



Sykkylven kommune

PLANID-
Arkiv: 15282018001,
GBNR-7/373, FA-L13
JournalpostID: 25/2469
Saksbehandlar: Arild Sunde Rinnan
Dato: 26.02.2025

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
PS-16/25	Nærings- og utviklingsutvalet	11.03.2025
PS-27/25	Kommunestyret	07.04.2025

Detaljregulering del av Grebstadvegen - 3. gongs politisk behandling - Framlegg om eigengodkjenning

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12 1.ledd, eigengodkjenner kommunestyret i Sykkylven kommune fremja planforslag, Detaljregulering del av Grebstadvegen (planid 15282018001), jamfør plankart sist revidert 19.09.2024, føresegner og planomtale sist revidert 24.02.2025.

Nærings- og utviklingsutvalet - 16/25

NU - behandling:

Røysting:

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

NUVedtak:

Nærings- og utviklingsutvalet si tilråding:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12 1.ledd, eigengodkjenner kommunestyret i Sykkylven kommune fremja planforslag, Detaljregulering del av Grebstadvegen (planid 15282018001), jamfør plankart sist revidert 19.09.2024, føresegner og planomtale sist revidert 24.02.2025.

Kommunestyret - 27/25

KST - behandling:

Samrøystes vedtak: Som tilrådinga frå nærings- og utviklingsutvalet.

KSTVedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12 1.ledd, eigengodkjenner kommunestyret i Sykkylven kommune fremja planforslag, Detaljregulering del av Grebstadvegen (planid 15282018001), jamfør plankart sist revidert 19.09.2024, føresegner og planomtale sist revidert 24.02.2025.

Bakgrunn for saka

Planforslaget var til 2. gongs politisk behandling i NU-møtet 15.11.2023. Det vart vedtatt å legge planforslaget ut til 2.gongs høyring og offentleg ettersyn. Merknadsfristen var 24.01.2024.

Med bakgrunn i innkomen merknad frå fylkeskommunen og Statens vegvesen vart det satt i gang eit arbeid med å innarbeide ny busshaldeplass vest for avkøyrsla Grebstadvegen - Dalevegen. Planområdet måtte utvidast noko og saka vart sendt på ei avgrensa høyring for å sikre medverknad.

Planforslaget er no justert på naudsynte områder utifrå vurderingane som er gjort på bakgrunn av merknadane ved 2. gongs høyring og den avgrensa høyringa av busshaldeplassen. Planforslaget vert lagt fram til 3. gongs politisk behandling med innstilling om å eigengodkjenne planen i kommunestyret.

Saksopplysningar

Planforslaget er utarbeida av Nordplan AS. Forslagsstillar er Sykkylven kommune. Bakgrunnen for planarbeidet var behovet for å oppgradere dagens reguleringsplan for Grebstadvegen frå 1989. Eit forprosjekt vart utarbeida av Nordplan AS og lagt til grunn for det vidare planarbeidet. Løysinga som vart valgt var ein tofeltsveg med fortau som fekk ei samla reguleringsbredde på 12 meter. Reguleringsplanen frå 1989 hadde ei reguleringsbredde på 16,5 meter.

Planforslaget var til 1.gongs høyring og offentleg sommaren 2019. Etter eit opphald i arbeidet med planen vart den bearbeida og klargjort for 2.gongs politisk behandling til NU-møtet 15.11.2023. Saka vart vedtatt sendt på 2. gongs høyring og offentleg ettersyn.

Ved 2.gongs høyring og offentleg ettersyn kom det inn merknad frå 7 partar. 3 offentlege og 7 private. Merknadane ligg vedlagt saka og er oppsummert/kommentert i dokumentet "Grebstadvegen_Merknadsvurdering etter 2. gongs høyring og offentleg ettersyn".

Omtale av planforslaget

Planområdet strekkjer seg frå kryss mellom Grebstadlia og Grebstadvegen i vest, til kryss mellom Grebstadvegen og Fv. 5916 Dalevegen i aust. Tiltaket omfattar etablering av fortau langs Grebstadvegen, for å skape samanheng i gang- og sykkelvegssystemet i lokalvegnettet. I tillegg består reguleringa av oppgradering av Grebstadvegen, med kopling til Kagholvegen og Eimsvegen. Vegtiltaket tilpassar seg i stor grad landskapet og eksisterande busetnad langs vegen. Slik Grebstadvegen ligg i dag slyngar den seg naturleg gjennom gardstuna. Denne kvaliteten er forsøkt ivaretatt, og kan medverke til å dempe farten på strekninga. Den gir ei visuell god linjeføring både for mjuke trafikantar og køyrande.

Sidan sideterrenget for store delar av vegstrekninga er relativt flatt vert det heller ikkje dei store terrenginngrepa, og ein kan lage gode overgangar frå grøfter til naturleg terreng. Unntaka er ved krysset mellom Kagholvegen og Grebstadvegen og ved krysset mellom Eimsvegen og Grebstadvegen. Her vil vegen skjere seg ein del inn i terrenget.

Planforslaget vil skape tryggare kryss og kryssingspunkt. I planforslaget opprettheld ein etablerte

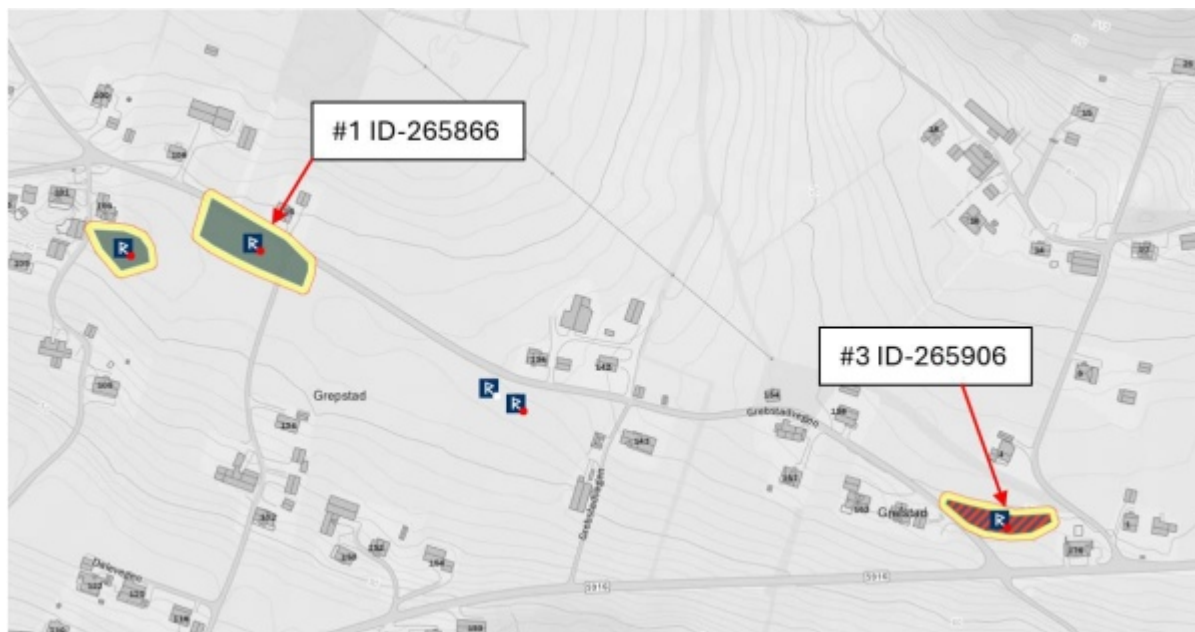
avkøyrslar langs Grebstadvegen, både for bustadar og landbruk. Avkøyringa til Eimsvegen vert som følge av planforslaget lagt om, og trafikken leia inn på Grebstadvegen. Unnataket er gnr.7 bnr.160 og gnr.8 nr.11 som framleis vil ha direkte avkøyring til Dalevegen, i ei samla avkøyrslar. Desse eigedomane er orienterte mot fv. 5916 Dalevegen. Busstoppet som i dag ligg på Dalevegen ved avkøyrsla til Eimsvegen, vert flytta og regulert inn i planforslaget vest for der Grebstadvegen har avkøyrslar til Dalevegen.

Gjennomgang og vurdering av sentrale tema i planprosessen etter 2.gongs offentleg ettersyn

Kulturminner

I den arkeologiske registreringa var det to lokalitetar for automatisk freda kulturminner som vert liggande i vegtraseen for Grebstadvegen (#1 ID-265866) og nye Eimsvegen (#3 ID-265906). På desse lokalitetane har kommunen vurdert at ein ikkje kan legge vegtraseen utanom kulturminnesonene. Ved 2. gongs høyring har fylkeskommunen vurdert om det kan bli gitt ein dispensasjon frå kulturminnelova og eventuelle vilkår for frigjeving. Etter vedtak etter kulturminnelova så gir Møre og Romsdal fylkeskommune samtykke til at detaljregulering del av Grebstadvegen vert eigengodkjent. Det er eit vilkår at det skal gjennomførast ei arkeologisk gransking av #1 ID-265866 før tiltak i tråd med reguleringsplanen vert realisert. I samsvar med kulturminnelova § 10 skal tiltakshavar bere kostnaden for dei arkeologiske granskningane. Universitetet i Bergen har utarbeida eit budsjett der kostnaden med ei utgraving jamfør vilkåra er estimert inntil kr 545 765. Når kommunen ønskjer å gjennomføre tiltak etter reguleringsplanen må vi i god tid varsle Møre og Romsdal fylkeskommunen. Riksantikvaren vil deretter gjere vedtak om omfanget av den arkeologiske granskninga.

Det er lagt inn rekkjefølgjekrav i føresegnene § 9 som ivaretar kravet om arkeologisk utgraving av #1 ID-265866.



Figur 2 Oversikt over plassering av dei to omtalte automatisk freda kulturminna

Det er ei gammal løe på gnr.7 bnr.20 som ligg i planlagt vegtrase. Denne fråråder fylkeskommunen å rive og heller tilpasse det nye vegstrekket og ta omsyn til denne. 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 løa er i såpass dårleg stand at det vil ha avgrensa verdi å ta vare på den og legge ny veg utanom. Eigar av løa har heller ikkje ytra ønske om å sette den i stand.

Krysset Grebstadvegen, Kagholvegen og Sjurvegen

I området rundt Kagholvegen/Grebstadvegen har det blitt lagt ned mykje arbeid med å tilpasse ny Grebstadveg og Kagholveg inn mot krysset slik at området blir oversiktlig og trafikktrygt både for køyrande og gåande. Ein god vegløyising har vore førsteprioritet, men ein har også forsøkt å "fordelt byrdene" av ny veg på ulike eigedomar inn mot vegen, då dette har vore tema for eigarane inn mot krysset. Presentert løysing vil vere eit kompromiss. Kryssinga mellom fortau på Grebstadvegen var eit tema ved 2.gongs politisk behandling. NU sendte planforslaget tilbake for å få utgreidd å legge kryssinga lenger vest. Denne løysinga (alternativ 2) vart anbefalt av Nordplan og var den som vart vedtatt i planforslaget som vart sendt til 2.gongs høyring. Det har i høyringa kome merknad frå fleire private som meiner at alternativ 1, som legg kryssinga av Grebstadvegen aust for Kagholvegen, er det beste alternativet. 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 ganglinje. 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. Nordplan vurderer fordelene med alternativ 2 at ein får flytta kryssingspunktet lenger frå krysset, og ikkje opnar for «villkryssing» i krysset. Dei seier at 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.

Koplinga av den private Sjurvegen på det offentlege vegnettet har det også vore gjort fleire vurderingar av. Nordplan har vurdert at den beste løysinga er å kople Sjurvegen til Kagholvegen. Det har ved 2.gongs høyring kome merknad på at slik Sjurvegen er regulert så vil ei slik kurve i nordre ende av vegen gjere det vanskeleg for bilar å ta seg over Sjurhaugen på vinterstid. Dei vil miste fart og risikoen for å verte ståande fast i bakken vil auke. Avkøyringa frå Kagholvegen til Sjurvegen vil bli betydeleg forverra.

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 til lastebil på størrelse med brannbil og bossbil. Nordplan bekrefter at den valgte 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 ønskjer å holde på utforminga av krysset Grebstadvegen-Kagholvegen-Sjurvegen slik den er foreslått.

Busslomma ved Dalevegen

Fylkeskommunen og Statens vegvesen har i sine fråsegner tatt opp at ei omlegging av Eimsvegen som foreslått vil endre situasjonen for ein trygg gangtilkomst til busstoppet som i dag er på Dalevegen ved avkøyrsla til Eimsvegen. Dei ber kommunen ta stilling til om busstoppet skal fortsette å ligge der det er i dag eller om det skal leggest til det nye krysset Grebstadvegen-Dalevegen. Om busstoppet skal bli liggande der det er i dag må eksisterande veg frå busstoppet til der Eimsvegane lagt om, inngå i reguleringsplanen som gang- og sykkelveg slik at ein er sikra ei trygg ganglenke til haldeplassen.

Administrasjonen har vurdert begge alternativa for plassering av busstoppet. Der busstoppet ligg i dag er det lite tydeleg at dette er eit busstopp. Det er ei lita utviding av vegen ved avkøyrsla til Eimsvegen, busstoppet er ikkje merka og der står eit postkassestativ. Å gjere om nedre del av dagens Eimsveg til gang- og sykkelveg lar seg gjere, men det må i tilfelle bli ein køyrbar gang- og sykkelvegen sidan dei to husa som ligg her skal nytte denne vegen. Ved å flytte busstoppet til der ny Grebstadveg vil koplast på Dalevegen vil ein betre tilgjengeleggjere busstoppet for eit større område som vil nytte det nye fortauet langs Grebstadvegen. Om busstoppet blir liggande som det gjer i dag, så vil truleg

mange gåande langs Grebstadvegen gå i vegkanten av Dalevegen for å komme til busstoppet fordi det er kortare. Noko som ikkje er gunstig for trafikktryggleiken. Administrasjonen gjekk difor vidare med alternativet med å flytte busstoppet. Nordplan tegna opp eit forslag til plassering og utforming i henhold til gjeldande krav. Plankart med busshaldeplassen vart så sendt på ei avgrensa høyring til naboar, Statsforvaltaren, fylkeskommune og Statens vegvesen. Fylkeskommune var positiv til å flytte busslomma, men gav motsegn til forslaget fram til det vart stilt rekkjefølgekrav om at busshaldeplassen og gang- og sykkelveg fram til denne, vart opparbeida før omlagt Eimsvegen vart opna for trafikk, samt eit rekkjefølgekrav til stenging av Eimsvegen før den omlagte Eimsvegen blir opna for trafikk. Kommunen innarbeida desse rekkjefølgekrava i føresegnene og fylkeskommunen trakk motsegna si med brev 13.01.2025.



Figur 2 Plankart ved 3.gong politisk behandling til venstre. Plankart ved 2. gongs høyring til høgre.

Samla vurdering

Det har vore ein lang prosess med å få regulert ny Grebstadveg med tilhørande fortau. Prosessen starta i 2018 og har vore grundig frå start av med forprosjektet for å finne kva løysingar ein burde gå for som eit alternativ til gjeldande regulert situasjon. Det vart utgreiia kva bredde ein burde ha på fortau og veg og kva side av vegen fortauet burde ligge på. Dette vart tatt med vidare inn i reguleringsarbeidet som jobba med detaljane på vegplassering og kryssutforming. Det er områder langs vegstrekninga som ein har måtte utrede og vurdere nøyare for å finne den best tilpassa vegtraseen. I krysset Grebstadvegen - Kagholvegen - Sjurvegen har ein gått fleire runder på detaljar rundt utforming og løysingar. Funn frå den arkeologiske registreringa gjorde at ein valgte å ta bort omlegginga av Sjurvegen. Ein måtte då sjå på Sjurvegen og kryssing av Grebstadvegen på nytt. Ønske om å bevare to blodbøker ved gnr.7 bnr.9 gjorde at det vart leigd inn ein arborist som kunne vurdere kvar vegen burde ligge for å unngå å skade blodbøkene og no mot slutten flyttinga av busstoppet ved Eimsvegen. Endringar og justeringar undervegs gjorde at det var behov for to offentlege ettersyn av planforslaget og ei avgrensa høyring på flytting av busslomma. Dette har vore viktig for å sikre medverknad frå private og offentlege mynde. Administrasjonen vurderer planforslaget som ferdig gjennomarbeida og legg det fram for politikarane med formål å kunne eigengodkjenne planen.

Økonomiske konsekvensar

Kommunen står for utgiftene til reguleringsarbeidet, grunnerverv til ny veggrunn og bygging av ny veg og fortau. Utgifter til arkeologisk utgraving av lokalitet #1 ID-265866 er estimert til kr 545 765. Kommunen må dekke dette dersom det ikkje er grunnlag for heil eller delvis statleg dekning, jf. kulturminnelova §10. Om det er moglegheit for kostnadsdeling mellom kommunen og fylkeskommunen på fortau og busshaldeplass som blir liggande langs Dalevegen er ikkje utgreid nærare.

Klima og miljøpåvirking

I planforslaget er det ikkje utgreid kva klima og miljøpåverknad planforslaget har. Ny veg og fortau er lagt på eller i nærheiten av eksisterande veg. Det er lite eller ingen skog som må fjernes for å bygge vegprosjektet. Dette er positivt i den forstand at fjerning av skog for bygging er svært negativt for CO2 rekneskapet. Kva krav ein stiller til val av byggematerial og utførande entreprenør/maskiner ved bygging av vegen kan ha noko å seie på klima og miljøpåverknad, men dette blir ikkje styrt i reguleringsplan.

Torbjørn Emblem
kommunedirektør

Vedlegg:

15282018001-Grebstadvegen-Plankart rev. 19.09.2024

15282018001-Grebstadvegen-Føresegner rev.24.02.2025

15282018001-Grebstadvegen-Planomtale rev.24.02.2025

Merknad frå 2.gongs høyring_samla

Grebstadvegen_Merknadsvurdering etter 2. gongs høyring og offentleg ettersyn

Uttale til avgrensa høyring busslomme og trekking av motsegn

Oversendingsbrev avgrensa høyring av busslomme ved Dalevegen

Vurdering av svingradius brannbil og bossbil ved Sjurvegen