



Statens vegvesen

Sortland kommune
Postboks 117
8401 Sortland

Behandlende enhet:
Vegavdeling Midtre Hålogaland

Saksbehandler/innvalgsnr:
Per-Åge Hanssen - 77617054

Vår referanse:
2011/050734-061

Deres referanse:

Vår dato
19.09.2013

U

Forslag til reguleringsplan for fv.82 Holmen – Maurnes, revidert april 2013. Planforslag til politisk sluttbehandling.

Det vises til tidligere korrespondanse i saken.

Planforslaget er ved brev av 24.01.13 sendt på høring til grunneiere, offentlige etater og lokale myndigheter til høring.

Forslag til reguleringsplan med bestemmelser har vært utlagt til offentlig ettersyn i tiden 28. januar til og med 9. mars 2013. Det er innkommet i alt 17 merknader til planen. Det er avholdt åpent møte/informasjonsmøte i høringsperioden.

Fylkeskommunen, kultur-og miljøavdelingen skal befare området til sommeren og har anført: « *Planen kan ikke egengodkjennes før forholdet til automatiske fredete kulturminner er avklart* ».

Statens vegvesen har gjennomgått alle innkomne merknader og kommentert disse. Planen er revidert i april henhold til kommentarene. Det er ingen innsigelse til planen. Planen har vært klar til oversendelse for politisk sluttbehandling siden april, men har etter avtale med kommunen vært stilt i bero inntil forholdet til kulturminner har vært avklart. Rapporten om befaringen er snart klar for utsendelse, og vi har fått tilbakemelding om at det ikke er påvist automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Kopi er sendt kommunen.

Reguleringsplanen med tilhørende dokumenter er dermed klar for videre behandling i kommunen og kan egengodkjennes.

Vedlagt følger et eksemplar av planen med bestemmelser, merknadshefte og tegningshefte.

Planen i elektronisk format oversendes i egen forsendelse. Vi ber om at merknadsbehandlingen, innkomne merknader og tegningshefte legges ut på kommunens nettside.

Kopi av vår merknadsbehandling sendes de som har inngitt merknader til planen.

Plan og forvaltning

Jan-Åge Karlsen
Seksjonsleder


Per-Åge Hanssen



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

MERKNADSBEHANDLING



REGULERINGSPLAN

**BREDDEUTVIDELSE FV. 82 OG ETABLERING AV GANG OG SYKKEL-
VEG.**

**STREKNINGEN HOLMEN - MAURNES, CA 4,6 KM.
SORTLAND KOMMUNE**

PLAN TIL POLITISK SLUTTBEHANDLING

Region nord
AVDELING MIDTRE HÅLOGALAND
APRIL 2013

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Høring/offentlig ettersyn	4
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn	4
3.1 Merknader fra offentlige.....	4
3.1.1 Sametinget	4
3.1.2 Fylkesmannen i Nordland.....	5
3.1.3 UIT, Tromsø Museum.....	6
3.1.4 Kystverket.....	6
3.1.5 Sortland kommune	6
3.1.6 NVE.....	7
3.1.7 Nordland fylkeskommune, kultur og miljøavdelingen.....	7
3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger.....	8
3.2.1 Odd Arild Johansen, gnr 29 bnr 88(profil 3800-3840).....	8
3.2.2 Inge Ovesen på vegne av prestfjord Seafood AS.....	8
3.2.3 Asle Hansen, gnr 29 bnr 198og 251 (profil 1150-1250).....	8
3.2.4 Aksjonsgryppa for bedre og tryggere veg mellom Sortland og Risøyhamn.....	9
3.2.5 Vesterålskraft.....	9
3.2.6 TRE-BO AS(profil 4170-4260).....	9
3.2.7 Ann Berit Nilsen, gnr 29 bnr 236 (profil 3750-3800).....	10
3.2.8 Asbjørn Aune jr. gnr 29 bnr 115 (profil 4000-4030).....	10
3.2.9 Karianne Nordvoll Wærnes, gnr 29 bnr 117 (profil 4250-4300).....	11
3.2.10 Halfrid Johnsen med flere.....	11
4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn	11
4.1 Forslag til reviderte reguleringsbestemmelser.....	12

Vedlegg:

Kopi av alle innkomne merknader.

Tegningshefte

Reguleringsplankart R1-R4

Plan og profiltegninger C1-C7 samt illustrasjoner E1-E5

1 Sammendrag

Det er innkommet 17 merknader til planforslaget. Det foreligger ingen innsigelser til planforslaget.

Innkomne merknader fra private går på forholdet til private avkjørsler og inngrep på eiendommen ved etablering av gang-sykkelveg med rabatt. Merknadene er vurdert og avklart i forslag til merknadsbehandlingen.

I hovedsak går merknadene fra de private på inngrep på egen eiendom. Forslag går på flytt vegen vekk fra eiendommen og nærføring/fortausløsning i stedet for g/s-veg med rabatt. Videre omlegging av fylkesvegen slik det er foreslått i kommuneplanen, utenom bebyggelsen.

Innkomne merknader fra offentlige instanser går på aktsomhetsplikten i forhold til kulturminner, nye registreringer, nærmere vurdering av nærføring, alternativer, mindre inngrep i dyrka mark og avbøtende tiltak i forbindelse med inngrep her. Snuplass for busser ved skolen. Samtlige merknader er vurdert og avklart i forslag til merknadsbehandling.

Innkomne merknader har medført endringer i reguleringsbestemmelsene. Det har også ført til endringer på plankartene, med justeringer av kurvatur, bredde på rabatten, brattere skråning som gir redusert eiendomsinngrep og justering av formålsgrensen.

Fylkeskommunen viser til de mange kjente kulturminnene som finnes i området. Ny befaring og arkeologisk registreringer må gjennomføres. Krav om at vegen flyttes for å unngå inngrep i gårdshaugen på Liland.

«Planen kan ikke egen godkjennes uten at forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart.»

Statens vegvesen sin generelle kommentar til de valgte løsninger.

På grunn av eksisterende situasjon vil alle grunneiere bli berørt når eksisterende veg skal bredde-utvides og at det i tillegg skal etableres gang og sykkelveg langs med denne. Hvilken løsning som velges: - fortausløsning – gang og sykkelveg i nærføring med rekkverk eller gang og sykkelveg med rabatt, vil avhenge av flere forhold. Det være seg de naturgitte forhold, topografi, eiendomsforhold, inngrepet, bygningenes nærhet, trafiksikkerhet samt helhetsvurderinger mm. Alle forhold skal vurderes/ veies/ prioriteres opp mot de konsekvenser dette gir i forholdet til de totale samfunnsmessige gevinstene kontra enkeltmenneskets behov.

Gang og sykkelvegen bør ligge på samme side som bebyggelsen, da den bla skal betjene denne. Det er randbebyggelse på begge sider, men hoveddelen ligger på oversiden. Videre vil stadige systemskifter slik som foreslått, virke meget uheldig sett ut i fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt.

Dagens løsning med alle typer trafikanter på samme smale veg er den dårligste.

Fortau er en bedre løsning, men ikke fullgod. Trygghetsfølelsen for både kjørende og gående er langt større ved separat g/s-veg enn fortau. Faren for utrusing/fall i vegbanen er større ved fortau.

Nærføring med rekkverk er bedre enn fortau, men har store utfordringer mht drift og vedlikehold vinterstid med bla.snølagring.

Den beste løsningen er med rabatt. Dette vil gi økt sikkerhet og trygghet for de myke

trafikanter. Sammenhengende og enhetlig utforming av vegnettet gir større bruk av dette og vil redusere antall ulykker. Framkommeligheten, transporten, tryggheten, sikkerheten og opplevelsene vil være elementer som spiller sammen ved bruk av nettet.

Vi skal bygge for fremtiden og se dette i en tidshorisont på 30-40 år. På denne bakgrunn har konklusjonen for denne strekningen blitt fortau gjennom Maurnes. Resten av strekningen gang og sykkelveg med rabatt.

Når det gjelder omlegging av fv.82 i henhold til kommuneplanen, er denne løsningen på nåværende tidspunkt ikke aktuell, og inngår ikke i NTP eller fylkeskommunens planer for oppgradering av denne strekningen.

2 Høring / offentlig ettersyn

Forslag til reguleringsplan for fv. 82 Holmen – Maurnes har vært på høring og til offentlig ettersyn i perioden 28. januar til 9. mars 2013.

Planen er ved brev av 24.01.13 sendt på høring til grunneierne, offentlige etater og lokale myndigheter.

Offentlig ettersyn ble kunngjort i bladet Vesterålen og Harstad Tidende og forslaget ble den 28. januar utlagt til offentlig ettersyn i tiden 28.januar til og med 9.mars 2013 på følgende steder:

- Sortland kommune rådhuset, Servicetorget, 8400 Sortland.
- Statens Vegvesen, avdeling Midtre Hålogaland, Fjordgata 5, Harstad.
- Tre-bo AS, Maurnes
- www.vegvesen.no/vegprosjekter
- www.sortland.kommune.no

Det er avholdt åpent møte/informasjonsmøte i høringsperioden, onsdag den 27. februar 2013, med rundt 40 frammøtte.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

Innen fristens utløp har vi mottatt til sammen 15 merknader til planforslaget, 5 fra offentlige instanser og 10 fra private interesser. I tillegg foreligger det merknad fra Sortland kommune og Nordland fylkeskommune som har fått innvilget fristforlengelse med en uke.

3.1 Merknader fra offentlige

3.1.1 Sametinget.

Sametinget har ingen kulturminnefaglige merknader til planen. De minner om den generelle aktsomhetsplikten og foreslår at følgende tekst fremgår av reguleringsbestemmelsene; *«Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det likevel under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune omgående, jf lov*

9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.»

Kommentar fra Statens vegvesen.

Aktsomhetsplikten er allerede ivarettatt i forslag til reguleringsbestemmelse § 3, men bestemmelsen omformuleres i henhold til Sametingets ønske.

Merknaden foreslås tatt til følge.

3.1.2 Fylkesmannen i Nordland.

Fylkesmannen ba i oppstartsvarslet om at det ble synliggjort i planforslaget hvor mye dyrka og dyrbar jord som ble omdisponert gjennom tiltaket. Fylkesmannen registrerer at planforslaget:

- Ikke oppgir hvor mye dyrka og dyrbar jord som går tapt.
- Ikke belyser alternative traseer og vurderinger for valg som er gjort ifht jordvern.
- Ikke foreslår avbøtende tiltak.

Videre registrerer fylkesmannen at det har vært ytre ønske fra en grunneier om at matjorda som skal fjernes på en eiendom, skal bli tilført dyrka mark på nedsiden av fylkesvegen, uten at tiltakshaver har fastsatt bindende planbestemmelser for dette.

Fylkesmannen opplever liten forståelse for den samlede belastningen tiltak som gang-og sykkelveger har for bevaring av jorda som en dyrbar ressurs. Viser til brev fra sentrale myndigheter og nasjonale forventninger om å ta større ansvar for å ta vare på dyrka jord i Norge. Det bes om at følgende avbøtende tiltak innlemmes/vurderes.

- Planbestemmelsene bør sette krav om at matjord som fjernes skal mellomlagres separat fra annen overskuddsmasse, og at dette tilføres andre landbruksområder etter avtale med lokale grunneiere og/eller kommunens landbrukskontor.
- Planbestemmelser bør sette krav om planering/utforming av kantene blir slik at det muliggjør dyrking helt inntil g/s-veien, uten grøft mellom, der dette er mulig med tanke på drenering og terrenghelning.
- Tiltakshaver bør vurdere hvorvidt avstanden mellom fylkesveg og g/s-vei kan gjøres smalere, evt. med rekkverk mellom g/s-vei og kjørebane, der g/s-veien passerer dyrka mark i drift.
- Tiltakshaver bør vurdere sammen med kommunen om det er et egnet område for nydyrking i nærområdet som kan opparbeides av tiltakshaver, som et avbøtende tiltak for jorda som blir omdisponert gjennom plantiltaket

Når det gjelder støy tar de støyberegningene til etterretning hvor det fremgår at det ikke er boliger eller andre bygninger med støyfølsom bruk som ligger i rød sone, eller som ligger i gul sone og får en økning i støynivået på 3 dB eller mer med de gitte prognosene for økning i ÅDT på strekningen.

Videre presiseres endringene i T-1442/2012.

Kommentar fra Statens vegvesen

I planbeskrivelsen er det angitt hvor lang strekning som er berørt av dyrka mark. Det er riktig at det ikke er angitt i areal hvor mye som medgår i prosjektet. Etter en beregning medgår 11,2 mål dyrka mark og 2,1 mål dyrkbar mark.

Etter tilbakemelding fra kommunen er det ingen bruk i selvstendig drift på strekningen Holmen-Maurnes. De jordbruksarealene som går med til bygging av gang og sykkelvegen er leiearealer, slik at det ikke anses naturlig å opparbeide/nydyrke arealer på strekningen. Det er 3 jordleietakere og landbruksmyndighetene i kommunen vil tilskrive disse i forhold til bruk av matjord som blir til overs ved bygging av gang og sykkelvegen og ved breddeutvidelsen. De vil da kunne gi tilbakemelding på om de kan ha arealer der jorda kan nyttes.

Når det gjelder alternative traseer for gang og sykkelveg er disse ikke tilstede. Alternativet er fortau på hele strekningen noe som er vurdert og forlatt pga trafikksikkerheten. Der det er areal for rabatt er dette valgt foran nærføring med rekkverk bla med begrunnelse av drift og vedlikeholdsmessige forhold. Ett rekkverk betyr også rekkverksrom som utgjør ca 1 meters bredde, kontra 3 m ved rabatt.

Når det gjelder den samlede belastningen på dyrkbar og dyrka mark kan nevnes at ny trase fv. 82 utenom bebyggelsen i henhold til kommuneplanen vil legge beslag på en bredde på ca 18-20 m på en lengde av ca 3,5 km og gå gjennom et hekkeområde for gråhegre, skredfarlig område og berøre dyrkbar/dyrka mark i langt større grad enn nåværende forslag. Nytt beslaglagt areal utgjør i størrelsesorden 63 - 70 dekar, i tillegg areal til gang og sykkelveg/fortau, totalt ca 90 - 96 dekar. Nåværende forslag utgjør ca 28 dekar.

Merknaden foreslås tatt til følge når det gjelder endringer i reguleringsbestemmelsene. Videre er rabatten justert i bredde på strekningen der dyrka mark er i drift.

3.1.3 UIT, Tromsø Museum.

Planforslaget vil omfatte tiltak i sjøen ved Holmen, men det vurderes så begrenset i omfang at sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann å være liten. De har derfor ingen merknader til planforslaget eller tiltaket i sjø. De minner om ved automatiske vernete kulturminner eller funn, skal arbeidet stanses og Tromsø Museum varsles.

Ingen kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden foreslås tatt til orientering.

3.1.4 Kystverket.

Kystverket har ut fra havne-og farvannsmessige synspunkt ingen spesielle merknader.

Ingen kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden foreslås tatt til orientering.

3.1.5 Sortland kommune

Kommunen påpeker at det er viktig at trafikksikkerheten ivaretas i forbindelse med skolekjøringen. Det må legges opp til at bussen må snu ved skolen uten rygging. Universell utforming må ivaretas ved skolen – og vei opp til skolen.

Vinterstid er avkjørselen til kirkegården ved profil 4440 er vanskelig. Dette kan løses ved å gjøre den litt mindre bratt enn den er i dag.

Kommentar fra Statens vegvesen

Dagens løsning muliggjør ikke snuing uten rygging eller bruk av annet kjørefelt. Arealmessig sett er avsatt trafikkareal trangt og det er vanskelig å få til en god løsning med kjøremåte A. Vi bør kunne akseptere kjøremåte B eller C når det gjelder busser, da ÅDT er lav og få bussavganger. Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtrafikken og vil opparbeide denne. Det er i planen avsatt trafikkareal som skal ivareta adkomst, parkering til skolen mm. Ansvaret for opparbeidelse av dette er kommunen sitt. Vegvesenet har i midlertid sett på hele arealet under ett og laget en skisse til hvordan dette kan organiseres. Utbedring av stigningen på veien til kirkegården er i hovedsak et kommunalt anliggende, og inngår ikke i denne planen.

Merknaden foreslås tatt til orientering når det gjelder forholdet på kirkegården. Merknaden når det gjelder busslommen ved skolen tas til følge. Detaljutforming avklares i byggeplanfasen i samarbeid med kommunen.

3.1.6 Norges vassdrags og energidirektorat

NVE har ikke vesentlige merknader til planen. De viser til grunnboringene og konklusjonen herfra om at det ikke vil være stabilitetsproblemer ved utbedring av veien eller bygging av gang-sykkelveg.

Ellers viser de til skreddata som viser kombinert stein og snøskredkart. NGIs kart viser skredfare lenger opp og som ikke synes å berøre veien eller planområdet. Vegplanene berører en mindre elv og bekk. I byggeplanfasen vil det bli avklart kulvert eller bru ved kryssing av vassdrag i samarbeid med NVE. Evt virkninger forutsettes avklart i denne forbindelse.

Ingen kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering

3.1.7 Nordland fylkeskommune, kultur og miljøavdelingen.

Planfaglig uttalelse.

Tiltaket er ikke i strid med regional politikk og det er ingen vesentlige merknader til planforslagets arealdisponering.

Kulturminnefaglig uttalelse.

Det er enighet om å befare delstrekning B og C samlet (Holmen – Reinsnes), da det er kjent en rekke kulturminner med stor tidsdybde. Det er derfor nødvendig med arkeologisk registrering før endelig uttalelse om planen. Dette må skje på telefri mark. *Planen kan ikke egengodkjennes for forholdet til automatiske fredete kulturminner er avklart.* Tiltakshaver betaler kostnadene ca 230.000,-, og skaffer til veie gravemaskin m/fører til deler av undersøkelsen.

Det vil sannsynligvis bli stilt krav om at veiutvidelsen i sin helhet må skje mot øst ved gårdshaugen på Liland og uavklart kulturminne ved Tjønnergan.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi tar til etterretning dette med befarings og arkeologisk registrering. Vi aksepterer budsjettforslaget og vil oppfylle ønsket om gravemaskin. Uavklart kulturminne ved Tjønnergan ligger utenfor denne planen. Når det gjelder gårdshaugen på Liland har vi justert

vegtraseen slik at utvidelsen løses innenfor eksisterende eiendomsgrense på strekningen forbi gårdshaugen. Formålsgrensen vil følge eiendomsgrensen (profil 2500 -2650).

Ved eventuelle funn etter registreringen, vil vegvesen søke samarbeid med kulturavdelingen for videre behandling evt også frigivelse og full utgraving for å gjennomføre prosjektet.

Merknaden tas til etterretning og orientering. Planen er justert ved gårdshaugen slik at vi holder oss innenfor eksisterende eiendomsgrense.

3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

3.2.1 Odd Arild Johansen, gnr 29 bnr 88. (Profil 3800 – 3840)

I planen står det at veien skal stenges. Han har parkeringsplass/snuplass på tomte som benyttes til traktor og henger. Den må ikke berøres. Flytt g/s-vegen nedenfor vegen gjennom hele svingen, dermed ødelegges ikke 2 tomter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Dette er det mest trafikkfarlige punktet på vegen pga kurvatur, sikt og sideterreng. Kurven gjennom svingen er allerede skjøvet en halv vegbredde nedover, slik at inngrepet i forhold til dagens eiendomsgrense er lite. Adkomstforholdene til tomte vil bli bedre og mindre bratt ved foreslåtte løsning og vil bedre trafikksikkerheten. Bruk av mur vil også være med å redusere inngrepet. Se også kommentar under punkt 1. Nabotomt til 3.2.7, jfr også kommentarer her.

Merknaden tas ikke til følge slik grunneieren ønsker. Merknaden tas delvis til følge ved at rabatten reduseres noe og det minsker inngrepet på eiendommen.

3.2.2 Inge Ovesen på vegne av Prestfjord Seafood AS

Bedriften har planer om en større utvidelse av sitt areal på Finnbogneset. De ønsker å drøfte forhold som kan få betydning for reguleringsplanen, så som avkjørsler-dimensjonering – byggelinjer – kollektivtrafikk mm.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det er avholdt møte den 27.02.13 hvor avklaringer som de ønsket ble gitt. De vil fremme egen reguleringsplan for tiltaket og her vil dette bli avklart.

Merknaden får ingen konsekvenser for denne planen.

3.2.3 Asle Hansen gnr 29 bnr 198 og bnr 251. (Profil 1150 – 1250)

Han aksepterer ikke rabatten mellom fv.82 og g/s-vegen. Flytt gangveien helt inntil fylkesvegen og sett opp rekkverk i mellom. Han ønsker ikke å miste oppstillingsplass for bil og henger. Etterlyser tverrprofiler.

Kommentar fra Statens vegvesen

G/s-vegen er lagt på et naturlig høyere platå på en lengre strekning og gir faktisk en bedre og mer trafikksikkerhetsmessig adkomst enn dagens løsning. Rabatten er nødvendig for å få til grøft og skjæring samt evt rekkverk, da g/s-vegen ligger høyere enn fylkesvegen. Det er fullt mulig å reetablere plass for henger og bil på egen eiendom. Grunneierens forslag til løsning med nærføring medfører brattere adkomst til eiendommen og et systemskifte med nærføring. I tillegg drift og vedlikeholdsmessig samt trafikksikkerhetsmessig en dårligere løsning. Se også kommentar under punkt 1.

Merknaden tas ikke tilfølge.

3.2.4 Aksjonsgruppa for bedre og tryggere vei mellom Sortland og Risøyhamn v/ Harry Hanssen.

Aksjonsgruppa er glad for fremdriften i planarbeidet og har ingen merknader til det framlagte planforslaget.

Ingen kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden foreslås tatt til orientering.

3.2.5 Vesterålskraft

Planen vil berøre en del gatelys og lavspentstolper samt to høyspentkabler. Hvilke stolper og kabler som må flyttes, og hvem som bærer kostnadene, er gjenstand for avklaring i senere møter. Vesterålskraft opplyser om at de planlegger å legge ny høyspentkabel til erstatning for den gamle 22kV-linja, samt utbygging av fibernettet. Dette kan med fordel samordnes f. eks i gang-og sykkelvegen. De ønsker møte for nærmere drøftinger.

Ingen kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden foreslås tatt til orientering. Møte for evt samordning skjer i byggeplanfasen.

3.2.6 TRE-BO AS (Profil 4170 – 4260)

De er meget positive til planen, men har noen merknader til denne. De har en problematisk avkjørsel med mye tungtrafikk. Når vegens kurvatur endres, vil veien komme nærmere deres eiendom avkjørsel. De mener endringen medfører at adkomsten blir verre. De ber oss se på en løsning med sammenslåing av avkjørsel med naboen. Et annet forslag er gjennomkjøring mot nord med tilknytning til vegen ned mot fiskerihavna. Et annet moment er evt skade på kjøretøyer ved brøyting når vegen kommer nærmere. De ønsker nærmere dialog for aktuelle løsninger.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi ser at trafikk på egen eiendom med store kjøretøyer er problematisk i dag, og planen vil ikke gjøre den verre, i og med at vi opprettholder dagens situasjon. Vi er enig i at samordnet adkomst med naboen er en bedre løsning og gir bedre manøvrering på tomta. Gjennomkjøring med ut/innkjøring til kommunal veg vil gi totalt sett en bedre løsning for bedriften. Begge

forslagene vil ligge utenfor denne planen, og kan løses gjennom privatrettslige avtaler evt revisjon av reguleringsplan for Maurneset ved havneområdet(plan 090).

De planlagte tiltakene forbi eiendommen klarer vi ikke å gjennomføre uten et lite inngrep på eiendommen. Med de justeringene og tiltak som vi foreslår her, vil ny eiendomsgrense bli 1,6 -2,3 m utover eksisterende grense.

I byggeplanprosessen vil vi kunne se nærmere på detaljløsninger mht avbøtende tiltak.

Merknaden foreslås tatt til orientering. Vi ser nærmere på detaljutformingen i byggeplanprosessen.

3.2.7 Ann Berit Nilsen (Profil 3750 – 3800)

Eiendommen gnr 29 bnr 236 blir sterkt berørt. Mesteparten av plenen samt busker og rosebusker vil bli fjernet. De kan ikke lenger benytte utearealet foran huset, og privatlivet på terrassen vil bli forstyrret. De ønsker g/s-vegen nærmere hovedvegen, samt senkes i terrenget. Evt fortau forbi huset. Evt at hovedvegen trekkes lengre mot sjøen slik at g/s-vegen kommer lengre fra eiendommen. Videre stilles spørsmål om kompensasjon for fristillelse av grunn. Verdiforringelse av eiendommen og taksering.

Kommentar fra Statens vegvesen

Kurven gjennom svingen er allerede skjøvet noe nedover. G/s-vegen er trukket litt nærmere hovedvegen, Dette gjør at inngrepet på eiendommen blir mindre. G/s-vegen er lagt på det naturlige platået gjennom svingen. Senking betyr større inngrep pga større skjæringsutslag. Fortausløsning med grøft og skjæringsutslag gjennom svingen vil vanskeliggjøre adkomsten til de to neste tomtene. Med fortausløsning inkl. grøfter vil sannsynligvis skjæringsutslaget med ny eiendomsgrense gjøre større inngrep på tomte enn det som nå er foreslått. Inngrepet på eiendommen må i forhold til dagens eiendomsgrense anses å være liten. Se også kommentar under punkt 1.

Erstatning vil skje etter skjønn eller ved minnelig avtale.

Merknaden foreslås tatt til orientering, da det i planen allerede er gjort tiltak for å redusere inngrepet på eiendommen. Vi ser nærmere på detaljutformingen i byggeplanprosessen mht evt mur.

3.2.8 Asbjørn Aune jr. (Profil 4000 – 4030)

Eiendommen gnr 29 bnr 115 ligger på nedsiden av fylkesvegen. Svv har tidligere ervervet grunn til vegformål. Nedkjørselen er bratt med stor vinkel, og veibanen bør ikke heves. Skråningsfoten er bratt og veibanen er ustabil, da denne presses ut. Det er behov for forstøtningsmur og autovern. Har store grantrær til vern mot utforkjøring samt støy og støv. Foreslår at fv.82 legges utenfor tettbebyggelsen, noe Andøy kommune også skal være interessert i. Ut i fra trafiksikkerhetsaspektet samt livs og bokvaliteten må g/s-vegen gå langs eksisterende vei og ny fv 82 legges utenom bebyggelsen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det er ikke planer om å heve fylkesvegen forbi eiendommen. Vi ser på mulighetene for å justere kurvatur og senke vegen. Tiltak mot videre utgliding av vegbanen og reduksjon av inngrep på eiendommen kan være etablering av mur. Grantrærne vil imidlertid ikke kunne reddes. Både støttemur og autovern er detaljer som må avklares i byggeplanen.

Det å legge fv.82 utenom tettbebyggelsen inngår ikke i dette oppdraget. Se kommentar pkt 1.

Merknaden foreslås tatt til orientering. Vi ser nærmere på detaljutformingen i byggeplanprosessen mht evt mur/rekkverk.

3.2.9 Karianne Nordvoll Wærnes (Profil 4250 – 4300)

Bolighuset på eiendommen gnr 29 bnr 117 ligger veldig nært vegen. De ønsker å beholde mest mulig av utearealet. Utvidelsen kan skje mot ubebodd eiendom på nedsiden. Planen bør beholdes slik som foreslått forbi vår tomt.

Kommentar fra Statens vegvesen

Radien gjennom kurven er endret, noe som medfører at vegen er justert noe nedover. Det betyr at eksisterende eiendomsgrense beholdes.

Merknaden foreslås tatt til orientering.

3.2.10 Halfrid Johnsen med flere

De viser til ny vegtrase utenfor bebyggelsen. De er overrasket over at dette alternativet ikke er utredet. De er skeptiske til det foreliggende forslaget, og ber innstendig om at trase utenom tettbebyggelsen utredes før endelig avgjørelse tas.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vårt oppdrag fra fylkeskommunen er utvidelse av eksisterende trase på strekningen, og det må vi forholde oss til. Se kommentarer pkt 1.

Merknaden foreslås tatt til orientering

4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn

Innkomne merknader har medført endringer på plankartet. Endringene går i hovedsak på justeringer av kurveradius, brattere helning, reduksjon av rabatt, bruk av mur, justeringer av fyllings/skjæringsutslag som medfører mindre arealinngrep og justering av formålsgrensen.

Det er videre avklaringer som kan gjøres i byggeplanfasen og trolig også i byggearbeidet. I den grad det oppstår slike situasjoner vil det bli gjort avtaler med hver enkelt grunneier.

Reguleringsbestemmelsen §3 endres ihht Sametingets formulering.

Reguleringsbestemmelsene justert i hht fylkesmannens anbefaling mht behandling av matjord, og planering/utforming av kantene

Endringene er ikke av en slik karakter at det betinger nytt offentlig ettersyn, og planen kan derved oversendes kommunen for videre behandling.

4.1 Forslag til reviderte reguleringsbestemmelser.

§1 GENERELT

Planavgrensning

Det regulerede området er vist med plangrense på plankart datert 15.01.2013 og revidert 04.04.2013 i målestokk 1:1000.

Planområdets arealbruksformål

Området reguleres til følgende formål, jfr plan- og bygningsloven § 12-5:

Nr. 2 – « Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» - kjørevege .

Nr. 2 - « Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» - gang/sykkelveg/fortau

Nr. 2 - « Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» - annen veggrunn(grøfter, skjæring/fylling, murer)

§ 2. OMRÅDE FOR AREALBRUKSFORMÅL

Formålet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Veg» - omfatter areal til kjørevege med tilhørende busslommer.

Formålet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – gang og sykkelveg» - omfatter areal til gang og sykkelveg, kombinert adkomst/gang-sykkelveg her inkludert også fortau.

Formålet « Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» - omfatter areal til annen veggrunn(grøfter, skjæring/fylling, murer)

Mindre endringer i skråningsutslag vil kunne skje som følge av uforutsigbare forhold som grunnforhold eller feil i kartgrunnlag.

I byggeplanfasen skal det utarbeides plan for rigg, marksikring og istandsetting.

§ 3. FELLES BESTEMMELSER

Skulle det likevel under bygge- og anleggsarbeid i marken komme frem gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune omgående, jf. Lov 9. Juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Matjord som skal fjernes mellomagres separat fra annen overskuddsmasse og eller tilføres andre landbruksområder direkte etter avtale med lokale grunneiere og/eller kommunens landbrukskontor.

Der forholdene ligger til rette for det, skal kantene planeres/utformes slik at dyrka mark kan høstes helt inntil gang-og sykkelvegen.

Etter at denne reguleringsplanen med tilhørende bestemmelser er godkjent, kan det ikke inngås privatrettslige avtaler i strid med planen og dens bestemmelser.