



Hustadvika kommune
Tingplassen 1
6440 ELNESVÅGEN

Dykkar	Dykkar	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Dato:
ref:	dato:	24/33089 -	Ingeborg Forseth - 712 80 155	06.09.2024
2020/752	04.09.2024	24/130193		
1				

Hustadvika kommune - detaljregulering - reguleringsplan - Fræneide - Stølen - masseuttak - uttale til offentlig høyring

Fylkeskommunen utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øvste mynde.

Fylkeskommunen er på vegner av staten delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvalting, naturressursforvalting og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

Fylkeskommunens planverk er, saman med lover, forskrifter og retningslinjer styrande for korleis dei ulike rollene og oppgåvene blir samordna og løyste, også når vi er høyringspart i ulike saker.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av regionalt planforum. Vi rår til at alle kommuneplanar blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentlig ettersyn.

INNLEIING

Saka gjeld detaljregulering for Fræneide–Stølen masseuttak som er lagt ut til høyring. Møre og Romsdal fylkeskommune har følgande merknader:

MERKNADER TIL PLANFORSLAGET

Samferdsel

Fylkesveg 64 har på strekninga ein gjennomsnittleg årsdøgntrafikk på 3186 køyretøy, og fartsgrense 80 km/t. Fylkesvegen er i rammeplan for avkøyrslar og differensierte byggegrenser

gitt haldningsklasse «meget streng» og ei generell byggegrense på 50 meter målt frå senterlinje fylkesveg. I denne haldningsklassen skal vegane i prinsippet vere fri for avkøyrslar, dette gjeld også driftsavkøyrslar. Nye avkøyrslar og utvida bruk av eksisterande avkøyrslar – utanom til primærnæring som er bunden til areala – blir berre godkjent etter reguleringsplan, og i tråd med kommune(del)plan.

Avkøyrseisutforming

Til varsel om oppstart peika vi på at avkøyrseis frå fylkesveg 64 måtte bli regulert i tråd med gjeldande vegnormalar.

Vi ser på flyfoto og våre vegbilete at avkøyrseisen frå fylkesveg 64 har blitt utvida ein gong mellom 2019 og 2020. I 2019 var vegbreidda 6 meter, og i 2022 var vegbreidda 13,5 meter. Ut ifrå det vi kan sjå, er ikkje denne endringa av avkøyrseisbreidde søkt om eller godkjent av vegmynda. Dersom denne breiddeutvidinga har fått eit vedtak om løyve, ber vi om å få tilsendt dokumentasjon på dette.



Figur 1: Utsnitt frå Vegbilder som viser avkøyrseisen i 2019.



Figur 2: Utsnitt frå Vegbilder som viser avkøyrseisen i 2024.

Ut frå det vi kan sjå i plankartet i reguleringsplanen, er avkøyrseisen foreslått regulert slik den er opparbeidd, det vil seie med ein avkøyrseisbreidde på omtrentleg 13,5 meter på avkøyrseisen sitt

smalaste punkt. Det er ikkje knytt rekkefølgjekrav til opparbeiding/utbetring av avkøyrsele i tråd med gjeldande vegnormalar.

Med omsyn til trafikktryggleik er det svært viktig at avkøyrslar og kryss blir regulert så smal som mogleg, og at maks/minimumsbreidde blir sett ut ifrå dimensjonerande køyretøy som skal nytte avkøyrsele. Det blir stilt krav til ei bestemt breidde på avkøyrslar for å unngå at avkøyrslar blir svært utflytande og breie. Utflytande og «unødvendig» breie avkøyrslar kan virke udefinerte, og vil kunne skape eit forvirrande trafikkbilde som igjen kan føre til trafikkfarlege situasjonar. Eit klart definert avkøyrselepunkt med tydeleg markert svingradius og ein avkøyrsele som ikkje er utflytande er viktig for å sikre eit trafikksikkert køyremønster. Det er ikkje stilt rekkefølgjekrav til ev. utbetring av avkøyrsele. Det går ikkje fram av planforslaget kva som har vore lagt til grunn som dimensjonerande køyretøy, og det ligg ikkje ved nærare grunngiving og sporingsanalysar i planomtalen som dokumenterer behovet for så brei avkøyrsele som foreslått regulert. På noverande tidspunkt ser det ut til at avkøyrsele er breiare enn kva det er behov for, og det må bli knytt rekkefølgjekrav til oppstramming/utbetring av avkøyrsele.

Det er vidare foreslått å regulere avkøyrsele med radier $R=12\text{m}$ og $R=6,3\text{m}$. Vi viser til krav 4.1.4.1-3 i handbok N100 der det går fram at avkøyrslar med ein stor del lastebilar og vogntog og ÅDT på primærvegen på over 2000 køyretøy, skal utformast med ei enkel sirkelkurve med radius på $R=9$. Slik som planforslaget ligg føre vil regulert avkøyrsele vere i strid med vegnormalane, og krev eventuelt aksept for fråvik.

Vi fremmer **motsegn** til planforslaget på følgande grunnlag:

- Det manglar opplysningar om kva type køyretøy som skal nytte avkøyrsele og tal på desse køyretøya (forventa trafikkmengd som følgje av utbygging/realisering av tiltak i planen).
- Det manglar sporingsanalysar som dokumenterer maks/minimumsbreidde på avkøyrsele som er nødvendig for dimensjonerande køyretøy som skal nytte avkøyrsele.
- Hjørneavrunding på avkøyrsele er foreslått regulert i strid med handbok N100 krav 4.1.4.1-3. Det har ikkje vore søkt om og ev. godkjent fråvik frå vegnormalen.
- Det er ikkje knytt rekkefølgjekrav til opparbeiding/utbetring av avkøyrsele.

Heimel for våre motsegn er plan- og bygningsloven §§ 4-2 og 12-7 første ledd nr. 10, veglova § 1 a og Statens vegvesen si handbok N100 jf. veglova § 13.

Manglande omsynssone «frisikt»

Ved gjennomgang av planforslaget kan vi ikkje sjå kva siktkrav som er lagt til grunn i planforslaget, og det står ikkje nemnt noko om omsynssone «frisikt» verken i planomtalen, planføresegna eller som juridisk punkt/linje i plankartet. Her ser vi at frisiktsona i avkøyrsele omfattar meir enn berre eigedom som tilhøyrar fv. 64, og ein må derfor i reguleringsplanen regulere frisiktssone som ei omsynssone, som skal ha eit eige føresegn, samt bli talfesta i planen

(helst i plankart og planføresegna, eller berre i føresegna). Innanfor frisiktsonen er sikthindrande element ikkje tillate, jf. krav i vegnormal N100.

For denne avkøyrsele ser vi at det er etablert eit postkassestativ/søppelkassestativ som er høgare enn 0,5 m i høgde, som står innanfor omsynssona. Dette vil vere sikthindrande, og må flyttast vekk og ut frå avkøyrsele si frisiktzone. Da det er behov for siktutbetring i avkøyrsele, må det bli knytt rekkefølgekrav til utbetring av avkøyrsele på dette punktet.

På bakgrunn av manglande føresegn knytt til omsynssone friskt og manglande rekkefølgekrav om utbetring av avkøyrsele, fremmer vi **motsegn** til planen slik den ligg føre. Heimel for motsegn er plan- og bygningsloven §§ 12-6 og 12-7 første ledd nr. 10, veglova § 1 a og handbok N100 jf. veglova § 13.

Kva skal til for at vi skal vurdere å trekke motsegn?

For at vi skal kunne vurdere å trekke våre motsegn, må følgande bli utført og innarbeidd i planforslaget:

- Det må gå fram av planomtalen kva type køyretøy som skal nytte avkøyrsele og tal på desse køyretøya (forventa trafikkmengd som følge av utbygging/realisering av tiltak i planen).
- Det må utarbeidast sporingsanalysar som tar utgangspunkt i dimensjonerande køyretøy som skal nytte avkøyrsele. Sporinganalysen må dokumentere maks/minimumsbreidde på avkøyrsele som er nødvendig for dimensjonerande køyretøy som skal nytte avkøyrsele.
- Hjørneavrunding på avkøyrsele er foreslått regulert i strid med handbok N100 krav 4.1.4.1-3. Det har ikkje vore søkt om og ev. godkjent fråvik frå vegnormalen.
- Frisiktzone i avkøyrsele må bli tatt inn i plankartet som juridisk punkt/linje «omsynssone friskt» og det må bli knytt eit eige føresegn til omsynssona. Det må også gå fram av rekkefølgeføresegna at sikt i avkøyrsele må bli utbetra, dvs. flytte sikthindrande tiltak utanfor frisiktsona.
- Plankart og føresegn må sikre at avkøyrsele blir utforma i tråd med gjeldande, tekniske krav, jf. Statens vegvesen sine normalar. Rekkefølgeføresegn må sikre opparbeiding/utbetring av køyretilkomsten.

Byggegrense

Vi merker oss at byggegrensa på 50 meter frå fylkesvegens senterlinje samsvarar med rammeplan for avkøyrslar og differensierte byggegrenser. Samtidig les vi i planomtalen kapittel 6.7.4 *Varelevering* at «sluttprodukt som skal hentast av kundane helst bør lagrast i nærleiken av område V1, køyreveg». Vi minner om at dersom det blir etablert område for lagring nærare fylkesvegens senterlinje enn 50 meter, vil dette vere i strid med byggegrensa i planen – dette vil vere opplag som vil vere omfatta av byggegrenser etter veglova. Lagring av sluttprodukt må

enten skje lengre unna fylkesvegen, i tråd med byggegrensa på 50 meter, eller alternativt må søkast om dispensasjon for kvar gjenstand som. Når ein først regulerer, er det uheldig at ein legg opp til ei løysing som inneber at ein må dispensere frå planen.

Vi rår til at ein ser på moglegheita for å regulere særskilt formål/dedikerte plassar i reguleringsplanen til lagring av sluttprodukt. Dersom dette kan vere aktuelt, ber vi om ein dialog knytt til plassering av desse areala og avklaring knytt til om dette er ei plassering vi som vegmynde kan akseptere.

Vassmiljø og naturmangfald

Vassforskrifta set krav til tiltak for å hindre negativ påverknad for vatn og vasskvalitet, samt at konsekvensar av tiltak må vurderast opp mot relevante føresegner i vassforskrifta. Regional plan for vassforvaltning fastset miljømål i alle vassførekomstar, med hovudmål om god økologisk og kjemisk tilstand innan 2027.

Detaljreguleringa påverkar vassførekomsten Sylteelva (Moaelva), nedre del (EU-ID:NO107-111-R), med sidebekker. Sylte/Moavassdraget er eit særskilt viktig anadromt vassdrag som er i god tilstand. Det må ikkje utførast tiltak som forringar miljøtilstanden, eller som bidreg til at miljømåla ikkje nås.

Reguleringa må sikre god overvasshandtering som hindrar avrenning med potensielt stor negativ påverknad på vassdragsmiljøet, både i sidebekker og i hovudelva. Sannsynlege dreneringskanalar til hovudelva påverkar ei strekning med gode gyteområde for laks og aure. Planen referer til at det skal etablerast eit sedimentasjonsbasseng og avskjeringsgrøfter, utan at dette er nærmare beskrive eller kartfesta. Det må her utførast ei nærare sårbarheitsanalyse av potensielle påverknader frå masseuttak og deponiområde, og på bakgrunn av dette må det vidare prosjekterast reinse- og avrenningsløysingar som tek i vare naturverdiane i vassdraget. Desse utgreiingane krev riktig fagkompetanse.

Reguleringsplanen må vidare sjåast i samanheng med andre planar og tiltak langs vassdraget, og samla belastning må utgreiast.

KONKLUSJON

Møre og Romsdal fylkeskommune fremmer **motsegn** til plana slik den ligg føre:

- Det manglar opplysningar om kva type køyretøy som skal nytte avkøyrsele og tal på desse køyretøya (forventa trafikkmengd som følge av utbygging/realisering av tiltak i planen).
- Det manglar sporingsanalyser som dokumenterer maks/minimumsbreidde på avkøyrsele som er nødvendig for dimensjonerande køyretøy som skal nytte avkøyrsele.

- Hjørneavrunding på avkøyrsele er foreslått regulert i strid med handbok N100 krav 4.1.4.1-3. Det har ikkje vore søkt om og ev. godkjent fråvik frå vegnormalen.
- Det er manglande føresegn knytt til omsynssone friskt.
- Det er ikkje knytt rekkefølgekrav til opparbeiding/utbetring av avkøyrsele.

Heimel for punkta ovanfor er plan- og bygningsloven §§ 4-2, 12-6 og 12-7 første ledd nr. 10, veglova § 1 a og Statens vegvesen si handbok N100 jf. veglova § 13.

Vi viser elles til merknadane ovanfor.

Med helsing

Torbjørge Lillebø
plansamordnar

Ingeborg Forseth
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til:

Norges Vassdrag- og
energidirektorat
Statens vegvesen
Statsforvaltaren i Møre og
Romsdal

Fagsaksbehandlar:

Samferdsel: rådgivar Lisa Enstad, tlf. 71 28 05 40

Vassforvaltning: rådgivar Arne Håkon Sandnes, tlf. 71 28 03 50