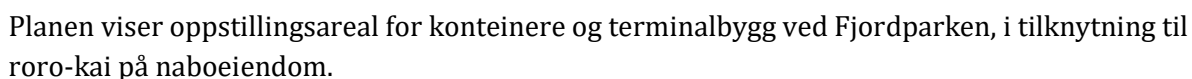


Detaljregulering for Fjordparken og oppstillingsareal for konteinere på Sunndalsøra i Sunndal kommune, plan vedtatt av Sunndal kommunestyre 24.03.2021



Versjon: Rev 2, 10. mars 2021

Utarbeidet av /planlegger:	Georg Øye Arkitektkontor AS, Svartvassvegen 2,6650 Surnadal	Georg Øye, 9004 2357 www.goark.no	Åse Bergset, 9957 8922 post@3dsmia.no
Oppdragsgiver/ forslagsstiller:	Sunndal Næringseiendom AS, Auragata 3, 6600 Sunndal.	Per Helge Malvik, 9085 9380, per.helge@suns.no	

Revisjon 1: Første planforslaget ble sent på høring, og lagt ut til offentlig ettersyn den 19. november 2020, med frist for uttale innen 7. januar 2021. Denne versjonen av planbeskrivelsen er revidert på følgende områder:

- Kapittel 3.1: Lokalisering av konteinerplassen, er utdypa.
- Kapittel 3.4: Erstatning for redusert friområde i Fjordparken, er utdypa.
- Kapittel 3.6: Hensynssoner i planen er utdypa, etter at ROS-analysen og bestemmelsene er revidert
- Det er tilføyd et kapittel (4.4) om planens virkninger for friluftsinnteresser og rekreasjonsverdier, og kap. 4.6 er utdypa.
- Kapittel 3.7: Arealdisponeringer i planen er oppdatert etter at det ble lagt inn havneareal mellom dampskipskaia og Hydro sitt havneareal
- Kapittel 3.2.2.: Kommunens vurdering av Flaggnutvegen er tilføyd.
- Kapittel 5.4 Merknader og brev etter offentlig ettersyn

Plandokument	Dato	Revisjon
Planbeskrivelse (dette dokumentet)	07.10.2020	04.02.2021
Planbestemmelser	07.10.2020	04.02.2021
Plankart, A3/1:1000	07.10.2020	04.02.2021
Vedlegg 1: Situasjonsplan for konteinerområdet	20.05.2020	
Vedlegg 2: ROS-analyse	23.09.2020	04.02.2021
Vedlegg 3: Eiendomsforhold i planområdet	05.08.2020	
Vedlegg 4: Kopi av referat fra oppstartsmøte		
Vedlegg 5: Kopi av oppstartvarsel, adresseliste og innspill		
Vedlegg 6: Kopi av invitasjon til synfaring og adresseliste		

INNHold

1	Formål	4
2	Om planen og planarealet	4
2.1	Planarealet i dag	4
2.1.1	Grunnforhold og teknisk infrastruktur	6
2.1.2	Eiendomsforhold	6
2.2	Prosess og medvirkning	6
2.3	Planstatus i området og aktuelle føringer for planarbeidet	6
2.3.1	Reguleringsplaner i området	6
2.3.2	Kommuneplanens arealdel	7
2.3.3	Relevante utredninger	7
2.3.4	Planen sitt forhold til Forskrift om konsekvensutredninger	7
2.3.5	Aktuelle retningslinjer og veiledere	7
2.3.6	Føringer fra oppstartmøtet	8
3	Utredninger og løsninger i planen	8
3.1	Lokalisering av konteinerplassen og terminalbygg	8
3.2	Standard på adkomstvegen	9
3.2.1	Standard på kryss mot Rv 70	9
3.2.2	STANDARD PÅ ADKOMSTEN VIDERE	11
3.2.3	MYKE TRAFIKANTER	13
3.2.4	SIKKERHET PÅ, OG LANGS ADKOMSTVEGEN	13
3.2.5	Konsekvenser for planen	14
3.3	Situasjonsplan og logistikk på havneområdet	14
3.3.1	Konsekvenser for planen	15
3.4	Erstatning for redusert friområde i Fjordparken	15
3.4.1	Konsekvenser for planen	16
3.5	Teknisk infrastruktur	16
3.6	Hensynsoner i planen	16
3.7	Arealdisponeringer i planen	17
3.8	Anleggsperioden	17
4	Virkninger av planen	17
4.1	Endringer i trafikkbildet, lokalt og regionalt	17
4.2	Risiko og sårbarhet	18
4.3	Barn og unge	18

4.4	Friluftsimteresser og rekreasjonsverdier	18
4.5	Naturmangfold	18
4.5.1	Naturmangfoldslova §§8 – 12	19
4.6	Klima og miljø.....	19
4.7	Virkninger for næringslivet.....	19
5	Planens forhold til føringer	20
5.1	Kommunens føringer	20
5.2	Sentrale myndigheters føringer.....	20
5.3	Innspill til planarbeidet (ved melding om oppstart).....	20
5.4	Merknader og brev etter offentlig ettersyn	23

1 FORMÅL

Planen skal tilrettelegge for en oppstillingsplass for konteinere på Sunndalsøra. Konteinerplassen skal etableres i tilknytning til en roro-kai som ligger inne på Hydro Aluminium AS (heretter Hydro) sin eiendom, -og altså utenfor planområdet.

Hydro eier og drifter selve roro-kaia, hvor det per i dag ankommer frakteskip, som frakter ut aluminium fra Hydro. Målet med konteinerplassen, er at andre regionale aktører skal ha mulighet til å bruke ledig kapasitet på skipa. Når skipa blir fylt opp, reduseres kostnadene til frakt. Dette styrker konkurransekraften til Hydro og annet regionalt næringsliv. I tillegg til at frakt på sjø er en mindre belastning for miljøet enn frakt på veg. På sikt skal det etableres et driftsselskap for konteinerplassen.

2 OM PLANEN OG PLANAREALET

Sunndal Næringseiendom AS (heretter SNE) er forslagstiller for planen, og SNE har hyra Georg Øye Arkitektkontor AS som fagkyndig planlegger.

2.1 PLANAREALET I DAG

Planområdet har et areal på 34 300 m², og beliggenhet er vist på figuren under. Området som skal reguleres ligger mellom Hydro og Rv 70 / tunnelinnslaget til Oppdølsstranda.



Figur 1 viser planarealet sin beliggenhet på Sunndalsøra i Sunndal kommune (Kilde: Geoinnsyn)

(Se figurer under) I nord grenser planen til Fjordparken som er et offentlig friområde. Ved Fjordparken ligger også et kommunalt renseanlegg, og det er opparbeida gang- og sykkelveg fra sentrum og til Fjordparken. Høgbakkvegen-Flaggnutvegen er adkomstveg til Fjordparken og parkeringsplassen for Hydro-ansatte.



Figur 2 og 3 viser flyfoto av Fjordparken og parkeringsplassen (til venstre) og Flaggnutvegen. (kilde; gislink.no)

Inne i Fjordparken ligger den gamle dampbåtkai på Sunndalsøra, og der er konstruksjoner av naturstein som fungerer som sitteplasser i parken. Videre er det asfaltert et område som kalles «Litjharryen», og som fungerer som «råneplass» for ungdom.

Flaggnutvegen går like over tunnelinnslaget til Rv70, og Høgbakkvegen og Flaggnutvegen er også adkomstveg til flere næringseiendommer mellom Rv 70 og Flaggnutvegen. Det ferdes også mye trafikanter på Flaggnutvegen.



Figur 4 viser tunnelinnslaget på Rv 70, dagens parkeringsplass ved Hydro til venstre, og vi skimter tilkomstvegen til Fjordparken over tunnelinnslaget til høyre (Kilde, Googlemaps)



Figur 5 viser Fjordparken, Hydro til venstre, dampbåtkai, og Litjharryen til høyre. (kilde; googlemaps)

2.1.1 GRUNNFORHOLD OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Areala som skal utgjøre konteinerplass er opparbeida til p-plass, veger og park i dag, uten at det er funnet ustabile masser. Det er fremført vann, avløp og el. til området.

2.1.2 EIENDOMSFORHOLD

Det er Sunndal kommune som eier Fjordparken, rensestasjonen og deler av arealet under dagens parkeringsplass. Statens vegvesen eier også noe areal under/ved parkeringsplassen. Planområdet består av mange små teiger, men detaljert oversikt er vedlagt planen.

2.2 PROSESS OG MEDVIRKNING

Det ble sendt ut oppstartvarsel til relevante instanser, grunneiere og naboer den 8. juni 2020 (se vedlegg 5) med tilbakemeldingsfrist 05. juli 2020. I oppstartsmøtet ba kommunen om at også naboer til Flaggnutvegen og Høgbakkvegen skulle varsles, i fall tilkomstvegen også måtte reguleres.

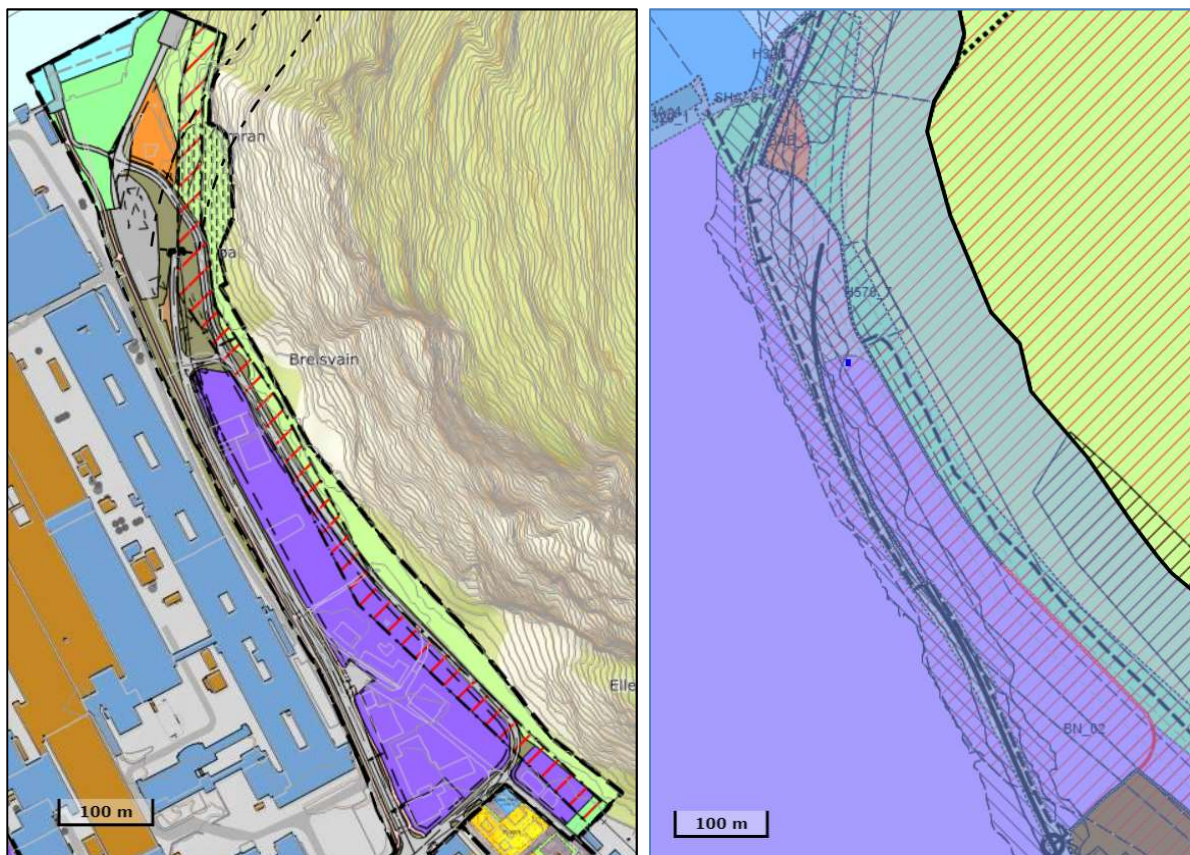
Planarbeidet ble også annonsert i Aura Avis og på Sunndal kommune sin hjemmeside. Aktuelle lag og foreninger ble invitert til synfaring i Fjordparken og på aktuelle erstatningsareal den 29. juni 2020.

Denne prosessen, og konklusjonene er gjennomgått i kapittel 3.4.

2.3 PLANSTATUS I OMRÅDET OG AKTUELLE FØRINGER FOR PLANARBEIDET

I kapitelene under lister vi de mest relevante føringene for denne planen.

2.3.1 REGULERINGSPLANER I OMRÅDET



Figur 6 og 7 viser reguleringsplan i området og utsnitt av KDP (kilde; www.kommunekart.com).

Planområdet og Flaggnutvegen ligger i sin helhet innenfor **PlanID 20110610, Rv 70 Oppdølsstranda**, som ble vedtatt 22. juni 2011 (se figur over).

Reguleringsplanen viser at Fjordparken ligger i *Friområde*, og parkeringsplassen ved Hydro ligger på *Parkeringsplasser*. Sørøst for Fjordparken ligger et kommunalt renseanlegg som er regulert til *Avløpsanlegg*, og deler av stranda i Fjordparken er avsatt til *Kai*. Høgbakkvegen og Flaggnutvegen er regulert til *Veg*, med 6 meters bredde og varierende bredde med *Annet vegareal/grøntareal*.

2.3.2 KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Kommunedelplan for Sunndalsøra med planID 20141210 er vedtatt i 02.09.2015, og dermed nyere enn reguleringsplanen, men KDP viderefører reguleringsplanen såfremt det ikke er motstrid mellom planene. KDP viser i hovedsak samme formål som reguleringsplanen, men konteinerplassen er dekket av flere hensynssoner i KDP: H210 avgrenser støysone rundt (gamle) Fv 70, H310_1 og 5 avgrenser ras- og skredfare fra Flaggnuten og H370 ligger rundt høgspentslinja langs Flaggnutvegen.

2.3.3 RELEVANTE UTREDNINGER

Fjordparken er definert som svært viktig friluftsområde i **Kartlegging og verdisetting av friluftsområder i Sunndal kommune**.

NVE har kartlagt skredfaren i Sunndal (**Skredfarekartlegging i Sunndal kommune, 2015**) og utarbeida **Flomsonekart Delprosjekt Sunndalsøra** i 2013, som viser flomfaren i Driva og med tanke på havnivåstigning og stormflo. Disse utredningene ligger til grunn for hensynssonene i KDP.

2.3.4 PLANEN SITT FORHOLD TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutredninger

Planen er i hovedsak i samsvar med gjeldende kommunedelplan og reguleringsplan. Havneområdet/oppstillingsarealet/terminalbygget i (denne) reguleringsplanen er ca. 2,5 daa større enn samferdselsanlegget i kommunedelplanen, -på bekostning av Friområde i Fjordparken.

Ny ro-ro kai (utenfor planområdet) er en ombygging av eks. kai på Hydro sitt område hvor det er skipstrafikk i dag. Konteinerplassen skal bidra til å fylle opp avganger, og vil ikke medføre økt trafikk på fjorden. Planen omfatter ikke nyetablering av farled, havn og havneanlegg punkt 8 b) i vedlegg 1.

Planen omfatter imidlertid utvidelse av havneområde med nytt terminalbygg og nytt konteinerområde. Terminalbygget, med størrelse 1000 – 1500 m² faller ikke inn under tiltak i vedlegg 1, men det må vurderes i forhold til vesentlighetskriteriet i vedlegg 2. Bygget skal fungere som mellomlager for gods, -med kontor i etasjen over. Bygget er planlagt på tidligere arrondert areal, inntil eksisterende industrivirksomhet.

Ved gjennomgang av planen i forhold til kriteriene i § 10 vurderes det at planen ikke får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Dette forutsetter at det utredes og sikres trygg adkomst for både gående og syklende, kjørende og godstrafikk til området, og at det skaffes erstatning for rekreasjon ved sjø og bading et annet sted (se kapittel 2.3.6).

2.3.5 AKTUELLE RETNINGSLINJER OG VEILEDERE

I denne planen er følgende føringer svært vesentlige:

- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- DSB og NVE sine retningslinjer og veiledere vedrørende samfunnssikkerhet og naturfare.
- Statens vegvesen N100 (2019)

2.3.6 FØRINGER FRA OPPSTARTMØTET

Det ble avholdt oppstartsmøte for planen 29. mai 2020 på TEAMS, og møtereferatet er vedlagt,

Kommunen ville at «gjestebudmetoden» skulle brukes for å finne erstatning for tapt friområde i Fjordparken, og uttrykte at det var stort behov for en god, sentrumsnær badeplass. Kommunen pekte på et areal vest for Hydro som aktuell badeplass/erstatningsareal, og foreslo at dette kunne oppgraderes. Videre ba kommunen om at standarden på Flaggnutvegen ble vurdert fra krysset på fylkesvegen (ved Best-stasjonen) til Fjordparken. Sunndal kommune forutsetter videre at planen viser trygg adkomst for både gående, syklende, privatbiler og godstrafikk til området.

Kommunen var enig i forslagstiller sin vurdering vedrørende krav om KU, men minnet om at det skal gjennomføres ROS-analyse og vurdering av konsekvenser for aktuelle forhold i planen.

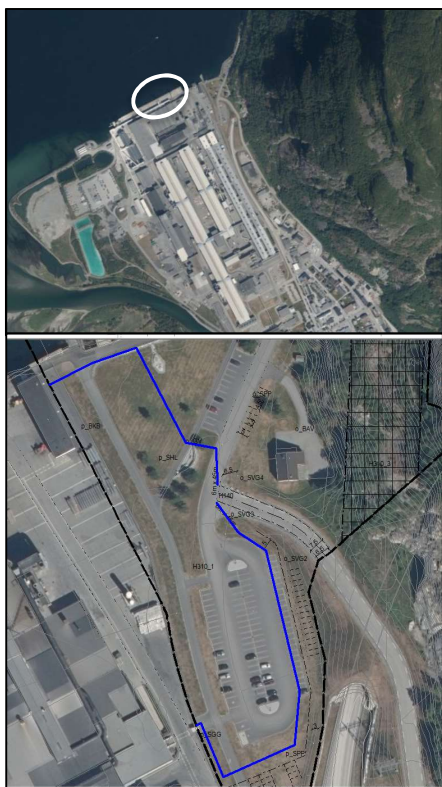
3 UTREDNINGER OG LØSNINGER I PLANEN

I disse kapitlene drøfter vi alternative løsninger for planen, og konsekvenser av valgene.

3.1 LOKALISERING AV KONTEINERPLASSEN OG TERMINALBYGG

Hydro er egen bygningsmyndighet og skal bygge om sin kai ved bedriften til en roro-kai, se figur 8.

Kaiområdet ved Hydro, er avsatt til havneareal i KDP, og havna er tatt i bruk. Hydro ønsker ikke å frakte aluminiumen ut av sitt område, til eventuelle andre havner. -De *har* et godt fungerende utskipningssted innenfor egen grunn, og dette medfører enkel og trygg logistikk, med relativt lave kostnader for dem.



Figur 8 viser plassering av kaia til Hydro og planlagt konteinerplass

minimalisere andre aktørers trafikk på sitt område, med tanke på sikkerhet. Derfor er konteinerplassen lagt i grensa til Hydro og like ved roro-kaia.

Løsningen medfører også mindre tungtrafikk i Sunndal sentrum, siden tungtrafikken i hovedsak går internt på Hydros tomt.

Det er ikke økonomisk bærekraftig, -eller samfunnsmessig fornuftig å etablere **to** rorohavner på Sunndalsøra.

Bakgrunnen for initiativet til konteinerplassen, er at det er relativt rimelig for regionalt næringsliv å utnytte **ledig kapasitet** på skip som uansett skal gå fra havna til Hydro. Planen skal legge til rette for konteinerplass med et areal på ca 8,5 da, der 2,5 da er friområde, og det resterende er regulert til parkeringsplass/annet vegareal.

Hydro har pekt på parkeringsplassen sør for Fjordparken som best egnet sted for konteinerplassen. Alternativ lokalisering er ikke aktuelt for Hydro, da arealene vest for bedriften er låst av annen bruk. Hydro ønsker ikke å ha andre aktørers trafikk inn på området fra vest, -og de ønsker å

3.2 STANDARD PÅ ADKOMSTVEGEN

I planinitiativet til reguleringsplanen var det forutsatt at adkomst til konteinerplassen skulle gå via eksisterende adkomst til Fjordparken. I oppstartsmøtet ba Sunndal kommune om at forslagstiller vurderte standarden på adkomstvegen, og konsekvenser for myke trafikanter og andre brukere av vegen. I et sentrumsområde med 50-sone, kan man trekke ut følgende fra Statens vegvesen sin håndbok N100:

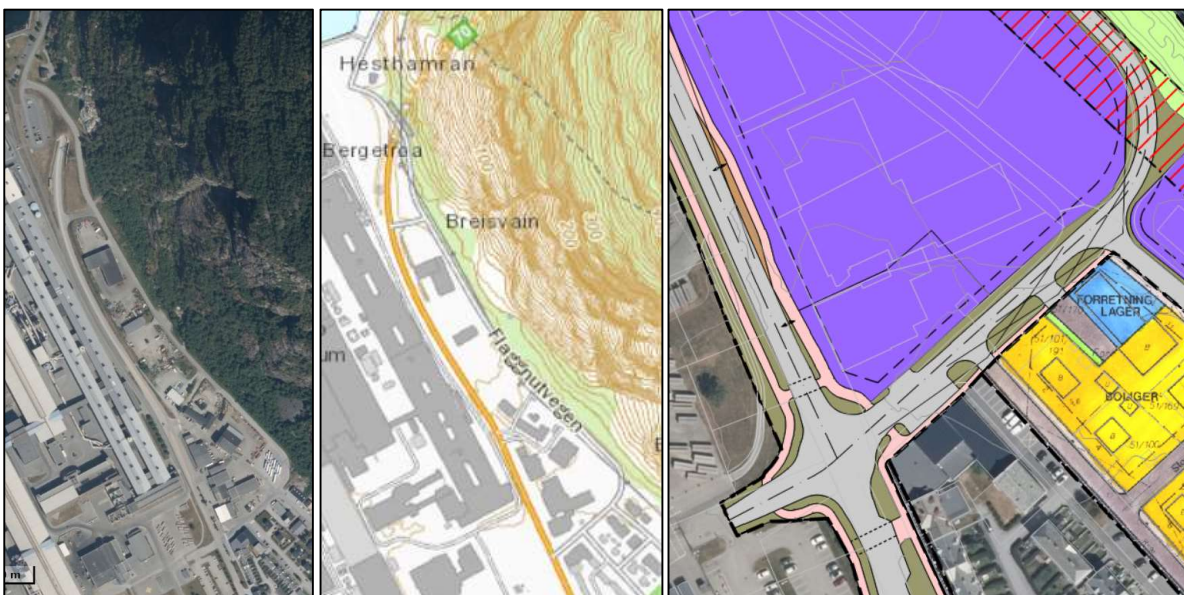
- nett for godstrafikk skal ha kjørefeltbredde på 3,25 meter i kapittel B.3.2.
- Siktkrav 45 m (B.2)
- Resulterende fall bør være minimum 2 % (B.2) og maksimum stigning 6 %.
- Minste horisontalradius 60 meter (B.1)
- I gater som dimensjoneres for modulvogntog, skal fremkommelighet og sporing være som for vogntog ($R=12,5$ m), og ytterligere sporingsbehov skal etableres med overkjørbart areal med helning 3-4 %. (B.1) Og i ytre by- og tettstedsområder bør kjøremåte A legges til grunn

Utforminga av krysset fra Rv 70 er viktig med tanke på flyt i trafikken, og er derfor et eget tema i vurderingene. Vi har forutsatt at Rv 70 gjennom Sunndal sentrum er dimensjonert for godstrafikk. Standarden på adkomstene fra Rv 70 er vurdert med utgangspunkt i N100.

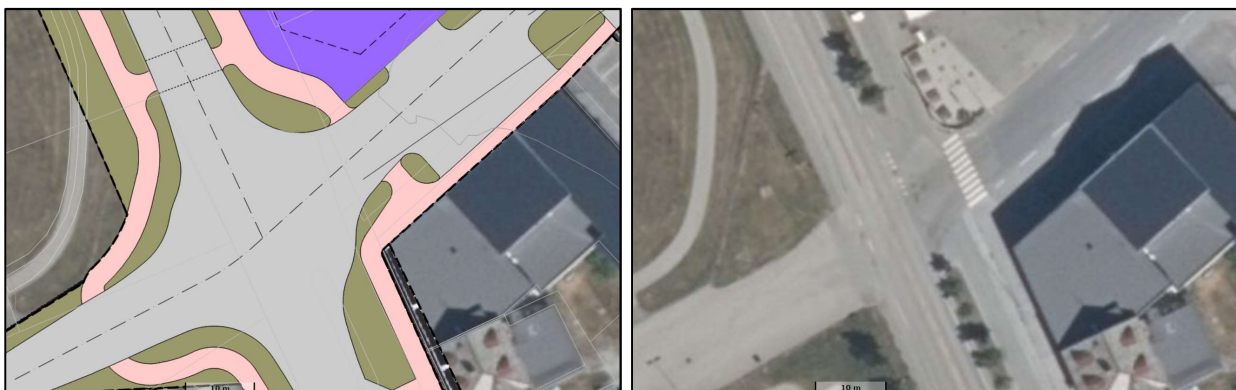
Fra Rv 70, til oppstillingsplassen er det ca. 900 meter. Flaggnutvegen er også adkomstveg til et regulert næringsområde (se figurer under), som ligger mellom Rv 70 og Flaggnutvegen, Best-stasjonen og tunnelinnslaget på Rv 70.

3.2.1 STANDARD PÅ KRYSS MOT RV 70

Krysset fra Rv 70 er regulert i **PlanID 20110610, Rv 70 Oppdølsstranda**. Der er krysset vist som en rundkjøring og dimensjonert for tungtrafikk. Men radier og vegbredder i opparbeida kryss er mindre enn det som er vist i reguleringsplanen. I reguleringsplanen har også gangfeltet over Høgbakkvegen bedre klaring til krysset enn det som er opparbeida.



Figur 9-11 viser Flaggnutvegen fra Rv 70, og mot Fjordparken. Fig. T.h. viser regulert avkjørsel (/rundkjøring) fra Rv 70. (Kilde GeoInnsyn).



Figur 12 og 13 viser regulert rundkjøring og opparbeida kryss. (Kilde Geoinnsyn).



Figur 14 og 15 viser sporingskurven for vogntog (N100, 2019), i krysset mellom Rv 70 og Høgbakkvegen.

Sporingskurvene i figurene, viser at tungtransport må legge seg delvis over i motgående kjørefelt til og fra

Høgbakkvegen, og det kan medføre forsinkelser og kødannning for andre kjøretøy i perioder med stor trafikk. Det største problemet for tungtrafikk, er trafikkøya på Rv 70 sør for krysset, som utgjør en hindring for de største kjøretøya når de skal svinge inn i Høgbakkvegen. Fra nord på Rv 70 kan store kjøretøy ta av mot Høgbakkvegen uten å bruke begge kjørefelta i Høgbakkvegen. Men trafikken må vente på motgående trafikk på Rv70, -uten at det er opparbeida avkjøringsfelt. Dette kan medføre noe kødannelse i perioder med mye trafikk.



Figur 16 viser bilde fra krysset, og hvordan det er opparbeida, med ei trafikkøy (til høyre) som hindrer store biler.

Krysset er adkomstveg for tungtrafikk til næringsområdet langs Flaggnutvegen i dag, og fungerer greit. Det er ikke ventet stor økning i tungtrafikken, og en nedkorting av trafikkøya vil sikre god flyt i trafikken.

3.2.2 STANDARD PÅ ADKOMSTEN VIDERE

I reguleringsplan for Oppdølsstranda (PlanID 20110610) er Flaggnutvegen og Høgbakkvegen vist med 6 meter bredde på vegareal, og minimum 1,5 meter «annet vegareal» på hver side. Vegene er opparbeida med utydelig avgrensning, og har noe varierende bredde på asfalterte flater. Men, asfalterte flater er breiere enn 6,5 meter langs hele strekket. Derfor kan det merkes opp 2 kjørebane med 3,25 meters bredde uten å asfaltere mer areal. Da oppnår man samsvar med krava i N100, og dette er mulig innenfor vegens gnr/bnr.

Siktforholda i krysset Rv. 70-Høgbakkvegen er gode. Radius i svingen der Høgbakkvegen går over i Flaggnutvegen er (bare) 45 meter, men dette kan aksepteres i et sentrumsområde.



Figur 17 og 18 viser bilder fra google langs tilkomstvegen til konteinerområdet.

Stigningsforholda på vegen er moderate, med bortimot flat veg, og tverrfall, bortsett fra strekket over tunnelinnslaget til Rv 70. I N100 er det angitt at fall ikke bør overstige 6 %. På veg nordover Flaggnutvegen er det et strekk på ca. 130 m med stigning på 6,4 %. Fra tunnelinnslaget og ned på konteinerplassen er det et strekk på ca. 60 meter med fall på 9 %. Dette er ikke innenfor normen, men det er relativt korte avstander, med lite trafikk. Det er ikke mulig å senke Flaggnutvegen over tunnelinnslaget, og det er uforholdsmessig kostbart å heve konteinerplassen for å redusere fallet.

Kommunens vurdering av Flaggnutvegen

Kommunen har gjort en egen vurdering av Flaggnutvegen. Kommunen er opptatt av at Flaggnutvegen blir tilfredsstillende for planlagt godstransport. Både at den er bred nok og har tilfredsstillende kvalitet og avgrensning.

Tekniske tjenester i kommunen uttaler at vegen ikke er bygd til den type godstrafikk og at utbedring som følge av økt trafikk av gods må foretas av utbygger.

Tekniske tjenester uttaler videre at denne vegen blir brøytet på linje med andre kommunale veger. Kommunen har ikke midler til økt vedlikehold på denne vegen som følge av godstransport. Ekstra vedlikehold må bekostes av den som utløser dette kravet. Dette gjelder også eventuelle krav om ekstra strøing i bratt bakke over tunnelportalen.

Kommunen foretok befaring i området sammen med tilgrensende grunneiere Langset Mek den 3. mars og Melkild eiendom og busselskapet som leier arealet ved svingen den 9. mars for å se på forholdene.

Etter befaringen med Langset har vi notert oss følgende: Vi så at vegens bredde varierte. Rett utenfor Langset målte vi bredden mellom kvitstripen og asfaltkanten på motsatt side av vegen til 6,3 meter. Den må altså utvides noe på enkelte partier for å få plass til 6,5 meter mellom kvitstripene. Vegskulderen er mange steder smal og er ikke dimensjonert for tunge laster. Vegen må derfor utbedres for å tilfredsstille kravene til nett for godstrafikk med kjørefeltbredde 3,25 meter og med tilfredsstillende skulder. Det bør også anlegges lommer for møtende trafikk. Det er behov for fysisk skille mellom vegen og næringsarealene. Dette er viktig når det blir økt trafikk på vegen. Spesielt i svingen ser en ikke hvor vegen går. Det ble vurdert at det er behov for å sette opp et ledegjerde/autovern slik at man ser vegen også ved snødekke. Dette må vurderes videre. Langset ville også vurdere å gjerde inn sin eiendom. Gjerde bør plasseres min. 1,5 meter fra kvitstripen.

Etter befaring med Melkild eiendom og busselskapet har vi notert følgende: Området blir brukt til parkering av busser og biler. De to nærmeste plassene ved svingen er reservert for biler. Bussene rygger på egen grunn. Det er behov for å markere svingen for å unngå at folk kutter svingen og kommer inn i manøvreringsarealet til bussene. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner. En fysisk avgrensning må begrenses til ca 14 meter i selve svingen for å gi nok rom til inn og utkjøring til busser. Det ble vurdert at et autovern her i selve svingen vil markere vegen tilstrekkelig til at bilene på vegen ikke kutter svingen og skaper trafikkfarlige situasjoner. Det ble vurdert at dette bør være på plass når det legges opp til økt transport på vegen. Plasseringen av autovernet tilpasses inn og utkjøring av busser, svingradius på Flaggnutvegen med nødvendig breddeutvidelse og tilgrensende eiendom.

Forslagsstiller har allerede foreslått at det tas med rekkefølgebestemmelse nr. 7.2 b) *merke asfaltert vegbane med bredde 6,5 meter mellom konteinerområdet og Rv 70.*

Kommunedirektøren vurderer at det må sikres at asfaltert bredde er tilstrekkelig for nødvendig oppmerking hele vegen, og at det er tilfredsstillende skulder på sidene som tåler tunge laster. Tilstrekkelig bredde og stabile sidekanter er svært viktig for at vegen skal tåle økt tungtransport.

Denne svingen er også ganske krapp. Den har radius rundt 45. Når store biler tar svingen trenger de ekstra plass. Dette må hensyntas slik at det er tilstrekkelig plass for godstrafikk å kunne møtes.

Det foreslås derfor følgende endring av bestemmelse nr. 7.2 b) *Merke asfaltert vegbane med bredde på 6,5 meter mellom konteinerområdet og Rv 70, i sving skal det merkes opp nødvendig breddeutvidelse for tungtransport. Dersom asfaltbredden er smalere enn dette skal den utvides. Det skal også sørges for stabile skuldre som tåler tung transport. Skulderen skal ha bredde på 0,5 meter og være i plan med asfalten for å hindre utglidning/avskalling.*

Kommunedirektøren vurderer at det er behov for fysisk markering av svingen på Flaggnutvegen. Det vurderes at kvit stripe ikke er nok for markering av svingen. Kvit stripe vises ikke ved snø og is. Det vurderes at svingen må markeres fysisk med et autovern. Det vurderes at dette bør være på plass når det legges opp til økt transport på vegen. Det foreslås derfor at det tas med følgende bestemmelse: 7.2 d) *Sette opp fysisk avgrensning/autovern i svingen på Flaggnutvegen for å sikre at kjørende følger*

linjeføringa på vegen. Autovernet tilpasses svingradius på Flaggnutvegen, start og slutt tilpasses inn og utkjøring på eiendommen.

Vurdering av transport over tunellportalen

Adkomst til kontainerområdet går via Flaggnutvegen som går over tunellportalen. Tekniske tjenester kom med innspill om at vi må undersøke hvilken last tunellportalen tåler, når det planlegges godstrafikk til kontainerområdet.

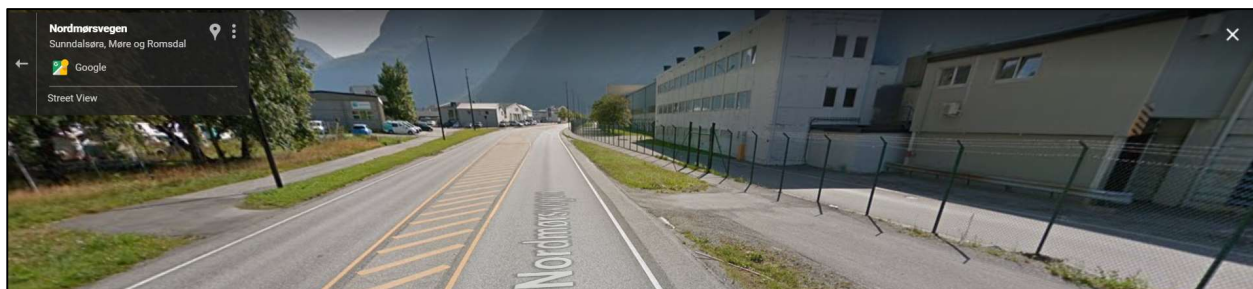
Flaggnutvegen er ifølge gjeldene vegliste datert desember 2020 klasifisert til BK 10/50 (10 tonn akseltrykk, 50 tonn totalvekt) Trafikk på denne vegen kan derfor ikke være tyngre enn dette etter gjeldende klassifisering.

Det har tidligere kommet ønske fra næringslivet om å oppklassifisere viktige veger til tyngre laster. Det var da foreslått å oppklassifisere Flaggnutvegen til BK 10/60. Men når Flaggnutvegen er klassifisert til BK 10/50 kan den ikke oppklassifiseres til tyngre laster uten at det undersøkes nærmere om vegen og spesielt tunellportalen tåler last som er tyngre enn det den er klassifisert til.

Klassifisering av veger er ikke en del av reguleringsplanen. Vi vil påpeke at transport på vegen må følge gjeldende klassifisering BK10/50, og at dersom den skal oppklassifiseres til tyngre transport enn dette, så må det gjøres særskilte undersøkelser på hva tunnellportalen tåler. Dersom det skal være særskilte undersøkelser, trykktester eller lignende må dette gjennomføres av de som utløser behovet. Dette er ikke noe kommunen kan gjennomføre.

3.2.3 MYKE TRAFIKANTER

Kommunen har opplyst at myke trafikanter bruker Flaggnutvegen til og fra Fjordparken, selv om det er opparbeida egen gang- og sykkelveg fra sentrum. Eksisterende gang- og sykkelveg ligger mellom Rv 70 og gjerdet mot Hydro på deler av stekket. Både Hydro og riksvegen genererer noe støy, -og dette er trolig grunnen til at enkelte velger å bruke Flaggnutvegen. Myke trafikanter må også krysse riksvegen (i 50-sonen) uten at det er opparbeida gangfelt, se figur under.



Figur 19 viser eksisterende gang- og sykkelveg mellom sentrum og Fjordparken. (Kilde google)

Flaggnutvegen er utsatt med tanke på steinsprang/ rasfare, og det er derfor ikke hensiktsmessig å opparbeide gang og sykkelveg lang Flaggnutvegen.

3.2.4 SIKKERHET PÅ, OG LANGS ADKOMSTVEGEN

Flaggnutvegen ligger i utsatt terreng med tanke på ras og steinsprang (se ROS-analyse/KDP). NVE's kartlegging viser at det er årlig risiko på 1/100 for ras og steinsprang langs Flaggnutvegen. Ros-

analysen konkluderte med at tungtransport på vegen ikke representerer en vesentlig risiko for liv og helse eller materielle verdier. Vegene er også en eksisterende veg, regulert i eldre plan og vist i KDP, og det er økonomisk sett ikke hensiktsmessig å få etablert en alternativ adkomst.

Langs Flaggnutvegen er det industriareal på sørsida, og bratt terreng på nordsida. Det er ingen boliger langs vegen, og bortsett fra ansatte på Hydro og besøkende til Fjordparken, er dette området bare trafikkert til og fra næringseiendommene. Vegen er dermed godt egnet til adkomst for tungtrafikk. Den delen av adkomstvegen som går forbi Best-stasjonen er uoversiktlig i dag, og her er det blandet trafikk, og behov for å avgrense kjørefelta bedre.

3.2.5 KONSEKVENSER FOR PLANEN

I planbestemmelsene er det stilt krav om at trafikkøya skal kortes ned før konteinerområdet tas i bruk, og det er stilt rekkefølgekrav om at kjørebanelen skal merkes med bredde 6,5 meter fra krysset /Best-stasjonen, og frem til konteinerområdet før konteinerområdet tas i bruk. Nedbygd gang- og sykkelveg blir erstattet av ny trase frem til parkeringsplassen ved Hydro.

I planinitiativet hadde planen et areal omtrent som vist i dette planforslaget. I oppstartsmøtet ble forslagstiller bedt om å vurdere standarden på adkomstvegen som ledd i planarbeidet, og adkomstvegen ble inkludert i planområdet da melding om oppstart ble sendt ut. Drøftingene over viser at eksisterende regulering av adkomstvegen til konteinerområdet viser akseptabel standard med tanke på planlagt bruk, og adkomsten trenger ikke å reguleres på nytt. Derfor har vi avgrensa planen til omlagt vegsystem ved konteinerplassen. I nord, øst og vest går plangrensa mot eksisterende plangrense (Reguleringsplan for Oppdølsstranda) etter kommunens ønske.

3.3 SITUASJONSPLAN OG LOGISTIKK PÅ HAVNEOMRÅDET

Georg Øye Arkitektkontor AS har utarbeida situasjonsplanen for konteinerområdet i samråd med Kristiansund og Nordmøre Havn AS, SeaCargo og Hydro.

Utgangspunktet var:

- Bevare størst mulig del av de sjønære områdene i Fjordparken
- Finne god løsning for port ut/inn på området fra Hydro
- Plassere lagerbygget så nære Hydro som mulig, og så nære Hydro som mulig
- Sikre adkomst til Fjordparken
- God logistikk til/fra roro-kaia, inn/ut av lagerbygget
- Separere område for gods og parkering for Hydroansatte
- Behov for oppstillingsareal for ca. 50 semitrailere
- Terminalbygg med areal på 1200-1500 m²

Oppstillingsarealet for containere er komprimert, og viser plass for 55 trailere. Parkeringsplassene for Hydroansatte er flytta sør mot Rv70, men med samme port til Hydro-området som før. Det var opparbeida 93 parkeringsplasser, mens reguleringsplanen nå viser 79 plasser à 5m x 2,4m.

Gang og sykkelvegen mellom Fjordparken og sentrum er vist med 3 meters bredde, og lagt frem til parkeringsplassen for Hydro-ansatte. Trafikken til og fra konteinerplassen vil foregå sporadisk. Parkeringsplassen ved Hydro er trafikkert kun ved vakt-skifte. Trafikken vil dermed medføre lite ulempe for myke trafikanter til og fra Fjordparken.

I ROS-analysen er det stilt krav om tett gjerde mot Fjordparken, og gjerdet og terminalbygget vil redusere innsyn til Hydro, og redusere støy fra Hydro og fra havna/konteinerplassen.

3.3.1 KONSEKVENSER FOR PLANEN

I planbestemmelsen er det stilt rekkefølgekrav om at gangvegen og viste parkeringsplasser skal være erstatta med nye før de blir nedbygde.

3.4 ERSTATNING FOR REDUSERT FRIOMRÅDE I FJORDPARKEN

Støy, støv og visuell forurensning i Fjordparken på grunn av konteinerplassen, er drøfta i ROS-analysen, med tilhørende bestemmelser/avbøtende tiltak. Men planforslaget medfører redusert areal i Fjordparken på ca. 2,5 Daa. Planen skal vise «fullverdig erstatning» jf. *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*, og dette kapitlet omhandler prosessen med å finne erstatning for redusert friområde.

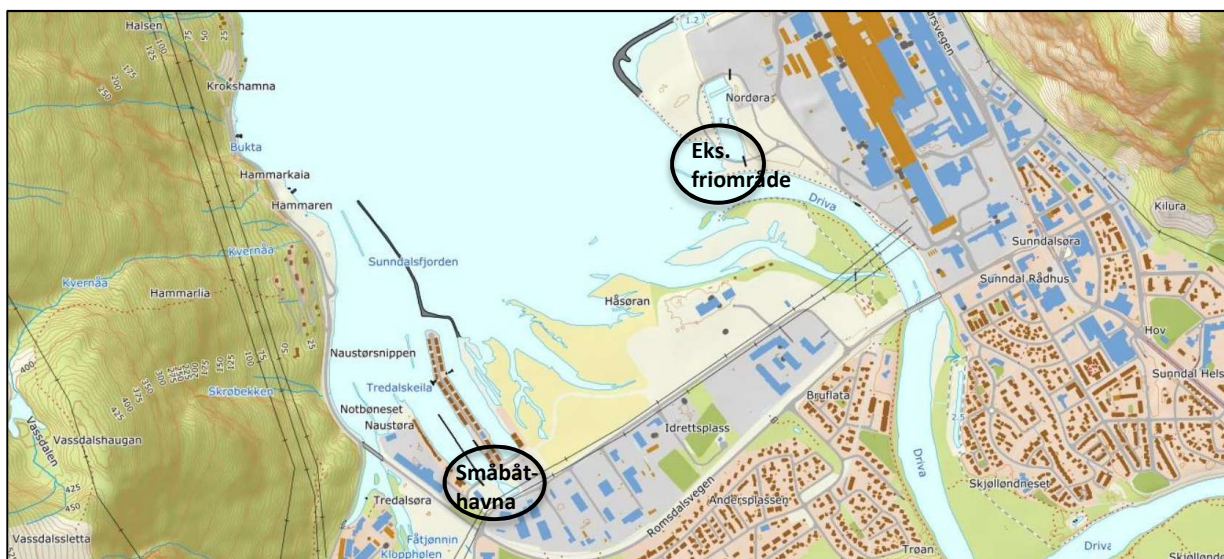
Kommunen har tidligere forsøkt å etablere en badeplass i Fjordparken, men badeplassen er ikke attraktiv og dermed lite brukt. I oppstartmøtet, foreslo kommunens representanter at bidrag til en ny, og bedre badeplass på Sunndalsøra, kunne utgjøre fullverdig erstatning. Det er altså ikke *Detaljreguleringsplan for konteinerplass og Fjordparken* som utløser behov for ny badeplass, men kommunen og innbyggerne har lenge ønska seg en fungerende badeplass på Sunndalsøra.

I oppstartsmøtet ba kommunen oss om å gjennomføre en egen medvirkningsprosess, for å engasjere friluftinteressene, -og spesielt barn og unge i prosessen med å finne erstatningsareal for redusert grøntareal i Fjordparken. Kommunen pekte på et regulert friområde vest for Hydro (se figur under), som de mente var egna som badeplass, dersom forslagstiller finansierte oppgradering.

Forslagstiller inviterte barn og unge, -inkludert voksne representanter (for barn og unge) til synfaring, og la ved «oppskrift til gjestebud» i invitasjonen (se vedlegg 6). Det møtte 8 personer på synfaringa 29. juni 2020, i tillegg til representanter fra Sunndal Næringseiendom AS. Mellom annet stilte en representant fra Ungdomsrådet, representanter fra Sunndal Småbåtlag og Sunndal Næringsforening, samt kommunens representanter.

Representantene fra småbåtlaget foreslo at vi skulle kikke på en alternativ badeplass ved deres anlegg, -som de i lengre tid har prøvd å finne finansiering til. På synfaringa var det enighet om at en fremtidig badeplass ved småbåthavna var bedre egna enn området ved Driva (se figur under), fordi elva kan medføre fare for barn innenfor det regulerte friområdet vest for Hydro.

Kommunens representanter på synfaringa støtta dette forslaget, men oppga at kommunen selv burde regulere området ved småbåthavna. Småbåtlaget uttrykte at de ønska å stå for opparbeiding badeplassen. Derfor var det enighet om at forslagsstillers sin oppgave skulle være å bidra med et engangsbeløp, for å hjelpe Småbåtlaget med finansiering av opparbeidinga.



Figur 20 viser hvilke områder som ble besøkt på synfaringa

I planforslaget er innhugget i grøntareala i Fjordparken forsøkt minimalisert. Planen viser omlagt gang- og sykkelveg på areal som var regulert til «annet vegareal» i *Reguleringsplan for Oppdølsstranda*. Videre vises parkeringsplass for Fjordparken på tomte til renseanlegget, noe som medfører at dagens parkeringsplass og gangvegen forbi denne (ca.500 m²) kan frigjøres til rekreasjon i fremtiden dersom det oppstår behov for ytterligere areal.

3.4.1 KONSEKVENSER FOR PLANEN

Forslagsstiller har utarbeidet et utkast til avtale om etablering av en ny badeplass ved Småbåthavna, som et samarbeidsprosjekt. *I tråd med drøftingene under synfaringa*, viser avtalen at Sunndalsøra Småbåtlag skal forestå utbyggingen, Sunndal kommune skal bidra med masse til Småbåtlagets moloanlegg, og forslagsstiller skal bidra med en engangssum til realisering av badeplassen. Avtaleutkastet er forelagt partene.

Dagens parkeringsplass i Fjordparken, er flytta til tomte for renseanlegget. Dette medfører at ca. 500 m² med asfaltert areal kan bli opparbeidet som grøntareal dersom det skulle være aktuelt.

3.5 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Det er fremført strøm, vann og avløp til området. Statnett har behov for adkomst til landingsplass for transformatortransport ved den gamle dampbåtkai, og dette er tatt hensyn til i planen ved at Statnett sine ønsker angående adkomst til kai og hensynssonen rundt strømførende ledninger er inkludert i bestemmelsene.

3.6 HENSYNSONER I PLANEN

NVE's faresone med årlig sannsynlighet for skredhendelser på 1:100, 1:1000 og 1:5000 er vist i plankartet. Områder med risiko høyere enn 1:100, ligger under båndleggingssone for høyspent, eller høyere i terrenget. NVE sin utredning på Sunndalsøra i 2015 dekker ikke den nordligste delen av Fjordparken. Men aktsomhetskart er viste i planen som faresone med risiko høyere enn 1:1000, slik som i KDP. Planbestemmelsene stiller krav om sikringstiltak (ved søknad om tiltak innenfor sonene), tilpasset risikoforhold og sikkerhetsklasse (jf. Byggteknisk forskrift §7-3).

Statnett sin linje er vist med båndleggingssone i kartet i samsvar med Statnett sine ønsker, og med bestemmelser som er formulert av dem.

Område for flomfare er vist med hensynssone på plankartet med utstrekning som i Statens kartverk sine flomsoner (forventa klimapåslag og havnivåstigning i 2090) med 1000-års intervall.

Planbestemmelsene stiller krav om sikringstiltak (ved søknad om tiltak innenfor sonen), tilpasset risikoforhold og sikkerhetsklasse (jf. Byggteknisk forskrift §7-2).

3.7 AREALDISPONERINGER I PLANEN

I dette kapittelet beskriver vi arealdisponeringene i planen, se vedlagt plankart. Planformålas areal går frem av tabell under.

Planformål	Formålsnavn	Areal (m ²)
Avløpsanlegg	o_BAV	2 813
Kontor/lager	p_BKB	1 147
Veg	o_SV	2 313
Gang- og sykkelveg	o_SGS (1 og 2)	344
Gangareal	p_SGG	70
Annen veggrunn, grøntareal	o_SVG (1-4)	1 013
Kai	o_SK	462
Havn	o_SHA	344
Havnelager	p_SHL	7 426
Parkeringsplasser	o_SPP og p_SPP	2 513
Friluftsområde på land	o_GF og p_GF	12 584
Friluftsområde i sjø	o_VFV	3095
Vegetasjonsskjerm	o_GV	176
Totalt		34 300

Fig. 24: Tabell som viser arealdisponeringen i planen sortert etter formål.

3.8 ANLEGGSPERIODEN

Anleggsperioden vil medføre noe støy- og støvplage for besøkende i Fjordparken og for arbeidere

ved Hydro som skal parkere i nærheten. Det er ikke forventet behov for sprenging i grunnen, eller knusing av masser på tomte. Planbestemmelsene stiller generelle krav om tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen, mellom annet at anleggsplassen skal være avstengt med gjerde, og dette vil redusere ulempene.

4 VIRKNINGER AV PLANEN

I dette kapittelet drøfter vi virkningene planen har for samfunn og miljø. Angående støy, støv, forurensning, og virkninger for naboer og lokalmiljø, naturverdier og kulturmiljø viser vi til ROS-analysen og kapittel 3.

4.1 ENDRINGER I TRAFIKKBILDET, LOKALT OG REGIONALT

Uavhengig av planen og kontainerplassen, så forventer Hydro at mer av deres frakt vil gå på sjø i fremtiden, og at tungtrafikken gjennom Sunndalsøra vil bli sirka halvert fra rundt 2000 biler årlig i dag, til 1000 i fremtiden. Hydro sine biler vil gå via hovedporten til Hydro, og ikke via Flaggnutvegen.

Ifølge Jan Olav Bjerkestrand (Kristiansund og Nordmøre Havn AS), SeaCargo og Hydro vil konteinerplassen gjøre det mulig å benytte ledig kapasitet på avganger som Hydro uansett har behov for. Konteinerplassen vil altså bidra til å fylle opp båter som skal frakte aluminium fra Hydro, og som ellers går med ledig kapasitet. I august 2020 estimerte SeaCargo at den økte mengden tungtransport via Flaggnutvegen vil bli på sirka 500-800 biler i året.

Til-transporten til oppstillingsplassen forventes å bli fordelt utover døgnet og uka. Transport av varer *fra* konteinerplassen vil trolig skje mer konsentrert.

Det er forventet at det meste av tungtrafikk vil gå på Rv 70 til Høgbakkvegen og Flaggnutvegen. Det er ikke forventet vesentlig trafikkøkning fra sør, da det eksisterer alternative havner både i Romsdalen og på Sunnmøre.

4.2 RISIKO OG SÅRBARHET

Ros-analyse er vedlagt planen, og konkluderer med at planen kan realiseres uten at det medfører vesentlig fare for samfunnssikkerhet i planområdet så fremt visse planbestemmelser ligger til grunn for planen (se planbestemmelsene).

4.3 BARN OG UNGE

Barn og unge blir berørt ved at arealet i Fjordparken blir redusert. Erstatning for tapt areal er beskrevet i kapittel 3.4.

4.4 FRILUFTSINTERESSER OG REKREASJONSVERDIER

Planen er utarbeida under forutsetning av *verdien* av redusert friareal i Fjordparken, blir erstatta. Det er forsøkt etablert en badeplass i Fjordparken, men badeplassen er ikke attraktiv, -og lite brukt. I merknader til planforslaget som var på høring, ble det hevdet at badeplassen er uegna på grunn av bunnforholda, og fordi avløpet fra renseanlegget kommer ut i dette området. Ønsket om en *annen* badeplass på Sunndalsøra, ble tydelig uttrykt av alle som deltok på synfaringa som ble arrangert i forbindelse med medvirkningsprosessen. SNE har forpliktet seg til å bidra med et engangsbeløp til opparbeiding av badeplassen ved småbåthavna på Sunndalsøra. Det er Småbåtlaget som har planlagt badeplassen, og de ønsker å opparbeide den selv.

Ros-analysen konkluderer med at støyen i parken vil øke noe på dager med aktivitet på konteinerplassen. Det er ikke mulig å hindre støyen fra konteinerplassen i å nå friområda. De samfunnsmessige fordelene med å etablere konteinerplassen, må veies opp mot ulempene med redusert friareal, og støy i Fjordparken. Reguleringsplanen har bestemmelse om tett gjerde (/støyskjerm) og beplantning langs gjerdet for å redusere støy fra, -og innsyn til konteinerplassen. På dager uten aktivitet på konteinerplassen, vil støynivået i parken være mindre enn i dag, siden den jevne støyen fra Hydro blir redusert av gjerdet.

Planen påvirker ikke allmenne interesser i strandsonen i vesentlig grad, siden den delen av strandsonen som er mest attraktiv (mot Litjharren) er urørt av planforslaget. Syklister og turgåere som passerer området, vil få større avstand til Hydro og støyen fra Hydro når gangvegen er lagt om.

4.5 NATURMANGFOLD

Det er registret ærfugl og fiskemåke nord for Litjharren, men planen medfører ikke vesentlige endringer i levevilkåra til disse artene, i og med dagens drift og trafikk fra Hydro, og trafikk til og fra parkeringsplassen ved Hydro. Det er ikke registrert fremmede arter innenfor analyseområdet. Planbestemmelsene stiller krav om håndtering ved funn av uønska arter.

Ifølge initiativtakerne til konteinerplassen vil lasten over konteinerplassen gå med allerede eksisterende ruter. Konteinerplassen vil bidra til å fylle opp båter som uansett skal frakte aluminium fra Hydro.

I innspill til planarbeidet ble det stilt krav om at **havnas** virkninger på det biologiske mangfoldet i Sunndalsfjorden skulle utredes i planarbeidet. Denne planen omhandler ikke selve roro-havna, og det er ikke forventet at planen medfører økning i skipstrafikken på Sunndalsfjorden. Derfor vil heller ikke planen påvirke naturmangfoldet i fjorden. Opparbeiding av oppstillingsplassen for containere og lagerbygget, vil ikke medføre utfylling i fjorden eller mudring.

4.5.1 NATURMANGFOLDLOVA §§8 – 12

Vi har vurdert planen og en realisering av den i samsvar med prinsipper for offentlig beslutningstaking:

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget:

Planområdet består av allerede arrondert areal, som er oversiktlig. Vi mener at offentlige kartbaser og lokalkunnskap utgjør tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag.

§ 9. Føre-var-prinsippet:

Det foreligger ikke risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Planbestemmelsene stiller krav om håndtering, dersom det avdekkes at det er fremmede arter.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning:

Planområdet omhandler allerede arrondert og sentrumsnært terreng, og en realisering av planen medfører ikke vesentlige endringer i den totale belastningen.

§ 11 - Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:

Det er ikke kjent at planen medfører miljøforringelse.

§ 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Utbygging og drift av området vil ikke gjøre unødig skade på miljøet.

4.6 KLIMA OG MILJØ

Statlige og regionale myndigheter har tydelig uttrykt mål om å få godstransport over fra veg til sjø, da dette reduserer utslipp av klimagasser. Skipsnæringa mottar også økonomiske stimuli for stadig å utvikle nye skip som forurensar mindre enn dagens skip, og det er forventet at skipsfart blir ytterligere miljøvennlig i fremtiden. Ca. 2,5 daa med plen blir nedbygd som resultat av planen.

4.7 VIRKNINGER FOR NÆRINGSLIVET

Planen vil bidra til at næringslivet i regionen kan få økt konkurransekraft ved at frakt av varer blir rimeligere. Det er også sannsynlig at Sunndal i fremtiden fremstår som et mer attraktivt sted å

etablere seg for bedrifter, da konteinerplassen gjør det enklere å frakte varer på en rimelig og miljøvennlig måte.

5 PLANENS FORHOLD TIL FØRINGER

I det følgende gjennomgår vi planens forhold til offentlige instansers og privatpersoners innspill, og kommunens ønsker.

5.1 KOMMUNENS FØRINGER

Kommunens føringer fra oppstartsmøtet og dialogmøtet i oktober 2020 er ivaretatt i planen. Planen viser konteinerplass inntil et område med eksisterende industri, og inntil et område som er avsatt til havneområde i KDP. Konteinerplassen ligger også i hovedsak på areal avsatt til parkering i reguleringsplan og KDP. Dermed er endringene i hovedsak i samsvar med overordna planer.

5.2 SENTRALE MYNDIGHETERS FØRINGER

Det er et uttrykt ønske fra sentrale myndigheter å få transport av gods over på sjø, for å redusere den samla vegtrafikken, siden den forurensar mer enn trafikk med båt: *«Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 prosent av gods på strekninger over 300 kilometer fra vei til sjø og bane innen 2030. Sjøtransporten er derfor viktig. Det er den transportformen som gir lavest kostnader for samfunnet. Rett og slett fordi det er færre ulykker, mindre kø, slitasje på infrastruktur, luftforurensing og klimagassutslipp»* (Sitat: Samferdselsminister Knut Arild Hareide, www.Regjeringen.no, 12.05.2020).

5.3 INNSPILL TIL PLANARBEIDET (VED MELDING OM OPPSTART)

I dette kapittelet går vi gjennom innspill vi har mottatt, og drøfter hvordan planen svarer ut problemstillingene som blir reist.

Avsender/innspill	Vår kommentar
NVE: Viser til at planområdet er kartlagt som skredfarlig, og at aktuelle områder blir vist i reguleringsplanen med hensynsone og tilhørende bestemmelser som sikrer tilstrekkelig sikkerhet. Ber om at det blir tatt hensyn til forventet klimaendringer	Tatt til følge. Planen har bestemmelser om høyde på golv i terminalbygget, basert på krav i kommunedelplan for Sunndalsøra.
Statnett: Statnett har etablert en landingsplass for transformatortransport på Sunndals-kaia, og ber om at tilkomst til denne ikke blir hindra som resultat av planen. Ber videre om at deres anlegg (strømnett) blir vist med hensynssone (H740) i planen og følgende planbestemmelse: Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen, og tiltakshaver må avklare eventuelle arronderinger, vegetasjonsrydding og lignende med Statnett. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med lednings-eier. Statnett påpeker videre at deres transmisjonsnett er «kritisk infrastruktur» i forbindelse med ROS-analyser.	Tilkomst til landingsplassen er ivaretatt, og bestemmelsen er inkludert i planen. Planen viser hensynssone med 2 x 16 meters bredde, og bestemmelser som ivaretar Statnetts ønsker.

Murgårdene borettslag; Forventer at økte mengder tungtrafikk ikke skal ledes gjennom Kaptein Drejers gate, og ber om sikring av myke trafikanter langs ruten for tungtrafikken.	Tungtrafikken vil ikke komme via Kaptein Drejers gate. Forholdene for myke trafikanter er sikra på gang- og sykkelvegen.
Kystverket: Regner med at roro-kaia og konteinerområdet blir fremstilt samla i det videre planarbeidet. ISPS-ansvarlig ved Hydro må kontaktes med tanke på å samkjøre planverket.	Selve roro-kaia er ikke en del av denne planen, da Hydro er egen planmyndighet. Vi har utarbeida denne planen med utgangspunkt i Hydro sine ønsker og instruksjoner for konteinerområdet.
Fiskeridirektoratet: Det er registrert en fiskeplass for passive redskap ca. 120 meter fra planområdet, -ved eksisterende industrikanallegg. Hele Sunndalsfjorden er registrert som gyteområde for torsk, (lokalt viktig, Havforskningsinstituttet 2018) Gyteperioden strekker seg fra februar til april. Innenfor friarealet er det registrert et bløtbunnsområde som er klassifisert som svært viktig. Driva er «nasjonalt laksevassdrag», med mål om at laksebestanden skal gjenoppbygges til størrelse og sammensetning som sikrer mangfold innen arten. Utfyllingsaktiviteter må begrenses i perioden januar – april, og dumping bør skje på høst/tidlig vinter. Det må vises aktsomhet ved mudring/dumping og spredning av sedimenter.	Det er Hydro som er ansvarlig for roro-kaia, og denne planen skal legge til rette for å utnytte kapasiteten på fraktebåtene. Planen skal ikke legge til rette for dumping av masser eller arrondering i stranda. Vi finner ikke registreringer av bløtbunnsområde i Fjordparken på fiskeridirektoratets innsynsløsning, i naturbase eller i GisLink. Vi mener at drift av konteinerplassen ikke påvirker laksebestandens levevilkår i Driva eller fjorden. Planen skal ikke legge til rette for dumping av masser eller arrondering i stranda.
Statens vegvesen: Forutsetter at plandokumentene synliggjør hvordan tiltaket vil endre trafikkbildet, og at det vurderes avbøtende tiltak for å ivareta trafiksikkerheten, -spesielt for myke trafikanter. Viser til sine normaler for utforming av vegnett.	Planen viser trygge løsninger for myke trafikanter, og vegsystemet er utforma med utgangspunkt i normalene. Eksisterende Flaggnutvegen er brattere enn N100 krever.
Møre og Romsdal fylkeskommune: Stiller spørsmålstegn ved vurderingene som er gjort rundt KU-kravet, og viser til at det skal etableres konteinerplass for ca. 55 konteinere/vogntog, og hevder at planendringen kan medføre «vesentlige virkninger for miljø eller samfunn», mellom annet pga størrelsen på konteinerplassen og pga risikoen for ulykker. Videre viser FK til at Sunndalsfjorden er en nasjonal laksefjord, og at økt trafikk på fjorden kan redusere miljøtilstanden i fjorden som allerede er under ønska mål.	Vi mener at planen ikke viser endringer som kan medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Alt utbyggingsareal som planen viser, er arrondert allerede, -og det meste av arealet er regulert til parkeringsplass og annet vegareal. Risikoen for ulykker er også liten i 50-soner, på oversiktlige veier uten boligbebyggelse eller vesentlig innslag av annen trafikk/myke trafikanter. Vi mener at Sunndalsfjorden ikke blir berørt i vesentlig grad, da trafikken over konteinerplassen skal bidra til å fylle opp skip, uten at planen medfører økt trafikk på fjorden.

Fylkeskommunen peker også på at tap av friluftsområde (Fjordparken) må erstattes, men mener at planen vil få positive virkninger for næringslivet lokalt og regionalt.	Reduksjon av friarealet i Fjordparken har hatt stort fokus i planarbeidet, og tiltakshaver har prøvd å innhente innspill fra berørte grupper. Vi har likevel ikke fått skriftlige innspill til planen. Men på grunnlag av innspill på synfaringa, og i samråd med kommunen, mener vi at vi har vist løsninger som erstatter tap av areal i Fjordparken.
Fylkesmannen i Møre og Romsdal (FM): FM peker på at det er uheldig om arealet i Fjordparken blir redusert, og minner om plikten til å skaffe erstatningsareal. Videre ber de om at myke trafikanter blir hensynstatt, og at støyforholda blir avklart ved hjelp av T-1442 (Rekreasjonsområder – stille områder – grønn sone). Videre minner de om at ROS må omhandle skred, havnivåstigning /stormflo og flom.	Se over. Planbestemmelsene stiller krav i samsvar med T-1442. Naturrisiko er vurdert i ROS-analysen.
Sunddal Energi AS ber om at det blir avsatt areal til nettstasjon dersom det er behov for høyere kapasitet enn i dag. Ber oss vurdere land-strøm for båter, og minner om at de kan levere fjernvarme	Det er ikke behov for ytterligere kapasitet på nettet.
Direktoratet for mineralforvaltning: Ingen kommentar	

5.4 MERKNADER OG BREV ETTER OFFENTLIG ETTERSYN

Tabellen under gir oversikt over merknader som har kommet inn til det utsendte planforslaget. Det er tatt med forslagstillers kommentar til merknadene og kommunedirektørens kommentar.

Det er også tatt med brev om imøtekommelse av innsigelse og begrenset høring av bestemmelser om Flaggnutvegen.

Oppsummering og kommentarer til de enkelte merknader

Merknad nr. 1, fra Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 18.12.2020	Resyme av merknad: Naturfare Det er ei klar mangel at det ikkje er tatt stilling til kva tryggleiksklasse, jf. byggtেকnisk forskrift (TEK17) § 7-3, tiltaka som planen legg til rette for er vurdert i. Plankartet må vise alle dei kartlagde faresonene slik at det kjem tydeleg fram kva tiltak som har tilstrekkeleg tryggleik. Vi har følgjande framlegg til formulering; H310_1: <i>Skredfare innanfor denne omsynssona har større årleg sannsyn enn 1/100. Innanfor omsynssona er det forbod mot tiltak i tryggleiksklasse S1, S2 og S3 (jf. Byggtেকnisk forskrift § 7-3) før det er gjennomført sikringstiltak slik at tilstrekkeleg tryggleik vert nådd. Tilstrekkeleg tryggleik må dokumenterast av fagkyndige.</i> H310_2: <i>Skredfare innanfor denne omsynssona har større årleg sannsyn enn 1/1000. Innanfor omsynssona er det forbod mot tiltak i tryggleiksklasse S2 og S3 (jf. Byggtেকnisk forskrift § 7-3) før det er gjennomført sikringstiltak slik at tilstrekkeleg tryggleik vert nådd. Tilstrekkeleg tryggleik må dokumenterast av fagkyndige.</i> H310_3: <i>Skredfare innanfor denne omsynssona har større årleg sannsyn enn 1/5000. Innanfor omsynssona er det forbod mot tiltak i tryggleiksklasse S3 (jf. Byggtেকnisk forskrift § 7-3) før det er gjennomført sikringstiltak slik at tilstrekkeleg tryggleik vert nådd. Tilstrekkeleg tryggleik må dokumenterast av fagkyndige.</i> NVE rår sterkt til at planen vert endra i høve til kartlagt skredfare før slutthandsaming. Flom Også i høve til flaumfare er det ein klar mangel at det ikkje er tatt stilling til kva tryggleiksklasse i TEK17 § 7-2 som skal leggst til grunn. I tillegg meiner vi at tilhøyrande føresegn for omsynssona må knytast til omsynssoner under § 6 i framlegg til føresegner, og ikkje til eit særskilt arealføremål (p_BKB). Vi meiner det må kome klart fram av føreseгна
--	---

	kva gjentakintervall flaumfaren representerer i høve til tryggleikskrava i TEK17 § 7-2. NVE rår til å rette opp omsyn til flaumfare i plandokumenta før slutthandsaming. Energianlegg NVE meiner det må komme fram av føreseigna at arealet i omsynssona er bandlagt etter anna lovverk – energilova, og vi ber om at slik tekst vert tatt inn i føreseigna før slutthandsaming av planen. Kommentar fra forslagsstiller: Vi viser nå hensynssoner etter risiko (1:100, 1:1000 og 1:5000), og har bestemmelser med ordlyd som NVE foreslår. Det er stormflo som er dimensjonerende for flomfaren. Plankartet viser hensynssone (flomfare) som vist på Statens kartverk sine kart (2018) med forventet stormflo i 2090, og med 1000-års intervall. Flomsonene er oppdatert i kartet nå. Kraftledninger båndlagt etter energilova er inkludert i bestemmelsene til hensynssone H740. Kommentar fra kommunedirektøren: De ulike faresoner for skred angis på plankartet som påkrevd. Det er tre ulike skredfaresoner og disse får bestemmelser som angitt av NVE. Hensynssone for flom og energianlegg oppdateres som foreslått.
Merknad nr. 2, fra Kystverket, datert 17.12.2020	Resyme av merknad: Beklager at roro-kaia ikke inngår i planarealet som etterlyst i innspill etter oppstartvarsel, og at deres innspill ikke er kommentert Etter vår mening bør sjøområdet fra «havnepiren» og vestover til reguleringsgrensen gis benevnelsen havn (som sjøareal eller landareal/kai eller begge deler). Kommentar fra forslagsstiller: I vårt forslag til plan, var (/er) innspillet fra Kystverket kommentert i kapittel 5.3, der vi svarte ut slik: Selve roro-kaia er ikke en del av denne planen, da Hydro er egen planmyndighet. Vi har utarbeida denne planen med utgangspunkt i Hydro sine ønsker og instruks for kontainerområdet. Vi har vist arealet som havneområde i sjø (o_SHA) i kartet, og også utvida området for kai, o_SK til eiendomsgrensa til Hydro. (Den gamle kaia hadde feil feltnavn i forrige versjon av plankartet, og dette er nå rettet opp) Kommentar fra kommunedirektøren:

	Merknaden tas til følge ved at sjøområdet vest for den gamle dampskipskaia får reguleringsformål sjøareal havn.
Merknad nr. 3, fra Sunndal næringseiendom AS, datert 06.01.2021	Resyme av merknad: Forslaget om den nye rekkefølgebestemmelsen om erstatningsareal for friområde med badeplass for ungdom var ikke drøftet med SNE før det ble lagt fram til politisk behandling. Ber om at dette blir erstattet av følgende formulering: 7.1 b) Innen det utstedes ferdigattest på oppstillingsareal for konteinere skal økonomisk bidrag til opparbeidelse av planlagt badeplass være avtalt og utbetalt fra tiltakshaver til aktuell mottaker, etter forutgående godkjenning fra Sunndal kommune. Ber om at reguleringsplanen skal åpne opp for etablering av en midlertidig lagerhall der lagerbygget skal komme Kommentar fra forslagsstiller: Kommunens rekkefølgebestemmelse er ikke inkludert i revidert planforslag utarbeidet av forslagsstiller og levert til kommunen. Verdien av tapt friområde er ytterligere drøfta i ROS-analysen og i planbeskrivelsen (se også innsigelse fra Statsforvalteren), og drøftingene dokumenterer at badeplassen i Fjordparken har svært liten verdi, og er lite brukt. Videre dokumenterer ROS-analysen at reduksjonen i friområdet i parken, delvis omfatter areal som er lite eigna til rekreasjon eller lek. Og ROS-analysen konkluderer med at gjerdet rundt konteinerplassen vil bedre støyforholda og rekreasjonskvaliteten på arealet. Bestemmelsene angir maks høyder og areal, og setter ikke begrensninger for midlertidige bygg. Kommentar fra kommunedirektøren: Kommunen foreslo ved 1. gangs behandling å ta med rekkefølgekrav om at erstatningsareal for friområde med badeplass for ungdom skal være sikret og opparbeidet før opparbeidelse av havnelager eller kontor/lager i bestemmelsesområde #1 settes i gang. Dette ble tatt med på offentlig høring slik at alle kunne komme med uttale til dette. På bakgrunn av merknadene som har kommet inn og signaler fra eksterne aktører foreslår vi å ta ut denne bestemmelsen. Utvikling av badeplass ved småbåthavna og Tredalspollen kan ta tid da det er avhengig av eksterne aktører. Dette kan forsinke prosjektet. På denne bakgrunn mener vi at dette rekkefølgekravet tas ut. Bidrag med engangssum vil derimot være en aktuell måte å få etablert erstatning for rekreasjon ved sjø. Dette til allment friluftsliv ved forlengelse og utvikling av Drivapromenaden med

	universell turveg, og utendørs bademulighet ved f.eks. Tredalspollen.
Merknad nr. 4, innsigelse fra, Statsforvaltaren, datert 05.01.2021	Resyme av merknad: Viser til at kommunen har definert Fjordparken som et svært viktig friluftsområde. Fjordparken er et utgangspunkt for både gå- og sykkelturner, at omtrent halve Fjordparken går tapt, og at det resterende arealet får økt belastning som er forstyrrende. SMR ber om at flere alternative plasseringer av konteinerplassen blir vurdert. Viser mellom annet til havna ved Hammaren er hamneareal i KDP, og reguleringsplan for Tredal bru - Krogshavn. Er bekymret for friluftinteressene, og tap av badeplass i Fjordparken. Ut fra allmenne interesser i strandsonen, fremmer de innsigelse mot planen. Understreker at erstatningsareal (jf. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen) skal ha visse kvaliteter, og representere en «fullverdig erstatning» for tapt areal. SMR mener at nær halve Fjordparken går tapt, og etterlyser en beskrivelse av hva som planlegges ved småbåthavna. SMR mener at det ikke er utreda alternativ plassering av konteinerplassen, og fremmer innsigelse med bakgrunn i at areal brukt av barn og unge ikke kan bygges ned dersom det finnes alternativ. Påpeker at fareområdet for 200-års flom ikke er avgrensa mot strandlinjen, og etterlyser bestemmelser knytt til faresonen som sikrer sikkerhet mot flom i samsvar med krava i Tek17 §7-2. Etterlyser plassering i sikkerhetsklasse for flomutsatte bygg i ROS-analysen. Etterlyser differensiering av hensynssonene relatert til rasfare og tilhørende bestemmelser so sikrer tilstrekkelig sikkerhet i henhold til TEK17 §7-3. Etterlyser utredning i ROS-analysen rundt risikoen rundt Hydro er en storulykkevirksomhet og fremmer innsigelse basert på manglene nevnt her, og vedrørende ras/flom-faren (som beskrevet over) Etterlyser utredninger av dagens støy-bilde i Fjordparken, og fremtidig støybelastning etter at konteinerplassen er etablert, og fremmer innsigelse til planen Kommentar fra forslagsstiller: Intensjonen med konteinerplassen, er at lokale/regionale aktører skal få mulighet til å utnytte ledig kapasitet på frakteskip som Hydro ikke fyller opp. Det er fattet en beslutning angående hvor roro-kaia skal ligge forut for denne reguleringsprosessen. Vi kan

	ikke se at det finnes mulig finansiering av to roro-kaier på Sunndalsøra, og mener at det ikke er hensiktsmessig å utrede flere lokasjoner. De samfunnsmessige fordelene med å etablere konteinerplassen, må veies opp mot ulempene for friluftinteressene. Planbeskrivelsen begrunner plasseringen av konteinerplassen og bakgrunnen for planen bedre etter revisjonen i januar 2021. Det er forsøkt etablert en badeplass i Fjordparken, men badeplassen er ikke attraktiv, og svært lite brukt, pga bunnforholda, og fordi avløpet fra renseanlegget kommer ut i dette området. Kommunen har prøvd å legge til rette for bading her, uten hell. Ønsket om en annen badeplass på Sunndalsøra, ble tydelig uttrykt av kommunens representanter og ungdommens representant på synfaringa som ble arrangert, i forbindelse med medvirkningsprosessen. Reguleringsplanen har bestemmelse om tett gjerde (/støyskerm) og beplantning langs gjerdet for å redusere støy fra, og innsyn til konteinerplassen. Planen påvirker ikke allmenne interesser i strandsonen i vesentlig grad, siden den delen av strandsonen som er mest attraktiv (mot Litjharren) er urørt av planforslaget. Planen endrer heller ikke situasjonen når det gjelder Fjordparken som «et utgangspunkt for både gå og sykkelturen». Gjerdet rundt konteinerplassen vil bedre forholda i parken når det gjelder innsyn til og støy fra både Hydro og konteinerplassen vesentlig. Støynivået i parken kan bli noe høyere på dager med stor aktivitet på konteinerplassen. Prosessen med å finne erstatningsareal er nøye beskrevet i planbeskrivelsen. Forslagstiller har tilbudt en engangssum som skal gå opparbeiding av en ny badeplass/friområde, lokalisert etter kommunens nærmere ønske, men har ikke «råderett» over prosjektet med ny badeplass. Kommunen har uttrykt at de ønsker å utarbeide reguleringsplan for plassering av ny badeplass ved Småbåthavna. Viser til kommentar til NVE angående flom og ras. Revidert ros-analyse beskriver dagens, og fremtidig støybilde bedre. Kommentar fra kommunedirektøren: Når det gjelder tilrettelegging for ungdom med badeplass var etableringen i Fjordparken et prøve- og strakstiltak i påvente av en mer permanent etablering. Det har kommet kritikk om at denne badeplassen ikke er så godt egnet pga nærhet til kloakkanlegg og lite tilgjengelighet. Kommunen har nå omregulert et område ved Sunndalsøra småbåthavn fra industri til friområde (reguleringsplan for Håsøran nord) for å legge til rette for at dette området kan utvikles til friområde/badeplass. Videre utvikling her er imidlertid avhengig av småbåtlaget. Et annet aktuelt område for bading er
--	---

	Tredalspollen. Det er et arbeid på gang for å gjenopprette Tredalspollen som badeplass som har stort engasjement i lokalmiljøet. Pollens venner har et godt samarbeid med grunneier og de har allerede rensket opp og fått fram noe av sandstranda for bading, men trenger midler for videre tilrettelegging. Bidrag med engangssum vil være en aktuell måte å få etablert erstatning for rekreasjon ved sjø. Dette både til allment friluftsliv ved forlengelse og utvikling av Drivapromenaden med universell turveg, og utendørs bademulighet ved f. eks. Tredalspollen.
Merknad nr. 5, fra Sunndal næringsforening, datert 06.01.2021	Resyme av merknad: Rekkefølgebestemmelsene må ikke være til hinder for mulig fremdrift og oppstart av den planlagte RoRo-terminalen ved Fjordparken. detaljreguleringen bør ikke foreta vedtak som er til hinder for realisering og fremdrift for den planlagte RoRo-terminalen ved Fjordparken. Kommentar fra kommunedirektøren: Kommunen foreslo ved 1. gangs behandling å ta med rekkefølgekrav om at erstatningsareal for friområde med badeplass for ungdom skal være sikret og opparbeidet før opparbeidelse av havnelager eller kontor/lager i bestemmelsesområde #1 settes i gang. Dette ble tatt med på offentlig høring slik at alle kunne komme med uttale til dette. På bakgrunn av merknadene som har kommet inn og signaler fra eksterne aktører foreslår vi å ta ut denne bestemmelsen. Utvikling av badeplass ved småbåthavna eller Tredalspollen kan ta tid da det er avhengig av eksterne aktører. Dette kan forsinke prosjektet. På denne bakgrunn mener vi at dette rekkefølgekravet tas ut. Bidrag med engangssum og støtte vil derimot være en aktuell måte å få etablert erstatning for rekreasjon ved sjø. Dette til allment friluftsliv ved forlengelse og utvikling av Drivapromenaden med universell turveg, og utendørs bademulighet ved f.eks. Tredalspollen.
Merknad nr. 6, fra T. Ottem Transport AS, datert 06.01.2021	Påpeker viktigheten av å få på plass en løsning som gjør at andre enn Hydro kan bruke roro-kaia. Dette vil langt på vei være en forutsetning for å lykkes med de planene man har for etablering av nye driftsaktiviteter på industriområdet. Vi mener den nye reguleringsplanen ikke reduserer bademulighetene i Fjordparken i nevneverdig grad. Den foreslåtte rekkefølgebestemmelsen

	om erstatningsareal til bading vil forsinke prosjektet med 1 til 2 år og øke kostnadene i millionklassen. Viktige høringsinstanser som Sunndal næringsforening, bedriftene som er under etablering og andre lokale bedrifter er utelatt. Kommentar fra kommunedirektøren: Kommunen foreslo ved 1. gangs behandling å ta med rekkefølgekrav om at erstatningsareal for friområde med badeplass på offentlig høring slik at alle kunne komme med uttale til dette. I tillegg til brev ble det annonsert på internett og i aviser slik at det ble offentlig tilgjengelig for alle i tilfelle noen ikke var med på adresselisten. På bakgrunn av merknadene som har kommet inn og signaler fra eksterne aktører foreslår vi å ta ut denne bestemmelsen. Utvikling av badeplass ved småbåthavna eller Tredalspollen kan ta tid da det er avhengig av eksterne aktører. Dette kan forsinke prosjektet. På denne bakgrunn mener vi at dette rekkefølgekravet tas ut. Bidrag med engangssum og støtte vil derimot være en aktuell måte å få etablert erstatning for rekreasjon ved sjø. Dette til allment friluftsliv ved forlengelse og utvikling av Drivapromenaden med universell turveg, og utendørs bademulighet ved f.eks. Tredalspollen.
Merknad nr. 7, innsigelse fra Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 06.11.2021	Resyme av merknad: Etterlyser beskrivelser av friluftverdiene i planområdet, og drøftinger av virkningene for friluftinteressene. Mener at det skal knyttes rekkefølgekrav til opparbeidinga av (flytta) parkeringsplass i Fjordparken, og fremmer innsigelse. Vil at sjøareala ved havneareal skal reguleres til ferdsel eller havneareal. Ønsker at feltkoder vises i tegnforklaringa. Kommentar fra forslagsstiller: Friluftverdiene og virkningene er drøfta i Ros-analysen. Parkeringsplassen er vist slik, -i fall det oppstår behov for ytterligere areal i parken. Forslagstiller har inngått avtale som dekker fullverdig erstatning, og vil ikke binde seg med tanke på ytterligere utgifter. Planen viser nå havneareal mellom dampbåtkaia og Hydro. Feltkoder er lagt inn i tegnforklaringa.

	Kommentar fra kommunedirektøren: Rekkefølgekrav til flytting av parkeringsplassen er drøfta med fylkeskommunen. Det er enighet om følgende bestemmelse: <i>Punkt 7.3 c) Samtidig med at ny parkeringsplass o_SPP blir opparbeidet skal den gamle parkeringsplassen på motsatt siden av vegen fjernes og opparbeides til friluftsområde.</i> Fylkeskommunen har trukket sin innsigelse på bakgrunn av dette. Dette innebærer ikke noe pålegg om å flytte parkeringsplassen, men hvis den blir flytta skal den gamle parkeringsplassen opparbeides til friluftsområde.
Brev til statsforvaltaren og fylkeskommunen om imøtekommelse av innsigelse, datert 12.02.2021	Sunndal kommune sendte over brev med reviderte plandokumenter til Statsforvaltaren og fylkeskommunen med spørsmål om de kunne trekke sine innsigelser på bakgrunn av de nye utredningene.
Fylkeskommunen trekker sin innsigelse i e-post datert 25.02.2021	Med utgangspunkt i oversending 25.02.2021 stadfester vi at motsegna til detaljreguleringsplan Fjordparken er endeleg trekt
Statsforvaltaren trekker sin innsigelse i brev datert 02.03.2021	Statsforvaltaren trekk med dette våre motsegner til detaljreguleringsplanen fremja i brev 05.01.2021.
Merknad nr. 8, fra Langset Mek AS, datert 21.12.2020	Resyme av merknad: Ber om at planen tar hensyn til økt trafikk av brede kjøretøy i Flaggnutvegen. Mener videre at det kan bli behov for å kjøre med terminaltraktor med tilhørende flak på Flaggnutvegen, og at da burde det være gode møteplasser på vegen, eventuelt bør vegen utvides. Ber også om at man vurderer fysisk skille mellom Flaggnutvegen og «virksomhet» på tilgrensende eiendommer. Kommentar fra forslagsstiller: Økt trafikk på Flaggnutvegen er vurdert i planbeskrivelsen, og vegen er dimensjonert for tungtransport. Sjelden kjøring på vegen med (unormalt) brede kjøretøy kan organiseres uten å utvide vegen. Virksomhet på tilgrensende eiendommer bør avgrenses til eiendommene. Hver enkelt bedrift / grunneier må vurdere om de ønsker gjerde.

Kommentar fra kommunedirektøren:

Kommunen er opptatt av at Flaggnutvegen blir tilfredsstillende for planlagt godstransport. Både at den er bred nok og har tilfredsstillende kvalitet og avgrensning.

Tekniske tjenester i kommunen uttaler at vegen ikke er bygd til den type godstrafikk og at utbedring som følge av økt trafikk av gods må foretas av utbygger.

Kommunen foretok befaring i området sammen med tilgrensende grunneiere Langset Mek den 3. mars og Melkild eiendom og busselskapet som leier arealet ved svingen den 9. mars for å se på forholdene.

Etter befaringen med Langset har vi notert følgende:

Vi så at vegens bredde varierte. Rett utenfor Langset målte vi bredden mellom kvitstripen og asfaltkanten på motsatt side av vegen til 6,3 meter. Den må altså utvides noe på enkelte partier for å få plass til 6,5 meter mellom kvitstripene. Vegskulderen er mange steder smal og er ikke dimensjonert for tunge laster. Vegen må derfor utbedres for å tilfredsstille kravene til nett for godstrafikk med kjørefeltbredde 3,25 meter og med tilfredsstillende skulder. Det bør også anlegges lommer for møtende trafikk. Det er behov for fysisk skille mellom vegen og næringsarealene. Dette er viktig når det blir økt trafikk på vegen. Spesielt i svingen ser en ikke hvor vegen går. Det ble vurdert at det er behov for å sette opp et ledegjerde/autovern slik at man ser vegen også ved snødekke. Dette må vurderes videre. Langset ville også vurdere å gjerde inn sin eiendom. Gjerde bør plasseres min. 1,5 meter fra kvitstripe.

Etter befaring med Melkild eiendom og busselskapet har vi notert følgende:

Området blir brukt til parkering av busser og biler. De to nærmeste plassene ved svingen er reservert for biler. Bussene rygger på egen grunn. Det er behov for å markere svingen for å unngå at folk kutter svingen og kommer inn i manøvreringsarealet til bussene. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner. En fysisk avgrensning må begrenses til ca 14 meter i selve svingen for å gi nok rom til inn og utkjøring til busser. Det ble vurdert at et autovern her i selve svingen vil markere vegen tilstrekkelig til at bilene på vegen ikke kutter svingen og skaper trafikkfarlige

	situasjoner. Det ble vurdert at dette bør være på plass når det legges opp til økt transport på vegen. Plasseringen av autovernet tilpasses inn og utkjøring av busser, svingradius på Flaggnutvegen med nødvendig breddeutvidelse og tilgrensende eiendom. Forslagsstiller har allerede foreslått at det tas med rekkefølgebestemmelse nr. 7.2 b) <i>merke asfaltert vegbane med bredde 6,5 meter mellom konteinerområdet og Rv 70.</i> Kommunedirektøren vurderer at det må sikres at asfaltert bredde er tilstrekkelig for slik oppmerking hele vegen, og at det er tilfredsstillende skulder på sidene som tåler tunge laster. Tilstrekkelig bredde og stabile sidekanter er svært viktig for at vegen skal tåle økt tungtransport. Denne svingen er også ganske krapp. Den har radius rundt 45. Når store biler tar svingen trenger de ekstra plass. Dette må hensyntas slik at det er tilstrekkelig plass for godstrafikk å kunne møtes. Det foreslås derfor følgende endring av bestemmelse nr. 7.2 b) <i>Merke asfaltert vegbane med bredde på 6,5 meter mellom konteinerområdet og Rv 70, i sving skal det merkes opp nødvendig breddeutvidelse for tungtransport. Dersom asfaltbredden er smalere enn dette skal den utvides. Det skal også sørges for stabile skuldre som tåler tung transport. Skulderen skal ha bredde på 0,5 meter og være i plan med asfalten for å hindre utglidning/avskalling.</i> Kommunedirektøren vurderer at det er behov for fysisk markering av svingen på Flaggnutvegen. Det vurderes at kvit stripe ikke er nok for markering av svingen. Kvit stripe vises ikke ved snø og is. Det vurderes at svingen må markeres fysisk med et autovern. Det vurderes at dette bør være på plass når det legges opp til økt transport på vegen. Det foreslås derfor at det tas med følgende bestemmelse: 7.2 d) <i>Sette opp fysisk avgrensning/autovern i svingen på Flaggnutvegen for å sikre at kjørende følger linjeføringa på vegen. Autovernet tilpasses svingradius på Flaggnutvegen, start og slutt tilpasses inn og utkjøring på eiendommen.</i>
Begrenset høring av bestemmelser om tiltak på Flaggnutvegen, e-post til berørte parter datert 11.03.2021	Sender forslag til justering av bestemmelsene til dere på begrenset høring. Bakgrunnen for endringen er at vi har vurdert Flaggnutvegen nærmere og ser at den ikke tilfredsstillende kravene til 6,5 meter mellom kvitstripene og tilfredsstillende skulder for godstransport hele vegen. Tilstrekkelig bredde og stabile sidekanter er svært viktig for at vegen skal tåle økt tungtransport.

	Det foreslås derfor følgende endring av bestemmelse nr. 7.2 b) <i>Merke asfaltert vegbane med bredde på 6,5 meter mellom konteinerområdet og Rv 70, i sving skal det merkes opp nødvendig breddeutvidelse for tungtransport. Dersom asfaltbredden er smalere enn dette skal den utvides. Det skal også sørges for stabile skuldre som tåler tung transport. Skulderen skal ha bredde på 0,5 meter og være i plan med asfalten for å hindre utglidning/avskalling.</i> Det er bra med oppmerking av vegbanen men det er også behov for fysisk skille mellom vegen og næringsarealene der dette mangler. Dette er viktig når det blir økt trafikk på vegen. Spesielt i svingen ser en ikke hvor vegen går. Vi har vurdert at det er behov for å sette opp et ledegjerde/autovern slik at man ser vegen også ved snødekke. Det vurderes at kvit stripe ikke er nok for markering av svingen. Kvit stripe vises ikke ved snø og is. På befaring så vi at svingen bør markeres fysisk med et autovern med rundt 14 meter lengde. Det vurderes at dette bør være på plass når det legges opp til økt transport på vegen. Det foreslås derfor at det tas med følgende bestemmelse: 7.2 d) <i>Sette opp fysisk avgrensning/autovern i svingen på Flaggnutvegen for å sikre at kjørende følger linjeføringa på vegen. Autovernet tilpasses svingradius på Flaggnutvegen, start og slutt tilpasses inn og utkjøring på eiendommen.</i>
Svar på begrenset høring av bestemmelser om tiltak på flaggnitvegen, fra SNE, datert 12.03.2021	SNE stiller seg positiv til foreslåtte endringer i rekkefølgebestemmelsene. SNE stiller seg positiv til å bidra økonomisk til å få tiltakene gjennomført. Siden dette er en kommunal vei forslår vi at gjennomføring av tiltakene må skje etter nærmere dialog, og i samråd med Sunndal kommune og aktuelle oppsittere, både når det gjelder praktisk gjennomføring og fordeling av kostnader.