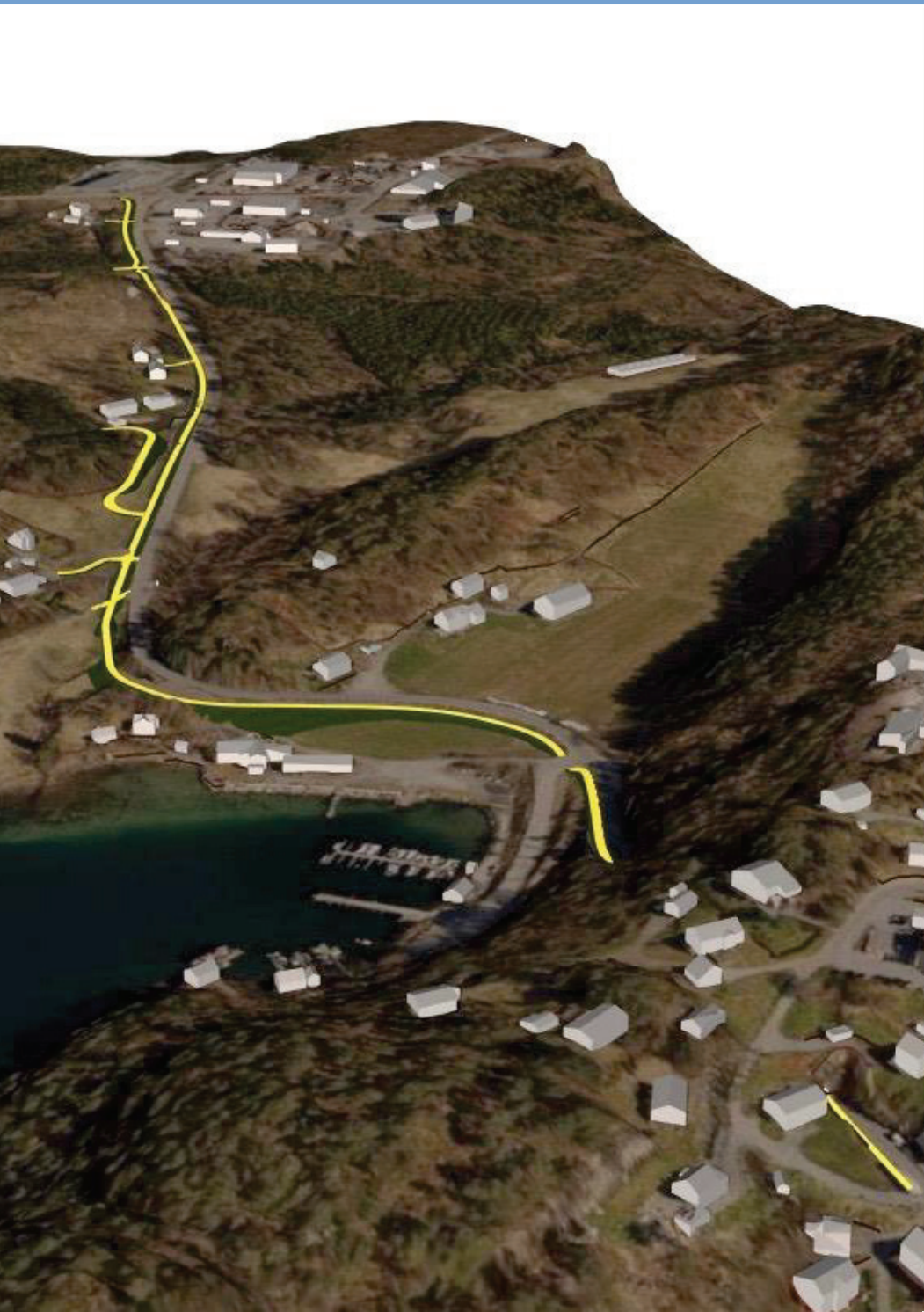


Detaljregulering: Gang- og sykkelveg Kjelklia – Aure sentrum

PlanID: 2018003



PLANBESKRIVELSE: 03.06.19

Revisjon: A

BESTEMMELSER: 03.06.19

Revisjon: A

Tiltakshaver:

Aure kommune
Aurdalsvegen 9
6690 AURE

Planlegger:

IKON Arkitekt og Ingeniør
v/Marius H. Iversen
Tlf: 95 12 96 11
E-post: marius@ikon.as

Innholdsfortegnelse

1.0	Formålet med reguleringen	3
2.0	Planoppstart	3
2.1	Krav til planforslag	3
2.2	Melding om igangsatt regulering	3
3.0	Overordnet plansituasjon	4
3.1	Kommuneplanens arealdel (KPA 2018)	4
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	5
3.3	Vurdering av utredningsplikt iht. forskrift om konsekvensutredning	5
4.0	Dagens arealbruk	5
5.0	Reguleringsplanen	6
5.1	Generelt	6
5.2	Veier	6
5.3	Reguleringsformål	7
6.0	Virkninger av planforslaget	8
6.1	Overordnede planer	8
6.2	Landskap	8
6.3	Kulturminner og kulturmiljø	8
6.4	Forholdet til kravene i kap II Naturmangfoldloven	8
6.5	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk	8
6.6	Trafikkforhold	9
6.7	Aktsomhetsområde - Flom	9
6.8	Barns interesser	10
6.9	Sosial infrastruktur	10
6.10	Universell tilgjengelighet	10
6.11	Jordressurser/landbruk	10
6.12	Teknisk infrastruktur	11
6.13	Grunnforhold	11
6.14	Støyforhold	12
6.15	Forurensning	12
6.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen	12
6.17	Konsekvenser for næringsinteresser	12
6.18	Interessemotsetninger	12
7.0	Avveining av virkninger	13
8.0	Innkomne merknader/innspill	14
8.1	Merknader under melding om planoppstart	14

VEDLEGG

- Planbestemmelser, dat. 03.06.2019
- Plankart, dat. 02.06.2019
- Sjekkliste ROS-analyse dat. 01.06.2018
- ROS-analyse dat. 03.06.2019
- Notat P0868-not-001 rev. 01
- Tegningsliste A101 dat. 03.06.2019
- Tekniske planer dat. 03.06.2019
- Lavvannskart NEVINA - Leirdalsbekken

Dato: 03.06.19

Marius H. Iversen

Marius H. Iversen
IKON Arkitekt og Ingeniør AS

1.0 Formålet med reguleringen

Planen skal legge til rette for en separat gang- og sykkelvei langs Fv359 Aursundvegen på strekningen Kjelklia – Aure Sentrum.

Langs strekningen er det i gjeldende kommuneplans arealdel (KPA) avsatt flere områder til ny bolig- og næringsbebyggelse, samtidig som det finnes spredt boligbebyggelse langs strekningen i dag. Med grunnlag i nåværende og fremtidig arealbruk er det ventet at trafikkmengden på strekningen vil øke, både i form av kjøretøy og myke trafikanter.

Dagens fylkesvei er ikke tilrettelagt med sikker løsning for myke trafikanter, og det er derfor ønskelig at det etableres separat gang- og sykkelvei på strekningen Kjelklia – Aure Sentrum.

2.0 Planoppstart

IKON Arkitekt og Ingeniør AS fikk i månedsskiftet april/mai 2018 i oppdrag å bistå Aure kommune med utarbeidelse av detaljregulering for ny gang- og sykkelvei på strekningen Kjelklia - Aure Sentrum.

Oppstartsmøte med kommunens planmyndighet ble avholdt den 29.05.2018. Tilstede var forslagsstiller (plan og drift), plankonsulent, arealplanlegger og representant fra kommunalteknikk.

2.1 Krav til planforslag

I avholdt oppstartsmøte ble det stilt følgende krav til reguleringsarbeidet:

- Avklaringsmøte med Statens Vegvesen – føringer til løsning for gang- og sykkelveg
- Møte med berørte grunneiere
- Kryssinga av Leirdalsbekken må vurderes nærmere iht. eksisterende bru
- Eventuelle skjæringer må sikres og fyllinger må gjøres pent – sikres gjennom planbestemmelser
- Universell utforming – vurdere om det er mulig å få enkelte strekninger med mindre enn 10% stigning
- Geoteknisk utdrering må foreligge før detaljplanlegging
- Kommunens generelle krav til planforslagets innhold og materiale

2.2 Melding om igangsatt regulering

Melding om planoppstart ble sendt til planområdetets naboer og berørte høringsinstanser den 05.06.2018. Planoppstart for gang- og sykkelvei Kjelklia – Aure Sentrum ble kunngjort i Tidens Krav tirsdag 12.06.2018. Kunngjøringen med meldingsbrev, tilhørende plankart og vedlegg ble i tillegg gjort tilgjengelig for nedlastning på IKON Arkitekt og Ingeniør AS hjemmeside: www.ikon.as og Aure kommunes hjemmesider.

Frist for merknader ble satt til den 06.07.2018.

3.0 Overordnet plansituasjon

Aure kommune har i kommuneplanens samfunnsdel 2008-2019 beskrevet følgende satsningsområde innenfor Samferdsel og infrastruktur (IKONs uthevninger):

«Det skal utvikles og bygges løsninger i samferdsel og øvrig infrastruktur i møtet med et moderne samfunns ønsker og krav. De skal ha en dimensjonering som tåler økt vekst innenfor næring og befolkning.»

For måloppnåelse av satsningsområdet innenfor samferdsel og infrastruktur har Aure kommune satt opp følgende strategipunkter for samferdsel og trafiksikkerhet (IKONs uthevninger):

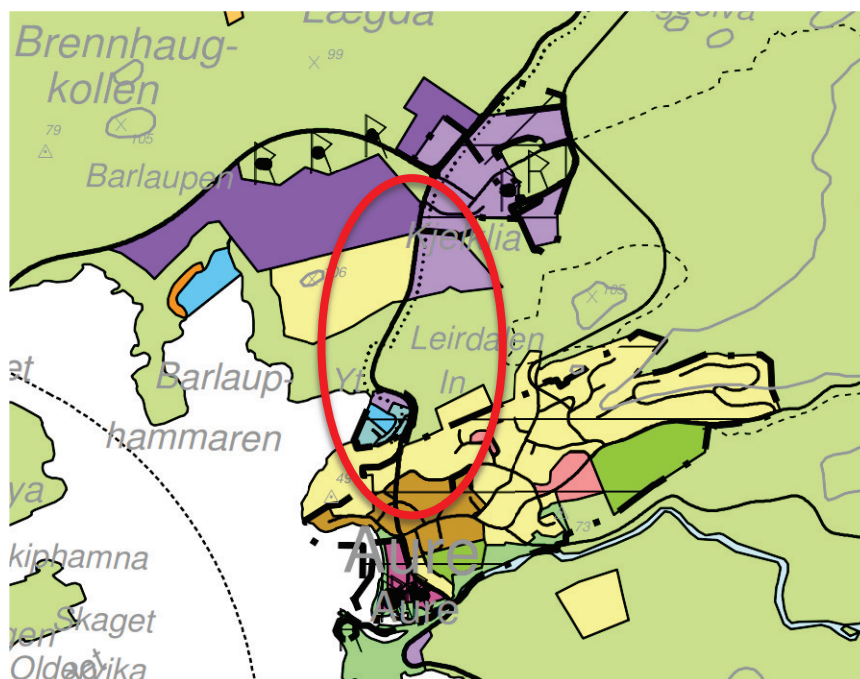
- Kommunen skal ha et **trafiksikkert vegnett for alle trafikkantgrupper** med en miljømessig god standard.
- Ulike trafikkgrupper skal til enhver tid ha nødvendig tilgang til et funksjonelt vegnett på ulike reisestrekninger og for ulike formål. **Trafikanter skal kunne ferdes trygt og sikkert.**
- Sikre at **behov** og ønsker i Aure kommune **blir ivaretatt** i de ulike samferdselsplaner. [...]

Foreliggende planforslag følger opp kommunens satsningsområder ved å legge til rette for trafiksikre løsninger for myke trafikanter. Samtidig dimensjoneres samferdselsløsningene til å ivareta den fremtidige befolknings- og trafikkveksten man forventer vil komme som følge av vekst i nærings- og boligbygging ved og langs strekningen Kjelklia – Aure Sentrum.

3.1 Kommuneplanens arealdel (KPA 2018)

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA 2018) avsatt med formål *gang- og sykkelvei*. Fremlagt forslag for etablering av gang- og sykkelveg langs Fv359 samsvarer derfor med overordnet plan.

Kommuneplanens arealdel stiller krav om at gang- og sykkelvei fra Aure Sentrum til områdene nord for Kjelklia skal være etablert før videre utbygging av boliger og næring kan gjennomføres. Etablering av gang- og sykkelvei iht. denne reguleringsplanen vil derfor være viktig for å sikre videre utvikling av Kjelklia.



Figur 1: Utsnitt fra gjeldende KPA (2018) hvor planlagt GS-vei er vist med sort stiplet linje langs vei. Reguleringsplanen skal tilrettelegge for GS-vei langs veistrekning innenfor rød sirkel vist på kart

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Detaljregulering for ny gang- og sykkelvei på strekningen Kjelklia – Aure Sentrum berører følgende eksisterende reguleringsplaner:

- PlanID: 20020003 Aure sentrum – nedre del. (vedtatt 18.04.02)
- PlanID: 19760001 Aure sentrum (vedtatt 14.06.76)
- PlanID: 19900001 Leirdalsbukta (vedtatt 15.05.90)
- PlanID: 19940006 Kjelklia syd-vest næringsområde (20.12.94)

Ny arealbruk kommer i liten grad i konflikt med eksisterende planer. Ved Leirdalsbukta reguleres ny privat felles adkomstvei til gbnr. 32/6 og 32/16, denne veien krysser areal som i gjeldende plan er avsatt til forretning og industri. Gjenværende areal mellom adkomstvei og gang- og sykkelvei foreslås omregulert til landbruksformål.

3.3 Vurdering av utredningsplikt iht. forskrift om konsekvensutredning

Plantiltak er i tråd med overordnet plan, og utløser derfor ikke krav om planprogram og konsekvensutredning iht. FOR-2017-06-21-854. Reguleringens virkninger på jordbruk, miljø og samfunnsikkerhet er beskrevet og vurdert i kapittel 6 *Virkninger av planforslag* og i vedlagt ROS-analyse.

4.0 Dagens arealbruk

Arealene som berøres av planforslaget benyttes i dag til offentlig vei og avkjørsler til boligbebyggelse, boligeiendommer og noe jordbruk. Det største delen av planområdet berører derimot eksisterende veiskjæringer, veifyllinger og utmark.



Figur 2: viser dagens arealbruk ved Leirdalsbukta.



Figur 3: viser dagens arealbruk ved ytre Leirdalen.

5.0 Reguleringsplanen

5.1 Generelt

Detaljreguleringen inkluderer planflater i tre vertikalnivå, hhv. vertikalnivå 1 (tunnel), 2 (dagsone) og 3 (bru). Planområdet utgjør samlet et areal på ca. 18 daa, og vil inneholde følgende arealformål:

- Kjørevei	areal ca.	2,1 daa
- Fortau	areal ca.	0,8 daa
- Gang- og sykkelvei	areal ca.	3,4 daa
- Annen veigrunn – tekniske anlegg	areal ca.	0,3 daa
- Annen veigrunn – grøntareal	areal ca.	8,2 daa
- Kollektivholdeplass	areal ca.	0,1 daa
- Landbruksformål	areal ca.	3,1 daa
- Naturområde i sjø og vassdrag	areal ca.	0,1 daa

5.2 Veier

Det er utarbeidet et skisseprosjekt for ny gang- og sykkelvei langs Fv359 Aursundvegen på strekningen Kjellia – Aure sentrum som finnes vedlagt denne planbeskrivelsen (notat: P0868-not-001, rev. 01).

Gjennom skisseprosjektet redegjøres det for trafikksituasjon og problempunkter ved eksisterende fylkesvei, vegnormalenes krav til ny gang- og sykkelvei, og vurdering av ulike utbyggingsalternativer for ny gang- og sykkelvei. Det er også vurdert ulike alternativer for løsning for myke trafikanter gjennom, over og rundt Aurtunnelen.

Skisseprosjektet konkluderer med at det er mulig å opparbeide ny gang- og sykkelvei på begge sider av Fv359 Aursundvegen, men at det er klart fordelaktig å anlegge gang- og sykkelveien på vestsiden da man unngår flere krysningspunkt for myke trafikanter. Det konkluderes også med at det er mulig å oppnå en trafikksikker løsning for myke trafikanter gjennom Aurtunnelen. Fortausbredden blir noe smal gjennom tunnelportaler (1,6 – 1,7 m) men lengden på portalene er begrenset. Inne i tunnellopet vil det kunne opparbeides et bredere fortau (2,0 – 2,5 m).

Skisseprosjektet ble fremlagt for hovedutvalg for kommuneutvikling (KOMUT) 24.04.19, utvalgssak 19/19. Hovedutvalget fattet følgende vedtak:

Aure kommune vedtar at utbyggingsalternativ for gang- og sykkelveg mellom Aurtunnelen og Kjellia skal gå på vestsiden av Fylkesveg 359 og at en trafikksikker løsning med fortau igjennom Aurtunnelen etableres.

Forøvrig legges håndbøker fra Statens Vegvesen til grunn for prosjektering og bygging av ny gang- og sykkelvei.

5.3 Reguleringsformål

Området foreslås regulert til:

Planloven § 12-5:

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - Kjørevei
 - Fortau
 - Gang- og sykkelvei
 - Annen veigrunn – tekniske anlegg
 - Annen veigrunn – grøntareal
 - Kollektivholdeplass

5. Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift
 - Landbruksformål

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone
 - Naturområde i sjø og vassdrag

Planloven § 12-6:

- Faresone – Høyspenningsanlegg inkl. høyspentkabler
- Sikringssone – Frisikt

6.0 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Foreliggende detaljregulering av ny gang- og sykkelvei langs Fv359 samsvarer med overordnet plan, ref. kap 3.1.

6.2 Landskap

Planområdet ligger inntil eksisterende fylkesvei, og landskapsbildet endrer derfor i liten grad karakter som følge av utbyggingen. Som det fremgår av skisseprosjekt tabell 1, pkt. V3 til V6 vil etablering av gang- og sykkelvei på vestsiden av fylkesvei medføre fjellskjæringer og omdisponering av boligareal til areal for ny gang- og sykkelvei. Inngrepene er redusert så langt det lar seg gjøre ved at det etableres fysisk trafikkskille i form av rekkverk mellom kjørevei og gang- og sykkelvei.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Ifm. varsel om planoppstart vurderte Møre- og Romsdal fylkeskommune at deler av planområdet, særlig områder ved Leirdalsbekken, hadde potensial for automatisk freda kulturminner. Arkeologisk registrering ble gjennomført i august 2018, uten at det ble gjort funn av automatisk freda kulturminner.

Det er heller ingen registrerte SEFRAK-bebyggelse eller hensynssoner for kulturminner som blir berørt av reguleringsplan.

6.4 Forholdet til kravene i kap II Naturmangfoldloven

Kapittel II, § 4, uttrykker mål om å ivareta mangfoldet av naturtyper innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig.

Iht. Miljødirektoratets databaser er det ingen registrerte viktige naturtyper eller verneområder innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er heller ingen registrerte observasjoner av arter med stor eller særlig stor forvaltningsinteresse innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

6.5 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Sammen med dagens turtrasé langs Gammelvegen vil etablering av ny gang- og sykkelvei gi mulighet for ei ny rundløype i kommunen.

6.6 Trafikkforhold

Etablering av ny gang- og sykkelvei langs Fv359 vil forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter på strekningen Kjelklia – Aure sentrum. Samtidig vil flere eksisterende avkjørsler til private bolig-eiendommer omlegges og utformes iht. krav gitt i Statens Vegvesen sine veinormaler. Trafikksikkerheten vurderes å bli betydelig forbedret som følge av tiltaket.

Trygg skolevei - Aurtunnelen

Gang- og sykkelvei i dagsone etableres med vei- og fortausbredde iht. veinormaler. Gjennom Aurtunnelen er det derimot ikke mulig å tilfredsstille veinormalenes minimumskrav til bredde på fortau innenfor en budsjetttramme som er overkommelig for Aure kommune. Vedlagt skisseprosjektet viser at det er mulig å etablere fortau med kantstein som fysisk trafikkskille gjennom tunnelen, bredden på fortau blir 1,6 – 1,7 m gjennom tunnelportaler og 2,0 – 2,5 m gjennom tunnellopet.

Etablering av kantstein som trafikkskille vil gi en betydelig forbedret situasjon ift. dagens løsning med kun kantoppmerking på fylkesvei. Fartsgrensen for Fv359 gjennom tunnelen er 40 km/t, og tunnellopet er rett og oversiktlig. Det er også begrenset lengde på tunnellopet, ca. 150 m.

Den reduserte fortausbredden vurderes i hovedsak å utgjøre en problemstilling for samspillet mellom fotgjengere og syklister. Det er ofte betydelig forskjell i hastighet mellom en fotgjenger og en syklister, noe som kan medføre farlige situasjoner om tilgjengelig bredde på vei- og fortau blir for smal. For å kompensere for dette foreslås det i planforslag at det skiltes for innsnevring av fortausbredde på begge sider av Aurtunnelen, samt at syklister skal vise særlig hensyn ovenfor fotgjengere i tunnelen. Eventuell utforming av skilt må avklares i samråd med Statens Vegvesen.

Da fortauet går gjennom en tunnel vil behovet for vintervedlikehold o.l. være begrenset.

Kollektivtrafikk

Det tilrettelegges for ny kollektivholdeplass på vestsiden av Fv359 ved ny avkjøring for boligområde ved Barlaupen. Bebyggelsen ved Indre Leirdalen gis trafikksikker adkomst til kollektivholdeplass ved Aure sentrum gjennom utbedringstiltak i Aurtunnelen.

6.7 Aktsomhetsområde - Flom

Ny gang- og sykkelvei krysser Leirdalsbekken og med det et aktsomhetsområde for flom. Det er ikke gjennomført flomkartlegging av Leirdalsbekken, men lavvannskart fra NVE NEVINA viser vannføring i bekk ved en 20-års flom på 2,9 m³/s. Reguleringsplanen legger opp til at bekken skal krysses med bru, denne begrensede vannføringen vil derfor ikke medføre dimensjoneringsproblemer ved utbygging.

Rapport fra NVE NEVINA finnes vedlagt denne planbeskrivelsen.

6.8 Barns interesser

Opparbeidelse av gang- og sykkelvei på strekningen Kjelklia – Aure sentrum anses kun å gi positive ringvirkninger for barns interesser.

6.9 Sosial infrastruktur

Opparbeidelse av gang- og sykkelvei på strekningen Kjelklia – Aure sentrum anses kun å gi positive ringvirkninger for sosial infrastruktur.

6.10 Universell tilgjengelighet

Universell utforming og tilgjengelighet er viktige elementer ved utforming av gang- og sykkelvei. Statens Vegvesen sine veinormaler skiller mellom krav til gang- og sykkelvei i sentrumsområder hvor veianlegget leder frem til besøksmål og gang- og sykkelveier utenfor sentrumsområder, karakterisert som turveier. For turveier kan stigning være inntil 8,3 %, men inntil 10 % i vanskelig terreng. Nivåsprang bør ikke være mer enn 2 cm.

Gang- og sykkelvei mellom Kjelklia og Aure sentrum vil tilpasses eksisterende fylkesvei. Maks stigning vil være ca. 9,0 %.

6.11 Jordressurser/landbruk

Plantiltak omfatter omdisponering av ca. 2,1 daa dyrkamark på eiendom gbnr. 32/5 og ca. 0,5 daa dyrkamark på eiendom gbnr. 32/6.



Figur 4: viser omdisponering av dyrkamark v/gbnr. 32/5.



Figur 5: viser omdisponering av dyrkamark v/gbnr. 32/6.

6.12 Teknisk infrastruktur

Utbyggingen medfører ingen større utfordringer mht. eksisterende infrastrukturanlegg i området.

Planforslaget viser tre ulike faresoner for høyspenningsanlegg, dette gjelder høyspent luftledninger som krysser planområdet. Innenfor faresone H370_01 står det i dag en endemast på høyspent luftledning, denne må flyttes ifm. etablering av ny gang- og sykkelvei.

Ved detaljprosjektering av gang- og sykkelvei må eksisterende VA-, EL- og fiberanlegg til private boligtomter kartlegges og hensyntas. Det skal i størst mulig grad legges opp til at private og offentlige anlegg samordnes i fellesgrøft for vann, avløp, strøm og tele/bredband. Grøftetraseene bør legges i grunn for ny gang- og sykkelvei.

Vinterdrift

Hensynet til vinterdrift er ivarettatt i planforslag ved at det legges opp til 3 m bredde på gang- og sykkelvei, samt 0,25 m grusskulder på hver side. Total bredde blir 3,5 m. Det avsettes også tilstrekkelig areal for snøopplag langs gang- og sykkelvei.

6.13 Grunnforhold

Grunnforholdene innenfor planområdet består av marine strandavsetninger, tykk havavsetning, vegetasjonskledd fjell og noe myr. Marine strandavsetninger består i hovedsak av materiale som er vasket av bølger i strandsonen/under marin grense, og består gjerne av sand på beskyttede steder og grus og stein på mer værutsatte steder. Havavsetninger består ofte av silt og leire, altså materiale som kan inneholde kvikkleiresoner.



Figur 6: viser løsmassekart hentet fra NGU. Trase for ny gang- og sykkelvei er vist med gulstiplet linje på kart.

Som det fremgår av løsmassekart består kun et mindre felt langs Leirdalsbekken av tykk havavsetning, øvrige områder består av løsmasser som normalt kan anses å være fri for kvikkleiresoner. Det er påvist fjell i dagen i gang- og sykkelveitrase på begge sider av bekkedalen, og ny bru over Leirdalsbekken anlegges like ved en eldre veifylling og kulvert som virker å ha ligget stabilt over lang tid.

For å sikre at bru over Leirdalsbekken dimensjoneres tilstrekkelig ift. grunnforholdene på stedet inntas det en bestemmelse i planen som sikrer gjennomføring av geotekniske undersøkelser ifm. detalj-prosjektering av veianlegg.

6.14 Støyforhold

Planområdet innbefatter ikke arealer med særlig støyfølsomme bruksformål. Gang- og sykkelveien vil i liten grad endre støybildet langs fylkesveien da støy i hovedsak genereres av biltrafikken langs fylkesveien.

For å sikre at støy blir ivaretatt i plan inntas en bestemmelse som sikrer at Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016), eller senere vedtatte forskrifter eller retningslinjer som erstatter denne, skal legges til grunn i planområdet. Det påpekes at dette også at retningslinjen vil være gjeldene under anleggsfasen.

6.15 Forurensning

Planområdet har ikke hatt tidligere bruksformål som kan ha gitt potensielle forurensninger i grunnen. Det foreligger heller ingen registreringer av forurensning i forurensningsdatabasen MR tilgjengelig gjennom karttjenesten Gislink.no. Det vil derfor ikke være nødvendig med undersøkelser av grunn og videre tiltak iht. *Forskrift om begrenning av forurensning* (FOR-2004-06-01-931).

6.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Aure kommune er tiltakshaver for planforslag. Gjennomføring av tiltak vil derfor representere en økonomisk konsekvens for kommunen.

6.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Etablering av gang- og sykkelvei mellom Kjelklia og Aure sentrum vil medføre at de to sentrums-områdene innenfor kommunen blir tettere knyttet sammen. Dette vurderes som positivt.

6.18 Interessemotsetninger

Jordvernsinteressene er ofte en interesse som utfordres i utvikling av områder. Plantiltak har etter beste evne innarbeidet plantilpasninger for å imøtekomme jordvernsinteressene og dermed unngå å bygge ned uforholdsmessig mye dyrkamark. Det er ikke avdekket andre tungtveiende interessemotsetninger som følge av plantiltak og innenfor det avgrensede planområdet.

7.0 Avveining av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort i kapittel 6 *Virkninger av planforslag* og kapittel 7 *Risiko- og sårbarhetsanalyse*, er summen av fordelene som følger av den planlagte utbyggingen og reguleringen klart større enn ulempene.

8.0 Innkomne merknader/innspill

8.1 Merknader under melding om planoppstart

Statens vegvesen, brev 04.07.18

Statens vegvesen fremmer i sin høringsuttalelse merknader til:

- Arealbruk og sentrale utfordringer
- Kollektivtrafikk
- Krav til utforming av gang- og sykkelveianlegg
- Krav til plandokumenter

Nærmere gjengivelse av SVV sine merknader og samspill mellom planlegger og SVV fremgår av vedlagt notat *P0868-not-001 rev. 01*.

SVV ber også om å få tilsendt planen før offentlig ettersyn for en gjennomgang slik at man kan luke ut eventuelle merknader og innsigelser til planforslaget.

Møre og Romsdal fylkeskommune, brev 06.06.18

Gang- og sykkelveier har på generelt grunnlag stor samfunnsnytte. I Aure kommune er det etablert flere arbeidsplasser ved Kjelklia, og trygg gangforbindelse mot sentrumsområdet og funksjonene der synes å være positivt. Fremlegget er også i tråd med kommuneplanen.

MR fylkeskommune vurderer at deler av planområdet har potensiale for funn av automatisk freda kulturminner, særlig i områdene ved Leirdalsbekken. Det stilles derfor krav om arkeologisk registrering, jfr. §§ 9 og 10 i kulturminnelova (KML).

Tiltakshavers vurdering:

- *Det ble gjennomført arkeologiske registreringer i august 2018, uten at det ble gjort funn av automatisk freda kulturminner.*

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev 02.07.18

Planarbeidet er i samsvar med overordna plan. Fylkesmannen er positive til at en starter opp arbeidet for å sikre en trygg gang- og sykkelveitilkomst mellom sentrum og Kjelklia.

Fylkesmannen kjenner ikke til registrerte naturverdier som vil bli berørt av tiltaket. Det er noe dyrkamark langs traséen og Fylkesmannen ber om at en legger vekt på å minimalisere inngrep i disse arealene så langt det lar seg gjøre.

Gang- og sykkelveien vil krysse Leirdalsbekken, og Fylkesmannen rår til at denne kryssinga skjer med bru i stedet for kulvert. Uansett er det viktig at kryssinga ikke hindrer fiskens frie vandring i vassdraget.

Tiltakshavers vurdering:

- *Det er lagt vekt på å minimere inngrep i jordbruksareal, men noe omdisponering må påregnes.*
- *Leirdalsbekken vil krysses ved bru, Fylkesmannens merknad er imøtekommet.*

Mette og Svein Leirdal, brev 04.07.18

Uttaler seg som eiere av gbnr. 32/367, samt en halvpart av Kleberget Eiendom AS.

Foreslår følgende løsning for gang- og sykkelvei:

1. Utbedring av gang- og sykkelvei gjennom selve tunnelen.
2. På nordsiden av tunnelen er det allerede i dag opparbeidet en skulder frem til avkjørsel mot det gamle fergetillegget ved Leirdalsbukta.
3. Videre vil gang- og sykkelvei gå på sjøsiden av fylkesveien til skjæringa mellom indre og ytre Leirdal, og videre krysse Leirdalsbekken på sjøsiden.
4. Når gang- og sykkelveien når eksisterende boligtomter gnr. 33, bnr. 13, 14, 17 og 18 legges gang- og sykkelveien etter dagens trase for Fv359, og fylkesveien sideflyttes mot øst.
5. Gang- og sykkelveien fortsetter på samme side frem til krysset på Kjelklia.

Tiltakshavers vurdering:

Foreliggende planforslag samsvarer med merknadspunkt 1 – 3, men det legges ikke opp til at eksisterende fylkesvei sideflyttes som foreslått i punkt 4. Dette vil innebære at det må reguleres en ny veilinje, med alle de utfordringene det vil medføre iht. ivaretagelse av veinormaler. Kostnadene vil også bli betydelig høyere om man skal sideflytte fylkesveien. Gang- og sykkelveien legges på vestsiden av fylkesveien frem til rundkjøring ved Kjelklia, som foreslått i pkt. 5.

Johannes Kalland, e-post 18.12.2018

Uttaler seg som eier av gbnr. 32/4 (1/2 part) og som eier av Breivikvegen som er en privat vei.

I dag er det fem adresser (boenheter) med felles innkjøring på Fv359 via Breivikvegen. Undertegnede har bodd her siden 1986 og kjenner både fylkesveien og avkjøringa godt, både under sommer- og vinterforhold.

Avkjøringa fra Fv359 er svært uoversiktlig, og den er veiteknisk uforsvarlig utforma da avvinklinga fra fylkesveien til privat vei har et knekkpunkt mot veikanten som fører til at transport med gods på bil som har palleløft bak flere ganger har blitt stående fast i avkjøringa i senere år. Det påpekes også at det er vanskelig å se biler som kommer fra Kjelklia, selv om det er etablert trafikkspil ved avkjørsel.

Foreslår at gang- og sykkelvei planlegges inn som en del av eksisterende fylkesvei, og at fylkesveien sideforskyves tilsvarende mot sørøst. Fra Ytre Leirdal og opp mot Kjelklia vil dette øke trafiksikkerheten i stor grad, samt løse avkjørselsproblemer for øvrig bebyggelse langs veien. Ved å legge gang- og sykkelveien på vestsiden av fylkesveien vil den også best ivareta tilkomst til fremtidige boligområder på nordsida av fylkesveien mot Barlaupbukta.

Tiltakshavers vurdering:

Planlegger har ifm. utarbeidelse av planforslag og skisseprosjekt undersøkt mulighetene for å justere avkjørsel mot Breivikvegen slik at denne tilfredsstillers Statens vegvesen sine veinormaler. Dette synes vanskelig å oppnå da dagens avkjørsel har en særlig krevende vertikalkurvatur, noe som medfører at fylkesveien må sideflyttes forholdsvis mye for å oppnå en god avkjørsel. Dette medfører videre at horisontalkurvaturen på fylkesveien vil reduseres. Det foreslås derfor en større omlegging av Breivikvegen mot sørvest for å oppnå en avkjørsel iht. veinormalenes krav.