



Statens vegvesen

HUSTADVIKA KOMMUNE

Tingplassen 1

6440 ELNESVÅGEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Vidar Neraas / 71 27 47 73

Vår referanse:
24/188908-3

Deres referanse:
2021/315

Vår dato:
14.10.2024

Uttale til offentlig ettersyn – Hustadvika kommune – kommuneplanens arealdel 2025–2037

Vi viser til brev av 11.07.2024.

Saken gjelder

Hustadvika kommune har sendt på høring forslag til kommuneplanens arealdel.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene, hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte delmål;

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn, samt at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Fylkeshuset, Julsundvegen 9, 3. etg.
6412 MOLDE

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vår vurdering av planforslaget

Hustadvika kommune har utarbeidet et omfattende grunnlag for arealdisponeringen i kommunen i perioden. Arealdelen som et av de overordnede styringsdokumentene skal gi en forutsigbarhet for både myndigheter, innbyggere i kommunen og utbyggere. I det følgende har vi noen merknader til forhold som etter vår vurdering må arbeides videre med og justeres før kommunen vedtar kommuneplanen.

Bestemmelsene:

Det er i bestemmelse § 1.5 bokstav a krav om at det skal legges til rette for mjuke trafikanter i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak. Det skal videre ikke gis midlertidig brukstillatelse uten at det er etablert et trafikkikkert tilbud mellom boligfelt og aktuell skole. Det vises da til eksempel som gang-/sykkelveg eller tosidig busslomme. Etter vår vurdering er det positivt med et slik fokus på mjuke trafikanter og kollektivbetjening til/fra skole. Bestemmelsen bør imidlertid også omfatte andre sentrumsfunksjoner og daglige gjøremål, og at man i de enkelte områdene, særlig for boliger, setter mer presise bestemmelser til hvert enkelt. Grunnlagsarbeidet for å stille mer konkrete bestemmelser er allerede gjort gjennom konsekvensutredningen, og vil kunne gi utbyggere et tydeligere karv og forutsigbarhet i hva som kreves for hvert enkelt utbyggingsområde i reguleringsplanfasen, jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10. Se også våre merknader til de enkelte utbyggingsområdene.

–

Det går frem av bestemmelse § 2.1 at «der byggegrense mot offentlig veg ikke er definert i reguleringsplan, gjelder grenser i veglova § 29.» Byggegrensene er ikke inntegnet i plankartet eller gitt mer utfyllende bestemmelser. Vi antar derfor at intensjonen ikke er å hjemle den i kommuneplanen med kommunen som vedtaksmyndighet etter reglene i plan- og bygningsloven. Dersom det er slik, vil bestemmelsen med henvisning til vegloven være overflødig og kan skape uklarhet for byggesakskontoret og vegmyndighetene hvor byggegrensen er hjemlet. Den kan imidlertid gå frem av retningslinjene dersom formålet er å orientere/klargjøre hvor hjemmelen ligger.

–

I bestemmelse § 5.4 forretning vises det til de rikspolitiske bestemmelsene om kjøpesenter. Denne forskriften ble opphevet 01.07.2021 og det er nå fylkesplanen med fylkesstrategien for «attraktive byar og tettstader» som legger føringer for blant annet dette temaet, jf. plan- og bygningsloven § 8-2. Av kapittel 3.3.2 bokstav går følgende frem:

«Lokalisering av publikumsretta sentrumsfunksjonar som handel, service, offentleg og privat tenesteyting, kultur- og aktivitetstilbod, samt bedrifter med mange kontorarbeidsplassar, skal skje i sentrumskjerna, nær kollektivknutepunkt. «10-minuttersbyen» skal gjelde som prinsipp. Fråvik frå dette skal bli grunngeve. Dersom det likevel blir vurdert å etablere slike funksjonar utanfor sentrumskjernen, skal konsekvensar for sentrumsområde og etablert handel og service gjerast greie for.

Slike etableringar bør vere ein del av ein større plan for området. Dersom nytt eller utvida bruksareal (BRA) er større enn 1500 kvm, skal verknadane bli analysert

gjennom ein handelsanalyse. Fylkeskommunen sal kan utforme retningsgivande mal for slike analyser.»

Hustadvika kommune har i kommuneplanens samfunnsdel vist til denne planen som førende for kommunen sitt planarbeid. Vi ber at dette følges opp i arealdelen og at nødvendige føringar synleggjøres i bestemmelsene.

–

I § 6.3.2 angis det krav til antall parkeringsplasser for de ulike formålene. Av bestemmelsens bokstav m. følger det at kravene i bokstav c.–k. kan fravikes dersom det kan dokumenteres gode løysningar for sambruk av parkering. Da parkering er et effektivt virkemiddel for å vri trafikantene over fra privatbil til kollektiv, samkjøring, sykkel og gange, må bestemmelsen suppleres med at fraviket også gjelder utbyggingar langs kollektivakser med god frekvens og i områder med godt utbygd nett for gående og syklende. Dette for å følge opp nasjonale og regionale mål for transportpolitikken, samt kommunens egne mål og delmål i kapittel 6 og 7 i kommuneplanens samfunnsdel.

Merknader til utbyggingsområder

I konsekvensutredningen er det enkelte utbyggingsområde utredet og noen av de som er tatt inn er gitt med forbehold om avbøtende tiltak. Vi savner at dette er gjenspeilet i kommuneplanens bestemmelser. Vi vil komme nærmere inn på dette i vår vurdering av enkeltområder under. Vi viser også til våre merknader til bestemmelsene.

– Boligområder

Eide–Krakelivegen (B158):

Området omfatter utvidelse av eksisterende boligfelt langs fv. 6104. I

konsekvensutredningen går det frem at sammenhengende gang- og sykkelveg til sentrum og skole må være et avbøtende tiltak. Dette må da gjenspeile seg i en bestemmelse knyttet til området. Se vår merknad til bestemmelse § 1.5. Videre bør det også tegnes inn fremtidig gang- og sykkelveg langs fv. 6104 i plankartet.

Vevang–Gjengstøvegen (B43)

Området er en utvidelse av eksisterende boligfelt og med en justering i forhold til gjeldende kommuneplan. Området ligger slik til at det ikke er gode koblinger med den øvrige bebyggelsen på Vevang, og man har ikke et sammenhengende gang- og sykkelvegssystem eller kollektivholdeplasser som sikrer blant annet trygg skoleveg. I konsekvensutredningen går det frem at i forbindelse med regulering av området må gang-/sykkelveg mot sør vurderes. Med hensyn til trafiksikkerhet og å redusere transport vil dette være nødvendig for dette utbyggingsområdet å knyttes til bebyggelsen i sør enten direkte mellom boligfeltene eller via fv. 6070 og fv. 64. Også betjening av kollektiv må vurderes, jf. kommuneplanens bestemmelse § 1.5. Dette må vurderes nærmere i kommuneplanen, og det bør tegnes inn i plankartet og sikres i bestemmelsen for å gi utbygger og myndigheter en forutsigbarhet til hvilke krav som ligger til utvikling av området.

Området ligger langs fv. 6070 som er en del av Nasjonal turistveg. Selv om det allerede er noe bebyggelse i området, vil en utvidelse bygge ned areal tett inn mot turistvegstrekingen

og forringe ytterligere opplevelsen av urørt natur. I verdi- og sårbarhetsanalysen for Atlanterhavsvegen er denne sekvensen vurdert til å være middels verdifull og middels sårbar. Av konsekvensutredningen er det vurdert til å ha negative konsekvenser for blant annet naturmangfold, naturverdier og landskap. Vi er derfor negative til denne lokaliseringen ut fra hensynet til turistvegen. Som et minimum bør hele området legges med en buffersone slik som for delområdet B43A.

Haukås – utvidelse av Dalelia mot øst (B163)

Det er ikke vist hvordan dette området skal knytte seg til kommunal veg, Dalelia. I tilgrensende reguleringsplan legges det ikke opp til en videreføring av Dalefaret eller Skrubærstien, og slik bebyggelsen ligger langs disse vegene bør det vurderes om det er behov for en ny vegtrase fra Dalelia eller om de kan forlenges. I hvert fall førstnevnte bør tegnes inn i plankartet

Vi har i utgangspunktet ingen særlige merknader til dette boligfeltet da det er en utvidelse av boligbebyggelsen i Elnesvågen, men vil bemerke de utfordringsbildet som over lengre tid har vært i krysset mellom fv. 663, fv. 6054 og Dalelia. Ny utbygging her vil belaste krysset ytterligere, og det må gå frem som et rekkefølgekrav at det ikke kan bygges ut før tiltak i krysset er utført.

Malmefjorden – Tømmervegen (B164)

Arealformålet utvider boligfeltet i Malmefjorden. Med pågående ombygging av T-krysset til rundkjøring vil kapasiteten og trafikksikkerheten bedres. For mjuke trafikanter er det planlagt interne gang-/sykkelvegforbindelser som i stor grad er bygd ut med unntak mot butikken. Det må sikres at også forbindelsen dit er etablert før man etablerer ytterligere utbygging i området.

For mjuke trafikanter vil skoleveg være viktig å sikre. Den regulerte turvegen mellom boligfeltet på Lauåsen og dette nye feltet, vil være den korteste vegen til skolen og man kan slik også bruke undergangen under fv. 64 ved Sylte skole. Man bør da sikre i bestemmelsene at denne turstien i senere reguleringsplan tas med og planlegges med universell utforming og kan driftes på en slik måte at den er åpen hele året.

Elnestangen (B22 og B25)

Det er videreført to relativt store arealformål fra gjeldende kommuneplan på Elnestangen. Disse er gitt betegnelsen «nåværende» med svak gulfarge. Et tredje et tatt ut og tilbakeført til LNF. Da de to gjenværende områdene ligger som to satellitter i utkanten av Elnesvågen sentrum uten god kollektivdekning eller tilrettelagt for mjuke trafikanter, er dette en arealbruk som strider mot statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Kommunen bør derfor vurdere om også disse formålene bør tas ut av planen.

– Forretning

Helset – Jendem (FOR1)

Området mellom Jendem og Hollingen er under utvikling av både bolig, forretning og næring. Bebyggelsen ligger på begge sider av kommunegrensen mellom Aukra og Hustadvika kommuner, og vi ser det som viktig at man vurderer nye forretningsområder samlet for hele området (begge kommunene) og forholdet til gjeldende planer området for denne type utvikling.

Det er i gjeldende kommuneplan satt av et område til forretning vest for eksisterende idrettsanlegg. Dette er ikke regulert eller bebygd, og omdisponeres i nytt forslag til utvidelse av idrettsanlegget. Med tanke på de ledige arealene som er regulert lenger nord (Jendem forretningsområde) og regulert forretningsareal på Aukra siden går det ikke klart frem at det er et behov for mer forretningsareal øst for idrettsanlegget, men heller en erstatning for arealet som blir omdisponert i vest. Vi vil i denne sammenheng påpeke at begge kommunene i sine planer må se på Julsundet som ett sted, og for etablering av forretning må da fylkesplanens føringer legges til grunn, jf. kommuneplanens bestemmelse § 5.4 (se vår merknad til bestemmelsen over).

Malmefjorden – Holamyra (FOR2)

Området på Holamyra er ved eksisterende situasjon regulert og bygd ut med forretninger til storhandelsvirksomhet/verksted og industri. Det går frem at det er stort press på tomter til forretning i området og det er derfor lagt opp til en utvidelse til formålet.

Utvikling av området må ses i sammenheng med fylkesstrategien for «attraktive byar og tettstader» og det må utredes nærmere sett i forhold til blant annet andre områder som er regulert til formålet. Det er blant annet regulert store areal til forretning og kontor på Dalemyra som ikke er utbygd ut. Dette er vesentlig større enn det som fremgår som arealreserve i arealregnskapet. Vi

– Næring

Åsvegen (NÆ121)

Området er på 1000 daa i et område der det fra før kun er etablert et mindre datasenter og masseuttak. Næring vil tradisjonelt sett generere transport av større kjøretøy, og en viktig forutsetning for å utvikle denne type arealbruk er at vegnettet er dimensjonert for det med hensyn til trafiksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantergrupper. Hverken fv. 6057 eller de kommunale vegene i området er dimensjonert for en vesentlig økning i transport som potensielt kan generes her.

– Fritids- og turistformål

Vevang – Hågå (FTU3)

Vi savner at kommunen vurderer turistvegstrekingen fra Bud til Utheim i Averøy samlet med tanke på fritids- og turistformål enn det som er gjort. For Atlanterhavsvegen isolert sett kan dette gjøres gjennom en rullering av kommunedelplan for Atlanterhavsvegen som inngår i begge kommunene.

Vi vil i denne sammenheng særlig peke på utviklingen innenfor hotell/overnatting og campingplasser. Det er samtidig med høringen av kommuneplanen varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for hotell og bobilparkering på Hågå. Dette samsvarer med området som er justert i forslag til ny kommuneplan. Selv om dette er en tilnærmet lik videreføring fra gjeldende kommunedelplan for Atlanterhavsvegen savner vi en vurdering i forhold til alle de andre planene for hotell/hytter og campingplasser på strekningen fra Bud til Utheim. Blant annet i Bud, på Kjeksa (nylig vedtatt reguleringsplan for camping) og Farstad. Videre er det også planlagt for hotell/overnatting på øyene som Atlanterhavsvegen går over i reguleringsplan for Strømsholmen (kysthotell), Sør-Skarvøya (bevertning/overnatting og utleiehytte). I Averøy ligger også utleiehytter på Håholmen, og vi er kjent med at det arbeides med en reguleringsplan der for å utvide tilbudet på Geitøya. På Utheim er det både etablert camping (bobiloppstilling) og overnattingssted.

Det er vist til at det også har kommet inn flere innspill til endret arealbruk langs Atlanterhavsvegen, men disse er anbefalt tatt med i en senere rullering av kommunedelplanen for Atlanterhavsvegen. Etter vår vurdering burde kommunen gått gjennom hele strekningen i forbindelse med rullering av kommuneplanen da området av en størrelse som det på Hågå (FTU3) vil ha vesentlig betydning for utvikling/realisering av de øvrige områdene som er etablert eller planlagt i begge kommunene.

– Næringsbebyggelse

Valle-Aurosen (NÆ7)

Området omfatter gamle Aurosen skole og er foreslått omdisponert fra offentlig formål til næringsbebyggelse. Plasseringen synes noe tilfeldig ut fra at det vil være praktisk å endre bruken av et eksisterende bygg. Med relativt kort avstand til ubebygde næringsarealer på Jendem, samt Torhaugmyra og Åsdalen lilke over kommunegrensen til Aukra, bidrar et slikt område til et mer spredt utbyggingsmønster av næringsbebyggelse. Dette vil være i strid med nasjonale og regionale føringer for areal og transportpolitikken, og vi rår til at dette området tas ut av kommuneplanen.

Bollia – Eriklia (NÆ44)

Kommunen skriver at de vil bruke området til gårdsdrift og turisme. Vi stiller spørsmål til om det da er riktig å definere dette som næringsbebyggelse i kommuneplanen uten nærmere avgrensing i bestemmelsene.

– Idrettsanlegg

Haukås – Dalelia (IDR11)

Lokaliseringen må vurderes med særlig hensyn til mjuke trafikanter. Ved å flytte idrettsanlegget øst for Daleliavegen, vil dette samtidig føre til at mjuke trafikanter må krysse vegen for å komme seg dit. Her må man også ta i betraktning at skolen kan ha nytte av idrettsanlegget, og man må da vurdere ekstra godt trafikksikkerhetsperspektivet i lokaliseringen.

Et nytt og muligens mer omfattende idrettsanlegg enn eksisterende baneanlegg, vil kunne generere mer trafikk til og fra området. Som vi nevnte for det nye utbyggingsområdet for

boliger i Dalelia, bør også her krysset med fv. 663 utbedres dersom det skal legges til rette for utbygging som gir økt trafikk.

– LNF-spredd boligbebyggelse

Det er lagt opp til utbygging av flere områder for spredt boligbebyggelse. En utfordring i flere av disse områdene er at nødvendig tilrettelegging for kollektiv og/eller tilrettelegging for mjuke trafikanter sin ferdsel ikke er til stede. Kravet i bestemmelse § 1.5 kan da være vanskelig å følge opp der utbygging av nødvendige tiltak avhenger av prioritering til andre aktører som utbygging av større boligfelt som rekkefølgekrav, kommunen eller fylkeskommunen. Eksempelvis vil man måtte se området LSB13 i sammenheng med boligområdet i Pilestredet, som er under planlegging. Her må nye boliger innenfor dette området ha samme krav til kollektivholdeplasser mv. som bebyggelse innenfor boligfeltet. Videre vil blant annet LSB2 og LSB3 avhenge av utbygging i nødvendig utstrekning av regulert gang- og sykkelveg Malmeskiftet–Helset og busslommer slik at hensynet til mjuke trafikanter er ivarettatt.

Samferdsel

Det er regulert en firearmet rundkjøring på fv. 64 i Malmefjorden. I første trinn bygges det bare tre armer i rundkjøringen, men det bør vurderes om Kolbergvegen bør kobles inn på den fjerde armen, og da sette av areal til vegformål i en trase.

–

Det er tegnet inn en fremtidig samleveg mellom Kråknesvegen og Dalemyra bransjesenter. Vi kan ikke se at denne inngår i konsekvensutredningen. En slik veg vil knytte området bedre til det øvrige sentrumsområdet, og vil være en forlengelse av «avlastningsvegen». Vi har ingen merknader til løsningen, men savner en nærmere beskrivelse i plandokumentene.

Konklusjon

Vi viser til våre merknader over og ber om at dette tas med i det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel.

Transportforvaltning midt

Med hilsen

Linda Heimen
seksjonssjef

Vidar Neraas
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE, Postboks 2500, 6404 MOLDE
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL, Postboks 2520, 6404 MOLDE

