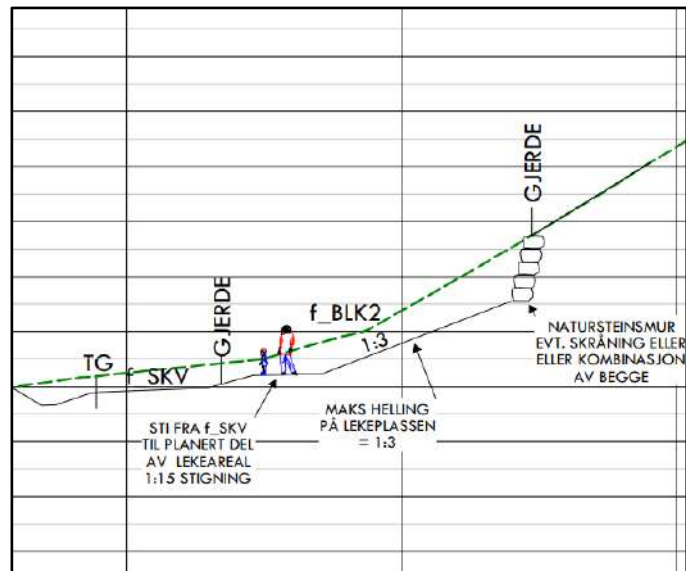
Arealet blir i dag brukt som uteskole/lekeareal for skole og barnehage, og som lekeareal etter skoletid for lokale barn. Siden barneskolen i nærheten nå skal flytte til Bakkeøyane, vil antakelig allmennhetens bruk av lekeplassen i fremtiden bli mindre enn før, men planforslaget tilrettelegger for at lekearealet skal videreføres som felles nærlekeplass, samt være tilgjengelig for beboerne i nærområdet. For å sikre vedlikeholdet og trygge lekeapparater, bør det opprettes en avtale mellom brukerne av lekeplassen.

f_BLK2: Etter 1. gangs offentlig høring ble det stilt krav om å tilrettelegge for lekeplass nr 2, med grunnlag i at det er lang avstand mellom f_BLK1 og de vestligste tomtene. I tillegg er det vurdert at eksisterende boliger som er plassert vest for planområdet, ikke har en lekeplass tilgjengelig pr i dag. Man ser for seg at det kan være mulig å få til et samarbeid mellom f_BLK2 og nabobebyggelse i nærheten om vedlikehold og bruk av lekeplassen dersom det er behov for dette. Man har foreslått å plassere f_BLK2 i området på nordsiden av vegen lengst vest, og regulert et areal med bredde på 10

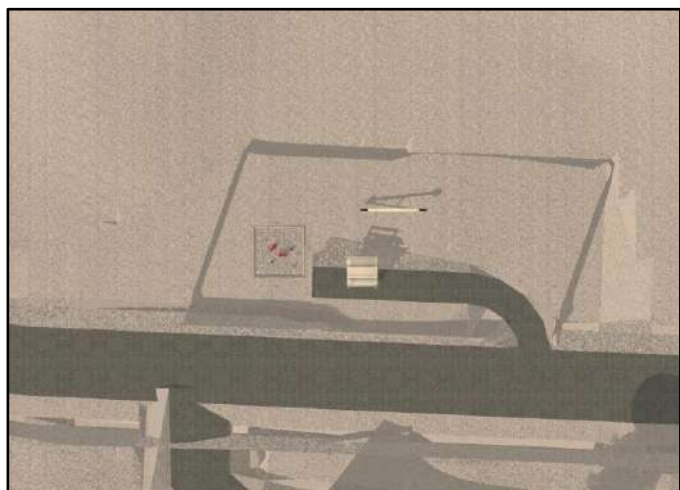
Solskjema til venstre viser solforholdene innenfor f_BLK2 på vårjevndøgn 23. mars kl 1500. Arealet vil ha sol på 100% av arealet på dette tidspunktet.



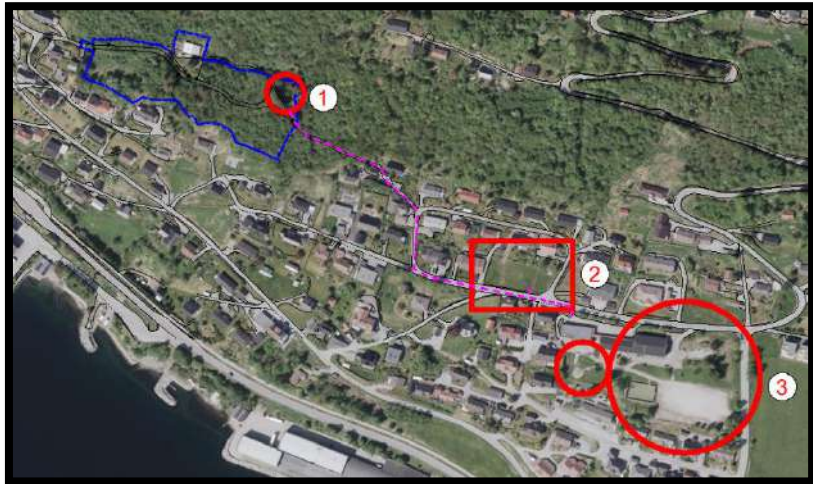
3D illustrasjonen viser eksempel for hvordan lekearealet f_BLK2 kan opparbeides. Det kan bli behov for mur langs nordlig grense.



Profil 1 viser hvordan men ser for seg at veg og lekeplass f_BLK2 må opparbeides i terrenget for å oppnå gjeldende krav til stigningsgrad på terrenget innenfor lekeplassen.



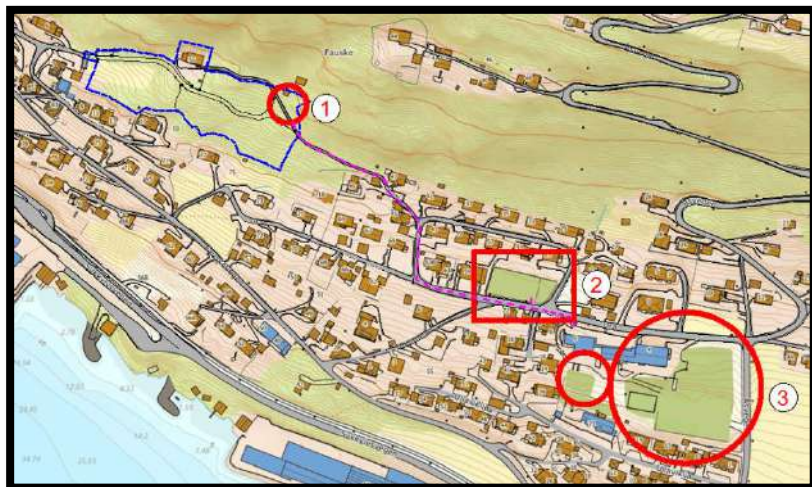
meter. Arealet er plassert sør for skredfaresone for S2. Terrenget er hellende i området og det vil være nødvendig med arrondering av terrenget innenfor lekearealet for å tilrettelegge for adkomst med 1:15 helling fra vegen samt et flatt areal for benk og sandkasse og et areal på minst 1.6 x 1.6 for oppstilling av rullestol etc. Man ser for seg at øvrig areal vil kunne arronderes til en hellingsgrad på 1:3, og det må vurderes om det blir nødvendig å etablere en støttemur (gjærne natursteinsmur) langs lekeplassens nordlige grense. Planføresegnene stiller krav til stigningsgrad for arealet, samt krav til gjerde mot veg og gjerde ved terrengforskjeller.



Flyfoto over viser plassering for eksisterende grønne arealer: 1) egen nærlekeplass, 2) regulert friområde i bruk som ballplass og nærlekeplass. 3) Eksisterende skole – skal snart ut av drift som barneskole. Gangavstand mellom 1) og 2) = ca 330 meter (rosa stiplet linje).

• Turveier

Nærområdet er plassert nær naturen, og har mange turveier tilgjengelig i gangavstand. Eksisterende veg skal videreføres som turveg. Sistnevnte veg gir også tilkomst til stier i området som fører ut i naturen nord for planområdet. Fauskekambane litt lenger nord har et betydelig nettverk av turstier.

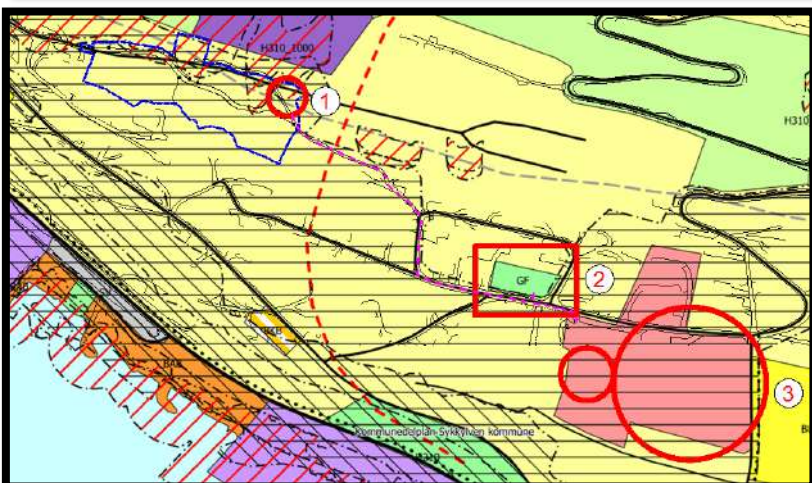


• Regulerte friareal i

nærområdet –

områdelekeplass - ballplass

I forbindelse med detaljreguleringen har man forsøkt å få oversikt over dagens situasjon i nærområdet i forhold til arealer som er avsatt til friområder i kommunedelplanen, eller



er i bruk som områdelekeplass, og har funnet følgende areal i tillegg til

1) = egen nærlekeplass.

2) Eksisterende ballplass og lekeplass. Se fotos neste side.

3) Barneskole med ballplass, lekeplass og andre tilrettelagte utearealer.

Ut fra dette vurderes det at beboere innenfor planområdet vil ha gode forhold for lek og uteopphold, ved at planforslaget tilrettelegger for etablering av en nærlekeplass som er betydelig større enn minstekravet på 200 m².



Fotos viser eksisterende ballplass og lekeplass (2) i nærheten av planområdet.



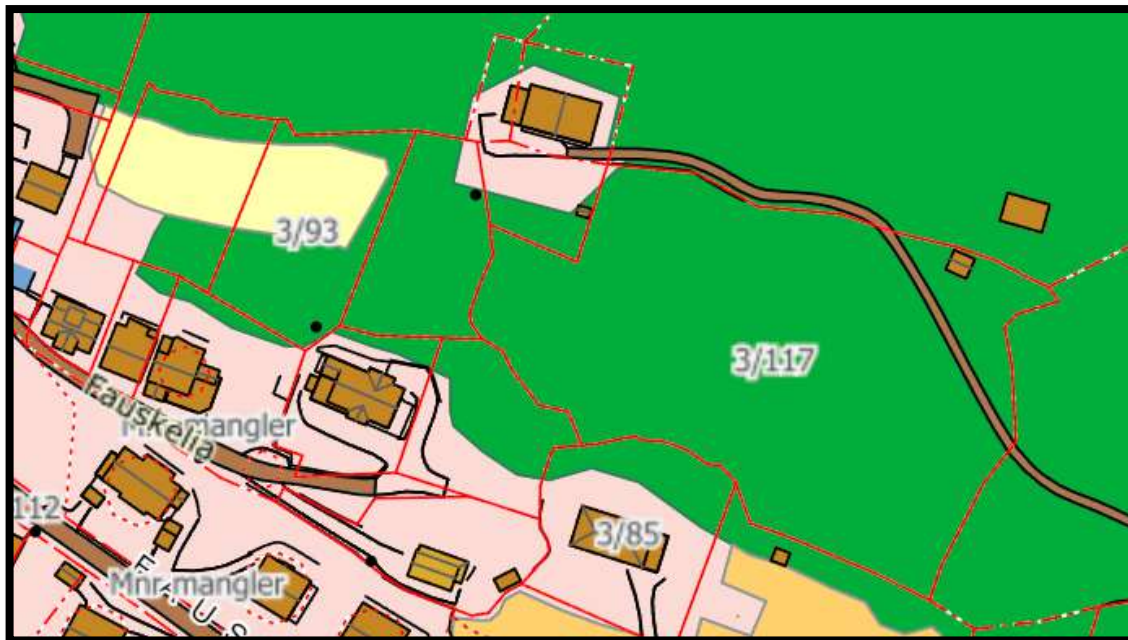
Videre vurderer man at avstand til eksisterende ballplasser og regulerte friareal er lenger enn kommuneplanens krav til avstand (250 meter), men vurderer samtidig at de litt større barna ikke vil ha problemer med å ta seg frem til noen av ballplassene og lekeområdene.



Foto til venstre viser skolearealet (3) med eksisterende lekeplass. Vi er ikke kjent med hva dette arealet skal brukes til når skolen ikke lenger er i drift.

6.12 Landbruksfaglige vurderinger

2 av de eksisterende regulerte og fradelte tomtene er registrert som innmarksbeite, men har ikke vært i bruk som landbruksareal de siste årene. Øvrig del av nytt byggeområde er registrert som skogareal. Det er ikke kommet innspill vedr. landbruksfaglige tema i forbindelse med oppstart.



✓	Skog, svært høy bonitet
✓	Innmarksbeite
✓	Bebygd

Kartillustrasjon over viser type vegetasjon innenfor i området..



Fotos over er tatt i østlig del av planområdet, dvs ved tomt 5-6 og 7.

6.13 Kollektivtilbud

Planforslaget medfører ikke endring av kollektivtilbud. De 2 nærmeste buss-stoppene er plassert sør for planområdet, på Fauskevegen og på Sykkylvsvegen jf. kartutsnitt. Aursneset fergekai er plassert ca 1.4 km i luftlinje fra planområdet.



Kartutsnittet viser plassering for de nærmeste buss-holdeplasser.

6.14 Kulturminner

• Løsninger i forhold til kulturminner

Som nevnt i kap. 5 er det innenfor planområdet ingen registreringer av kulturminner eller kulturmiljø.

6.15 Sosial infrastruktur

Ny sentrumsskole, som er lagt til Bakkeøyane, skal erstatte de tre skolene Aure, Ullavik (som er plassert i nærmiljøet) og Vik. I bygget er det satt av plass til tre paralleller på hvert trinn, dvs ca. 450 elever. De tre skolene i sentrum har i dag ca. 400 elever, slik at man vurderer at det er tilstrekkelig skolekapasitet for den planlagte utbyggingen.

6.16 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet VA-plan for området som vedlegges i eget dokument. Denne viser hvordan man tenker å løse vann, avløp og overvann for området. Når det gjelder løsning for overvann, så er det planlagt å lede dette til sjøen, delvis via eksisterende overvannsledninger. Det er vurdert at sistnevnte ledninger har tilfredsstillende kapasitet. Kommunen har gitt aksept for planlagt løsning, men har stilt krav om at planføresegner skal ha rekkefølgekrav som sikrer at kapasitet på overvannsledninger blir dokumentert i før det blir gitt løyve til igangsetting for nye boliger. I tillegg rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige utbedringer blir utført på ledningsnettet før bruksløyve blir gitt, alternativt er det krav om å etablere løsning for fordrøyning/infiltrasjon.

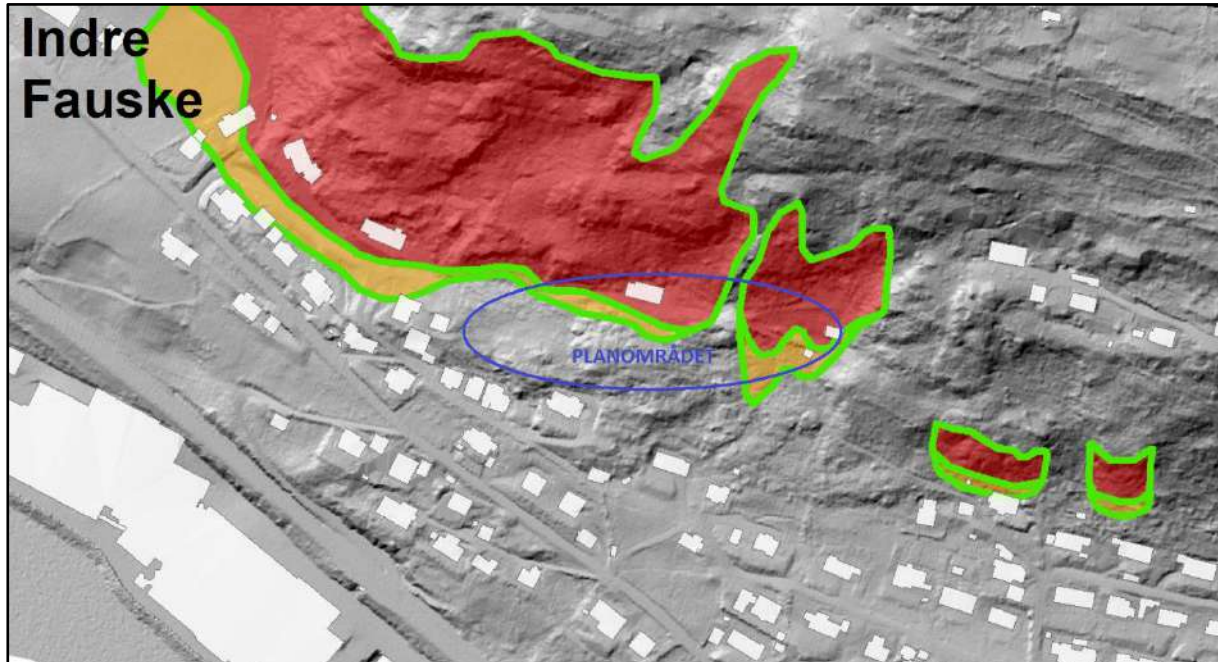
6.17 Plan for avfallshenting

Det er tilrettelagt for etablering av snuhammer i enden av felles adkomstveg. Planlagt renovasjonsløsning for området er at hver bygning har egne dunker, som trilles fram til vegkanten på hentedagen. Vi viser til vedlagte renovasjonstekniske plan, som er godkjent av Årim. Dokumentet følger planforslaget i eget vedlegg.

6.18 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Kommunen har tidligere utredet forholdet til skredfare i skredfarevurdering av 14.04.2015. Rapporten viser at nordlige deler av området har fare for steinsprang, med soner for 1/1000 skred og 1/5000 skred. Dette betyr at nye eneboliger ikke kan plasseres innenfor skredsone med 1/1000 års nominell sannsynlighet = (rød farge i kartet over = 1/1000 = sikkerhetsklasse S2). Gul sone gjelder for bygningstyper som ikke er planlagt i området og får derfor ikke virkning for denne planen (1/5000 = Sikkerhetsklasse S3).

Hentet fra DIBK -Direktoratet for byggkvalitet – Byggteknisk forskrift (TEK17):



Kartet viser at i planområdet er det faresone for 1/1000 = S2 og 1/5000 = S3. I faresone med gjentakintervall 1/1000 er det forbud mot å bygge boliger. I faresone med gjentakintervall 1/5000 er det forbud mot å bygge bygninger der mange mennesker oppholder seg normalt. Sistnevnte bygningstyper er ikke aktuelt å bygge i dette området.

1. Sikkerhetsklasse S1 omfatter for eksempel byggverk der det normalt ikke oppholder seg personer og der det er små økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- garasje, uthus og båtnaust
- mindre brygger
- lagerbygning med lite personopphold



(Vår merknad: Skredfarekartet for Fauskelia viser ikke faresone for S1 (1/100). Det er å anta at faresone for S1 er plassert nord for faresone for S2 (1/1000), og at alle bygningstypene som er nevnt i dette punktet kan etableres i begge faresonene som er plassert innenfor plangrensen for Fauskelia.)

2. Sikkerhetsklasse S2 kan for eksempel være byggverk der det normalt oppholder seg maksimum 25 personer, eller der det er middels økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- enebolig, tomannsbolig og eneboliger i kjede/rekkehus/boligblokk/fritidsbolig med maksimum 10 boenheter
- arbeids- og publikumsbygg/brakkerrigg/overnattingssted hvor det normalt oppholder seg maksimum 25 personer.

- driftsbygning i landbruket
- parkeringshus og havneanlegg

(Vår merknad: Bygningene som skal bygges i Fauskelia er omfattet av denne sikkerhetsklassen. Aktuell faresone i plankart og føresegner heter H310 1a og H310 1b) og det er forbudt å etablere nye boligbygg innenfor denne sonen.

AKTUELLE UNNTAK for S2:

- For bygninger som inngår i sikkerhetsklasse S2 kan kravet til sikkerhet for **tilhørende uteareal** reduseres til sikkerhetsnivået som er angitt for sikkerhetsklasse S1 (1/100). Dette fordi eksponeringstiden for personer, og dermed faren for liv og helse, normalt vil være vesentlig lavere utenfor bygningene.

(Vår merknad: Dette betyr at alt uteareal innenfor tomt 4-BFS2 og tomt 6 (BFS4) vurderes å være innenfor sikkerhetskravet.)

- Sikkerhetsklasse S1 omfatter også følgende tiltak der tiltaket har liten konsekvens for personsikkerhet og ikke omfatter etablering av ny bruksenhet: Bestemmelsen åpner for at noen mindre tiltak på eksisterende byggverk omfattes av sikkerhetsklasse S1, selv om bygningen som skal utvides eller bruksendres omfattes av sikkerhetsklasse S2 eller S3.

(Vår merknad: Dette gjelder eventuelle tilbygg inntil 50 m2 på det eksisterende bygget som er plassert innenfor faresone S2)

- Bestemmelsen omfatter ikke tiltak som fører til oppretting av ny bruksenhet, dette inkluderer å endre del av bolig til næringsformål.

3. Sikkerhetsklasse S3 omfatter for eksempel byggverk der det normalt oppholder seg mer enn 25 personer, eller der det er store økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser. Eksempler på byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- eneboliger i kjede/rekkehus/boligblokk/fritidsbolig med mer enn 10 boenheter
- arbeids- og publikumsbygg/brakkerrigg/overnattingssted hvor det normalt oppholder seg mer enn 25 personer
- skole, barnehage, sykehjem og lokal beredskapsinstitusjon

(Vår merknad: Ingen av bygningene som skal bygges i Fauskelia er omfattet av denne sikkerhetsklassen. Aktuell faresone i plankart og føresegner for denne sonen heter H310 2a og H310 2b. Dette betyr at disse faresonene ikke gir virkning for den planlagte bebyggelsen.)

6.19 Rekkefølgebestemmelser

Planføresegnene har rekkefølgekrav i forhold til

- etablering av infrastruktur,
- opparbeiding av regulert felles lekeareal f_BLK1 og f_BLK2
- Turveg innafor f_GF
- Overvatn

7 Konsekvensutredning

7.1 Konsekvensutredning etter konsekvensutredningsforskriften

Med bakgrunn i at planformålene i planforslaget er i samsvar med overordnet plan, vurderes det at planforslaget ikke utløser utredningsplikt i forhold til Forskrift om konsekvensutredning.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Planforslaget vurderes å være i samsvar med gjeldende kommuneplan når det gjelder bruksformål og veitilkomst, og gir virkning som forventet i forhold til kommuneplanen, i forhold til at området tilrettelegges for utbygging med småhusbebyggelse med tilhørende grønt areal og vegareal.

8.1.1 Forholdet til regulert fremtidig veg i kommuneplanen:

Når det gjelder kommuneplanens fremtidige veiføringer, medfører planen et avvik i forhold til overordnet plan ved at fremtidig samleveg i kommuneplankartet ikke er planlagt videreført som tilkomst til de ubebygde arealene i det bratte terrenget lenger øst.



Kartutsnittet viser planområdets plassering i kommunedelplankartet. Den sorte linjen som deler seg øst for planområdet er regulert som samleveg på bakken nåværende. Vegen er pr i dag etablert frem til vestlig plangrense for Fauskelia. Den røde linjen i retning nord-sør som er plassert øst for planområdet er regulert som hovedveg under bakken fremtidig. Rød stiplet linje markerer planområdet.

✓  Samleveg - På bakken - Nåværende

✓  Hovedveg - Under bakken - Fremtidig

Bakgrunnen for avviket er at den fremtidige vegen mot øst i kommuneplankartet vurderes som ikke gjennomførlig å etablere - fordi:

- 1) Kommuneplanen har tatt utgangspunkt i at vegen skal videreføres med utgangspunkt i eksisterende veg Fauskelia. Men vegen Fauskelia er privat eid, og veilaget aksepterer prinsipielt ikke flere brukere på vegen enn de som er planlagt i denne planen. Økt trafikk ut over det som er planlagt nå vurderes ikke som akseptabelt på grunn av vegkryssets utforming, vegens utforming og nærhet til boliger.
- 2) Fremtidig boligområde i kommuneplanen lenger øst, har en størrelse på ca 30 dekar og et boligområde med slik størrelse vil ha behov for en tilførselsveg som er dimensjonert i samsvar med aktuell vegnorm, dvs med større bredde enn vegen Fauskelia, samt med fortau og gatelys.
- 3) Utviding av vegen som nevnt over ville kreve at store deler av tilliggende hageareal måtte brukes til vegareal. Et slikt tiltak ville ført til et betydelig inngrep i eksisterende grunneiendommer, i en slik grad at eiendommene ville fått en betydelig forringelse som følge av tiltaket.
- 4) Alt vegareal måtte i tilfelle videreføring, eksproprieres av kommunen, ca 385 meter lengde fra start ved tilkoblingspunkt for Fauskelia, og frem til plangrense for denne planen i øst.
- 5) Trafikkmengden ville potensielt øke fra de planlagte ÅDT til minst mellom 250 og 350 ÅDT. Vegen ville få for dårlig trafiksikkerhet på grunn av at eksisterende bygninger ville fått en plassering tett inntil vegarealet, hvilket igjen ville gitt en uoversiktlig veg som ikke ville ivaretatt trafiksikkerheten på en tilfredsstillende måte.
- 6) Pr i dag er vegen Fauskelia regulert og etablert som en felles privat adkomstveg. Dersom vegen skulle endres til en offentlig veg med betydelig høyere ÅDT, ville krysset måtte endres fra å være en felles avkjørsel, til å være et vegkryss der kjørende på Fauskevegen ville ha vikeplikt fra høyre (fra Fauskelia). Dette ville igjen medført at frisiktkravet ikke ville være oppnåelig, dvs. sikttrekanten ville øke fra 4 x 45 meter til 20 x 45 meter. Sistnevnte frisikt er ikke mulig å gjennomføre på grunn av den etablerte boligens plassering, samt på grunn av terrengets høyde langs vegens sider.
- 7) Vår konklusjon er at vegtraseen i kommuneplanen ikke er gjennomførlig av årsaker som er nevnt over. Vi mener at kommuneplanen ikke burde ha videreført den fremtidige vegtraseen i plankartet, men heller vurdert hvilke andre mulige løsninger som finnes til adkomst for det ubebygde området. I tillegg burde det i kommuneplanarbeidet vært tatt en overordnet vurdering vedr. om det fremtidige boligområdet i øst er tilstrekkelig egnet som boligområde, siden terrenget er svært bratt her og vil kreve en god del terrenginngrep, både ved etablering av veiadkomst og ved etablering av boliger. Deler av området har også skredfare.
- 8) Selv om terrenget er bratt, har vi tatt en vurdering i forhold til en alternativ adkomst til byggeområdet i øst, for å synliggjøre at det finnes alternativer til vegtraseen i arealplankartet som bør vurderes. Vi vurderer i den sammenheng at alternativ adkomst bør vurderes fra Åsvegen, med tilkoblingspunkt like forbi tredje sving. Dette er samme sving som også utgjør vegkrysset som i tillegg gir kjøreadkomst til Symrevegen i retning mot øst.

Foto viser eksisterende situasjon for bebyggelsen langs vegen Fauskelia. Det ville være særs ugunstig for beboerne dersom det her skal etableres en bred samleveg med fortau. Alle tomtene langs vegen ville få eiendommene sine redusert i stor grad, og husene ville blitt liggende svært nær vegen. Status for vegen er at den er privat eiet.

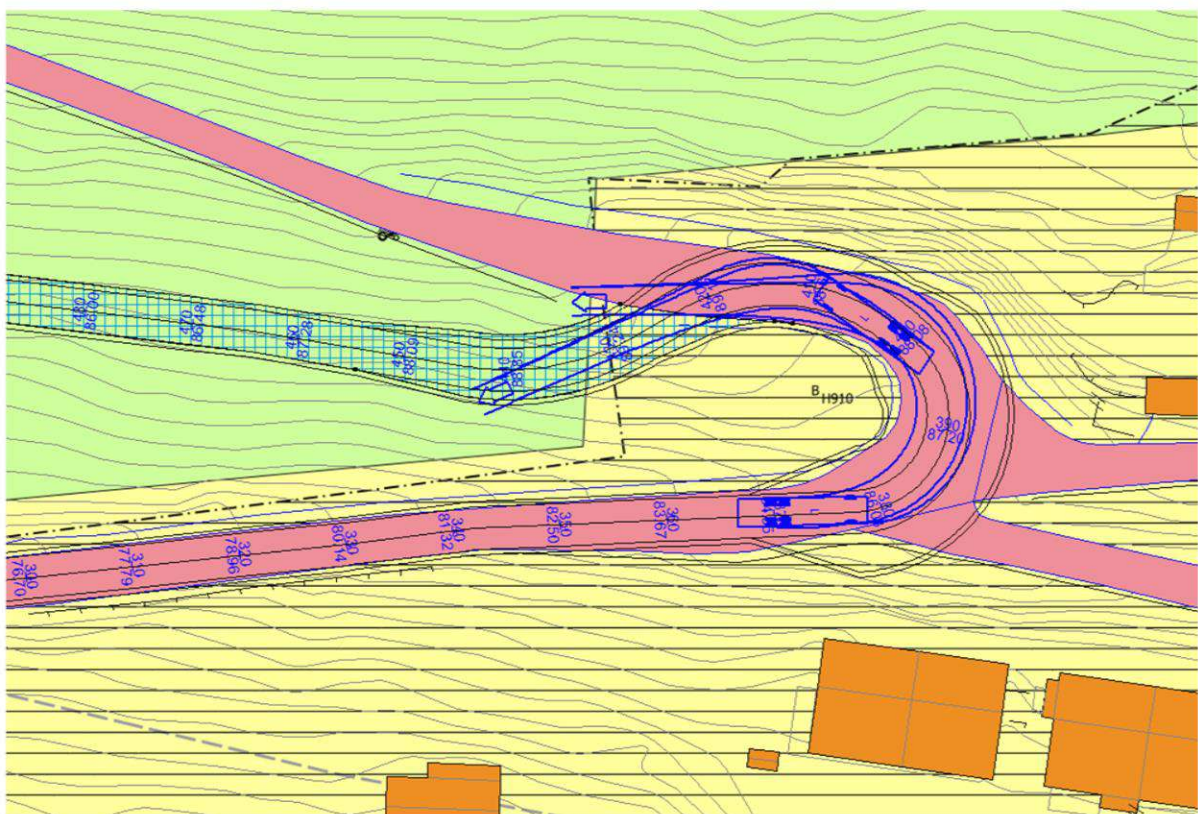
For å vise at kommuneplanens intensjoner kan ivaretas selv om vegen Fauskelia ikke videreføres mot øst slik kommuneplankartet har tilrettelagt for, har vi foreslått at kommunen vurderer en annen vegtilkomst til byggeområdet i øst.



- 1) Pil til venstre viser startpunkt for vegen Fauskelia, dvs eksisterende startpunkt for den fremtidige vegen som kommuneplankartet tilrettelegger for.
- 2) Pil til høyre viser foreslått punkt i svingen i Åsvegen som en mener bør vurderes som nytt startpunkt for en eventuell fremtidig veg til boligområdet. Alternativ veg fra Åsvegen som illustrert, vil gi kortere avstand frem til fremtidig boligområde, enn vegen fra vest. Vegen vil være bratt og vanskelig å opparbeide, men samme forhold vil også gjøre seg gjeldende, selv om vegtilkomsten skulle etableres fra vest. En eventuell veg fra øst ville ikke ødelegge eksisterende bomiljø i samme grad som den ville dersom den ble etablert fra vest gjennom Fauskelia.
- 3) Sirkel angir omtrentlig det fremtidige boligområdet i kommuneplanen.



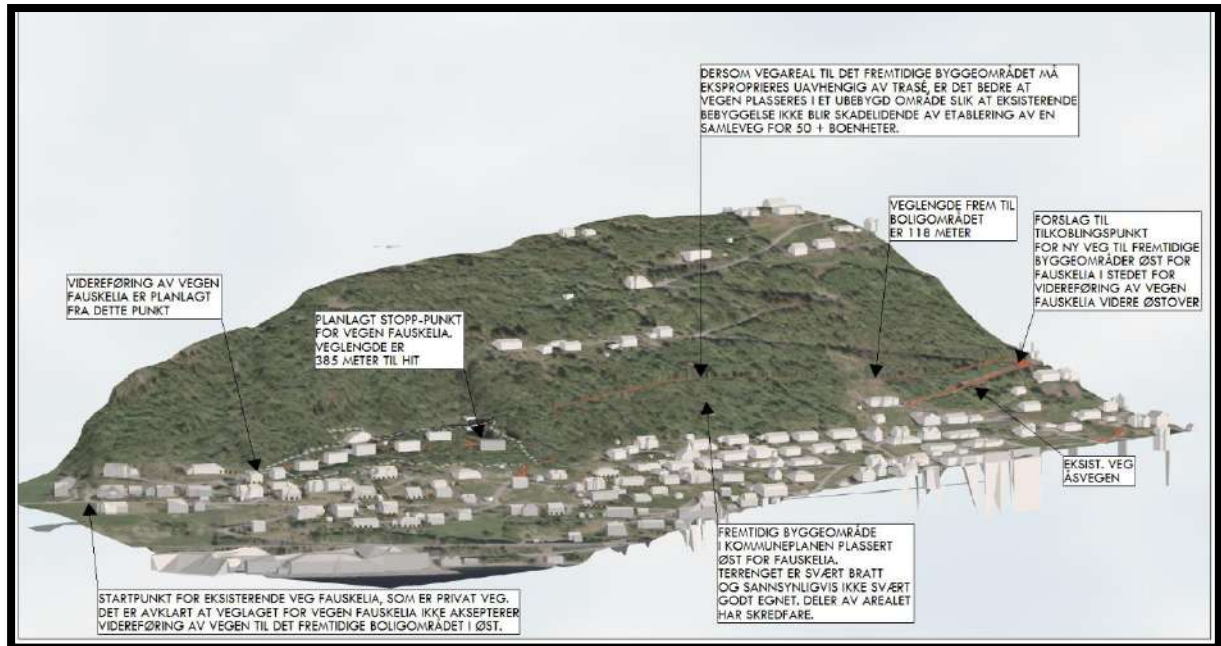
Kartutsnittet viser illustrert tilkoblingspunkt og videre foreslått trasé mot vest. Veglengde frem til boligområdets start er ca 118 meter.



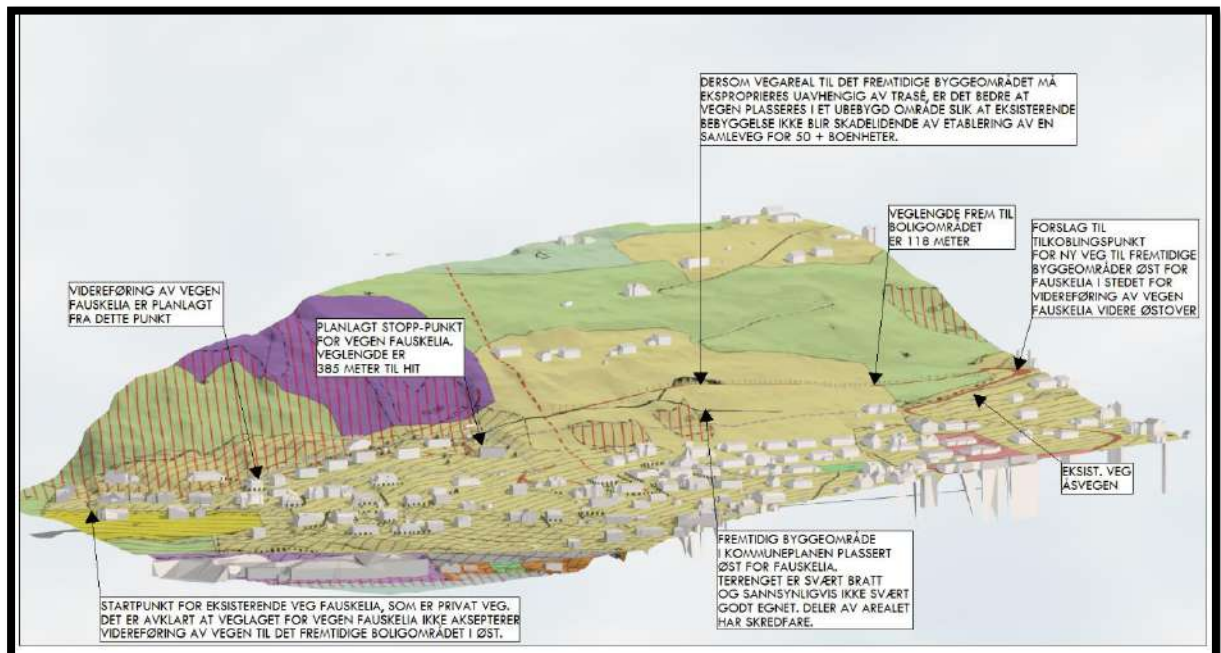
Illustrasjonen viser at det vil være praktisk mulig å etablere en ny adkomst i dette området. Illustrasjonen viser plasskrav til svingkurve til lastebil. Se også illustrasjonen senere i dokumentet som viser avkjørsel med frisishtlinjer og 70 grader tilkobling.



Foto er tatt fra krysset ved Symrevegen, og viser svingen i Åsvegen som kan vurderes å gi adkomst til det fremtidige boligfeltet, dersom kommunen holder fast på at området skal videreføres som byggeområde i fremtiden. Terrenget er bratt og det vil eventuelt være behov for bratte skråninger og murer langs vegens sideareal.



Illustrasjonen viser flyfoto drapert over terrenget. Som det fremgår av illustrasjonen, er terrenget i det ubebygde området svært bratt. Fra startpunkt og frem til planlagt stopp-punkt for vegen Fauskelia, er veglengde ca 385 meter. Ny veg gjennom området vil kreve en høy andel av bratte skråninger, murer og fjellskjæringer. Denne situasjonen vil gjøre seg gjeldende uavhengig av om vegtilførsel kommer fra vest eller fra øst. (Denne illustrasjonen følger i eget vedlegg)

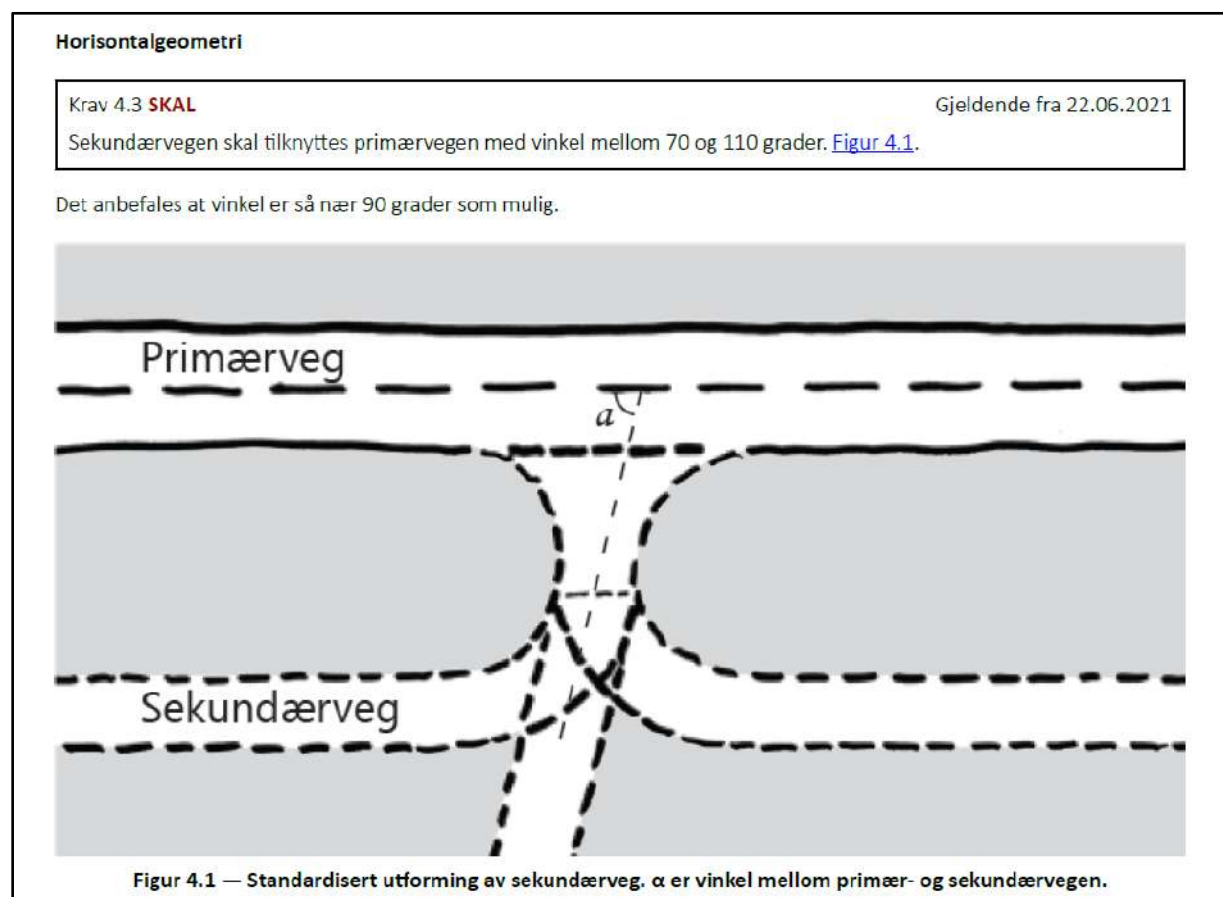


Illustrasjonen viser kommunepunkter drapert over terrenget. Fra illustrert nytt foreslått startpunkt ved Åsvegen og frem til regulert byggeareal i kommuneplanen, er veglengde 118 meter. Ny veg gjennom området vil kreve en høy andel av bratte skråninger, murer og fjellskjæringer. Denne situasjonen vil gjøre seg gjeldende uavhengig av om vegtilførsel kommer fra vest eller fra øst. (Denne illustrasjonen følger i eget vedlegg)

8.1.1.1 Forholdet til trafiksikkerhet i foreslått tilkoblingspunkt på Åsvegen.

For å ytterligere dokumentere at det er mulig å etablere tilkomstveg fra det foreslåtte punktet i Åsvegen, har vi foretatt en vurdering av trafiksikkerhet dersom kommunen i fremtiden velger å tilrettelegge for en ny adkomst fra dette området. Det er beskrevet over at en veg med tilkoblingspunkt i Åsvegen nordvest for tredje sving vil kunne fungere som tilkoblingspunkt for en fremtidig veg mot det fremtidige boligområdet i vest.

Vi har tatt en kontroll på tilkoblingspunktet i forhold til Statens vegvesens håndbok N100. Av denne fremgår det at det kan aksepteres en vinkel på mellom 70 og 110 grader i tilkoblingspunktet. Videre fremgår det hvilken stoppsikt som skal danne grunnlaget for frisisiktsoner ved forskjellige fartsgrenser, se illustrasjoner under.



Krav 2.17 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021
 Fri sikt langs gater skal være minst lik stoppsikt, jf. [Tabell 2.1](#).

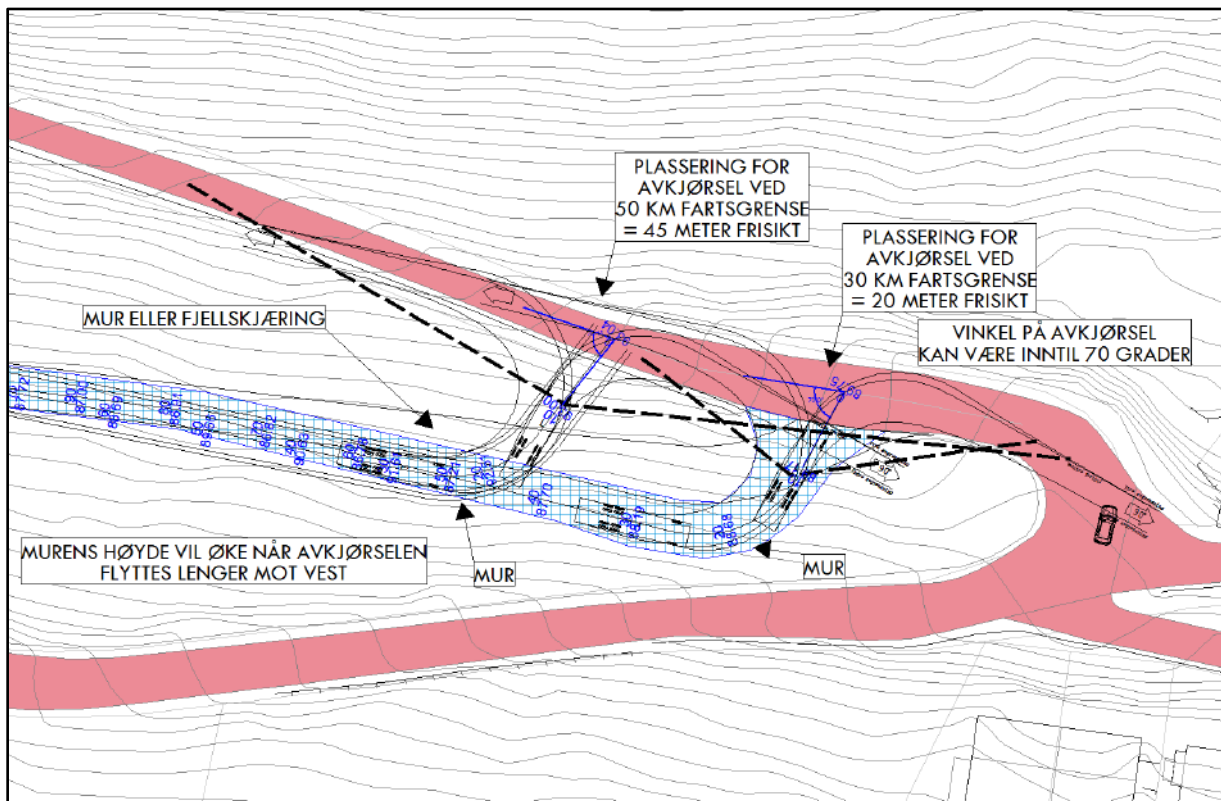
Tabell 2.1 — Stoppsikt for gater (mål i m).

	Fartsgrense 30 km/t	Fartsgrense 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Stoppsikt	20	30	45	60

Illustrasjoner hentet fra Statens vegvesens håndbok N100 viser tillatt vinkel for tilkoblingspunkt og nødvendig stoppsikt.

Med grunnlag i ovennevnte håndbok, har vi i illustrasjonen under foretatt en justering på tilkoblingspunktet i forhold til skisser vist tidligere i denne dokumentet.

Skissen under viser plasskrav for en lastebil i full størrelse i et tilkoblingspunkt som er i samsvar med krav i N100 med en vinkel på tilkoblingspunktet på 70 grader. Tilkoblingspunktet nærmest svingen fordrer at fartsgrensen settes til 30 km/t i dette området, Tilkoblingspunktet lenger vest, tilfredsstiller kravet til frisikt ved fartsgrense 50 km/t. Begge avkjørslene er vist som en felles avkjørsel med vikeplikt for primærvegen.



Figur 3 Skissen over viser 2 mulige løsninger for nytt tilkoblingspunkt for eventuell fremtidig tilførselsveg for de avsatte boligarealene i kommuneplanen.

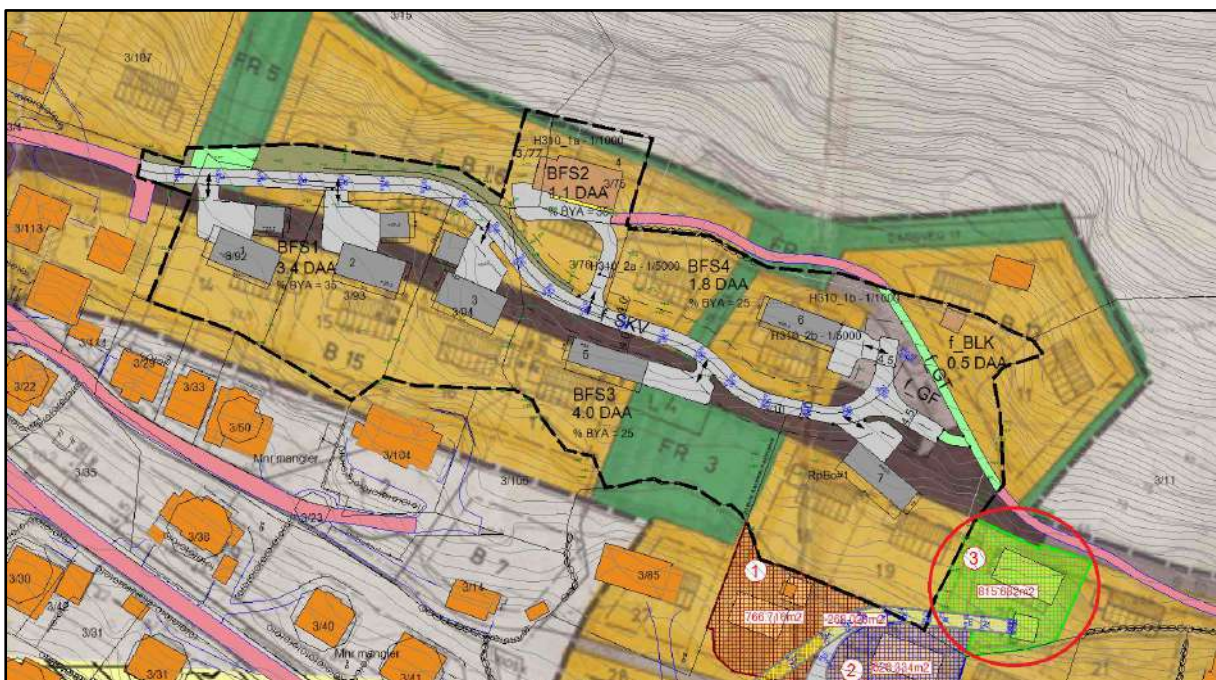
Når det gjelder vurdering av hvilken av de to som vil være den mest hensiktsmessige, så er dette en avveining som kommunen må gjøre dersom en tilførselsveg her blir aktuell å regulere inn i neste rullering av kommuneplanen.

Åsvegen er allerede pr i dag etablert på en slik måte at flere av Statens vegvesens normer ikke er oppfylt. Dette gjelder blant annet krav til horisontalkurvatur, stigningsgrad og vegbredde. I områder som har så bratt terreng som her, kan det for kommunale veger være nødvendig å inngå kompromiss i forhold til Statens vegvesens standarder, men forutsetningen må være at trafikksikkerheten blir ivare tatt.

Virkemiddel for å sikre tilfredsstillende trafikksikkerhet i en avkjørsel som dette kan for eksempel være å sette ned fartsgrensen på primærvegen, begrense antall boenheter i området ved å stille krav om maks antall boenheter, sikre myke trafikanter langs vegen med gangareal, sørge for skilting av vikeplikt og sørge for tilfredsstillende frisikt.

8.1.2 Forholdet til regulert veg i gjeldende plan og adkomst til eksisterende tomter langs vegen.

En nabo har i forbindelse med innspill til oppstart varslet at han blant annet ønsker at regulert veg i gjeldende plan videreføres helt frem til tomtengrense i øst, slik at hans areal gbnr 3/11, kan bebygges og få sin adkomst fra samme veg. Så vidt en kan vurdere, så er det 3 tomter innenfor gbnr 3/11 som grenser til dette planområdet, og som er regulert slik at de i forhold til reguleringsstatus vil ha mulighet for å kunne bebygges uten ny regulering. 2 av tomtene (merket 1 og 2 i kartskisse) er plassert sør for planområdet, innenfor planen Reguleringsendring for Jørgengarden, og en tomt, øst for planområdet (merket 3 i kartskisse) er plassert innenfor samme gjeldende plankart som tomtene i denne planen, dvs. planen for Ullavik Fauske I.



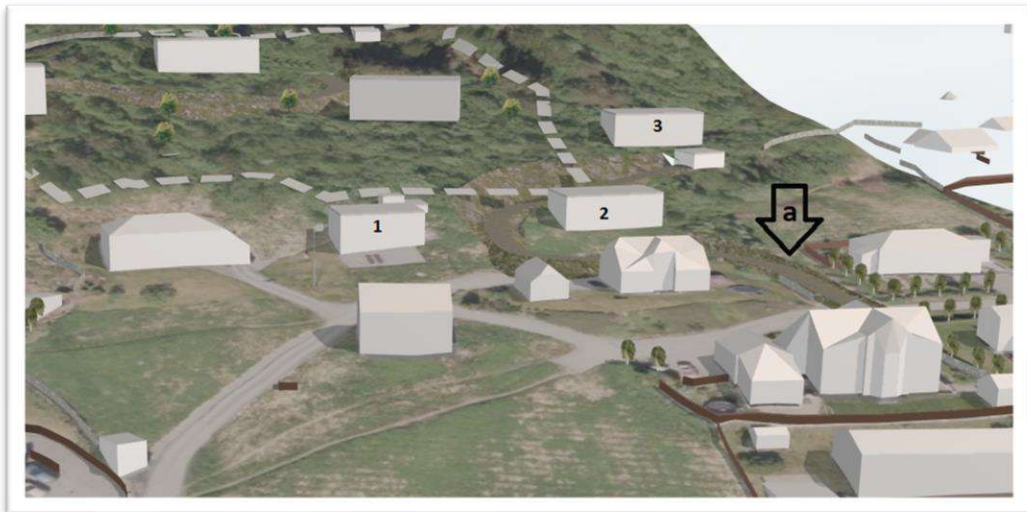
Kartutsnittet viser plangrense for nytt plankart, samt viser plassering for mulig bebyggelse. Gjeldende plan pr i dag er lagt under det digitale kartet. Regulert vegareal gjennom planområdet er nå foreslått plassert i nordlig del av området i motsetning til vegarealet i gjeldende plan, som er plassert lenger sør og i rett linje i retning mot øst, og videre utenfor plangrensen. Tomten som naboen ønsker veitilkomst gjennom området til, er plassert rett øst for planområdet (merket 3).

En er som nevnt tidligere, kjent med at vegen Fauskelia er en privat veg, og at veglaget for Fauskelia ikke har intensjon om å gi vegrett til andre tomter enn de som blir omsøkt i denne planen. Man vurderer at det i plansammenheng nå vil være uheldig å tilrettelegge for en løsning som ikke er gjennomførlig i praksis, siden man på den måten ved for eksempel klage etter godkjenning av planen, ville kunne skape problemer for planen dersom man regulerer inn vegløsninger som beviselig ikke er gjennomførlige.

En har derfor heller valgt å utrede hvilke alternative løsninger som finnes for tomte merket 3) i vedlagte kartskisse, for på den måten å synliggjøre at denne planen ikke vil være til hinder for utbygging av denne tomte, selv om det ikke tilrettelegges for at tomte skal ha vegrett via vegen Fauskelia.

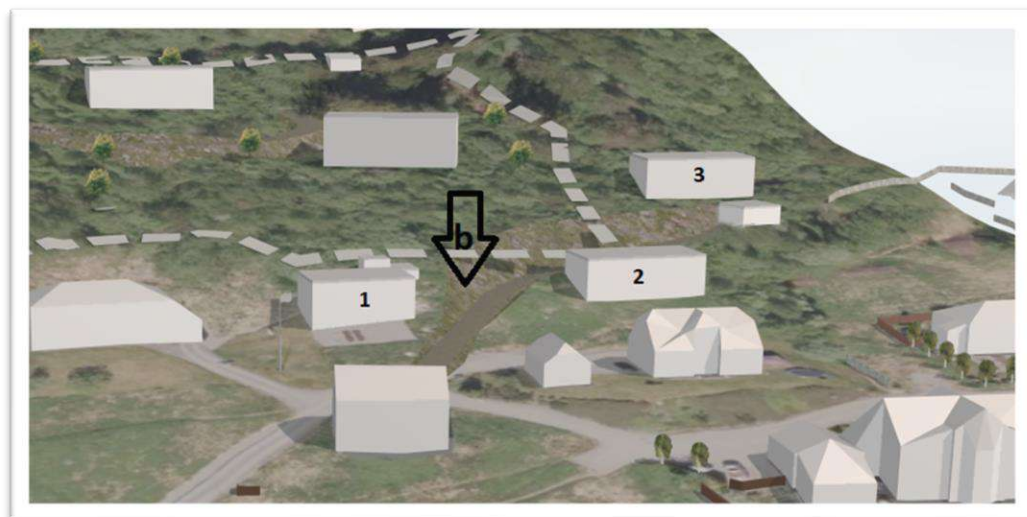
Sammenstilling mellom de gjeldende plankartene for området viser at det likevel vil kunne finnes en akseptabel fremtidig løsning for vegtrasé til naboeiendommen i sørøst (merket nr 3), selv om denne tomte ikke oppnår vegrett via en videreført veg Fauskelia.

Ved å følge regulert trasé i egen plan (Jørgengarden – se kartutsnitt under), kan vegareal videreføres mot nord og øst, og på den måten gi tilkomst til tomt 3 innenfor grunneierens egen grunn.



Illustrasjonen over viser bebyggelse i samsvar med kartutsnittet og vegalternativ a)

Illustrasjonen under viser bebyggelse i samsvar med kartutsnittet og vegalternativ b)



Alternativt kan eksisterende situasjon for eiendommen videreføres, ved at det etableres tilkomst fra eksisterende veg jf. alternativ b) i kartslette. Stigningsgrad for begge illustrerte alternative vegtraseene er 1:8.

Begge forslagene fordrer at kommunen gir dispensasjon fra plankartene. Dersom vegen skal etableres som illustrert her, kreves det også tillatelse og vegrett via sørøstlige hjørne av tomt 7 innenfor planen for Fauskelia. Men det er sannsynligvis mulig å etablere vegen innenfor egen grunneiendom også.

Veglaget for vegen

Fauskelia vil ikke gi vegrett til tomten merket 3), og dermed blir det ikke forsvarlig å regulere vegforbindelse til denne tomten via vegen Fauskelia.

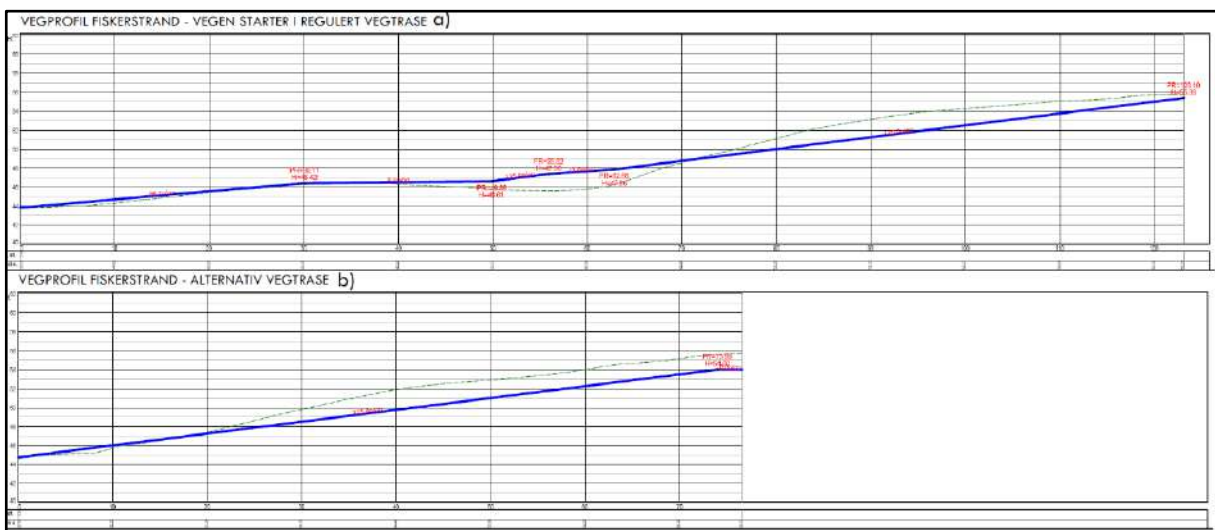
Kartskissen har som hensikt å synliggjøre at planen likevel ikke vil være til hinder for utbygging av tomten merket 3) innenfor gbnr 3/11. Plankartet for Jørgengården er vist med farge, og det gjeldende plankartet for Ullavik-Fauske 1 er vist med grå farge.

Tomt 1 er vist med rød rutet skravur, tomt 2 er vist med blå skravur. Arealer er vist med rød skrift. Begge sistnevnte tomter er plassert innenfor planen for Jørgengården.

Illustrasjonen medfølger planforslaget i eget dokument.

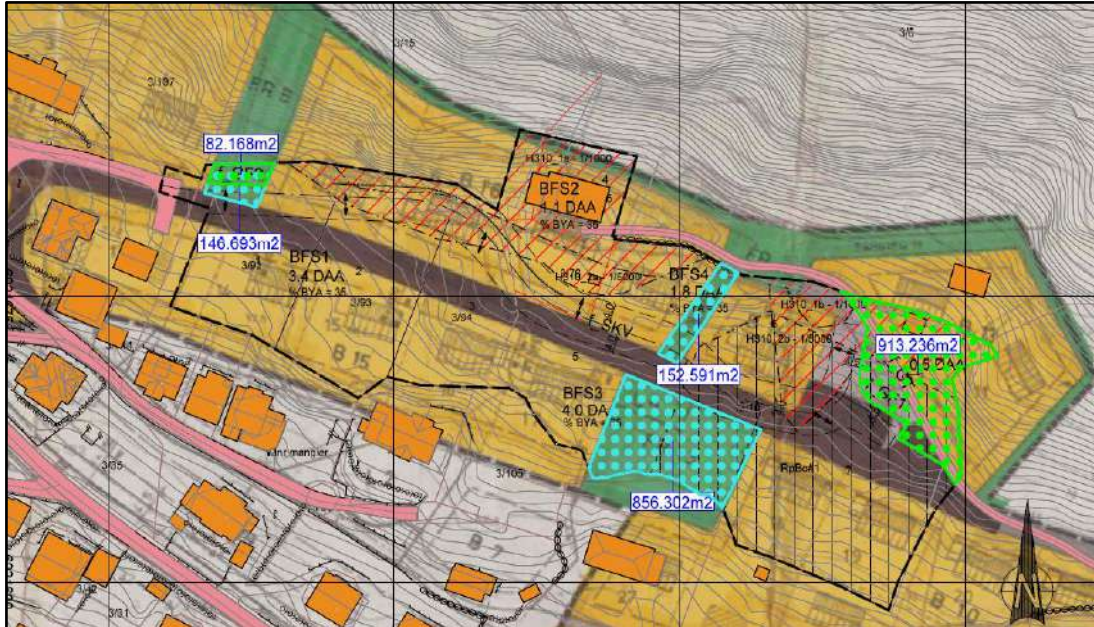


Tomt 3 er vist med grønn skravur. Denne tomten er plassert innenfor planen for Ullavik Fauske 1, og det er denne tomten grunneier ønsker vegforbindelse til via vegen Fauskelia. Skissen viser at det i stedet er mulig å etablere adkomst fra sør frem til tomt 3. Det er illustrert 2 mulige løsninger for vegtilkomst til tomt 3. Den ene (a) følger regulert vegtrase, og den andre (b) er tilkoblet eksisterende veg. Begge løsninger vil kreve dispensasjon fra plankart i en eventuell byggesak. Illustrert løsning vil også kreve vegrett fra tomt 7, men det er antakelig mulig å etablere vegen kun på egen grunn også.



Langdesnitt som viser vegtrase merket a og b fra kartillustrasjonen over. Bratteste stigningsgrad som er vist er 1:8.

8.1.3 Forholdet mellom regulerte grøntområder i gjeldende plan og regulerte grøntområder i planforslaget:



Kartutsnittet viser arealstørrelser for grønne arealer i gjeldende plan med turkis prikker, og arealstørrelser for grønne arealer i planforslaget med grønne prikker. Arealstørrelsene for gammel plan og ny plan er omtrent like store. I tillegg er det i tillegg lagt til areal for lekeplass f. BLK2 i vest som ytterligere øker grønne arealer. Passasje til utmarka nord for planen blir sikret både i vestlig og østlig del av planområdet.

Som illustrert i kartutsnittet, medfører planforslaget en endring i plassering for grønne regulerte arealer. Kartskissen viser med turkis farge hvilke arealer innenfor plangrensen som tidligere var regulert som grøntareal. Lys grønne prikker viser grønne areal i det foreslåtte nye plankartet. Arealstørrelsene for grøntområdene i gammel plan og ny plan er nesten like store. Grønn passasje til utmarka som er plassert nord for planområdet, blir sikret både i vestlig og østlig del av planområdet.

Vedr. behov for kobling mot regulert grøntkorridor i eldre plan i sør: Gjeldende plan hadde et regulert friområde som var plassert omtrent midt i planområdet. Dette planforslaget har foreslått å flytte dette området til nordvestlig hjørne, som i gjeldende plan er en byggetomt. Plasseringen er valgt fordi dette arealet i lenger tid har vært benyttet av skoler og barnehager som naturlekeplass, og planforslaget viderefører denne tradisjonen. Pr i dag så er det vegen Ura som blir benyttet som tilkomst til naturlekeplassen og naturområdene lenger nord. Vår vurdering er at denne tilkomsten er så godt innarbeidet i lokalsamfunnet, at den er naturlig for alle å bruke i fortsettelsen også. I tillegg reguleres det inn en gangvegforbindelse mellom Ura og ny tilkomstveg i denne planen.

Vi er videre kjent med at de regulerte grønne passasjene i den gamle planen i sør ikke er opparbeidet. Vi vurderer videre at arealet er bratt i dette området, og at de regulerte passasjene er plassert nær inntil eksisterende boligbebyggelse i sør.

Vi mener i utgangspunktet at siden lekearealet er flyttet internt i planområdet, og allerede er tilknyttet et fungerende og innarbeidet gangareal, vil det være lite hensiktsmessig å tilrettelegge for en ny gangpassasje i terrenget som vil ende i en boligtomt i sør. Særlig fordi den regulerte

gangpassasjen i sør er plassert tett inntil eksisterende bolig, og fordi gangpassasjen vil få en stigningsgrad brattere enn 1:3, både innenfor planområdet og lenger sør.

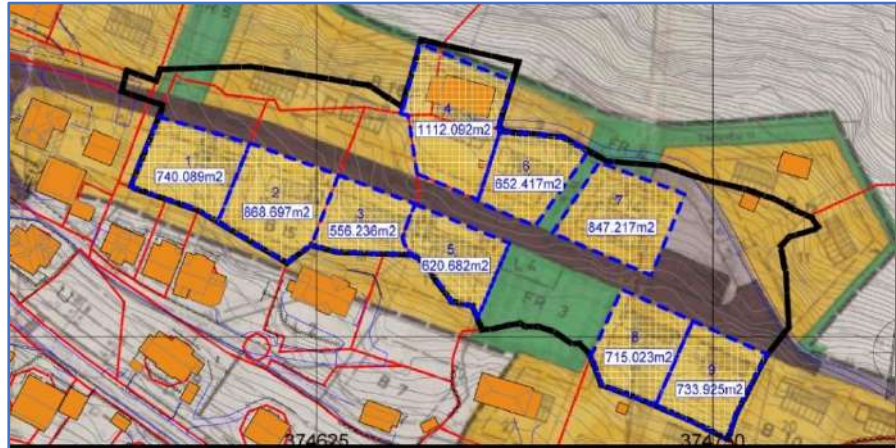
Vår konklusjon: Som beskrevet over, så er man av den oppfatning at det ikke vil være hensiktsmessig å videreføre en grønn passasje i nord-sør retning fordi grøntområdet i plankartet er flyttet lenger øst, samt fordi det eksisterer en betydelig bedre gangtilkomstveg i nærheten allerede, som er innarbeidet i lokalsamfunnet. Videre vil det ikke være hensiktsmessig å opparbeide en ny gangtilkomst her fordi tilknytningen i sør ikke er opparbeidet og fordi det ikke foreligger planer om opparbeiding av denne gangpassasjen på naboarealene i uoverskuelig fremtid. I tillegg er terrenget svært bratt i det aktuelle området, slik at en gangpassasje her vil være mer ugunstig å bruke enn den eksisterende vegen Ura.

Etter 1. gangs høring er det gjort ytterligere en vurdering av forholdet. Man har med grunnlag i sistnevnte, fortsatt valgt å videreføre plankartet uten denne grøntkorridoren. Dette fordi den i tillegg til vurderinger nevnt over, også er plassert så nær eksisterende boliger i sør at den vil føles privatisert, og derfor med stor sannsynlighet ikke vil bli brukt av allmennheten uansett. Nabo i sør har også gitt tilbakemelding om at de ikke ønsker eller har behov for en ekstra passasje nordover.

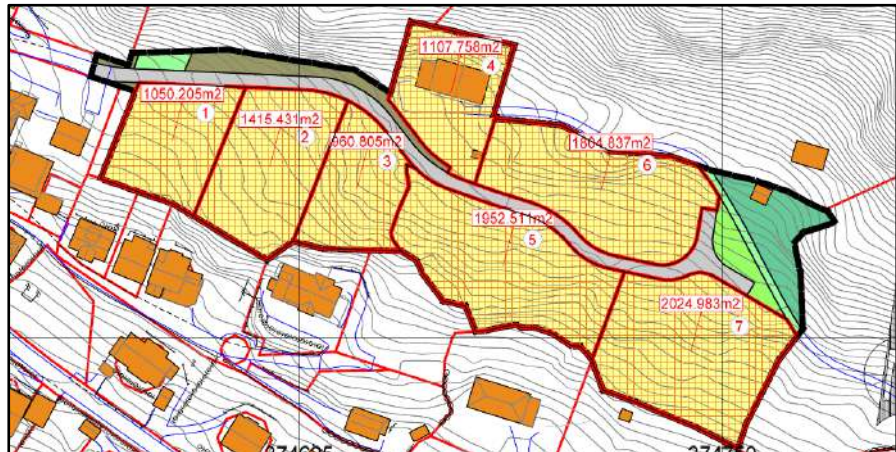
8.1.4 Forholdet til regulerte tomter i gjeldende plankart og regulerte tomter i nytt plankart.

Planforslaget innebærer at tomteinndelingen innenfor planområdet blir endret i forhold til gjeldende plan. Kartillustrasjonen under gir et bilde av antall tomter og arealstørrelser i gjeldende plan sammenlignet med situasjonen etter ny regulering.

Kartillustrasjonen viser arealstørrelser for tomter innenfor plangrensen slik området er regulert pr i dag. En teller 9 byggbare tomter i det gamle plankartet.



Kartillustrasjonen viser planlagte nye arealstørrelser for tomtene innenfor plangrensen i dette planforslaget. Antall regulerte tomter er her 7 stk, og tomtearrangeringen medfører at alle tomtene får større areal enn i gjeldende plan. Grønt areal er flyttet til nordøstlig hjørne av planområdet.

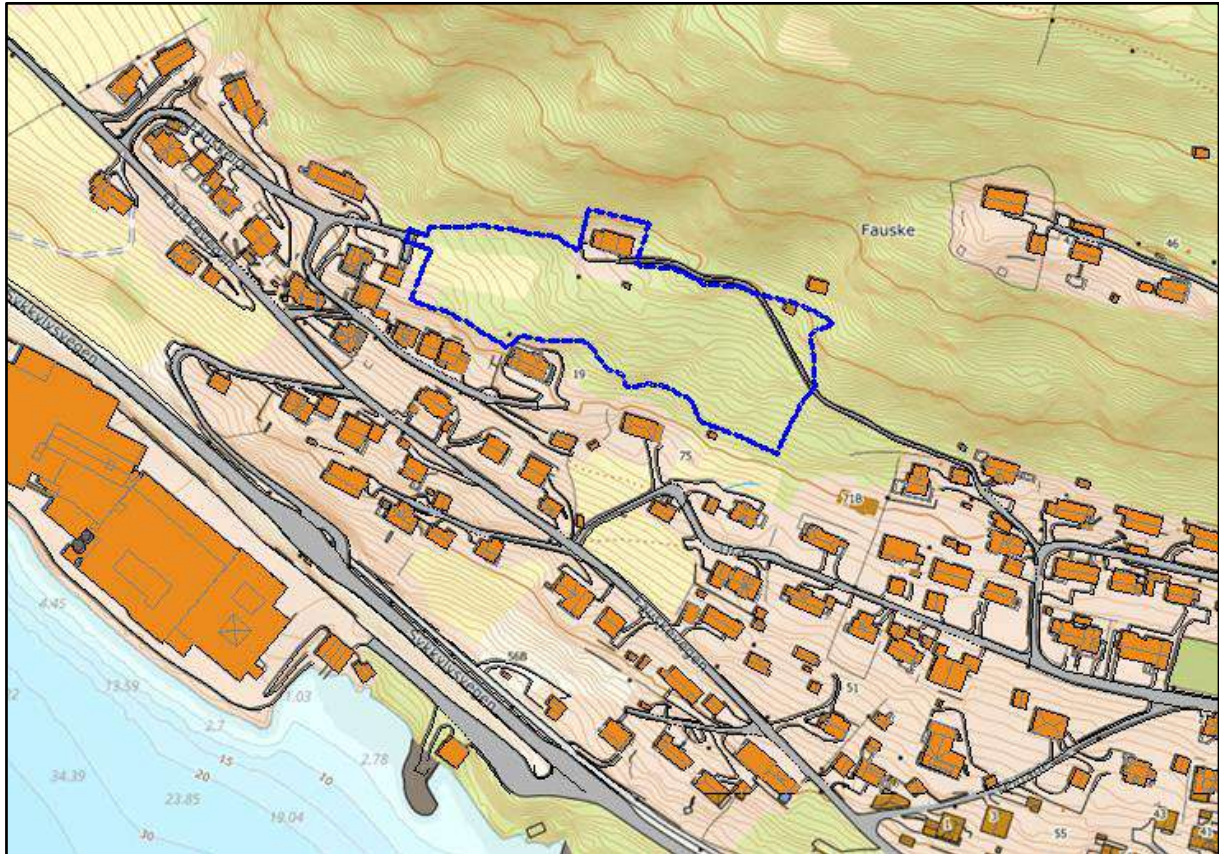


8.2 Landskap

Planområdet er plassert nord for og i tilknytning til eksisterende bebyggelse i nord, vest, øst og sør. Utbygging vil endre nærområdet ved at inneklemt ubebygget området blir bebygget. Utbyggingen i praksis vil oppleves som en videreføring av eksisterende bebyggelse i nærområdet.

8.3 Stedets karakter

Eiendommen er allerede utbygget med en bolig, og det er etablert bebyggelse nær planområdet både i sør, vest og øst. Man vurderer at nærområdet allerede er preget av utbygging i stor grad, og at virkningen ved utbygging derfor ikke vil påvirke nærområdets karakter i særlig grad.



Planområdets plassering i tilknytning til eksisterende bebyggelse medfører at virkning i forhold til landskap estetisk vil utgjøre en utvidelse av eksisterende boligområder i nærområdet.

8.4 Byform og estetikk

Planlagt utbygging vurderes å harmonere godt med eksisterende nærliggende bebyggelse, og videreføre prinsippet med frittliggende småhusbebyggelse.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er ingen registreringer av kulturminner eller miljøverdier i området. Området har vært underlagt arkeologisk registrering uten funn.



Kartutsnittet over viser plassering for gravesjaktene under arkeologisk registrering.

Reguleringsplan Fauskelia gbnr 3 /10, 75-77, 92-94- uttale etter arkeologisk registrering.

Susanne Iren Busengdal <susanne.iren.busengdal@mrfylke.no>
 Til mathiashovet@gmail.com; ole@valderhaug.net
 Kopi [Maria Skylstad](#)

[Følg opp.](#) Starter 08 June 2021. Forfaller 08 June 2021.

Fauskelia 4.jpg
1 MB

Hei!

Vi viser til dykkar tinging av arkeologisk feltarbeid i samband med reguleringsplan for Fauskelia i Sykkylven kommune. Den arkeologiske registreringa er no gjennomført og det vart ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne.

Det vart funne spor frå nyare tids opparbeiding av området i form av landskapsterassar, rydningsrøysar og steingjerde. Dette kan moglegvis knyttast til ein liten husmannsplass som har vore på staden på 17/1800-talet. Legg ved eit kart som viser undersøkingane som har vorte gjort. Sluttfaktura og fagrapport vert sendt herifrå så snart dei ligg føre.

Med venleg helsing

Susanne Busengdal
 Rådgivar- arkeolog
 Plansakshandsaming
 Kulturavdelinga – seksjon for kulturarv
 Møre og Romsdal fylkeskommune

Tlf. 71 28 02 75

susanne.iren.busengdal@mrfylke.no

Møre og Romsdal fylkeskommune

8.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

I saker der det fattes vedtak etter plan- og bygningsloven som berører naturmangfold skal en forholde seg til Naturmangfoldloven. Loven omhandler biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning, mangfold av arter (dyr og planter), naturtyper og økosystem. Med landskap menes større sammenhenger i naturen og omfatter rene naturlandskap og kulturpåvirkende landskap. Med geologisk mangfold menes variasjoner i geologiske forekomster, for eksempel spesielle mineraler, bergarter, kvartærgeologiske formelementer, forkastninger og andre områder med fossiler.

Naturmangfoldloven:

«§ 8.(kunnskapsgrunnlaget) Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.»

I planprosessen er det foretatt søk i databaser som holder rede på de ovenstående forhold for å undersøke om det er registrert forhold som må tas hensyn til ved gjennomføring av planen i form av naturtyper, økosystem eller landskap. Databasen Miljøstatus i Norge er en slik database, og man har i planprosessen undersøkt om det er registrert noen form for mangfold innenfor planområdet, dvs. om naturmangfold blir påvirket av utbygging. Det er ikke gjort registreringer eller funn som tilsier at naturmangfoldet vil påvirkes negativt som følge av utbyggingen.

«§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Vår vurdering er at siden området har vært lett tilgjengelig for eventuell kartlegging av verdier, er valgt metode tilstrekkelig for innhenting av kunnskap om naturmangfold. Vi vurderer også at det ikke kan påvises effekter som ikke er forventet av tiltaket på truet, nær truet eller verdifull natur.

«§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Vi vurderer at den sentrale plasseringen av planområdet med eksisterende bebyggelse tett på, samt at området er avsatt som byggeområde i overordnet plan, viser at utbygging ikke vil medføre særlig annen belastning på økosystemet enn eksisterende bebyggelse allerede har medført. Planlagt bruk av planområdet vil endre lite på påvirkning for influensområdet i forhold til dagens situasjon.

«§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som

tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

Vi vurderer at naturmangfoldet for planområdet ikke blir påført en type skade som medfører miljøforringelse som følge av utbygging, siden planområdet er plassert tett inntil eksisterende byggeområder, samt at området er avsatt som byggeområde i overordnet plan og at det dermed ikke blir kostnader i forbindelse med avbøting eller avgrensing av skade på naturmangfoldet.

«§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Siden både gjeldende plan og kommunedelplanen legger til rette for ny bebyggelse i planområdet, er vår vurdering at planlagt utnytting er i tråd med overordnet plan. Man har derfor ikke hatt behov for å vurdere alternativ lokalisering, driftsmetode eller teknologi.

8.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Selve byggeområdet har ikke vært benyttet til rekreasjon tidligere. Imidlertid har arealet som nå reguleres som lekeareal, i tillegg til vegarealet forbi lekearealet og turstiene i nærheten som leder til utmarka, vært benyttet til rekreasjonsformål. Planforslaget tilrettelegger for videreføring av lekearealet, og sikrer bruken med eget formål. I tillegg tilrettelegger planen for at eksisterende smale og bratte kjøreveg videreføres som turveg. Siden planformålene sikrer fremtidig bruk for disse 2 formålene, vurderes det at planforslaget gir en positiv virkning i forhold til dagens situasjon.

8.8 Uteområder

Uteområdene blir endret fra å være ubebygde arealer med tett vegetasjon/krattskog, til å bli boligareal, vegareal og lekeareal. Virkningen vurderes å bli som forventet og i samsvar med overordnet plan. Arealstørrelse for tomtene er noe større enn normalt, på grunn av at antall boenheter i området er knyttet mot hvor mange som kan gis vegrett, og det er derfor planlagt et fåtall nye boenheter i området. Dermed er det å anta at hver boenhet vil få større uteareal enn normalen.

8.9 Trafikkforhold

• **Vegforhold** – Innenfor planområdet er det tilrettelagt for etablering av felles adkomstveg som har stigningsgrad på 1:10 (10%), og med en kort stekning med stigning 1:8.33 (12%) i samsvar med kommunedelplanen. Vegen er planlagt med 4 meter kjørebanebredde inkludert vegskulder, og det er planlagt at hver avkjørsel skal ha funksjon som møteplass. Vegen er planlagt med breddeutvidelse der det er nødvendig, og med snuhammer i enden av vegen. Dermed er vegen tilrettelagt for at Årim og utrykningskjøretøy kan ta seg frem til bebyggelsen på en forsvarlig måte.

Årim har gitt sin aksept for vegløsningen, på bakgrunn av at vegstrekningen med 12% stigning er plassert på en rett strekning i fortsettelsen av eksisterende veg, og det vil ikke være nødvendig å stoppe i bakken. I enden av vegen blir det etablert en snuhammer, slik at oppsamling av avfall kan skje på tilbaketuren. Et annet argument for å akseptere 12% stigning, er at man samtidig unngår de største terrenginngrepene i det bratte terrenget.

En vurderer at vegen er planlagt etablert i samsvar med Statens vegvesens håndbok N100 (se utklipp lenger ned) som gir anbefalinger for denne type adkomstveg, med anbefalt vegbredde mellom 3,5 og

4 meter og snuplass i enden av vegen. Veggen er lenger enn anbefalt lengde som er 250 meter. Med sin lengde på ca 380 meter regnet fra start ved eksisterende veg i tilkoblingspunktet ved Fauskevegen, er vegen noe lenger enn anbefalt. Årsaken til dette er at når det er bratt terreng i et byggeområde som dette, er det mer hensiktsmessig å etablere en lenger veg med tilfredsstillende stigningsgrad, enn en kortere og bratt veitilkomst.

Når det gjelder forholdet til anbefalinger som er gitt av Byggforsk - Sintef, vurderer vi at vegen samsvarer i stor grad med anbefalingene. Vi viser i denne sammenheng til følgende blad 312.027:

343 Noen trafiksikkerhetstiltak kan gi økt risiko for ulykker. «Trafiksikkerhetshåndboka» drøfter tiltak for hovedveger, men det er uklart hvilke tiltak som anbefales for samleveger og atkomstveger. Det kan føre til at boligveger får sikkerhetstiltak av samme type som hovedveger. De blir dermed mer lik hovedvegene og frister bilførere til samme kjøremønster og hastigheter som på hovedveger. Trafiksikkerhetstiltak kan i slike tilfeller føre til økt fartsnivå og redusert sikkerhet. Det er utviklet nye prinsipper for sikkerhet på lite trafikkerte veger. Disse er forskjellige fra de som er utviklet for mer trafikkerte veger, se Planløsning 312.112 Atkomstveier med fartsdemping.

I avsnittet over viser Sintef til bladet 312.112 som ble utgitt i 2004 og gikk ut av arkivet i 2016. Når Sintef til tross for sistnevnte, velger å vise til dette bladet, er det fordi det inneholder mye informasjon om hvordan boligveger bør utformes for å sikre lav fart og øke trafiksikkerheten. Her beskrives det blant annet at lite trafikk gir få ulykker og at langsom trafikk reduserer skadegraden. Under punkt 33 beskrives det at slake svinger, sikt langt frem og bred veibane legger forholdene til rette for høy hastighet. Det beskrives videre at dersom man legger ovennevnte kriterier til grunn for veiutforming i boligområder, vil dette virke mot sin hensikt fordi kjøreadferden vil bli som på hovedveier, med høy fart og flere og alvorligere ulykker. Veien får rett og slett for høy standard.

Tiltak som fører til høy kvalitet på hovedveier fører altså til lav kvalitet på adkomstveger i tettbebyggelse og boligområder.

Anbefalte tiltak på atkomstveier er: – smal veibredde – svinger og korte rettstrekninger. Krappe svinger er et effektivt fartsdempende tiltak, men oppleves ikke irriterende. Svinger gir også relativt kort fri sikt framover, og kort sikt bidrar til at farten settes ned. Sidesikten bør derimot være god, slik at man lett ser barn som leker i nærheten av veien. En vurderer at planlagt adkomstveg samsvarer godt med anbefalingene som er gitt av Sintef.

Utdrag fra Statens vegvesens håndbok N100:

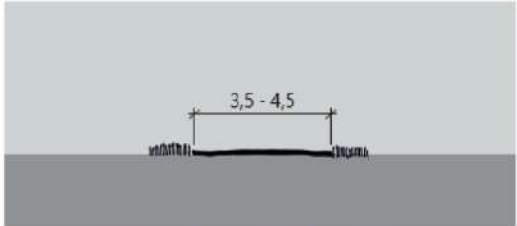
2.6.2 Øvrige boliggate/boligveger

Øvrige boliggate/boligveger anbefales utformet som blindveger < 250 meter eller sløyfer < 600 m.

Krav 2.55 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021
Snuplass skal anlegges i enden av blindveger og utformes i samsvar med kapittel 4.8.6.

Boliggate/boligvegene utformes slik at lavt fartsnivå sikres.

Krav 2.56 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021
Øvrige boliggate/boligveger skal utformes med bredde 3,5 – 4,5 m.



Figur 2.15 — Øvrig boliggate/boligveg (mål i m).

Krav 2.65 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021
Gater utenfor prioriterte nett skal utformes for P og kjøremåte A5.2.1, og slik at lastebil (L) kommer fram med minst kjøremåte C5.2.3.

Utdrag fra Statens vegvesens håndbok N100

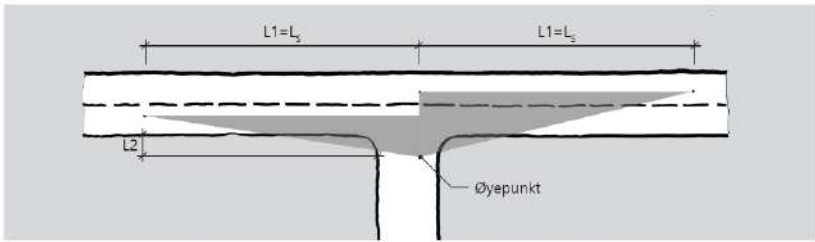
En vurderer på generell basis at planlagt adkomstveg til ny bebyggelse samsvarer godt med anbefalingene gitt både av Statens vegvesen og Sintef. Vegen er lenger enn anbefalt, men dette vurderes som forsvarlig fordi veglengden samtidig sikrer at stigningsgraden er tilfredsstillende. I tillegg skal vegen gi tilkomst til kun få boenheter.

• Trafikksikkerhet i krysset mellom Fauskevegen og Fauskelia

Fauskelia veglag har i sitt innspill til oppstart uttrykt bekymring i forbindelse med at det blir flere brukere av vegen, og mener at trafikksikkerheten i krysset mellom Fauskelia og Fauskevegen bør vurderes i planarbeidet.

Som nevnt over registreres det at krysset pr i dag er regulert som en «felles avkjørsel» med regulert frisikt på 4 x 50 meter. Dette er altså ikke regulert som et vegkryss med «høyregel». Dette betyr at alle som kjører fra denne vegen og inn på Fauskevegen har vikeplikt for alle kjørende på Fauskevegen.

Krav 4.72 **SKAL** Gjeldende fra 22.06.2021
For avkjørsler skal sikt sikres i henhold til Figur 4.27 og Tabell 4.6



Figur 4.27 — Siktkrav i avkjørsler (L2 måles fra kantlinje).

Tabell 4.6 — Siktkrav i avkjørsler, L2.

Trafikkmengde i avkjørsel	Fartsgrense 30 og 40 km/t	Fartsgrense 50 og 60 km/t	Fartsgrense 80 og 90 km/t
ÅDT < 50	3	4	6
ÅDT > 50	4	6	8

Prinsipp for beregning av frisiktsone for felles avkjørsel - krysset mellom Fauskevegen og Fauskelia.

En vurderer videre at stedlige forhold fører til at det ikke er mulig å etablere et T-kryss med blant annet frisisiktlinje som tilfredsstiller kravene til uregulert T-kryss. Et slikt kryss ville ha medført at kjørende på Fauskevegen ville hatt vikeplikt fra kjørende på Fauskelia som skulle inn på Fauskevegen via krysset. Frisisiktlinjen måtte i så fall gi fri sikt fra 45-50 meters avstand på Fauskevegen og 20 meter oppover Fauskelia. Dette er ikke mulig, både på grunn av terrengforholdene og på grunn av husplassering for huset som er nærmest krysset (Se illustrasjon som viser siktkrav for uregulert t-kryss).

Jf. kommunens grunnkart har vegen i senter på avkjørselen en kotehøyde på +40.3. Dette indikerer at maks høyde på synshindringer i frisisiktsone skal ha en høyde på kote +40.8, dvs 50 cm høyde. Grunnkartet viser at frisisiktlinjen (beregnet fra faktisk vegkant) så vidt krysser høydekote +41, slik at dette betyr at en liten del av frisisiktsone ikke har fri sikt i retning sørøst. Man vurderer samtidig at vegens stigning starter like etter avkjørselen, og at bilen som skal kjøre ut på Fauskevegen derfor er plassert litt høyere enn veghøyde for Fauskevegen når den står i punktet som frisisiktsone er beregnet fra. Dermed kan det se ut som at fri sikt i praksis er sikret akkurat så vidt tilstrekkelig i avkjørselen.

4.1.4.2 Siktkrav

Siktkrav i avkjørsler defineres med siktrekanter. Disse bestemmes ut fra stoppsikt. Stoppsikt (L_s) for gater er gitt i kapittel 2 og for veger i hver dimensjoneringsklasse i kapittel 3.

Krav 4.70 SKAL

Gjeldende fra 22.06.2021

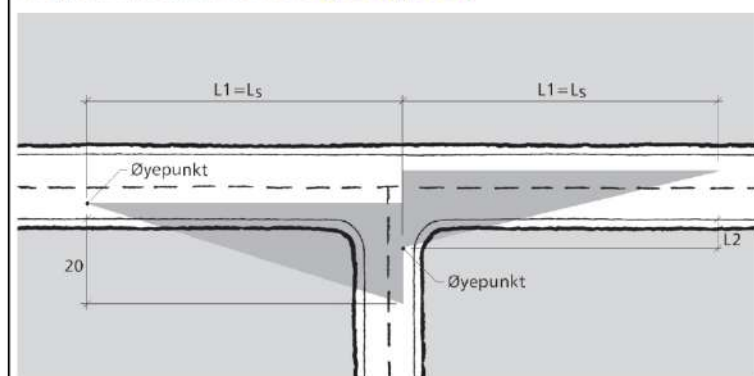
Innen siktrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanelnivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i avkjørselen og kjørebanelnivå i primærvegen, er fritt for sikthindringer. Det innebærer at objekthøyden settes lik null.

Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå i siktrekanten.

Krav 4.20 SKAL

Gjeldende fra 22.06.2021

For uregulerte T-kryss skal sikt sikres i henhold til Figur 4.11 og Tabell 4.3.



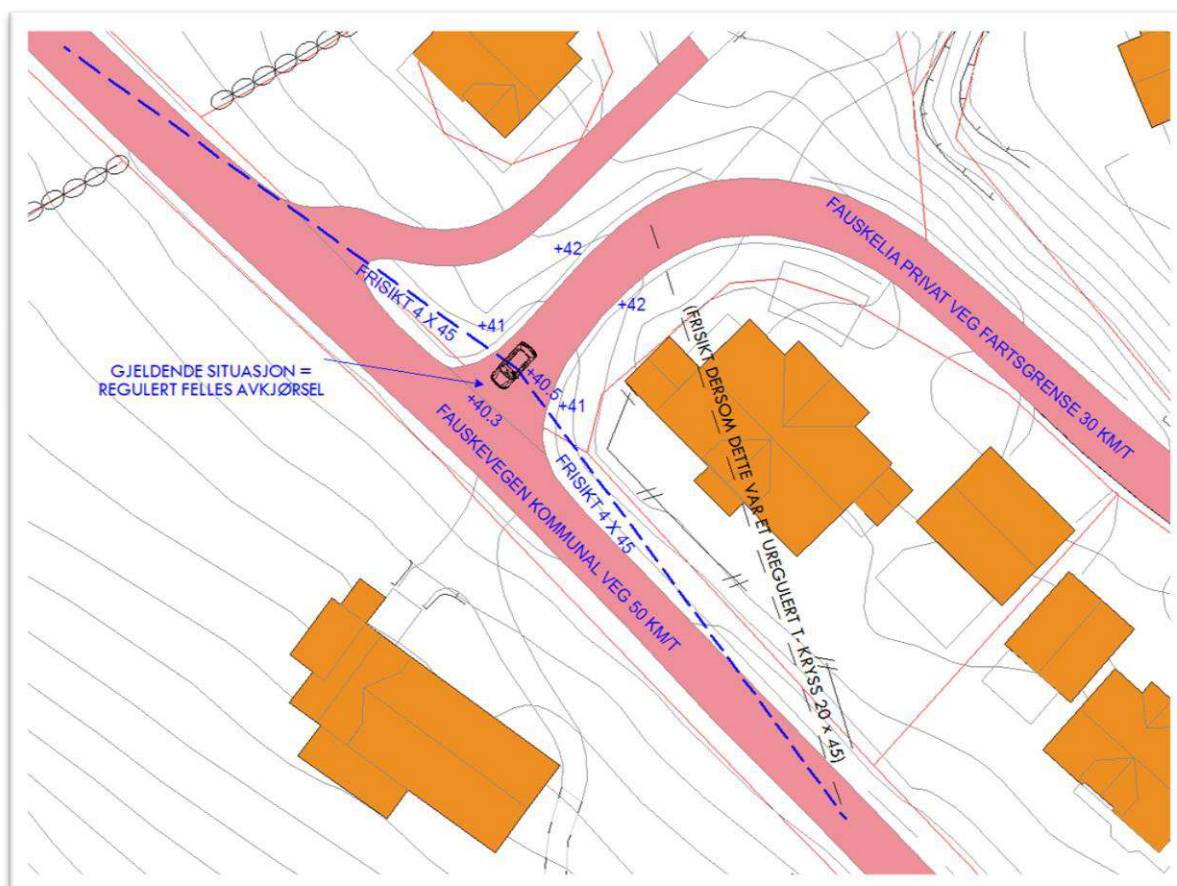
Figur 4.11 — Siktkrav i uregulerte T-kryss (mål i m). Avstander inn i sideveg (L_2) måles fra kantlinje.

Tabell 4.3 — Øyepunktets avstand inn i sekundærvæg, L_2 , uregulerte T-kryss.

Trafikkmengde i sekundærvæg	30 og 40 km/t	50 og 60 km/t	80 og 90 km/t
ADT < 100	4	6	6
100 < ADT < 500	6	6	10
ADT > 500	6	10	10

Prinsipp for beregning av frisisikt i et høyregulert kryss (uregulert t-kryss)

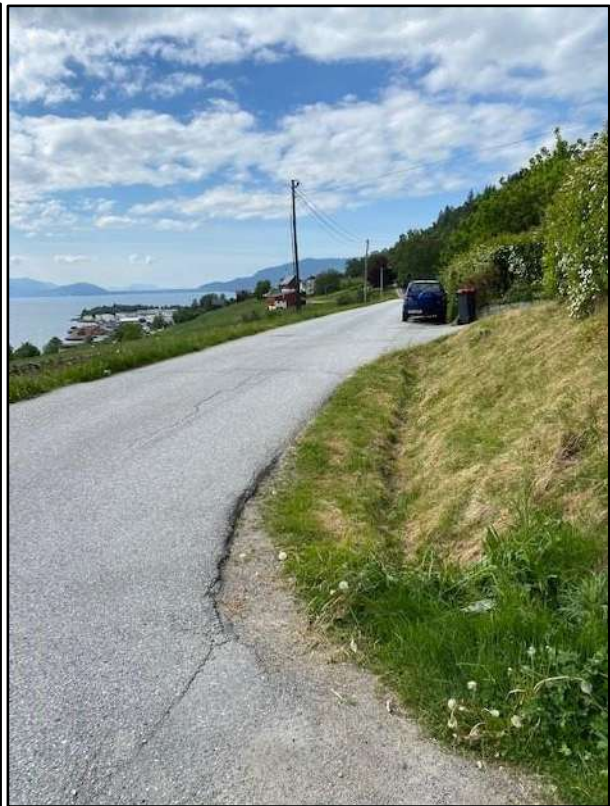
Kart til høyre viser at gjeldende plan regulerer vegtilkoblingen fra Fauskelia til Fauskevegen som en felles avkjørsel med frisiktlinjer på ca 4 x 50 m.



Sikt-situasjonen for eksisterende avkjørsel fra Fauskevegen til Fauskelia er illustrert i samsvar med dagens krav til siktlinje.



Sikt til venstre i avkjørsel fra Fauskelia til Fauskevegen



Sikt til høyre i avkjørsel fra Fauskelia til Fauskevegen

Imidlertid observeres det at det finnes beplantning i skråningen i retning mot øst, og disse kan komme i konflikt med frisishtlinjen. Et tiltak for å bedre trafiksikkerheten ville være å fjerne denne vegetasjonen. Andre tiltak som kan etableres for å bedre trafiksikkerheten, er å merke vegen med vikepliktsskilt. På den måten kan man unngå misforståelser i forhold til høyreregelen. Dersom brukerne av vegen, uavhengig av faktiske forhold, føler at sikten er mindre enn ønsket, kan det i tillegg vurderes å sette opp et speil foran avkjørselen, som øker sikt lengden og gir sjåføren oversikt over trafiksituasjonen tidligere enn ellers.

- Trafikkøkning/reduksjon – Dersom planområdet blir etablert som planlagt, vil det bli etablert 6 -9 nye boenheter i området, i tillegg til at vegen vil bli benyttet av 1 eksisterende boenhet som tidligere har brukt annen tilkomstveg. Planføresegner sikrer at det ikke skal etableres flere enn 6-9 nye boenheter innenfor planområdet. Denne begrensningen er bestemt med grunnlag i at veglaget ikke vil gi veirett til flere boenheter enn det som er planlagt. Dersom man legger til grunn en faktor på 4 for å beregne fremtidig ÅDT, vil trafikkmengden på vegen øke med ca 28 - 40 ÅDT etter utbygging.

- Kollektivtilbud – Planforslaget vil ikke føre til endringer i kollektivtilbudet eller til endringer i behov for kollektivtilbud, siden det er planlagt et fåtall nye boenheter.

8.10 Barns interesser

- Planføresegnene stiller ikke krav til arealstørrelse for private utearealer, med grunnlag i at hver tomt har en størrelse som tilsier at det vil være mulig å etablere store private uteoppholdsarealer innenfor egen tomt.

Avstanden mellom de vestligste tomtene og den regulerte nærlekeplassen er større enn de anbefalte 50 meter, inntil ca 185 meter. En vurderte opprinnelig at foreslått løsning var forsvarlig. Dette fordi adkomstvegen skal betjene svært få boenheter og fordi vegens utforming tilrettelegger for lav fart. Ferdsel her vil derfor være tilfredsstillende trafikksikker, selv om myke trafikanter må dele vegen med biler. I tillegg vil alle tomtene ha en rikelig tomtestørrelse og vil derfor ha svært gode muligheter til å etablere svært gode uteoppholdsarealer, inkludert sandkasse etc. på egen tomt. På grunn av motsegn ved 1. gangs offentlige høring er det nå regulert inn en ny lekeplass, f_BLK2 i vestlig del av planområdet. Lekeplassen krever noe terrengarrondering i forbindelse med opparbeiding. Lekeplassen skal være felles for boliger innenfor BFS1, men vil i tillegg kunne fungere som nærlekeplass for boliger vest for planområdet dersom dette er ønskelig.

Planbeskrivelsen har ellers gitt en vurdering av eksisterende arealer i nærområdet som kan benyttes som områdelekeplasser for de nye boenhetene. I tillegg er planområdet plassert nær utmarka, som gir mulighet for ferdsel og lek i skog og mark. Man vurderer at barns interesser er ivaretatt på en god måte i planforslaget.

8.11 Sosial infrastruktur

- Skolekapasitet – Det er planlagt ny barneskole i kommunen, og man vurderer at planlagt vekst i folketallet i samsvar med kommuneplanens tilrettelegging for ny boligbebyggelse, er ivaretatt.
- Barnehagekapasitet – Man er ikke kjent med at barnehagekapasitet gir større utfordringer i kommunen.

8.12 Universell tilgjengelighet

Regulert lekeareal er plassert langs regulert tursti, og forholdene ligger til rette for etablering av universell adkomst mellom tursti og lekearealet, dvs 1:15 stigning, samt for etablering av et lite flatt areal innenfor lekearealet. Turstien i seg selv har innenfor planområdet en stigning på mellom 1:3.5 og 1:8, og det kan derfor bli vanskelig å sikre at hele gangadkomsten mellom boligområdet kan etableres med universell tilkomst.

Videre ser man for seg at det vil være uproblematisk å etablere boliger med parkeringsplasser i samsvar med teknisk forskrift, dvs hellingsgrad på 1:15 mellom parkering og hovedinngang. Samme forhold gjelder ved etablering av tilgjengelige boenheter innenfor planområdet.

8.13 Energibehov - energiforbruk

Ingen spesielle forhold for planområdet hva angår energibehov. Antall nye boenheter er begrenset til 6-9 stk. Det er mulig at eksisterende trafo i nærområdet bør skiftes ut. Planforslaget tilrettelegger ellers for at det kan etableres ny trafo innenfor planområdet dersom det viser seg at dette blir nødvendig.

8.14 ROS

- Rasfare – Som nevnt under kap. 5, så er planområdet utredet i forhold til skredfare, og det er registrert fare for steinsprang innenfor planområdet. Faresonene er plassert i hhv. sikkerhetsklasse S2 med gjentakintervall på 1/1000 samt i sikkerhetsklasse S3 med gjentakintervall på 1/5000. Det

er kun faresonen som gjelder for sikkerhetsklasse S2 som gir forbud mot etablering av planlagt bebyggelse. Faresonen med sikkerhetsklasse S3 med gjentakintervall på 1/5000 gjelder for kjede-/rekkehus-/boligblokk-/fritidsbolig med mer enn 10 boenheter, arbeids- og publikumsbygg/brakkerigg/ overnattingssted hvor det normalt oppholder seg mer enn 25 personer, skole, barnehage, sykehjem og lokal beredskapsinstitusjon.

Planområdet vurderes som trygt i forhold til skredfare for planlagt bebyggelse og for regulerte uteoppholdsarealer under forutsetning av at ny boligbebyggelse ikke blir plassert innenfor faresonen for sikkerhetsklasse S2 med gjentakintervall 1/1000. For ordens skyld er faresonen som gjelder S3 også avmerket i plankartet som skredfaresone, og merket med gjentakintervall 1/5000. For eventuelle mindre tilbygg til eksisterende bebyggelse samt for uteområder til boligbebyggelsen, gjelder faresone for sikkerhetsklasse S1 med gjentakintervall 1/100 jf. tek17. Sistnevnte sone finnes ikke innenfor planområdet.

- Flomfare – Planområdet er ikke påvirket av flomfare siden det ikke finnes bekker eller elver i en slik nærhet at de kan ramme planområdet i en flomsituasjon.
- Vind – Ingen kjente utfordringer. Planområdet er plassert i et nabolag som ikke har hatt spesielle utfordringer relatert til vind.
- Støy – Ingen kjente utfordringer. Det er forholdsvis stor avstand til planområdet målt både fra nærmeste trafikkerte veg og målt til fylkesvegen. Statens vegvesens støykart viser at gul sone er avgrenset et stykke sør for planområdet. I tillegg er det plassert mange bygninger mellom veger og planområdet. Det vurderes derfor at det etter all sannsynlighet ikke vil være støynivåer fra vegtrafikk med lydnivå over 55 desibel i planområdet.
- Luftforurensning - Ingen kjente utfordringer siden man ikke er kjent med at det finnes forurensningskilder i nærheten.
- Forurensning i grunnen - Ingen kjente utfordringer. Planområdet har ikke vært benyttet i industrivirksomhet eller til annen forurensende virksomhet.
- Beredskap og ulykkesrisiko - Ingen kjente utfordringer. Planområdet vil få tilkomstvei med stigningsgrad i samsvar med kommuneplanens krav, hvilket tilrettelegger for at utrykningskjøretøy vil ha mulighet til å nå boligene ved behov. Plassering for planområdet er ellers nær Sykkylven sentrum, og nær fergekai som gir vider tilkomst til Ålesund sjukehus.
- Grunnforhold: Planområdet ligger under marin grense og NGU sitt løsmassekart viser marine avsetninger innenfor planområdet. I områder med marine avsetninger kan det ikke utelukkes forekomster av kvikkleire. I regi av NVE er det gjennomført regional kvikkleirekartlegging i Sykkylven kommune. I rapporten er østlig del av planområdet vurdert som aktsomhetsområde for marin leire, men ligger utenfor areal som er vurdert som aktsomhetsområde for områdeskred av kvikkleire. Det er vurdert at fare for områdeskred ikke nødvendigvis er reell, men det kan likevel være utfordringer med lokal stabilitet i byggegrunnen. NVE anbefaler at ansvarsområdet geoteknikk (RIG) er belagt i forbindelse med alle byggesaker, og man har i denne planen regulert inn et bestemmelsesområde med tilknyttede føresegn, som stiller krav til ansvarsbelegging av geoteknikk for arealet som har aktsomhetsområde for kvikkleire.

8.14.1 Klimatilpasning – klimaendringer

Klimaet vårt er i endring og generelt kan dette medføre endringer i forhold til dagens situasjon. Planområdet er vurdert i forhold til følgende aktuelle forhold:

Samfunnssikkerhet og beredskap: Nærmeste brannstasjon og legevakt er begge plassert i en avstand på ca 2,5 km, og klimaendringer vurderes ikke til å påvirke tilgjengeligheten, siden vegareal ikke vurderes å være truet i særlig grad av flomfare. I tillegg finnes det omkjøringsveier dersom den foretrukne veien skulle være stengt.

Flomfare: Planområdet er plassert i hellende terreng, og det finnes ikke elv eller bekk i nærheten som kan gi konsekvens for byggeområdet i forhold til klimaendringer. Avstanden til sjø er ca 200 meter, dvs. så stor at flom fra sjø ikke utgjør fare for planområdet.

Skredfare: Som nevnt tidligere er skredfaren for området utredet av NVE i regi av Sykkylven kommune i 2015. Utredningen førte til at deler av planområdet fikk skredfaresoner for sikkerhetsklassene S2 og S3. Siden skredfaren er endelig avklart, vurderes det at det ikke er sannsynlig at klimaendringer vil påvirke området negativt i fremtiden i forhold til skredfare.

Vannforvaltning og overvann: VA-planen definerer hvordan overvann skal håndteres. Det er planlagt å lede overvann til sjøen via eksisterende og nye overvannsledninger, og det er vurdert at kapasiteten vil være tilstrekkelig, også etter at klimaendringer er hensyntatt. Kommunen har gitt sin aksept for planlagt løsning, men har stilt krav om at planføresegner skal ha rekkefølgekrav som sikrer at kapasitet på overvannsledninger blir dokumentert. I tillegg rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige utbedringer blir utført på ledningsnettet, alternativt krav om å etablere løsning for fordrøyning/infiltrasjon.

Naturmiljø og friluftsliv: Planområdet er plassert nær eksisterende boligområder. Man vurderer at klimaendringer ikke vil representere en vesentlig begrensning for eventuelle arter som er i forflytning, siden naturområder i nærheten skal videreføres som før.

Landbruk: Området har den senere tid ikke vært benyttet til landbruk, og spørsmålet om klimaendringer vil påvirke forholdet til landbruk er derfor ikke relevant for denne plansaken.

Bygg og anlegg: Plankart og planføresegner sikrer at bygninger ikke kan etableres på en slik måte at de kan utsettes for fare fra naturpåkjenninger. Krav i teknisk forskrift ivaretar sikkerheten for byggverk hva angår tekniske anlegg. Man vurderer at fremtidige bygg og anlegg ikke vil bli negativt påvirket av klimaendringer med grunnlag i ovennevnte.

Infrastruktur og samferdsel: Siden man i planarbeidet har sikret at overvann skal håndteres på en forsvarlig måte, vil utbyggingen ikke bidra til økt vannføring i bekker i nærheten som kan gi flom på samferdselsanlegg. Gjennomføring av planen vurderes derfor å ikke påvirke infrastruktur og samferdsel.

8.15 Jordressurser/landbruk

Siden planen ikke påvirker landbruksareal, vil gjennomføring av planen ikke gi virkning i forhold til jordressurser/landbruk.

8.16 Teknisk infrastruktur

- avløp, vann og overvann –Rammeplanen beskriver hvordan man tenker å løse forholdet til vann og avløp. Når det gjelder løsning for overvann, så er det planlagt å lede dette til sjøen, delvis via eksisterende overvannsledninger. Det er vurdert at sistnevnte ledninger har tilfredsstillende kapasitet. Som nevnt over har kommunen gitt aksept for planlagt løsning, men har stilt krav om at

planføresegner skal ha rekkefølgekrav som sikrer at kapasitet på overvannsledninger blir dokumentert før det blir gitt løyve til igangsetting for nye boliger. I tillegg rekkefølgekrav som sikrer at nødvendige utbedringer blir utført på ledningsnettet før bruksløyve blir gitt, alternativt etablere løsning for fordrøyning/infiltrasjon.

- Trafo – Sykkylven Energi har skissert i epost at eksisterende trafo bør skiftes ut.
- Annet – Ingen kjente forhold.

8.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen – Ingen kjente forhold.

8.18 Konsekvenser for næringsinteresser – Ingen kjente forhold.

8.19 Interessesetninger – Ingen kjente.

8.20 Forholdet til Statlige planretningslinjer for samordnet bustad-, areal- og transportplanlegging:

Når det gjelder forholdet til Statlige planretningslinjer for samordnet bustad-, areal- og transportplanlegging, så vurderes det at planområdet er plassert i et område som har et godt utbygget kollektivsamband tilgjengelig, ved kort avstand til både buss og fergesamband, slik at det prinsipielt er godt tilrettelagt for etablering av nye boliger her.

8.21 Avveining av virkninger

a) Vedr. punkt 8.1.1: Dette planforslaget fordrer at det kan gjøres avvik fra kommuneplanen i forhold til at man har foreslått å ikke videreføre en vegtrasé som ligger i kommuneplankartet og som var ment å betjene ubebygde byggeareal øst for planområdet. Bakgrunnen for dette er at eksisterende forhold fører til at arealkravet til en fremtidig samleveg ikke vil være mulig å tilfredsstille uten at eksisterende boliger blir påført betydelige belastninger i form av tap av tomteareal, uakseptabel kort avstand til veg og betydelig økt trafikk, gjennom et nå fredelig boligområde. I tillegg er eksisterende veg privat eid, og en eventuell fremtidig videreføring av vegen jf. kommuneplanens tilrettelegging, ville forde at kommunen måtte ekspropriere all grunn til vegen, ca 385 meter. På bakgrunn av ovenstående, vurderes det at planforslaget slik det foreligger, uten videreføring av vegen Fauskelia, gir en akseptabel virkning også for kommunen, siden vi har vist at det finnes andre løsninger for tilkomst til det ubebygde arealet, som også vurderes som bedre løsning enn kommuneplanens vegtrasé. Selv om også dette veiarealet måtte eksproprieres, er avstanden frem til det ubebygde området kortere, ca 118 meter. Ved å ikke videreføre regulert vegforbindelse forbi plangrensen mot øst, påvirker dette også en regulert tomt like utenfor plangrensen. I den forbindelse kan en legge til at vegtraseen som ligger i kommuneplankartet uansett ville gitt en svært bratt veg til den aktuelle tomte, og det er svært usikkert om sistnevnte veg ville gitt en tilfredsstillende adkomst til tomt nr 3.

b) Vedr. punkt 8.1.2:

Med grunnlag i at veglaget ikke ønsker å gi vegrett til flere tomter enn de som er regulert i denne planen, vurderer vi at det korrekte i plansammenheng er å stoppe regulert veg innenfor plangrensen. Virkningen blir da at en regulert tomt sørøst utenfor planområdet mister sin regulerte vegtilkomst. Forslaget vurderes likevel som forsvarlig overfor grunneieren av tomte, siden tomte i praksis aldri har hatt en gjennomførlig vegtilkomst. En mener at den aktuelle tomten likevel kan nås fra sør via eget areal. På den måten kan tomte være mulig å bebygge likevel, selv om det ikke oppnås vegrett via Fauskelia.

c) Vedr. punkt 8.1.3: Endringer i tomtearrondering i forhold til gjeldende plan vurderes å være hensiktsmessig vurdert mot eksisterende terreng. Arealet nord for foreslått tilkomstvei er svært bratt og har skredfare, dvs arealet er ikke mulig å utbygge selv om her i gjeldende plan finnes regulerte tomter. Dermed vurderes det som hensiktsmessig å justere byggearealene slik at de byggbare tomtene blir så brukbare som mulig. Antall boenheter som kan bygges her er nå i samsvar med veglagets tillatelser/gitte veiretter, og utbygging vil dermed være gjennomførbar slik planen nå foreligger.

9 Innkomne innspill

9.1 Merknader til oppstartsmelding

Statsforvalteren i Møre og Romsdal:

Minner om ROS-analyse, og vurderer at 5000 års skredet skal synliggjøres i plankartet selv om det ikke er planlagt S3 tiltak. Minner om at klimatilpasning skal omtales i planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen må utrede tilgjengelige lekeplasser i nærområdet, samt utrede om det er trygg skoleveg. Dersom nærleikeplass får større avstand enn anbefalt må dette argumenteres for. Varsler at det kan bli aktuelt med motsegn dersom det ikke blir tatt tilstrekkelig hensyn til de minste barna. Minner om Rikspolitiske retningslinjer.

Kommentar: Både 5000 og 1000 års skredfaresone er regulert i plankartet. Klimatilpasning er omtalt i planbeskrivelsen, punkt 8.14.1. Tilgjengelige lekeplasser er omtalt i planbeskrivelsen under punkt 6.11. Avstand til nærleik er vurdert under punkt 8.10. Forholdet til nærleikeplass og universell tilpasning er omtalt under punkt 6.10 og 6.11 samt 8.10 og 8.12.

Møre og Romsdal fylkeskommune:

Varsler at de krever arkeologisk registrering og gir et budsjett på 161.655. Minner om krav til tilstrekkelig og egnet uteoppholdsareal for barn og unge. Rår til at trafikkareal blir skilt fra boligareal. Minner om universell utforming.

Kommentar: Området har vært undersøkt ved arkeologisk registrering uten funn. Planen viderefører et eksisterende lekeareal innenfor grunneiendommen, som også har vært benyttet som uteskole for barnehage og skole. En del av dette arealet skal tilrettelegges med universell adkomst samt noe planering som nærleikeplass, men store deler av arealet er planlagt å videreføre som naturlekeplass. Det vurderes videre at alle tomtene har svært rikelig størrelse, og at det derfor er akseptabelt at avstand mellom de vestligste boligene og lekeplassen er større enn kravet på 50 meter. Forholdet til lekeplasser er nærmere omtalt i planbeskrivelsens punkt 6.11 og 8.10. Forholdet til universell utforming er stilt krav til i planføresegnene i forhold til lekearealet og adkomst. Når det gjelder trafikkareal, vurderes det at planen tilrettelegger for så få boenheter at trafikkmengden på vegen vil være minimal. I tillegg er vegen planlagt med smal bredde og svinger, hvilket vil sikre lav fart på vegen. Forholdet til veg og trafiksikkerhet er nærmere omtalt under punkt 8.9 i planbeskrivelsen.

Statens Vegvesen:

Viser til kommunedelplanen og har ingen merknader forutsatt at planleggingen skjer i samsvar med denne. Minner om at det må foretas vurdering i forhold til trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter i planbeskrivelsen.

Kommentar: Forholdet til kommunedelplanen og forholdet til fremtidig samleveg gjennom planområdet i kommuneplankartet, er omtalt under punkt 8.1.1 og 8.21. Trafikkløsning og fremkommelighet er omtalt under punkt 6.7 i planbeskrivelsen. Trafikkforhold og trafiksikkerhet er omtalt i planbeskrivelsens punkt 8.9. Tilgjengelighet for gående og syklende er omtalt under punkt 6.7.5.

NVE:

Gir anbefaling om håndtering av faresone for skred i plankartet, og vurderer at eksisterende bolig ikke tilfredsstiller gjeldende sikkerhetskrav. Dersom det er planlagt sikkerhetstiltak bør arealet som dette skal plasseres på tas inn i planområdet. Når det gjelder kvikkleire vurderes at geoteknikk blir ansvarsbelagt i forbindelse med byggesak og at området med registrert marin leire blir lagt i plankartet som bestemmelsesområde. Minner om håndtering av overvann. Ovennevnte må vurderes i planbeskrivelsen.

Kommentar: Det er ikke planlagt sikkerhetstiltak i forhold til skredfare. Faresoner for skred er regulert inn i plankartet, både 1:1000 og 1:5000 sone. Aktsomhetsområde for kvikkleire er regulert i plankartet som bestemmelsesområde med tilhørende planføresegner som sikrer at geoteknikk blir ansvarsbelagt i bestemmelsesområdet. Håndtering av overvann er nærmere beskrevet i rammeplan for vann, avløp og overvann.

Hallvard Sandvik:

Varsler at tomtegrenser i kommunes kart ikke er korrekte.

Kommentar: Kommunen har korrigert plangrensen, slik at grunneiers eiendommer nå skal fremstå med korrekte grenser. I tillegg er det foretatt korrigering av grenser langs hele planområdet som plankartet har lagt til grunn.

Karl Fiskerstrand:

- a) Ønsker at grønt belte blir liggende i planen.
- b) Ønsker at veg3 i gjeldende plan blir videreført til tomtegrense.
- c) Ønsker at eksisterende tilkomstmuligheter til gapahuken og FR4 blir videreført.
- d) Overvannshåndtering må ikke berøre eksisterende rør.
- e) Spillvann må håndteres i eget system.

Kommentar:

- a) Man har valgt å endre regulert friområde FR3 og FR4 til byggeformål og ønsker heller å videreføre eksisterende naturlekeplass med gapahuk i denne planen. En vurderer at denne vil tilfredsstille områdets behov for nærlekeplass. I tillegg viderefører man eksisterende veg Ura forbi lekeplassen som tursti i plankartet. Overordnede retningslinjer åpner for flytting av regulerte grøntområder, så lenge man viser at man tilrettelegger for erstatningsarealer i

plankartet. Dette mener man at man har gjort på en tilfredsstillende måte ved det foreslåtte plankartet, og viser i den sammenheng til punkt 6.11, og 8.1.3 i planbeskrivelsen.

- b) Man har i planforslaget valgt å ikke videreføre veg3 i gjeldende plan til tomtegrense. Dette fordi vi er kjent med at veglaget for vegen Fauskelia vil motsette seg å gi vegrett til flere tomter enn de som er regulert i denne planen, og plankartet bør ikke tilrettelegge for andre forhold enn de som er gjennomførlige. Vi har undersøkt om grunneiers tomter likevel kan bebygges ved hjelp av vegtilførsel via egen grunn, og har konkludert med at dette vil være gjennomførlig jf. punkt 8.1.2.
- c) Eksisterende tilkomstmuligheter til gapahuken og FR4 er videreført i plankartet.
- d) Løsning for overvann er omtalt i vedlagte rammeplan for VA.
- e) Løsning for spillvann er omtalt i vedlagte rammeplan for VA. Løsningen som er planlagt har administrativ aksept fra kommunen før egengodkjenning av planen.

Fauskelia veglag v/Geir Helge Stave

Er positive til planene men har kommentarer:

- 1) Vegen er dimensjonert for 11 tomter. Ber om befaringsforhold for avklaring av ansvar for kostnader til vedlikehold av vegen i forhold til skader som kan oppstå under anleggsarbeidet for planområdet.
- 2) Er bekymret for trafiksikkerheten i krysset mellom Fauskevegen og Fauskelia. Evt kostnader for utbedring av trafiksikkerhet på eksisterende veg skal dekkes av utbygger.
- 3) Vil ha bekreftelse på at det kun er 3 eneboliger som skal etableres på området.

Kommentar:

- 1) Vi vurderer at i alle fall de 3 vestlige fradelte tomtene innenfor denne planen er inkludert i veglagets beregning på 11 tomter (tomt 1-2-3). Privatrettslig avtale mellom veglag og alle som skal være felles om vegen, bør inngås vedr. kostnader til reparasjon og vedlikehold under anleggsarbeidet og for fremtiden. Plansaken forholder seg ikke til privatrettslige avtaler.
- 2) Ved å studere gjeldende plans frisktlinjer og utforming av vegarealet nærmest krysset, vurderes Fauskelia pr definisjon å være en felles avkjørsel og ikke et veikryss. Planarbeidet har vurdert trafiksikkerheten i felles avkjørsel under punkt 8.9, og vi henviser til dette punktet.
- 3) Planføresegnene sikrer at det ikke kan etableres mer enn 6-9 nye boenheter i planområdet, hvorav de 3 vestligste eiendommene allerede er medregnet blant veglagets 11 brukere. Totalt vil det bli 11 eksisterende tomter + 3 nye innenfor gbnr 3/117, og + 1 eksisterende bolig som tidligere brukte vegen Ura som tilkomstveg.

10 Avsluttende kommentar

Gjennomføring av denne planen vil føre til at et regulert boligområde med tilfredsstillende tilrettelegging nå blir optimalisert i forhold til tomtearrondring og vegtilkomst, og blir klargjort for utbygging uten dispensasjoner. Vegtraseens lengde og antall boenheter er styrt av veilagets krav om å begrense antallet boenheter, og tomtene har derfor rikelig størrelse. Planen vurderes å sikre tilfredsstillende forhold for lek og uteopphold, samt tilfredsstillende trafiksikkerhet, og vil gjøre det mulig å bygge ut 6 tomter av svært god kvalitet nær Sykkylven sentrum.

Ålesund, 05.07.22, rev. 15.09.22, rev. 19.01.23, rev. 08.02.23

proESS AS

Maria H. Skylstad