

Merknadsoppsummering frå 2. gongs høyring og offentleg ettersyn m/ kommentarar

Plan: Detaljregulering for del av Grebstadvegen

Dato:24.02.2025

Merknad frå	Merknadens innhald	Kommunens kommentar
Møre og Romsdal fylkeskommune (FK)	Samferdsel: 1. Som SVV påpeker i sin uttale av 09.01.2024 vil ei omlegging av Eimsvegen gjere at ein ikkje lenger har trygg gangtilkomst til eksisterande haldeplassen i aust. Eit alternativ til å flytte haldeplassen kan være at en utvidar planområdet slik at det også omfattar Eimsvegen og regulerer denne til gang- og sykkelveg, slik at ein sikrar ei trygg ganglenke til haldeplassen. Automatisk freda kulturminne: 2. Vedtak etter kulturminnelova Møre og Romsdal fylkeskommune gir samtykke til at detaljregulering del av Grebstadvegen vert eigengodkjent. Følgjande vilkår gjeld for vedtaket: Kulturminnet, med kulturminne-ID 265866, er merka i plankartet som bestemmelsesområde #1–ID 265866. For dette området må følgande tekst leggjast til fellesføresegnene: «Før det blir sett i verk tiltak i medhald av planen, skal det gjerast arkeologisk utgraving av det automatisk freda kulturminne ID 265866 som er markert som område for føresegn #1 – ID 265866 i plankartet. Kulturminnet, med kulturminne-ID 265906 er merka i plankartet som bestemmelsesområde #3. For dette området må følgande tekst leggjast til	1. Kommunen har flytta busshaldeplassen som no ligg i enden av Eimsvegen, til vestsida av krysset Grebstadvegen – Dalevegen. Denne justeringa og utviding av planområdet har vore til ei avgrensa høyring i etterkant av 2. gongs høyring. 2. Føresegna § 9 d er oppdatert med teksten frå fylkeskommunen. 3. Kommunen vurderer det som det beste alternativet å halde på plassering av vegtraseen ved gnr.7 bnr.20 slik den er foreslått ved 2. gongs høyring. Ved synfaring av løa er det kommunen si vurdering at tilstanden på løa er i såpass dårleg standat det vil ha avgrensa verdi å ta vare på den og legge ny veg utanom.

	fellesføresegnene: «Det automatisk freda kulturminnet ID 265906 som er markert som område for føresegn #3 – ID 265906 i plankartet vert frigjeven utan vilkår om ytterlegare gransking». Tiltakshavaren skal ta kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast, slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsetjast. Tiltakshavaren skal bere kostnadene for granskinga, dersom det ikkje er grunnlag for heil eller delvis statleg dekning, jf. kulturminnelova § 10. Dersom vilkåra nemnt ovanfor ikkje vert innarbeidde i plankart og føresegner, vil vi ha motsegn til planen. 3. Kulturminne frå nyare tid: Vi viser til foto vedlagt saka av løe i planområdet. Reguleringsplan er i konflikt med ei eldre løe med unik konstruksjon. Vi vil fraråde ei riving av denne og heller tilpasse det nye vegstrekket og ta omsyn til denne, slik planforslaget også har tenkt å ivareta blodbøkene og nokre eldre tun i området.	
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal (FM)	Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområder ingen merknader.	Takast til vitande.
Statens vegvesen	1. Kommunen har brukt dimensjoneringsklasser for 2014-utgåva av N100. I utgangspunktet skal ein bruk gjeldande normalar også i overgangsperiodar dersom endringane ikkje er så store at ein må gjere om på	1. Reguleringsprosessen har vore aktiv sidan 2018. Når ein i utarbeiding av planen har forholdt seg til ein normal og standard gjennom fleire høyringsrunder, så vil det vere konsekvenser i tid og ressursar i prosjektet for å gå gjennom og justering av

	regulert løysingar eller får store konsekvensar. SVV meiner at ein her bør legge gjeldande normal til grunn. 2. Langs den vestlege delen av Grebstadvegen er det bygd ei løysing med gang- og sykkelveg som systemløysing for mjuke trafikantar, mens i planforslaget er det lagt opp til fortau. Dette gir trafikantane to ulike system å forhalda seg til og kan føre til at syklistar på delar av strekninga da vil ferdast i blanda trafikk. Vi ser det som viktig at kommunen vurderer overgangen mellom systema og gjer dei ei utforming som gjer systema forståeleg. 3. Det er ikkje tatt stilling til gs-veg løysing aust for krysset Grebstadvegen – Dalevegen, men det er satt av eit areal til annan veggrunn som skal sikre arealet. SVV. Vi viser i denne samanheng til krav 4.2.1.1- 7 i N100 der gang- og sykkelveg i kryss skal trekkast 5 meter tilbake i eit kryss. Dette er ikkje gjort på vestsida som viser løysninga, og vi ser ikkje at det er satt av tilstrekkeleg areal til det på austsida heller. 4. Ved å legge om Eimsvegen bør ein også ta stilling til om busslomma i det krysset skal leggst til det nye krysset eller om den skal ligge som ved eksisterande situasjon. Dersom busslomma bli liggande, manglar den no ein trygg gangtilkomst sidan Eimsvegen blir lagt om. 5. Det blir ein endra situasjon for dei to einebustadane som ligg i krysset mellom fv. 5916 og Eimsvegen. Her bør ein vurdere om dei ikkje burde koplast til	planforslaget til ein ny standard. Moglegens må planforslaget også ut på ny høyring for å sikre medverknad om endringane er vesentlege. Kommunen ønskjer her å halde på vegnormalane og dimensjoneringsklassane som prosjektet har vore basert på til no. 2. Eit av formåla med å regulere denne delen av Grebstadvegen på nytt var å redusere arealbehovet for etablering av gangforbindelse langs Grebstadvegen. Då vart det valgt eit fortau med breidde 3,25 meter. Systemsiftet vil her gå i krysset Grebstadvegen- Grebstadlia. Det vil på denne måten vere eit systemskifte som vil vere tydeleg skild med at det er eit kryss her. 3. Slik situasjonen er i dag så er det regulert, men ikkje fullstendig framført, ein gang- og sykkelveg langs Dalevegen og austover til Grebstadvegen. Der stopper den. Når og korleis ein eventuell gang- og sykkelveg vil bli ført vidare er usikkert. Før ei vidareføring kan gjennomførast, må ein regulere og finne løysing for gang- og sykkelvegtrase vidare austover. Det ligg breddemessige utfordringar forbi Dalevegen 176 som kan gjere det vanskelig å føre ein gang- og sykkelveg forbi utan å forskyve Dalevegen noko sørover. Det er difor vanskelig å føreseie ein framtidig utforming av gang- og sykkelvegen vidare austover frå Grebstadvegen. Kommunen vurderer difor at ein i denne reguleringsprosessen planlegg utifrå noverande regulert situasjon som er ein gang- og sykkelveg fram til Grebstadvegen. Krav 4.2.1.1-7 i N100 er difor ikkje aktuelt for denne planen 4. Kommunen har flytta busshaldeplassen som no ligg i enden av Eimsvegen, til vestsida av krysset Grebstadvegen – Dalevegen. Denne justeringa og utviding av planområdet har vore til ei avgrensa høyring i etterkant av 2. gongs høyring.
--	---	--

	vegløysing i staden for direkteavkøyring til fylkesvegen. Dette vil kople dei betre til gangvegnettet langs Grebstadvegen. Dette er forhold som vi no merkar oss blir utløyst av planforslaget og må takast stilling til. 6. Det går fram at ein ikkje alle stader klarer å stette krava til universell utforming. Vi ser det som viktig at ein då vurderer avbøtande tiltak.	5. Ved behandling før 2.gongs høyring vart det tatt stilling til om gnr.8 bnr.11 og gnr.7 bnr.160 skulle få behalde si noverande avkøyrslle til Dalevegen sjølv om Eimsvegen skal leggst om. Dette var eit ønskje og innspel frå desse eigedomane ved 1.gongs høyring. Egedomen gnr.7 bnr.160 har på eige initiativ tatt bort sin direkteavkøyrslle til Dalevegen og heller orientert denne mot Eimsvegen. Den andre eigedomen gnr.8 bnr.11 har ein tilkomst som er orientert mot Dalevegen og ei stenging av eksisterande avkøyrslle mot Dalevegen vil vere upraktisk for denne eigedomen. Kommunen vurderer at ved å avgrense bruk av eksisterande avkøyrslle til desse to eigedomane, samstundes som at direkteavkøyrsla 7/160 hadde til Dalevegen er fjerna, så kan ein akseptere å oppretthalde denne avkøyrsla Eimsvegen har til Dalevegen i dag. For å sikre at ikkje fleire vil nytte denne avkøyrsla til Dalevegen er det lagt inn eit rekkjefølgjekrav i planen at når Eimsvegen koplast til Grebstadvegen så skal dagens kopling vidare mot Dalevegen stengast, ved område J1 i plankartet. 6. Det er stader fortauet på Grebstadvegen vil få maksimal stigning 6 % og Kagholvegen og Eimsvegen utanfortau får maks 7% og 9 % stigning. Dette følger linjeføringa til vegane, som er utarbeida for å totalt sett vere dei mest gunstige. Ei ytterlegare tilpassing til universell utforming vil føre til større terreng inngrep og inngrep i private eigedomar.
Dan Ronny Wilhelmsen Gnr.7 bnr.232	1. Planen skisserer ei omlegging av Sjurvegen i den nordlege enden, der veggen svingar vestover og inn på Kagholvegen. Ei slik kurve vil gjere det vanskeleg for bilar å ta seg over Sjurhaugen på vinterstid, og då spesielt dei bilane som køyrer i sørleg retning. Dei vil miste fart, og risikoen for å verte ståande fast i bakken vil auke. Det vil skape vanskar for bossbilen vinterstid, samt naudetatar osv. Avkøyringa frå Kagholvegen til Sjurvegn vil bli betydelig forverra.	1. Etter planforslaget gjekk bort ifrå ei omlegging av Sjurvegen til aust for gnr.7 bnr.26 på grunn av automatisk freda kulturminne, fekk Nordplan i oppdrag å finne den beste totalløysinga for krysset Grebstadvegen, Kagholvegen og Sjurvegen. Kommuen ba Nordplan både vurdere påkopling til Grebstadvegen og Kagholvegen. Nordplan anbefalte då å legge om i nedre del av Sjurvegen å koble den til Kagholvegen. Kommune har i etterkant av 2. gongs høyring og offentleg ettersyn bedt Nordplan bekrefte at valgt løysing er det beste alternativet og om Sjurvegen er egna

	Sjurvegen er ein privat gardsveg med fleire bruksrettar. I tillegg til dei som bur langs vegen gjeld det også fleire på gardsnummer 7. Å legge om vegen kan få konsekvensar for oppsitterane langs vegen samt dei med køyrerett. Eit tiltak kan vere å heve krysset i nord der Grebstadvegen, kagholvegen og Sjurvegen møter kvarandre. Bakken blir da litt kortare og innkøyringa frå Sjurvegen til krysset noko flatare og då får Sjurvegen ei direkte innhøyring til Grebstadvegen som i dag. - Etter den nye skulen vart tatt i bruk, er Sjurvegen blitt ny gangveg for mange elevar der det er privat veg. Styret i Sjurvegen har ikkje motteke noko tilbakemelding frå Sykkylven kommune på epost sendt 17.04.2023. - Positivt at Sykkylven kommune endeleg vil prioritere Grebstadvegen som har godt med trafikk per dags dato og har vore ein veg med mange utfordringar.	til lastebil på størrelse med brannbil og bossbil. Nordplan bekrefter at den alternative traseen for Sjurvegen er den beste. Dei har i tillegg gjort sporingsanalyser på vegen for aktuell lastebilstørrelse for å vere trygg på at lastebil kan manøvrere seg til Sjurvegen frå Kagholvegen og Grebstadvegen på ein tilfredsstillande måte. Kommunen held på utforminga av krysset Grebstadvegen-Kagholvegen- Sjurvegen. - I samband med reguleringsplan for Nedre Sjurgarden ved Dalevegen mottok kommunen brev om styret si bekymring at Sjurvegen vert bruk som skuleveg av born til den nye sentrumsskulen og at styret var open for ei framtidig kommunal overtaking, dette vart vidareformidla til kommunedirektør og ordfører, då det ikkje hadde noko med plansaka Nedre Sjurgarden å gjere direkte. Det har sidan den gong blitt både ny kommunedirektør og ordfører. Brevet er sendt vidare til dei. - Takast til vitande.
Karl Johan Ullavik	I plandokumenta er det skissert to alternativ for kryssing av Grebstadvegen i krysset mellom Grebstadvegen og Kagholvegen/ Sjurvegen. Sjurvegen er bratt og uoversiktleg og eignar seg knapt til å blande gåande og bilar. Gjennom vinteren skil det fråtid til annabilar utan kontroll ned bakkenmot Grebstadvegen. Alternativ 1 vil sikre mjuke trafikantar størst mulig avstand til den bratte Sjurvegen. Det er mange som sykklar og går tur på Grebstadvegen. Dei går aust-vest)og får unødvendig mange kryssingar	I forkant av 2. gongs høyring og offentleg ettersyn vart dei to alternativa til kryssinga av Grebstadvegen utgreia av Nordplan og alternativa vart vurdert av NU. Alternativ 2 kom som eit direkte innspel frå medlemma i NU ved behandling av planforslaget 18.10.2023. Noko som førte til utsetting av behandling av planen. Nordplan anbefalte alternativ 2 som gir ei kryssing av Grebstadvegen 25 meter vest for krysset Grebstadvegen-Kagholvegen. Nordplan vurderer at fordelene med denne løysinga er at ein får flytta kryssingspunktet lenger frå krysset, og ikkje opnar for «villkryssing» i krysset. Alternativ 2 framstår derfor som det ryddigaste og tryggaste alternativet. Det gir klare og tydelege

	av trafikkerte vegar (både Grebstadvegen, Kagholvegen og Sjurvegen) i alternativ 2, mot berre ei kryssing av Grebstadvegen i alternativ 1. Det er ein del transport frå steinbrotet på Andestad langs Grebstadvegen, og den vil kanskje auke med betre veg. Dei vil ha betre oversikt over gangfeltet som skisserti alternativ 1. Gjennom vinteren vert det lagra relativt mykje snø rett vest for krysset. Dette er med på å gjere ei kryssing som vist i alternativ 2 uoversiktleg. 2. Den skisserte flyttinga av krysset Grebstadvegen / Kagholvegen vestover gjer at Grebstadvegen 95 mister ein god del areal, men det vil gjere krysset tryggare og meir oversiktleg. Reguleringskarta viser i tillegg at vegen lenger vest er lagt lenger sør enn tidlegare vist. Dette er ikkje i tråd med lovnader om at vegkanten frå krysset til Grebstadlia og avkøyringa til Grebstadvegen 95 var endeleg. Eg ser ingen grunn til at vegen må svinge so mykje. Den må kunne rettast ut og leggst lenger nord som i tidlegare reguleringsplan. 3. Eg ber om at muren langs Grebstadvegen (frå avkøyring til Grebstadvegen 95 og austover) blir erstatta om denne kjem i konflikt med ny veg slik at ikkje endå meir areal kjem vekk.	gangline. Om alternativ 1 skriv dei at kryssinga vil være tett opp til krysset og ein kan auke fara for «villkryssing». Ein fordel med alternativ 1 er at ein reduserer talet på kryssingspunkt frå ein til to. Kommunen held på alternativ 2 for kryssing av Grebstadvegen i planforslaget. 2. Vegføringa for Grebstadvegen tar mindre av arealet ved avkøyrslene til Grebstadvegen 95 ved forslaget til 2. gongs høyring enn ved 1. gongs høyring. 3. Korleis detaljar rundt sideareal til den nye vegen vært (skråing, mur osv), blir ei oppgåve i detaljprosjekteringa av vegen etter reguleringsprosessen er avslutta. I grunnforhandlingane kan også slike spørsmål stillast.
Skjold Lyshol	1. Vår merknad til dette vegprosjektet er at vegtrasen kan flyttast 1 - 2 meter lenger sør med start frå krysset som går til Grebstadlia i vest og framover(østover) til krysset der vegane Kagholvegen - Grebstadvegen og Sjurvegen møtast. Skjold kan avstå enda meir grunn i	1. Der vegen startar i vest ved Grebstadlia, må den tilpassast allereie regulert Grebstadveg i Detaljregulering Nyheim bustadfelt. Så det er avgrensa i kva grad ein kan flytte vegen lenger sør som antyda. I reguleringsprosessen har det vore tatt omsyn til at byrdene med vegen skal fordelast. Det er likevel viktigast for kommunen å få på

	hagen sin på gnr.7/26 enn det han har gjort til no. Det vi oppnår med dette er at det ikkje går så mykje vekk av dyrka mark på gnr.7/19 og vi får ei meir rettferdig fordeling av å avstå grunn mellom eigedomane 7/19 og 7/77. Sånn som planen ligg føre no er det 7/19 som avstår mest grunn av dei 2 eigedomane og det er ikkje rettferdig fordeling. 2. Fortauet kan ha 2 - 2,5 meter i breidda og ikkje 3,25 meter som er planlagt. Vi har mange dømer på veger i Sykkylven som har fortausløsning med 2 - 2,5 meter breidde som t.d Tynesvegen (nylig bygd), Myravegen og Dalevegen (meir trafikert enn Grebstadvegen) Med 2 - 2,5 meter breidde på fortau så sparer vi mykje av dyrka mark til Skjold 7/19.	plass ei veglinje som trafikkmessigt vil vere god som råd. Det er lagt store ressursar ned i løysinga som er presentert frå Grebstadlia og forbi krysset Grebstadvegen-Kagholvegen-Sjurvegen. Med fleire justeringar undervegs i prosessen. Kommunen held på plassering av vegane som presentert ved 2.gongs høyring. 2. Kommunen held på breidda satt på fortauet. 3,25 meter. Dette for å ha naudsynt bredde for vintervedlikehald av fortauet.
Odd Arne Eidem	I den austre delen av planen har Grebstadvegen ei avkøyring til m.a Eimsvegen. Langs austsida av Eimsvegen på gnr bnr 8 - 10 er der nokre asketre som står att etter ein liten alle, som går sørover til om lag tilknytningspunktet mellom Grebstadvegen og Eimsvegen. Desse trea vart for mage år sidan planta for å gje litt vern og livd for vestaveret for åker og eng. Framleis har desse ein funksjon, så eg vonar at tilknytninga til Eimsvegen kan gjerast på ein slik måte at trea kan bli stående uberørte.	Innanfor det som er regulert til vegformål og innanfor område som er satt at til midlertidig bygge og anleggsbelte så kan det vere at tre og vegetasjon må takast bort. I kva omfang må ein kome tilbake til i detaljprosjekteringa etter reguleringsplanprosessen er ferdig.
Ståle Aurdal (gnr.7 bnr.10)	1. Presiserer at stabburet må flyttast i tillegg til garasja. 2. Presiserer at må sjølvstilt ha avkjørsel fra vegen til eigendommen på nordsida av vegen. 3. Presiserer at vil ha gjerde langs heile eigendommen som hindrer innsyn fra sykkelsti/veg. 4. Presiserer at må ha nytt postkassestativ med tak på egen eigendom. 5. Presiserer at vil ha støyskjerming langs heile eigendommen.	1. Planen tar ikkje stilling til kva som skal skje med stabburet og skuret/garasja når vegen blir bygd. Men det presiserast i planomtalen 7.3 at bygga må flyttast eller rivast når vegen vert utbygd. Nærare avklaringar rundt dette må avklarast i prosjekteringsfasen og ved grunnnerverv. Ev. ny plassering vil vere utanfor plangrensa. 2. Det presiserast i planomtalen 7.3 at det ved behov kan lagast ei landbruksavkjørsle til gnr.7 bnr.10 sitt areal på nordsida av ny

	6. Presiserer at privatvegen/parkeringsplassane må pukkast opp igjen før asfaltering.	Grebstadveg. Plasseringa må ta omsyn til sikt mot vegen og trafikktryggleik. 3. Ønske om avbøtande tiltak knytt til innsyn må eventuelt spillast inn og vurderast i fasen etter reguleringsplan, f.eks. ved forhandling om grunnnerv. 4. Ønske om nytt postkassestativ må eventuelt spelast inn og vurderast i fasen etter reguleringsplanen, f.eks. ved forhandling om grunnnerv. 5. Det er i reguleringsprosessen vurdert at det ikkje er behov for støyutgreiing og støytiltak som følgje av ny vegtrase og fortau. Ønskje om støyskjerming må eventuelt spelast inn og vurderast i fasen etter reguleringsplanen, f.eks. ved forhandling om grunnnerv. 6. Ønskje om tiltak på privatveg/parkeringsplassane må eventuelt spelast inn og vurderast i fasen etter reguleringsplanen, f.eks. ved forhandling om grunnnerv.
Trond Ullavik	Alternativ 1 er utan tvil det mest trafikksikre alternativet som er lagt fram. Krysset Kagholvegen\Grebstadvegen er eit særskilt oversiktleg kryss. Kanskje for oversiktleg. Ein har vikeplikt frå Kagholvegen når ein kjem køyrande frå krysset til Grebstadlia. Eit raskt blikk over marka for å konstatere om det er klart eller ikkje, så er det berre å halde fram i same fart. Om ein nyttar alternativa der fotgjerngerovergangen kjem før krysset, så kan det vere lett å oversjå ein fotgjengar når ein samstundes er oppteken av å sjå etter trafikk frå høgde. Nyttar ein Alternativ 1, med overgangen ETTER krysset, så har ein tid til å feste blikket i køyreretninga igjen, og lettare oppdage kryssande mjuke trafikantar.	I forkant av 2. gongs høyring og offentleg ettersyn vart dei to alternativa til kryssinga av Grebstadvegen utgreia av Nordplan og alternativa vart vurdert av NU. Alternativ 2 kom som eit direkte innspel frå medlemma i NU ved behandling av planforslaget 18.10.2023. Nordplan anbefalte alternativ 2 som gir ei kryssing av Grebstadvegen 25 meter vest for krysset Grebstadvegen-Kagholvegen. Nordplan vurderer at fordelene med denne løysinga er at ein får flytta kryssingspunktet lenger frå krysset, og ikkje opnar for «villkryssing» i krysset. Alternativ 2 framstår derfor som det ryddigaste og tryggaste alternativet. Det gir klare og tydelege gangline. Om alternativ 1 skriv dei at kryssinga vil være tett opp til krysset og ein kan auke fara for «villkryssing». Ein fordel med alternativ 1 er at ein reduserer talet på kryssingspunkt frå ein til to.

		Kommunen held på alternativ 2 for kryssing av Grebstadvegen i planforslaget.
Audun Gautvik	Tar opp at norske myndigheiter skal ivareta FN-konvensjonen om rettar til menneske med nedsett funksjonsevne (CRPD) sine forpliktelser og at denne skal bli aktivt brukt i kommunene, i kommunanes planstrategi, kommuneplan og i malane for vedtak.	Takast til vitande. Ved å tilrettelegge for fortau så vil ein forbetre trafikktryggleiken for dei rørslehemma mjuke trafikantane. Store delar av planområdet er relativt flatt og soleis eigna for rullestolar. Det er likevel stader på Grebstadvegen, Kagholvegen og Eimsvegen som vil overstige makskravet for manuell og elektrisk rullestol. Dette står omtalt i planomtalen § 6.8.