



Fræna kommune
Teknisk forvaltning
Plan

Arkiv: 11005
Arkivsaksnr: 2011/1570-47
Sakshandsamar: Rune Iversen

Saksframlegg

Utval	Utvallssak	Møtedato
Plan- og økonomiutvalet i Fræna kommune	30/2013	04.03.2013
Plan- og økonomiutvalet i Fræna kommune	39/2013	08.04.2013
Kommunestyret i Fræna	12/2013	22.04.2013

Områderegulering Elnesvågen Sentrum - til godkjenning

Saksdokument:

Oversiktskart, datert 30.04.12
Forslag til reguleringsplan, datert 30.04.12, sist endra 22.02.13
Forslag til reguleringsføresegner, datert 30.04.12, sist endra 22.02.13
Planomtale, datert 30.04.12
ROS-analyse, datert 01.02.12

Innkomne innspel:

Offentlege innspel:

Statens Vegvesen, datert 07.01.13, 25.07.12
Møre og Romsdal Fylkekommune, datert 18.07.12
Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 26.07.12

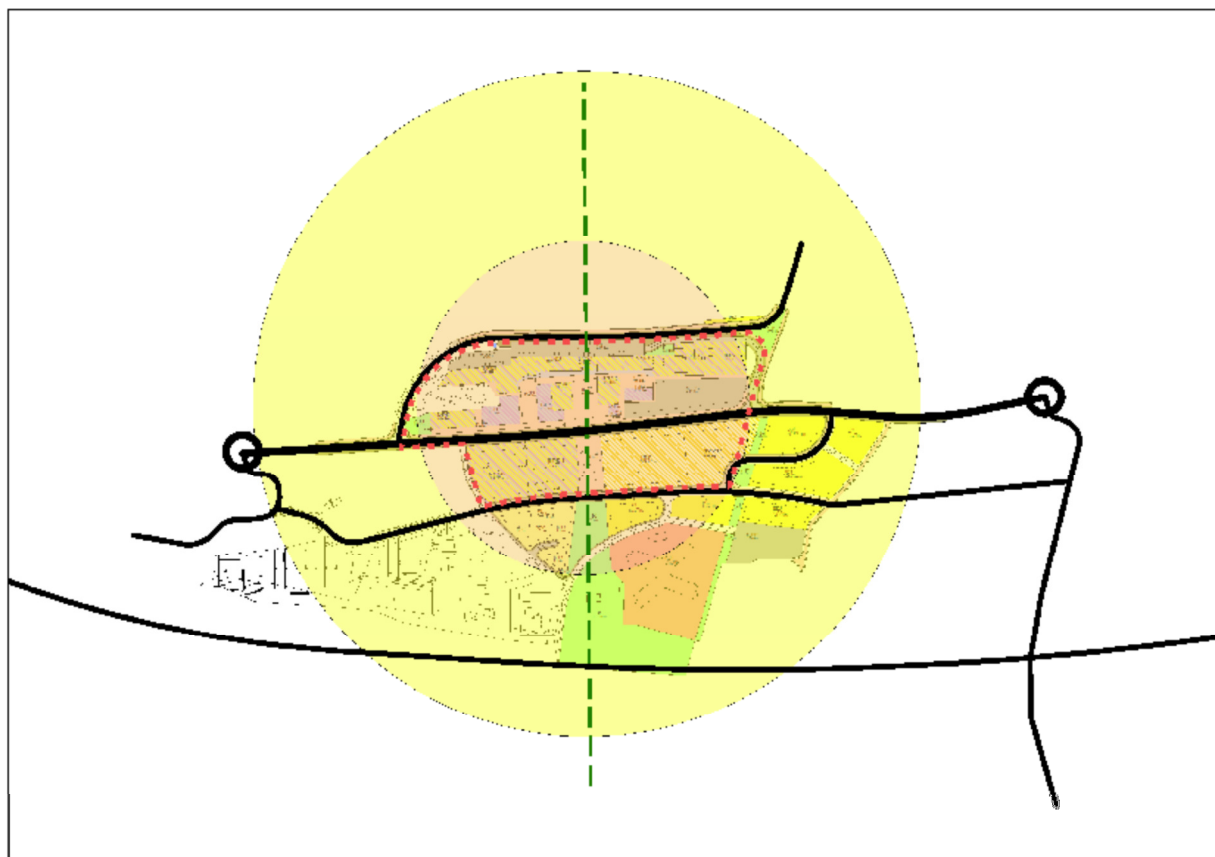
Private innspel:

Ingrid Aas og Kai Henning Nilsen, datert 20.12.12, 09.08.12
Solveig R. Solheim og Jonas F. Solheim, datert 21.12.12, 03.01.13, 05.08.12
Malena Haukås, datert 27.07.12
Helge Jostein Holten, datert 02.08.12
Else Stavik, datert 09.08.12
Paul Gunder Groven, datert 10.08.12
Ola Eidem og Berit Vold Eidem, datert 09.08.12
Haukås Grendeutval v/Geir Inge Solheim, datert 10.08.12
IS Flatmobygget v/Ambjørge Flatmo, datert 10.08.12
Bølgen Terrasse Sameie v/Geir Inge Solheim, datert 10.08.12
Marit Brudeset og Arnfinn Smørholm, datert 08.08.12

Saksopplysningar

Det har gått føre seg eit omfattande planarbeid for utforming av Elnesvågen sentrum sidan første planen for sørsida av sentrum vart ferdigstilt i 2004 og med planar utarbeidd for nordsida ferdigstilt i 2006. Målet har vore å få til eit sentrum som fungerte som ei heilheit med den utfordringa som ligg i ein sterkt trafikkert veg som skilje mellom to områder. I tillegg har vi ei utfordring for utvikling av eit godt sentrum i den viste omkøyingslina mellom det regulerede området og sjøen. I ein periode på fleire år arbeidde to landskapsarkitektur og med ekstern ekspertise (Valborg Leivestad) for å ta nye grep for utvikling av tettstaden. Eit av hovudgrepa dengongen var å legge eit lokk over innfartsvegen og slik løyse utfordringane for sentrum og omkøyingsvegen. Statens Vegvesen som var vegeigar av RV 64 gjennom Elnesvågen avviste dette som eit aktuelt tiltak dengongen.

På grunn av denne haldninga har kommunen sett på andre grep for å løyse dei utfordringane vi står overfor. I den føreliggjande planen har ein freista å avgrense det indre sentrum i ei lengde på om lag 400 m og med ei ytre tiltaksgrense på ca. 1000 m med rundkøyningane på Dalseth og ved Haukås Nedre/kommunehuset som ytterpunkt. Sjølve sentrum vert då definert med ein radius på ca. 400 m slik vi definerer tilrådinga frå fylkesplanen for sentrumsdefinisjon. Planforslaget løyser ikkje utfordringa som ligg i omkøyingsvegen.



Kommunen engasjerte firmaet Arkitektkontoret BBW AS til å stå for den faglege styringa av dette planarbeidet og der eit investeringsselskap frå Kristiansund (FG Eigedom AS) saman med kultursjef og fagperson frå teknisk forvaltning i starten utgjorde arbeidsgruppa BBW AS arbeidde opp mot. Det er kommunen som no står att åleine med dette prosjektet og vi har komme fram til forslag til plan for utforming av sentrum i Elnesvågen. Planområdet har vore utvida noko undervegs.

Dette førte til at kommunen måtte lyse ut ein 2. gong oppstart og ny planavgrensing.

Dei viktigaste faktorane med planarbeidet har vore dette:

- Etablere ei kommunikasjonsline mellom nord og sørsida av sentrum og vidare
- Etablere torg og møteplassar. Skape betre ute miljø.
- Miljøgate og gode parkeringsløyseringar.
- Utvide sentrum mot sør.
- Fleirbrukshus/kulturhus.
- Auka bustadbygging i sentrum.

Det er eit sterkt ønskje om å betre utemiljøet i sentrum. Dei eksisterande torga skal opp graderast, det skal etablerast eit nytt torg på sørsida av fylkesvegen og parkeringsløyseringa vert endra. Då vil sentrum kunne stå fram som ein meir attraktivt og grøn stad.

Ein annen viktig faktor i planprosessen har vore å få regulert inn miljøgate, som er på fylket sitt handlingsprogram for 2014. Dette er eit tiltak som skal betre sikkerheita på den trafikkbelasta strekninga, frå kommunehuset til dagens av køyring til Hauglia. Ei betre trafikk- og parkeringsløysering, eit bilfritt sentrumsområde og opp gradering av torga, vil skape eit meir attraktivt sentrum og bidra til å redusere handelslekkasjen til Molde.

Etablering av miljøgate og undergang mellom torga på kvar side av fylkesvegen, opnar for at ein kan utvide sentrum mot sør.

Det har i lengre tid vore arbeid med eit nytt fleirbrukshus i Elnesvågen. Dette var tenkt plassert der ungdomshuset Heimhug tidlegare stod. I planprosessen har ein komme fram til at det er ei betre løysering å plassere fleirbrukshuset ved det nye torget, på sørsida av fylkesvegen.

Kommunen ønskjer også å legge til rette for meir bustadbygging i sentrum. Planforslaget opnar for ei meir konsentrert bygningstype enn kva Elnesvågen har frå før. I tilknytning til sjukeheimen er det sett av tre felt for bygging av omsorgsbustadar. Ein her tenkt å knyte drifta av bustadane med drifta av sjukeheimen. Dette vil vere med og gje ei trygg og god bu form for dei som buset seg på området.

Formålsbruken i det nye planforslaget er lik gjeldande reguleringsplanar, men plasseringa av føremåla er endra og det er større bruk av kombinerte føremål. Utviding av sentrum mot sør er eit nytt grep i høve gjeldande reguleringsplan.

Endringar elles er:

- Miljøgate gjennom sentrum med undergang mellom torg T2 og T4
- Auka byggehøgde og auka bustadbygging i eksisterande sentrum
- Utviding av torgareala
- Nye areal til bygging av omsorgsbustadar og bustadar sør for fylkesvegen
- Avlastningsvegar parallelt med fylkesvegen
- Stenge Hauglivegen som tilkomst til Hauglia, ny tilkomst til områda ovanfor og eventuelt Hauglia via Sentervegen.
- Endra parkeringsløysering og bilfritt sentrum
- Større parkområde og grønne "siktliner" i nord-sør retning

Eksisterande bygg

Områdeplanen opnar for større utbygging i sentrum, både i grunnflate og høgde. Ein av intensjonane er å skape ei anna heilheit enn det er i dag, slik at bygga harmonerer betre saman med god materialbruk, form og farge.

Bustadeigedomane nordaust i planområdet må vike for og gjere plass for den nye tilkomstvegen til Hauglia. Planforslaget vil få konsekvensar for bygningane lengst vest langs fylkesvegen (bustadar og Vikingfjordeigedomen). Ved gjennomføring av planen blir bygningane rivne og erstatta av nye bygg og torg.

Fleire eksisterande bygg må rivast når utbygging av felta B/F/K11, B/F/K12, T4 og FH/H/B1 startar.

Ein bustad på gnr. 46/8 må truleg innløyast og sanerast fordi han ligg så nære fylkesvegen: Bak Bølgen kjøpesenter AS må det gjennomførast tilpassingar på parkeringsanlegg PA1 når varemottaket på B/F/K4 vert etablert, for tilkomsten til varemottaket kjem i konflikt med dei austlegaste parkeringsplassane.

Varemottak

For områda sør for fylkesvegen vert det etablert eigne varemottak for kvart einskild delområde. B/F/K11 og B/F/K12 kan også etablere felles varemottak. For området nord for fylkesvegen vert det etablert to varemottak – på B/F/K4 og B/F/K6. Dei kan, når det glassoverbygde gangarealet på felt F2 og gangbruene er bygd, vere varemottak for ein stor del av sentrumsområdet.

Natur- og ressursgrunnlaget (næringsinteresser)

Planområdet femnar ikkje om landbruks-, natur- eller friluftsområder (LNF). Områdeplanen får difor ikkje konsekvensar for næringsinteresser knytt til landbruk. Plassering av føremåla og ein større bruk av kombinerte føremål er endringar i høve til gjeldande reguleringsplanar, men føremålstypene vert ikkje endra.

Verneinteresser/kulturminne

Fylkeskommunen ber i sin merknad om at det blir tatt omsyn til kulturminna i planarbeidet. Kommunen ser det som viktig å ta vare på kulturminna i planen. Det ligg ei smie på den gamle Vågsetereigedomen aust for Vikingfjord eller Marmaris. Smia vil bli flytta når området blir utbygd. Kor ho blir flytta er det ikkje teke stilling til, men i føresegnene er det teke inn rekkefølgjekrav som sikrar at smia blir ivareteke på ein forsvarleg måte.

Kommunen har valt å vise at bygningane på gardstunet på felt P2 med tida vert fjerna. Bygningane er dårlig vedlikehalde og er truleg komme så langt at dei ikkje lengre kan bergast. Bygget er eit SEFRAK-objekt.

Miljøfaglige forhold

Planområdet ligger like ovanfor 100-metersbeltet langs strandsona. Planforslaget får slik sett ingen innverknad på bruken av strandsona. Etablering av vegane sør for fylkesvegen, gangareal og dei grøne områda i nord-sør retning fører til at alle får ein betre tilgang ned til fjorden. Trafikkstøy frå fylkesvegen vil ein fortsatt ha ved etablering av miljøgata, men det vil ha positiv betydning at farta på denne strekninga vert redusert frå 50 km/t til 40 km/t når miljøgata vert etablert. Dei bustadane som ligg langs den nye avlastningsvegen i sør, vil kunne oppleve auka trafikkstøy i forhold til dagens situasjon.

Grøne interesser/barn sine interesser

For at sentrum skal stå fram som eit attraktivt område, må sentrumsområdet oppgraderast og tilretteleggast for opphald og leik. Tiltaket som er fremja i planen øydelegg ikkje område som er avsett til, eller i bruk av, born og unge. Ei om disponering av føremåla innafør planområdet har gitt erstatningsareal andre stader.

Planforslaget gir etter vår vurdering positive verknadar for barn og unge, mellom anna:

- Store parkområder med gangsamband
- Tryggare i trafikken (gang- og sykkelveger, fortau, tryggare kryssingspunkt over/under fylkesvegen og bilfritt sentrumsområde)
- Tryggare skuleveg ved etablering av miljøgata/trafikksikringstiltaka
- Opp gradering og nyetablering av torg som skal nyttast til ulike aktivitetar
- Fleirbrukshus gir betre og nye kulturtilbud

- Satt krav om opparbeiding av leikeareal for delfelta som skal nyttast til butadføre mål.
- Rekkefølgekrav i føresegnene sikrar at dette blir utført.

Trafikkforhold

Både i den gamle og den nye planen er det føreset at det skal opparbeidast ei miljøgate (miljøprioritert gjennomkøyning). Det skal etablerast ei busslomme på kvar side av miljøgata. Dei får en annen plassering enn dagens busslommer. Desse får gode gangtilknytningar via fortau/gang- og sykkelveg. Eit av tiltaka ved miljøprioritert gjennomkøyning er redusert fart frå 50 km/t til 40 km/t. Tilgrensande areal langs den nye miljøgata rustes opp slik at en sikrar ei god tilpassing mellom vegen og til sluttande område.

Dei trafikale utfordringane ein har i dag blir ikkje løyst berre av ei miljøgate. Det trengs trafiksikringstiltak og andre vegløysningar andre stader innafor planområdet også: Dei trafikale endringane i det nye planforslaget vil bidra til ei endring av køyremønsteret i Elnesvågen. Tilkomsten til Hauglia vert flytta til Sentervegen og tilkomsten slik han er i dag, vert ned gradert (øya vert fjerna og krysset vert smalare) og skal berre nyttast som tilkomst til sentrumsområdet, parkeringsanlegget i nord og som køyre tilkomst til B/F/K7 og B/F/K8.

Dagens tilkomst til sentrumsområdet frå sør vert stengt slik at det bare blir tilkomst frå aust, vest og nord. Sentervegen skal utbyggast med gang- og sykkelveg langs nordsida. På fylkesvegen vil det bli etablert ei indre avkøyringslomme (venstresvingefelt) for å betre trafikkflyten gjennom sentrum.

Det skal byggas ein avlastningsveg sør på planområdet som skal gå parallelt med fylkesvegen. Tilkomst til denne vil vere frå vest i rundkjøringa ved kommunehuset der den vidare blir regulert i eit planforslag for tilstøytande område (Høstmark). Tilslutninga mot aust er ikkje vist i planen fordi den ligg utanfor det definerte avgrensinga i planen, men det er føreset at denne vegen skal førast vidare og inn på fylkesveg FV 230 (mot Kråkneset) jf. skisse om definering av sentrum ovanfor.

Frå avlastningsvegen får ein vidare tilkomst ned til småbåthamna. I planforslaget er vegføringa på denne endra. Vegen er lagt lenger sør rett nord for sjukeheimen. Innafor planområdet er det inn regulert ein tilkomst i nord-sør retning gjennom bustadområdet BB1-BB3. Denne skal fungere som tilkomst til avlastningsvegen frå aust til vegarma fram til FV 230 er på plass.

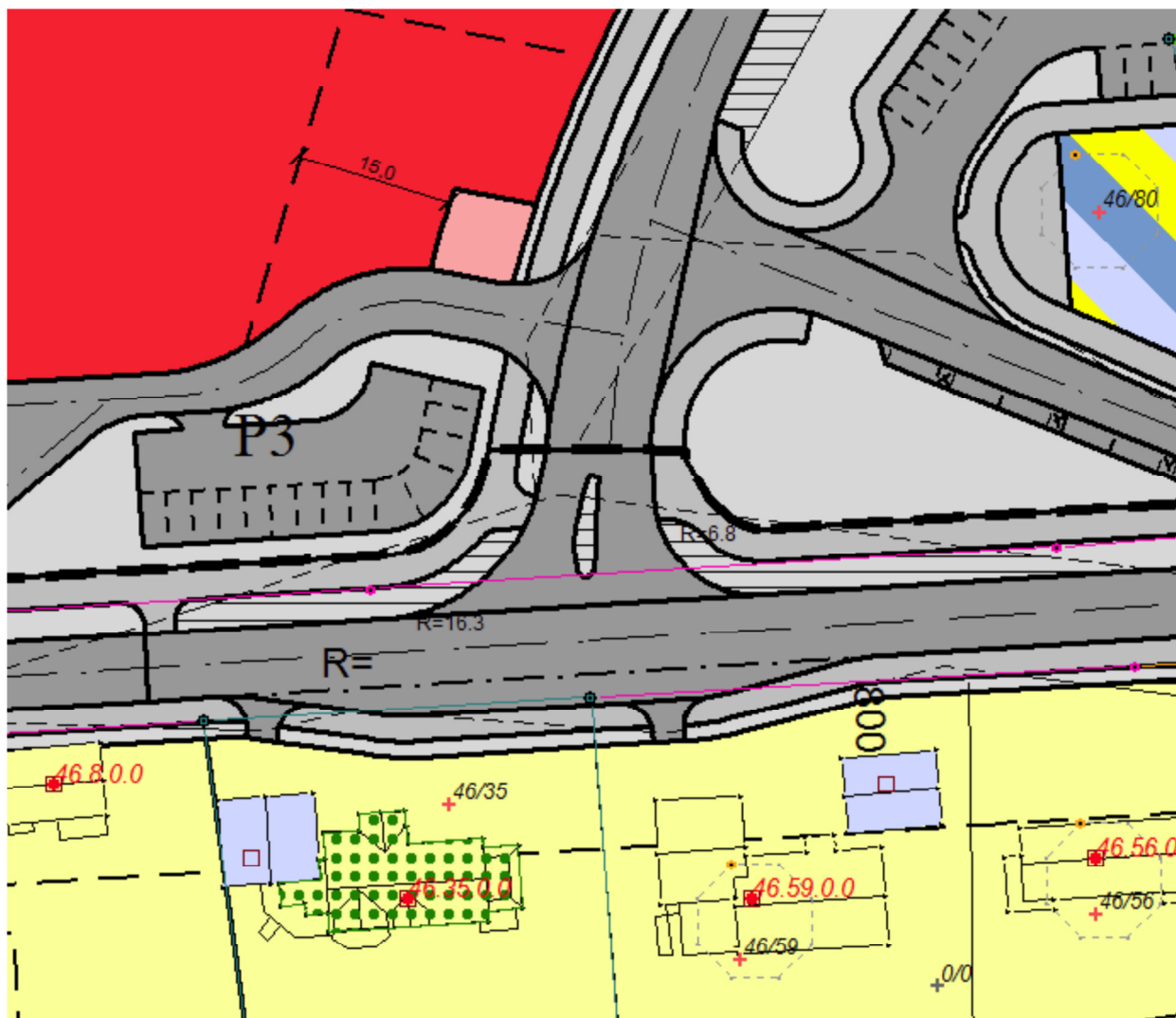
Avkøyrslene mot sør frå fylkesvegen, skal stengast. Det kan etableras tre nye tilkomstar – alle disse er innregulert i områdeplanen. I tillegg blir det tilkomst til to gangvegar frå fylkesvegen og sørover. Ein vest for B/F/K11 og ein aust for BB2. Eit bilfritt sentrumsområde, tryggare kryssing av hovudvegane, fotgjengarundergang, nye fortau og gangstiar vil kunne føre til eit tryggare sentrumsområde å ferdas i, ikkje minst for dei minste på Haukås barneskule.

Risiko og sårbarheit

Ei utbygging i samsvar med områdeplanen vil etter vår vurdering ikkje føre til negative endringar av risiko- og sårbarheit situasjonen i området. Tiltaka som blir satt i gang som ei følge av områdeplanen, vil betre trafikksituasjonen. Sikkerheita for bilande og dei gåande eller syklande vil bli betre, trafikkflyten gjennom Elnesvågen blir betre og ein får eit bilfritt sentrumsområde.

Avgrensa høyring

Forslag til reguleringsplan områdeplan for Elnesvågen sentrum, låg ute til offentleg ettersyn i tida 18.06. – 10.08.2012. For krysset mellom FV 663 og Sentervegen, viste planen ei forbiøyringslomme inne på eigedomane gnr. 46/35 og 46/59 tilhøyrande Aas/Nilsen og Solheim/Solheim. Dette er i samsvar med gjeldande plan:



Grunneigarane som vert direkte rørt av dette tiltaket har komme med ein sterk argumentasjon mot at forbikøyringslomme blir lagt inn mot og dels på deira eigedomar. Aas/Nilsen peikar på at kommunes argumentasjon har i seg ei anna alternativ løysing for denne forbikøyringslomma og etterlyser denne. Solheim stiller spørsmål om behovet for slik lomme og at ei eventuell utviding med tilrettelegging for optimal trafikkflyt, bør vere knytt opp til ei løysing med ei ventelomme inn mot midten.

I avtale/referat frå møte med vegvesenet er det føreset at vegvesenet skal teikne vegføringa og løysingar i tilknytning til denne som innspel til reguleringsplanarbeidet og som ein del av prosjekteringsarbeidet. Dette er relativt enkle skisser som har i seg naudsynte justeringar og tilpassingar med forslag til busslommer, fortausplassering og slik som her forbikøyringslomme. Dette grunnlaget er blitt innarbeidd i reguleringsplanforslaget.

Etter dette har vegvesenet teikna alternativ med venstresvingefelt. Og i ei sak til førehaving i Det faste utval for plansaker i møte 26.11.12 under sak 148/2012 vedteke å leggje ut sak om forbikøyringslomme på avgrensa høyring.



I samband med den avgrensa høyringa fekk vi inn slike merknadar:

Statens Vegvesen skriv i brev datert 07.01.13

«Som vi har nevnt i tidligere brev, har de sikkerhetsmessige tiltakene som skal gjennomføres her, primært som mål å bedre trafikksikkerheten og da spesielt for de mjuke trafikantene. Erfaringsmessig vil en reduksjon av kjørefarten ha stor virkning. Vi stilte derfor spørsmål om etablering av forbikjøringsfil var et riktig element da en slik fil primært anlegges for å kunne opprettholde hastighetsnivået og bedre trafikkavviklingen.

En ytterligere kanalisering av krysset med venstresvingefil vil utvilsomt ha positiv virkning på trafikkavviklingen, men nødvendigvis ikke for trafikksikkerheten. Det kan tenkes at lengden på et slikt kryss kan virke som en barriere da en må unngå å legge krysningspunkter for mjuke trafikanter der det er tre kjørefelt, og en generelt vil kunne få høyere hastighetsnivå. Vi vil likevel ikke gå mot at kommunen velger er slik løsning for dette krysset. Imidlertid inngår ikke et slikt element i de tiltakene som skal gjennomføres nå. Vedtaket i fylkeskommunen gjelder tiltak av trafikksikkerhetsmessig karakter og ikke tiltak som gjelder trafikkavvikling. Høyst sannsynlig vil dette medføre at det kan ta lang tid før omleggingen kan gjennomføres dersom ikke kommunen iverksetter omleggingen for egne midler. Et slikt vedtak vil videre medføre at fortau på nedsiden vil anlegges langs dagens vegkant, og vi ser bort fra den forbikjøringsfilen planforslaget viser.»

Kommentar:

Etter vegvesenet sine egne retningslinjer (HB 263) vil det ut frå den situasjonen vi har i dag vere rett å dimensjonere krysset med eit venstersvingefelt jf. vår saksutgreiing om avgrensa høyring. Vegvesenet sin kommentar avklarar ikkje det avviket deira gjennomføring vil medføre i høve dette. Ein kommunen har ikkje høve til å gå inn i eit anna organ sitt forvaltningsområde og finansiere tiltak som ligg utanfor kommunens ansvarsområde. Det er difor uaktuelt for ein kommune å gjennomføre tiltak på fylkesveg 663 som ikkje direkte har ein samanheng med kommunale tiltak.

Ingrid Aas og Kai Henning Nilsen skriv slik i si tilbakemelding datert 20.12.12

«Vi setter stor pris på at kommunen anbefaler å tilrettelegge for vente- fil/ venstresvingfelt for sentrumskrysset, en løsning vi hele tiden har hevdet er den beste løsningen både for trafikksikkerhet, trafikkflyt og med minst konsekvenser knyttet til tap av areal for vår eiendom. Med en forventet sterk trafikkvekst knyttet til omlegging av kjøremønsteret i Elnesvågen sentrum samt en betydelig nybygging av boliger som vil ha innkjørsel til hovedveien via krysset, kan vi ikke forstå at forbikjøringsfelt er noe framtidrettet alternativ.

Vi har som nevnt i tidligere korrespondanse og i møte bekreftet velvillighet til å avstå areal til fortau, familien har gjentatte ganger fått erfare hvor farlig det er å ferdes og krysse hovedveien, med

hele 2 alvorlige påkjørsler. Et forbikjøringsfelt vil etter vårt syn øke trafikkfaren ved kryssing og vil ikke kunne aksepteres fra vår side.

Med et relativt kort tidsperspektiv for realisering etterlyser vi nok en gang en utredning av konsekvenser for omlegging av sentrumskrysset, med stenging av påkjørsel og ulemper knyttet til økt trafikkstøy. Under møtet for ca 1 år siden diskuterte vi behov for flytting av garasje anlegg samt støyskjerming som minimumskrav fra vår side. I tillegg kommer naturlig nok krav om kompensasjon for tap av areal og hageanlegg, basert på markedsvurdering av eiendommen, samt ulempevurdering knyttet til endret tilkomst. Vi ber derfor om fortgang i planlegging videre slik at nødvendige tiltak kan iverksettes før vår avkjøring stenges.»

Solveig og Jonas Solheim skriv slik i sin konklusjon datert 21.12.12

«Oppsummering/vår anbefaling.

I prioritert rekkefølge er vår anbefaling slik:

1. Venstresvingefelt (alt. B eller C, skisser fra SVV)
2. Alt 0+ (Dagens kryssløsning, men med fortau på sørsiden)

Bygges det forbikjøringslomme (alt. A, skisse fra SVV), bygger man en dårlig trafikal løsning som ødelegger vår og andres eiendom mer enn ”nødvendig”. Da bør man regulere med venstresvingefelt og heller beholde dagens situasjon en tid til og arbeide for å få økte rammer til en senere utbygging. Stenges dagens adkomst til fylkesvegen må et alternativ stå klart i god tid før stenging. Blir det valgt en løsning som gjør at vår garasje ikke lenger kan nyttes som i dag må det oppføres en ny garasje enten foran eksisterende garasje eller på erstatningsarealer mot vest i sammenheng med ny adkomst. Vi forutsetter at en eventuell ny adkomstveg fra rundkjøringen og ”Nedre Haukås” blir en kommunal veg frem til vår eiendom, slik at kommunen besørger (vinter)vedlikehold.»

Uttalen er supplert 03.01.13 slik:

Vi ønsker å komme med et tillegg til den uttalen vi sendte 21.desember angående denne saken. Vi ber om at det i rekkefølgebestemmelsene blir lagt inn et punkt som sikrer fortsatt adkomst til vår eiendom.

Forslag til rekkefølgebestemmelse:

«Tiltak i tilknytning til fylkesvegen som påvirker adkomsten til eiendommen og bruksmuligheten av garasjen til 46/35 kan ikke iverksettes før tilfredstillende ny adkomst- og garasjeløsning er opparbeidet.

Dette kan også være aktuelt for naboeiendommen 46/59, men dette er ikke diskutert med dem.»

Kommentar:

I planen er det lagt opp til at ein opprettheld direkteavkjøryrlene. Ei avklaring av ny tilkomst vil måtte skje etter ny oppstart på planarbeidet der tilsluttande areal som kan vise alternative tilkomst, vert teke inn i planområdet.

Frå den 1. høyringa fekk vi slike tilbakemeldingar:

Møre og Romsdal Fylkeskommune datert 18.07.12

«Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

Automatisk freda kulturminne

Vi minner om, og viser til, våre merknader i brev av 21.07.2011, der vi skreiv at den aller austlegaste delen av planområdet inneheld potensiale for funn av automatisk freda kulturminne som ligg skjult under markoverflata. Dette inneber at det må gjennomførast ei mindre registrering med gravemaskin før den endelege planen eventuelt kan godkjennast. Truleg vil ei slik registrering kunne gjennomførast i løpet av 2-6 dagar i felt. Vi gjer merksam på at tiltakshavar må dekkje utgiftene ved ei slik registrering, jf. §§ 9 og 10 i kulturminneloven.

Konklusjon

Det er krav om arkeologisk registrering som må vere gjennomført før plana kan godkjennast. Inntil dette er gjennomført har vi motsegn til plana.»

Kommentar:

Registreringsgraving vil bli gjennomført så snart telen er gått og graving er muleg. Planen vil ikkje bli godkjend før dette er gjennomført.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal datert 26.07.12

«Fylkesmannen har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

Støy

Fylkesveg 663 går gjennom Elnesvågen sentrum, med ein ÅDT på 7050. Planarbeidet har ikkje utarbeidd støysonkart som grunnlag for planen. Normalt er fylkesmannen strenge på at støytilhøva skal greiast ut og naudsynte tiltak vere innarbeida i planen. Reguleringsplanen har i dette tilfellet ei så stor grad av ulike kombinasjonsformål som er lite eigna for å vurdere aktuelle tiltak, at vi kan akseptere at støyutgreiingane blir gjort for dei enkelte delområda etter kvart som dei blir utbygd.

I § 3.9 er det difor fastsett at krav til støyskjerming skal tilfredsstill MD sitt rundskriv T-1442. Til opplysning er dette no revidert, og har nenninga T-1521. Til ordlyden vil vi også foreslå at formuleringa «*krav til støyskjerming*» blir endra til «*krav til støynivå*». I § 3.1 er det tatt inn krav til ulikt innhald i situasjonsplan og byggesøknad. For å sikre tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag opp i mot § 3.9, meiner fylkesmannen det er naudsynt å ta inn krav om støyanalyser som grunnlag for situasjonsplan, og at eventuelle støytiltak skal visast i situasjonsplanen. Så lenge det ikkje ligg føre støyanalyser for reguleringsplanen, må dette kravet gjelde samtlege delområde i planen. Vi reknar uansett med at i tillegg til fylkesvegen vil også ny veg til Hauglia og ny avlastningsveg i sør kunne få ei trafikkmengde som utløyser krav om støyanalyser.

Konklusjon

Fylkesmannen har motsegn til planen inn til det tatt ei føresegn i § 3.1 som sikrar at støyanalyser ligg til grunn for utarbeiding av situasjonsplan, og at naudsynte støytiltak blir vist i situasjonsplan og/eller dokumentert i byggesøknad for reine fasadetiltak.»

Kommentar

§ 3.1 vil bli endra slik at krav om støyanalyser ligg til grunn for utarbeiding av situasjonsplan, og at naudsynte støytiltak blir vist i situasjonsplanen og eller dokumentert i byggesøknad for reine fasadetiltak.

Statens Vegvesen datert 25.07.12

«Det vises til oversendelse datert 13.juni 2012. Videre vises det til en rekke møter vedrørende dette planarbeidet.

Den detaljplanen Vegvesenet har utarbeidet for miljøtiltak langs fylkesvegen, er i store trekk innarbeidet i dette forslaget til områderegulering. Imidlertid burde planområdet ha vært utvidet vestover mot «Haukås Nedre» da atkomstordningene mv. for bebyggelsen på sørsiden av fylkesvegen lengst vest i planområdet, ikke er avklarende. Sannsynligvis må også en bygning fjernes for å kunne etablere fortau. Når de sikkerhetsmessige tiltakene har til mål å oppnå en reduksjon av kjørehastigheten gjennom sentrum og således bedre forholdene for de mjuke trafikantene, er vi fortsatt noe betenkt til etablering av forbikjøringsfil i krysset med V2 selv om denne vil bedre trafikkavviklingen.

Planforslaget viser tre opphøyde gangfelt som en del av miljøtiltaket. Avstanden mellom de to

østligste feltene er stor, og for å unngå fartsøkning på trafikken mellom disse, må det vurderes fartsdempende tiltak midt mellom disse. Fra fortauet bør det reguleres gangramper fra fortauet ned til torgområdet.

Vi har tidligere akseptert en nokså redusert byggegrenseavstand langs fylkesvegen for forretninger mv. i selve sentrum. Det bør ikke tilrettelegges for parkering mellom fortau og denne byggegrensen. På planforslaget lengst øst i området, har også boligområdene fått en slik avstand. På grunn av støy og annen forurensning fra trafikken, mener vi at byggegrensen her må økes med minst 10m.

Lengst øst i planområdet viser planforslaget gang-/sykkelveg på østsiden av BB2 og 3. Den geometriske utformingen må justeres da denne synes å ha tilknytning til fylkesvegen, og da nærmest som en avkjørsel. Avkjørselen mellom fortau og gang-/sykkelveg må utformes i samsvar med den løsningen som er vist for tilsvarende tilknytning rett vest for B/F/K 11.

Planforslaget viser ikke frisisiktsoner i kryss/avkjørsler til fylkesvegen. Vi antar imidlertid at dette vil bli innarbeidet i framtidige detaljplaner.

Eksisterende rundkjøring markerer sentrumsområdet fra vest, og vi har tidligere uttalt at en burde etablere en slik markering fra øst og da primært i tilknytning til dagens kryss med Hauglivegen. Selv om denne vegen utgår som atkomstveg til boligområdene, burde det likevel ha vært en form for markering av innkjøringen til sentrum. Mener kommunen at en på sikt skal utvide sentrumsområdet østover mot regulert rundkjøring ved krysset til Dalalia, og at denne rundkjøringen skal markere sentrum, vil det være påkrevet med fartsdempende tiltak på strekningen.

Kommentar:

Forbikøyringsfil er vist i planforslag og argumentasjonen som er lagt til grunn for dette er vegvesenet si handbok HB 263 «utforming av veg og gatekryss». Dette skal vere ei rettesnor for god og sikker trafikkavvikling. Vi har valt å nytte denne, medan fagorganet ut frå eit økonomisk perspektiv stiller spørsmål ved om god og sikker flyt i trafikken verkeleg går hand i han slik deira eiga handbok føreset.

Plassering av gangfelte gjennom sentrum er innteke i planen slik vegvesenet sitt prosjekteringsforslag viser. Dersom dei no ønskjer ei endring på dette, ber vi om at dette vert nedfelt i vegvesenet si prosjekteringsskisse og oversendt oss snarast råd er, slik at vi kan innarbeide dette i planen.

Vi forstår vegvesenet sitt ønske om å auke byggeavstanden i områda BB1 Og BB2, men planen føreset at det i samband med utbygging av det enkelte delområde vert føreteke støyvurderingar i samband med utarbeiding av detaljreguleringar som vil komme før opparbeiding av dei einkilde områda.

Gangvegtilknytning for området aust for BB 3 er retta opp slik at gangvegen er knytt opp til det planlagte gangvegssystemet.

Avslutningsvis kommenterer vegvesenet korleis dei har sett føres seg ei markering på inngangen til sentrumsområdet. Frå vest er det meint å nytte eksisterande rundkøyering ved kommunehuset medan det frå aust blir gitt uttrykk for at dei ville ha ei slik markering ved krysset til Hauglia. Dessverre har vi ikkje klart å registrere at vegvesenet tidlegare har komme med eit slike innspel korkje til gjeldande plan eller i det planarbeidet vi har no. Derimot er vi kjent med at vegvesenet har vore med med i planarbeidet for etablering av ei rundkøyering ved Dalseth, at det internt i vegvesenet har vore usemje om ein skulle ta med rundkøyeringa ved Dalseth som innfallsport til sentrum og at dei rundkøyeringane som har vore med i kostnadskalkylene skulle vere der dei juridiske retningslinene som ein reguleringsplan er, viser at dei skal vere. Ved direkte konfrontasjon har vegvesenet no

konkludert med at ei markering vil kunne skje innafør gjeldande reguleringsplan aust for krysset til Hauglia.

I samtale med fylket/vegvesenet har spørsmålet om tilpassingar i rundkøyringa ved Dalseth vore drøfta. Dersom det er ønskjeleg kan kommunen stå for denne tilpassinga kan ein eventuelt utvide planområdet slik at ein tek med naudsynte tiltak på fylkesvegen for å gjere vegen trygg og god å ferdast på både for gåande og køyrande slik vegvesenet opnar opp for i skrevet sitt.

Malena Haukås datert 27.07.12

«Jeg har mottatt brevet angående regulering av Elnesvågen sentrum, som medfører riving av min eiendom Sentervegen 9.

Dette er en meget ubehagelig situasjon for meg, og lite forutsigbart. Der er ikke lenger en ca 2 år siden Fræna Kommune var ivrige pådrivere for å få solgt min eiendom til O.T Flataker, Det er vanskelig å forstå at O.T Flataker ville kjøpe denne eiendommen - for så å selge den til Fræna kommune til riving for et nytt vegprosjekt.

Om denne planen skulle bli gjennomført, forventer jeg at min eiendom vil bli innløst til en pris jeg kan akseptere.»

Kommentar:

Når veg blir føreslått lagt gjennom bustadeigedom gir dette direkte innløysingsrett jf plbl § 15-2 Det vil seie at seinast 2 år etter godkjenning av planen skal egedomen vere tilboden innløyst. Dette er føreseieleg. Parten var for få år tilbake samd i innløysing av egedomen i samsvar med marknadstakst.

Helge Jostein Holten datert 02.08.12

«Jeg har følgende merknader til forslaget til reguleringsplan for Elnesvågen sentrum:

Jeg kan ikke godta at planforslaget forutsetter at mitt bolighus skal saneres som følge av ny veg forutsettes bygd over min eiendom.

Det er unødvendig å legge opp til en sanering av mitt bolighus idet vegføringen fra Hauglivegen til «ny» Senterveg kan løses på en annen tilfredsstillende måte rent planfaglig. Sammenkoplingen av disse vegene kan enten gjennomføres nedenfor min boligeiendom eller ovenfor min eiendom, slik at min eiendom fortsatt kan benyttes som boligeiendom.

Dersom kommunen gjennom en endelig reguleringsplan går inn for at mitt bolighus skal saneres og med innløsning av min boligeiendom, kreves full erstatning for inngrepet. Boligeiendommen må i så fall innløses basert på gjenanskaffelsesprinsippet for en tilsvarende sentralt beliggende eiendom.

I tillegg vil det fremmet krav om ulempeserstatning, samt kompensasjon for juridisk bistand knyttet til en eventuell innløsningssak.

Jeg er kjent med at kommunen står under tilsyn av Staten som følge av at kommunen har en ekstremt dårlig økonomi. Et slikt faktum tilsier at en ved utarbeidelsen av reguleringsplanen for sentrumsområdet utviser varsomhet med å legge opp til en plan som krever dyre løsninger med blant annet sanering av eksisterende bebyggelse.»

Kommentar:

Ei godkjenning av planen medfører innløysingsplikt for areal disponert til vegføremål jf plbl§ 15-2 «Grunneierens rett til innløsning ved reguleringsplan.» jf også oreigningslova. Ei innløysing medfører full erstatning for det tap grunneigar vil lide ved gjennomføring av tiltaket.

Ulempeerstatning går på ulemper på gjenværende eigedom. Ved innløyasing er dette ikkje ei aktuell problemstilling.

Ved reguleringsarbeid tek ein utgangspunkt i ideelle løysingar og tilpassar desse på vegen vidare. Vi forstår at slike tiltak kan vere provoserande for dei det går ut over, og ein må fare fram med varsemd. Det vil bli gjort også i denne saka.

Kostnadane med omlegging av veg vert i utgangspunktet lasta kommunen som grunneigar og tiltakshavar, men er føreset at bli avklart økonomisk i høve det utbyggingspotensialet som er på staden og skal slik sett ikkje laste kommunens budsjett eller økonomi på sikt.

Else Stavik datert 9.8.12

«Viser til brev av 13.06.2012 og ønsker med dette å komme med merknader til reguleringsplanarbeidet.

Undertegnede hadde innspell til planarbeidet i forrige runde, datert 25.07.2011. Merknader var blant annet vedrørende drenering til det eldste huset. Kommunen har som merknad i forslaget datert 13.06.2012 at det eldste huset ligg slik til at det burde innløyast og fjernast. Dette var ikke nevnt i forrige plan for oppstart av reguleringsarbeid Elnesvågen sentrum. Jeg ønsker ikke at huset skal fjernes.

Undertegnede er heller ikke villig til at tomt skal benyttes til vei for nabo, da dette vil føre til at eiendommen blir betydelig forringet og vanskelig å brukes til boligformål.

I tilfelle kommunen ønsker å jobbe videre med ovennevnte løsninger ønsker jeg at det blir innkalt til et møte for å drøfte dette.»

Kommentar:

Vi registrerer motvilje til forslag om å finne alternative løysingar for tilkomst til to hus lengre aust med direkteavkøyrslar som ved alternative løysingar for ny tilkomst kan røre ved denne eigedomen. Planen legg ikkje opp til sanering av dei aktuelle avkøyrslene i denne omgangen. Sanering av det huset som ligg i kantsonen for vegføremålet og innafor byggelina er difor ikkje ein spesifikk konsekvens av det føreliggjande planforslaget. På sikt bør huset likevel fjernast. Ved fjerning vil eigar få full erstatning for bygget. Denne planen føreset ikkje riving av bustaden, men vegvesenet har lagt inn kostnadar til riving og erstatning i si kalkyle for miljøprioritert gjennomkøyring i Elnesvågen.

Solveig R. Solheim og Jonas F. Solheim datert 05.08.12

«I planen som er lagt ut til offentlig ettersyn er det forhold som berører vår eiendom, gnr 46 bnr 35, dette er til dels omfattende forhold som ikke uten videre vil kunne aksepteres. Viser for øvrig til tidligere korrespondanse og møteaktivitet med Fræna kommune og tidligere eiere av eiendommen. Dette brevet vil i hovedsak rette seg mot de forhold som direkte berører vår eiendom. Til sist i dette brevet kommer vi med noen generelle betraktninger rundt planforslaget.

Situasjon: Vegen gjennom Elnesvågen sentrum er sterkt trafikkert, med blant annet tungtransport og til dels høy hastighet. Dette medfører trafikkfarlige situasjoner.

Planforslag: Etablere miljøgate med redusert hastighet, avlastningsveg sør for sentrum. Likeveler det forslag om å lage en forbikjøringsfil slik at trafikken innover kan gå fritt. I tillegg skal det anlegges fortau på nedsiden av veien.

Konsekvenser for oss som grunneier: Enforbikjøringsfil samt fortau på nedsiden av veien vil ta beslag på en stor del av vår eiendom. Trafikken vil komme svært tett opp til husveggen. Vi vil miste tilkomsten til veien og

eksisterende garasje vil ikke kunne nyttes til formålet lengre. Eiendommen vil med andre ord bli svært negativt påvirket av planforslaget.

Vegetasjon og beplantning: Som en følge av planen vil en rekke store trær og annen beplantning på vår og naboeiendommen måtte fiernes. Dette er svært beklagelig for oss som grunneier, men også for Elnesvågen som sted. Det tar svært lang tid å etablere så store trær, og sentrum vil som en følge av denne planen miste enda mer av sitt tidligere grønne særpreg. De utbygginger som er gjort i de siste 20 årene har bidratt til å etablere en asfaltjungel i sentrum, ved å fjerne private hager og erstatte disse med parkeringsplasser og veier.

Trær og annen beplantning (tomteobjekter) vil kreves erstattet ved utbygging.

Flyfoto over området, som viser "dagens" situasjon. Forbagen med en rekke store trær, samt avkjørselen vil bli borte.

Konsekvenser for planen generelt: En forbikjøringsfil vil være kontraproduktiv i forhold til målet om redusert trafikk i sentrum og gjennom miljøgaten.

Drøfting: Planen slik den foreligger nå medfører uforholdsmessige store inngrep på vår eiendom sett opp mot de store, tilgjengelige offentlige arealene på oversiden av veien. En forbikjøringsfil i tillegg til fortau på nedsiden vil medføre at hele forhagen og innkjørselen vår blir tatt til vegareal. En forbikjøringsfil hører etter mitt syn ikke hjemme i en miljøgate, her bør vegbanen være smal (SVV, Håndbok 72). Målet med en miljøgate bør være å redusere trafikkmengden ikke legge til rette for "god flyt" som det er formulert i høringsdokumentene. Fortau på nedsiden av veien aksepteres, med det forbehold at det anlegges med den minste tillatte bredden. Vi er villige til å avgi grunn til fortau såfremt det ikke tas mer av vår eiendom enn til det formål.

Vår løsning: Forbikjøringsfilen tas ut av planen. Det etableres et smalt fortau på nedsiden av veien samt støydempende tiltak (gjerde/jordvoll). Hvis tilkomsten til eiendommen må legges om må det fremkomme i en plan hvordan dette tenkes løst fra kommunens side. Om garasjen ikke lenger kan benyttes til formålet vil det kreves erstatning i form av ny garasje på egnet sted. Om behovet for "bedre flyt" i trafikken likevel anses å være tilstede, selv med søndre avlastningsveg, bør det i stedet etableres et avkjøringsfelt (ventefelt) ikke forbikjøringsfelt. Dette vil også bidra til å fjerne "flystripe"-preget som hovedveien gjennom sentrum har.

Generelle betraktninger til planforslaget:

Trafikksikkerhet, generelt: Det er for oss svært viktig at det etableres fysiske fartssenkende tiltak, som opphøyde fotgjengerfelt, fartsdumper og så videre på hovedveien. Det er ikke tilstrekkelig med skilting.

Torg/park: Det er på sin plass å spørre om det er behov for 4 torg på et sted som Elnesvågen. Torgene vil bli de facto parkeringsplasser uansett hva planmyndighetene forestiller seg om det ikke etableres noe alternativ. Det bør i stedet for torg etableres et parkanlegg sentralt i Elnesvågen, tilrettelagt for barn og eldre i alle aldre. Inspirasjonskilde kan for eksempel være Ladeparken i Trondheim, med lekeapparater og vannelementer. Se for øvrig figur 3. Vi foreslår at for eksempel T2 omreguleres til offentlig park.

Vi håper å komme i dialog med kommunen for å i felleskap finne frem til gode løsninger for alle parter.»

Kommentar:

Ein god trafikkflyt går hand i hand med omsynet til trafikksikkerheit og miljøkrav. Vi har ikkje klart å registrere motstrid mellom ei god trafikkavvikling og trafikksikkerheit. Miljøtiltaket har heller ikkje i seg ein intensjon om å minske trafikken gjennom sentrum, men å hindre unødvendig inn- og uttrafikk på fylkesvegen ved å legge til rette for gode avlastingsvegar nord og sør for

miljøgata. Eit gateløp på vel 6 meter er ikkje noko flystripe og gjennom dei grepa vegvesenet/fylket ser føre seg ved ei miljøprioritert gjennomkøyring som vil stramme opp trafikkbiletet ved bruk av ulike tiltak, vil vi kunne få eit finare og meir attraktivt sentrum. Planforslaget imøtekjem ein del av dei merknadane Solheim har i høve tiltak på fylkesvegen, mellom anna fjerning av forbikøyringsfila inn mot eigedomen deira. Vi har hatt samtale med parten tidlegare dette året.

Ingrid Aas og Kai Henning Nilsen datert 09.08.12

«Viser til mottatt reguleringsplan og ber om presisering på tilsynelatende motstridende informasjon knyttet til punktet "Trafikkforhold" under saksforhold beskrivelsen. Der er anført at det på fylkesveien vil bli etablert ei indre avkjøringslomme for å forbedre trafikkflyten gjennom sentrum, mens reguleringskartet klart viser en forbikjøringslomme. I vårt møte våren 2012 fikk vi opplyst at forbikjøringsfelt ville bli erstattet av avkjøringslomme. Vi er som tidligere påklaget sterkt imot forbikjøringslomme og ber om bekreftelse på valg av indre avkjøringslomme siden denne løsningen er et langt mindre inngrep i vår eiendom som grenser opp mot fylkesveien i dette området. Med plan for realisering av planene ila 2014 ser vi at det kan haste med konkretisering av mulige løsninger ved stenging av dagens adkomst til fylkesveien, - vi imøteser et nytt møte for å videreføre samtalen fra i vår.

Vi vil også minne om behov for støyskjerming mot fylkeveg pga forventet økt trafikk (støy).»

Kommentar:

Ønske om å få fjerna forbikøyringsfil i planforslaget er imøtekomme. Støyskjerming for eksisterande bustadar vil bli vurdert som del av vegvesenet sitt prosjekt. For nye bustadar vil det bli krevd støyvurdering som del av ny planprosess knytt opp til detaljregulering av det einskilde delområde.

Paul Gunder Groven datert 10.08.12

«Undertegnede vil ikke under noen omstendighet kunne godta gjeldende reguleringsforslag slik det ligger ute til høring pr. i dag.

Liggende forslag vil medføre en så drastisk verdireduisering av mine eiendommer gnr.46 bnr 110 og 227 at dette ikke kan aksepteres. Forslaget innebærer at en leilighet med byggeår 2005 vil måtte saneres, estimert markedsverdi på denne er nok 2,1 mill. Også de 2 andre leilighetene bli berørt grunnet redusert areal i 1etg., tilhørende alle 3 leiligheter. Arealene er foreslått omregulert fra B/F/K1 til PP.

Å ta vekk Veg 2 vil også gi en verdireduksjon av mine lokaler i 1 etg. da dette er lokaler der trafikken stort sett har korte stopp av kundene. Å ta vekk denne veien vil medføre at kundene vil kunne forsvinne og driften måtte legges ned. Forretningslokalene i 1etg. er ikke bygget for å kunne vende«nesen» bakover for ett endret trafikkbilde. Når i sin tid eiendommens egeninnkjørsel fra riksvegen ble akseptert fjernet, ble dette akseptert fjernet på grunnlag av fremtidig adkomst til forretningslokaler fra internvei, Veg2.

Som en konsekvens av dette kan ikke grunneier akseptere at Veg 2 fjernes før en tilfredsstillende utforming av fremtidige muligheter for min eiendom er akseptable.

Som angitt i tidligere korrespondanse vil mitt krav om en byggehøyde på 14,5 meter opprettholdes, dette gir mulighet for parkeringskjeller, 3 etasjer med B/F/K pluss en tilbaketrukket 4 etasje.

Krav om at areal for B/F/K1 ikke reduseres mot nord (bølgen kjøpesenter) i forhold til gjeldene vedtatte reguleringsplan opprettholdes også.

En reguleringsplan skal som en overordnet mal legge til rette for at utvikling kanskje frem i tid. Min eiendom er kanskje den eneste eiendommen der dette reguleringsforslaget ikke vil gi en slik

forutsetning en reguleringsplan er ment å inneha, men snarere tvert i mot en kraftig reduksjon i forhold til gjeldende reguleringsplan, dette kan ikke aksepteres.

Med den omfattende korrespondansen som har vært mellom oss, samt mine planer som har foreligget og trinnvis har vært gjennomført har jeg mange ganger spurt meg selv hvorfor det skal være så vanskelig å finne fornuftige løsninger og fremtidige muligheter på et begrenset sentrumsareal på butikkcenteret. Jeg har ikke funnet noe fornuftig svar på dette spørsmålet. For å illustrere hvordan området kunne vært løst legger jeg ved ett vedlegg (Vedlegg1) som åpner opp for akseptable utviklingsmuligheter for området og også gir gunstige muligheter for parkering basert på både eksisterende og nytt reguleringsforslag.

- Forslaget baserer seg på en utvidelse av B/F/K 1-2 og F/K1 samt PP1 gis mulighet for 2 eller 3 plan med parkering og direkte inngang til B/F/K 1-3 og F/K1.
- Forslaget åpner også opp for at internvei Veg 2, kan beholdes.
- Forslaget åpner opp for å tenke utvidelse av «kjøpesenter» følelsen i B/F/K 1-3 og F/K1.

Elnesvågen er et lite butikkcenter og vi må ikke glemme at veien til Molde og Roseby er veldig kort, legger vi ikke til rette for at kundene trives med å handle i Elnesvågen reiser kundene til Molde å handler. Tanken på ett totalt bilfritt sentrum kan fort bli en meget dyrkjøpt erfaring, som skaper stagnasjon i Elnesvågen, istedenfor vekst.

Hva skal vi med en plan som ikke lar seg realisere økonomisk?

Hvis Fræna Kommune sitter inne med midler til å sanere eksisterende eiendommer, for utvikling av nye, er dere velkommen til å overta min eiendom til gjeldende markedspris, kapitalisert tap av fremtidig tapt leieinntekt, samt verditap av fremtidige utviklingsmuligheter i forhold til de avtaler og vedtak som allerede er gjort for min eiendom.»

Kommentar:

Arealet nord og vest for egedomen gnr. 46/110 er i det vesentlige i kommunal eige og ein kan vanskeleg i denne samanhengen hevde retten til kjøp av kommunal grunn som erstatningsgrunnlag. Rådmannen er ikkje kjend med at det ligg føre avtale om tildeling av dette arealet til Groven. Grunnlaget for endringa er ønske om å oppretthalde opparbeidd parkeringsareal i det vesentlige på kommunal grunn.

Fjerning av den interne køyrevegen er motivert ut frå at ein ønskjer delar av sentrum bilfritt. Føresetnaden for at folk skal vere aktive deltakarar i det offentlege rom, er at dei kjenner seg trygge. Vi har valt å prioritere fotgjengaren framføre bilisten sin rett til å køyre heilt fram til døra i del av forretningsområdet som ikkje femnar om daglegvarehandel. Dei som køyrer bil skal gå frå parkeringsplassen og fram til dei ulike tilboda som er i sentrum. For daglegvarehandelen aksepterer vi nærparkering, elles ikkje.

Høgda på bygga er vurdert slik at dei lågaste bygga er føresett framme ved fylkesvegen, medan ein lengre bak kan akseptere høgare bygg som ikkje på same måten skuggar for eller tek utsikta frå bustadane bak. Bustadane i Bølgen vil miste den sentrale utsikta dersom ein opnar opp for høgare bygg i framkant.

Det er ikkje føresett at butikkane skal vendast mot nord, men oppretthaldast slik som no vendt mot sør og gåande som no kjem på staden i staden for køyrande. Ein butikk vender seg til folk ikkje til bilar. Og når parkeringsplassane er i nærleiken, vil denne egedomen vere ein attraktiv stad for bustadar og forretningar, kanskje betre tilrettelagt enn i dag.

Heile konseptet for sentrum er å leggje til rette for gåande og minske ut og inn trafikken med avlastingsvegar nord og sør for fylkesvegen. Då må ein heller sjå på kva utfordringar planforslaget gir og på dette grunnlaget legge til rette for nye tankar og idear for ei god utvikling. Kommunen har eigarinteresser i området, men er ikkje aktuell utbyggjar. 1. steget vidare er kanskje å ta til der.

Vi kommenterer ikkje vidare det innkomne forslaget ut over det at vi står fast på det som er gjort.

Ola Eidem og Berit Vold Eidem datert 9.8.2012.

«Vi viser til brev datert 13.06.2012 der forslag til reguleringsplan for Elnesvågen sentrum blir lagt fram med frist for merknader innen 10.08.2012.

I forbindelse med reguleringsplanarbeid for samme område, viser vi til brev datert 10.06.2011 der vi påpeker følgende:

Vi grenser til det aktuelle området med vår eiendom g.nr. 46, b.nr. 9 ; Haukås. Dette er i arealplan for kommunen definert som område til landbruksformål. Ola driver garden som fulltidsbruk med melk- og kjøttproduksjon.

Avkjøring til Hauglivegen er flyttet til Sentervegen. Dette vil få store konsekvenser for vår eiendom.

Arealmessig ligger Sentervegen i grense med vår innmark, og det betyr at vårt produksjonsareal blir redusert. Samtidig blir adkomstvegen langs Sentervegen vestover, og det betyr stor skjæring pga. terrenget.

Vi ber Fræna Kommune ta hensyn til landbruksarealet og vår eiendom i forbindelse med planarbeidet, slik at vi kan beholde arealet vårt. I dag går utviklingen mot større dyretall og areal pr. bruk, og det er ikke akseptabelt dersom det skal tas areal fra eiendommen. Det har tidligere vært påpekt fra departementshold at det ikke er noen god måte å ta biter av innmark fra en drivverdig gardsenhet som Haukås er.

Til punkt 2 stiller vi spørsmål om det er vurdert hvordan vår adkomstvei skal endres dersom Sentervegen blir flyttet nordover og vår adkomst går vestover på Sentervegen? Slik veggen er i dag, er det vanskelig nok, særlig på vinterstid både for søppelbil, tankbiler og andre tyngre og større kjøretøy, traktor med tilkoblet utstyr innbefattet, å kjøre veggen opp til vår eiendom. Dette fordi vi har en 90 graders sving fra Sentervegen sammen med en bratt bakke, slik at det er vanskelig å få fart, og det er vanskelig å ha oversikt. Slik vi ser det, vil dette blir enda vanskeligere dersom skjæringen blir større.

Når det gjelder punkt 1 og punkt 3, vil vi understreke at vi er kritiske til at kommunen skal utvide Sentervegen på bekostning av vårt produksjonsareal. Ola driver garden som fulltidsbruk, og han har kommet langt på et større dyrkningsprosjekt i Haukåsdalen. Her har han fått godkjent dyrking av ca. 80 da jord, og det er mulighet for å dyrke enda mer. Vi har en gutt som ønsker å ta over garden når Ola trekker seg ut. Det er med i planene at bruket skal kunne øke produksjonen bl.a. ved å fornye bygningsmassen og produksjonsapparatet. Dette er i tråd med utviklingen i landbruket generelt, der staten og landbruksmyndighetene oppfordrer til å bygge opp større bruksenheter. For å kunne gjøre det, er hele produksjonsarealet viktig for oss. Melkekvoten på garden har de siste årene økt fra 112000 liter til dagens kvote på i overkant av 180000 liter.

I kommentarene som er sendt med brev fra kommunen datert 13.06.2012 har Fylkesmannen i Møre og Romsdal påpekt at store deler av det regulerte området vil grense inn mot aktive landbruksområder. De ber om at de nødvendige hensyn blir tatt for å unngå framtidige konflikter mellom landbruksinteresser og utbygningsinteresser. Slik vi ser det, har vi klart sterke interesser i å bevare vårt produksjonsareal.

I tidligere liknende høring vedrørende gardens areal, også sendt til Miljøverndepartementet, ble det påpekt at det er uheldig og ikke ønskelig at kommunen har en "bit for bit"- mentalitet på bruk som er drivverdige. Dette vil si at kommunen tar deler av produksjonsarealet i flere omganger, slik at bruket til slutt ikke er drivverdig. Dette har blitt stadig mer viktig etter som myndighetene ønsker at brukene skal være større og mer effektive.

Fræna Kommune er en stor landbrukskommune, og ønsker å være det. Kommunens politikere og ledelse liker å profilere kommunen som en stor landbrukskommune, og ønsker å ta vare på landbruksnæringen i kommunen. For oss strider det forelagte forslaget til reguleringsplan mot dette, og vi ber om at våre interesser blir tatt hensyn til i videre behandling av forslaget til reguleringsplan for Elnesvågensentrum. Vi ønsker ikke en reduksjon i vårt produksjonsareal slik som det er lagt fram i forelagt forslag.»

Kommentar:

Sjølv om planen legg opp til å bygge ned produksjonsjord er avviket frå gjeldande reguleringsplan minimal. Ca 2 da produksjonsjord vil gå med ved gjennomføring av tiltaket både etter ny og gamal reguleringsplan.

Vi registrerer at dette er ein gard og ei gardsdrift i god utvikling, men kan ikkje sjå at den aktuelle nedbygginga vil vere avgjerande for drifta. Truleg vil planen avklare arealbruken i området i lang tid framover ikkje minst for landbruksdelen.

Planen føreset at garden og bustaden ovanfor vil få si tilslutning til Sentervegen og vil slik få si tilslutning til fylkesvegen mot vest. Plassering i høgde skjer ikkje gjennom planen, men ei normal prosjektering av tilkomsten vil kunne gje ein betre tilkomst enn det vi har i dag.

Haukås Grendautval v/formann Geir Inge Solheim datert 10.08.12

«Haukås Grendautvalget er kritisk til plan sett ut fra trafikk sikkerheten. Vi har følgende kommentarer til ny reguleringsplan for Elnesvågen sentrum:

1. Omlegging av Hauglivegen vil medføre økt trafikk fra Dalelia. Krysset ved Ezzo (Dalelia /Elnes) er allerede overbelastet og trafikkfarlig. Planlagt rundkjøring må derfor være på plass før Hauglivegen omlegges.
2. Krysset nedfor Ungdomskolen opp Sentervegen.
Her er det planlagt forbikjøringsfelt. Ut fra trafiksikkerheten mener vi at det absolutt skulle vært ett avkjøringsfelt (ventefelt) for de kjørende som kommer vestfra som kan legge seg inn mot midten av vegen når de skal opp Sentervegen.

Det vil også komme fotgjenger overgang både foran og etter dette krysset. Forbikjøringsfelt må derfor bli erstattet avkjøringsfelt som vil være mer oversiktlig og dermed sikrere for de gående. Dette krysset vil når Hauglivegen omlegges bli mye mer trafikkert enn tidligere. En må derfor bestrebe seg på å gjøre krysset mest mulig trafikksikkert.

3. Undergang under hovedvegen ned til Vikingfjord løser ikke trafikken mellom øvre og det nye sentrum på nedsiden av vegen. Undergangen blir vanskelig å bruke og mange vil derfor gå over vegen som tidligere. Omlegging av hovedveien gjennom Elnesvågen sentrum har vært diskutert de siste 30 år og vi i Grendautvalget er lite fornøyd med planlagte undergang for å binde øvre og nedre sentrum sammen.

Undergangen vil ødelegge torget da en vil måtte gå meget langt inn for ikke å få en bratt bakke fra torget til under veien.

Haukås grendautvalg foreslår derfor at kommunen samarbeider med Statens vegvesen for å grave ned hovedveien i en kulvert gjennom sentrum. Fra Groven kiosk til Brudeseth. 30 års venting på avklaring av hovedveien må ikke bli avspist med billig undergang løsning. En undergang som vil gjør at hovedveien vil stoppe utvikling av sentrum og gjøre overgangen mer trafikkfarlig, da mange ikke vil benytte undergangen.

4. Hva har kommunen planlagt for å løse økende kollektiv transport i fremtiden.

Besøkende til Elnesvågen øker hvert år og en god løsning til buss må planlegges godt. Grendautvalget foreslår at en vurderer en busstasjon med plass til 2 til 3 busser og et venterom. Ser for oss at Elnesvågen blir knutepunktet mellom ytre Fræna/Eide/Molde. Skal kollektivtransport bli mer brukt må tilgjengelighet og komfort økes.»

Kommentar:

Det går ikkje fram av skrivet om dette er handsama i grendautvalet eller om dette er formannens syn. Formannen er part i saka.

Til 1:

Ei omlegging av Sentervegen vil gje meirbelastning i krysset med fylkesvegen, men mest ved utbygging av bustadområda Haukås Øvre og området austafør. Det vert lagt opp til at køyrande frå Hauglia som skal til senteret stoppar ved parkeringa og går inn i området. Dei som vil vestover vil køyre ned i krysset. Dei som køyrer ned Dalelia i dag vil fortsette og gjere det også etter omlegginga ved Sentervegen. Det er ønskjeleg å byggje rundkøyringa ved Dalseth, men det er kanskje ikkje så klar samanheng mellom desse to tiltaka som tilbakemeldinga frå Grendautvalet skulle tilseie?

Til 2:

Dette ønsket er imøtekomme i planforslaget.

Til 3:

Om korleis ein skal utforme undergangen. I eit tidleg forslag utarbeidd av landskapsarkitektane Nessa/Nilssen var riksvegen lagt i ein kulvert. Vegvesenet meinte dette var ei uaktuell løysing både ut frå kostnadar og teknisk løysing. Det har vore lagt ned eit omfattande arbeid for å finne fram til ei løysing som både tilfredsstiller krav til universell utforming og kostnadar. I kryssingspunktet mellom ei forsvarleg løysing og kostnadar har ein landa på dette forslaget.

Til 4:

Det er bygd ein dobbel einssidig buslomme ved administrasjonslokala for busselskapet. Der kan busskifte skje. Elles legg planen til rette for vanlege busstopp i planområdet.

IS Flatmobygget v/Ambjørg Flatmo skriv slik i sin merknad datert 10.08.12

«Viser tilforslag til ny reguleringsplandatert 13.juni2012. hvor Paul Gunder Groven sitt bygg B/F/K1 tillates bygd i 3 etg. Og en cotehøydepå +48 som er ca 2m. lavere enn BølgenTerrasse. Flatmobygget har flere ganger vært i snakk med Fræna kommune om mulighet for å kunne Bygge en 3 etg. Da har vi fått tilbakemelding på at bygningene i front av sentrum (bygningene mot veien) skulle være i 2 etg. for å ikke stenge for bygningene bak.

Nå som reguleringsplanen åpner for å bygge i mer enn 2 etasjer vil også Flatmobygget at vårt bygg blir regulert som B/F/K1 , og ikke F/K1. Vi ønsker en cotehøydepå +49.

Cote 48 eller 49 vil være like sjenerende for bakenforliggende bygninger.

Vi kan ikke se noen grunner til at det kan gjøres forskjellsbehandling på disse to bygninger.

At alle bygninger får samme gesimshøyde vi også gi ett mer helhetlig preg. Elnesvågen Sentrum har vært klattet på fra starten av og hvis forslaget til ny regulerringsplan blir vedtatt vil dette ikke gjøre det bedre,men mer gi preg av å være en Cowboylandsbyfasade (flere ulike gesimshøyder).»

Kommentar:

BFK1 er ikkje bygd ut enda og er slik sett ikkje Paul Gunder Groven sitt bygg. Men ei differensiering av byggehøgde er det like fullt. Opprinneleg var det meint å ha ei lik fasade fram mot vegen med maks to etg. Etter drøfting i det faste utvalet for plansaker vart ein likevel samd om at ein kunne tillate å byggje ein tredje etg. på den vestlegaste delen av området. Slik vil ein ikkje akseptere ein vegg som vil ta utsikta frå alle bustadane i Bølgen, men akseptere ei viss belastning ved at ein del av området kunne stenge utsynet, men at størstedelen likevel vart halden open. Dette

er eit kompromiss truleg til å leve med, men ein kan likevel forstå reaksjonen som kjem til uttrykk her.

Bølgen Terrasse Sameie v/Geir Inge Solheim datert 10.8.2012:

«Bølgen Terrasse sameie vil på det sterkeste gå i mot planen vedrørende at Paul Gunder Groven skal få lov til å bygge ett 3 etg.- bygg rett foran oss.

Vi var lovet ut fra tidlige reguleringsplaner at alle bygninger som lå mot hovedvegen skulle være i 2 etasjer og dermed ikke stenge for utsikten for leilighetene bak.

Nå ser vi at Paul Gunder Groven sitt bygg for lov til å bygge i 3 etg. og stenge for den utsikten som var avgjørende for at vi kjøpte leilighetene våre.

Hvis Paul Gunder Groven får lov å bygge i 3 etg. kan det også hende de andre bygninger mot hovedvegen heller ikke blir i 2 etg. Dvs. vi kan bli helt innestengt.

Dette brev vil også bli sendt til Dale Bruk Boliger.»

Kommentar:

BFK1 er ikkje bygd ut enda og er slik sett ikkje Paul Gunder Groven sitt bygg. Men ei differensiering av byggehøgde er det like fullt. Opprinneleg var det meint å ha ei lik fasade fram mot vegen med maks to etg. Etter drøfting i det faste utvalet for plansaker vart ein likevel samd om at ein kunne tillate å byggje ein tredje etg. på den vestlegaste delen av området. Slik vil ein ikkje akseptere ein vegg som vil ta utsikta frå alle bustadane i Bølgen, men akseptere ei viss belastning ved at ein del av området kunne stenge utsynet, men at størstedelen likevel vart halden open. Dette er eit kompromiss truleg til å leve med, men ein kan likevel forstå reaksjonen som kjem til uttrykk her.

Ei reguleringsplan er eit juridisk dokument som skal følgjast, men er sjølv sagt ikkje eit statisk dokument og det er uråd å garantere for kva som kan skje i framtida. I utgangspunktet er ein plan rammevilkåra for de som skal skje i tida framover, men er ingen garanti for all framtid om at ting blir slik som føreset der.

Marit Brudeset og Arnfinn Smørholm, datert 08.08.12

Vi ser med forundring på at vår jord på garden 47/4 atter engang er foreslått omregulert. Denne gang fra tomt beregnet til flerbrukshus, til nå å gjelde boligbebyggelse. Er det så enkelt at en kan omregulere til boliger etter at en ser at et flerbrukshus ikke lenger passer inn i planene. Viser til brev av 9.august 2011, der vi fikk avslag til vår søknad om en liten tomt til boligbygging. Vi får svare slik vi fikk det fortalt den gang, at husbygging ikke er til samfunnets beste og at god jordbruksjord ikke skal bygges ned.

Fetavegen er også inkludert i planene. Dette er en privat gårdsveg med vegrett ned til sjøen. Hvordan blir gamle tinglyste rettigheter håndtert i slike tilfeller, når for eksempel eiendommer får nye eiere?

En avlastningsveg i sør er tegnet inn og som i fremtiden er tenkt skal ende i rundkjøringa på Holten. Det blir forferdelig med veger i sentrum og disse vegene krever store jordbruksarealer. Kan det ikke være lurt å benytte eksisterende veg, bare bygge langsgående avkjøringer så biler kommer seg uhindret forbi. Tenker da spesielt på handelsstanden sentrum, som mister mye av trafikken (kunder) ved at de fleste kjørende kommer til å ta den lettvinde og kanskje raskeste vegen gjennom sentrum, nemlig avlastningsvegen på sørsida.

Kommentar:

Ein reguleringsplan vert til gjennom eitsvært omfattande arbeid der alle partar får høve til å uttale seg både private og offentlege instansar og med offentlege høyringar. Enkeltfrådelingar i strid med

resultat av desse oppgåvene som tel for sluttresultatet for forbrukarane. Tilhøvet mellom trafikklysingar, sentrumsplan og utbygging må vere avstemt. Ei god trafikklysing skal støtte opp om dei ulike funksjonane og utviklingsmåla i sentrum.

Manglande eller inkonsekvent politisk avklaring kan hindre gode løysingar. Dei ulike interessene konkurrerer ofte med kvarandre og når ein freistar å tilfredstille alle på ein gong, vert resultatet ofte dårleg for alle. Då er det viktig å sette seg mål og prioritere heilheita framføre enkeltinteressene. I høve trafikken langs med fylkesvegen kan vegvesenet sine handbøker vere gode rettesnorar i høve til dimensjonering og løysingar av vegsystemet. Då er det viktig at også fagetaten har eit klart syn på kva ein gjer, viss ein ikkje følgjer desse retningslinene. Det vert hevda at eit venstresvingefelt ikkje er eit sikkerheitstiltak, men eit tiltak for framkome og vert difor ut frå fagetaten si vurdering ikkje prioritert. Eit gangfelt kjem i same kategori, men vert likevel prioritert. Skal ein berre gå på tiltak som fremjar sikkerheita er fart og lys sentralt. Vi meiner desse tiltaka går hand i hand og burde vore med i det prosjektet som skal gjennomførast i 2014 og tida etter.

Den føreliggjande planforslaget er resultat av eit omfattande arbeid der offentlege interesser står mot kvarande, der private står mot det offentlege og der private står mot private. Rådmannen meiner at det resultatet vi har komme fram til er eit kompromiss til å leva med, og som ikkje bere i seg prioriteringar som er øydeleggjande for den einskilde.

Rådmannen kjenner elles ikkje til andre tilhøve som må avklarast før planen vert lagt fram for endeleg godkjenning.

Rådmannens tilråding:

Med heimel i plan- og bygningslova av 27. juni 2008 § 12-12 vert forslag til områderegulering for Elnesvågen Sentrum datert 30.04.12, sist endra 22.02.13 med tilhøyrande føresegner datert og endra same dag, godkjent.

Behandling i Plan- og økonomiutvalet i Fræna kommune - 04.03.2013

Saka vart utsett.

Behandling i Plan- og økonomiutvalet i Fræna kommune - 08.04.2013

Rådmannen si tilråding vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova av 27. juni 2008 § 12-12 vert forslag til områderegulering for Elnesvågen Sentrum datert 30.04.12, sist endra 22.02.13 med tilhøyrande føresegner datert og endra same dag, godkjent.

Behandling i Kommunestyret i Fræna - 22.04.2013

Plan- og økonomiutvalet si tilråding vart samrøystes vedteke.

Vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova av 27. juni 2008 § 12-12 vert forslag til områderegulering for Elnesvågen Sentrum datert 30.04.12, sist endra 22.02.13 med tilhøyrande føresegner datert og endra same dag, godkjent.