

HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

## MØTEINNKALLING

**Utval:** Formannskapet  
**Møtestad:** Formannskapssalen Herøy rådhus  
**Dato:** 03.12.2014  
**Tid:** 13:30

Melding om forfall til tlf. 70081300.

Forfall til møter i kommunale organer skal vere gyldig i hht. Lov om kommuner og fylkeskommuner § 40, nr. 1.

Varamedlemer som får tilsendt sakliste, skal ikkje møte utan nærare innkalling.

---

**Dersom du ønskjer din habilitet vurdert i ei sak, må du melde skriftleg frå til Fellesekretariatet om dette i god tid før møtet (Forvaltningslova § 8, 3. ledd).**

Fosnavåg, 27.11.14

Arnulf Goksøy  
ordfører

## OFFENTLEG SAKLISTE:

Saksnr	Innhold
PS 220/14	Godkjenning av innkalling og sakliste
PS 221/14	Protokoll frå førre møte
PS 222/14	Delegerte saker
PS 223/14	Referatsaker
PS 224/14	Søknad om startlån – U.offl. § 13
PS 225/14	Veg frå Myklebust til Campus - godkjenning og finansiering
PS 226/14	4. Handsaming. Budsjett 2015 og Økonomiplan 2015-2018
PS 227/14	Ekstern gjennomgang av organisasjon, struktur og tenestenivå.
PS 228/14	Detaljreguleringsplan for FV 654 Indre Herøy kyrkje - Stokksundbrua. Utlegging til offentleg ettersyn/høyring.
PS 229/14	Områdereguleringsplan for Fosnavåg hamn - oppheva plan - vegen vidare
PS 230/14	Reguleringsplan gang- og sykkelveg Sandvika - Stokksundkrysset FV 10 - offentleg ettersyn
PS 231/14	Kjøp av grunn - Rogne AS
PS 232/14	Fristadbygget -eigarstrategi
PS 233/14	Budsjettendringar 2014
PS 234/14	Kommunedelplan trafikktrygging 2015-2018 - Slutthandsaming
PS 235/14	Kommunereform - lokal framdriftsplan

**Delegerte saker frå avdelingane**

DS 43/14

Gnr 34 Bnr 22 - Klage på gebyr

DS 44/14

Gnr 34 Bnr 22 - Klage på gebyr

**Referatsaker**

RS 57/14

Søknad om gåve til Lions Røde Fjær  
2015



PS 220/14 Godkjenning av innkalling og sakliste

PS 221/14 Protokoll frå førre møte

PS 222/14 Delegerte saker

PS 223/14 Referatsaker



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Anlegg- og driftsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	LSH	Arkivsaknr:	2014/14
		Arkiv:	L81

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
225/14	Formannskapet	03.12.2014
	Kommunestyret	17.12.2014

### VEG FRÅ MYKLEBUST TIL CAMPUS - GODKJENNING OG FINANSIERING

#### Tilråding frå rådmannen:

1. Herøy kommune vedtek å bygge vegarm frå Myklebust til Campus.
2. Herøy kommune vedtek å løyve 11,8 mill kroner til prosjektet. Løyvinga vert finansiert ved låneopptak.

Særutskrift:

Anleggs- og driftsavdelinga v/Lene S. Huldal, her  
Statens vegvesen v/Arne Leikanger, [arne.leikanger@vegvesen.no](mailto:arne.leikanger@vegvesen.no)  
Økonomileiar, her

**Vedlegg:**

- 1 Avtale med SVV
- 2 Oversiktskart
- 3 Avtale med grunneigar gnr/bnr 37/50

**Bakgrunn:**

Vedtak i K-sak 20/14, 27.02.2014:

1. *Herøy kommunestyre bed administrasjonen hente inn anbod på bygging av vegarm frå FV 654 Myklebust til kulturhusområde/badeland snarast råd. Kostnadsoverslag og finansiering skal leggjast fram for kommunestyret for endeleg avgjerd før bygging av vegarma.*
2. *Herøy kommune godkjenner utkast til avtale mellom Herøy kommune og Statens vegvesen.*
3. *Ordførar har fullmakt til å signere avtalen på vegne av kommunen.*

Prosjektet er no detaljprosjektert og anbod er henta inn. Denne saka gjeld finansiering og endeleg vedtak om å bygge vegen.

**Saksopplysningar:**Dagens situasjon

I februar 2015 skal nytt badeland stå ferdig og vil føre til auka trafikkbelastninga på eksisterande veg (Lisjebøvegen frå kyrkja og ned til Campusområdet). Det er allereie mykje trafikk på denne vegen, hovudsaklig knytt til skule og fritidsaktivitetar. Vegen er ikkje dimensjonert for bussar og det er lite rom for utviding på dei smalaste punkta.

Ny veg

Den nye vegen som er planlagt frå Myklebust til Campus skal i framtida inngå som ein del av ny innfartsveg til Fosnavåg. Kommunen skal etter inngått avtale med Statens vegvesen, drifte vegen fram til fylket tek over når resten av innfartsvegen er utbygd. Som følgje av dette så skal Statens vegvesen ha høve til å møte ved byggemøte og deira tidsbruk skal fakturerast kommunen.

Ny tilkomst til Campusområdet vil medføre ei sikrere trafikkavvikling og inkluderar også gang- og sykkelveg og komplett veglysanlegg. Den nye vegen er også viktig i beredskapssamanheng.

Steinmasser

I samband med utbygging av uteområdet ved Campus har det vorte teke ut store mengder fjell. Overskotsmassane etter at uteområdet og vegbygginga på Campusområdet er ferdig opparbeidd ligg i deponi i/ved rundkøyringa til framtidig innfartsveg. Utsprenging og opparbeiding av uteområde og veg er kosta av kommunen i eit eige prosjekt. Ein ser det som prinsipielt korrekt og formålstenleg at inntekter og utgifter vert postert på det prosjektet dei høyrer til. Dvs. at deponimassane bør ha ein verdi som ei inntekt for uteområdet og som ein kostnad for den nye vegen til Campus.

Med bakgrunn i ovanståande har ein rekna med verdien av steinmassane som ein kostnad for å få fram kommunen sitt reelle bidrag til framtidig innfartsveg. Verdien av steinmassane som ligg i deponi er stipulert med bakgrunn i nyare erfaringstal.

Steinmassane som ligg i deponi er ikkje tilstrekkeleg til bygging av heile vegtraseen. Ein har såleis føresett at eit areal (regulert til parkering) med fjell som ligg inntil parkeringa ved Ytre Herøy ungdomsskule(YHU) vert planert og at fjellmassane (anslagsvis 3500 m<sup>3</sup>) vert nytta i vegtraseen. Dette vil gi moglegheit for om lag 35 nye parkeringsplassar ved YHU/idrettsområdet. Det må i tillegg truleg hentast ut ein del fjellmasser frå Mjølstadneset.

#### Status anbodskonkurranse

Det kom inn 6 tilbod. Tilboda er evaluerte og tildeling av kontrakt er gjort. Frist for merknadar på tildeling er ikkje ute når denne saka vert skriven.

#### Kostnadar

Herøy kommune har fått tilsegn på 10.000.000 kr i RDA-midlar til vegutbygginga, noko som er for lite i forhold til total prosjektkostnad. Sjå kostnadsoppsett nedanfor.

Til no har det påløpt kostnadar til

- grunnverv
- grunnundersøking
- arkeologiske registreringar
- prosjektering
- prosjektoppfølgjing
- omlegging av eksisterande avlaupsanlegg

Vidare kostnadar vil hovudsakleg vere knytt til prosjektoppfølgjing både for kommunen og vegvesenet, kostnadar med bygging av veg og kostnadar som følgje av grunnavtale. I K-sak 114/13 vedtok Herøy kommune grunnavtale med eigar av gnr/bnr 37/50 (sjå vedlegg) som forpliktar kommunen til ein del arbeid på bygget og tilstelling av uteområdet, kostnadane er stipulerte.

Kostnadsoppsett:

Grunnverv	kr	4 084 127
Stipulert kostnad grunnavtale gnr. 37 bnr.50	kr	500 000
Grunnundersøking	kr	200 860
Arkeologi	kr	1 117 856
Prosjektering	kr	300 000
Masser frå eksisterande deponi	kr	3 900 000
Tilbodssum entreprenør	kr	9 600 000
Uføresett	kr	1 027 157
Prosjektoppfølgjing	kr	450 000
Prosjektoppfølgjing Statens vegvesen	kr	120 000
Omlegging avlaupsanlegg	kr	500 000
<b>Sum prosjektkostnad</b>	<b>kr</b>	<b>21 800 000</b>

*Alle beløp ekskl.mva.*

Prosjektkostnad	kr	21 800 000
-Tidlegare tilskot RDA	kr	10 000 000
<b>=Behov for løyving</b>	<b>kr</b>	<b>11 800 000</b>

*Alle beløp ekskl.mva*

### **Vurdering og konklusjon:**

Campusområdet femnar om både kulturhus, badeland, aktivitetspark og idrettsområde, samt tilkomst vidare til barne- og ungdomsskule. Dette akkumulerer trafikk av både køyrande, gåande og syklande nær sagt heile døgnet. Med den trafikkauken som må påreknast når Sunnmørsbadet opnar vurderer vi den nye vegen som avgjerande for ei forsvarleg trafikkavvikling.

Vi vurderer vegarma som særst viktig for å få ein god tilkomst til området, ikkje berre for mjuke trafikantar og bilistar, men også i beredskapsamanheng. For beredskapen gir den nye vegen auka tryggleik og moglegheit for innsats ved uønska hendingar.

Total prosjektkostnad er stor sett opp mot antal meter veg som skal byggast. Dette må sjåast i samanheng med at vegarma på 300m er ein liten del av ein større innfartsveg. Dei store grunnlagskostnadane knytt til grunnerverv og arkeologi er med på å gi eit skeivt bilete av kostnadane når innfartsvegen vert bygd stykkevis.

Det er til no rekneskapsført det meste av grunnlagskostandar som grunnerverv, arkeologi, prosjektering, grunnundersøkelse og omlegging av avlaupsanlegg på prosjektet. Vidare er det skriven under på avtale med vegvesenet som regulerer kommunen si bygging av vegen. Vi ser det som naturleg at med alt arbeid og kostnadar som er lagt i prosjektet til no, samt føringane som er lagt ved at avtalen med vegvesenet er inngått, at vegen vert bygd.

Med bakgrunn i ovanstående saksutgreiing og ei total vurdering av saka vil rådmannen tilrå at kommunestyret vedtek å bygge vegarma frå Myklebust til Campus. Dette inneberer ei løyving på 11,8 mill kroner som må lånefinansierast.

#### Konsekvensar for folkehelse:

Den nye vegen har gang- og sykkelveg med flott utsikt mot naturreservatet Myklebustvatnet.

#### Konsekvensar for beredskap:

Vegen bedrar tilkomst for beredskap til Campusområdet, samt gir fleire innsatsmoglegheiter.

#### Konsekvensar for drift:

Det vert 300m veg som skal vedlikehaldast, noko som utgjør om lag 29.500kr (tal frå 2013) i auka driftsutgifter. Vegarma er ein del av innfartsvegen til Fosnavåg og ved realisering av resten av innfartsvegen vil Statens vegvesen ta over drifts- og vedlikehaldsansvaret for vegarma. Det er ikkje bestemt når dette skal skje.

#### Konsekvensar for økonomi:

For å utføre utbygginga må det gjerast låneopptak på kr 11.800.000 som gir årlege rente- og avdragskostnadar om lag kr 400.000.

Fosnavåg, 23.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jon Rune Våge  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Lene Søvik Huldal

# Avtale

mellom

HERØY KOMMUNE RADMANNEN	
Fred nr. 2014/14	Saksbeh. dsh
- 4 APR 2014	
Ark kode P.	d81
Ark kode S	
J nr.	Dok.nr. 5
Kassasjon	

**Statens vegvesen Region midt (SVV)**  
 på vegne av Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK)  
 og  
**Herøy kommune**

om prosjekt:

**Bygging av delarm frå Myklebust til Badeland (Campus)  
 på ny innfartsveg til Fosnavåg (framtidig fylkesveg 654)  
 med mellombelse kryssløysingar.**

**1. Allmenne vilkår**

Avtalen omfattar prosjektering, godkjenning av planar, grunnverv, ansvar som byggherre, finansiering, opparbeiding, overtaking og garanti.

Herøy kommune skal stå for prosjektering og bygging av delarm av framtidig fv. 654 frå Myklebust til Badeland som vist i reguleringsplan, vedtatt 25. april 2013.

Herøy kommune, heretter kalla utbygger, er representert ved Lene Søvik Huldal (tlf 95131137, e-post: lene.huldal@heroy.kommune.no )

Møre og Romsdal fylkeskommune delegerer inngåing og oppfølging av denne avtalen til Statens vegvesen Region midt.

Statens vegvesen, heretter kalla SVV, er representert ved Arne Leikanger (telf. 91576599, e-post: arne.leikanger@vegvesen.no)

All informasjon som partane tek imot etter at avtalen er inngått, og som kan tenkast å påverke nokon av punkta i avtalen, skal utan ugrunna opphald leggst fram for den andre parten, ved oppgitt representant.

**2. Meir om prosjektet**

Prosjektet omfattar ny veg med gangveg frå dagens fv. 654 på Myklebust via framtidig rundkjøring ved Myklebustvatnet og vidare til Badeland (Campus).

Ved Myklebust skal vegen no i første byggesteg knytast til eksisterande fv. 654 i eit mellombels T-kryss. Men byggeplanane som skal sendast til SVV for godkjenning må også vise korleis horisontalkurvatur og lengdeprofil/høgder skal vere i den framtidige kryssløysinga. Mest mogleg av dette fyrste byggesteget av innfartsvegen bør kunne inngå i den permanente vegløysinga ned mot rundkjøringa utan endringar.



I det første byggesteg skal vegen byggast «rett fram» gjennom den regulerte rundkjøringa. Men all utfylling ned mot verneområdet må fullførast no slik at ein slepp å få nye, utvida, inngrep mot Myklebustvatnet når rundkjøringa og resten av vegen skal fullførast seinare.

### 3. Framdrift

Herøy ønskjer at fyllingsarbeid i vegtraseen kjem i gang så raskt som mogleg. Målet er at vegen skal vere ferdigbygd til 1. november 2014.

### 4. Prosjektering/ byggeplan/ gjennomføring

Bygging av prosjektet skal utførast i samsvar med tekniske planar (byggeplan). Byggeplanen skal godkjennast av SVV. Innhaldet i byggeplanen skal vere i samsvar med SVV sine handbøker og vegnormalar. SVV skal svare på godkjenning av byggeplanen innan 21 dagar.

At SVV godkjenner byggeplanen, endrar ikkje på utbyggjar sitt ansvar for planen, men skal sikre at alle relevante og aktuelle normalar vert følgde.

Før det kan plasserast steinmasse i vegtraseen må det ligge føre byggeplaner som viser grunnforhold og behov for masseutskifting under de områda der steinmassen skal plasserast. Nødvendig masseutskifting må gjennomførast før eller samtidig med steinfyllinga. Det må også vere avklart kva det er behov for av stikkrenner (frå tunnelen) gjennom fyllinga.

Det er ein føresetnad at utbyggjar har innhenta og fått naudsynt løyve og godkjenning av tiltaket, inkl. kommunal byggjeløyve. Dette gjeld også avklaringar med kulturvern- og naturvernstyresmakter.

Utbygger er ansvarlig for konkurranse og val av entreprenør, jf. Lov om offentlige anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 og Forsyningsforskriften, FOR-2006-04-07-403, som gjeld frå 1. januar 2007. Det må stillast krav om at aktuelle entreprenørar har det faglige, tekniske og økonomiske grunnlaget som er naudsynt for å oppfylle kontrakten, inkl. erfaring frå liknande prosjekt.

Byggeplan skal innehalde faseplan for trafikkavvikling.

Følgjande tabell syner kva standard som skal leggest til grunn for fv. 654

Vegklasse	Gateprofil
ÅDT 2012 på dagens fv. 654	6350 kjt/døgn, 6 % tunge
Vegbreidde (mellom kantstein)	7.00 m
Køyrefelt	3.25 m
Skulder	0.25 m
Maks. stigning	8 %
Dim. køyretøy	VT
Dim. fart	50 km/t
Max tverrfall	5 %

##### 5. Byggherre – byggjeleiar – SHA

Utbygger står som byggherre i samsvar med Byggherreforskrifta.

Før arbeidet kan starte, skal byggherren utarbeide kvalitetsplan, inkl. kontrollplan og SHA-plan (plan for sikkerheit, helse og arbeidsmiljø). Det skal utnemnast SHA – koordinator for arbeidet.

Utbygger sin byggjeleiar skal ha erfaring og kompetanse frå liknande byggjeprojekt, og vere godkjent for arbeidet. Byggjeleiar skal ha den daglege oppfølginga av prosjektet, inkl. kvalitetsoppfølging, og skal vere ansvarlig for naudsynt rapportering til SVV. Byggjeleiar er også ansvarleg for at SHA-oppfølginga som vert kravd for arbeid på offentleg veg blir følgd, inkl. arbeidsvarsling.

Utbygger skal avklare alle tilhøve med andre partar og offentlege etatar. All kontakt og avtalar med private, entreprenørar eller offentlege etatar skal gå gjennom utbygger.

Informasjon til omgivnadane er utbygger sitt ansvar.

##### 6. Oppstarts- og byggjemøte

Før arbeidet startar, skal partane ha eit oppstartsmøte, ev. saman med entreprenør,

Utbygger kallar deretter inn til byggjemøte etter behov. SVV skal kallast inn til, og ha referat frå, alle byggjemøte. SVV skal varslast spesielt dersom det skal diskuterast endringar i planane.

#### **7. Grunnerverv**

Utbygger skal erverve naudsynt grunn og andre rettigheiter for å gjennomføre prosjektet.

Med naudsynt meiner vi i utgangspunktet det areal som etter SVV sin praksis blir definert som veggrunn. Dette arealet er for fylkesveg avgrensa til minimum 1 m utanfor skjeringsstopp/ fyllingsfot, men er likevel minimum 6 m utanfor vegkant på køyreveg og 2 m utanfor kant på gang- og sykkelveg.

Når anleggsarbeidet er utført, skal utbygger søkje om frådeling av aktuelt areal og rekvirere oppmålingsforretning.

Når veganlegget skal overleverast til SVV på vegne av MRFK, er MRFK reell eigar av arealet, sjølv om overføring av formell heimel vil ta noko lenger tid.

Dersom frivillige forhandlingar med grunneigarar/ rettshavarar ikkje fører fram, må Herøy kommune stå for ekspropriasjon og innhente førehandstiltreding av naudsynte areal. Alle kostnader knytt til ei ev. ekspropriasjonssak skal dekkast av utbygger.

#### **8. Arbeidsvarsling**

Før arbeidet vert sett i gang, skal SVV godkjenne arbeidsvarslingsplan. Utbygger er til ei kvar tid ansvarleg for at arbeidsvarslinga er i samsvar med gjeldande varslingsplan, jf. handbok 051.

#### **9. Kvalitetskontroll**

Dokumentasjon på teknisk kvalitetskontroll skal vere i samsvar med handbok 018, og skal fortløpande sendast til SVV. Kontrollplanen skal omfatte alle arbeid der det er sett kvalitetskrav.

SVV skal kunne gjennomføre stikkontroll, og SVV skal varslast for ev. kontroll ved alle arbeidsoperasjonar der produkt vert tildekt som for eksempel membran, asfalt osv.

SVV har rett til å utføre teknisk kvalitetskontroll til ei kvar tid på anlegget. Slik kontroll skal gjennomførast utan kostnad for utbygger.

Andre tenester som SVV utfører/leverer på særskilt oppmoding frå utbygger i byggetida, skal fakturerast vidare til utbygger utan påslag.

#### **10. Overlevering**

Det skal haldast overleveringsforretning frå entreprenør til Herøy kommune når alt arbeid er utført i samsvar med denne avtalen. Før overleveringa skal kommunen avklare med SVV om alle kvalitetskrav er oppfylt.

Kommunen skal overlevere den delen av prosjektet som inngår i regulert innfartsveg vederlagsfritt til fylkeskommunen når det blir midlar til å fullføre dette vegprosjektet med nye kryssløysingar og tunnel til Fosnavåg sentrum (og Vågen). Først da vil eigedoms-, drifts- og vedlikehaldsansvaret gå over til MRFK, ved SVV. Inntil dette skjer vil heile vegarma frå Myklebust til Badeland (Campus) vere klassifisert og driftast som kommunal veg.

Oppdaterte byggeteikningar, «som bygd», skal sendast SVV innan 3 mnd. etter at anlegget er avslutta. Dette skal leverast både på papir og elektronisk. Prosessen omfatter også leveranse av digitale ferdigvegsdata til oppdatering av FKB (FellesKartdataBase) og NVDB (Nasjonal VegDataBank) i hht. objektliste frå Statens vegvesen. Geometri leveres på SOSI-format med objekttyper fra den til enhver tid gjeldende "Objektliste for ferdigvegsdata til kart og NVDB", og etter gjeldende SOSI-versjon. SOSI-fila skal gi opplysninger om kvalitet (målemetode og stedfestingsnøyaktighet), dato (datafangstdato) og produsent. Egenskapsdata til NVDB leveres på egnet format (f.eks. Excel) etter nærmere avtale. Alle data leveres i EUREF89 og NN2000 om ikke annet er avtalt. For nøyaktighetskrav vises det til "HB 018 Vegbygging".

Dokumentasjonen skal være i henhold til gjeldende håndbøker og standarder. Byggherre bærer alle kostnader knyttet til dette dokumentasjonsarbeidet.

Spesielle tekniske anlegg skal leverast med full teknisk dokumentasjon/ samsvars-erklæring og instruks for D/V (drift/vedlikehald). Koordinatar for kablar/ rør skal gå fram av dokumentasjon.

#### **11. Garanti/ reklamasjon**

Som sikkerheit for at anlegget vert gjennomført innan fastsett tid og med fastsett kvalitet, skal utbygger sikre seg med garantiar frå entreprenør i samsvar med krava i NS 8405.

Herøy kommune må koordinere eventuell reklamasjon og garantibefaring mellom partane i garantiperioden.

Bankgaranti for SVV sine veganlegg i garantiperioden, blir etablert med utgangspunkt i kostnaden for vegarbeida. Garantien må overførast frå utbygger til SVV ved endeleg overlevering av anlegget til SVV dersom overlevering skjer i løpet av garantitida.

#### **12. Økonomi**

Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal gjorde i møte 5. september slikt samrøystes vedtak:

**Samrøystes vedtak i Samferdselsutvalet - 05.09.2012**

1. Samferdselsutvalet gjev løyve til at Herøy kommune kan nytte **overskotmasse** frå utbygginga av Badeland til realisering av eit første byggesteg, Myklebust-Badeland, for ny innfartsveg til Fosnavåg.
2. Realisering av prosjektet skal skje i samråd med Møre og Romsdal fylke og States vegvesen. Kommunen må syte for plassering av tunnelmassane ved seinare utbygging. Kommunen tek HMS-ansvaret med masseplass frå Badeland.
3. Alle kostnader knytt til prosjektet vert å rekne som ein del av kommunen sitt bidrag i tilknytning til den samla realiseringa av ny innfartsveg til Fosnavåg.
4. Prioritering av vidare framdrift for FV654 Innfartsveg til Fosnavåg blir å kome tilbake til ved seinare oppdatering av investeringsprogrammet for fylkesvegvar.

Utbyggar skal finansiere heile prosjektet inkl. naudsynt planlegging og prosjektering.

Kostnader for SVV som følgje av sidemannskontroll av prosjektering utført i regi av utbyggar og deltaking i møte og overleveringsforretning vert fakturert kommunen.

Dersom det vert naudsynt å flytte kablar, rør og liknande som ligg i eller utanfor eksisterande veg, skal desse flyttast etter avtale mellom utbyggar og SVV.

Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal vedtok i møte 17. april 2013 ei slik tilråding:

**Tilråding frå Samferdselsutvalet - 17.04.2013**

Møre og Romsdal fylkeskommune finn å kunne gå inn med økonomisk støtte til arkeologiske utgravingar i samband med deler av ny innfartsveg til Fosnavåg. Endeleg løyving vert teke stilling til, etter at reguleringsplanen er godkjent.

Vidare oppfølging av økonomisk støtte til arkeologiske utgravingar må kommunen følgje opp som eiga sak. Det er ikkje omfatta av denne avtalen.

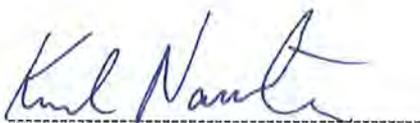
**13. Heving av avtalen**

SVV har rett til å heve avtalen dersom utbyggar ikkje oppfyller dei pliktene som følgjer av denne avtalen. Avtalen kan også hevast dersom vesentlege føresetnader vert endra før byggestart.

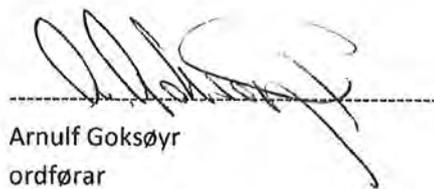
Avtalen er trykt i to eksemplar, der partane skal ha kvart sitt. Avtalen trer i kraft når begge partar har signert.

Molde, 27.03.14

Fosnavåg, 18.03.2014

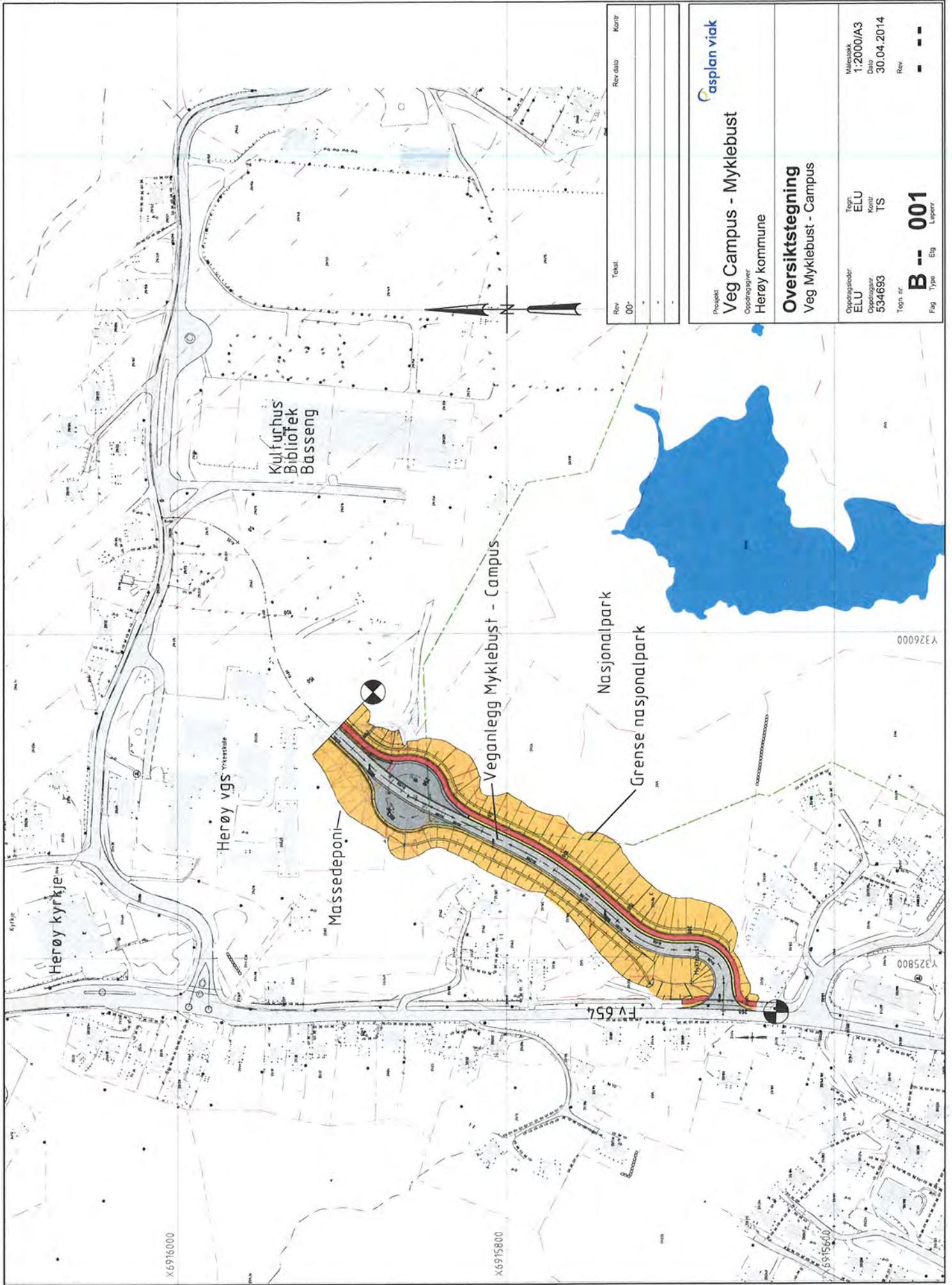


Knut Nauste  
Avdelingsdirektør  
Statens vegvesen  
Vegavd. Møre og Romsdal



Arnulf Goksøyr  
ordfører  
Herøy kommune





Rev	Tittel	Rev dato	Kont
00-			

asplan viak  
**Prosjekt:** Veg Campus - Myklebust  
 Oppdragsnavn: Herøy kommune  
**Oversiktstegning**  
 Veg Myklebust - Campus

Oppdragsleder:	Tegn:	Målestokk:
ELU	ELU	1:2000/A3
Oppdragsnr:	Kont:	Dato:
534693	TS	30.04.2014
Tegn. nr:	Rev:	
<b>B -- 001</b>	Egg	--
Fag	Type	Uppgr

## AVTALE MELLOM HERØY KOMMUNE OG EIGAR AV GNR 37, BNR 50 ANDOR H. LEINE.

I samband med bygging av del av ny innfartsveg til Fosnavåg mellom eksisterande FV 654 og Campus Fosnavåg er det gjort slik avtale mellom partane:

1. Herøy kommune overtek ca 269 m2 frå gnr. 37 bnr. 50 mot at eigaren av gnr. 37 bnr 50 overtek ca 199 m2 frå Herøy kommune slik som vist på kart datert 07.06.2013.
2. Herøy kommune fyller opp og planerer arealet vest og nord for bustadhuset (mellom gang-/sykkelveg, hus, haug og vegfylling) til eit nivå tilsvarande nest siste steinhøgda på muren mot gang-/sykkelvegen. Ein del av det oppfylte arealet skal tilsåast og ein del grusast/asfalterast etter nærare avtale med eigar av gnr. 37 bnr. 50.
3. Herøy kommune steller til avslutninga mot haugen og knyter saman dei 2 hagenivåa med ein sti langs nordsida av huset.
4. Herøy kommune riv eksisterande murgarasje på vestsida av huset og legg rivingsmaterialet i fyllinga.
5. Herøy kommune set ned drenskum på nedre del av nytt oppfylt uteområde, legg ned drencrør frå kum og forbi vegskråning (etter anlegget vert dette ei privat leidning) samt sikrar drenering til kummen frå det oppfylte området.
6. Døra på nordsida av huset skal flyttast og nytt vindaug med redusert lysopning skal innsetjast på vestveggen. Døra og høgda på det nye vindauget vert å tilpasse i høve til det nye oppfyllingsnivået mot huset.
7. Herøy kommune tømmer eksisterande septiktank, knuser den og lar restane inngå som ein del av fyllinga.
8. Herøy kommune set opp nytt gjerde/rehabiliterer eksisterande gjerde frå enden av vernemur og vidare mot veg og gangveg.
9. Herøy kommune etablerar skjerming (levegg e.l.) for deler av uteopphaldsområdet på eigedommen som kompensasjon for fjerning av eksisterande vern (graner mot nord). Type og omfang av skjerming vert fastsett i samråd med eigar av gnr. 37 bnr. 50.

455 RjD/MSL

HERØY KOMMUNE  
BADMANNEN

12 AUG. 2013

JAV. Duk nr 27

FORSLAGET

Fosnavåg, den 09.08.2013

  
Herøy kommune



  
Eigar av gnr. 37 bnr. 50



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Økonomiavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	GEO	Arkivsaknr:	2014/1209
		Arkiv:	124

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
226/14	Formannskapet	03.12.2014

#### 4. HANDSAMING. BUDSJETT 2015 OG ØKONOMIPLAN 2015-2018

##### Tilråding frå rådmannen:

15 Kommunestyret vedtek budsjettet for 2015 og økonomiplanen for perioden

2015-2018 På grunnlag av dei rammer og føresetnader som er fastsett i denne planen.

Særutskrift:

- Fylkesmannen i Møre og Romsdal
- Vest Kontroll AS
- Søre Sunnmøre Kommunerevisjon
- Avdelingane, her

## Vedlegg:

- [Oversikt over nye vedtekne drifts- og investeringstiltak](#)

## Saksopplysningar:

I formannskapsmøtet den 25. november vart det lagt fram slikt forslag til vedtak:

### 1. Kommunestyret vedtek følgjande strategi:

Herøy kommunestyre ser folketalsvekst og positivt omdøme som dei to mest sentrale indikatorane for positiv utvikling. Kommunestyret vedtek følgjande strategi for dei 4 programområda i økonomiplanperioden:

#### Arbeidsmiljø

- utvikle gode leiarar på alle nivå gjennom systematisk leiarutvikling
- utvikle kompetansen til dei tilsette med bakgrunn i organisasjonen sitt behov

#### Tenester

- Tilpasse tenestenivået og folk sine forventingar til det kommunen kan levere innanfor tilgjengelige ressursar
- Leggje vekt på kvalitet og kompetanse på dei tenestene kommunen leverer
- Utføre god sakshandsaming i samsvar med forvaltningslova.

#### Lokalsamfunn

- Leggje til rette for bustadbygging
- Satse på kultur og oppleving
- Omdømebygging

#### Økonomi

- Streng prioritering i drifta
- Satse på tiltak som frigjev ressursar
- Byggje opp bufferfond
- Ta ut synergjar gjennom samarbeid

### 2. Rammene til dei ulike avdelingane blir slik i 2015 (runda av til næraste kr 5.000,-).

Område	Brutto	Brutto	Netto	Netto
	Utgift 2015	Inntekt 2015	Utgift 2015	budsjett 2014
Pol. Leiing	4.150	120	4.030	3.695
Adm leiing	6.300	2.180	4.120	3.320
Serviceforretning	4.150	830	3.320	3.000
Fellessekretariatet	2.405	195	2.210	2.185
Økonomiavd	6.120	470	5.650	6.160
Pers og org. avd	10.120	2.060	8.060	8.235
IKT	5.670	470	5.200	4.550
Overføringar til andre	34.830	25.850	8.980	8.800

Barnehageavdelinga	68.065	3.835	64.230	61.680
Skuleavdelinga	126.350	17.540	108.810	109.900
Barn, familie og helse	48.255	10.060	38.195	34.545
Pleie og omsorgsavd.	125.490	19.840	105.650	101.730
Bu- og habilitering	49.000	11.130	37.870	36.285
Sosial og flykting	14.960	5.365	9.595	9.520
Kulturavdelinga	17.995	9.475	8.520	8.020
Utviklingsavdelinga	8.675	2.885	5.790	6.330
Anlegg og driftsavd.	39.790	23.830	15.960	12.240
Eigedomsavdelinga	32.870	15.595	17.275	15.140
Samhandlingsreforma	295	295	0	12.400

3. Herøy kommune vedtek den gjeldande maksimalsatsen for inntektsskattøre for år 2015.

4. Kommunale avgifter, betalingssatsar, husleiger og eigendelar vert prisjustert Om ikkje anna vert bestemt særskilt.

5. Det vert vedteke slike endringar i betalingssatsane:

a) Barnehagesatsane følgjer den statlege maksimalprisordninga i 2015.

Kr 2.580,- for heil plass + matpengar kr 300,-.

b) Husleiga for kommunale utleigebustadar vert regulert årleg etter kontraktsdato dersom endringa i konsumprisindeksen for same periode er positiv. Ved inngåing av ny husleigekontrakt vert veiledande husleige for leigeobjektet vurdert opp mot og eventuelt regulert til same nivå som for tilsvarande kommunale leigeobjekt. Dersom husleigesatsen for eit eller fleire kontraktsforhold avvik frå gjengs leige, kan forvaltar regulere husleiga til gjengs nivå i tråd med krava i husleigelova.

c) Vaksinasjon kr 350,- pr konsultasjon + dekning av vaksinekostnader.

d) Abonnementsordninga for heimetenestene vert slik:

(Pr. 1.5.14 er 1 G kr. 88.370,-

- Timepris: kr 250,- (kr 240,- i 2014)
- 2-3 G – Kr 1.000,- per mnd (kr 960,-)
- 3-4 G – Kr 1.300,- per mnd (kr 1.220,-)
- 4-5 G – kr 1.600,- per mnd (kr 1.500,-)
- Over 5 G – kr 1.900,- per mnd (kr 1.850,-)

e) Leige tryggjeleksalar kr 300,- per månad (kr 300,-).

f) Korttidsopphald institusjon kr 142,- pr døgn (kr 137,-)

Kommunen vil automatisk oppjustere sine satsar i tråd med sentrale justeringar.

g) Dagplass ved institusjon kr 74,- pr dag (kr 72,-).

Kommunen vil automatisk oppjustere sine satsar i tråd med sentrale justeringar.

h) Sal av middag ved institusjonane kr 80,- pr middag (kr 75,-)

i) Utkøyring og sal av middag frå institusjonane kr 100,- pr middag (kr 90,-)

j) Kurdøgnprisen for opphald i institusjonane (sjukeheimane) vert sett til kr (kr 1.776,- per døgn i 2014. 2015 blir først kjent når budsjettet til PO er vedtatt – når tilrådinga til K-styret er kjent)

k) Andre avgifter, betalingssatsar etc vert auka med 3,0 %

l) Tilknytningsavgift for kloakk, kloakkgebyr, feieavgift, renovasjonsavgift, avgift for tvungen slamtømming, elevavgift kulturskulen, prisar i skulefritidsordninga (SFO), og gebyrsatsane for byggesakshandsaming, oppmåling, planarbeid etc vert fastsett for 2015 gjennom eigne vedtak i kommunestyret.

m) Festeavgift vert sett til kr. 130,- pr. år pr. grav. (opp kr 5,- per år)

6. Herøy kommunestyre har lagt til grunn eit forventa utbytte frå Tussa Kraft AS på minimum kr 7.100,- pr aksje og ber rådmannen gjere selskapet merksam på dette.
7. Budsjettet for 2015 fører til slike nye faste stillingsheimlar:
  - a) 0,75 årsverk PO (kreftsjukepleiar)
8. Det vert lagt fram særskilde saker for handsaming av avtalevilkår og økonomisk deltaking når søknad ligg føre når det gjeld saker knytt til planlegging og utbygging i samband med næringsutvikling og infrastrukturanlegg.
9. Kommunestyret ynskjer ein ekstern gjennomgang av organisering, struktur og tenestenivå, for å sjå kvar drifta kan effektiviserast. Ein plan for dette må snarast rådleggast fram for kommunestyret for handsaming. Fram til denne planen er godkjent innfører kommunestyret stans i tilsetjing og vikarbruk i alle vakante stillingar, med unntak av turnusstillingar, undervisningsstillingar, stillingar knytt til ressurskrevjande brukarar, samt reinhald.
  - a. Ved presserande behov for tilsetjing i vakant stilling skal dette avgjerast av formannskapet.
  - b. Rådmannen får fullmakt til å utføre kontinuerlige budsjettendringar knytt til dette.
11. Budsjettrapportering og rapportering etter måltal skal skje kvart tertial 30.04 og 31.08.
12. Kommunestyret vedtek eit låneopptak på NOK 106,0 mill for 2015. Ordførar og/eller rådmann får fullmakt til å ta opp og godkjenne lånevilkåra innanfor oppgitt låneramme i budsjettet.
- 13 Kommunestyret vedtek låneporteføljen til Herøy kommune, og alle lån i porteføljen kan vere aktuelle for refinansieringar i budsjettåret 2015. Rådmannen står fritt til å betale budsjetterte avdrag på dei lån han finn føremålstenleg, uavhengig av opprinneleg vedtak.
- 14 Rådmannen får fullmakt til å utføre budsjettendringar for det som vedkjem refusjon sjukeløn opp mot vikarutgifter, samt endringar knytt til mva kompensasjonen.
- 15 Kommunestyret vedtek budsjettet for 2015 og økonomiplanen for perioden  
2015-2018 På grunnlag av dei rammer og føresetnader som er fastsett i denne planen.

### **Vurdering og konklusjon:**

I møtet vart det gjort vedtak i alle punkt (+ eit tillegsspunkt) med unntak av nr 15. Ein legg opp til at det vert gjort vedtak på dette punktet i samsvar med dei vedleggs om vert lagt fram for formannskapet.

Konsekvensar for folkehelse:

Konsekvensar for beredskap:

Konsekvensar for drift:

Konsekvensar for økonomi:

Fosnavåg, 27.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Geir Egil Olsen  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Geir Egil Olsen

# Nye Driftstiltak

2015 - 2018

2015 Økonomiplan 2015 - 2018					
prioritering av tiltak					
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Underskott fraskrive budsjett 2014</b>	5 470 000		5 470 000		
<i>Auka kommunalt tilskott priv barnehagar</i>	2 500 000		2 500 000		Estimat
Assistent/fagarbeidar 100% i barnehageavd.	490 000		490 000		For 3 ekstra barn i Myrsnipa - alternativ kostnad dyrare
Elevar med 1-1 bemanning. Januar-juli	380 000		380 000		*
Auka 50% personalressurs SFO Bergsøy skule	260 000		260 000		*
Auka premie til Norsk pasientskadeerstatning	70 000		70 000		*
Avtalar fysioterapi pleie- og omsorg	60 000		60 000		*
Barnevern. Auka eigedel institusjonsopphald	270 000		270 000		
Behandling i utlandet (lege, fysioterapi m.m.)	120 000		120 000		*
Driftsavtaler fysikalsk behandling	170 000		170 000		*
Godtgjering fosterheim	300 000		300 000		*
Godtgjering sjølvstendig næringsdrivande	-70 000		-70 000		*
Interkommunal jordmorteneste	85 000		85 000		*
Nattlegevakt Volda	120 000		120 000		*
Underbudsjetter Herøy legesenter	420 000		420 000		Innsparing endra avtaler vart tatt inn 2 gongar
Reduserte straumkostnadar helsesenter	-25 000		-25 000		*
Auka utgifter tolketeneste, helseavd.	40 000		40 000		*
Auke i Utgiftsdekning fosterheim	185 000		185 000		
Arbeidskle til heimetenestene	190 000		190 000		Må. Pålegg arbeidstilsynet
BuHab. Assistentressurs i skule frå hausten 2015	180 000		180 000		*
Auka kostnadar krisesenter	100 000		100 000		Avtale med Ålesund kommune.
Nasjonalt nødnett	90 000		90 000		Innføring - halve året
Drift av Fosnavåg konserthus og kino (Eigedom)	400 000		400 000		*
Auka løn støttekontakt i PO jfr k-styrevedtak	170 000		170 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn til støttekontakter BuHab	140 000		140 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn støttekontakt NAV/Sosial	115 000		115 000		Kommunestyrevedtak
Auka årleg løyving Idrett (avtaler - Gurskøy)	60 000		60 000		Kommunestyre (føring)
Val	350 000		350 000		Må
Kreftsjukepleiar (auke 75%)	550 000		550 000		Politisk ynskje. Oppretta 25% tidlegare - totalt 100%
Valfag 10 trinn ungd. Skulen. Heilårsverknad	300 000		300 000		Valfag
Auka dr.utg. pasientbeh, mat, medisin etc	200 000		200 000		Erfaringsbasert
Auka transportutgifter dagsenter PO	120 000		120 000		Erfaringsbasert
Leasing 3 nye bilar heimetenestene PO	150 000		150 000		3 eigne bilar som det ikkje lenger løner seg å rep.
Driftsmidlar til Toftestøvegen (bustad)	90 000		90 000		Estimert sum. Husleige fellesdel + straum
Hopp ID	160 000		160 000		
Aukar driftskostnadar SSIKT	600 000		600 000		
Kompetansmidlar skuleavd	200 000		200 000		Vart tatt ned i 2014 - skulle vere i 1 år. Uheldig
Helsestasjon og skulehelsetenesta. Opptapping	400 000		400 000		Utsetje satsing til 2016 eller 2017
Auka løyving Herøy frivillighetssentral	25 000		25 000		Hadde eit ynskje om kr 50.000
<b>SUM</b>	<b>9 965 000</b>	<b>-</b>	<b>9 965 000</b>		
<b>Salderingstiltak</b>					
3 årsverk IKT (ligg inne med 4)	-680 000		-680 000		
Omorganisering/stillingskutt/vakansar	-8 750 000		-8 750 000		15 årsverk a kr 450.000 + sosiale utg.
Auka utbytte Tussa (til kr 7.000,- per aksje)	-1 070 000		-1 070 000		Opp til kr 7.100,- per aksje
Reduserte rentekostnadar	-2 200 000		-2 200 000		Forutsett uendra rentenivå i 2015
Innføring av hamneavgift	-600 000		-600 000		Estimat, med auke frå 2016 (bet av rente og avdragskostn)
Auka gebyr utviklingsavdelinga	-500 000		-500 000		Prisauke
Auka leigeinntekter	-750 000		-750 000		Auka med kr 500.000 i høve rådmannens forslag
Rammeinnsparing	-2 300 000		-2 300 000		
Brøyting av private vegar					
Redusert straumforbruk Herøy kulturhus	-400 000		-400 000		Pga gjennomførte ENØK tiltak

Fordeling av forslag til Rammeinnsparing	
Adm leing	30 000
Servicetorget	30 000
Økonomiavd	50 000
Personal- og org avd	90 000
IKT	40 000
Barnehage	50 000
Skule	50 000
Helse	350 000
PO	750 000
BuHab	350 000
NAV	50 000
Kultur	50 000
Utvikling	60 000
Anlegg og drift	200 000
Eigedom	150 000
<b>Sum</b>	<b>2 300 000</b>

Av tiltaka rådmannen ikkje har funne plass til i denne omgang (sjå lista nedanfor) må einmål ein vurdere å auke løyvinga til helsestasjon/skulehelseteneste.

Formannskapet sine endringar er merka med farga linjer

2016		Økonomiplan 2015 - 2018			
		prioritering av tiltak			
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Underskott fraskrive budsjett 2014</b>	5 470 000		5 470 000		
<i>Auka kommunalt tilskott priv barnehagar</i>	3 000 000		3 000 000		Estimat
Assistent/fagarbeidar 100% i barnehageavd.	490 000		490 000		For 3 ekstra barn i Myrsnipa - alternativ kostnad dyrare
Auka 50% personalressurs SFO Bergsøy skule	260 000		260 000		*
Auka premie til Norsk pasientskadeerstatning	70 000		70 000		*
Avtalar fysioterapi pleie- og omsorg	60 000		60 000		*
Barnevern. Auka eigedel institusjonsopphald	270 000		270 000		
Behandling i utlandet (lege, fysioterapi m.m.)	120 000		120 000		*
Driftsavtaler fysikalsk behandling	170 000		170 000		*
Godtgjering fosterheim	300 000		300 000		*
Godtgjering sjølvstendig næringsdrivande	-70 000		-70 000		*
Interkommunal jordmorteneste	85 000		85 000		*
Nattlegevakt Volda	100 000		100 000		*
Underbudsjetter Herøy legesenter	450 000		450 000		Innsparing endra avtaler vart tatt inn 2 gongar
Reduserte straumkostnadar helsesenter	-25 000		-25 000		*
Auka utgifter tolketeneste, helseavd.	40 000		40 000		*
Auke i Utgiftsdekning fosterheim	185 000		185 000		
Arbeidskle til heimetenestene	190 000		190 000		Må. Pålegg arbeidstilsynet
BuHab. Assistentressurs i skule frå hausten 2015	475 000		475 000		Heilårsverknad
Auka kostnadar krisesenter	100 000		100 000		Avtale med Ålesund kommune.
Nasjonalt nødnett	180 000		180 000		*
Drift av Fosnavåg konserthus og kino (Eigedom)	400 000		400 000		*
Auka løn støttekontakt i PO jfr k-styrevedtak	170 000		170 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn til støttekontakter BuHab	140 000		140 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn støttekontakt NAV/Sosial	115 000		115 000		Kommunestyrevedtak
Auka årleg løyving Idrett (avtaler - Gurskøy)	60 000		60 000		Kommunestyre (føring)
Kreftsjukepleiar (auke 75%)	550 000		550 000		Politisk ynskje. Oppretta 25% tidlegare - totalt 100%
Valfag 10 trinn ungd. Skulen. Heilårsverknad	200 000		200 000		Auke
Auka dr.utg. pasientbeh, mat, medisin etc	200 000		200 000		Erfaringsbasert
Auka transportutgifter dagsenter PO	60 000		60 000		Erfaringsbasert
Leasing 3 nye bilar heimetenestene PO	150 000		150 000		3 eigne bilar som det ikkje lenger løner seg å rep.
Driftsmidlar til Toftestøvegen (bustad)	90 000		90 000		Estimert sum. Husleige fellesdel + straum
Hopp ID	160 000		160 000		
Aukar driftskostnadar SSIKT	600 000		600 000		
Kalkulatoriske renter/avdrag avløp	-775 000		-775 000		Pga inv på 15,5 mill kr i 2015. Sjølvfinansierende VAR
Kompetansmidlar skuleavd	200 000		200 000		Vart tatt ned i 2014 - skulle vere i 1 år. Uheldig
Helsestasjon og skulehelsetenesta. Opptopping	400 000		400 000		Utsetje satsing til 2016 eller 2017
Auka løyving Herøy frivillighetssentral	25 000		25 000		Hadde eit ynskje om kr 50.000
<b>SUM</b>	<b>9 195 000</b>	<b>-</b>	<b>9 195 000</b>		

<b>Salderingstiltak</b>				
3 årsverk IKT (ligg inne med 4)	-680 000		-680 000	
Omorganisering/stillingskutt/vakansar	-9 300 000		-9 300 000	16 årsverk a kr 450.000 + sosiale utg.
Auka utbytte Tussa	-2 565 000		-2 565 000	Opp til kr 10.000,- per aksje
Reduserte rentekostnader	-2 200 000		-2 200 000	Forutsett uendra rentenivå i 2015
Innføring av hamneavgift	-600 000		-600 000	Estimat, med auke frå 2016 (bet av rente og avdragskostn)
Auka leigelntekter	-750 000		-750 000	Auka med kr 500.000,- i høve rådmannens forslag
Brøyting av private vegar	-		-	
Eigedomsskatt	-		-	2 promille
Auka gebyr utviklingsavdelinga	-500 000		-500 000	Prisvekst
Rammeinnsparing	-2 300 000		-2 300 000	
Redusert straumforbruk Herøy kulturhus	-400 000		-400 000	Pga gjennomførte ENØK tiltak
<b>Sum etter saldering</b>	<b>-10 100 000</b>	<b>-</b>	<b>-10 100 000</b>	

2017 Økonomiplan 2015 - 2018					
prioritering av tiltak					
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Underskott fraskrive budsjett 2014</b>	5 470 000		5 470 000		
<i>Auka kommunalt tilskott priv barnehagar</i>	3 000 000		3 000 000		Estimat
Auka 50% personalressurs SFO Bergsøy skule	260 000		260 000		*
Auka premie til Norsk pasientskadeerstatning	70 000		70 000		*
Avtalar fysioterapi pleie- og omsorg	60 000		60 000		*
Barnevern. Auka egedel institusjonsopphald	270 000		270 000		
Behandling i utlandet (lege, fysioterapi m.m.)	120 000		120 000		*
Driftsavtaler fysikalsk behandling	170 000		170 000		*
Godtgjering fosterheim	300 000		300 000		*
Godtgjering sjølvstendig næringsdrivande	-70 000		-70 000		*
Interkommunal jordmorteneste	85 000		85 000		*
Nattlegevakt Volda	100 000		100 000		*
Underbudsjetter Herøy legesenter	450 000		450 000		Innsparing endra avtaler vart tatt inn 2 gongar
Reduserte straumkostnadar helsesenter	-25 000		-25 000		*
Auka utgifter tolketeneste, helseavd.	40 000		40 000		*
Auke i Utgiftsdekning fosterheim	185 000		185 000		
Arbeidskle til heimetenestene	190 000		190 000		Må. Pålegg arbeidstilsynet
BuHab. Assistentressurs i skule frå hausten 2015	475 000		475 000		*
Auka kostnadar krisesenter	100 000		100 000		Avtale med Ålesund kommune.
Nasjonalt nødnett	180 000		180 000		*
Drift av Fosnavåg konserthus og kino (Eigedom)	400 000		400 000		*
Auka løn støttekontakt i PO jfr k-styrevedtak	170 000		170 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn til støttekontakter BuHab	140 000		140 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn støttekontakt NAV/Sosial	115 000		115 000		Kommunestyrevedtak
Auka årleg løyving Idrett (avtaler - Gurskøy)	60 000		60 000		Kommunestyre (føring)
Val	350 000		350 000		Må
Kreftsjukepleiar (auke 75%)	550 000		550 000		Politisk ynskje. Oppretta 25% tidlegare - totalt 100%
Valfag 10 trinn ungd. Skulen. Heilårsverknad	200 000		200 000		Auke
Auka dr.utg. pasientbeh, mat, medisin etc	200 000		200 000		Erfaringsbasert
Auka transportutgifter dagsenter PO	60 000		60 000		Erfaringsbasert
Leasing 3 nye bilar heimetenestene PO	150 000		150 000		3 eigne bilar som det ikkje lenger løner seg å rep.
Driftsmidlar til Toftestøvegen (bustad)	90 000		90 000		Estimert sum. Husleige fellesdel + straum
Hopp ID	160 000		160 000		
Aukar driftskostnadar SSIKT	600 000		600 000		
Kalkulatoriske renter/avdrag avløp	-1 275 000		-1 275 000		Pga inv på 25,5 mill kr i 2015-2016. Sjølvfinansierande VAR
Kompetansemidlar skuleavd	200 000		200 000		Vart tatt ned i 2014 - skulle vere i 1 år. Uheldig
Helsestasjon og skulehelsetenesta. Opptopping	400 000		400 000		Utsetje satsing til 2016 eller 2017
Auka løyving Herøy frivillighetssentral	25 000		25 000		Hadde eit ynskje om kr 50.000
<b>SUM</b>	<b>8 555 000</b>	<b>-</b>	<b>8 555 000</b>		

<b>Salderingstiltak</b>				
3 årsverk IKT (ligg inne med 4)	-680 000		-680 000	
Omorganisering/stillingskutt/vakansar	-9 850 000		-9 850 000	17 årsverk a kr 450.000 + sosiale utg.
Auka utbytte Tussa (til kr 10.000,- per aksje)	-2 565 000		-2 565 000	Opp til kr 10.000,- per aksje
Reduserte rentekostnader	-2 200 000		-2 200 000	Forutsett uendra rentenivå i 2015
Innføring av hamneavgift	-600 000		-600 000	Estimat, med auke frå 2016 (bet av rente og avdragskostn)
Auka leigeinntekter	-750 000		-750 000	Auke med kr 500.000,- i høve rådmannens innstilling
Brøyting av private vegar				
Eigedomsskatt 2 promille				
Auka gebyr utviklingsavdelinga	-500 000		-500 000	Prisvekst (minst 10%). Må legge fram pol sak tidleg 2015
Rammelønsparing	-2 300 000		-2 300 000	
Redusert straumforbruk Herøy kulturhus	-400 000		-400 000	Pga gjennomførte ENØK tiltak
<b>Sum etter saldering</b>	<b>-11 290 000</b>	<b>-</b>	<b>-11 290 000</b>	

2017 Økonomiplan 2015 - 2018					
prioritering av tiltak					
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Underskott fraskrive budsjett 2014</b>	5 470 000		5 470 000		
<i>Auka kommunalt tilskott priv barnehagar</i>	3 000 000		3 000 000		Estimat
Auka 50% personalressurs SFO Bergsøy skule	260 000		260 000		*
Auka premie til Norsk pasientskadeerstatning	70 000		70 000		*
Avtalar fysioterapi pleie- og omsorg	60 000		60 000		*
Barnevern. Auka eigedel institusjonsopphald	270 000		270 000		
Behandling i utlandet (lege, fysioterapi m.m.)	120 000		120 000		*
Driftsavtaler fysikalsk behandling	170 000		170 000		*
Godtgjering fosterheim	300 000		300 000		*
Godtgjering sjølvstendig næringsdrivande	-70 000		-70 000		*
Interkommunal jordmorteneste	85 000		85 000		*
Nattlegevakt Volda	100 000		100 000		*
Underbudsjetter Herøy legesenter	450 000		450 000		Innsparing endra avtaler vart tatt inn 2 gongar
Reduserte straumkostnadar helsesenter	-25 000		-25 000		*
Auka utgifter tolketeneste, helseavd.	40 000		40 000		*
Auke i Utgiftsdekning fosterheim	185 000		185 000		
Arbeidskle til heimetenestene	190 000		190 000		Må. Pålegg arbeidstilsynet
BuHab. Assistentressurs i skule frå hausten 2015	475 000		475 000		*
Auka kostnadar krisesenter	100 000		100 000		Avtale med Ålesund kommune.
Nasjonalt nødnett	180 000		180 000		*
Drift av Fosnavåg konserthus og kino (Eigedom)	400 000		400 000		*
Auka løn støttekontakt i PO jfr k-styrevedtak	170 000		170 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn til støttekontakter BuHab	140 000		140 000		Kommunestyrevedtak
Auka løn støttekontakt NAV/Sosial	115 000		115 000		Kommunestyrevedtak
Auka årleg løyving Idrett (avtaler - Gurskøy)	60 000		60 000		Kommunestyre (føring)
Val	350 000		350 000		Må
Kreftsjukepleiar (auke 75%)	550 000		550 000		Politisk ynskje. Oppretta 25% tidlegare - totalt 100%
Valfag 10 trinn ungd. Skulen. Heilårsverknad	200 000		200 000		Auke
Auka dr.utg. pasientbeh, mat, medisin etc	200 000		200 000		Erfaringsbasert
Auka transportutgifter dagsenter PO	60 000		60 000		Erfaringsbasert
Leasing 3 nye bilar heimetenestene PO	150 000		150 000		3 eigne bilar som det ikkje lenger løner seg å rep.
Driftsmidlar til Toftestøvegen (bustad)	90 000		90 000		Estimert sum. Husleige fellesdel + straum
Hopp ID	160 000		160 000		
Aukar driftskostnadar SSIKT	600 000		600 000		
Kalkulatoriske renter/avdrag avløp	-1 275 000		-1 275 000		Pga inv på 25,5 mill kr i 2015-2016. Sjølvfinansierende VAR
Kompetansmidlar skuleavd	200 000		200 000		Vart tatt ned i 2014 - skulle vere i 1 år. Uheldig
Helsestasjon og skulehelsetenesta. Opptrapping	400 000		400 000		Utsetje satsing til 2016 eller 2017
Auka løyving Herøy frivillighetsentral	25 000		25 000		Hadde eit ynskje om kr 50.000
<b>SUM</b>	<b>8 555 000</b>	<b>-</b>	<b>8 555 000</b>		

<b>Salderingstiltak</b>				
3 årsverk IKT (ligg inne med 4)	-680 000		-680 000	
Omorganisering/stillingskutt/vakansar	-9 850 000		-9 850 000	17 årsverk a kr 450.000 + sosiale utg.
Auka utbytte Tussa (til kr 10.000,- per aksje)	-2 565 000		-2 565 000	Opp til kr 10.000,- per aksje
Reduserte rentekostnader	-2 200 000		-2 200 000	Forutsett uendra rentenivå i 2015
Innføring av hamneavgift	-600 000		-600 000	Estimat, med auke frå 2016 (bet av rente og avdragskostn)
Auka leigeinntekter	-750 000		-750 000	Auke med kr 500.000,- i høve rådmannens innstilling
Brøyting av private vegar				
Elgedomsskatt 2 promille				
Auka gebyr utviklingsavdelinga	-500 000		-500 000	Prisvekst (minst 10%). Må legge fram pol sak tidleg 2015
Rammeinnsparing	-2 300 000		-2 300 000	
Redusert straumforbruk Herøy kulturhus	-400 000		-400 000	Pga gjennomførte ENØK tiltak
<b>Sum etter saldering</b>	<b>-11 290 000</b>	<b>-</b>	<b>-11 290 000</b>	

**Driftstiltak ein ikkje fant plass til**

**2015 - 2018**

Tiltak som er ynskjelege, men som formannskapet ikkje har funne plass til:

Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Kommentar
<b>Tiltak som er ynskjelege, men som ein ikkje har funne plass til</b>				
Auka vikar- og ferievikarutg. Herøy legesenter	95 000		95 000	
ENØK tiltak (driftstiltak)	200 000		200 000	
100% fast stilling som byggedriftar (vaktmeister)	535 000		535 000	
Internkontroll elektriske anlegg	200 000		200 000	
Auka løyving vedlikehald av grøntareal	100 000		100 000	
<i>Driftsutgifter kontrollutvalet</i>	40 000		40 000	
Support Tidsbanken	20 000		20 000	
Auka vedlikehald Kyrkjene i Herøy	75 000		75 000	
Auka vedlikehald gravplassane i Herøy	50 000		50 000	
<i>20% årsverk Fellessekretariatet</i>	110 000		110 000	
<i>Pers- og org avd. Overlapping i 3 mnd</i>	160 000		160 000	
Diakon Herøy kyrkje	500 000		500 000	
Auka driftskost Herøy kyrkjelege fellesråd	75 000		75 000	
Turistinformasjon på Runde (grendalaget)	250 000		250 000	
Helsestasjon og skulehelsetenesta. Opptrapping	400 000		400 000	Utsetje satsing til 2016 eller 2017
Kontorutgifter Herøy legesenter	15 000		15 000	
Legevaktformidling	70 000		70 000	*
Matvarer dagsenter	30 000		30 000	
Auka reiseutgifter Herøy legesenter	15 000		15 000	
Auka reiseutgifter psykisk helse	10 000		10 000	
Auka reiseutgifter dagsenter	10 000		10 000	
Medisinsk oppslagsverk PO og BuHab	20 000		20 000	
Auka stillingar i heimetenestene	1 520 000		1 520 000	Arbeidstilsynet har varsla pålegg
Auka overføringar Herøy Gard (kultur)	10 000		10 000	
Reasfaltering kommunale vegar	500 000		500 000	
Utmelding av Destinasjon Ålesund og Sunnmøre	-120 000		-120 000	
Eigedomsskatt	-		-	
Parkeringsavgift	-250 000		-250 000	Reduserte utgifter
<b>Sum andre tiltak ein ikkje har funne plass til</b>	<b>3 510 000</b>		<b>3 510 000</b>	

Om alle elevane skal bade ved Sunnmørsbadet AS vil årleg betaling vere ca 2,0 mill kr (mot 1,2 mill kr i dag)

# Nye Investeringstiltak

2015 - 2018

## Overførte løyvingar frå 2014 og tidlegare

Tiltak	Total Sum	Av dette Tilskott	Av dette eigenkap.	Lån	Kommunal Finansiering	Kommentarar
Nettbaserte karttenester for publikum	430 000				430 000	24/7 ordning. Kartteneste m.m.
Renovering Indre Herøy kyrkje	2 400 000				2 400 000	Renovering til 100 års jubileet
Planleggingsmidlar idrettshall, Einedalen	250 000				250 000	Ved Einedalen skule
Planleggingsmidlar Myrvåg Brannstasjon	200 000				200 000	Planlegging av nytt bygg i Myrvåg
Planleggingsmidlar Herøy kulturhus 1)	250 000				250 000	Avklare framtidig bruk av huset i samarb med kulturavd.
Planleggingsmidlar omsorgsbustadar	300 000				300 000	For heildøgns pleie og omorg
Oppgradering vegkryss Skarabakken	600 000				600 000	
Ny bru til Herøy gard	500 000				3 000 000	Mest sannsynleg vil det ikkje skje så mykje før tidl 2016
Leikanger skule tilkomst/snuplass/parkeringsplass	685 000				685 000	
Bustadar unge funksjonshemma (4 stk)	4 450 000				4 450 000	Vert ferdigstilt i april 2015
Trafikktrygging	1 000 000				1 000 000	
Ny tankbil, brannvernet	2 700 000				2 700 000	
Overbygd tribune Bergsøy stadion	2 660 000				2 660 000	
Vegarm Myklebust til Campus	6 164 000				6 164 000	Tilsagn om 10 mill. kr. i RDA-midlar(JMM)
Myrvåg omsorgssenter - ombygging tak	3 000 000				3 000 000	Totalt 5,9 mill kr i prosjektkostnad
Mjølstadneset - myrdeponi	800 000				800 000	Kan bli brukt i 2014
Mjølstadneset - etappevis utbygging infrastruktur	1 900 000				1 900 000	
Opparbeiding - Almenningen(ytre)	1 350 000				1 350 000	
Dreneringstiltak, byggefelt	940 000				940 000	
Ny brannbil - Fosnavåg stasjon	3 800 000				3 800 000	
Ombygging av Fristadbygget	250 000				250 000	Nødvendige tilpasningar for utvida utleige
Riving av Frøystad skule	500 000				500 000	Ekstraløyving på kr 300.000 sett i høve til tidlegare løyvingar
Infrastruktur byggefelt (Leine, Runde og Trolldalen 2)	6 650 000				6 650 000	Grunnkjøp. K-sak 101/14

1) Her skal ein også sjå på areal- og funksjonsanalyse knytt til Herøy Folkebibliotek jfr K-sak 151/13

2015		Økonomiplan 2015 - 2018			
		prioritering av tiltak			
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Investerings tiltak</b>					
Årlege IKT investeringar	2 000 000			2 000 000	Årleg sum
Inv i felles IKT senter på Hareid	750 000			750 000	Iflg felles IKT plan.
Utviding av Kvalsund gravplass	2 500 000			2 500 000	
Branntrygging Indre Herøy Kyrkje	100 000			100 000	Tiltak for å betre sikkerheita.
Inventar og utstyr skulane	400 000			400 000	Kr 200.000 resterande år i økonomiplanperioda
Nytt journalsystem legetenesta	150 000			150 000	Komm frå legar til sjukeheimane og heimetenesene
Digitalisering av pasientsignalanlegg	260 000			260 000	Analoge linjer skal erstattast av digitale, Sjukeheimar
Utstyr sjukeheimane	200 000			200 000	Per år i økonomiplanperioda
Utstyr kulturhuset	160 000			160 000	Kvitevarer, beslysning, videokanon, nye bord, foajemøblar m.m.m.
Merking av turstiar i Herøyfjella	100 000			100 000	Merking og gradering av stiar i eit 50/50 prosjekt med fyket
Arkeologiske utgravingar	200 000			200 000	Sekkepost
Ny oppmålingsbil Utviklingsavd	200 000			200 000	Den gamle må skiftast ut
Fosnavåg Hamn. Miljømudring	1 250 000			1 250 000	Samarbeid med Kystverket som bet for mudringa. Vi bet grunnundersøkingar på land
Strategisk pott til Grunnkjøp 1)	20 000 000		3 000 000	17 000 000	Årleg sum. Bustadetablering + næringsetablering
Skarabakken, Planlegging 3)	500 000			500 000	Breiddeutviding og fortau K-sak 51/12. Startløyving
Kystmareano. Karlegging av sjøområder	110 000			110 000	Starta i 2013 og er ferdig i 2015
Scanning av byggesaksarkiv *)	1 200 000			400 000	Hittil brukt kr 140.000 av tidl løyving 1,0 mill kr. Kostar tot 1,34 mill. Lånte 1 mill i 2014
Trafikktrygging	3 000 000			3 000 000	Jfr trafikktryggingssplanen -
Byutvikling Fosnavåg	250 000			250 000	Forprosjekt
Midlar til laust utstyr + tilhengar	530 000			530 000	Til ny brannbil og ny tankbil + tilhengar
Vaskemaskin og tørketrommel	160 000			160 000	Brannvernet. Spesialutstyr fpr vask/rens av kle
Nødnettradioar	175 000			175 000	Ekstraustyr til 49 nødnettradioar
Avløp. Arbeidsbil med kran	500 000			500 000	Sjølvfinansierande. For å gjere litt meir av arbeidet sjølve.
Kløakkrammeplanen	15 000 000			15 000 000	Deretter 10,0 mill kr per år. Sjølvfinansierande
Myrabakken Bustadfelt, Moltu	500 000			500 000	Opparbeiding av tekn. anlegg. Detaljplanlegging haust 2015. Utbygging i 2016
Veg over Kleppeåsen	1 000 000			1 000 000	Drenering, masseutdifting. Anslag. 1450 meters total lengde
Vegarm Myklebust til Campus	11 800 000			11 800 000	Sluttfinansiering veg Campus - Myklebust Eiga K-sak i desember
Mjølstadneset industriområde etappevis utbygging	2 550 000		2 550 000		Frå eksisterande økonomiplan
Snøstikkasettar	470 000			470 000	Frå eksisterande økonomiplan
U-plog til hjullastar	190 000			190 000	Frå eksisterande økonomiplan
Utskifting av formannsbil Anlegg og driftsavd	350 000		150 000	200 000	Frå eksisterande økonomiplan
Veglys. Utskifting av gamle linjer	400 000			400 000	Frå eksisterande økonomiplan
Brannsikring av utleigebustadar	500 000			500 000	Bygningsmessige tiltak. Planlegging med ein mindre sum ?
ENØK Investeringar	1 000 000			1 000 000	Ulike tiltak knytt til bygg
Bilar til Egedomsavdelinga	600 000			600 000	To ny bilar + ein som erstattar ein som må skiftast ut.
Lift til Egedomsavdelinga	500 000			500 000	Eit alternativ til leige på den private marknaden
Moltu skule. Ventilasjon og brannsikring. Plamn.	500 000			500 000	Eit omfattande arbeid der prisen kan bli endå høgare
Flytting av IKT/Frivillighetssentralen Kulturhuset	500 000			500 000	Flytting
Oppgradering av leikeplassar og utstyr	1 000 000			1 000 000	Årleg løyving
Planleggingsmidlar Herøy rådhus	250 000			250 000	Off pålegg om skifte av heis, innvendige dører, energitiltak etc
Planleggingsmidlar Myrvåg omsorgssenter	250 000			250 000	Bla Personalgarderobor
Planleggingsmidlar omsorgsbustadar	50 000			50 000	For heildøgn pleie og omorg. Løyyt ytterlegare kr 300.000,- i 2014 som blir overført
Ny "Gul" avdeling 2)	40 000 000			40 000 000	Til erstatning for dagens Gul avdeling (tilbygg til Blå avdeling). Tilskottet ikkje avklart
Planleggingsmidlar. Samlokalisering av dagtilbod	500 000			500 000	Jfr K-sak 77/09. Gjeld PU Nye og tilrettelagde lokaler
Riving av Eggesbøveien 20	1 000 000			1 000 000	Dårleg forfatning. Må rivast. Tomta kan nyttast til komm føremål
Riving av Frøystad skule ("Gamle delen")	300 000			300 000	Ekstraløyving på kr 300.000 sett i høve til tidlegare løyvingar. Totalt kr 800.000,-.
<b>Sum</b>	<b>113 905 000</b>	<b>-</b>	<b>5 700 000</b>	<b>107 405 000</b>	

2016 Økonomiplan 2015 - 2018					
prioritering av tiltak					
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Investerings tiltak</b>					
Årlege IKT investeringar	2 000 000			2 000 000	Årleg sum
Inv i felles IKT senter på Hareid	400 000			400 000	Ifig felles IKT plan.
Renovering Indre Herøy kyrkje	1 470 000			1 470 000	Sluttfinansiering. Ca 2,37 mill utv og ca 1,5 mill innv.
Utviding Kvalsund gravplass	1 000 000			1 000 000	Sluttfinansiering
Branntrygging Leikanger Kyrkje	100 000			100 000	Tiltak for å sikre kyrkja mot brann
Fleire graver på Flusund	100 000			100 000	Snart fullt og endringar må gjerast i åra som kjem. Startløyving
Inventar og utstyr skulane	200 000			200 000	Årleg løyving
Utstyr sjukeheimane	200 000			200 000	Aukar til kr 200.000 per år i 2016, 2017 og 2018
Utstyr kulturhuset	150 000			150 000	Kvitevarer, beslysning, videokanon, nye bord, foajemøblar m.m.m.
Arkeologiske utgravingar	200 000			200 000	Sekkepost
Grunnkjøp 1)	3 000 000		3 000 000		Div strategiske grunnkjøp 1)
Skarabakken. Utbetring	8 200 000		8 200 000	500 000	Breiddeutviding og fortau K-sak 51/12. Staten fullfinans. 10 mill i 2017
Trafikktrygging	1 500 000			1 500 000	Jfr trafikktryggingssplanen
Kloakkrammeplanen	10 000 000			10 000 000	Sjølvfinansierande
Avskjerande drenggrøft	300 000			300 000	Om lag 200 meters drenggrøvt ovanfor Kvalsund Byggefelt
Myrabakken Bustadfelt, Moltu	6 000 000			6 000 000	Opparbeiding og slutføring av tekn. anlegg.
Ny og utvida steinfylling og bru til Vågsholmen	1 600 000			1 600 000	Frå Notanaset til Urhomen. Resten tilh Vågsholmen utvikling AS
Mjølstadneset industriområde etappevis utbygging	4 500 000		4 500 000		Frå eksisterande økonomiplan
Veglys. Utsifting av gamle linjer	300 000			300 000	Frå eksisterande økonomiplan
Ny brannstasjon i Myrvåg	11 500 000			11 500 000	Om kommunestyret seier ja til planane 30 oktober
Moltu skule. Ventilasjon og brannsikring	9 500 000			9 500 000	Eit omfattande arbeid der prisen kan bli endå høgare
Ny "Gul" avdeling 2)		18 000 000		-18 000 000	Det statlege tilskottet kjem ikkje før bygger er ferdigstilt
Ny barnehage Myrvåg	20 000 000			20 000 000	Bygging av barnehage med 1, 2, 3, 4 eller 5 avd.
Samlokalisering dagtilbod	10 000 000			10 000 000	Samlokalisering av Herøy produksjon og Herøy aktivitetssenter
ENØK Investeringar	1 000 000			1 000 000	Ulike tiltak knytt til bygg
Oppgradering av leikeplassar og utstyr	1 000 000			1 000 000	Årleg løyving
<b>Sum</b>	<b>94 220 000</b>	<b>18 000 000</b>	<b>15 700 000</b>	<b>61 020 000</b>	

1) Dette gjeld strategiske kjøp av grunn knytt til bl.a. sentrumsareal, byutvikling, trafikkale utfordringar, bustadareal, næringsareal osv.

2) Bygget blir fullfinansiert ved bygging i 2015, men lånesummen vert redusert tilsvarende statstilskotet når det vert utbetalt.

Rentene (2,0%) på eit nytt lån på 61,0 mill kr vil utgjere om lag 1,22 mill kr. Til frådrag her kjem rentereduksjon pga avdragsbetaling på om lag 0,40 mill kr. Netto 0,82 mill kr

2017		økonomiplan 2015 - 2018			
prioritering av tiltak					
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Investeringstiltak</b>					
Årlege IKT investeringar	2 000 000			2 000 000	Årleg sum
Inv i felles IKT senter på Hareid	100 000			100 000	Iflg felles IKT plan.
Utviding Leikanger kyrkjegard	1 500 000			1 500 000	Restløyving i 2018
Fleire graver på Flusund	200 000			200 000	Vesentleg til planlegging
Inventar og utstyr skulane	200 000			200 000	Årleg løyving
Utstyr sjukeheimane	200 000			200 000	Aukar til kr 200.000 per år i 2016, 2017 og 2018
Utstyr kulturhuset	100 000			100 000	Kvitevarer, beslysning, videokanon m.m.m.
Arkeologiske utgravingar	200 000			200 000	Sekkepost
Grunnkjøp	3 000 000		3 000 000		Årleg sum. Bustadetablering + næringsetablering
Trafikktrygging	1 500 000			1 500 000	Jfr trafikktryggingsplanen
Kloakkrammeplanen	10 000 000			10 000 000	Sjølvfinansierande
Mjølstadneset industriområde etappevis utbygging	4 500 000		4 500 000		Frå eksisterande økonomiplan
Veglys. Utsifting av gamle linjer	300 000			300 000	Frå eksisterande økonomiplan
Riving "Gul" avdleing	1 500 000			1 500 000	Ca pris for riving av dagens Gul avdeling
ENØK Investeringar	1 000 000			1 000 000	Ulike tiltak knytt til bygg
Planleggingsmidlar. Ytre Herøy Ungdomsskule	500 000			500 000	Totalrehabilitering av skulen jfr k-sak 30 okt.
Planleggingsmidlar/prekvalifisering. Ny barneskule på Bergsøya	2 000 000			2 000 000	Jfr sak i K-styret 30. oktober.
<b>Sum</b>	<b>28 800 000</b>	<b>-</b>	<b>7 500 000</b>	<b>21 300 000</b>	

Rentene (2,0%) på eit nytt lån på 21,3 mill kr vil utgjere om lag 0,4 mill kr. Til frådrag her kjem rentereduksjon pga avdragsbetaling på om lag 0,40 mill kr. Netto 0,0 mill kr

2018		Økonomiplan 2015 - 2018			
		prioritering av tiltak			
Tiltak	Totalkostnad	Tilskott	Eigenkapital	Lån	Kommentar
<b>Investeringstiltak</b>					
Årlege IKT investeringar	2 000 000			2 000 000	Årleg sum
Inv i felles IKT senter på Hareid	100 000			1 000 000	Iflg felles IKT plan.
Utviding Leikanger kyrkjegard	1 500 000			1 500 000	Sjå kommentar 2017
Fleire graver på Flusund	1 500 000			1 500 000	Utbygging/utbetreing startar opp
Inventar og utstyr skulane	200 000			200 000	Årleg løyving
Utstyr sjukeheimane	200 000			200 000	Aukar til kr 200.000 per år i 2016, 2017 og 2018
Utstyr kulturhuset	100 000			100 000	Kvitevarer, beslysning, videokanon m.m.m.
Bibliotek	2 000 000			2 000 000	Basert på areal og funksjonsanalyse. Startløyving
Arkeologiske utgravingar	200 000			200 000	Sekkepost
Grunnkjøp	3 000 000		3 000 000		Årleg sum. Bustadetablering + næringsetablering
Trafikktrygging	1 500 000			1 500 000	Jfr trafikktryggingsplanen
Kloakkrammeplanen	10 000 000			10 000 000	Sjølvfinansierande
Ny skule på Bergsøya	158 000 000			158 000 000	Førebels prisanslag. Oppstart seint i 2018
ENØK Investeringar	1 000 000			1 000 000	Ulike tiltak knytt til bygg
<b>Sum</b>	<b>181 300 000</b>	<b>-</b>	<b>3 000 000</b>	<b>179 200 000</b>	

Rentene (2,0%) på eit nytt lån på 21,2 mill kr vil utgjere om lag 0,44 mill kr. Til frådrag her kjem rentereduksjon pga avdragsbetaling på om lag 0,44 mill kr. Netto lånet som gjeld Bergsøy skule vil først bli tatt opp når prosjektet er klar for utbygging. Kanskje først i starten på 2019.

	2015	2016	2017	2018	Sum
<b>Berekna rammer</b>	<b>5 470 000</b>	<b>5 470 000</b>	<b>5 470 000</b>	<b>5 470 000</b>	<b>21 880 000</b>
Nye driftstiltak	-7 285 000	-10 100 000	-11 290 000	-26 680 000	-55 355 000
Bruk (-) / styrking (+) av disp fond	-185 000				-185 000
Avsetjing til disp fond					
<b>Bruk av driftsmidlar netto (drift og investering)</b>	<b>-2 000 000</b>	<b>-4 630 000</b>	<b>-5 820 000</b>	<b>-21 210 000</b>	<b>-33 660 000</b>
<b>Rente- og avdragsbelastning nye låneopptak</b>					
Investeringar 2015	2 000 000	2 800 000	2 800 000	2 800 000	10 400 000
Investeringar 2016		1 500 000	1 900 000	1 900 000	5 300 000
Investeringar 2017			250 000	450 000	700 000
Investeringar 2018				-	250 000
<b>Sum auka finanskostnadar</b>	<b>2 000 000</b>	<b>4 300 000</b>	<b>4 950 000</b>	<b>5 150 000</b>	<b>16 400 000</b>
<b>Avvik i høve til ramma</b>					
<b>Samla overskott (-) / underskott (+) i planperioda</b>	<b>-</b>	<b>-330 000</b>	<b>-870 000</b>	<b>-16 060 000</b>	<b>-17 260 000</b>



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Assisterande rådmann

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	OJK	Arkivsaknr:	2014/1209
		Arkiv:	124

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
227/14	Formannskapet	03.12.2014
	Kommunestyret	17.12.2014

### EKSTERN GJENNOMGANG AV ORGANISASJON, STRUKTUR OG TENESTENIVÅ.

#### Tilråding frå rådmannen:

Kommunestyret ber om at det vert innhenta tilbod frå KS Konsulent om ein KOSTRA- analyse der kommunen m.a. ynskjer å få fram kvar det er eit handlingsrom for innsparing.

Ordføraren får fullmakt til å underskrive kontrakten.

Kommunen skal søkje KS om OU- midlar til finansiering av analysen. Eventuelle kostnader utover dette skal dekkjast av kurs/opplæringsbudsjettet.

Særutskrift:

- Rådmannen si leiargruppe

## Vedlegg:

- Alternative modeller/metoder for omstillingsarbeid i Herøy kommune.

## Saksopplysningar:

Formannskapet har kome med slik tilråding i pkt. 9 i sak om budsjett 2015 og økonomiplan 2015-2018:

*«Kommunestyret ynskjer ein ekstern gjennomgang av organisering, struktur og tenestenivå, for å sjå kvar drifta kan effektiviserast. Ein plan for dette må snarast rådleggast fram for kommunestyret for handsaming. Fram til denne planen er godkjent innfører kommunestyret stans i tilsetting og vikarbruk i alle vakante stillingar, med unntak av turnusstillingar, undervisningsstillingar, stillingar knytt til ressurskrevjande brukarar, samt reinhald.*

- a. Ved presserande behov for tilsetting i vakant stilling skal dette avgjerast av formannskapet.*
- b. Rådmannen får fullmakt til å utføre kontinuerlege budsjettendringar knytt til dette.»*

Administrasjonen har vore i kontakt med KS konsulent ved Håvard Moe om korleis ein slik gjennomgang kan gjennomførast. Håvard Moe skriv slik i e-post av 16. november 2014:

*«Vedlagt følger en skisse på tre ulike modeller som dere kan velge å jobbe ut i fra. Dette er altså ikke et formelt tilbud, men mer beskrivelse av tre ulike verktøy/metoder dere kan benytte med et (relativt presist) prisoverslag fra KS-K. Verktøyet Kommunekompasset er det bare KS-K som kan levere (på vegne av KS)*

*Hvis det handler om å spare penger, så er min klare anbefaling at dere starter med en KOSTRA-analyse for så eventuelt å gå dypere inn i de tjenestene der behovet for omstilling er størst (her har vi mange andre verktøy/metoder avhengig av hva utfordringene er). Hvis det i tillegg også handler om organisasjonsarbeid/utvikling anbefaler jeg Kommunekompasset. Hvis dere ønsker referanser på disse to verktøyene så kontakt Einar Vik Arset i Ulstein (avsluttet høsten 2013) eller Andreas Christian Nørve i Vanylven (pågår nå).*

*Det er selvfølgelig også mulig å lage en kombinasjon av en KOSTRA-analyse med en organisasjonsevaluering (se Vågå-evaluering som sendes over i egen e-post)*

*Gi lyd når dere har sett på det og på hva dere ønsker eventuelt ønsker et konkret tilbud på.»*

Dersom kostnaden overstig 100.000 kr må kommunen innhente tilbud frå fleire leverandørar.

## Vurdering og konklusjon:

Dei større kompetansemiljøa i Noreg på omstilling/effektivisering i kommunal sektor er KS Konsulent og Agenda Kaupang. KS Konsulent har vore mest brukt i vårt område. Etter å ha sjekka referansar, vil eg rå til at vi innhentar formelt tilbud frå KS

Konsulent. I første omgang vil eg rå til at vi innhentar tilbod på ein KOSTRA-analyse. Eg legg til grunn at mesteparten av kostnaden vert finansiert av OU- midlar frå KS. Eventuelle kostnader utover dette vert å dekkje av kurs-/opplæringsbudsjettet.

Konsekvensar for folkehelse:

Ingen.

Konsekvensar for beredskap:

Ingen.

Konsekvensar for drift:

Effektivisering av drift.

Konsekvensar for økonomi:

Effektivisering av drift.

Fosnavåg, 26.11.2014

Erlend Krumsvik

Olaus-Jon Kopperstad

## Alternative modeller/metoder for omstillingsarbeid i Herøy kommune

### KOSTRA-analyse

**Pris: 58' (for rapport) + 18 125 pr dagssamling det legges opp til (honorar og reisekostnader til samlinger får kommunen dekket etter søknad til OU-fondet)**

KS-K utvikler en KOSTRA-rapport. Rapporten vil ta for seg ressursbruk, prioritering og dekningsgrader i Herøy kommune på funksjonsnivå i KOSTRA (dvs sum barnehager) for alle funksjoner (dvs hele kommunen). Rapporten vil påpeke hvor kommunen bruker ressursen (*prioritering*), hva de får ut av det (*produktivitet*), og hvilke volum/resultat dette gir for brukerne (*dekningsgrad*), samt hvor Herøy avviker fra andre sammenlignbare kommuner på ressursbruk. Dette gjøres ved å velge ut 3 sammenligningskommuner og landet eks Oslo som referanse. Rapporten vil være på ca 120 sider, lettest, med mange diagrammer og omhandle hele den kommunale tjenesteproduksjonen.

På hver tjeneste beregnes Herøys handlingsrom hvis kommunen tilpasser seg utgiftsnivået for en/flere av sammenligningskommunene. Tilsvarende vil vi vurdere utnyttelsen av inntekspotensialet basert på innrapporterte satser og produktivitet. I KOSTRA-rapporten vil vi også påpeke hvor man bør rette fokus i Herøy med henblikk på å skape en bedre balanse i tjenesteproduksjonen. Hvis det er behov og ønske om det, kan også rapporten foreslå en profil på omstillings-/innsparingsbehovet.

En ting er å få en KOSTRA-analyse, men hva forteller den egentlig? For å kunne svare på dette må man kunne litt om; Hvordan fungerer inntektssystemet for kommunen? Hvorfor har Herøy akkurat så mye penger som de har? Hva kan vi påvirke og hva må vi bare tilpasse oss? Hva bruker kommunene pengene til? Hva får vi igjen? Hva prioriterer vi høyt og hva prioriterer vi lavt? Kvalitet vs Produktivitet, etc.

Gjennom samlinger alle ledere i kommunen (politiske, administrative, tillitsvalgte), gjennomgår vi disse temaene. Samlingene tar utgangspunkt i KOSTRA-rapporten og Herøys egne utfordringer, med siktemål på å utvikle forståelse, strategier og tiltak Herøy for å arbeide videre med å redusere ressursbruken.

## Kommunekompasset

**Pris: (71.500' (for rapport) + 18 125 pr dagssamling det legges opp til (honorar og reisekostnader til samlinger + 29' av kostander til rapport får kommunen dekket etter søknad til OU-fondet). Kommunekompasset er et lisensiert verktøy fra KS som bare KS-K kan levere**

Økonomisk omstilling handler ikke bare om å redusere kostandene gjennom å øke *produktiviteten* (gjøre mer for mindre). Vel så viktig er det å vurdere *effektiviteten* (om man gjør de riktige tingene riktig). Skal man vite hvor man skal, må man vite hvor man er». Vi foreslår derfor en metodisk tilnærming ved hjelp av Kommunekompasset.

For enklest å forklare hvordan Kommunekompasset virker, kan man trekke paralleller til skolen. I skoleverket finnes det en *Læreplan* som sier noe om hva elevene bør kunne på de ulike trinnene. Det finnes altså en "idé" om hva som er det optimale kunnskapsnivået. Elevene får karakterer som beskriver hvor nærme dette idealet de er. På samme måte finnes det en "idé" om hva som er den "optimale kommune". Kommunekompasset vurderer hvor langt unna eller hvor nærme man er dette idealet.

Idealkommunen som beskrives av Kommunekompasset, er en kommune som jobber systematisk og planmessig, som vektlegger resultater og effektivitet, som er åpen og brukerorientert, som kontinuerlig evaluerer sine tiltak og resultater og som evner å lære av denne evalueringspraksisen. Med andre ord en effektiv, utviklingsorientert, lærende og politisk målstyrt kommuneorganisasjon.

De nordiske arbeidsgiver- og interesseorganisasjonene (KS, SKL og KL) har gått sammen om å utvikle en nordisk modell som benyttes i alle tre land. Omkring 100 svenske, 6 danske og 60 norske kommuner har gjennomført en eller flere kompassmålinger. KS anbefaler sine medlemmer å benytte Kommunekompasset som utviklingsstøtteverktøy. Verktøyet er utviklet av professorene Harald Baldersheim (UiO) og Morten Øgård (UiA)

Kriteriene omfatter følgende deler av den kommunale forvaltningen:

1. Offentlighet og demokrati
2. Tilgjengelighet, innbygger og brukerorientering
3. Politisk styring og kontroll

4. Lederskap, ansvar og delegasjon
5. Serviceutvikling og effektivitet
6. Kommunen som arbeidsgiver
7. Utviklingsstrategi og lærende organisasjon
8. Kommunen som samfunnsutvikler

Under hver av disse 8 områdene er det 2-5 delområder med tilhørende spørsmål (totalt 177 spørsmål). På hvert av delområdene kan kommunen skåre inntil 100 poeng, til sammen 800 poeng. Hvor mange poeng man reelt oppnår avhenger av hvilke rutiner og verktøy kommunen benytter samt hvilke aktiviteter som gjennomføres og hvordan dette følges opp og etterleves. Poengtildelingen skjer på bakgrunn av intervjuer/samtaler med representanter for alle ledelsesnivåer i Herøy kommune gjennom en to-dagers prosess/ledersamling i kommunen hvor vi i dialog med kommune, kartlegger kommunens forvaltningspraksis.

Etter gjennomgangen av dokumenter og intervjuer utarbeider KS-K en rapport. Den endelige rapporten gir en samlet oversikt over kommunens styrke og svakhet innen for de forskjellige temaer. I rapporten gis dessuten konkrete forslag til forbedringer inspirert av andre kommuners praksis.

## **Helhetlig skreddersydd evaluering av den administrative og politiske organiseringen i Herøy kommune**

**Pris: 150-250'. Avhenger helt av omfang og innretning på evalueringen**

KS-K kan gjøre en skreddersydd evaluering av organisasjonen Herøy kommune basert på de behov og ønsker Herøy kommune har. Innretningen på en slike evaluering vil kunne variere mye, alt fra en litt overordnet evaluering som tar utgangspunkt i intervjuer og dokumentstudier, (se vedlagte eksempel fra Vågå kommune), til de mer dyptgripende evalueringene med spørreundersøkelser økonomiske analyser (se vedlagte eksempel fra Kristiansund).





HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	HR	Arkivsaknr:	2012/52
		Arkiv:	Q12

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
228/14	Formannskapet	03.12.2014

**DETALJREGULERINGSPLAN FOR FV 654 INDRE HERØY KYRKJE - STOKKSUNDBRUA. UTLEGGING TIL OFFENTLEG ETTERSYN/HØYRING.**

**Tilråding frå rådmannen:**

Formannskapet vedtek, i medhald av PBL § 12-10, at forslag til detaljreguleringsplan med tilhøyrande reguleringsføresegner for FV 654 Indre Herøy Kyrkje – Stokksundbrua vert utlagt til offentleg ettersyn i 6 veker. Samstundes skal planforslaget sendast aktuelle høyringsorgan til uttale.

Særutskrift:

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Fylkeshuset, 6404 Molde  
Møre og Romsdal Fylkeskommune, Fylkeshuset, 6404 Molde  
Statens Vegvesen Region Midt, Fylkeshuset, 6404 Molde

**Vedlegg:**

**Planhefte Reguleringsplan Indre Herøy kyrkje - Stokksundbrua, datert november 2014, og innehaldande plankart, føresegner, planomtale, vurdering av innkomne merknader, plandetaljar og støyvurdering.**

**Saksopplysningar:****BAKGRUNN:**

Ein detaljreguleringsplan for FV 654 Indre Herøy Kyrkje – Stokksundbrua samt for ei mindre strekning av FV 10 i retning Sandvika har vore under arbeid sidan hausten 2011. Arbeidet har vore utført i regi av Statens Vegvesen og i nært samarbeid med Herøy kommune. Eit planforslag med tilhøyrande føresegner og planomtale m.m. er no klart for politisk behandling med sikte på offentleg ettersyn/høyring.

**PLANEN OG PLANPROSESSEN TIL NO:**

Formålet med planen er å legge til rette for ei betre og meir direkte lineføring for FV 654 frå Stokksund skule/Indre Herøy kyrkje og i retning Stokksundbrua/Fosnavåg. I tillegg til dette er det eit like viktig formål å betre forholda for gåande/syklande på den same strekninga samt på deler av ny FV 10 i retning Sandvika.

Statens Vegvesen peikar i planomtalen på følgjande målsetjingar for planforslaget og for ferdig vegprosjekt:

- Redusere talet på trafikkulykker og redusere skadeomfang på dei ulykkene som skjer.
- Betre framkomelegheita og redusere køyrety- og tidskostnader.
- Betra framkomelegheit og tryggleik for gang-/sykkeltrafikk.
- Legge minst mogleg beslag på verdfulle arealressursar.
- Skape færrest moglege konflikter i høve til dagens arealbruk, medrekna landbruk.
- Ta vare på menneske og bumiljø på ein miljøvenleg måte.
- Betre miljøforholda med spesiell vekt på trafikkstøy i bustadområde.
- Legge vekt på å redusere barriereeffektar som dagens veg skaper.
- God landskapstilpassing for og utforming av det nye veganlegget.

Statens Vegvesen annonserte med brev av 29.08.2011 oppstart for detaljregulering FV 654 Indre Herøy Kyrkje - Stokksundbrua. Grunnlaget for dette var mellom anna at det i handlingsplanen for fylkesvegar 2010-2019 var avsett midlar til gang- og sykkelvegtiltak på den aktuelle strekninga.

Frist for innspel til planarbeidet var sett til 10.10.2011. Det vart for øvrig halde eit informasjonsmøte om planarbeidet på Herøy rådhus den 28.09.2011.

I samband med oppstartannonseringa kom det innspel til planarbeidet frå følgjande offentlege instansar, organisasjonar og privatpersonar:

- Fylkesmannen i Møre og Romsdal

- Møre og Romsdal Fylkeskommune
- Søre Sunnmøre Landbrukskontor
- Tussa Nett AS
- Opplysningsvesenets Fond
- Stokksund skule
- Fjord1 Buss AS
- Tjørnvåg Idrettslag
- Stokksund grendalag
- Sandvika Vel
- Sokneprest Knut Magne Dalsbø
- Beate og Ivar Ørstavik

I planomtalen har Statens Vegvesen lista opp og vurdert/kommentert dei ulike innspela og desse vil difor ikkje verte ytterlegare omtala her. Vegvesenet har etter oppstartsannonseringa arbeidd vidare med reguleringsplanen og med ulike interval konsultert kommunen administrativt omkring ein del utfordringar og vegval i arbeidet.

Statens Vegvesen har no oversendt forslag til detaljreguleringsplan med tilhøyrande føresegner og planomtale. Hovudelementa i planen kan oppsummerast som følgjer:

- Ny FV 654 tek av frå dagens veg like innanfor Stokksund skule og kjem innatt på dagens veg ved starten på Stokksundbrua.
- Ny FV 10 frå kryss med ny FV 654 og til dagens kryss mellom fylkesvegane.
- Ny og samanhengande gang- og sykkelveg/fortau med planfri kryssing av ny FV 654 (undergang) frå Stokksund skule til dagens kryss mellom FV 654 og FV 10.
- Dagens fylkesveg nord for ny FV 654 vert samleveg til Stokksundområdet.
- Dagens fylkesveg sør for ny FV 654 vert bustadveg for tilstøytane eigedomar.
- Etablering av ny og større kollektivhaldeplass med tilhøyrande parkeringsområde ved Stokksund skule.
- Etablering av busslommer langs ny FV 654 på begge sider av den planfrie kryssinga av fylkesvegen.
- Nytt bustadområde for konsentrert busetnad mellom ny FV 654, ny FV 10 og dagens FV 654 (området er i anleggsperioden forutsett nytta til anleggs- og riggområde).
- Områda mellom ny og gamal veg, mellom gang-/sykkelveg og ny veg samt ein del langsgåande areal på begge sider av vegane er regulert til annan veggrunn/grøntareal.
- Det er forutsett etablert støyvollar langs/mot Stokksund skule samt på område der det er lagt opp til skjerming av div. andre eksisterande og planlagde bustadområde.

### **Vurdering og konklusjon:**

Rådmannen viser til at planarbeidet har vore gjennomført i nært samarbeid mellom kommunen og Statens Vegvesen. Det oversende plankartet har ein del plantekniske manglar. Det viser imidlertid korrekt arealbruk og er elles tilfredsstillande nok med tanke på presentasjon av dei ulike elementa i reguleringsplanen. Rådmannen rår såleis til at planforslaget med tilhøyrande føresegner m.v. vert lagt fram for vedtak om offentlig ettersyn og innhenting av uttalar frå aktuelle høyringsinstansar. Dei plantekniske manglane vil måtte rettast opp i den vidare planprosessen.

Det kan elles nemnast at det pågår arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelveg frå Rafteneskrysset og i retning Sandvika. Denne planen har direkte kopling til no framlagde plan i det ovannemnde krysset.

For meir detaljert informasjon om det no framlagde planforslaget viser ein for øvrig til det vedlagde planmaterialet frå Statens Vegvesen. Vegvesenet vil etter vedtak om høyring/offentleg ettersyn ta seg av alt arbeid som følgjer av høyringsprosessen. På nyåret vil det verte avsett tid til ein kontordag på Herøy rådhus der den einskilde grunneigar, interessent m.v. kan møte representant(ar) frå Statens Vegvesen og få høve til nærare orientering om og drøfting av ulike sider ved planforslaget. Dato for dette møtet er ikkje fastlagt, men det vil verte annonsert på vanleg måte i lokalavis og på nett.

**Konsekvensar for folkehelse:**

Planen vil innebere ei betring både for trafikktryggleiken og bumiljøa i dei tilstøytande områda og vil såleis ha positiv effekt på folkehelsa.

**Konsekvensar for beredskap:**

Planen vil gi eit ryddigare og meir lettforståeleg trafikkbilete og vil med det ha positiv effekt på beredskapen.

**Konsekvensar for drift:**

Planen legg opp til at ein del tidlegare fylkesvegstrekingar samt nye gang- og sykkelveggar/fortau vert overført til kommunal drift.

**Konsekvensar for økonomi:**

Med tilvising til påpeika driftskonsekvensar ovanfor vil prosjektet etter fullføring også ha økonomiske konsekvensar for kommunen.

Fosnavåg, 19.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Hallvard Rusten



Statens vegvesen



HERØY  
kommune

# REGULERINGSPLAN

Fv 654 Hp02/03

## Indre Herøy kirke - Stokksundbrua

Herøy kommune

Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid.....29. august 2011

Offentlig ettersyn.....8. desember 2014 - 26. januar 2015



## Innhold

Planomtale  
Føresegner

Oversiktskart.....	B001
Reguleringsplan .....	Blad 1
Plan og profidel.....	C001-C002
Plan og profidel.....	D001-D002
Normalprofil.....	F001-F002
Konstruksjon undergang.....	K100
Tverrprofil Fv654.....	U001-U015
Tverrprofil Fv10.....	U050-U053
Tverrprofil gang/-sykkelveg.....	U100-U105
Støy.....	X001-X006

**Innhald**

1 Innleiing .....	3	7 Gjennomføring av plan .....	13
2 Bakgrunn for planforslaget.....	4	7.1 Framdrift og finansiering .....	13
2.1 Planområdet .....	4	7.2 Utbyggingsrekkefølge .....	13
2.2. Kvifor blir det utarbeidd forslag til reguleringsplan for fv. 654 Stokksund .....	4	7.3 Endring av gjeldande planar .....	13
2.3 Målsettingar for planforslaget og for ferdig vegprosjekt .....	4	7.4 Teknisk infrastruktur .....	13
2.4 Tiltaket sitt forhold til KU-forskrifta .....	5	7.5 Oppfølgande undersøkingar .....	13
2.5 Planstatus og rammevilkår .....	5	7.6 Grunnerverv.....	13
3 Skildring av planområdet, eksisterande forhold .....	5	8 Samandrag av innspel til oppstartsvarsel .....	14
3.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk .....	5		
3.3 Trafikkforhold .....	5		
3.4 Landskapsbilde .....	6		
3.5 Nærmiljø/friluftsliv .....	6		
3.6 Naturmangfald .....	6		
3.7 Kulturmiljø .....	7		
3.8 Naturressursar.....	7		
3.9 Grunnforhold .....	7		
4 Skildring av planforslaget .....	7		
4.1 Traséval og teknisk skildring.....	7		
4.5 Andre vurderte alternativ.....	9		
5 Verknader av planforslaget .....	9		
5.1 Framkomst.....	9		
5.2 Trafikksikkerheit .....	10		
5.3 Samfunnmessige forhold .....	10		
5.4 Naboskap .....	10		
5.5 Byggegrenser .....	10		
5.6 Kollektivtrafikk.....	10		
5.7 Landskapsbilde .....	10		
5.8 Nærmiljø/friluftsliv .....	11		
5.9 Naturmangfald (nml §§ 8-12).....	11		
5.10 Kulturmiljø .....	11		
5.11 Naturressursar .....	11		
5.12 Støy.....	11		
5.13 Massehandtering.....	12		
5.14 Barn sine interesser .....	12		
5.15 Universell utforming.....	12		
6 Risiko, sårbarheit og sikkerheit ROS-analyse.....	12		

## 1 Innleiing

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Herøy kommune utarbeidd forslag til reguleringsplan for strekninga frå Stokksund skule til Stokksundbrua.

Reguleringsplanen skal vise tiltaket og bruk av dei areala som blir råka. Reguleringsplan er også i mange tilfelle nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant anna ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Prosjektgruppa i Statens vegvesen har forutan ein prosjektleiar bestått av personar med følgjande fagsvar: Vegplanlegging, geoteknikk, ingeniørgologi, trafikk, støy, utbygging, drift, konstruksjon og grunnenergi. Frå Herøy kommune har utviklingsavdelinga, primært ved planleggar Hallvard Rusten, bidratt frå administrasjonen.

Oppstart av planarbeidet blei annonsert i avisene Vestlandsnytt og Sunnmørsposten. Grunneigarar, organisasjonar og offentlege myndigheter blei varsla i brev av 29.08.11. Informasjonsmøte i samband med oppstart av prosjektet blei halde på Herøy rådhus 28.09.11. Frist til å kome med innspel til oppstartsvarslet var 10. oktober 2011. Det kom inn 14 merknader, desse er oppsummerte i kapittel 8.

Reguleringsplanen er utarbeidd som ei detaljregulering etter plan- og bygningslova § 12-3. Den formelle planhandlingsplanen er utarbeidd som ei detaljregulering etter plan- og bygningslova. Statens vegvesen legg på vegne av Herøy kommune ut planforslaget til offentleg ettersyn. Avgjerda om dette er tatt i samråd med Herøy kommune.

Planforslaget er lagt ut på følgjande stader:

- Herøy kommune, rådhuset
- Statens vegvesen Region midt, kontorstad Olsvika i Ålesund
- Internett: [www.heroy.kommune.no](http://www.heroy.kommune.no) eller [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Informasjon om planen blir sendt til grunneigarar, organisasjonar og andre råka til uttale. Samtidig blir planen sendt til handسامing i offentlege instansar som har sine fagområde å ta vare på i området.

Frist til å kome med merknader til reguleringsplanforslaget er sett til måndag 26.01.15.

Det vil bli halde open kortottdag ein ettermiddag i veke 3 eller 4 i 2015 på Herøy Rådhus. Dette vert annonsert seinare.

Merknader til reguleringsplanforslaget skal sendast til:  
Statens vegvesen Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde  
eller

[firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)

Statens vegvesen tek imot og saksbehandlar alle merknader til planforslaget i samarbeid med Herøy kommune. Planen får deretter ei formell handسامing og endeleg reguleringsvedtak i kommunestyret i Herøy.

Kommunen sitt vedtak kan klageast på.

Spørsmål kan rettast til:

Herøy kommune: Hallvard Rusten, tlf. 700 81 371, eller e-post [hallvard.rusten@heroy.kommune.no](mailto:hallvard.rusten@heroy.kommune.no)  
Statens vegvesen: Pernille Ibsen Lervåg, tlf. 02030, eller e-post: [pernille.lervag@vegvesen.no](mailto:pernille.lervag@vegvesen.no)

## 2 Bakgrunn for planforslaget

### 2.1 Planområdet

Planområdet startar ved Stokksund skule. Frå skulen er det bygd gangveg langs fv. 654 sørover mot Tjørnvåg, men gjennom dei uoversiktlege svingane i motsett retning manglar gangveg fram til krysset med fylkesveg 10 og vidare langs fv 654 i retning Fosnavåg.



Figur 1: Planområdet; Stokksund i Herøy kommune på Sunnmøre.



Figur 2: Planområdet strekk seg frå Indre Herøy skule til Stokksundbrua.



Figur 3: Flyfoto av planområdet.

### 2.2. Kvifor blir det utarbeidd forslag til reguleringsplan for fv. 654 Stokksund

Den klart største delen av biltrafikken følgjer fv. 654 til/frå Herøybruene og Fosnavåg. Med dagens kryssløysing må denne trafikken utføre ein 180 grader sving i krysset med fv. 10. Løysinga betyr også at denne hovudtrafikken får ein unødvendig omveg på 350-400 meter.

Denne reguleringsplanen legg til rette for å etablere ei ny veglinje for fv. 654 samt ein ny gang- og sykkelveg gjennom Stokksund i Herøy kommune. Desse tiltaka skal gi betre flyt i trafikken, samt auke framkomst og trafiksikkerheit for mjuke trafikantar i området.

### 2.3 Målsettingar for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

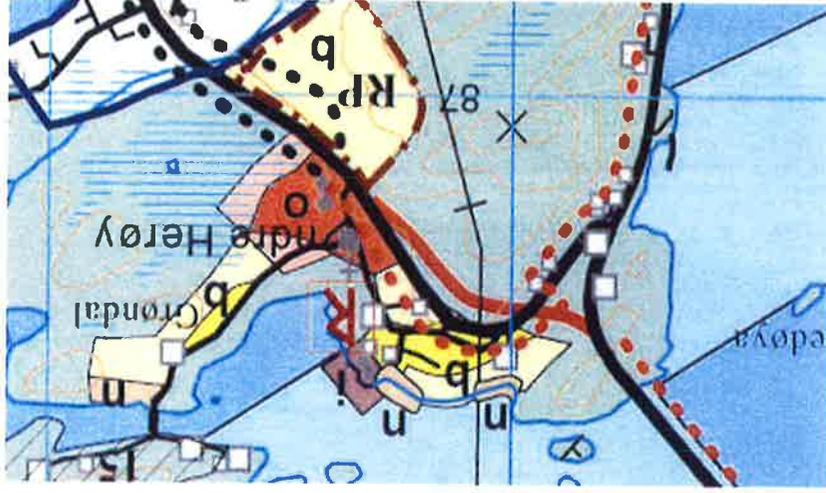
- Redusere talet på trafikkulykker og redusert alvorlegheitsgrad på dei ulykkene som skjer.
- Forbetra framkomst. Reduserte kjøretøy- og tidskostnader.
- Forbetra framkomst og sikkerheit for gang-/sykkeltrafikk.
- I minst mogleg grad legge beslag på verdifulle arealressursar.
- I minst mogleg grad skape konflikt i forhold til dagens arealbruk, medrekna landbruk.
- Ta vare på menneske og bumiljø på ein miljøvenleg måte.
- Forbetra miljøforhold, spesielt trafikkstøy i bustadar og på offentlege uteområde.
- Det skal leggast vekt på å redusere vegen sine barriereeffektar.
- Ny veg skal ha ei god landskapstilpassing og utforming.

## 2.4 Tiltaket sitt forhold til KV-forskrifta

Tiltaket er i samsvar med kommunepleanen (med unntak av det bustadområdet som kommunen ønsker regulert mellom eksisterande veglinje for fv 654 og ny veglinje for fv 10). Statens vegvesen har, i samsråd med kommunen og Fylkesmannen, funne at reguleringsplanen, som blir omfatta av plan- og bygningsslova § 3, ikkje fell inn under kriteria i § 4 i "Forskrift om konsekvensutredning", då den ikkje medfører vesentlege samfunns- eller miljøkonsekvensar. Det er derfor ikkje utarbeidd planprogram. Ingen merknader ved oppstart påpeikar store konflikter etter dei punkta som er lista opp i § 4. Planen sine verknader vil likevel bli vurderte gjennom den ordinære reguleringsplanprosessen.

## 2.5 Planstatus og rammevilkår

### 2.5.1 Gjeldande planar



Hovudprinsippet for vegomlegginga er vist i gjeldande kommuneplan for Herøy (sjå raud linje i Figur 4). I kommunepleanen er området nord for veglinja vist som bustadområde og offentleg område lengst aust (kyrkje og skule). Det er ingen reguleringsplanar for dette. I nordvest grensar planen opp mot Stokksundbrua som låser utgangspunktet og reininga for vegtraséen i den enden.

### 2.5.2 Statege planavtjingstingjer/rammer/føringar

Følgjande dokument er aktuelle for denne planen:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging.
- Rundskriv T – 2/08: Om born og planlegging.
- T-1442 retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegginga.
- Nasjonale føringar for universell utforming.

## 3 Skildring av planområdet, eksisterande forhold

### 3.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk

Den nye veglinja vil gå som vist i kommunepleanen (sjå Figur 4) der tilstøytande område er avsette til LNF-formål. Områda aust og nord for veglinja er derimot nytta til ulike byggeformål, i sær til skule/direttsanlegg og kyrkje, og lenger nord til bustadformål. Mellom ligg den tidlegare prestegarden i Stokksund som no er verna og i privat eige. Vestre del av planområdet inneheld ein del spreidd busetnad samt restar av landbruksområde/betemark. Sistnemnde vert i dag nytta til sauebete.

Stokksund skule er ein 1-10 skule med kring 150 elevar. Skulen har tilbod om SFO. Det er idrettsbygg med symjehall på skulen, og dette er eit svært mykje brukte aktivitetstilbod også utanom skuletida. Uteområdet er stort med tilgang på en fotballbane, to volleyballbaner og ei korfballbane.

### 3.3 Trafikkforhold

Frå krysset mellom fv. 10 og fv. 654 var ÅDT i 2013 på 3750 køyretey pr døgn på fylkesvegen som går ut til Fosnavåg, mens ÅDT på fv. 654 som går frå same krys i motsett retning (mot Stokksund skule) var på 3610 (ÅDT) i 2013 på 1060 køyretey/døgn, derav 7 % tunge køyretey.

Den klart største delen av trafikken i området går altså på fv. 654 til/frå Herøybrune og Fosnavåg. Med dagens kryssløyving er det denne trafikken som må utføre ein 180 graders sving. Løysinga betyr også at denne hovudtrafikken får ein unødvendig omveg på 350-400 meter, der del i tillegg blir tvinga til å bremse ned til tilnærma full stopp i krysset med fv. 10.

Det er fleire farlege og uoversiktlige avkrysser på fv. 654 i dette området. To avkrysser til bustadområdet i Stokksund ligg der kor fv. 654 har ein ca. 90 graders sving, og kor omkringliggende terreng gjer sikta svært dårleg. Syklistar og gåande må bevege seg langs fylkesvegen på denne strekninga, eventuelt bruke glemlevgen aust for kyrka på strekninga mellom den skarpe svingen og skulen. Bruk av tilkomstvegen medfører ein del lenger strekning for mjuke trafikantar.

Strekinga er skuleveg for barn som bur i Stokksund og i Sandvika. Skule- og kyrkgeområdet er i tillegg ein del brukt i samband med fritidsaktivitetar utanom skuletid.

Det har frå 2004 til 2012 vore 6 registrerte ulykker i området; to av dei knytt til krysset mellom fv. 10 og fv. 654, sjå Figur 5. Dei grønne sirkane symboliserer ulykker med «lettare skade», medan den gule symboliserer ei ulykke med «alvorleg» skadegrad.



Figur 5: Registrerte ulykker i planområdet.

### 3.4 Landskapsbilde

Området tilhører landskapsregion «Kystbygdene på Vestlandet». Denne regionen har skiftende landskapskarakter og fleire ulike landskapstypar enn i til dømes fjordregionar. Strandflata si lave høgde og oppskorne struktur gir kysten eit småskalapreg, noko ein kan sjå av dei mange små landskapsromma. Den oppstykkja strandflata resulterer også i sjøflater med høgst ulik form.

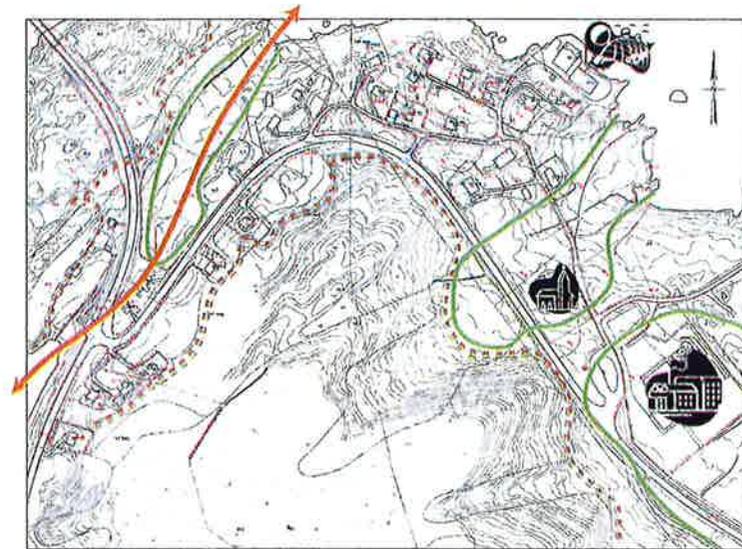
I ytre regiondelar møter både skjær, holmar og øyar storhavet, og herifrå trengjer vind og bølger inn for å tære på fjell og stein.

I ly av den ytre holmekransen finn ein eit mylder av ulike vågar, sund og småfjorlar, som til saman dannar ei indre lei med mange ferdselsmoglegheiter, særleg for småbåtar. Fenomenet gjer regionen attraktiv i opplevingssamanheng, då det ofte er små avstandar mellom landskap med ulike visuelle inntrykk (Kjelde: Skog + landskap).

Rafteneset skjermar området mot havet i nordvest. Fjellformasjonane stig raskt sørvest for dagens veg. Fjellet si avgrensing er til dels i form av store, menneskeskapte skjeringar frå dagens veg.

Flatene innanfor planområdet har ulik karakter. Skulen grensar inn mot eit område som er prega av eit ope myrlandskap mot søraust. Kyrkja og prestegarden ligg i eit skogområde som skrånar svakt mot sjøen i aust. Lenger nord er eit relativt tett utbygd område med opne flater.

I området mellom Rafteneset og fv. 654 er det eit landskapsrom med beiteområde, som framstår som velstelt. Det er sjøkontakt både mot aust og vest frå dette området.



Figur 6 - Landskapsrom markert med grønt, retningar i landskapet markert med oransje og veggar i landskapet markert med brunt.

### 3.5 Nærmiljø/friluftsliv

Stokksund skule med tilstøytande idrettsanlegg (kunstgrasbane) er eit viktig samlingspunkt både for nærmiljøet og bygdene omkring.

Kyrkja i Stokksund er kyrkje for Indre Herøy sokn som dekkjer Moltustranda, Tjørnvåg og Myrvåg.

Det er ikkje knytt spesielle friluftslivsinteresser til det aktuelle planområdet. Det bør likevel nemnast at området ingår i ein mykje nytta rundtur over Sandvikskaret (frå Sandvika til Tjørnvåg eller omvendt), og med retur til utgangspunktet via gang-/sykkelvegar og køyreveggar gjennom Stokksundområdet.

### 3.6 Naturmangfald

Planområdet blei synfart av biolog den 24.06.2013. I forkant av synfaringa blei det utført søk i databasen Naturbase til Miljødirektoratet. På synfaringa blei det fokusert på om det var verdifulle arter eller naturtypar i området, samt området sine landskapsøkologiske funksjonar.

Handbøker frå Statens vegvesen, Miljødirektoratet og Artsdatabanken ligg til grunn for skildringar og verdivurderingar.

Naturtyper og vegetasjon	Vernoområde	Naturtyper	Artsregisteringer	Raudlistearter	Svartelista arter	Inngrepstrie	naturområde
Vegetasjonen i området består hovudsakleg av relativ høg bjørkeskog (mellom 2-5 meter). Noko selje finst saman med spreidd grantré. Vegetasjonen er temmelig tett, busksjiktta består av ein del vierkratt saman med mange høge urter. Denne naturtypen utgjer eit fint habitat for småfugl som sporv og songarar.	Planen rører ikkje ved nokon vernoområde ifølgje Naturbase.	Planen rører ikkje ved nokon naturtyper ifølgje Naturbase.	Planen rører ikkje ved nokon artsregisteringer ifølgje Naturbase.	Ingen raudlistearter finst innanfor planområdet ifølgje Naturbase eller Artsdatabanken.	Ingen svartelista arter finst registrerte innanfor planområdet i Artsdatabanken.	Avstanden frå planområdet til det nærmaraste inngrepstrie naturområdet (INON) er stor. Planen har derfor ingen påverknad på slike.	

Figur 7 – Sjematisk framstilling av naturmangfaldsvurderingar på prosjektet.

### 3.7 Kulturmiljø

#### 3.7.1 Automatisk freda kulturminne

Det blei gjennomført arkeologiske registeringer i planområdet av kulturavdelinga hos Møre og Romsdal fylkeskommune våren 2013. Det blei ikkje gjort nokon funn.

#### 3.7.2 Kulturminne frå nyare tid

I planområdet ligg eit kulturmiljø av nasjonal verdi. Råtenes, gnr. 58, bnr. 1, Herøy gamle prestegard inneheld ein freda hovudbygning, låve, hage og omkringliggande kulturlandskap. I tillegg ligg Indre Herøy kyrkje vel 100 meter sør for tunet.

### 3.8 Naturressursar

Området består av snau mark, innmarksbeite samt skog med høg bonitet, sjå figuren under.



Figur 8 - Kartet viser registrerte naturtyper. Kilde: Skog + Landskap.

### 3.9 Grunnforhold

Det er utført prøvetaking og prøvetekning med traktorgravar, samt myrsondering med stikkstong. Det generelle inntrykket er at det under eit humushaldig vegetasjonsdekke/betemark er fast sandig og grusig mineralisk jord (morene) over berg. Det er òg gjort ei rekke observasjonar av berg i dagen. Der det er planlagt gangvegundergang viser prøvegroppravinga at det i området for kryssing er 1-1,5 meter til berg. Der den nye traséen for fv. 654 samt det nye krysset med fv. 10 er planlagt er det ein del myrområde, og det vil her bli behov for masseutskifting.

I byggefasen på alle prosjekt skal entreprenøren lage risikovurdering for kritiske arbeidsoperasjonar (sikker jobbanalyse). Dette skal inngå i byggherrens sin SHA-plan. I dette prosjektet er det ein viss risiko knytt til utgraving av djupmyra mellom profil 4020 og 4080. Det er viktig at entreprenør har store nok maskinar for dette arbeidet, slik at ein helle tida kan arbeide frå fast grunn. Elles er det på strekninga vurdert å vere liten og ingen risiko for ras og skred inn på planområdet, eller utglidningar som følge av svak undergrunn.

## 4 Skildring av planforlaget

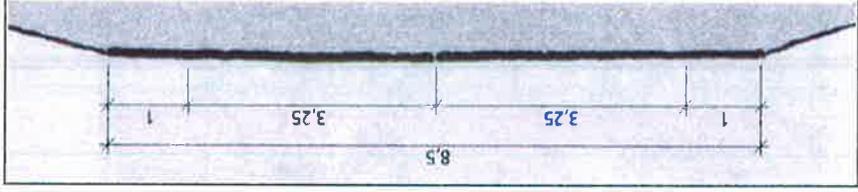
### 4.1 Traseval og teknisk skildring

#### 4.1.1 Fylkesveg 654

Fylkesveg 654 er i planforlaget lagt om slik at veggen frå skulen går rett fram mot Stokksundbrua. På denne måten umgår bilistane både dagens skarpe sving ved Stokksund, samt dagens kryss med fv. 10 der bilistane på fv. 654 blir tvungne til å bremse heilt ned. Ved å leggje om fv. 654 i dette området sparer bilistane den unødvendige omvegen på 350-400 meter.

For å få ein veg som svingar minst mogleg, og samtidig kjem inn rett på brua, vil fv. 654 gå inn og opp i terrenget allereie frå området ved skulen. Vest for dagens krappe sving på fv. 654 vil den nye fv. 654 gå rett fram mot Stokksundbrua, der det er betemark.

Standard på ny veg skal fastsetast ut frå prognoser for framtidig trafikkfordeling på vegnettet, og ut frå krava i handbok N100. 20 år fram i tid vil trafikken på fv. 654 truleg bli i overkant av 4000 køretøy per døgn (ADT), som tilseier dimensjonering etter utbetningsstandard U-H4 for nasjonale hovudveggar og resten av hovudvegane, ADT 4000-6000. Det blir anbefalt at denne blir bygd med 10 meters breidd, men i kostbart og/eller særbart terreng kan vegbreidda bli redusert til 8,5 meter. Vi har valt å dimensjonere fv. 654 med breidda 8,5 meter, da vi meiner at vegbreidda her må bli vurdert på bakgrunn av at dette er utbetring av ei kort vegstrekning, der det ikkje er aktuelt å utvide tilgrensande vegstrekning i nær framtid. Vegstrekninga må også tilpassast breidda på Stokksundbrua som er 7 meter mellom kantstein. Kvar køyrefil er 3,25 meter brei og vegskuldra er 1 meter, sjå Figur 9.



Figur 9: Tverrprofil U-H4, 8,5 m vegbreidda (mål i m).

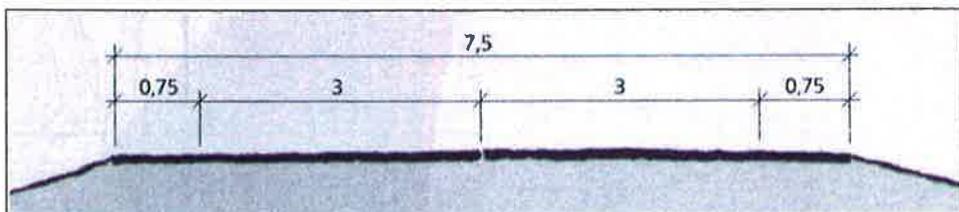
På ein U-H4-vegtype skal talet på avkøyrslar avgrensast, og minste avstanden mellom kryss bør vere 500 meter. Kryss blir utforma som T-kryss eller rundkøyringar.

Gang- og sykkelveggar kan krysse i plan på ein U-H4-vegtype, men planskilte kryss bør vurderast der kor gang- og sykkelvegen blir brukt som skuleveg.

#### 4.1.2 Fylkesveg10

Fylkesveg 10 vil frå området med dagens kryss med fv. 654 i staden gå rett fram og komme inn på den nye fv. 654 i eit nytt T-kryss. Det vil i dette nye krysset bli bilistane på fv. 10 som har vikeplass for trafikken på fv. 654, som er meir hensiktsmessig ut frå trafikketal og veggeometri.

Fylkesveg 10 er planlagt med ein utbetningsstandard for «øvrigje hovedveger» med ÅDT 1500-4000 kjt/t og fartsgrense 80 km/t (U-HØ2-veg i samsvar med handbok N100). Samla breidde på planlagt fv. 10 er 7,5 meter, med køyrefeltbreidde på 3,0 meter og vegskulder på 0,75 meter, sjå Figur 10.

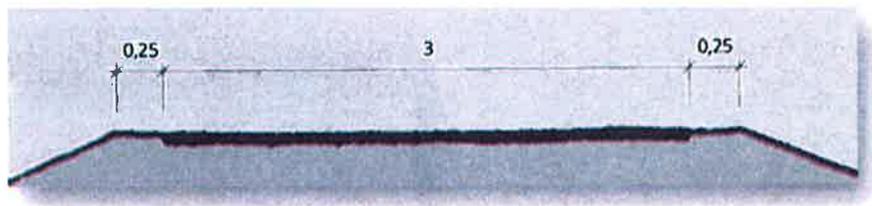


Figur 10: Tverrprofil U-HØ2, 7,5 m vegbreidde (målt i m).

#### 4.1.3 Gang- og sykkelveg

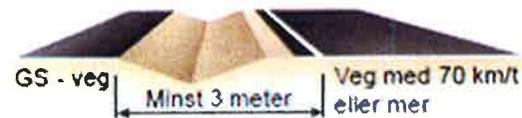
Det er planlagt gang- og sykkelveg parallelt med ny fv. 10 samt vidare frå krysset med fv. 654, gjennom undergang under fv. 10 til avkøyrslen til bustadområdet i Stokksund. Frå denne avkøyrslen og fram til skulen er det planlagt å bruke delar av eksisterande fv. 654 til fortau.

Gang- og sykkelvegen er dimensjonert etter krava i handbok N100 med 3 meters asfaltert flate med ei skulderbreidde på kvar side på 0,25 m. Sjøå Figur 11.



Figur 11: Illustrasjon gang- og sykkelveg, 3 meter med asfalt og 0,25 meter med vegskulder på kvar side.

Der kor gang- og sykkelvegen ligg inntil ein fylkesveg, blir det planlagt ei 3 meter brei grøft mellom gang- og sykkelvegen og køyrebana, sjå Figur 12.



Figur 12: Grøft mellom gang- og sykkelveg og fylkesveg.

#### 4.1.4 Fortau

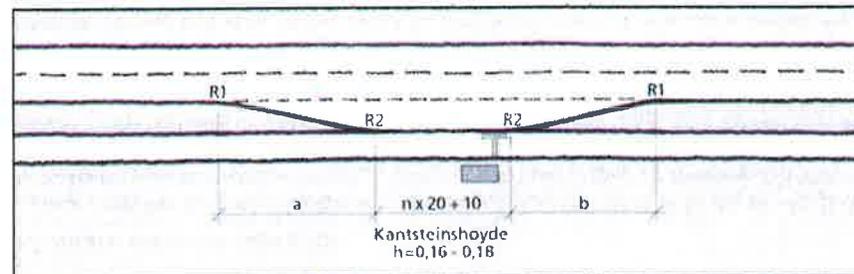
Det er planlagt fortausløyising frå Indre Herøy Kyrkje til avkøyrslen til bustadområdet i Stokksund. Dette er planlagt med 3 meters breidde og avvisande kantstein (13-15 cm). Årsaka til at det blir valt fortausløyising her er at ein ønsker å nytte eksisterande fylkesveg 654 til kombinert tilkomstveg til bustader, samt løyising for mjuke trafikantar.

#### 4.1.5 Tilkomstveg til bustadområde nord for kyrkja

Bilistar som skal til bustadområdet nord for kyrkja har i dag ein tilkomstveg med avkøyrslar tett på den krappe svingen på fv.654. Ny avkøyrslar som er planlagt i ca same område som der den ligg i dag, men vil knyte seg til tilkomstvegen. Den nye avkøyrslar vil få betre kurvatur enn dagens. Tilknyttinga til ny fv. 654 vil vere ved Stokksund skule, der sikta er betydeleg betre.

#### 4.1.6 Busslommer

Det er planlagt to nye busslommer på kvar side av fv. 654 i samband med undergangen. Desse er planlagde med leskur og etter krava om universell utforming.



Figur 13: Skisse som viser busslomme med leskur.

#### 4.1.7 Fotgjengarundergang under fv. 654

Det blir tilrådd å bygge standard undergang med vingemurar langs fylkesvegen. Breidde 4 m mellom veggjar.

Vi må ha lengre støttemurar på kvar side enn vist i Figur 14, då vi skal ha gangveg opp på nivå med fylkesvegen. Om muren skal vere i naturstein eller om sidemurar blir forlenga i betong, blir avklart i byggeplan.

Stigningsforhold på gangvegen skal vere maksimum 1:20 (5 %), unntak 1:14 (7 %) over korte strekningar, jf. kravet til universell utforming, handbok V129.

Over undergangen må vegen ha brystning i betong med rekkverk for å hindre at snø og liknande fell ned i undergangen. Rekkverk må byggast til sides for undergangen for å tilfredsstillast krav i rekkverksnormal.

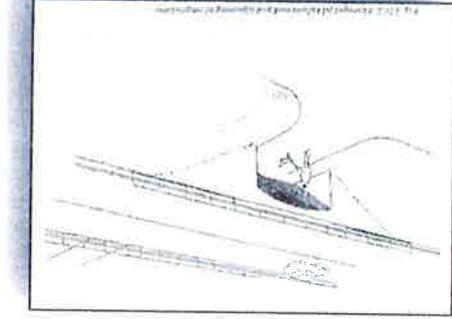
**4.1.9 Nytt bustadområde**  
 Mellom ny fv. 654, ny fv. 10 og eksisterande fv. 654 foreslår planen eit mindre bustadareal. Ein avgrensa del av dette området er lagt ut til frittsjånande småbustbusestnad (BFS), medan det resterande er vist som konsentrert busetnad (BKS). Innanfor FS er det i dag eit eksisterande bustadhus. Planen går ut frå at bustadområdet skal ha tilkomst frå eksisterande fv. 654 (framtidig kommunevag), og at området får støyskjerming mot dei nye hovudvegane (fv. 654 og fv. 10).

**4.1.10 Tilbakeføring/omklassifisering av vegar**  
 Frå den nye undergangen og til eksisterande kryss med fv. 10, legg vi til grunn at veggen blir omklassifisert til kommunal veg og berre blir brukt som tilkomstveg til bustadhus.

På dagens vegbit mellom Stokksundbrua og krysset mellom fv. 654 og fv. 10 foreslår vi ein vull som skjermar mot støy og gir veganleggjet betre landskapsstilling. Denne skal revegeterast og arealet innanfor vollen kan tilbakeførast til LNF-område.

#### 4.1.8 Løysingar ved skulen

Trafikkområdet mellom skulen og kyrkja er gjennom denne planen tenkt innstramma og oppradert.



Figur 14: Prinsipp for undergang.



Figur 15: Utsnitt av reguleringsplanen ved Stokksund skule (det grøne er vegareal/p-plass, det rosa er g/s-veg, det brune er kollektivhaldeplass, det mørke grøne er «anna trafikkareal» og det lysgrøne er LNF).

Gangvegen som kjem frå aust er tenkt vidareført mot vest med eit gangfelt over krysset som går ned mot skulen/Stokksund, og vidare forbi dei nye parkeringsplassane langs eksisterande fv. 654.

Gang- og sykkelvegen frå aust skal også vidareførast ned mot skulen til ei ny bussstomme med leskur som er plassert inn mot skulen sitt areal. Denne bussstoma skal brukast av skulebuss og lokalbuss, slik at passasjerane som skal til skulen ikkje treng å krysse noko trafikkareal. Det er plass til fleire busser etter kvarandre i denne bussstoma. Bussen må derfrå svinge rundt ei ny trafikkøy for å kome tilbake til fylkesvegen.

Mellom den fysiske trafikøya og fylkesvegen legg denne planen til rette for etablering av parkeringsplassar for pendlarar/foreldre eller andre. Dagens parkeringsplass mellom kyrkja og skulen blir oppretthalde som i dag, men med innkjøring berre frå nord, sjå Figur 15.

## 5 Verknader av planforslaget

### 5.1 Framkomst

Krysset mellom fv. 654 og fv. 10 har i dag veldig krappe kurver, og nesten alle køyretya må bremse kraftig ned og gjerne også stoppe i krysset. I planforslaget er krysset flytta slik at hovudvegen (fv. 654) er korta inn med ca. 400 meter, og geometrien er tilpassa høgare køyrefart. Dette gir redusert tidsbruk både for lette og tunge køyrety langs hovudvegen.

Planforslaget endrar også reguleringa av krysset slik at vegarna med minst trafikk får vilkøpplikt, medan den gjennomgåande trafikken på fv. 654 i stor grad kan køyre gjennom krysset utan å redusere farta.

Kapittel 5.3 viser kva samfunnet sparar av køyretøy- og tidskostnader som fylgje av betring av vegstandard og redusert veglengde.

Det har også vore vurdert om gang- og sykkelvegen frå det som i dag er krysset med fv. 10 og fram til undergangen burde nytte eksisterande vegbit av fv. 654, som ved flytting av kryss kun kjem til å fungere som tilkomstveg til bustad. Kommunen hadde eit sterkt om gang- og sykkelveg langs helle fv. 10 vart lagt rundt dei nye planlagde bustadfeltet, så difor er det denne løysinga som vart lagt fram.

Vidare har det vore vurdert om krysset mellom fv. 10 og fv. 654 skulle utformast som ei rundkjøyring. På grunn av svært ulik trafikkmengde (ÅDT) på dei to fylkesvegane, og ønsket om å prioritere gjennomgangsstrafikken på fv. 654, tilrå prosjektgruppa ikkje dette.

I oppstartsmeldinga for dette prosjektet skreiv Statens vegvesen at vi såg på eit forslag der eksisterande fv. 654, frå Stokksund skule til den krappe svingen, kanskje kunne brukast til gang- og sykkelveg utan biltrafikk, og kor veggen forbi prestegarden kunne bli opprusta til tilkomstveg for bustadområde og fiskerimottak. Mange av dei inspelja vi fekk i samband med oppstartvarslet, gjorde oss merksame på at dette ikkje var noko ønskeleg løysing, og dette har vi derfor gått vekk frå. Etter ønske frå kommunen er dagens fv. 654 vest for kyrkja/skulen no regulert til offentleg einfeltsveg med blanda trafikk.

### 4.5 Andre vurderte alternativ

## 5.2 Trafikksikkerheit

Trafikksikkerheita vil betrast betydeleg for alle trafikantgrupper med den nye planen.

Fv. 654 blir retta ut og meir oversiktleg. Kryss blir utforma etter gjeldande vegnormalar, og sikta vil verte bra.

Talet på avkøyrslar til bustadområdet ved Stokksund blir redusert frå dagens tre, til ei for heile området.

Mjuka trafikantar vil få nye busslommer på begge sider av fv. 654 ved det nye krysset, samt ein undergang. Det blir bygd fortau langs eksisterande fv. 654, som blir felles tilkomstveg for nesten alle bustadane i Stokksund. I tillegg blir det planlagt gang- og sykkelveg langs ny fv.10. På denne måten blir det eit godt samanhengande tilbod for gåande og syklende gjennom heile planområdet.

Området ved skulen er også planlagt med tanke på trafikktrykkleiken. Det skal etablerast ny busshaldeplass rett framfor skulen, slik at skulebarn slepp å krysse vegen.

Trafikktryggingsseksjonen i Statens vegvesen gjennomførte vinteren 2014 ein trafikktryggingsrevisjon av planen. Dette er definert som ein systematisk og uavhengig granskning av trafikktryggingsforhold i ein vegplan. Denne skal sørge for at nye veglegg vert bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafikksikker vegutforming og krav i vegnormalane og øvrig regelverk. Revisjonen skal luke ut uheldige løysingar, feil og manglar på dei ulike plannivåa, før anlegget blir bygd.

I vidare byggeplanlegging må det vere fokus på plassering av rekkverk i forhold til sikt i kryss og ved sikring av undergangen under fv. 654. Eit viktig moment som blei diskutert som ledd i trafikktryggingsrevisjonen var overgangen frå ny veglinje på fv. 654 til Stokksundbrua. Køyrebanebreidda er lik på ny veglinje og bru, men vegskuldra er smalere på brua, slik at trafikanten kan oppfatte brua som smalere. Vegvesenet tilrår uansett at den nye vegbiten vert planlagt og bygd i samsvar med handboka.

## 5.3 Samfunnsmessige forhold

Det er gjennomført nytte- og kostnadsutrekningar for prosjektet med programmet EFFEKT (versjon 6.53). Effekttrekningane viser kostnader for aktørane under:

- Trafikantar (trafikant- og transportbrukarnytte)
- Operatørar (bompengeselskap og kollektivselskap)
- Det offentlege (budsjettverknader for det offentlege)
- Samfunnet elles (ulykker, støy, luftforureining, skatteinntekter, restverdi)

Nytte og kostnader er utrekna for kvart år i ein periode på 40 år og diskontert til samanlikningsåret 2018. Netto nytte er summen av nytte i perioden 2018-2057, minus anleggskostnader og kostnader til drift og vedlikehald i same periode.

Tabellen under viser resultatane frå EFFEKT, og samfunnsøkonomisk er prosjektet lønnsamt. Samfunnet tener 1,71 kr for kvar krone som vert investert. Innkorting av vegen med ca. 400 m for gjennomgåande fylkesveg og høgare fart gir stor nytte i form av sparte køyretøy og tidskostnader.

Prissette konsekvensar	Prosjektverknader	Kommentarar
Trafikant- og transportbrukarnytte	116 mill. kr	Spart reisetid og køyretøykostnader mest pga. innkorting av fv. 654 med ca. 400 m.
Operatørnytte	0 mill. kr	Også busstruter får kortare køyretid, men dette blir utlikna av reduksjon i overføringar.
Budsjettverknad	- 48 mill. kr	Investeringskostnader. Redusert veglengde gir reduserte vedlikehaldskostnader sjølv om det vert bygd gang- og sykkelveg.
Skattekostnad	- 10 mill. kr	Effektivitetstap knytt til skattefinansiering, 20 % av offentlege utgifter.
Ulykker	19 mill. kr	Betre vegstandard og kortare køyrelengde langs hovudvegen (fv. 654) gir reduksjon i talet på ulykker.
Støy og luftforureining	6 mill. kr,	Innkorting av vegen reduserer klimagassutslepp og støytiltak, og omlegging av fv. 654 gir betre støyforhold for nærliggande bustadar.
Netto nytte	83 mill. kr	Prissett nytte er større enn kostnadane.
Netto nytte pr. budsjettkrone	1,71	Samfunnet tener 1,71 kr for kvar krone som blir investert.

## 5.4 Naboskap

Naboane til dagens fv. 654 rett før dagens kryss med fv. 10 vil sleppe trafikken rett forbi husa sine. Vegen her vil berre bli nytta som tilkomstveg til bustader.

Eit bustadhus (på 58/6) vil få ny fv. 654 tettare på enn slik det er ved dagens løysing. Det planlagt å skjerme dette bustadhus mot støy med ein støyvoll med betongrekkverk opp på, sjå nærmare omtale i kapittelet om støy.

## 5.5 Byggegrenser

Byggegrensa langs fylkesvegane skal generelt følgje veglova § 29, dvs. 50 meter målt frå senterlinja, der ikkje anna er vist i plankartet. For bustadområdet BKS og BFS er byggegrensa 20 meter frå fv. 10, 30 meter frå fv. 654 og 10 meter frå kommunal veg. Byggegrense frå gang- og sykkelvegen, der den ikkje ligger langs veg, er 8 meter.

## 5.6 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken til/frå Fosnavåg vil som resten av trafikken spare 350-400 meter ved omlegging av fv. 654. For kollektivtrafikk som skal til/frå fv. 10 vil strekninga i meter bli ca. som ved dagens situasjon, men vegane vil bli meir rette og oversiktlege innanfor planområdet, og krysset mellom dei to fylkesvegane vil bli utforma etter gjeldande standardar.

Det vil bli to nye busslommer i samband med krysset mellom dei to fylkesvegane, og desse vil bli utforma etter gjeldande standardar og med universell utforming. Korresponderande bussar vil som før nytte busshaldeplassen ved skulen, som blir planlagt oppstramma og forbetra gjennom denne planen.

## 5.7 Landskapsbilde

Det planlagte tiltaket vil gi nye inngrep og større skjeringar enn dagens veg. Mellom profil 3620 og 3930 kan ein ikkje unngå å få høge skjeringar med helling 10:1 mot vest. Mellom profil 3700 og 3900 vil ein også få fjellskjering mot aust. Denne foreslår vi å sprengje ned så langt at skjeringa får same skråningsvinkel som grøfta etter at fjellet er kledd med jord og tilsådd. Dette for å unngå at vegen går gjennom ei sjakt med bratte fjellskjeringar på begge sider.

Med tida vil vegetasjon veksle til og gjere skjerfingane mindre dramatiske, tilsvarende dagens situasjon. Skjerfingane skal i utgangspunktet revegeterast, med mål om å få markvegvegetasjon som er typisk for området som ein mot vegen. Under anleggssperioden må det vurderast om vegetasjonen eignar seg til revegetering, og tettere inn mot vegen. Utfordringa er å dekke til skjeringane. Fjellskjeringa sin utsjånad vil avgjere dette. For å avgrense innsyn frå bustadar til vegen er eksisterande terreng mellom ny og eksisterande veg planlagt bevart mellom profil 3740 og 3860.

Landstapsrommet i le av Raffenesset vil bli delt i to. Som avbøtjande tiltak vil vegfyllingane bli utførte med slake skråningar, slik at det framleis kan nyttast som landbruksareal nord for vegen.

Vegen sin barriereverknad blir redusert når det blir etablert undergang for gåande og syklande. I tillegg vil trafikken vest for ny fv. 654 bli vesentleg redusert, og området vil få eit heilt anna utviklingspotensiale og er difor regulert til bustadområde.

Det er planlagt voliar både langs begge fylkesvegane. På nokre strekningar har dei funksjon som støvskjerming, andre stadar for at vegen skal vere meir tilpassa landskapet og andre passasar for å gi ei visuell skjeming mellom veg og bustad/oppaldsområde. Voliane vil vere eit nytt landskapsselement i området, men vil vere eit avbøtjande tiltak for å gi betre landskapsstilling og eit meir frodig veganlegg.

For nærmiljøet er konsekvensane oftast knytt til støv, vibrasjonar, luftforureining, støv, samt barriereverknad og utryggleik i forhold til trafikken. Planforslaget vil truleg ikkje å ha negative konsekvensar i forhold til vibrasjonar og luftforureining. Støv er omtalet i punkt 5.12.

## 5.8 Nærmiljø/triluftsliv

Planforslaget påverkar ikkje triluftsliv direkte, men den samanhengande gang- og sykkelvegen med undergang under fv. 654 kan vere med til å stimulere til gang- og sykkelaktivitet i området.

## 5.9 Naturmangfald (mål §§ 8-12)

Som det står i naturmangfaldlova skal vi ved utøving av offentleg myndighet vurderere kva effekt tiltaket har på natur. Vurderingane er gjort av biolog i Vegvesenet sjå også avsnitt 3.6. Målet er å framskaffe og samanstille tilstrekkeleg med kunnskap om naturmiljøet, slik det blir stillt krav om i naturmangfaldlova. Det er ikkje krav til konsekvensutgreiing for denne planen.

## 5.8 Kunnskap om naturmangfald i området

Del eksisterande registreringane er innhenta frå Naturbase (Miljødirektoratet), artskart (Artsdatabanken) og berggrunn (NGU). Vi vurderer kunnskapen om naturmangfaldet som god, og naturmangfaldloven § 8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt. Det er ikkje registrert naturtypar eller artar i området som er trua eller sårbar (CR, VU, EN). Tiltaket vil ikkje påverke utvalte naturtypar, prioriterte artar, utvalte kulturlandskap, verneområde, nærrområde til verneområde eller marint verne område.

Vi vurderer kunnskapen om naturtypar, vegetasjon, pattedyr, vassmiljø og effektar av tiltaket i planområdet som god. Det er ikkje sannsynleg at tiltaket vil medføre alvorleg skade på

på vidare.

**§ 10 Samla belastning på naturmangfaldet i planområdet**

Planområdet er vurdert til å ha små naturfaglege verdar. Det har også betydeleg menneskeleg påverknad frå bustad og eksisterande veg. Området som blir råka er ikkje å rekne som eit betydeleg naturområde. Det blir derfor vurdert at den planlagde utbygginga ikkje vil påverke naturmiljøet særleg negativt, sjølv om noko areal vil bli nedbygd og ein del støv vil oppstå i anleggsperioden.

**§ 11 Kostnader ved miljøsvakking**

Statens vegvesen har tatt kostnadane ved å framskaffe kunnskap om naturmangfald i området. Vidare vil det i tråd med Vegvesenet sine retningslinjer bli utarbeidd ytre miljøplan, samt rigg- og markskjeringssplan, der førebegyggjande eller avbøtjande tiltak vil framgå. Kostnader ved eventuelle avbøtjande tiltak skal takast av tiltaksavar.

### § 12 Om miljøforvarslage tekniskar og driftsmetodar

Paragrafen går ut på å unngå eller avgrense skadar på naturmangfaldet ved å ta

utgangspunkt i driftsmetodar, teknikk og lokalisering, som ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidig bruk av mangfaldet og økonomiske forhold, gir dei beste samfunnsmessige resultat. Innhaldet i § 12 omfattar også vurdering av lokalisering/traseval. I denne saka er ny

gangveg og ny vegtrase alleire valt på bakgrunn av kva som er mest hensiktsmessig med tanke på vegens funksjon samt trafikkikkerheit. Løysingane ser ikkje ut til å vere til

uløype for naturmiljøet i større grad. Miljøforsvarleg teknikk og drift gjeld også miljøomsyn i anleggsfasen, og moment som skal sikre dette blir ytterlegare spesifisert i Ytre Miljø-plan før byggefase.

## 5.10 Kulturmiljø

Avstanden frå prestegarden til den nye traséen for fv. 654 vil bli større enn slik dagens situasjon er, og dermed vil støy frå fylkesvegane bli nokko mindre (sjå omtale av støy kap 5.12 + støvsonenkart). Lokaltrafikken forbi prestegarden vil også kansje gå nokko ned, når eksisterande fv. 654 blir omgjort til lokala tilkomstveg med fortausøysing for gåande og syklistar. Statens vegvesen vurderer det slik at den nye vegtraseen for fv. 654 er ei forbedring for dette kulturmiljøet.

## 5.11 Naturressursar

Den nye traséen for både fv. 10 og fv. 654 vil beslaglegge primært innmarksbeite (i det nye kryssområdet) samt litt skog frå ny vegling for fv. 654 mellom skolen og det nye kryssområdet. Sjå figur 8.

## 5.12 Støy

### Støyregulverk

Gjeldande retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegging er T-1442/2012. Denne skal leggjast til grunn ved arealplanlegging og handsaming av enkelt saker etter plan- og bygningslova i kommunane og i statlege etatar. Den gjeld ved planlegging av ny støyande verksemd, etablering av nye bustadar eller annan busetnad med støyfysisame bruksformål ved eksisterande verksemd, og ved utviding eller oppgradering av eksisterande verksemd når endringa er så vesentleg at det er krav om ny plan etter plan- og bygningslova.

I samsvar med T-1442/2012 skal støy bereknast, og det skal kartfestast ei inndeling i to støvsoner: Haud sone nærast støykjelda (Lden over 65 dB), angir eit område som ikkje er eigena til støyfysisame bruksformål, og etablering av ny støyfysisam busetnad skal unngåast. Gul sone (Lden 55 - 65 dB) er ei vurderingsone, der støyfysisam busetnad kan oppførast dersom støyreduserande tiltak gir tilfredsstillande støvforhold. For øvrige område (kvit sone) vil det normalt ikkje vere nødvendig å ta omsyn til støy.

### Beregninger og vurderinger

Planen er vurdert som eit tiltak for å betre trafikkavviklinga på fv. 654. Dei tilrådde grenseverdiane i T-1442/2012 for bustader og skuler er då Lden 55 dBA på uteplass og utanfor rom med støvfølsam bruk og Leq24h 30 dBA inne i soverom/oppfallsrom i bustad og i undervisningsrom/møterom i skuler. T-1442/2012 føreset at det også skal takast omsyn til kostnader. Dersom den tilrådde støygrensa utandørs ikkje vert innfridd med støyskjermingstiltak langs veg, skal lokale støytiltak (lokal skjerming av uteplass og/eller fasadetiltak) for å oppnå tilfredsstillande støyforhold vurderast.

Det er berekna gul og raud støysone i høgde 4 og 2 meter over bakken. Høgde 4 meter over terreng er eit krav i retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegging. Berekningsnivået 4 meter over bakken vert ofte lite påverka av støyskjerming frå nærliggande terreng og også i mindre grad av eventuelle støyskjermende element langs dei aktuelle støykjeldene. Beregningar utført i 2 meter høgde er representative for støy på uteplassar på bakken og framfor 1. etasje. Berekna støysonekart er lagt ved planen, sjå støysonekart i vedlegg X001-X006. Dei 2 første støysonekart (X001-X002) viser støynivå for dagens veg (trafikkfall år 2040) i 2 m høgde over bakken, mens dei 4 neste viser støysoner for ny veg med støyvollar og støyskjermer langs veg, berekna i 2 meters høgde (vedlegg X003-X004) og 4 meter høgde over bakken (vedlegg X005-X006).

Som ein ser av støysonekarta vil støysituasjonen betre seg for alle bustader i planområdet, då fv. 654 vert lagt inn i terrenget og vekk frå bustadane. Langs ny fv. 10 (tidlegare ein del av fv. 654), vil også støysituasjonen betre seg vesentleg. Den rauda støysona vil i dette område bli redusert kraftig som følgje av redusert trafikk på strekninga, samt støyvoll mot det nye kryssområdet.

Som det går fram av vedlegg X002-X006 er det foreslått 5 støyvollar og 1 støyskjerm og tett betongrekkverk som vil fungere som skjerm over gang/sykkel undergangen. Ved skulen er det foreslått ein støyvoll frå profil 3350 og fram til parkeringsplassen ved skulen. På den første strekninga er skjermhøgda foreslått til 3 meter, mens den på strekninga nærmare skulen er foreslått til 2 m. Eksakt høgde kan justerast i byggeplan, og det kan også vurderast om det bør lagast ein tilkomst gjennom vollen ein stad (vollane på begge sider av tilkomsten bør i så fall overlappe noko for å minske støyinnfall).

Vidare er det regulert inn ein støyvoll mellom langs fv. 654 for å skjerm prestebustaden på 58/1, frå profil ca 3710 til 3800, med høgde 2 m. Prestebustaden kommer da i grøn støysone. Støyvoll ved kyrkja kunne gitt betre støyforhold her, men dette er ikkje nærare vurdert etter som kommunen ikkje ønska ein støyvoll der.

Ved eigedom 58/6 er det regulert inn ein 2 meter høg støyvoll frå profil 3960 til profil 4040. I kryssområdet langs fv. 10 og fv. 654 er det regulert inn støyvollar med høgde 1,5 m for å skjerm 58/1/12 og 58/1/13. Bustad 58/1/12 kommer da i grøn støy sone. Frå profil 3880 til profil 4040 langs fv.654 vil tett betongrekkverk (0,9 m høg) på begge sider av fylkesvegen fungere som støyskjerm. Ved eigedom 58/5 er det foreslått støyvoll med høgde 1,5 m. Ved eigedom 58/7 er det foreslått en 2,5 m høg støyskjerm.

Sjølv om støysituasjonen i planområdet vert vesentleg betre som fylgje av ny veg og støytiltaka langs vegen, ligg fleire bustader (58/6, 58/1/13, 58/5 og 58/7), skulen (58/31) og kyrkja (58/38) i gul støysone når støy bereknast 4 meter over terreng (vedlegg X005 og X006). For bustadane og skulen må lokale tiltak (lokal skjerming av uteplass og/eller fasadetiltak) nærmare vurderast i samband med byggeplanlegging. I støysonekarta er desse bustadane vist med ein ekstra tjukk svart linje.

Lokale skjermar skal alltid plasserast tett ved aktuell uteplass, og har vanlegvis kort lengde (5-15 m), avgrensa høgde (1.0- 2.0 m) og beskyttar et lite areal (6-15 m<sup>2</sup>). Ein bør skjerm uteareal opp mot 15 m<sup>2</sup>, og skjerming må tilpassast aktuell situasjon ved bustaden som: aktuell bruk og opparbeiding før tiltak, topografi, sol- og vindforhold samt eksponering mot naboer, veg etc.

Konkret utforming og utføring av dei lokale støytiltaka vert avklara i eit samarbeid med den aktuelle grunneigar.

### 5.13 Massehandtering

Tiltaket har eit masseoverskot på ca 15.000 m<sup>3</sup>. Dette må køyras til et godkjent deponi. Vi forventar ikkje at lagring eller transportering av desse massane vekk frå planområdet vert oppfatta som problematisk. Det er sett av eit areal til anleggsbelte som kan nyttast til mellombels masselagring i anleggsperioden. Der vert behov for utgraving av djupmyra mellom profil 4020 og 4080.

### 5.14 Barn sine interesser

I rikspolitiske retningslinjer for «barn og planlegging» er det m.a. stilt krav til fysisk utforming. Planområdet må vere sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.

For dette planområdet blir barn sine interesser tatt vare på ved å legge til rette for trygg ferdsel for mjuke trafikantar langs fv. 10 og fv. 654, samt ein undergang under fv. 654. I tillegg legg planen til rette for oppstramming av trafikkkarealet framfor skulen for å betre trafikksikkerheita, blant anna med busslomme rett framfor skulen, slik at barna slepp å krysse veg eller trafikkkareal mellom skulebuss og skulebygning.

### 5.15 Universell utforming

Gang- og sykkelveg, fortau, undergang samt busslommer blir planlagte etter prinsippa om universell utforming. Planforslaget er i tråd med Statens vegvesen si handbok 278, universell utforming av vegar og gater. Gang- og sykkelvegen innfrir krava til universell utforming med tanke på stigningsforhold.

## 6 Risiko, sårbarheit og sikkerheit ROS-analyse

Beredskapsseksjonen hos Fylkesmannen i Møre og Romsdal har utarbeidd sjekklista nedanfor for vurdering av risiko og sårbarheit i samfunnsplanlegginga. Uakseptabel risiko er kommentert.

Emne	Er det knytt uakseptabel risiko til følgende forhold?	Nei	Ja
Naturgitte forhold	a Er området utsett for snø-, jord-, steinskred eller større fjellskred?	X	
	b Er det fare for flodbølger som følge av fjellskred i vatn/sjø?	X	
	c Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?	X	
	d Er området utsett for flaum eller flaumskred, også når ein tar omsyn til auka nedbør som følge av moglege klimaendringar?	X	
	e Vil skogbrann/lyngbrann i området vere ein fare for bustadar/hus?	X	
	F Er området sårbart for ekstremvær/stormflo medrekna ei evt. havnivåstigning som følge av endring i klima?	X	
	g Er faren for radon vurdert i området?	X	
	h Er det tatt omsyn til ein potensiell fare for radon (radonsperre)?	X	
	i Anna (Spesifiser)?		
Omgivnader	a Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?	X	
	b Er det terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?	X	
	c Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversvømming i lavareliggande område?	X	
	d Anna(spesifiser):	X	
Verksemdsrisiko	a Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?	X	
	b Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemdar (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?	X	
Brann/ulykkesberedskap	a Har området tilstrekkeleg sløkkevassforsyning (mengde og trykk)? <i>Kommentar: Det lokale brannvernet har tankbil og nødvendig utstyr til ulykker innanfor planområdet.</i>		X

b	Har området gode tilkomstuter for utrykkningskøyeløy?	X
a	Er det kjente ulykkspunkt på transportnettet i området?	X
b	Vil utslakta/ukontrollerte hendingar som kan inntrffe på nærliggande transportruter inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området?	X
c	<p>Er det transport av farleg gods til/gjennom området?</p> <p><i>Kommentar: Tankbilveit m.m. kan ein ikkje sjå bort frå, men planforslaget aukar etter SVV si vurdering trafikksikkerheita i området, slik at risikoen for dette bør minskast ved ny løysing.</i></p>	X
a	Er området påverka av magnetfelt frå høgspenntlinjer?	X
b	Er det spesiell klartefare i høgspenntmaster?	X
c	Vil tiltaket endre (styrke/svake) forsyningstryggleiken i området?	X
a	Er det tilstrekkeleg vassforsyning i området?	X
b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevann, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?	X
a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: <ul style="list-style-type: none"> <li>- elektrisitet?</li> <li>- telenester?</li> <li>- vassforsyning?</li> <li>- renovasjon/spillvann?</li> </ul>	X
b	<p>Er det spesielle brannobjekt i området?</p> <p><i>Kommentar: Stokksund kyrkje er kanskje å rekne som eit brannobjekt, men planforslaget aukar etter SVV si vurdering ikkje brannrisikoen. Når fylkesvegen blir lagt i større avstand frå kyrkja, og dagens fylkesveg blir brukt til tilkomstveg, vil det kanskje gjere eit eventuelt sløkkearbeid enklare.</i></p>	X
c	<p>Er det omsorgs- og oppvekstinstusjonar i området?</p> <p><i>skulen vil ved gjennomføring av planen bli betre og meir sikker.</i></p>	X
a	Gruver: Opne sjakter, steintippar etc.?	X
b	Millitære anlegg, fjellanlegg, piggtårdeperringar etc.?	X
c	Industriverksemd som f.eks. avfallsdeponering?	X
d	Anna (spesifiser)?	X
a	Er tiltaket i seg sjølv eit sabotasje-/terrormål?	X
b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?	X

## 7 Gjennomføring av plan

### 7.1 Framdrift og finansiering

Anleggsstart er avhengig av prioriteringar i fylkeskommunens langtidsplan. Prosjektet har pr dags dato (juni 2014) prioritert 5 på lista for mindre utbetringar i «investeringsprogram fylkesveggar 2015 – 2023» som vart vedtatt av fylkestinget 17. juni 2014. Det er ikkje prioritert midlar til anleggsstart til meir enn dei 4 første prosjekta på denne lista i perioden 2015 – 2023.

### 7.2 Utbyggingstrekkfølge

Det er ikkje aktuelt å bygge delar av veganlegget, da utretting av fv. 654, som er prosjektets hovud formål, utløyser dei andre føreslått tiltaka.

### 7.3 Endring av gjeldande planar

Det finst ingen eksisterande reguleringsplanar innanfor eller i tilknytning til planområdet.

### 7.4 Teknisk infrastruktur

Eksisterande leidningsnett skal kartlegast, og behovet for framtidig leidningsnett må avklarast med kabeletatane og kommunen.

Statens vegvesen har i planfasen hatt kontakt med Møre Nett (tidligere Tussa Nett) som har ledningar og kablar i området. En 66 kV-ledning krysser området (hovudforsyninga til Vre Høy, som det ikkje er etablert reserveforsyning for), og det må tas omsyn til denne i samband med bygging. Ved eksisterande fv. 654 er det ledningar til lokal forsyning som bør legges i bakken i samband med bygging.

### 7.5 Oppfølgjande undersøkingar

Det skal gjennomførast ei fullstendig kartlegging av framande uønskete arter i byggeplanfasen.

### 7.6 Grunneterv

Vedtatt reguleringsplan dannar grunnlaget for grunneterv. Dersom frivillige avtalar med grunneigarar ikkje blir oppnådde, vil ein vedtatt plan vere grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettar. Normalt vil grunnetervet følge formålsgrensa, slik at offentlege trafikkområde blir offentleg eigedom.

## 8 Samandrag av innspel til oppstartsvarel

Frå, dato	Innspel	Kommentar frå Statens vegvesen
Tussa Nett AS, 02.09.11	Tussa Nett AS gjer merksam på at dei har 22- og 66 kV-linje i området som vi må ta omsyn til, bl.a. hovudforsyninga til Ytre Herøy, som det ikkje er etablert reserveforsyning for.	Ok.
Stokksund grendalag v/Kåre Jensholm, 04.09.11	Seier at det ikkje er tatt med i planarbeidet ny G/S-veg frå Stokksundkrysset til Sandvika.	G/S-veg til Sandvika er ikkje en del av dette prosjektet.
Stokksund grendalag v/Kåre Jensholm, 03.11.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker nytt kryss ved skulen, og at eksisterande fv. 654 her blir gang-/sykkelveg og tilkomstveg til bebuarar og bedrifter i Stokksund.</li> <li>Gamle fv. 654 ynskes ført under nye fv. 654 mellom Kåre Jensholm og Hans Jørgen Løvøy.</li> <li>Eit lite fortau akkurat i undergangen og fartsgrense 30 km/t er ønskeleg.</li> <li>Ønsker fartsgrense 30 km/t på alle småvegane i bygda generelt.</li> <li>Ønsker at "Kirkholmkrysset" blir utbetra slik at det kan ta store lastebilar til fiskebruket.</li> <li>Frå Jensholmkrysset til Kirkholmkrysset må kommunen ta ansvar for drift og vedlikehald av vegen.</li> <li>Ønsker ikkje auka trafikk forbi prestetunet. Vegen mellom "presteløa" og kyrkja ønsker dei omgjort til kombinert G/S-veg og tilkomstveg.</li> <li>Støyvollar bør vurderas.</li> <li>Ønsker at det skal takast med i planen G/S-veg frå "Grytvikkrysset" til Sandvika.</li> </ul>	<p>Trafikkområdet ved skulen er oppstrammet og utbedret via denne planen. Eksisterande fv 654 planlegges brukt som tilkomstveg med fortau.</p> <p>Det planlegges en fotgjengerundergang under fv 654 som er dimensjonert for brøytemaskin (og mindre landbruksmaskin).</p> <p>Fartsgrenser fastsettes ikkje gjennom reguleringsplan.</p> <p>Avkjørselen fra ny tilkomstveg (eksisterende vegtrasé for fv. 654) vil bli omlagt og utbedret. Denne er dimensjonert for lastebiler.</p> <p>Det er regulert inn støyvollar på plankartet og temaet støy er beskrevet i planomtalen.</p> <p>G/S-veg til Sandvika er ikkje med i dette planprosjektet.</p>

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 12.09.11	Ingen innspel.	OK.
Sandvika Vel v/Caroline Sivertstøl, 26.09.11	Ønsker at G/S-veg frå Indre Herøy skule til Sandvika skal takast med i planarbeidet.	G/S-veg til Sandvika er ikkje med i dette planprosjektet.
Fjord1 Buss AS v/Håkon Hagen, 30.09.11	Fjord 1 Buss sin erfaring tilseier behov for busslommer på fv. 654 på begge sider av krysset mot Moltu, samt ei busslomme på fv. 10 i kryssområdet. Ønsker vidare at busslomme ved Indre Herøy ungdomsskule bør ha same tilknytning og utforming som i dag.	Det blei halde eit arbeidsmøte mellom Fjord1 Buss, Fylkeskommunen og Statens vegvesen 28.11.12 der dette blei diskutert, og kor ein i fellesskap kom fram til ei god løysing for busshaldeplassar. Reguleringsforslaget som blir lagt fram bygger på dette.
Stokksund skule v/rektor Vidar Kalland, 30.09.11	Ønsker G/S-veg frå krysset i Grytevika til Sandvika.	G/S-veg til Sandvika er ikkje med i dette planprosjektet.
Beate og Ivar Ørstavik, Herøy gamle prestegard, 05.10.11	Ønsker at eksisterande parsell av fv. 654 blir nytta til tilkomstveg for busetnad og fiskemottak, vidare at gamlevegen frå kyrkja til prestegardsløa blir nedgradert til G/S-veg.	Det er tatt høyde for innspillet.
Søre Sunnmøre landbrukskontor, 06.10.11	Omsyn til jordvernet må vurderast i det vidare arbeidet. Ønsker at dyrka mark blir skåna så godt som mogleg, og at det blir lagt til rette for gode løysingar med tanke på at landbruksdrifta kan halde fram. Dei meiner at ei omdisponering av LNF arealet vil ha ein samfunnsfordel, og at tiltaket har ein positiv verdi for samfunnet.	OK.
Gry-Elisabeth Lillenes Kempton, nestleiar i Tjørvåg Idrettslag, 09.10.11	Ønsker G/S-veg til Sandvika.	G/S-veg til Sandvika er ikkje med i dette planprosjektet.
Opplysningsvesenets Fond v/advokatfirmaet Harris, 10.10.11	Gjer oppmerksam på at areal til trafikkformål må ervervast, og at OVF har rett til å komme med merknader ved høyring av reguleringsplan.	Det stemmer, ja.

<p>Sokneprest Knut Magne Dalsbø, 10.10.11</p>	<p>Foreslår at gamlevegen frå kyrkja forbi låa til prestegarden blir stengt for gjennomgangsstrafikk, og at fv. 654 blir nytta til både tilkomstveg og G/S- veg.</p>	<p>Ekstiterande fv 654 vil bli nytta til både tilkomstveg og g/s-veg i planforslaget som her leggas fram.</p>
<p>Møre og Romsdal fylkeskommune, 10.10.12</p>	<p>Det er ikkje kjente funn av automatisk freda kulturmåne i planområdet, men meiner at området har potensiale for funn av ikkje kjente automatiske freda kulturmåne. Det må pårekast at det blir stilt krav om arkeologiske registreringar. Det vil komme tilbake med utsegn etter nærare synfaring. Det ønsker at kulturmåne frå nyare tid i området i form av Herøy gamle prestegard som er eit kulturmiljø av nasjonal verdi og Indre Herøy kyrkje, skal vektleggast tungt i planleggninga. Dersom det ikkje blir lagt fram eit planforslag som tilstrekkeleg tar omsyn til desse nasjonale verdiane, vil dei vurdere forslag til motsegn til planforslaget.</p>	<p>Det blei utført arkeologiske registreringar våren 2013.</p>
<p>Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 12.10.11</p>	<p>Påpekar at tiltaket er i samsvar med samfunns- eller miljøkonsekvensar, og at det derfor ikkje er krav om konsekvensutgreiing. Fylkesmannen er positiv til at det foreslåtte prosjektet blir gjennomført.</p>	<p>OK.</p>

# REGULERINGSFØRESEGNER TIL DETALJPLAN FOR FV. 654 INDRE HERØY KYRKJE – STOKKSUNDBRUA I HERØY KOMMUNE

Planforslag datert: 13.11.14

Dato for siste revisjon av plankartet: 13.11.14

Dato for siste revisjon av føresegnene: 13.11.14

Dato for godkjenning:

## § 1 AVGRENSING OG FORMÅL

### 1.1 Planavgrensning

Reguleringsplanen omfattar reguleringsføresegner og reguleringskart i målestokk 1:1000. Regulert område er vist med reguleringsgrense på reguleringskartet. Reguleringsføresegnene gjeld for dei områda som ligg innafør plangrensene.

### 1.2 Planens formål

Formålet med reguleringsplanen er å avklare plassering og utforming av kryss, gang- og sykkelveggar, tilkomstveggar, kryssingspunkt, busslommer, støyvollar og tilgrensande areal.

### 1.3 Reguleringsføremål

Området er regulert i samsvar med plan- og bygningslova (pbl) § 12-5 til følgjande føremål:

§ 3: *Bygningar og anlegg* (pbl § 12-5, punkt 1)

- Bustad (B)
- Bustad, frittliggande småhusbusetnad (BFS)
- Bustad, konsentrert småhusbusetnad (BKS)
- Undervisning (BU)
- Kyrkje/anna religionsutøvelse (BR)

§ 4: *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur* (pbl § 12-5, punkt 2)

- Køyreveg, offentleg (SKV)
- Fortau, offentleg (SF)
- Gang- og sykkelveg, offentleg (SGS)
- Annan veggrunn – grøntareal, offentleg (SVG)
- Kollektivhaldeplass, offentleg (SKH)
- Parkeringsplassar, offentleg (SPA)

§ 6: *Landbruks-, natur og friluftsmål(-og reindrift) (LNFR)* (pbl § 12-5, punkt 5)

- Landbruksformål (L)

### 1.4 Omsynssoner (i hht pbl § 12-6)

- Frisiktsone
- Høyspenningsanlegg (H370\_)

### 1.5 Områdeføresegner (i samsvar med pbl § 12-7, punkt 1)

- Mellombels anleggs- og riggområde (91)

## § 2 FELLESFØRESEGNER

### 2.1 Generelt

Før anleggsstart skal det utarbeidast plan for avvikling av trafikk langs vegen i bygge- og anleggsperioden. Planen skal også avklare korleis nærmiljø og naturmiljø skal ivaretakast.

### 2.2 Støy – støyskjerming

Rettleiar for handsaming av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) er lagt til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen. For bustadhusa er målet å tilfredsstillast eit støynivå på  $L_{den}$  55 dB på éin plass utomhus og tilsvarende støynivå på skulen sitt opphaldsarealet ute. Dersom støynivået inne i opphaldsrom/soverom i bustad eller undervisningsrom/møterom i skulen er over  $L_{eq24h}$  30 dB, er målet å redusere støynivået under 30 dB i desse romma.

Støygrensene skal tilfredsstillast så langt det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg etter kostnad/nyttevurderingar.

#### *Støyskjermar og støyvollar*

Plassering av støyvollar og støyskjermar langs veg er vist på plankartet. Høgde på støyskjermar og vollar teikna inn er frå 0,9 til 3 meter. Litt justering kan verte aktuelt i byggeplan, dette gjelder også høgde og utføring av støytiltaka.

#### *Fasadetiltak og lokale skjermar:*

Før bustader og skule som etter dei fastlagde tiltaka langs veg får eit støynivå over dei tilrådde støygrensene, skal lokale støytiltak (lokal skjerming av uteplass og/eller fasadetiltak) nærmare utgreiast i byggeplan og eventuelle tiltak for å bringe støynivået under støygrensene tilbydast. Konkret utforming og utføring av dei lokale støytiltaka vert avklara i eit samarbeid med eigar.

Støyskjermingstiltak (skjermar, vollar og fasadetiltak) skal ferdigstillast samtidig med veganlegget.

### 2.3 Universell utforming

Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming/tilgjengeligheit for alle. Alle gangareal og areal for kollektivtrafikk skal utformast i samsvar med Statens vegvesen si handbok V129 «Veileder i universell utforming».

### 2.3 Byggegrense samt avkøyrslar til offentleg veg

Byggegrense langs veg følgjer av vegloven § 29 andre ledd, der ikkje anna er vist på plankartet eller i tilgrensande planer. For bustadområdet BKS og BFS er byggegrensa 20 meter frå fv. 10, 30 meter frå fv. 654 og 10 meter frå kommunal veg. Byggegrense frå gang- og sykkelvegen, der den ikkje ligger langs veg, er 8 meter.

Det kan ikkje tilknytast andre kryss eller avkøyrslar enn dei som er vist på plankartet. Avkøyrslar frå fylkesvegane skal byggjast og driftast i samsvar med gjeldande vegnormal (N100) og forskrifter til § 43 i vegloven.

**2.4 Kulturminne**  
Dersom det i samband med utbygginga blir oppdaga automatisk freda kulturminne som tidlegare ikkje er kjent, skal arbeidet stansast i den utstrekning det rårakar kulturminnet eller sikringssona på 5 meter. Det er viktig at det som utfører arbeidet i marke blir gjort kjent med denne føresegna. Funn skal straks meldast til Møre og Romsdal fylkeskommune, kulturavdelinga. jf. § 8, 2. ledd i lov om kulturminne.

**2.5 Fritiktlinjær ved vegkryss**  
Innanfor dei viste fritiktlinjene skal det ikkje vere siktthindrande gjenstandar eller vegetasjon som er høgare enn 0,5 meter over plannivå på tilstøytande veg. Statens vegvesen og kommunen kan kreve siktthindrande element fjerna.

## § 3 BYGNINGAR OG ANLEGG

### 3.1 Bustad (B)

- Bustad og anlegg skal plasserast innanfor viste byggegrenser i felta.
- Ved utrekning av tomteutnyting (BYA) skal rettleiar for "grad av utnyting" til tekniske forskrifter leggast til grunn.
- Kommunen skal ved handsaming av byggeomeldingar sjå til at nybygg har arkitektoniske kvalitetar som speglar si eiga tid. Nybygg skal ha ei bevisst utforming i forhold til fargebruk og materialar. Det må ikkje nyttast utvendig kledding, faste bygningselement eller taktekking som i material- og/eller fargebruk verkar dominerande eller skjemmaande på omgjevnaden.
- Det skal ikkje gjevast byggeøyve for einstidhus for det ligg føre ein samla situasjonsplan/utomhusplan for kvart av områda BFS og BKS som viser busetnaden, tilkomst, parkering samt teninghandelsing.
- For kvart husvære skal det sefjast av 2 parkeringsplassar og der ein av desse plassane skal vere i garasje/carport. Kommunen sine parkeringsvedtektar skal følgjast.

### 3.2 Bustad, fritliggende småhusbusestad (BFS)

- I område for fritliggende småhusbusestad kan det oppførast bustadhus med inntil 2 einingar i kvart hus. Maks. tillåten utnytingssgrad (BYA) er 30%.
- For evt. nye bustadhus skal det dokumenterast at ein tilfredstillar krava til innandørs- og utandørs støy.
- Nye bustadhus skal ha ei maks. gesimshøgde på 7 meter og ei maks. mønnehøgde på 9 meter, målt i høve til gjennomsnittleg planert terreng rundt bygninga. Frittsjånande garasjer skal ha ei maks. gesimshøgde på 2,7 meter og ein maks. takvinkel på 36 grader. Ved byggeomeldinga skal plassering av garasje/carport visas sjølv om dette ikkje skal oppførast samtidig med bustaden.

### 3.3 Bustad, konsentrert småhusbusestad (BKS)

- I område for konsentrert småhusbusestad er maks. tillåten utnytingssgrad (BYA) på 40%.
- Eit felles leikereal på minimum 500 m<sup>2</sup> skal inngå som ein del av BKS. Utbyggar skal dokumentere at ein tilfredstillar krava til innandørs- og utandørs støy. I utbyggingssperioden for veganlegget skal BKS midlertidig kunne nyttast til riggområde.
- Bustadhus innanfor området skal ha ei maks. gesimshøgde på 8 meter og ei maks. mønnehøgde på 9 meter, målt i høve til gjennomsnittleg planert terreng rundt bygninga. Evt. frittsjånande garasjer skal ha ei maks. gesimshøgde på 2,7 meter og ein maks. takvinkel på 36 grader. Ved byggeomeldinga skal plassering av cvt. frittsjånande garasjer/carportar visas sjølv om dette ikkje skal oppførast samtidig med bustaden.

## § 4 SAMFERDSELANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

### 4.1 Køyreveg, offentleg (SKV)

- Areal merka SKV kan nyttast til køyrevog, vegskulder, kryssområde, oppstillingsstelt og rabattar.
- Vedlikehaldet skjer i samsvar med pkt. 9 i «Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørstier fra offentlig veg».
- Vegane skal opparbeidast med linjeføring og breidd som vist på plankartet.
- Vegane skal ha høgder og vertikalkurvatur som vist på C-teikningar vedlagt reguleringsplanen +/- 1 m.

### 4.2 Gang- og sykkelveg, offentleg (SGS)

- Gang- og sykkelveg skal opparbeidast med linjeføring og breidd som vist på plankartet.
- Gang- og sykkelveg skal ha høgder som vist på C-teikningar vedlagt reguleringsplanen +/- 1 m.
- Gang- og sykkelveg skal ha standard i samsvar med gjeldande vegnormal (N100).

### 4.3 Fortau, offentleg (SF)

- Fortau skal opparbeidast med linjeføring og breidd som vist på plankartet.

### 4.4 Annan veggrunn – grøntanlegg, offentleg (SVG)

- Grøfter, skråningar og planeringsareal ligg innanfor dette formålet. Rekkverk, murar, støvullar/skjermar kan også plasserast innanfor områda.
- Støyvoll kan etablerast innanfor områda SVG, som vist på plankartet.
- Innanfor områda kan det mellomlagrast vekstmassar der det er føremålstentleg.
- Teknisk infrastruktur som rør, kablar og slukar kan plasserast innanfor arealer.
- Nytt veganlegg skal utførast slik at det blir best mogleg tilpassa eksisterande terreng og omgjevnader. Alle skjeringar og fyllingar skal avslutast inn mot terreng, slik at sideområda får ei estetisk god utforming og slik at overgangen mot eksisterande terreng blir så naturleg som mogleg. Det skal såast til/plantast til der dette er mogleg.

### 4.5 Kollektivhaldplass, offentleg (SKH)

- Det skal vere kollektivhaldplassar som vist på plankartet.
- Kollektivhaldplassane skal ha standard i samsvar med gjeldande vegnormal (N100).
- Det kan sefjast opp leskur i samband med kollektivhaldplass som vist på plankartet.

### 4.6 Parkeringsplassar, offentleg (SPA)

- Området «P» er regulert som parkeringsplass for skule/kollektivknutepunkt.

## § 5 OMSYNSSONER

### 5.1 Faresoner: Høyspenningsanlegg (inkl høyspentledning) H370

- Området gjeld for høyspentledninga. Det kan gjennomførast nødvendig flatehogst.

## **§ 6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (LNFR)**

### **6.1 Landbruksformål (L)**

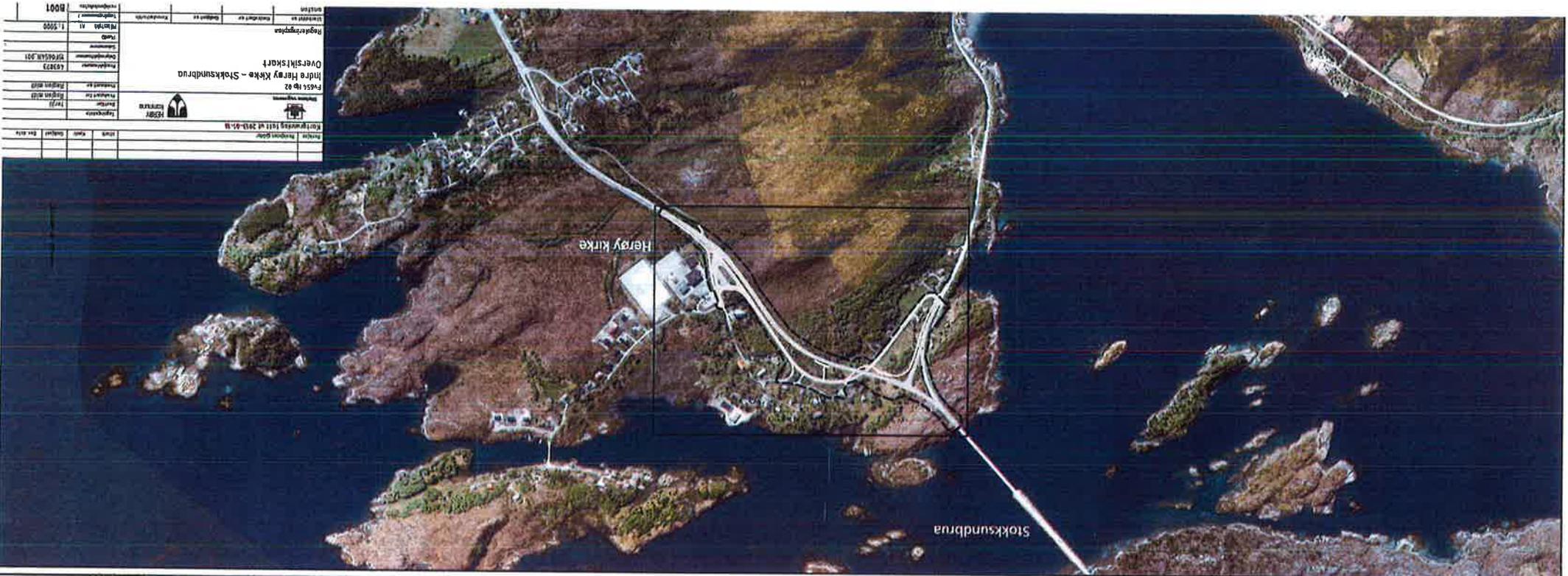
- Områda som er merka med «L» er sett av til landbruksformål.
- I områda gjeld jord- og skogloven sine føresegner.

## **§ 7 OMRÅDEFØRESEGNER**

### **7.1 Mellombels anleggs- og riggområde (91):**

- Mellombelse trafikkområde er areal som kan nyttast i samband med vegbygginga. Det kan byggjast mellombelse vegar for avvikling av trafikk i byggje- og anleggsfasen.
- Når områda blir tekne i bruk, skal dei sikrast på forsvarleg måte.
- I areala kan det mellombels lagrast massar frå veganlegget og etablerast brakkerigg og lagerområde for anleggsmaskiner og driftsutstyr med plassering til minst mogleg ulempe for omkringliggende område.
- Eksisterande bunnvegetasjon og vekstmedium skal i nødvendig omfang tas av og mellomlagras til bruk i veganlegget.
- Nytt veganlegg skal utførast slik at det blir best mulig tilpassa eksisterande terreng og omgivelser. Alle skjæringar og fyllingar skal avsluttast inn mot terreng, slik at sideområdene får en estetisk god utforming og slik at overgangen mot eksisterande terreng blir så naturlig som mogleg.
- Etter avslutta anleggsperiode og seinast i løpet av sommaren etter ferdigstilling av veganlegget, skal alle råka område setjast i stand og revegetert med bruk av eksisterande vekstmassar som blir lagra i anleggsperioden. Mellombelse område skal tilbakeførast til det formålet som er vist på plankartet.

Kortet: Stokksundbrua	
Kortnummer: 1912	
Kortens utgitt dato: 2013-05-16	
Skala: 1:5000	Projeksjonsmått: WGS 84
Prosjekt: Høy kirke - Stokksundbrua	Oppmåling: 1990
Oppmålingsskala: 1:2500	Oppmålingsdato: 1990
Oppmålingsskala: 1:2500	Oppmålingsdato: 1990
Oppmålingsskala: 1:2500	Oppmålingsdato: 1990
Oppmålingsskala: 1:2500	Oppmålingsdato: 1990
Oppmålingsskala: 1:2500	Oppmålingsdato: 1990



Høy kirke

Stokksundbrua

Prosjekt: Herøyvegen Kartformål: kart of 2019-04-18	Blatt: 1/1	Blad: 1/1	Blad: 1/1
Statens vegvesen	HERØY kommune	Prosjekttype: 1014-12-21	Blad: 1/1
Fv654 Iip 02	Indre Herøy Kirke - Stokksundbrua	Prosjekt nr: 1014-12-21	Blad: 1/1
Planid: 1014-12-21	Prosjekt nr: 1014-12-21	Prosjekt nr: 1014-12-21	Blad: 1/1
Reguleringsplan	Reguleringsplan	Reguleringsplan	Blad: 1/1
Overblikk av: 1:1000	Kommunalt av: 1:1000	Statlig av: 1:1000	Blad: 1/1

### TEIKNFORKLARING

**1. Bygninger og anlegg**

- B Bustader
- BFS Bustader-fritiliggende småhusbebyggelse
- BKS Bustader-konsentrert småhusbebyggelse
- BU Undervåning
- BR Kyrkjeanna religionsutøving

**2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- SKV Køyreveg
- SF Fortau
- SGS Gang/sykkelveg
- SVG Anna veggrunn - grøntareal
- SKH Kollektivhaldeplass
- SPA Parkering

**3. Landbruks-, natur og friluftsmål samt reindrift**

- L Landbruksformål

**Område bestemmelser**

- 91 Anlegg- og riggrområde
- 3) Faresoner
- Huspenninganlegg (inkl huspenningstak)

**Linjetyper**

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for farnomsråde
- Bygningar i planen
- regulert senterlinje
- Byggingrense
- Tunnel
- fritakelinje
- Grense for bestemmelser

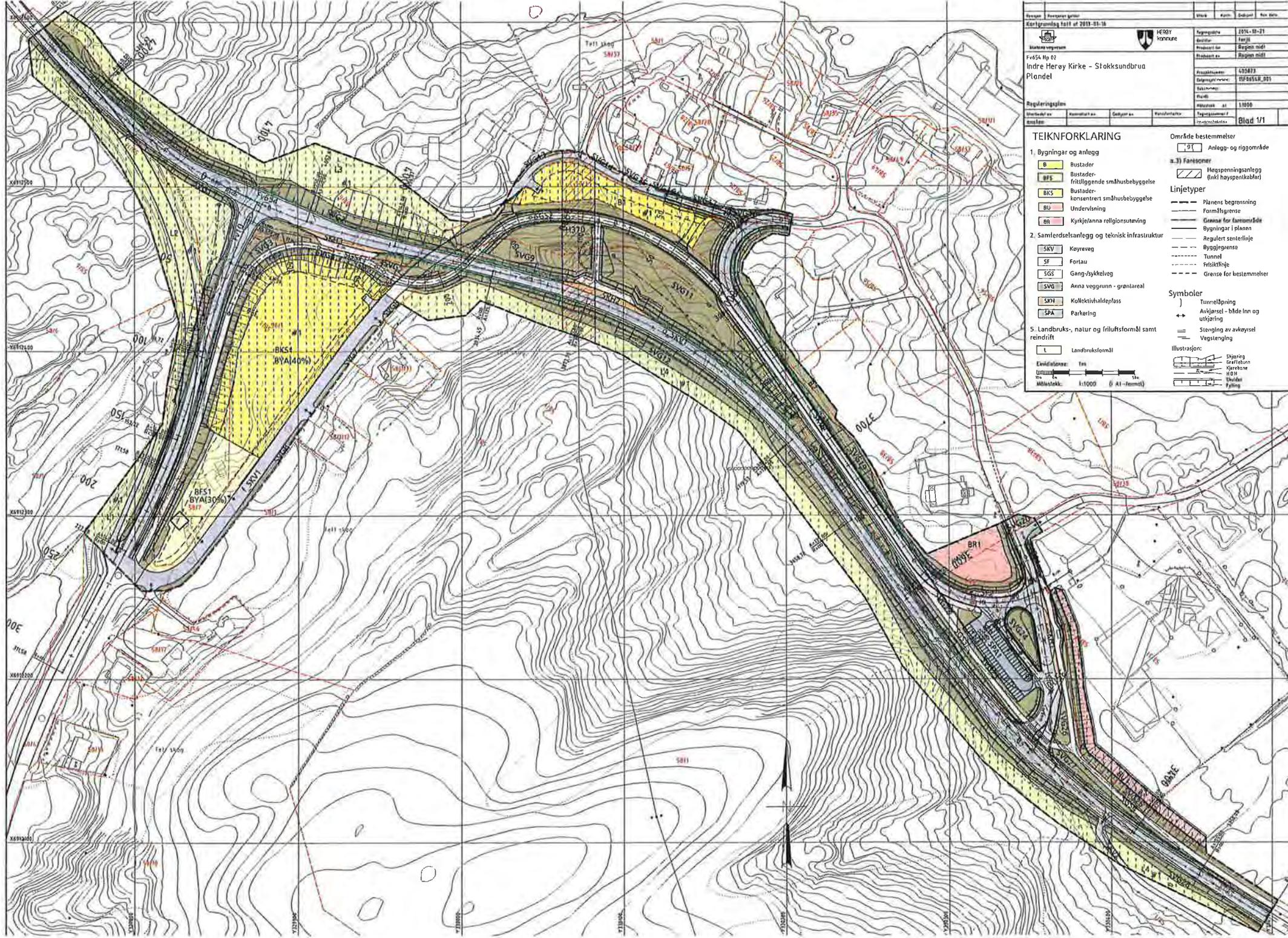
**Symboler**

- ) Tunnelåpning
- Avkjørsel - bide inn og utkjørsel
- Stenging av avkjørsel
- Vegstenging

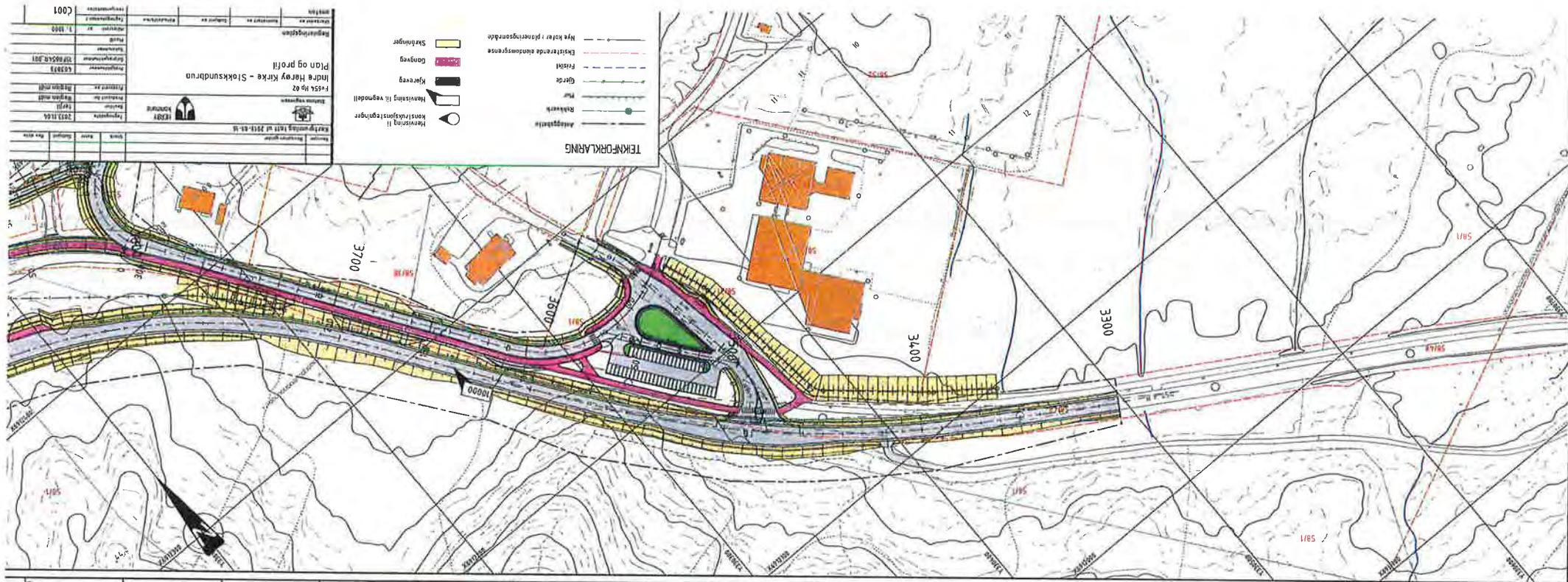
**Illustrasjon:**

- Skjering
- Grøntbeholdning
- Kjørebane
- HDI
- Skilte
- Fylling

Endringsskala: 1:1000 (1:1000) (1:1000)



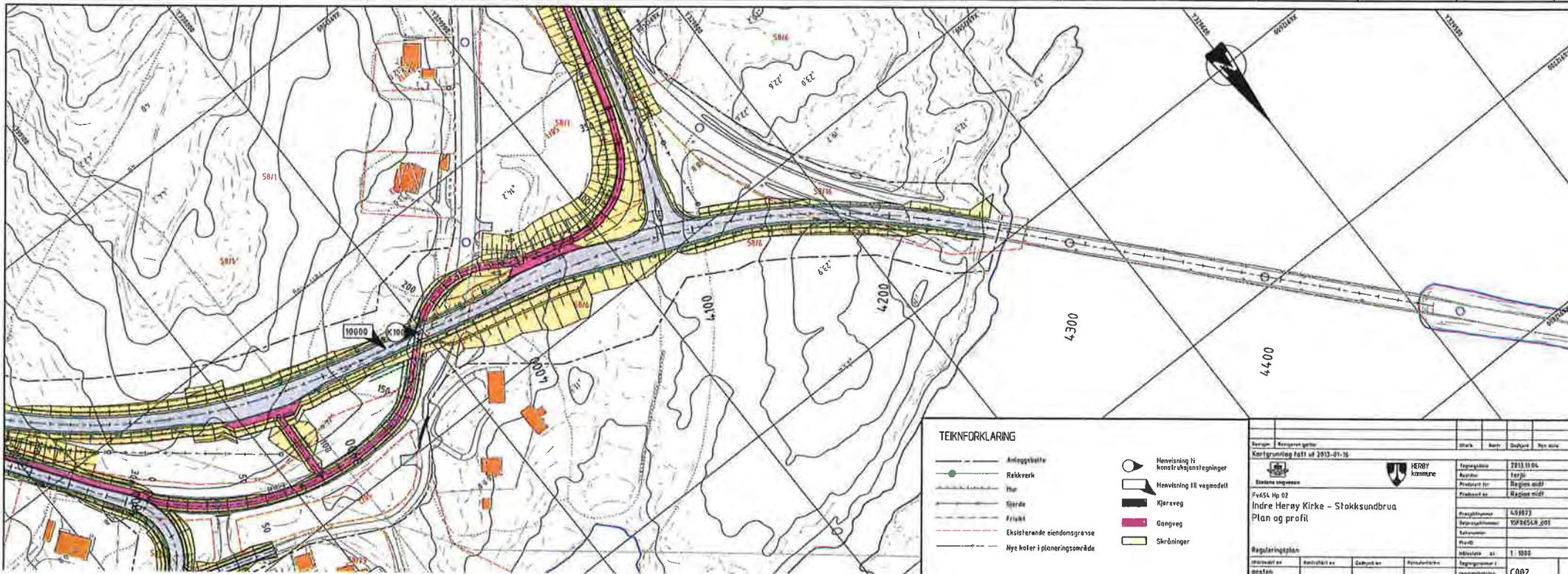
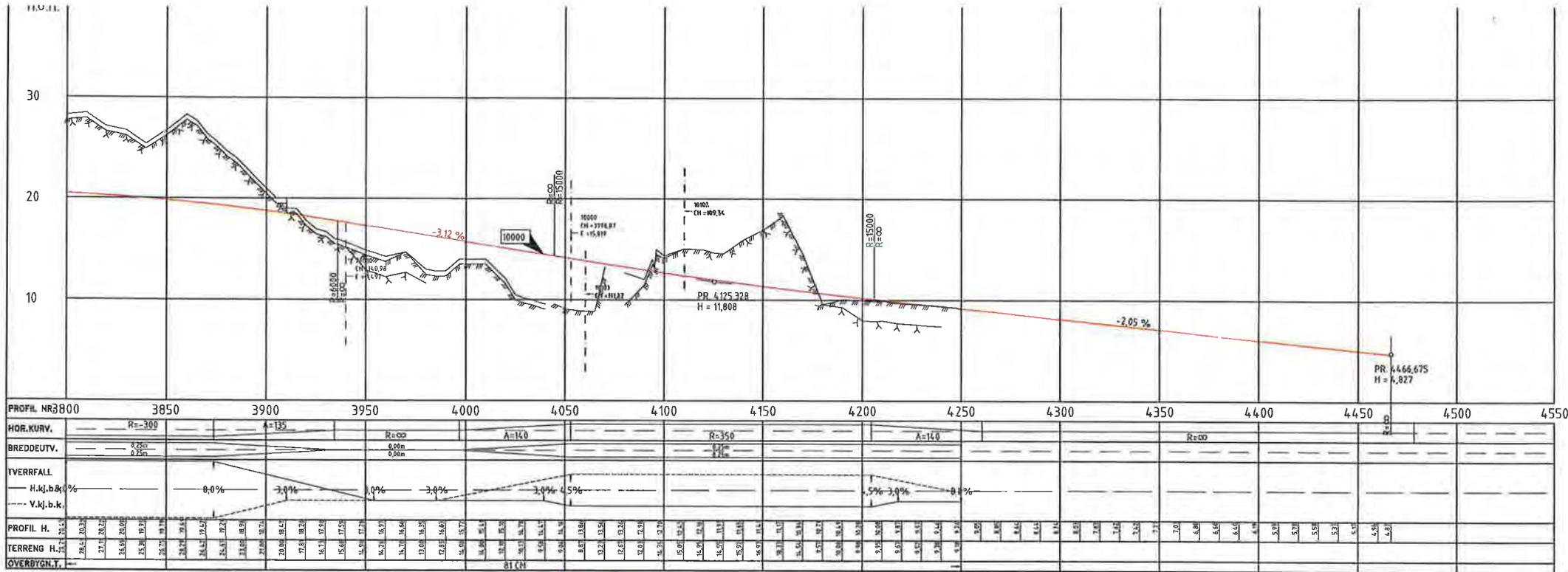
PROFIL NR.050	HØR. KURV.	BREDEUTV.	TVERRFALL	H.K.B.K.	V.M.B.K.	PROFIL. H.	TERRENG H.	ØVERBYGN. T.
3100								
3150								
3200								
3250								
3300		R=00						
3350		A=155						
3400		R=500						
3450		A=155						
3500		R=500						
3550		A=155						
3600		R=00						
3650		A=135						
3700		R=300						
3750								
3800								



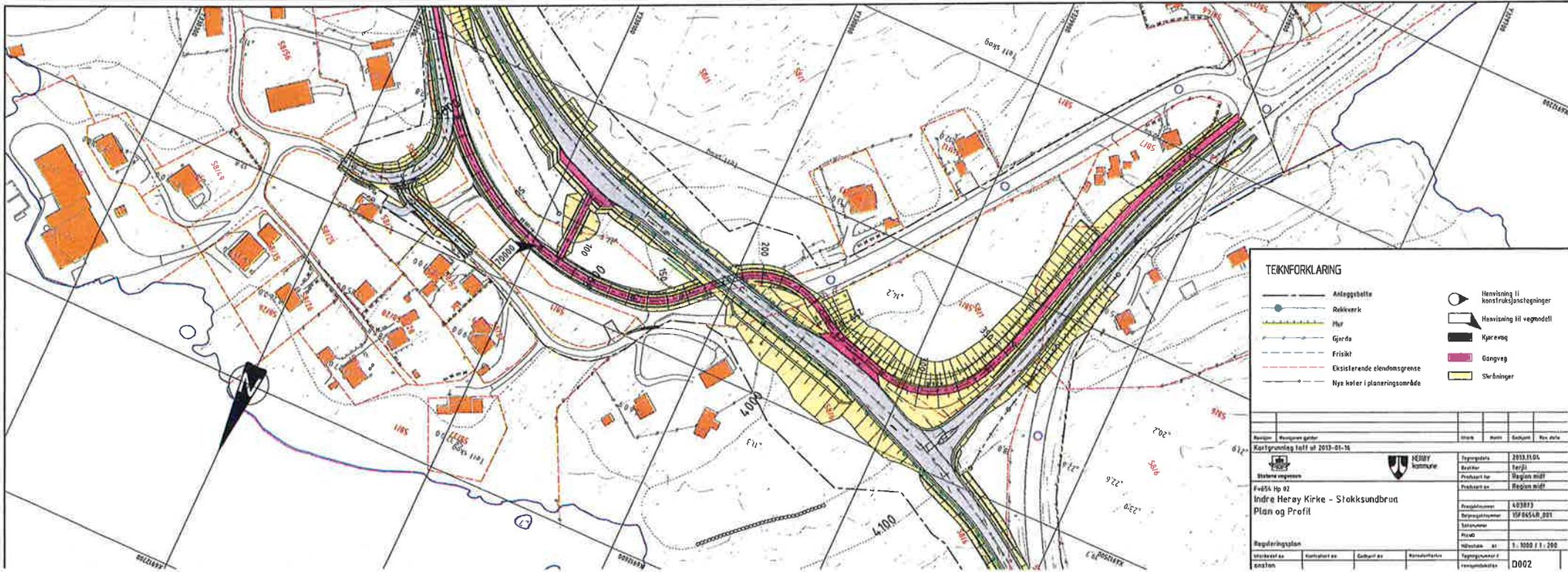
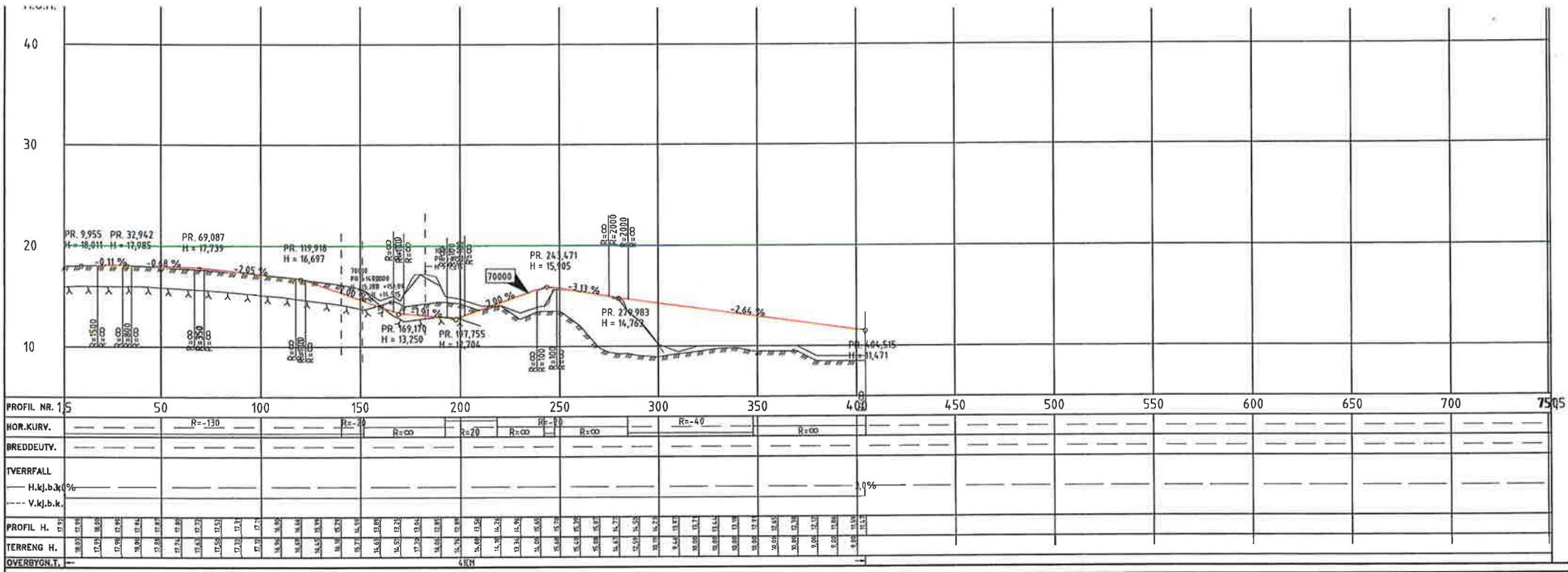
TEKNIKFORKLARING	
	Nye kolar i planeringsstadiet
	Existierende eiendomsgrænser
	Gangveg
	Kjørveg
	Festlagt til vegområde
	Konstruksjonsforhøring

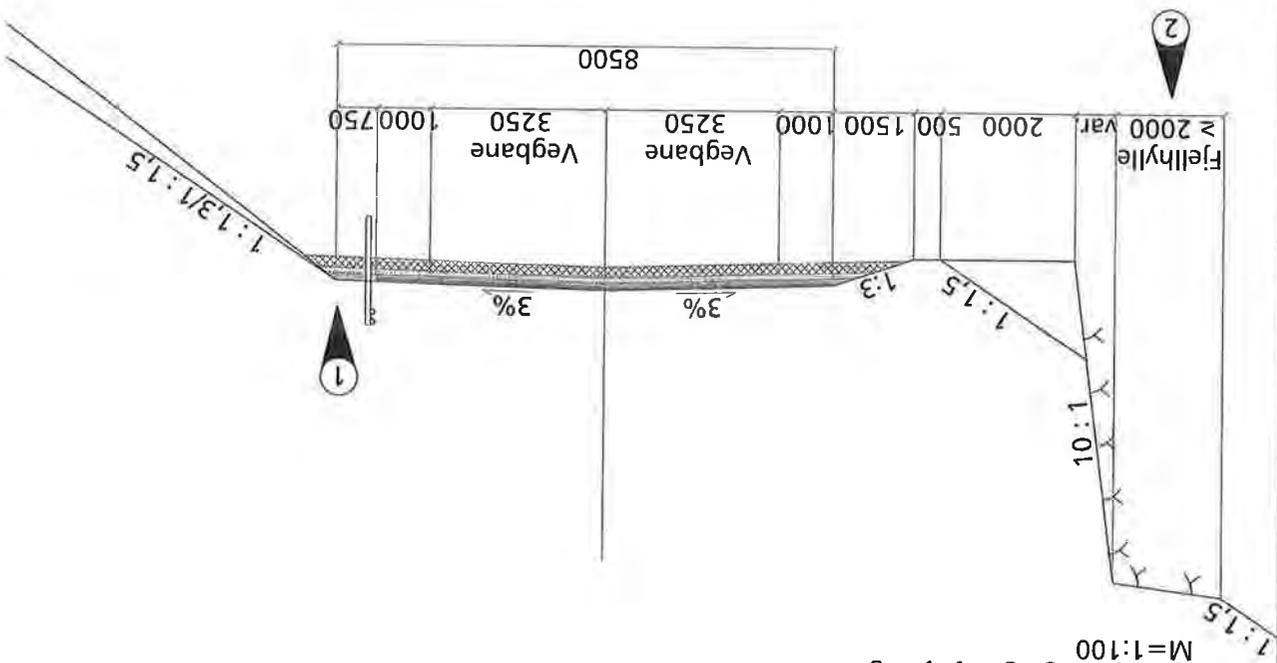
  

Plan og profil	
Prosjekt nr.	1.1400
Prosjekt navn	Plan og profil
Prosjektleder	Andreas Høy
Prosjektansvarlig	Andreas Høy
Prosjektstart	2023.02.01
Prosjektslutt	2023.02.01
Prosjektstatus	Prosjekt avsluttet
Prosjektadresse	Stokksundrunn, 1410 Stokke
Prosjektreferanse	1410 Stokke
Prosjekttype	Plan og profil
Prosjektgruppe	Plan og profil
Prosjekt fase	Plan og profil
Prosjekt ansvar	Plan og profil









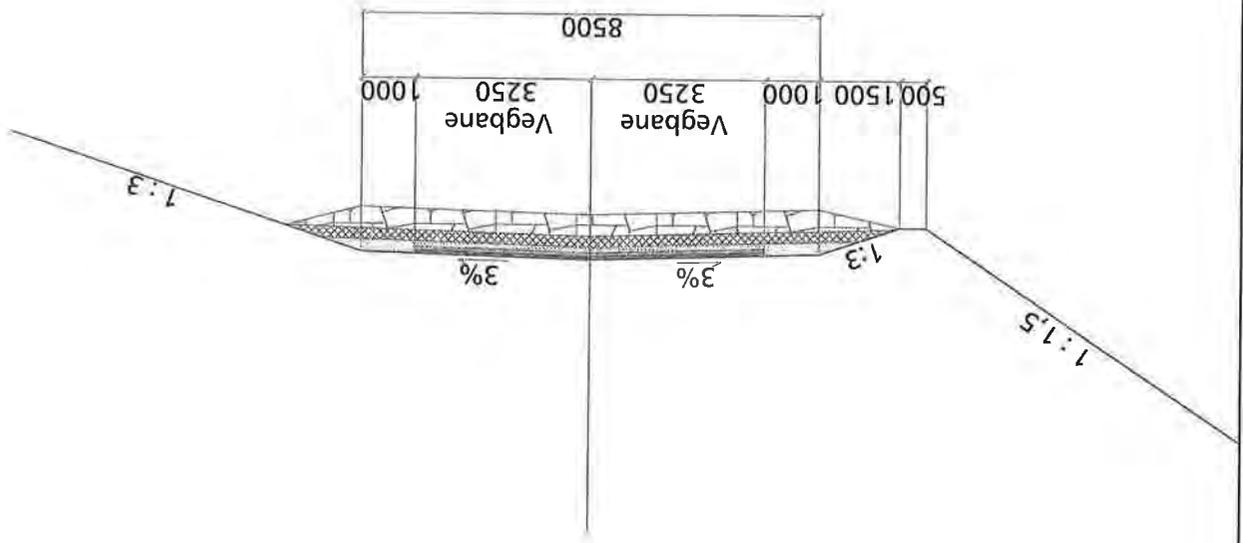
### Normalprofil Fv654

M=1:100  
Fjellskjæring og høy fylling

M=1:100

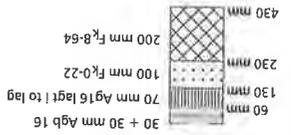
M=1:100  
Jordskjæring og lav fylling

### Normalprofil Fv654

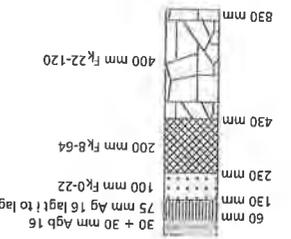


Prosjekt	1501-02-07
Utbygger	Fv654 Indre Herøy Kirke - Sløkksundruva
Prosjektleder	Indre Herøy Kirke - Sløkksundruva
Ansvarlig	Konstruksjon/overbygning
Prosjekt nr.	1501-02-07
Revusjon	01
Dato	15.03.18
Arbeidsstatus	Revusjon
Arbeidsstatus	Revusjon

1 Grusbankett  
2 Berget bør være avdekket i minst 20 m bredde kan utføres ferdigskjæringskutt. Andre bredder kan vurderes ved lave sjøneringer (< 3 m) og ut fra størrelsesfylte eller ulik og skråning. Lesninger skråningstilrettelse skal utføres med sluttbakter skråningstilrettelse skal utføres med sluttbakter for ångspjelling eller andre tiltak som hindrer erosjon og utrasing.



Undergrunn steinfylling, fjellskjæring, T1 > 1000mm M=1:10

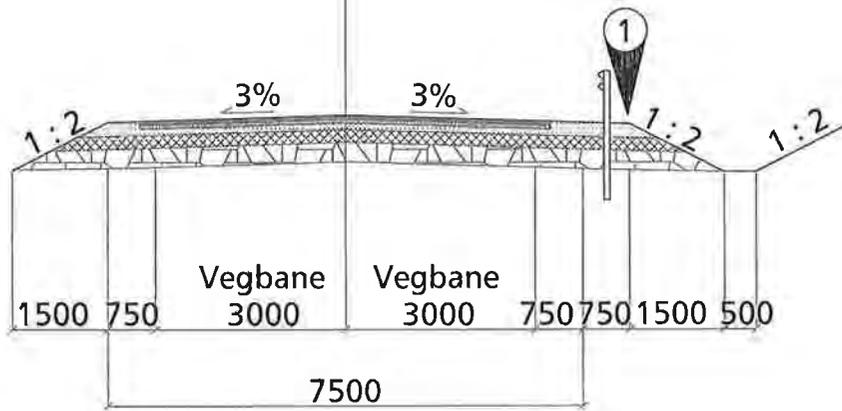


Varabel undergrunn, grus, sad, morene T3 M=1:10

### Overbygning Fv 654

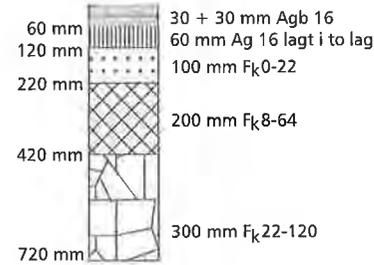
# Normalprofil Fv10

Fylling, skjæring og rekkverk  
M=1:100

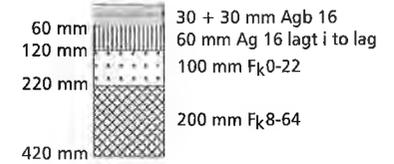


# Overbygning Fv 10

Variabel undergrunn, grus, sand, morene T3  
M=1:10

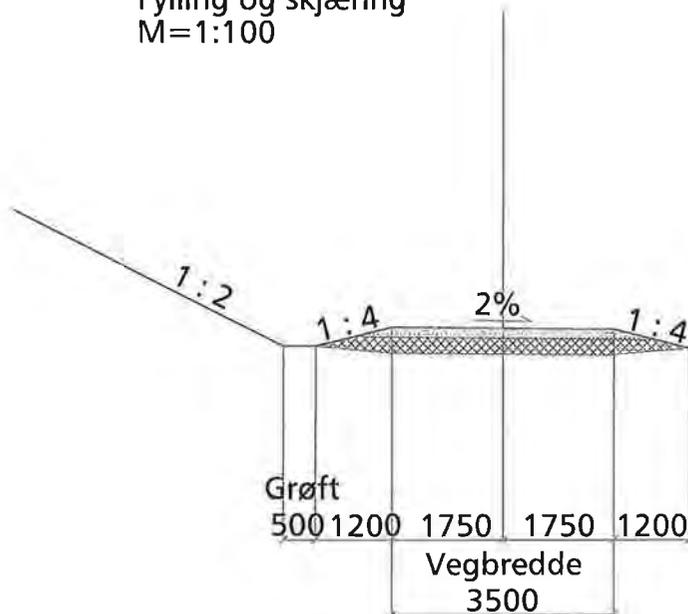


Undergrunn steinfylling, fjellskjæring, T1 > 1000mm  
M=1:10



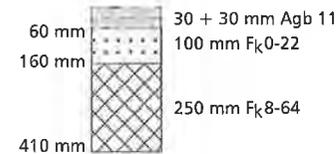
# Normalprofil gang-/sykkelveg

Fylling og skjæring  
M=1:100

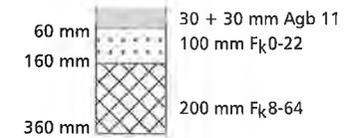


# Overbygning gang-/sykkelveg

Undergrunn steinfylling, fjellskjæring, T1 > 1000mm  
M=1:10



Undergrunn steinfylling, fjellskjæring, T1 > 1000mm  
M=1:10



➤ Grusbankell

Drøst	Revisjonen gjelder	Utsk.	Rev.	Opprettet	Rev. dato
				Sjef	
				2019-02-19	
				Tegner	Leifhild
				Prosjekt nr.	Prosjekt nr.
				Oppdraget til	Region midt
				Prosjekt nr.	62 6654R_001
				Arbeidsnavn	
				Oppgaveskisse	1/00, 1/13
				Tegningsnavn	
				Tegningsnavn	F002



3390

13

3380

13

3370

13

3360

13

3350

13

3340

13

3330

13

3320

13

3310

13

3300

13

3480

14

3470

13

3460

13

3450

13

3440

13

3430

13

3420

13

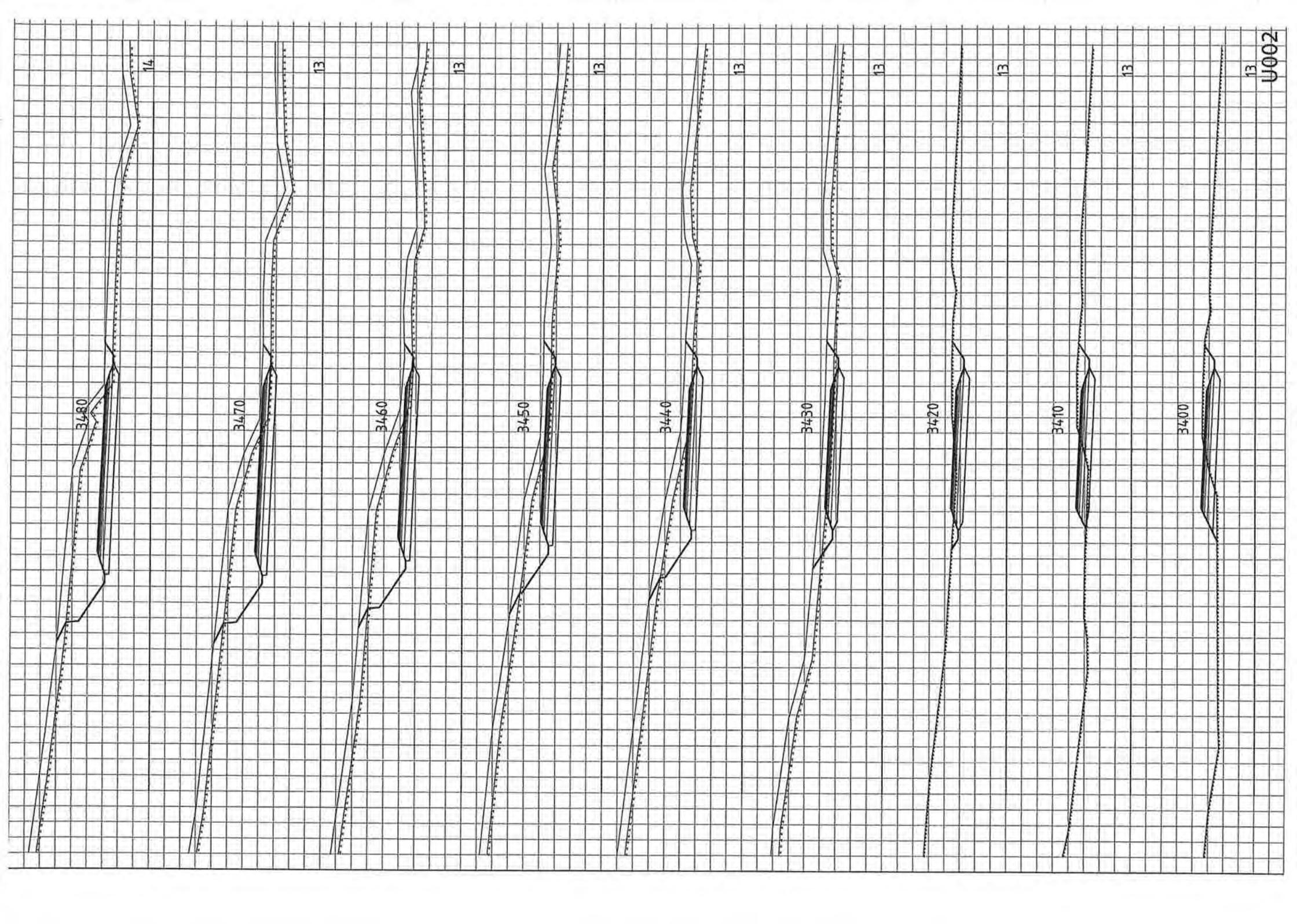
3410

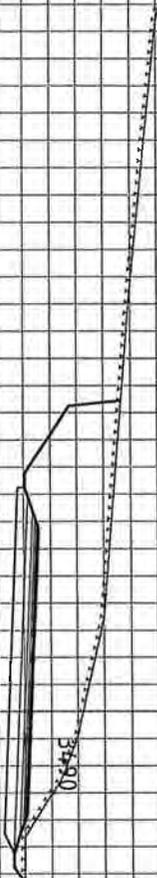
13

3400

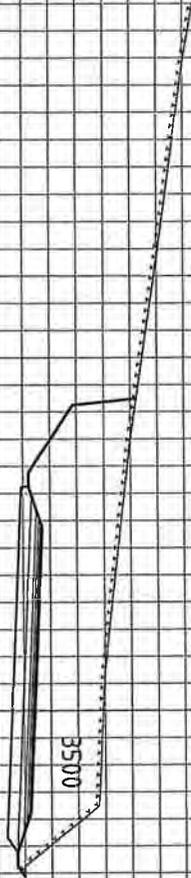
13

U002

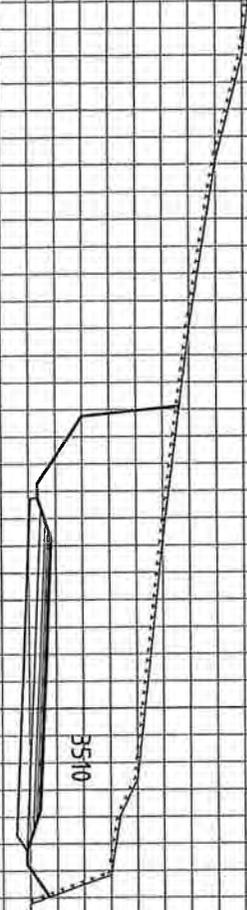




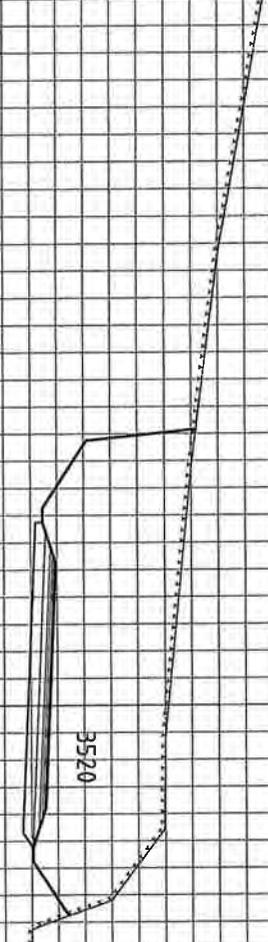
14



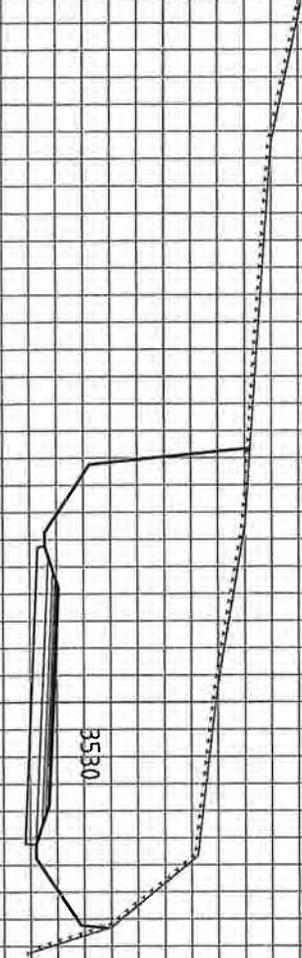
14

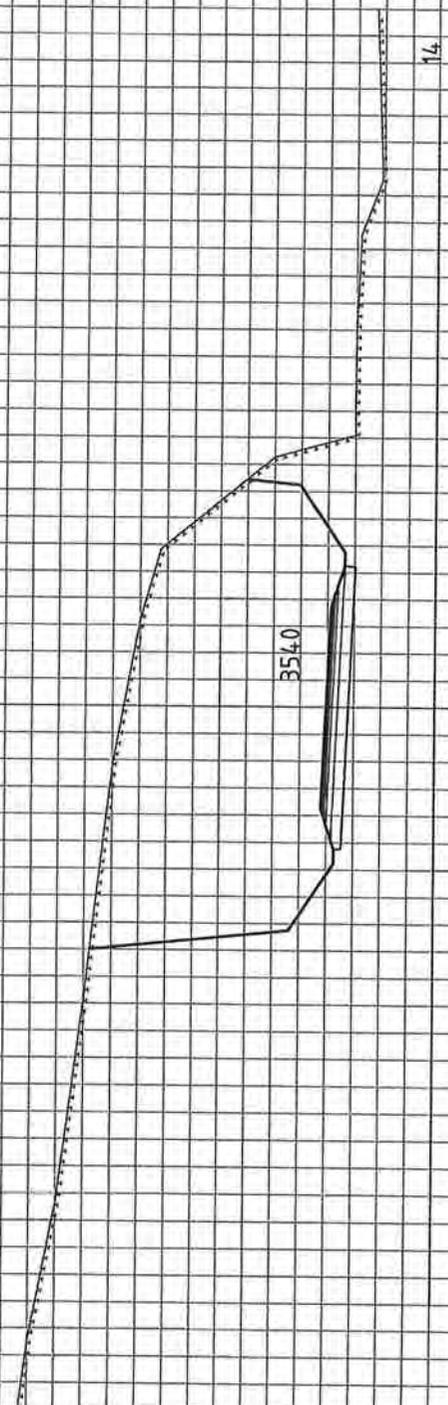
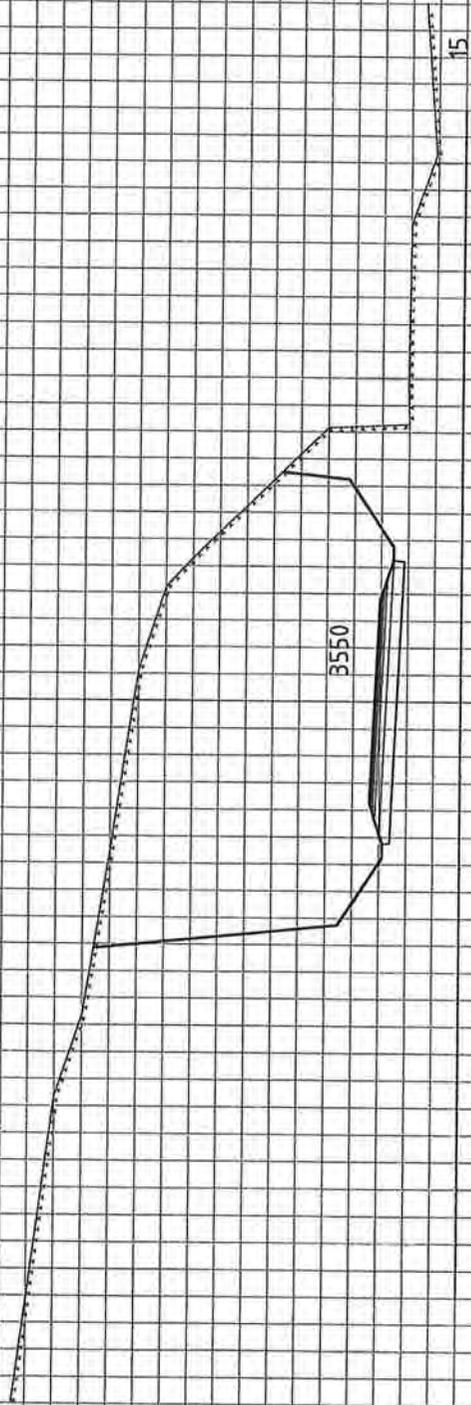
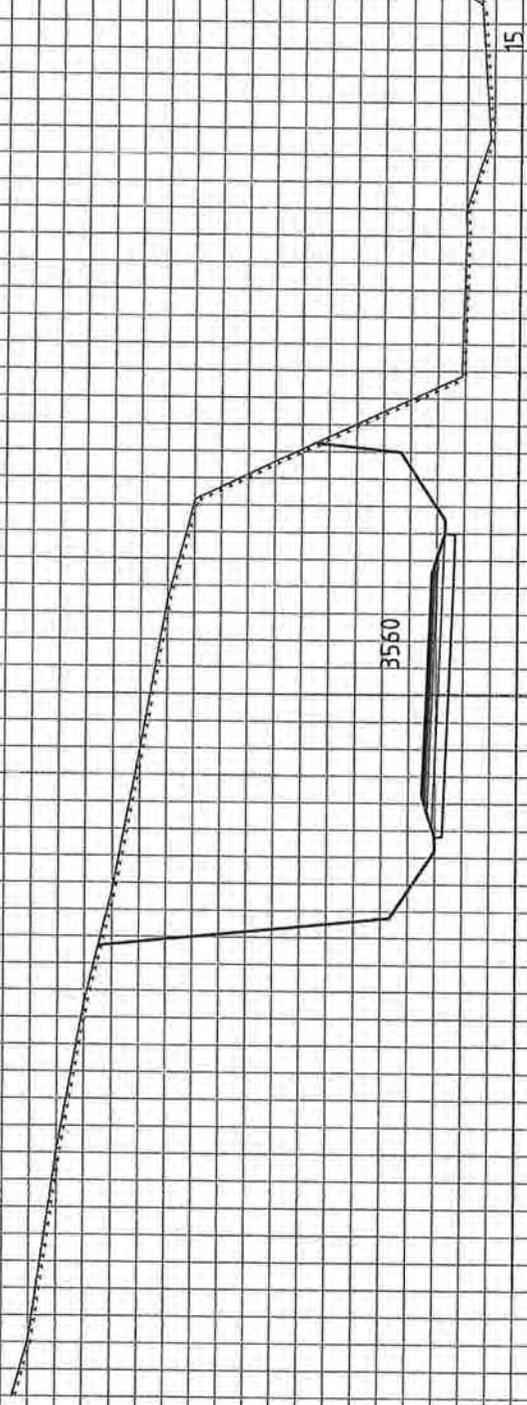


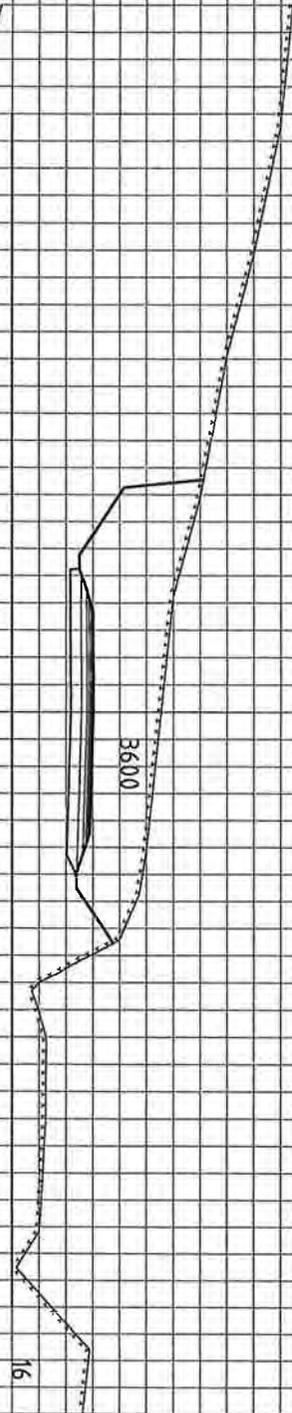
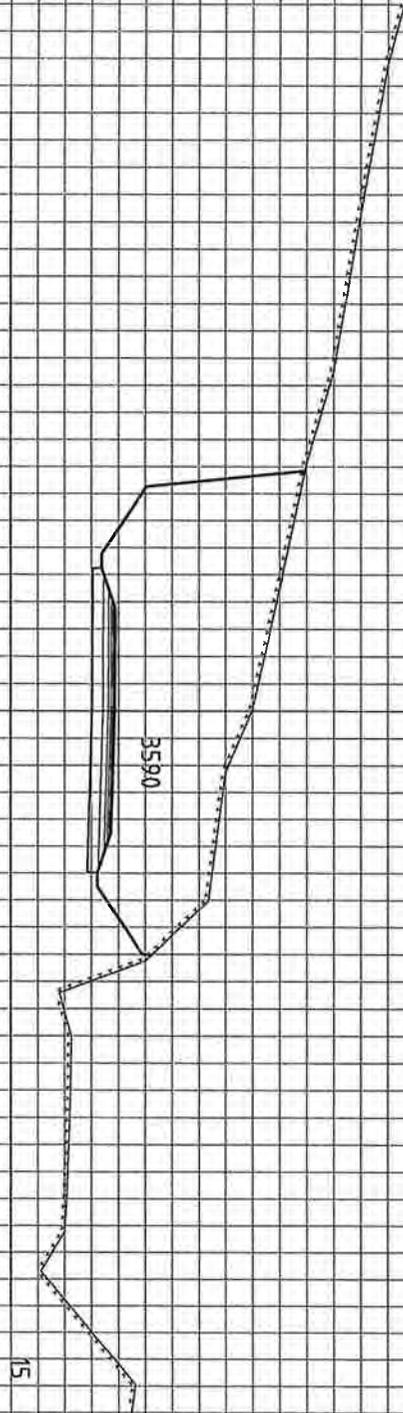
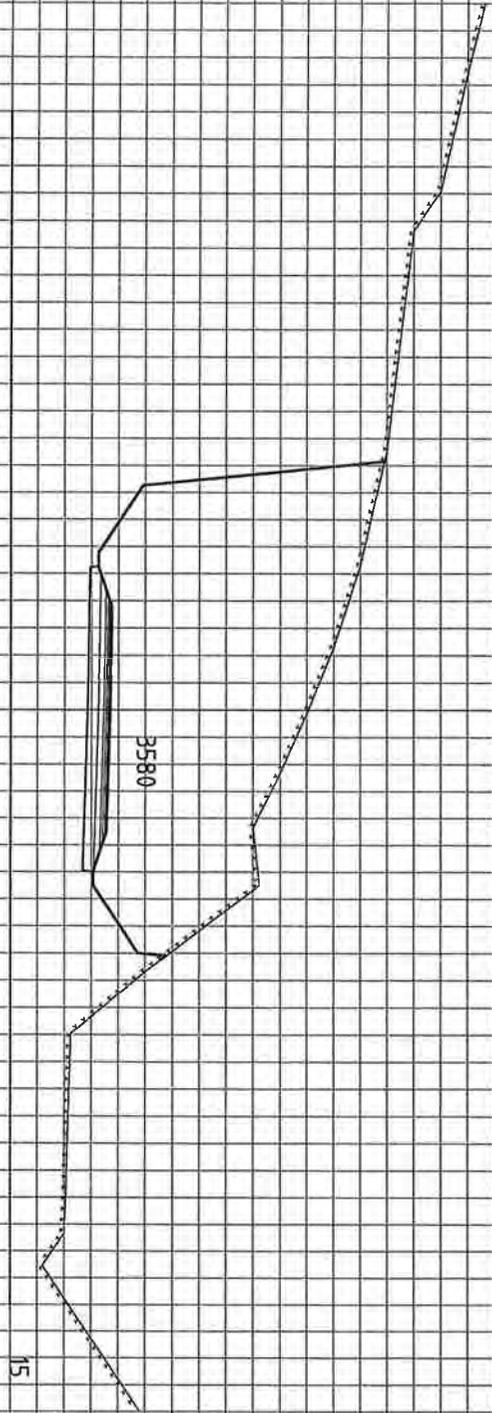
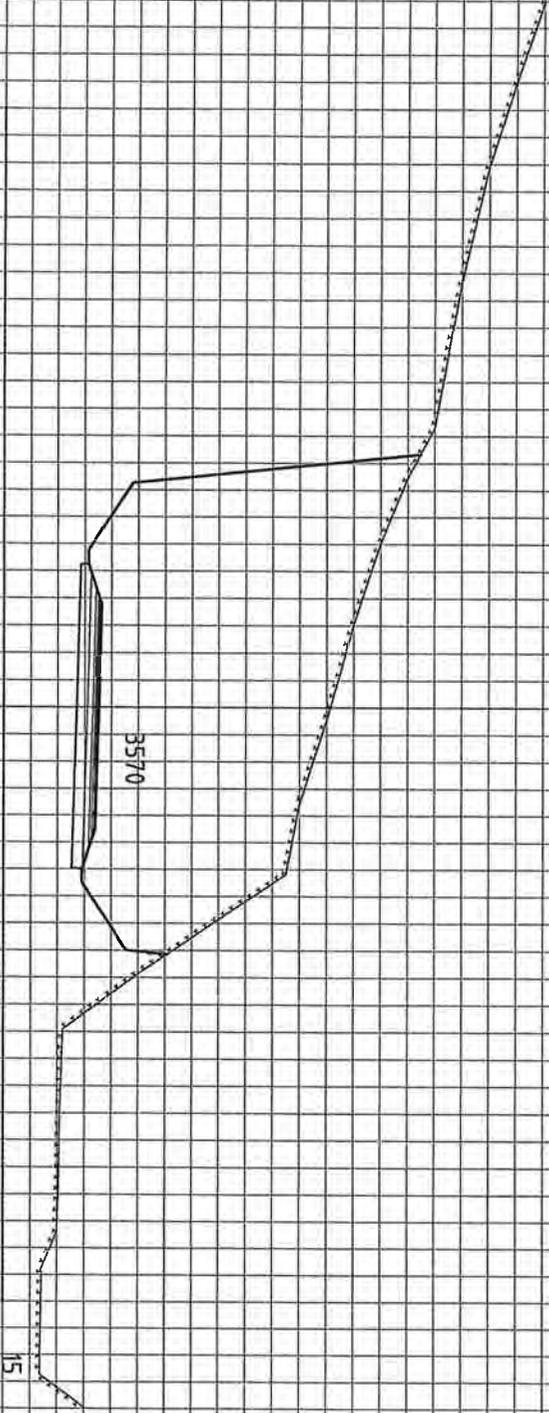
14



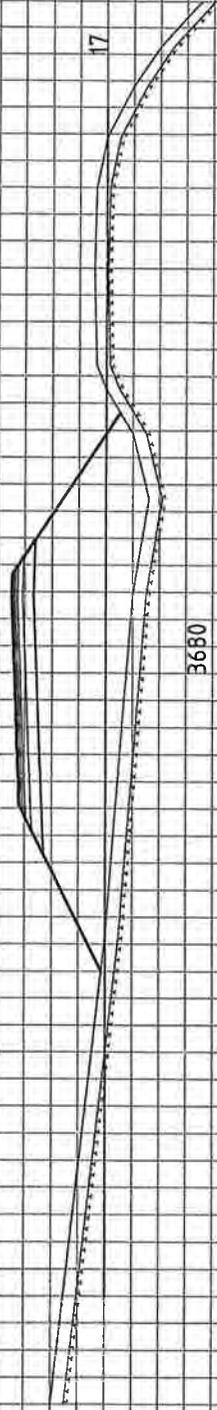
14



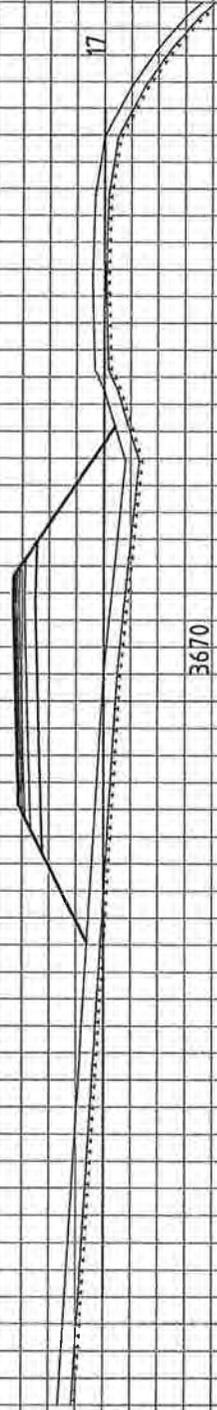




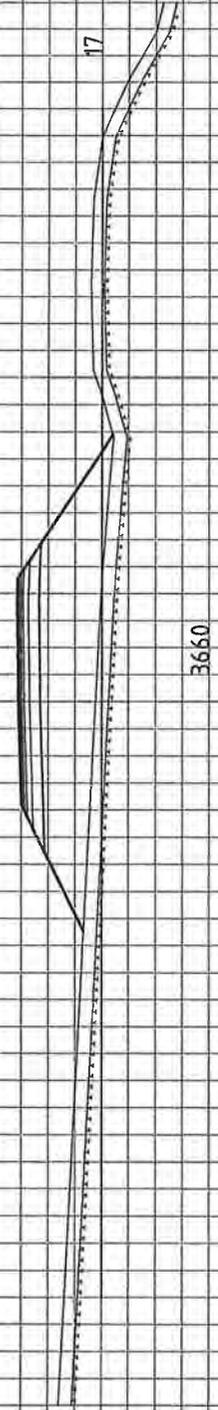
3690



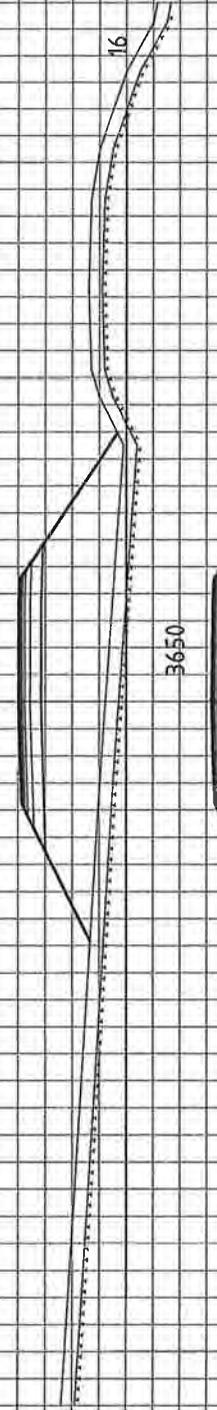
3680



3670



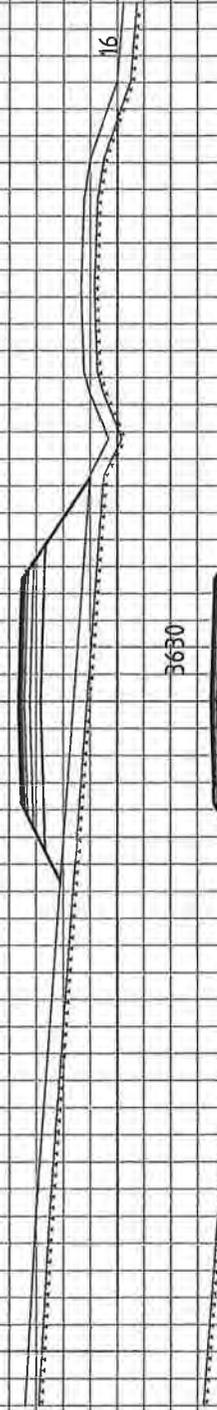
3660



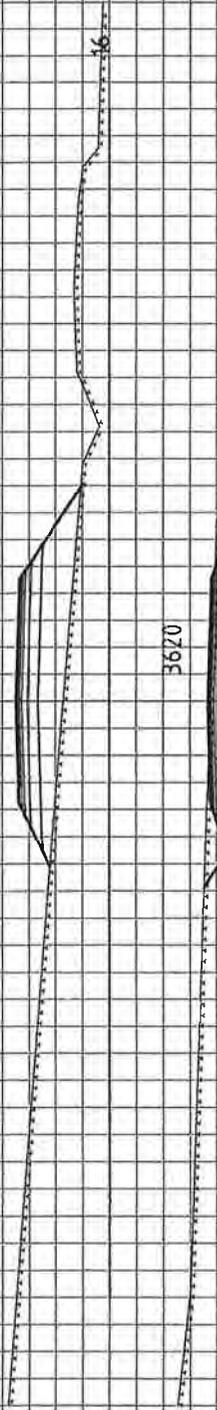
3650



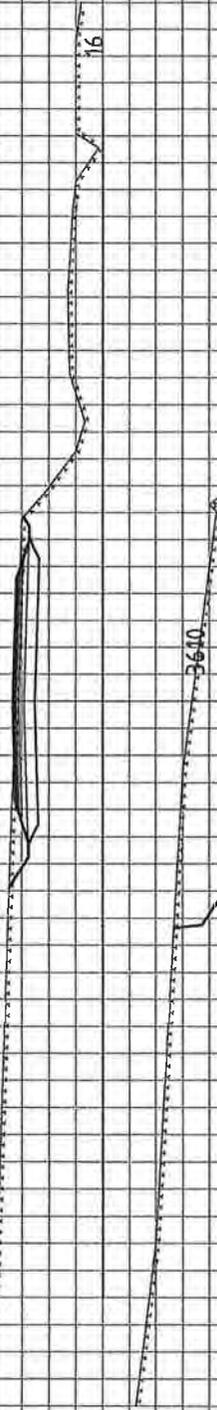
3640



3630

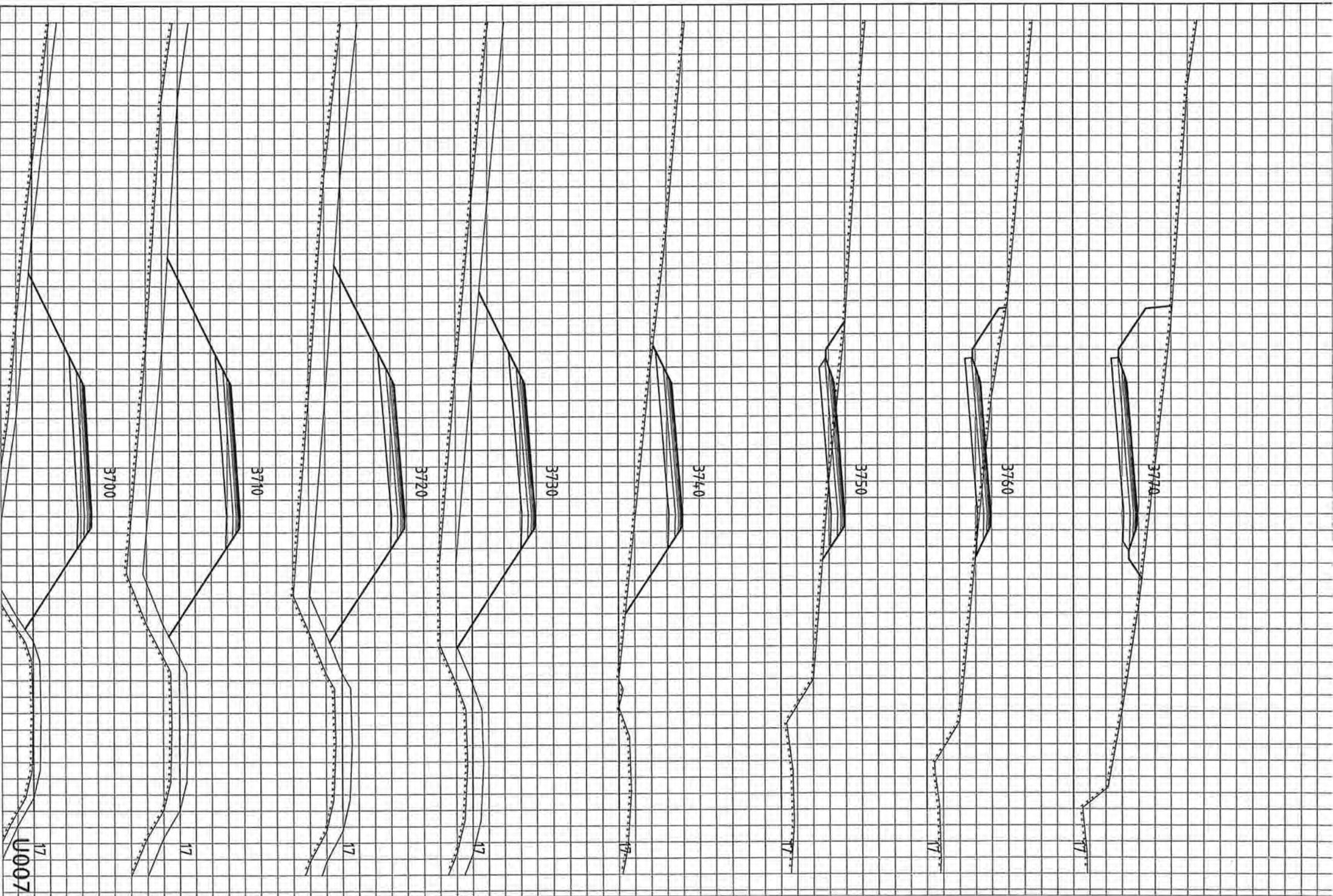


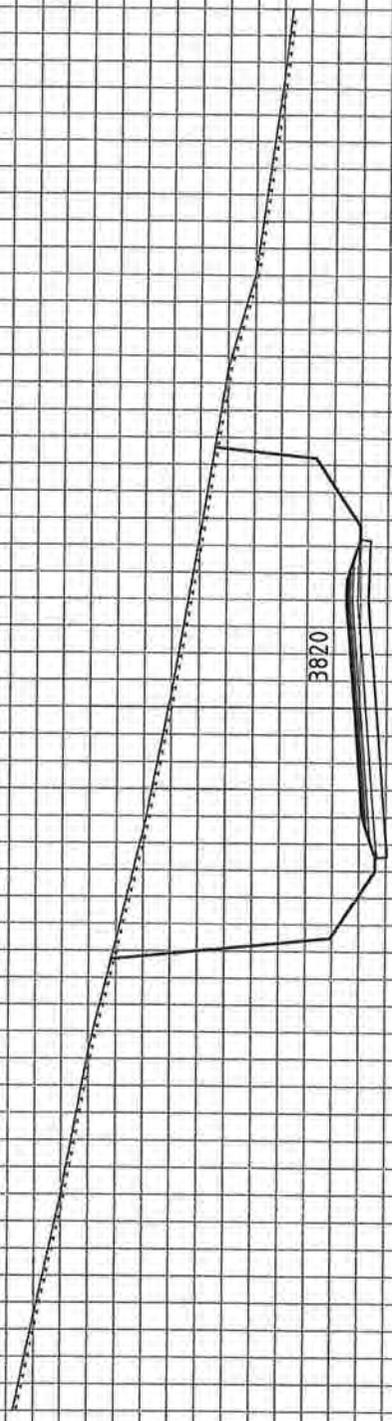
3620



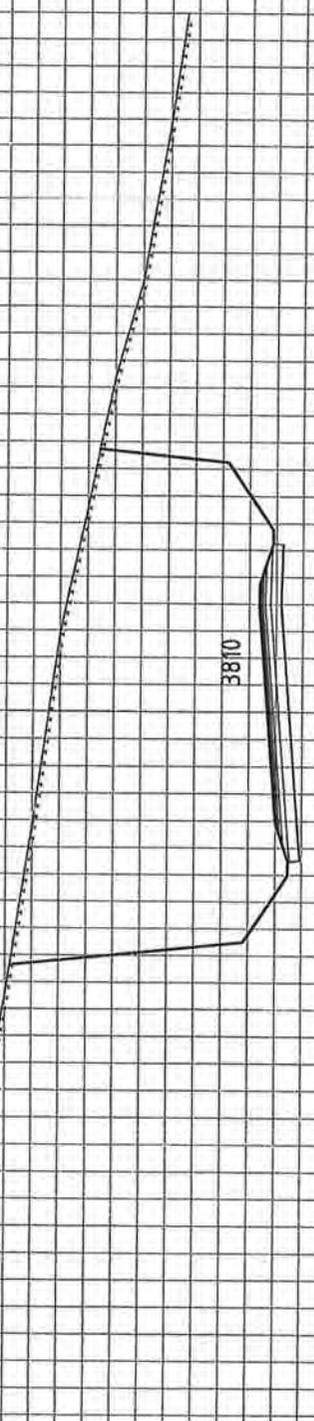
3610



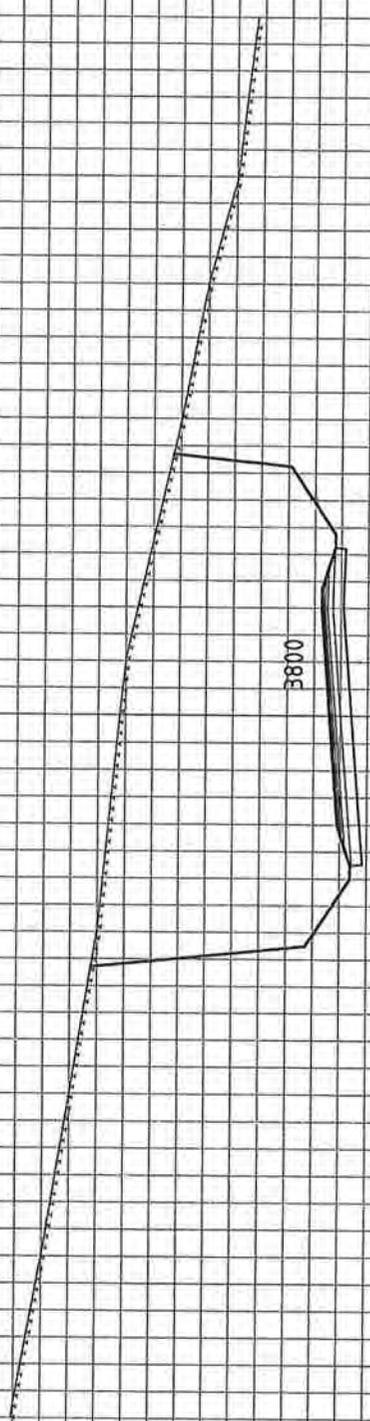




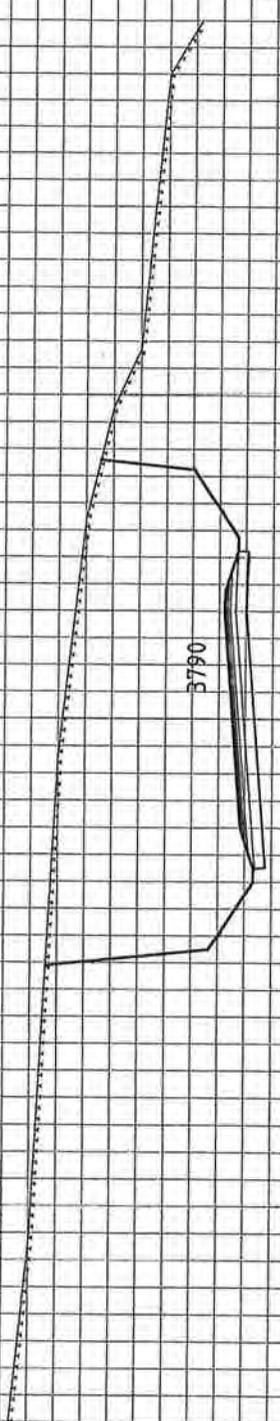
16



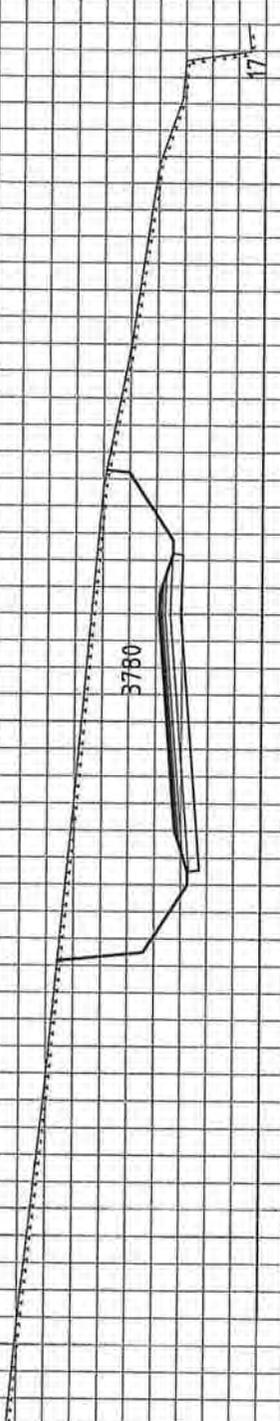
17



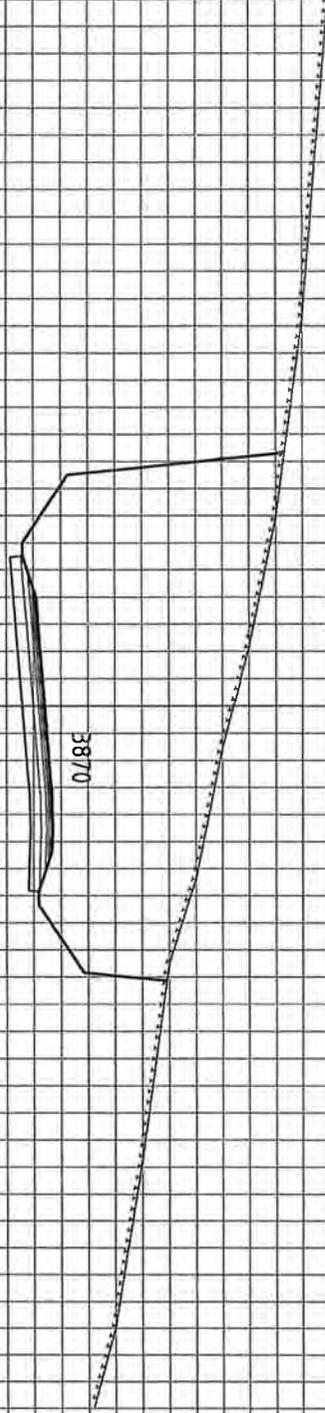
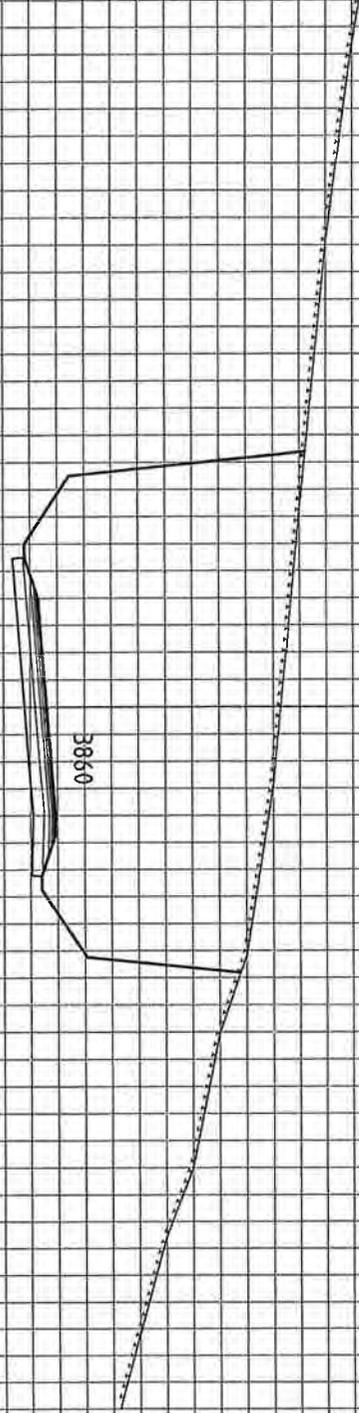
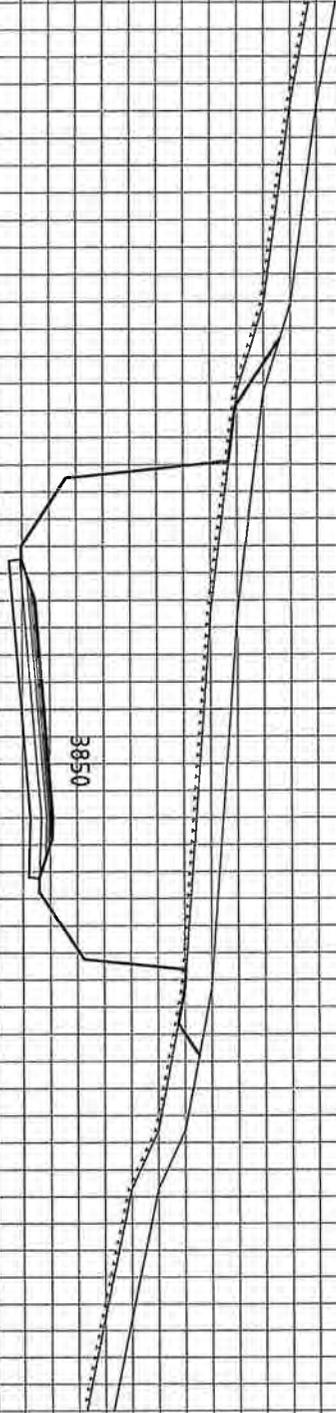
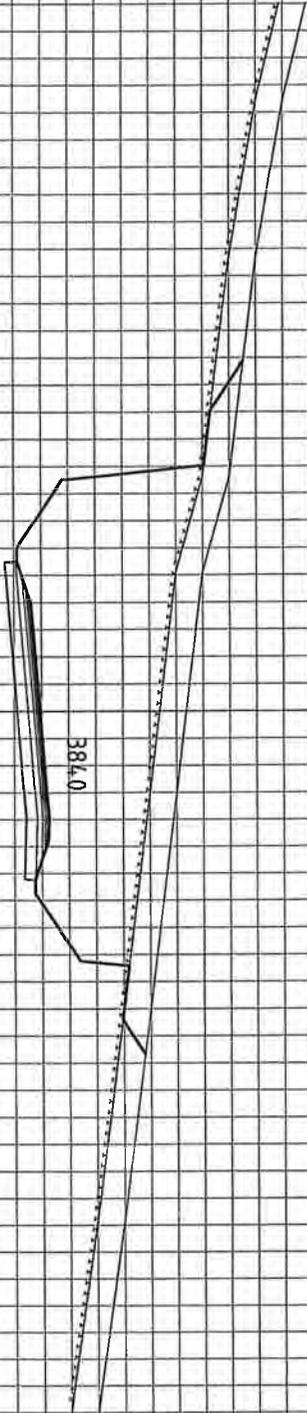
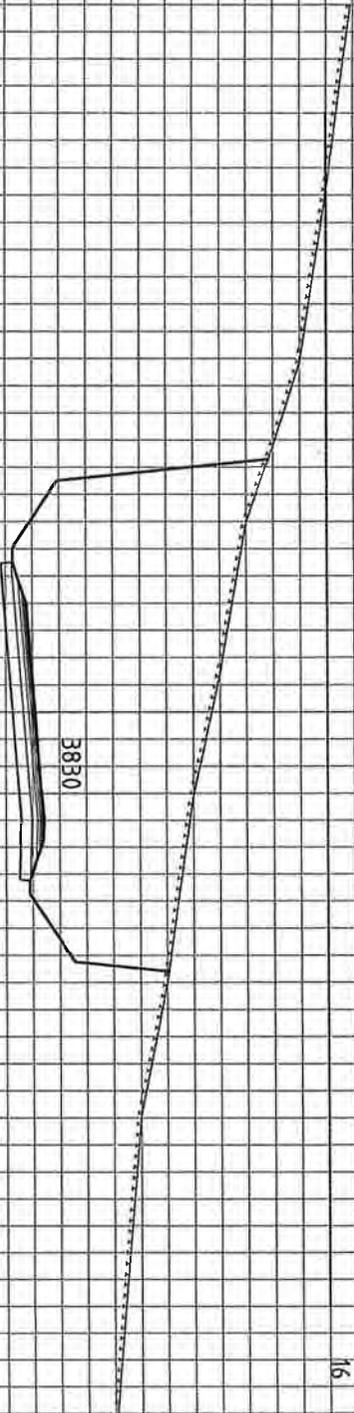
17



17



17



3940



13

3930



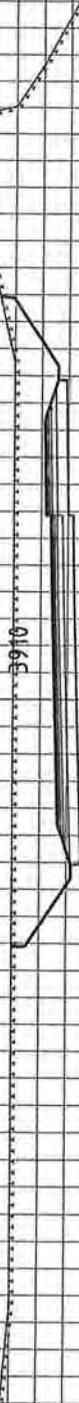
14

3920



15

3910



15

3900



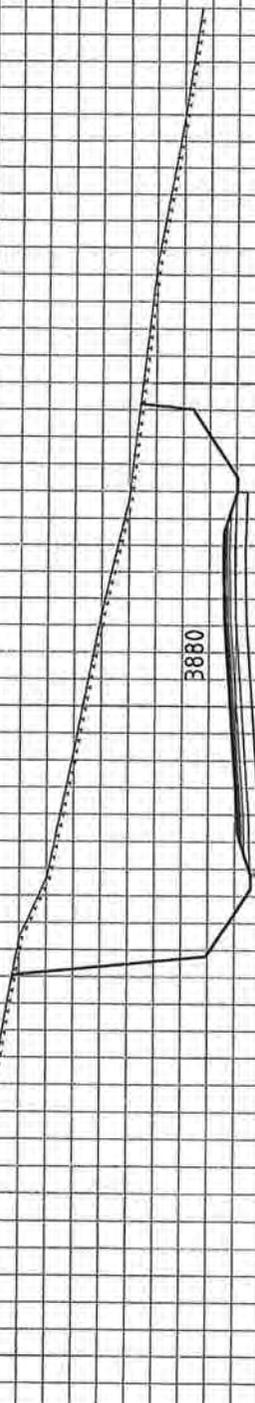
15

3890

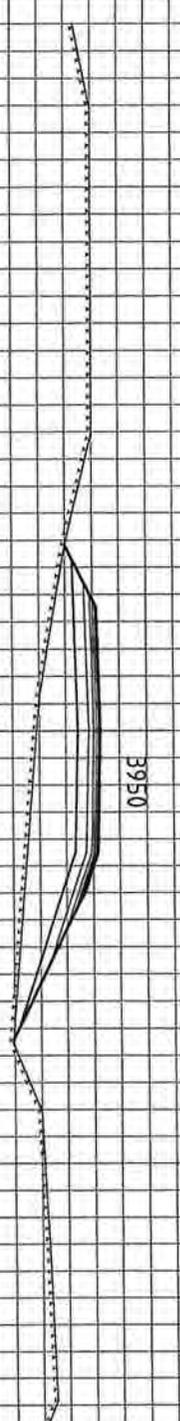
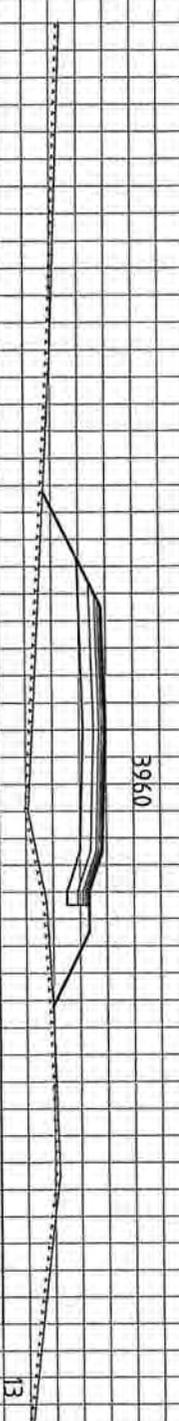
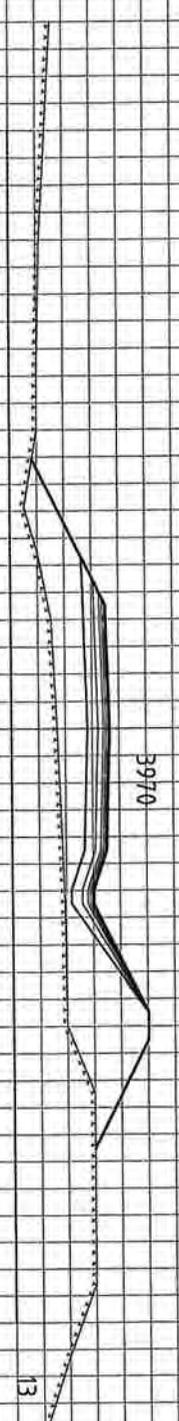
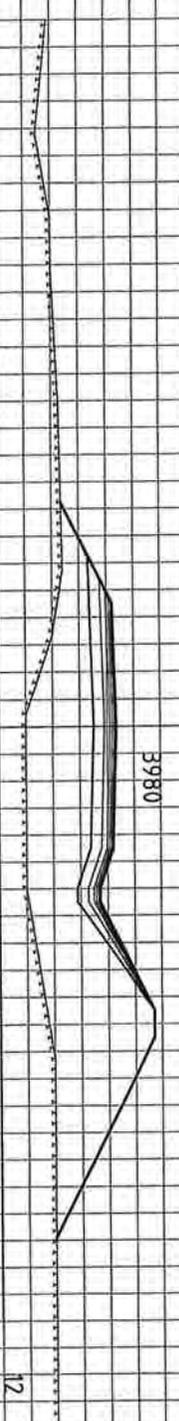
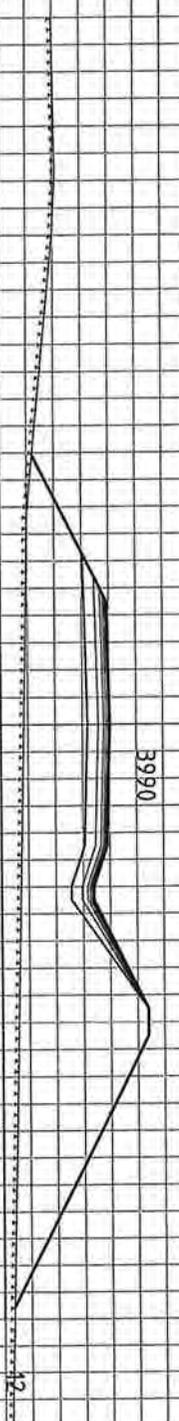
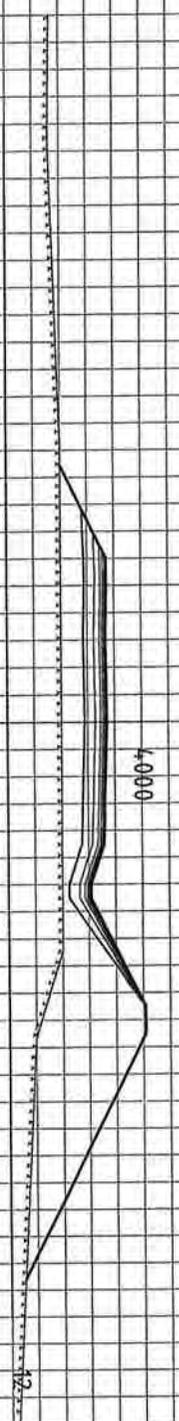
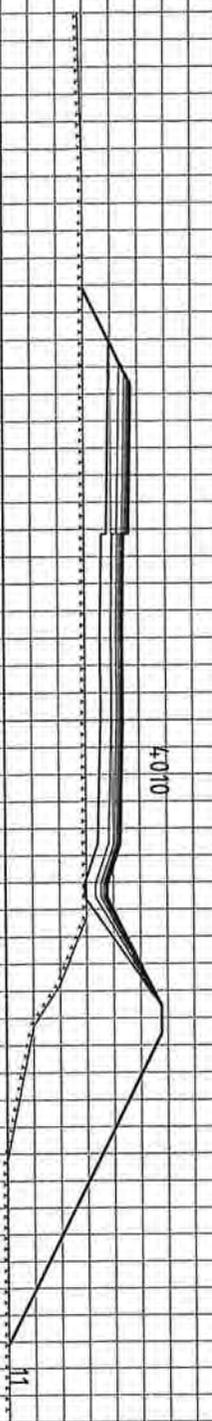
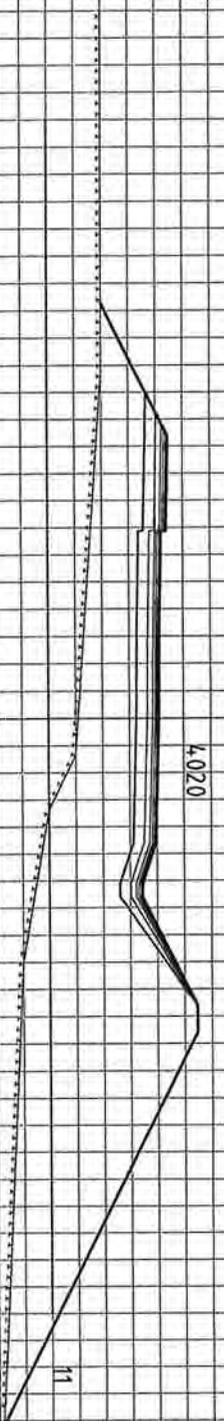
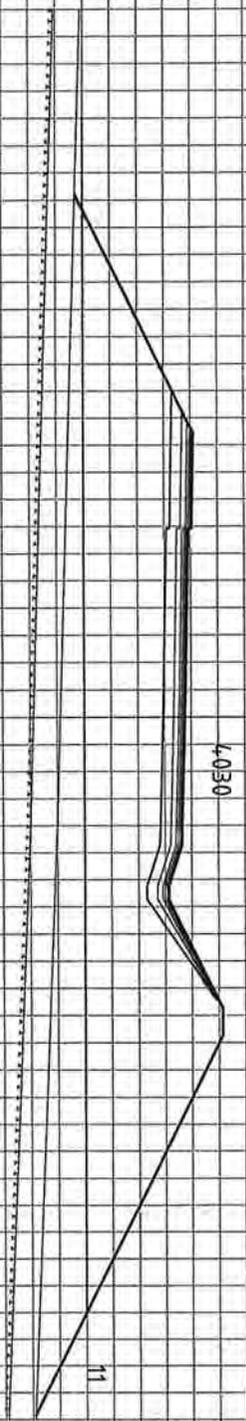


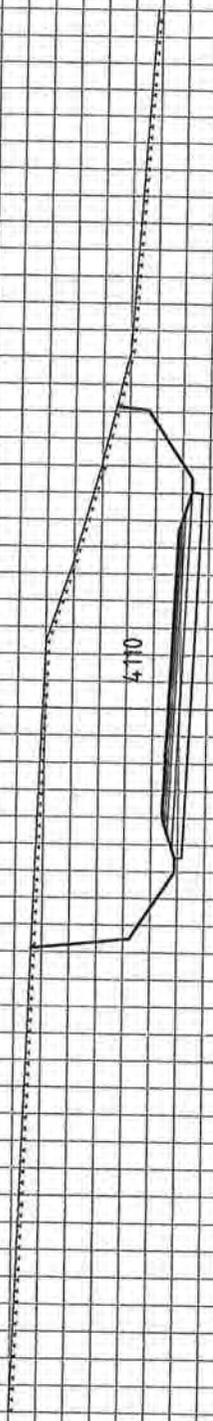
15

3880



16

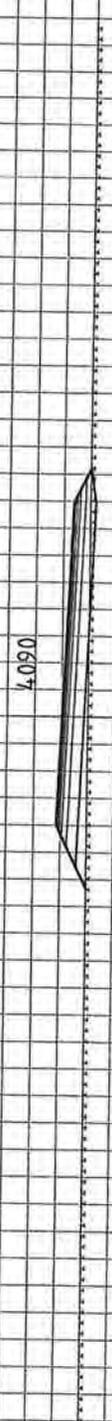




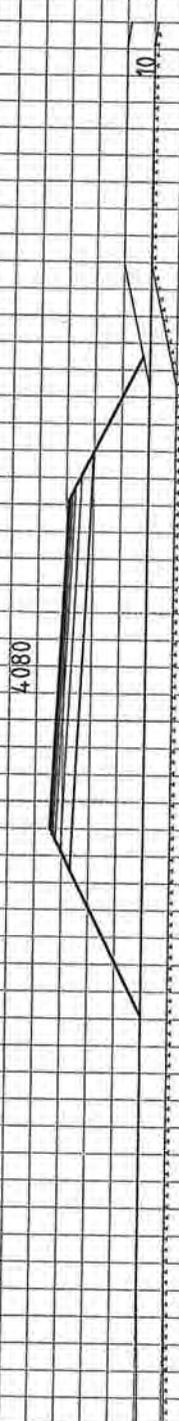
5



9



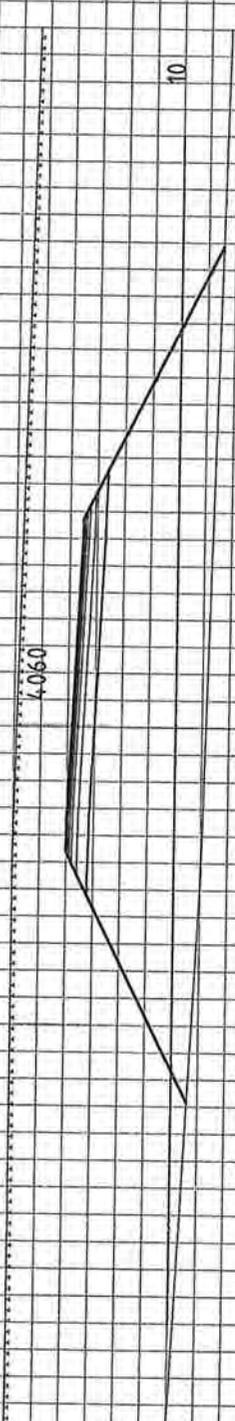
9



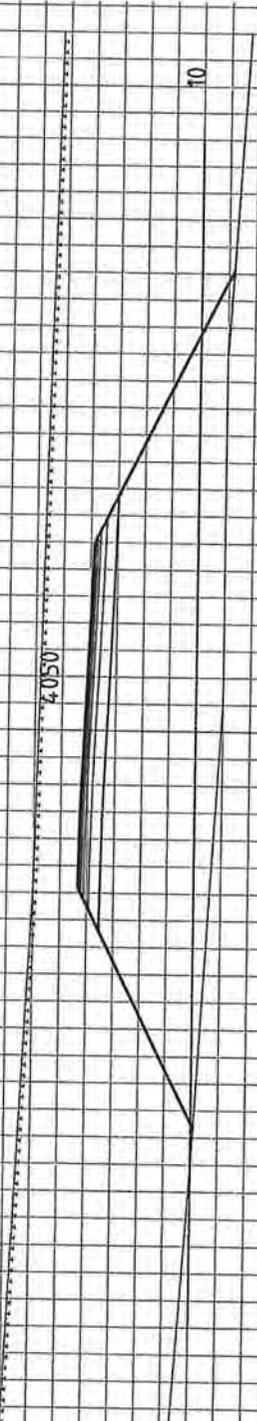
10



10



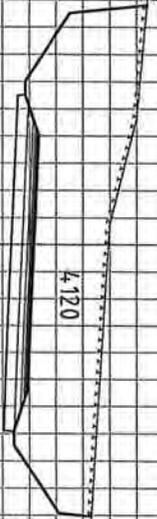
10



10



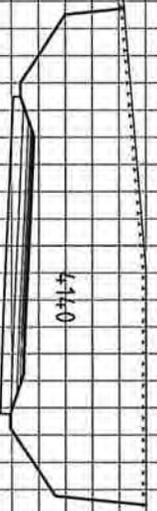
10



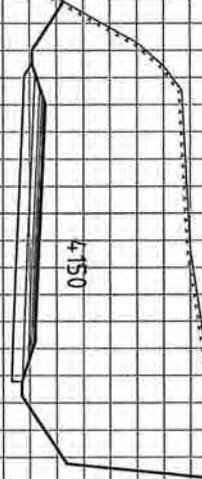
8



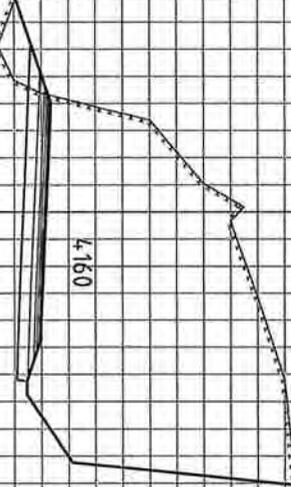
8



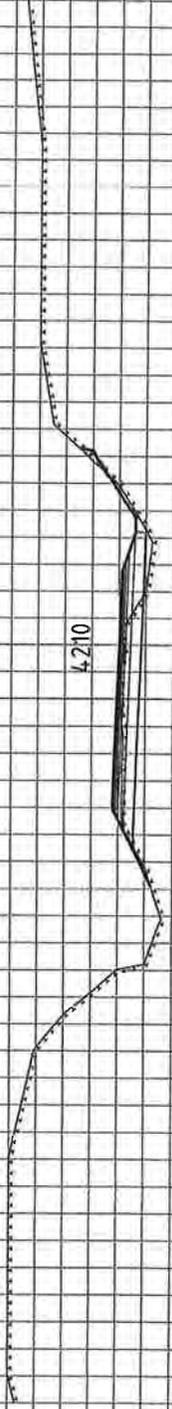
8



8

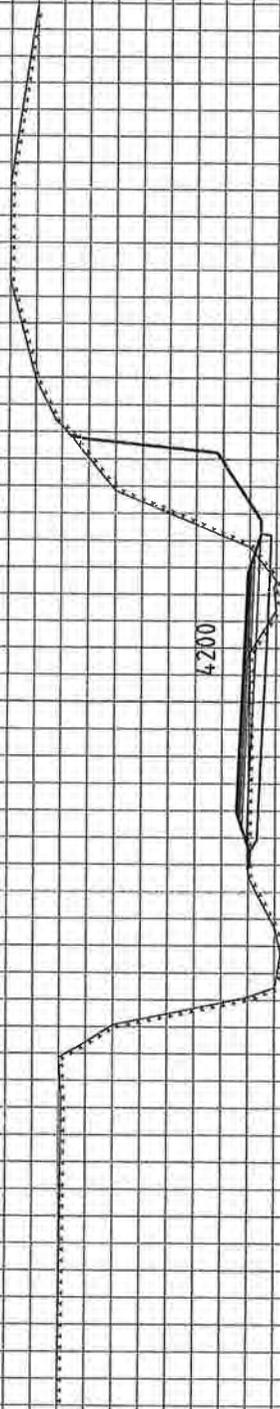


8



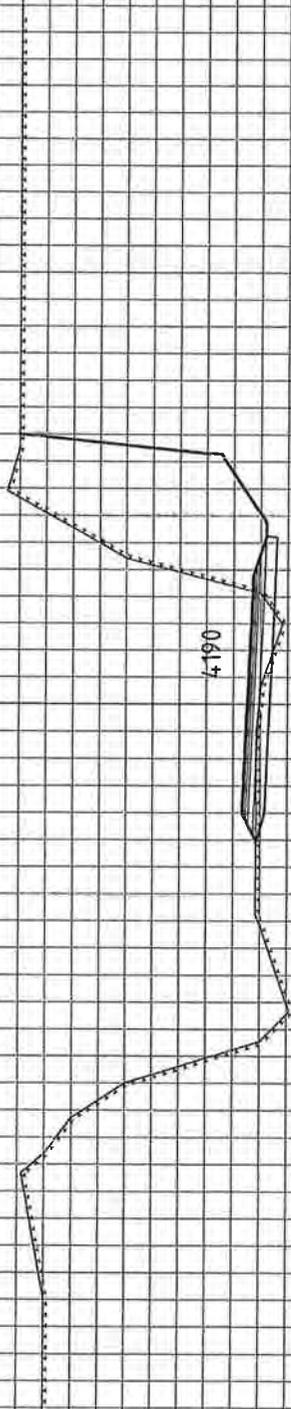
4210

7



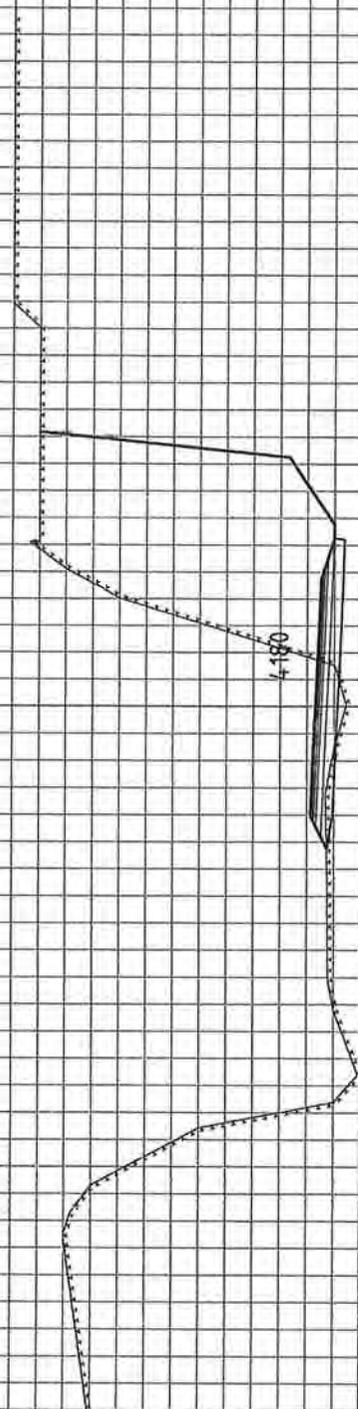
4200

7



4190

7



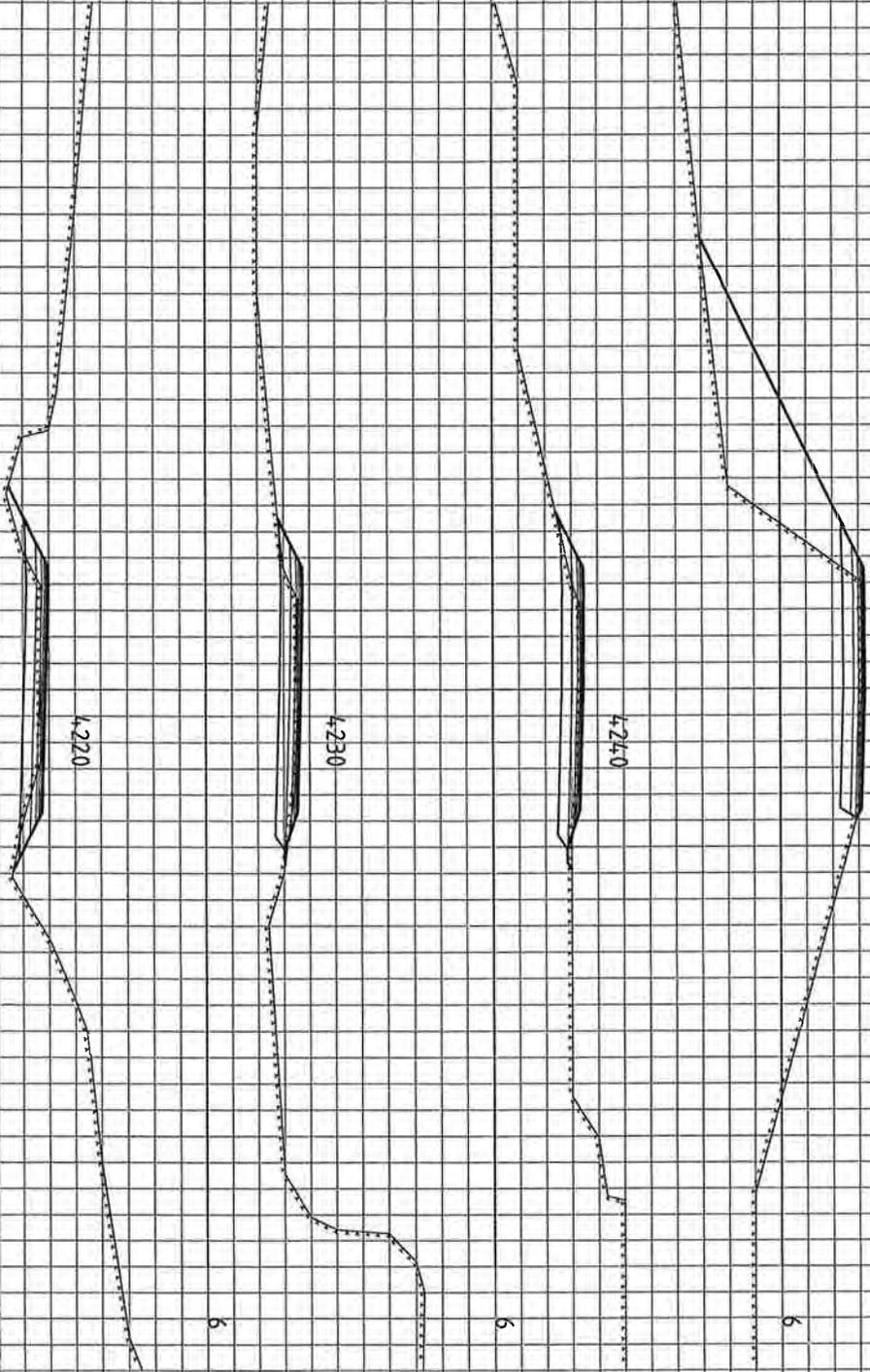
4180

7



4170

7



U015  
6

60

9

50

9

40

10

30

10

20

10

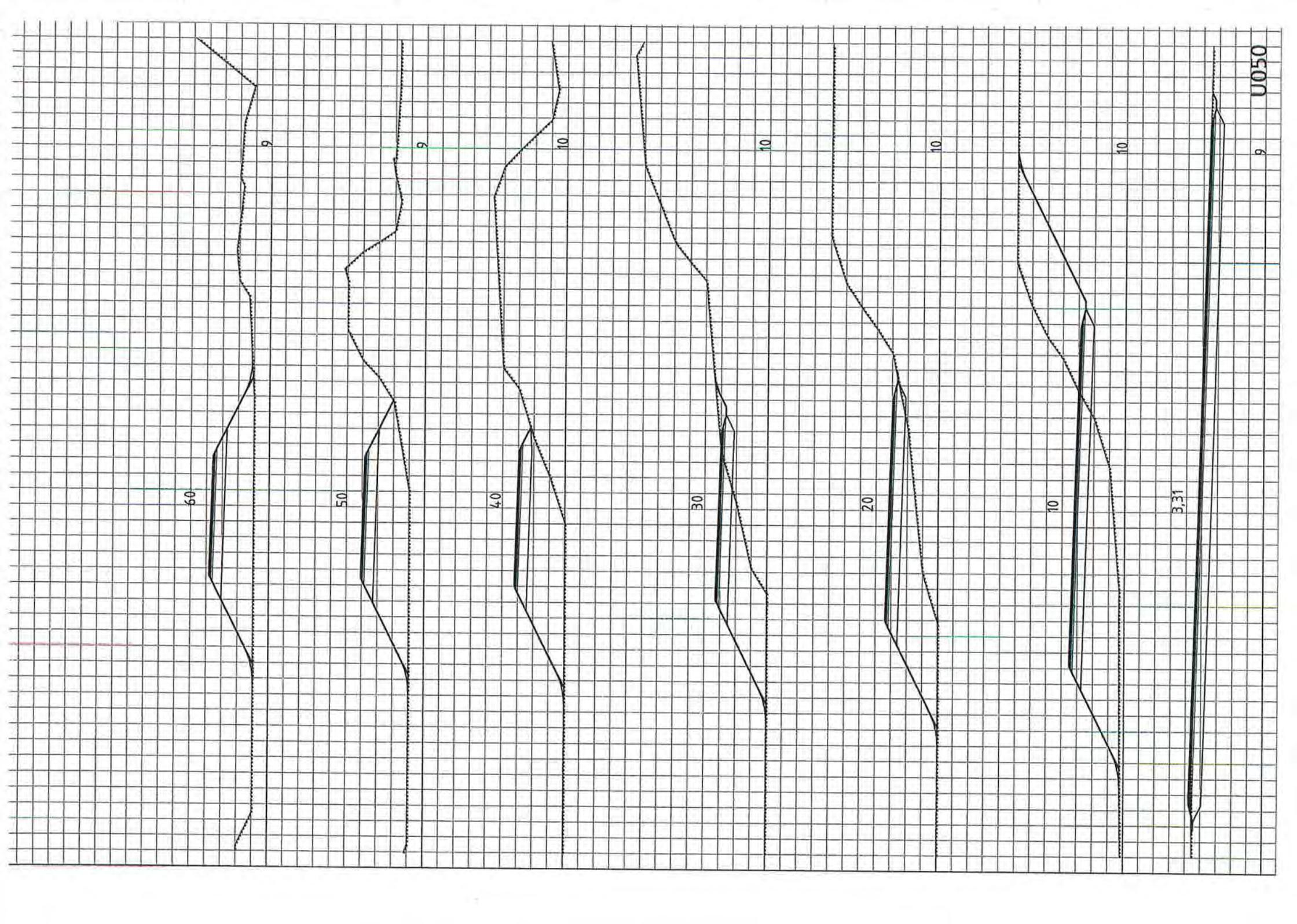
10

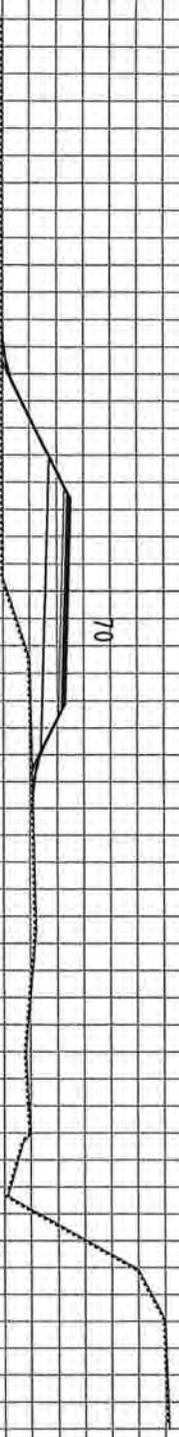
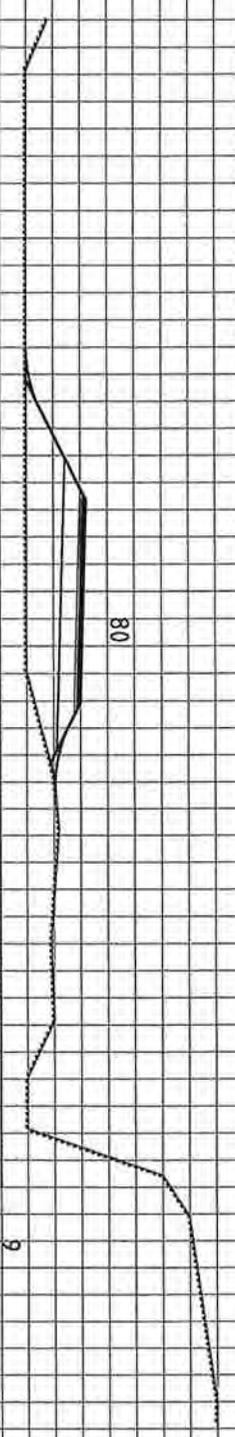
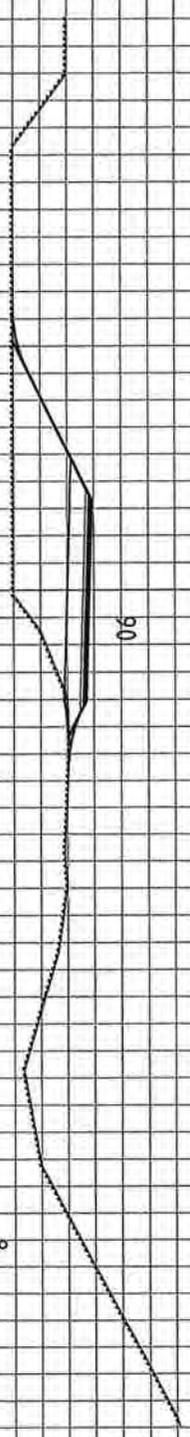
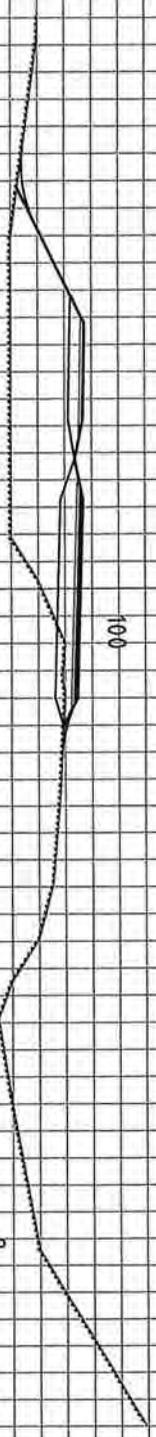
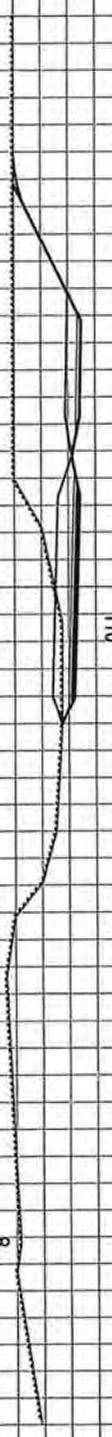
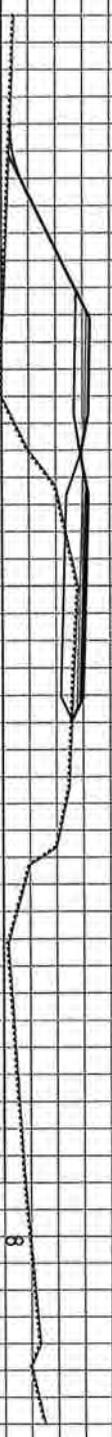
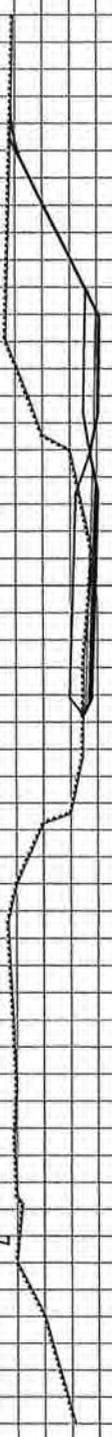
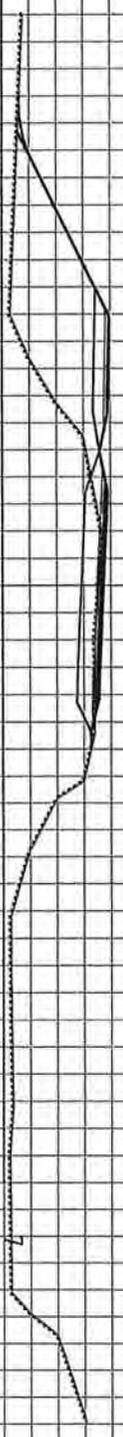
10

3,31

9

U050





220

6

210

7

200

7

190

7

180

7

170

7

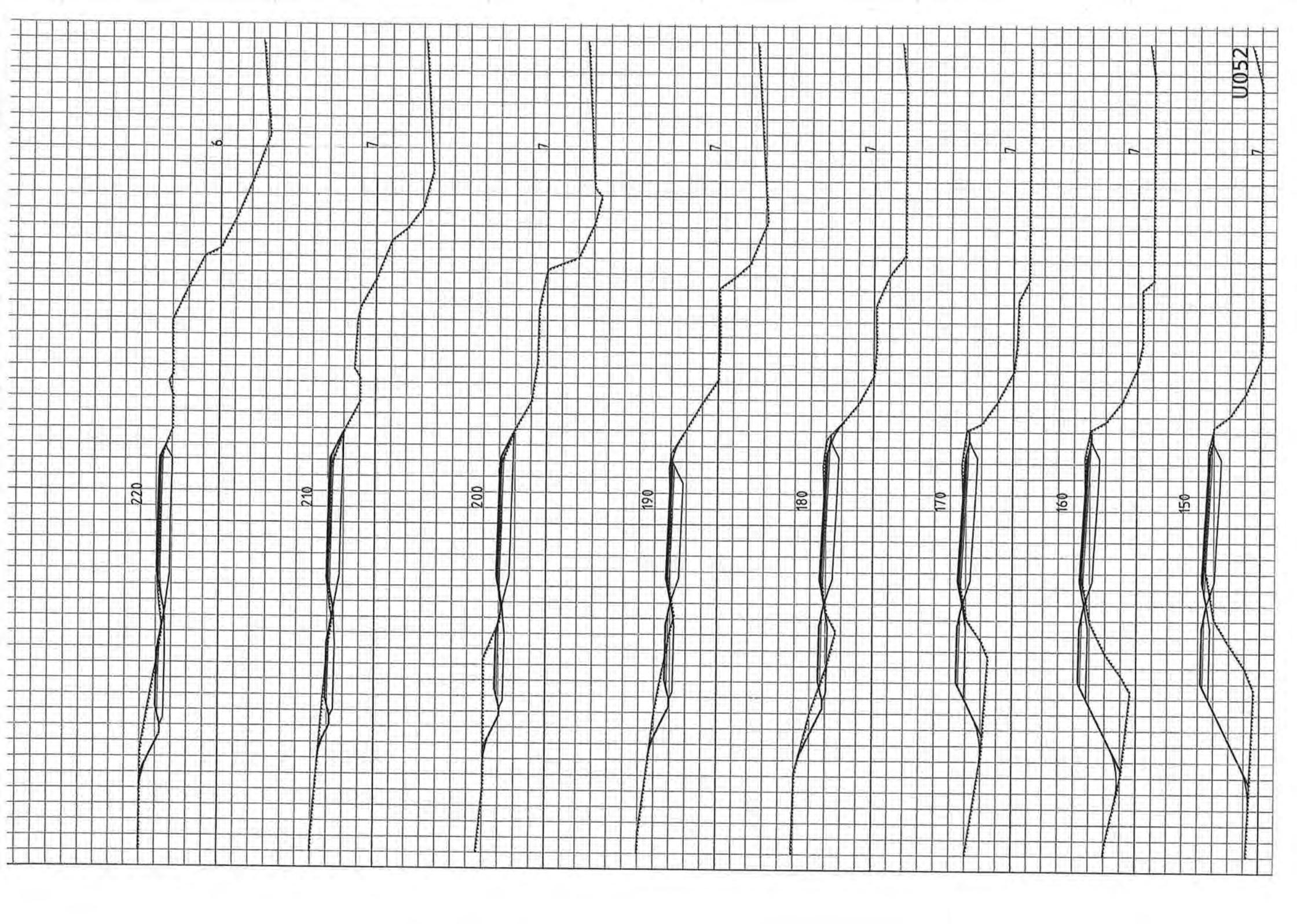
160

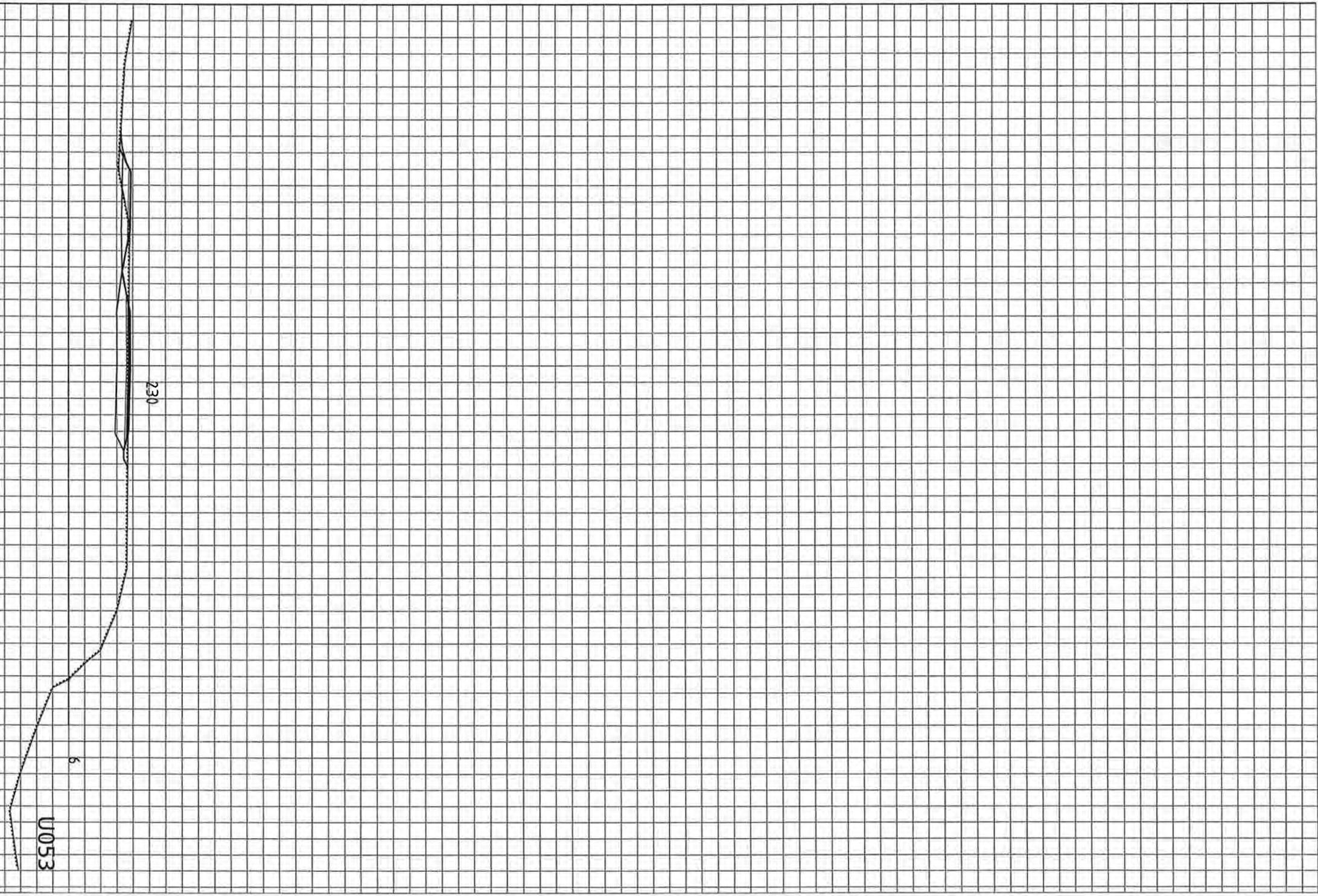
7

150

U052

7

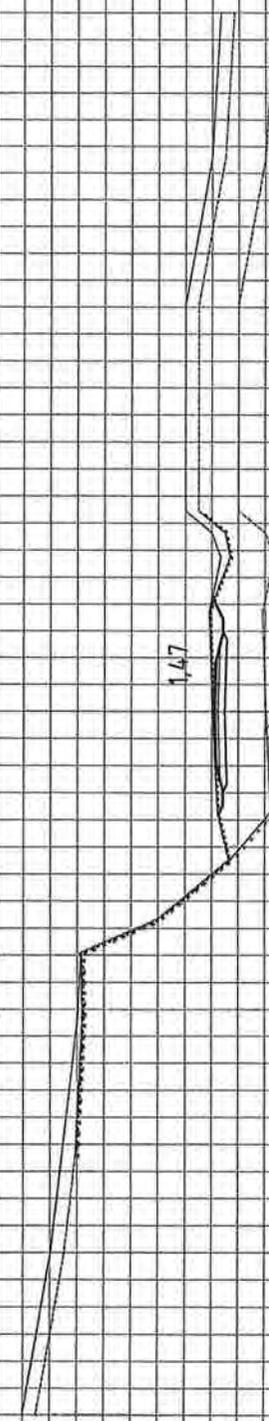
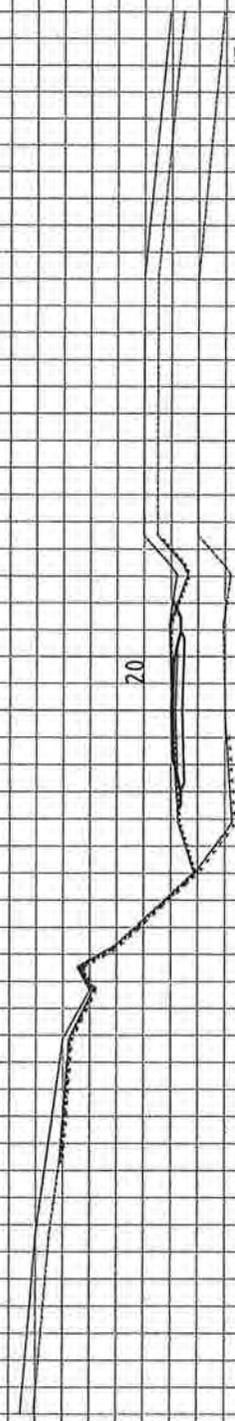
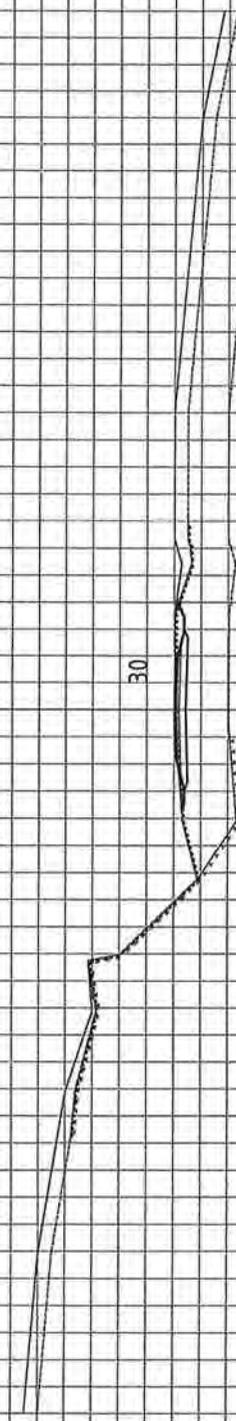
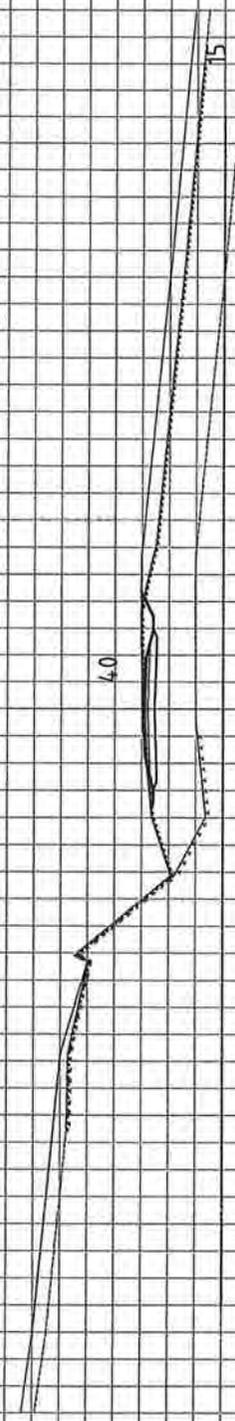
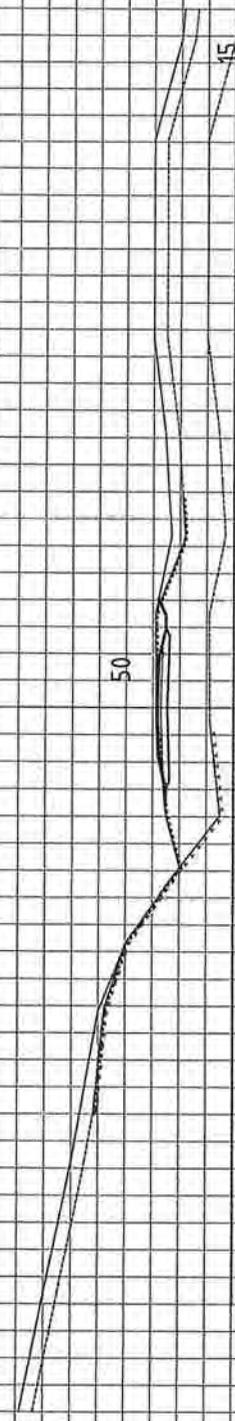
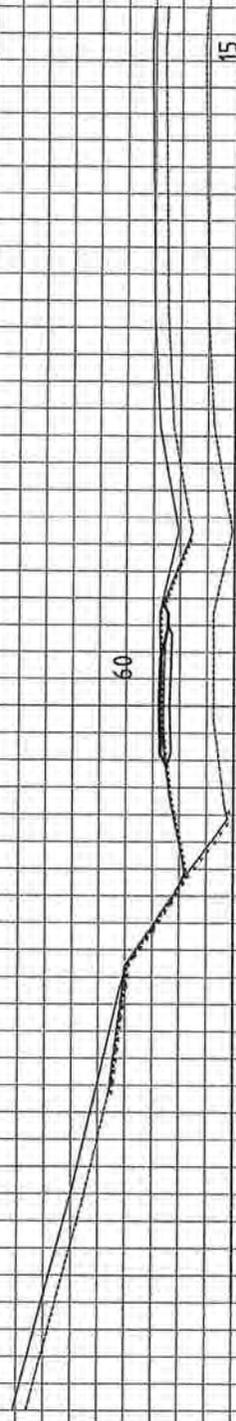


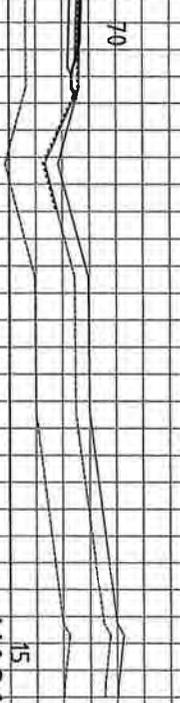
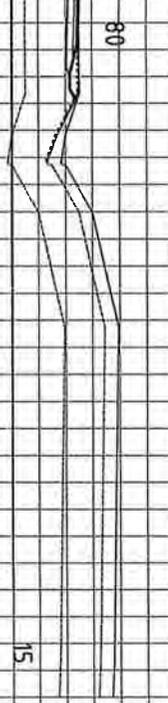
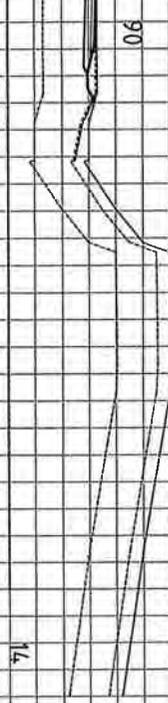
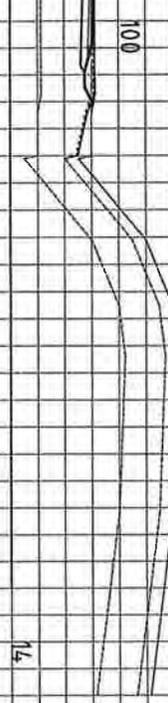
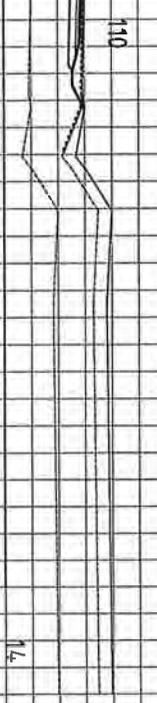
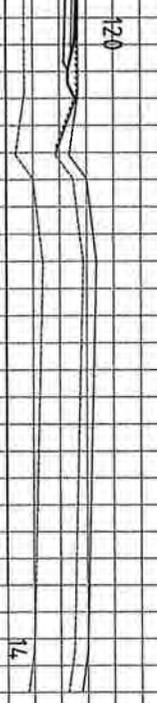
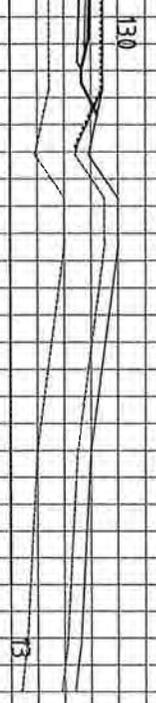
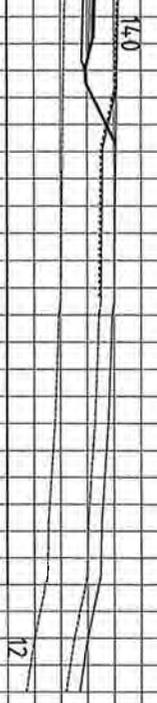


U053

6

230





220

11

210

11

200

10

190

10

180

10

170

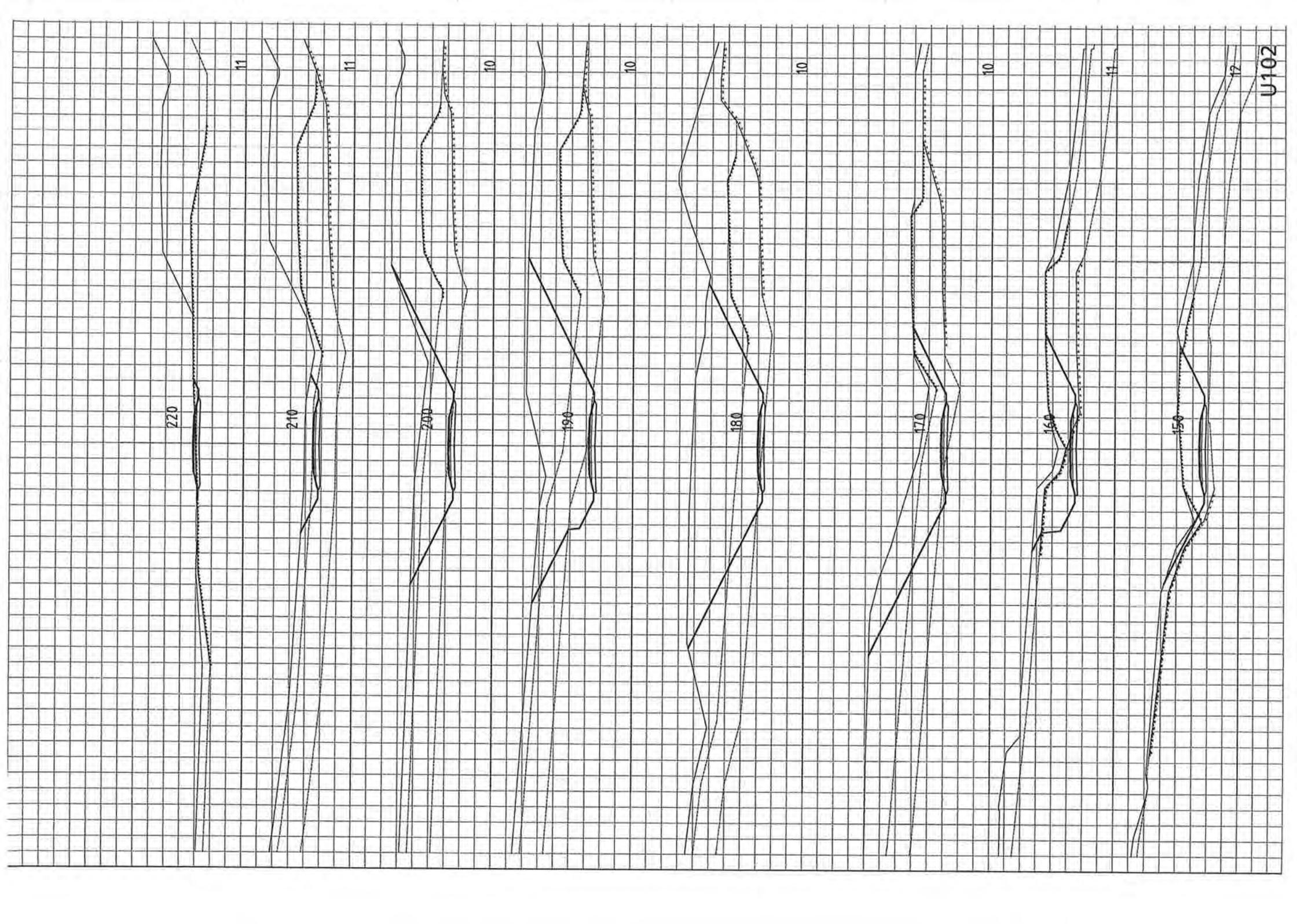
10

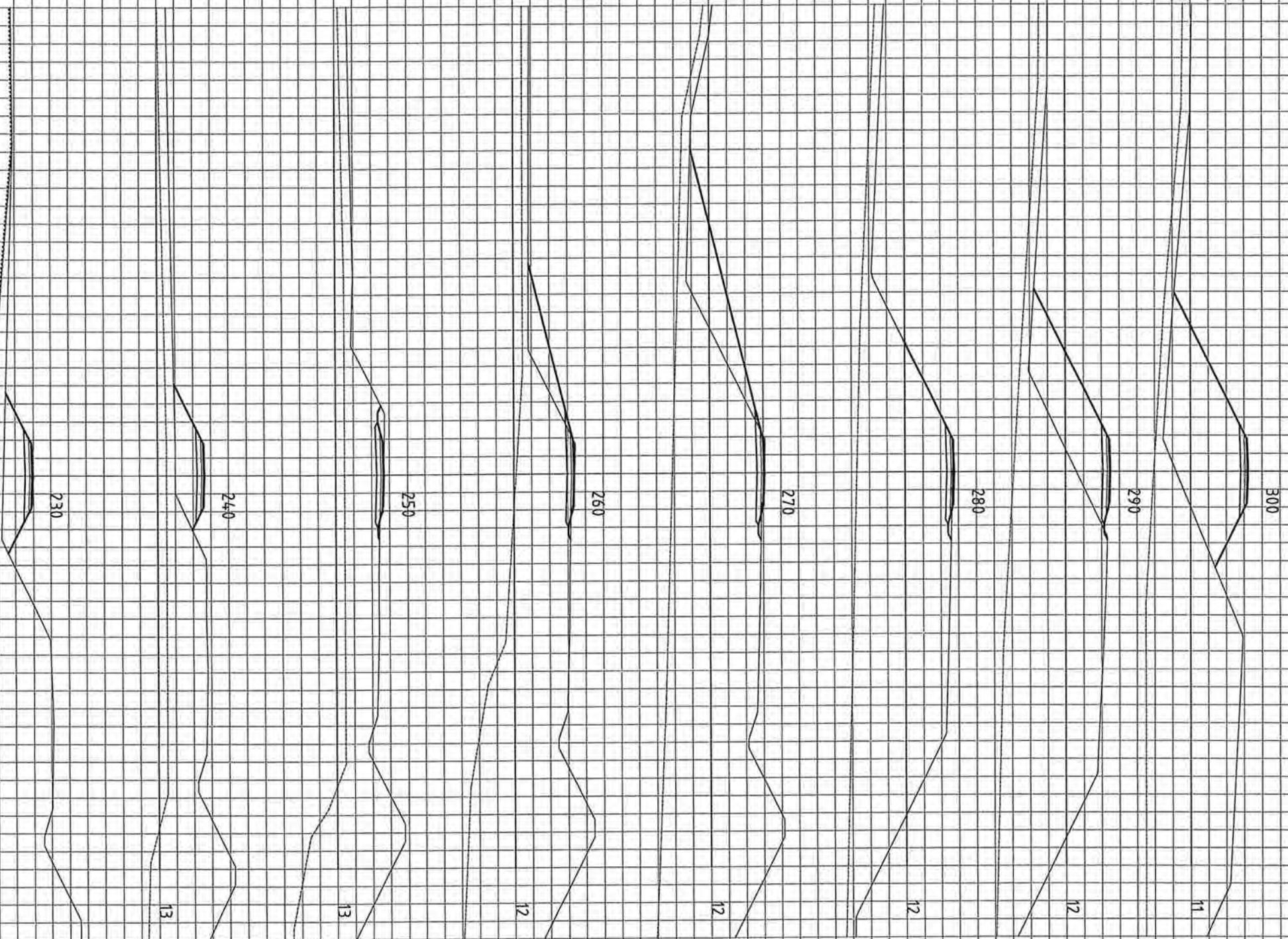
160

11

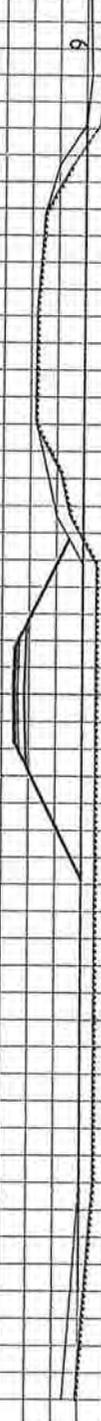
150

12

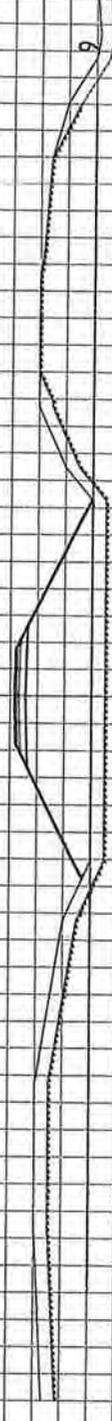




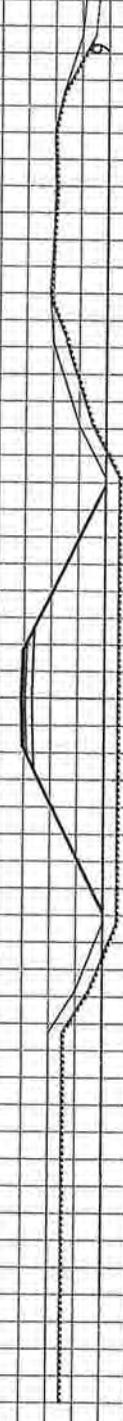
400



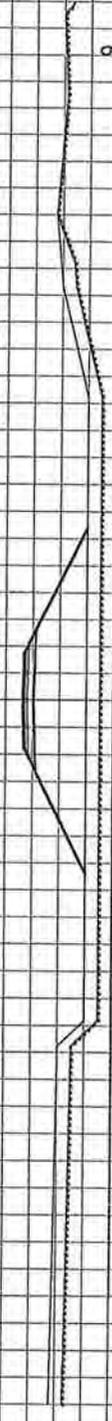
390



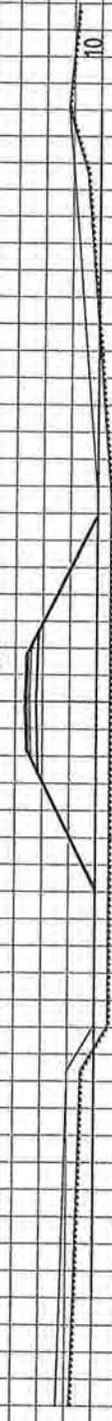
380



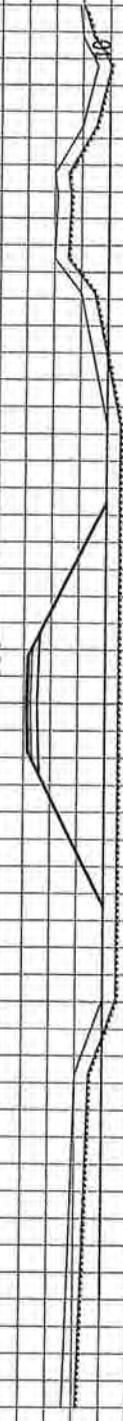
370



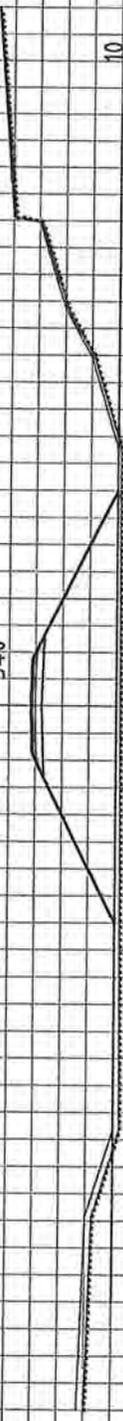
360



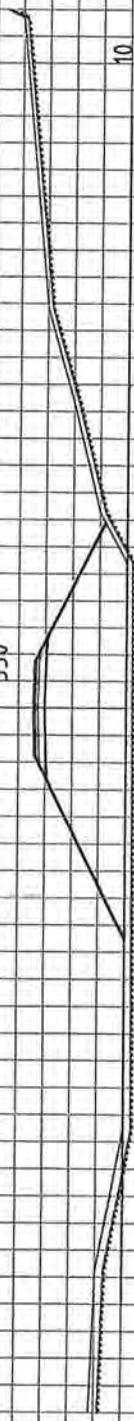
350



340



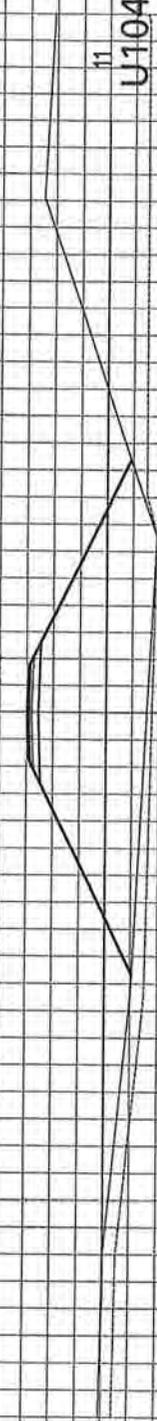
330

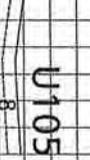
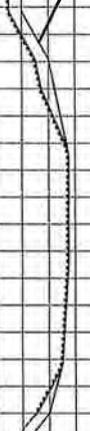
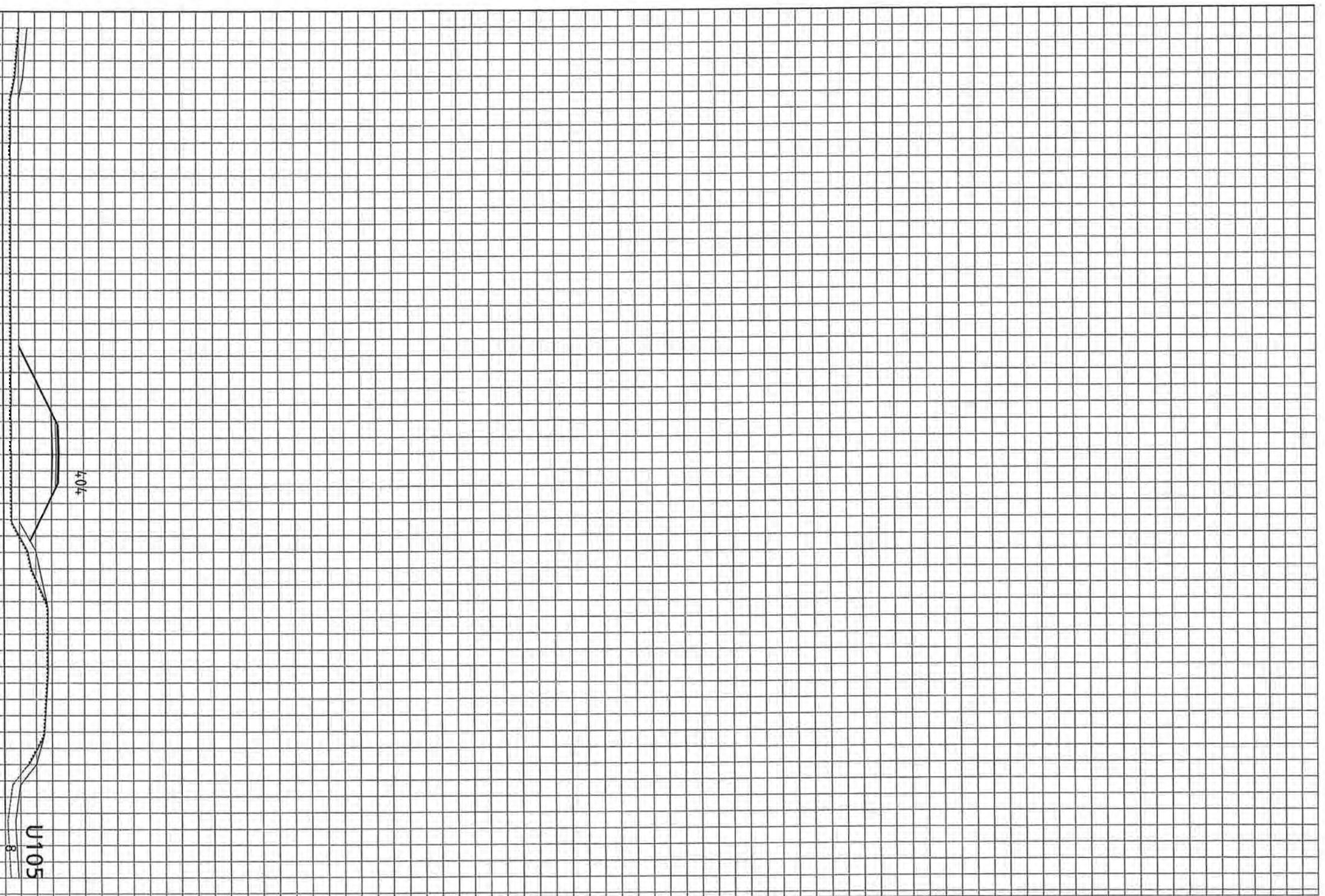


320



310



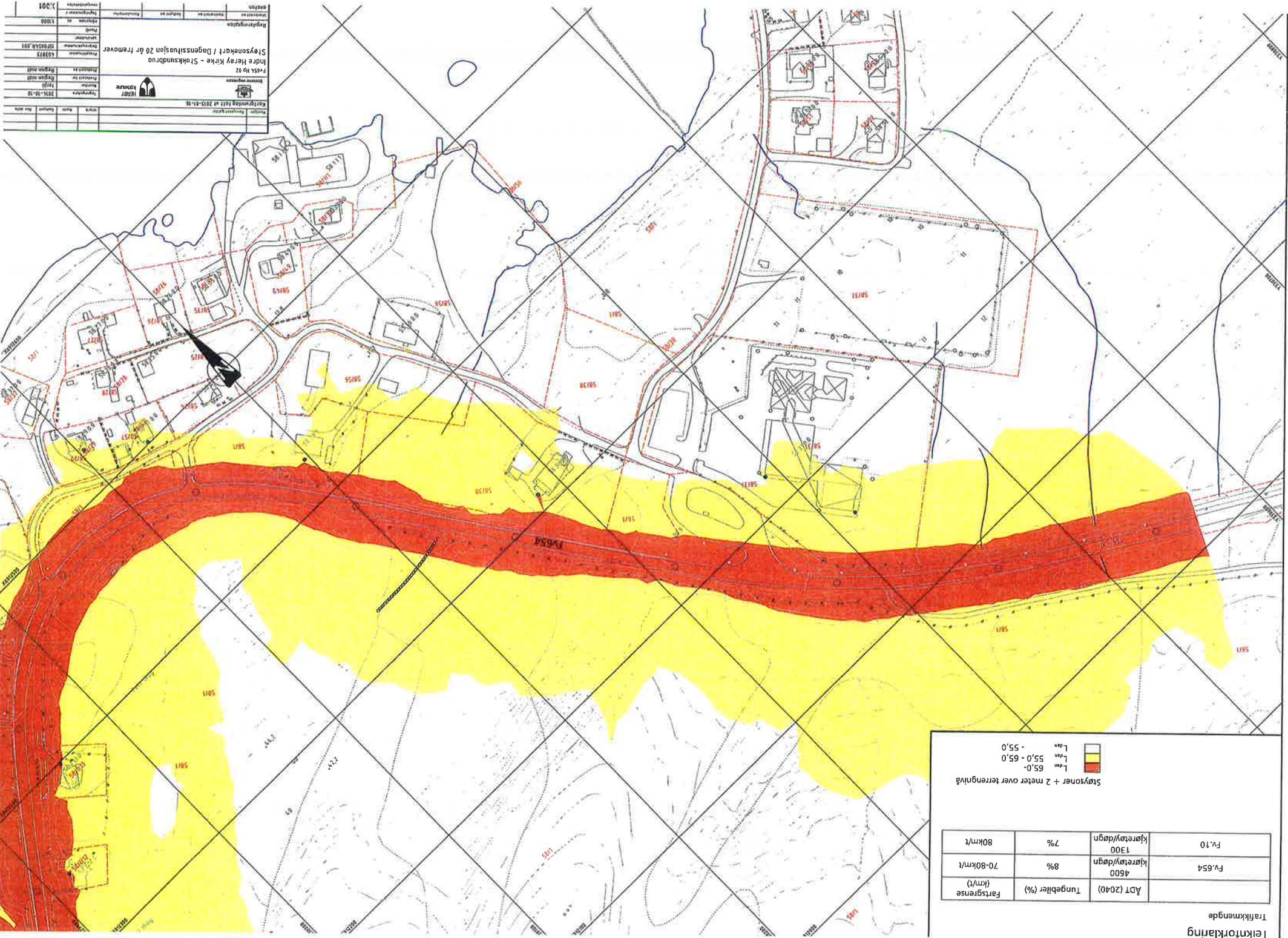


407

U105

8

Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	
Kartprosjekt		Kartnavn		Kartskala		Karttype	



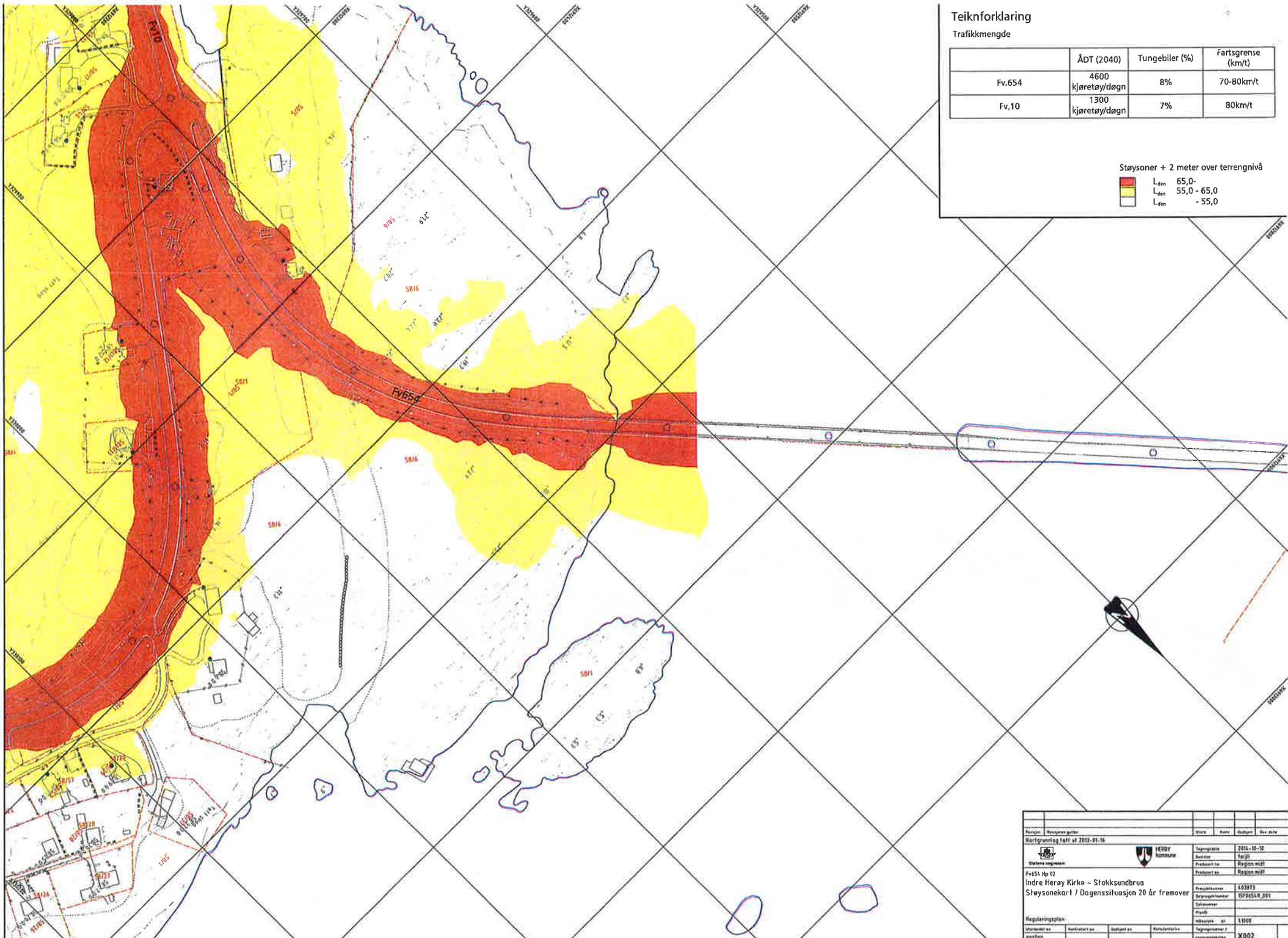
ADT (2040)	Tungebiler (%)	Fartsgrense (km/h)
4600	8%	70-80 km/h
kjøretøy/døgn		
1300	7%	80 km/h
Fv.10		
Fv.654		

Støysoner + 2 meter over terrennivå

L.dnn  
 L.dnn 55,0 - 65,0  
 L.dnn - 55,0

Teiknforklaring

Trafikkmengde



### Teiknforklaring

Trafikkmengde

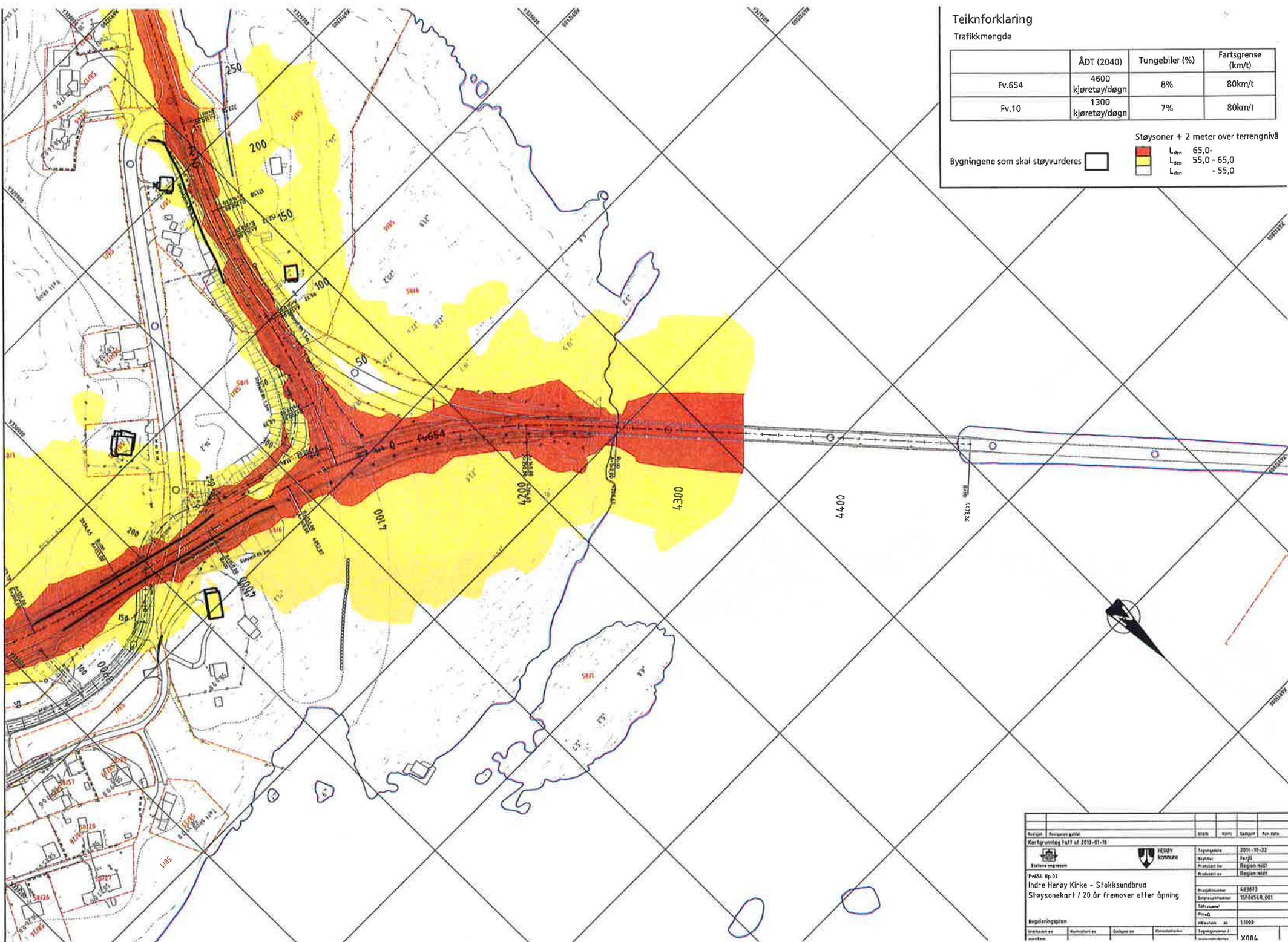
	ÅDT (2040)	Tungebiler (%)	Fartsgrense (km/t)
Fv.654	4600 kjøretøy/døgn	8%	70-80km/t
Fv.10	1300 kjøretøy/døgn	7%	80km/t

Støysoner + 2 meter over terrengnivå

	L <sub>den</sub> 65,0 -
	L <sub>den</sub> 55,0 - 65,0
	L <sub>den</sub> - 55,0

Revisjon	Revisjonsgrunn	Dato	Utarbeidet av	Rev. dato
<b>Støysonekart for 2013-01-16</b>				
				
Støysoner og støynivåer		Tegningsperiode	2011-10-10	
Fv.654 - Hp 02		Byggetype	7 og 20	
Indre Herøy Kirke - Støksundbrua		Prosjektleder	Region midt	
Støysoner og støynivåer 20 år fremover		Prosjektleder	Region midt	
Reguleringsplan		Prosjektnummer	103813	
Utarbeidet av		Rapportnummer	103813-001	
kontrollert av		Skisse	1:1000	
godkjent av		Tegningsnummer	1	
2013-01-16		Prosjektbeskrivelse	X002	





**Teiknforklaring**

Trafikkmengde

	ÅDT (2040)	Tungebiler (%)	Fartsgrense (km/t)
Fv.654	4600 kjøretøy/døgn	8%	80km/t
Fv.10	1300 kjøretøy/døgn	7%	80km/t

Bygningene som skal støyyurderes

Støysoner + 2 meter over terrengnivå

<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:red;"></span>	L <sub>den</sub> 65,0-
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:yellow;"></span>	L <sub>den</sub> 55,0 - 65,0
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color:white;"></span>	L <sub>den</sub> - 55,0

Region	Hordaland	Stad	Wass	Geilgutt	Rev. dato
Kartgrunlag fatt af 2013-01-16					
		Tapetypen	2014-10-23		
Systeme regjering		Skrevet	Eirik		
Fv654 lip 02		Produkt for	Region midt		
Indre Herøy Kirke - Stokksundbrua		Produkt av	Region midt		
Støysonekart / 20 år fremover etter åpning		Prosjektleder	LØRST		
Reguleringsplan		Drøgningsnummer	15704548_001		
Statisk del av		Tekn. nummer	P14-0		
makten.		Skala	1:1000		
Kartlagt av	Geilgutt av	Kommunikasjon	Tapetypen /		
		X006			

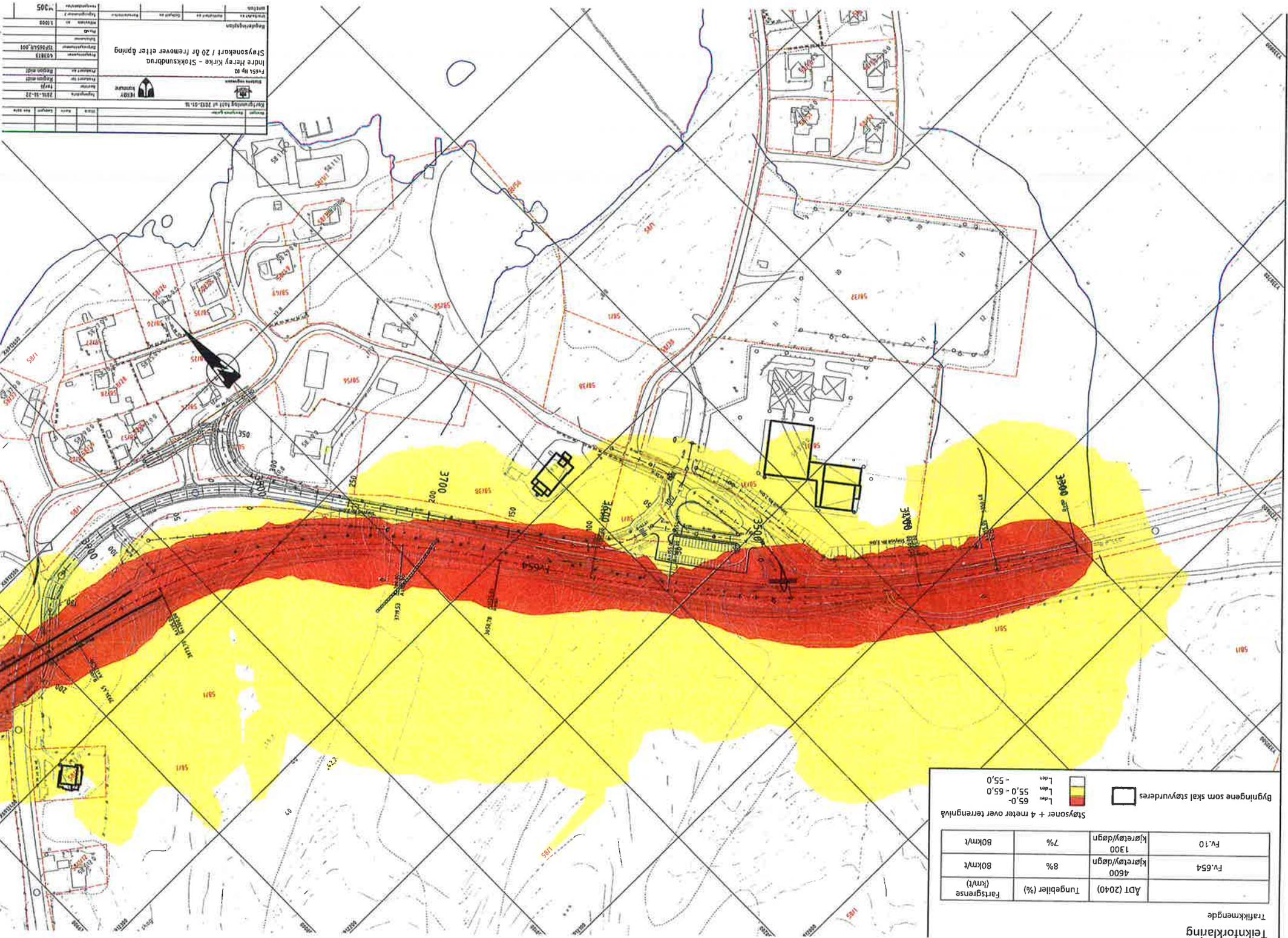
Fartsgrensne (km/h)	Tungebiler (%)	ADT (2040)
4600	8%	FV.654
80km/h	7%	FV.10

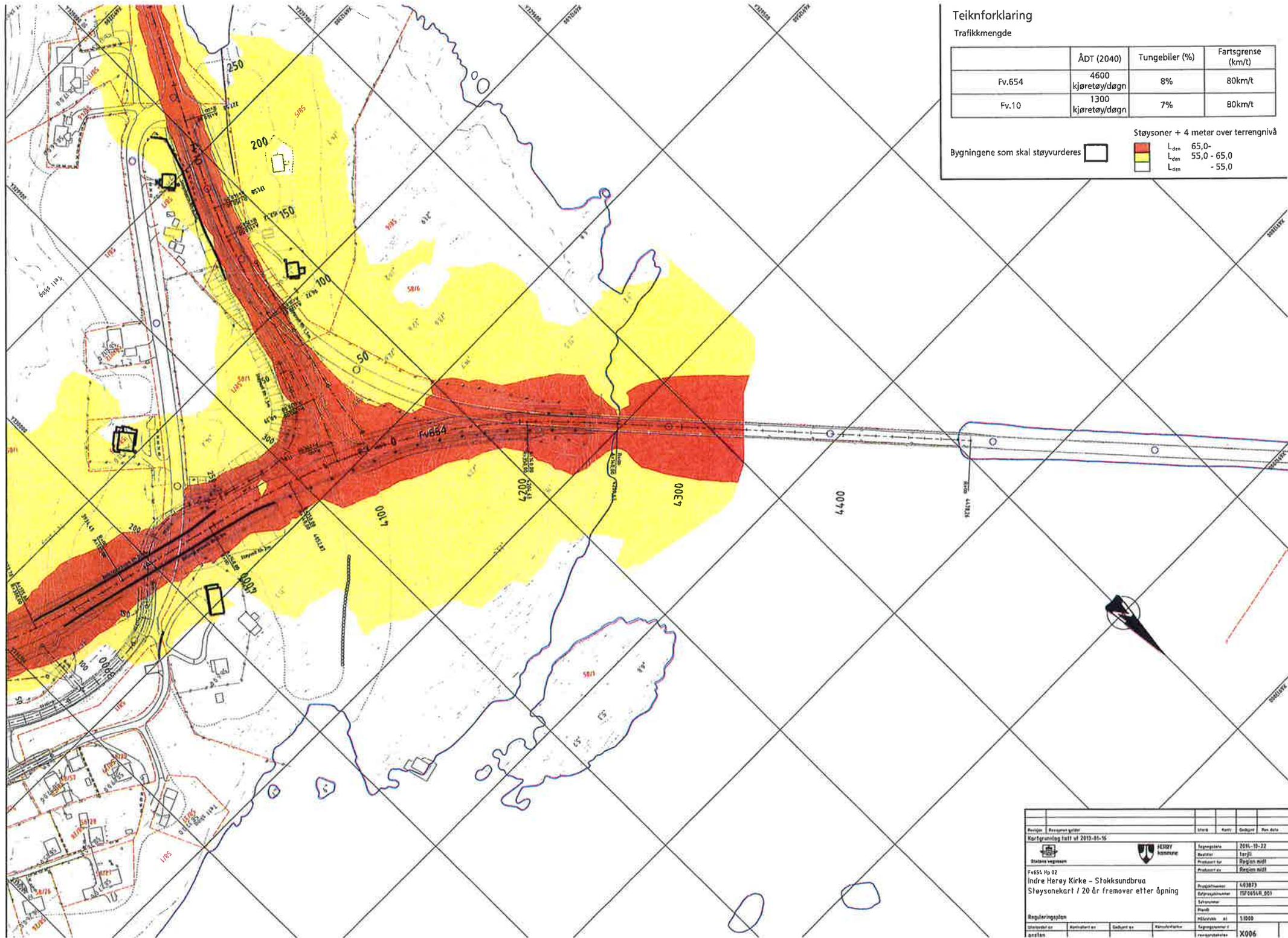
Bygningene som skal støvryddes

Støysoner + 4 meter over terrenghøgde

L<sub>eq</sub> 55,0 - 65,0  
 L<sub>eq</sub> 65,0 - 75,0  
 L<sub>eq</sub> 75,0 - 85,0

Prosjekt	Støysoner + 4 meter over terrenghøgde
Bygningene som skal støvryddes	
ADT (2040)	4600
Tungebiler (%)	8%
Fartsgrensne (km/h)	80km/h
ADT (2040)	1300
Tungebiler (%)	7%
Fartsgrensne (km/h)	80km/h
Bygningene som skal støvryddes	
ADT (2040)	4600
Tungebiler (%)	8%
Fartsgrensne (km/h)	80km/h
ADT (2040)	1300
Tungebiler (%)	7%
Fartsgrensne (km/h)	80km/h





**Teiknforklaring**

**Trafikkmengde**

	ÅDT (2040)	Tungebiler (%)	Fartsgrense (km/t)
Fv.654	4600 kjøretøy/døgn	8%	80km/t
Fv.10	1300 kjøretøy/døgn	7%	80km/t

Bygningene som skal støyvurderes

Støysoner + 4 meter over terrengnivå

L <sub>den</sub> 65,0-	
L <sub>den</sub> 55,0 - 65,0	
L <sub>den</sub> - 55,0	

Revisjon	Revisjon grunnet	Utrett	Dato	Godkjort	Rev. dato
Kartgrunning del 1 av 2019-05-15					
				Tegningsdato: 2019-10-22 Revisjon: 1 Prosjekt for: Region midt Prosjekt nr.: Region midt	
Fv654 Hp 02 Indre Herøy Kirke - Stokksundbrua Støysonekart / 20 år fremover etter åpning				Prosjektnummer: 463873 Støysonekartnummer: 02F0548_001 Skala: 1:1000 Dato: 2019-10-22 Tegningens tittel: Støysonekart	
Reguleringsplan Status: utrett Godkjørt av: [ ] Godkjørt dato: [ ] Prosjektleder: [ ] Tegningens tittel: X006					





HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	BSS	Arkivsaknr:	2012/33
		Arkiv:	L12

---

<b>Utvalsaksnr</b>	<b>Utval</b>	<b>Møtedato</b>
229/14	Formannskapet	03.12.2014

### OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR FOSNAVÅG HAMN - OPPHEVA PLAN - VEGEN VIDARE

**Tilråding frå rådmannen:**

Formannskapet går inn for at forslag til plankart og føresegner for Notaneset vert sendt på avgrensa høyring til aktuelle instansar.

Særutskrift:

## Vedlegg:

1. Brev frå fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 2.7.2014.

## Bakgrunn:

Herøy kommunestyre eigengodkjende områderegeringsplan for Fosnavåg hamn i møte 27.6.2013 (sak 78/13). Melding om vedtak vart sendt til offentlege instansar, grunneigarar og naboar/oppstjarar. Klagefrist var sett til 26.8.2014.

Innan klagefristen vart det sett fram tre klager:

- Ragnvald Vågsholm, datert 28.7.2013.
- Gudbjørg Nørvåg Dale og Solveig Thonstad, datert 22.8.2013.
- Gerd Røren Leine og Olav Emdal, datert 24.8.2013.

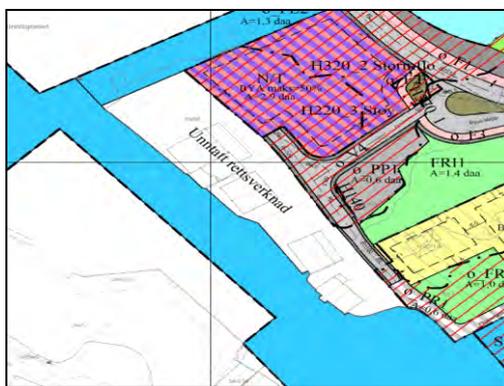
Klagen frå Ragnvald Vågsholm og Gerd Røren Leine og Olav Emdal vart trekte etter oppklaringsmøte mellom kommunen og klagarane. Klagen vart lagt fram for kommunestyret i møte 28.11.2013.

Etter rådmannen si vurdering inneheldt ikkje klagen nye moment i høve til det som låg føre då områderegeringsplanen for Fosnavåg hamn vart vedteken i møte 27.6.2014. Klagen vart ikkje teken til følgje og kommunestyret opprettheldt sitt vedtak i K-sak 78/13. Saka vart sendt til fylkesmannen i Møre og Romsdal for endeleg avgjerd.

Fylkesmannen har i brev, datert 2.7.2014, **oppheva** kommunestyret sitt vedtak. Bakgrunnen for opphevinga er at plankartet inneheld eit kvitt felt utan rettsverknad. Fylkesmannen opplyser at det ikkje er heimel for det i plan- og bygningslova. Kommunen må handsame saka på nytt.

Kommunestyret sitt vedtak er oppheva, med bakgrunn i feil på plankartet. Fylkesmannen har ikkje kommentert/vurdert klagen frå Gudbjørg Nørvåg Dale og Solveig Thonstad. Kommunen legg difor til grunn at klagen frå Dale og Thonstad er godt utgreidd og avklara.

Området unntatt frå rettsverknad på plankartet som vart godkjent i kommunestyret, må takast inn i reguleringsplanen, med reguleringsføremål og tilhøyrande føresegner.



Utsnitt frå områderegeringsplan for Fosnavåg

Historien bak saka:

Formannskapet vedtok i møte 2.10.2012 å leggje forslag til områdereguleringsplan for Fosnavåg hamn ut til offentlig ettersyn. I planforslaget var området på Notaneset lagt ut til naustområde (N1 og N2). Område N2 var markert med omsynssone – bevaring av kulturminne.

Eksisterande naust innanfor N1 inngjekk i planforslaget. I føresegnene var det sagt at nausta skal så langt det let seg gjere takast vare på. Det var lagt inn føresegn om at det ikkje er lov til å byggje på nausta, medan restaurering er tillate. Det vart stilt krav om utarbeiding av detaljplan .



Utsnitt frå planforslaget som låg ute til offentlig ettersyn hausten 2012

Eksisterande naust innanfor N2 inngjekk også i planforslaget. Av føresegnene gjekk det fram av nausta skal takast vare på.

Fylkeskommunen (FK) reiste motsegn mot planforslaget (brev datert 22.11.2012). Bakgrunn for motsegna var at FK krevde at dei fire nausta på Notaneset vernast.

Formannskapet handsama forslag til reguleringsplan etter offentlig ettersyn i møte 19.2.2013. I planforslaget lagt fram for formannskapet, var alle dei fire bygningane markerte som naust som skal takast vare på. Det var lagt inn omsynssone på heile naustområdet på Notaneset.

Ved handsaming av planforslaget, ba formannskapet om at det vert teke kontakt med fylkeskommunen si kulturavdeling med sikte på omgjerding av vernet av nausta på Notaneset.

Kommunen gjekk i dialog med fylkeskommunen. Etter ei grundig vurdering og etter råd frå kulturavdelinga vart område N1 og N2 teke ut av planområdet (unnateke rettsverknad og markert som kvitt på plankartet).

Planforslaget vart godkjent i kommunestyret 27.6.2014.

### **Vurdering:**

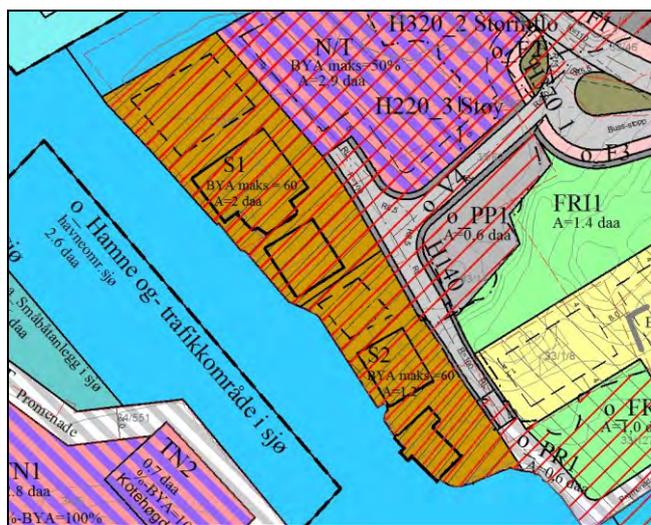
Som nemnt ovanfor gjekk kommunen i dialog med kulturavdelinga, for å få til ei god løysing for området på Notaneset. Kulturavdelinga tilrådde av området vart teke ut av planen, slik at ein kunne vurdere området på nytt seinare.

Ettersom det ikkje er høve til å ta ut område – unnta område frå rettsverknad i reguleringsplanar, må ein søkje etter ei anna løysing. Kystverket stiller krav om

godkjent reguleringsplan for Fosnavåg hamn i samband med mudring av hamna. Kommunen må få på plass ei løysing så fort det let seg gjere.

Kulturavdelinga stilte seg positive til å få til ein kombinasjon av bruk og vern på Notaneset i samband med dialogen med. Dei stilte seg også positive til ei fortetting innanfor området.

Administrasjonen kjem med bakgrunn i signala frå kulturavdelinga med framlegg om at området på Notaneset vert lagt ut til sentrumsføremål (S1 og S2). Sjå kartutsnitt nedanfor.



Formål: Sentrumsformål (S1 og S2)  
Faresone: stormflo (raud skravur)

Omsynssone: Bevaring kulturmiljø  
(svart skravur) på S1 og S2

Areal: 3.2 daa

BYA: maks 50 %

Forslag til utnytting av området på Notaneset

Det er på plankartet lagt til rette for oppføring av to nybygg innanfor området.

Forslag til føresegner

«Sentrumsføremål (S1 og S2)

*Eksisterande bygg innanfor S1 og S2 inngår i planen. Bygga skal takast vare på. Det er ikkje tillate å byggje på bygningane. Restaurering er tillate. Nye bygg kan førast opp som følgje av brann eller naturskade. Ved eventuell oppføring av nye bygg, skal eksisterande arkitektonisk uttrykk/stil leggjast til grunn. Gesims- og mønehøgde skal vere tilsvarande som på eksisterande bygg.*

*I område sentrumsføremål (S1 og S2) kan det leggjast til rette for tenesteverksemd, næring, kontor og bustadføremål (leiligheiter).*

*Det er lagt til rette for oppføring av nybygg innanfor område S1 og S2. Maksimum tillaten gesims-/mønehøgde er 11 meter i høve til cote 0 for nybygg innanfor S1. For område S1 er maksimum BYA 60 %.*

*Maksimum tillaten gesims-/mønehøgde skal vere tilsvarande som på eksisterande bygg innanfor område S2. Ved oppføring av nye bygg innanfor S1 og S2, skal det leggjast vekt på å få til ei god tilpassing til dei eldre sjøhusa på Notaneset. Eksisterande arkitektonisk uttrykk/stil skal leggjast til grunn. For område S2 er maksimum BYA 60 %.*

*Parkeringsbehovet er føreset sett dekt på eige areal. Krav til biloppstillingsplassar følgjer av kommunen sine parkeringsvedtekter til ei kvar tid.*

*Det er krav om utarbeiding av detaljplan for S1 og S2.»*

Administrasjonen ønskjer å få innspel frå formannskapet på forslag til plankart og føresegner, før ein eventuelt sender materialet på ei avgrensa høyring til offentlege instansar, grunneigarar/oppstjarar og naboar.

Saka vil bli presentert meir i detalj i formannskapsmøtet.

**Konklusjon:**

Rådmannen rår formannskapet til å gå inn for at forslag til plankart og føresegner for Notaneset vert sendt på avgrensa høyring til aktuelle instansar.

Fosnavåg, 16.10.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Berit Sandvik Skeide



Herøy kommune  
Postboks 274  
6099 Fosnavåg

HERØY KOMMUNE RÅDMANNEN	
Reg nr	2012/33
Sak nr	855
- 4 JULI 2014	
Ark kode P	112
Ark kode S	
J nr	
Kassasjon	112

## Herøy kommune - vedtak i klagesak etter plan- og bygningslova - Områderegulering for Fosnavåg hamn

Fylkesmannen finn å måtte oppheve kommunen si eigengodkjenning av områderegulering for Fosnavåg hamn. Plankartet inneheld eit kvitt felt utan rettsverknad. Det er ikkje heimel for dette i plan- og bygningslovgivinga.

Eg viser til kommunen sin ekspedisjon av 02.12.13.

Herøy kommunestyre har, under sak nr. 78/13 eigengodkjent områderegulering for Fosnavåg hamn. Føremålet med reguleringa er å avklare framtidig bruk av hamna, samt ivareta omsynet til at hamna også i framtida skal fungere og utvikle seg som fiskehamn.

Gudbjørg Nørvåg Dale og Solvåg Thonstad har klaga på vedtaket i brev av 22.08.13. Kлага gjeld i hovudsak ønske om plassering av bustadtomt på haugen, og flytting av snuplass for buss.

Vedtaket er også klaga på av Gerd Røren Leine og Olav Emdal, samt Ragnvald Vågsholm. Desse har etter møte med kommunen, trekt klagen.

Kommunestyret behandla klagen i møte den 28.11.13 og under sak nr. 143/13 har dei halde fast på kommunestyrets eigengodkjenning i sak nr. 78/13. I medhald av plan- og bygningslova (pbl) § 1-9 er saka etter dette sendt fylkesmannen som klageorgan.

Når det gjeld bakgrunnen for saka elles viser eg til saksdokumenta.

### Fylkesmannens merknader:

Klagen er framsett innafør lovbestemt klagefrist og vilkåra for å behandle dette som klagesak er oppfylt.

Ved behandling av klage over vedtak om eigengodkjenning av reguleringsplan kan fylkesmannen prøve alle sider av saken. Dette gjeld blant anna saksbehandlinga, bruk av lovreglar og kommunens skjønn i reguleringsaka.

### Planområdet

Møre og Romsdal fylkeskommune har i brev av 22.11.12 reist motsegn til planforslaget. Bakgrunnen er at dei krev at dei 4 nausta på Notaneset skal vernast.

Kommunen har løyst dette ved å ta området ut av planen, noko som har resultert i eit kvitt felt inne i planområdet.

Det er ikkje heimel i plan- og bygningslovgivinga til å la planområdet innehalde kvite felt. Dette følgjer føresetnadsvis av pbl. § 12-5, der det går fram at heile planområde skal ha arealføremål. Dette er uttrykkelig presisert i rettleiar om reguleringsplaner av 2005 og tolkingsuttale av 1994, som også må leggjast til grunn for ny plan- og bygningslov. Dersom det ikkje kan takast stilling til alle areal i planområdet, må planområdet avgrensast på nytt, slik at uspesifiserte areal vert halde utanfor.

Etter dette finn fylkesmannen at kommunen sitt vedtak er i strid med plan- og bygningslovgivinga og vedtaket må difor opphevast.

### Merknader til kommunen si sakshandsaming

Sjølv om det ikkje er naudsynt for avgjerda av saka, finn fylkesmannen grunn til å kommentere enkelte forhold med kommunen si sakshandsaming.

Ragnvald Vågsholm har klaga på reguleringa, fordi reguleringa inneberer at gbnr. 33/98 vert utlagt til friområde/grøntområde. Etter initiativ frå kommunen har klagar vore i møte med dei. Det følgjer av kommunen si saksutgreiing at klagar har gjort greie for sine utbyggingsplanar og at kommunen har orientert om bakgrunnen for planarbeid/prosess. Vidare følgjer av saksdokumenta at: «*Ein konkluderte i møtet med at ei mindre endring av formålsgrensene kan forsvarast dersom ikkje tiltaket tilsideset dei hovudformål som planen skal ivareta. Med bakgrunn i konklusjonen, ba Herøy kommune vurdere om det er grunnlag for å trekkje klagen mot områdereguleringsplan for Fosnavåg hamn. Ragnvald L. Vågsholm varsla i e-post av 23.09.13, at han trekkjer klagen mot områdereguleringsplanen for Fosnavåg hamn.*»

Fylkesmannen har merka seg at kommunen fleire gonger har hatt møte med klagarar, som har resultert i at klagarane har trekt klagen. Klagemoglegheita er ein rettighet partane har, og forvaltningslova sine reglar om handsaming av klager skal i utgangspunktet følgjast. Dette er sentralt for ivaretakinga av den einskilde sin rettssikkerheit.

Fylkesmannen føreset at Vågsholm er orientert om at ønska arealbruk krev dispensasjon eller reguleringsendring.

Kystverket har i skriv av 28.02.13 komme med omfattande merknader til planforslaget. Merknadsskrivet er innkomme over 3 månader etter merknadsfristen gjekk ut, og i overkant av ei veke etter at formannskapet handsama reguleringsplanforslaget etter offentlig ettersyn.

Etter kommunen si vurdering representerer merknadane frå kystverket, mindre endringar/justeringar og dei vert ikkje tatt til følge.

Ut frå omsynet til framdrift i planprosessen er det svært uheldig at Kystverket ikkje overheld merknadsfristen. Ein må likevel halde dette opp mot omsynet til saka si opplysing og at planarbeidet er motivert ut frå behovet for utdjuping av Fosnavåg hamn. Det er Kystverket som skal stå for dette og dei har difor kravd godkjend reguleringsplan som sikrar fiskeriinteressene i området.

Fleire av merknadane knyt seg konkret opp mot korleis desse fiskeriinteressene skal ivaretakast, og er soleis sentrale i opplysinga av saka. Fylkesmannen saknar er nærare vurdering av merknadene.

### **Fylkesmannens vedtak:**

Med heimel i plan- og bygningslova § 1-9, jf. forvaltningslova § 34 og Rundskriv T-2/09 frå Miljøverndepartementet, finn fylkesmannen å måtte oppheve kommunens vedtak i sak nr. 78/13. Saka blir sendt tilbake til kommunen for ny behandling i samsvar med det som er nemnt ovafor.

Dette vedtaket er endeleg og kan ikkje påklagast vidare, jf. forvaltningslova § 28.

Eventuelle krav om sakskostnader må setjast fram innan 3 veker etter at dette brevet vart mottatt. Kravet skal avgjerast av fylkesmannen, jf. forvaltningslova § 36.

Partane er underretta om vedtaket ved kopi av dette brevet.

Med helsing

Rigmor Brøste (e.f.)  
Assisterande fylkesmann

Janne Woie  
Fung.direktør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.*

Kopi:

Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Gudbjørg Nørvåg Dale	Nørvågvegen 52	6090	FOSNAVÅG
Ragnvald L. Vågsholm	Nørvågvegen 52	6090	FOSNAVÅG
Kystverket	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Solveig Thonstad	Søbstadvegen 27	7080	HEIMDAL
Olav Emdal	Reitane	6094	LEINØY
Gerd Røren Leine	Lisjeheida 4	6091	FOSNAVÅG



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	AZT	Arkivsaknr:	2013/551
		Arkiv:	L12

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
230/14	Formannskapet	03.12.2014

### REGULERINGSPLAN GANG- OG SYKKELVEG SANDVIKA - STOKKSUNDKRYSET FV 10 - OFFENTLEG ETTERSYN

#### Tilråding frå rådmannen:

Formannskapet vedtek, i medhald av plan- og bygningslova § 12-10, at reguleringsplanforslag for gang- og sykkelveg Sandvika – Stokksundkrysset FV10, datert 11.11.2014, vert lagt ut til offentleg ettersyn.

#### **Særutskrift:**

Offentlege uttaleinstansar  
Grunneigarar, tverrbuarar til planområdet  
Aktuelle lag og organisasjonar

## **Vedlegg:**

1. Framlegg til reguleringsplan for gang- og sykkelveg Stokksundkrysset – Sandvika FV10, datert 11.11.2014.

## **Uprenta vedlegg:**

- Varslingsdokument for oppstart av planarbeid

## **Saksopplysningar:**

Herøy kommune ved Utviklingsavdelinga har her utarbeidd reguleringsplan for ny gang- og sykkelveg langs FV10 frå Stokksundkrysset til Sandvika. Området som er omfatta av reguleringsplan er avgrensa og vist på vedlagt plankart.

Planlegging av ny gang- og sykkelveg på denne strekninga er ein del av eit større arbeid som kommunen har sett i gang med «Gangvegpakke 2013». Dette arbeidet starta som følgje av evaluering av kommunedel for trafikktrygging, der ein såg behovet for å lage eit plangrunnlag for å seinare kunne søkje om å få realisert gang- og sykkelvegane fleire stader i kommunen. Arbeidet blei også sett i samanheng med målet om tryggare skulevegane i kommunen og i lys av dei barnetrakkregistreringane som blei gjennomført i 2012, der barn og unge peika på denne vegen som ei farleg strekning å ferdast langs. Vegstrekninga mellom Sandvika og Stokksund skule er ei slik type som nemnt over.

Oppstart av planarbeidet blei kunngjort i Vestlandsnytt og på kommunen sin heimeside. Grunneigarar, naboar, tverrbuarar, offentleg uttaleinstansar og aktuelle lag/organisasjonar blei varsla med eige brev. Desse partane har blitt gitt høve til å kome med innspel til planarbeidet innan 01.08.2013. Det kom inn totalt 8 innspel frå både offentleg og private.

For å sikre medverknad i planarbeidet gjennomførte Herøy kommune eit ope informasjons- og medverknadsmøte på Herøy rådhus 22.02.2011. Til dette møtet kom det to personar. På grunn av dårleg oppmøte valte ein å avlyse møtet. Deltakarane som møtte opp fekk likevel informasjon frå kommunen og fekk moglegheit til å stille spørsmål om det vidare planarbeidet. Referat frå dette følger som vedlegg til planomtalen.

Til varsel om oppstart av planarbeid, mottok kommunen krav frå Møre og Romsdal fylkeskommune, om at det måtte gjennomførast arkeologiske registreringar i området. Dette arbeidet blei gjennomført i starten på november. Ein har ikkje motteke rapport frå arbeidet med arkeologiske registreringar, men har fått signal frå fylkeskommunen om at det ikkje er gjort funn i området.

Rådmannen vil nedanfor gi ein kort presentasjon av dei mest sentrale elementa i planforslaget. For meir detaljert informasjon om planen, vert det vist til planomtalen.

## **Vurdering og konklusjon:**

### **Planforslaget**

## Vegar

Fylkesveg 10 (o\_V1) er planlagt med ein utbetningsstandard for «øvriga hovedveger» med ÅDT under 1500 kjt/t og fartsgrense 80 km/t (UHø1- veg i samsvar med handbok N100). Samla breidde på fv. 10 er 7,0 meter, med køyrefeltbreidde på 2,75 meter og vegskulder på 0,75 meter. Der fartsgrensa er 80 km/t på vegstrekninga, på vestsida av vegen mot sjøen, er det regulert inn felt mot skråning/sjø med ei breidde på 2.0 meter for rekkverk med fundament. I sone utanfor rekkverk kjem «Anna veggrunn – tekniske anlegg» med ei breidd på 3.0 meter etter Statens Vegvesen sin standard for sideareal. På vegstrekning V1 med 80 km/t, er det regulert inn «anna veggrunn» som mellomrabatt (grøft) med ei breidde på 3.0 meter mellom gang- og sykkelveg og køyrevegen. Gang- og sykkelveg er regulert med breidde på 3.0 meter. På utsida av denne, i austleg retning, kjem Anna veggrunn – tekniske anlegg» med ei breidd på 3.0 meter etter Statens Vegvesen sin standard for sideareal.

Der fylkesvegen har fartsgrense 60 km/t er det ikkje teke med areal til rekkverk mellom køyrbane og anna veggrunn i aust. Det er ikkje vurdert å vere behov for dette etter rekkverksnormalen. I Fartsgrense med 60 km/t er det regulert inn ein mellomrabatt (rekkverk) mellom køyreveg og gang- og sykkelveg. Dette arealet har ei breidde på 2.0 meter. Gang- og sykkelvegen er regulert med ei breidde på 3.0 meter. I tillegg kjem anna veggrunn – tekniske anlegg. Minimumsbreidde for dette arealet er 3.0 meter i samsvar med Statens Vegvesen sin standard.

Vegane o\_V2 og o\_V3 er regulert som offentlege (kommunale vegar) og vist i plankartet.

## Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg er regulert med breidde på 3.0 meter og vist på plankartet.

## Anna veggrunn – tekniske anlegg

Formålet er nytta framfor grøntstruktur etter signal frå Statens Vegvesen. Areal regulert til anna veggrunn – tekniske anlegg er alt av grønnt og sideareal til gang- og sykkelveg og fylkesvegen. Innanfor her kan det leggast leidningar og kummar i bakken og førast opp veglys og naudsynte murar der desse skal erstatte skråning eller nyttast i kombinasjon med desse.

Planforslaget skal legge til rette for ny gang- og sykkelveg langs fylkesveg 10 frå Stokksundkrysset til gamlevegen i Sandvika. Målet er å betre tilhøva til mjuke trafikantar og gi desse ein tryggare ferdsel langs Fylkesveg 10. Det er også ei målsetting med planarbeidet å legge grunnlag for at ein ny gang- og sykkelveg kan etablerast som eit ledd i arbeidet med tryggare skuleveg for borna som skal til og frå Stokksund skule.

I planarbeidet har ein lagt til grunn Statens Vegvesen sin vegnormal «Handbok N100» som utgangspunkt for dei løysingane som er valt for gåande og syklande langs FV10.

## Avkøyrslar

Det inngår i plan private felles avkøyrslar som er regulert i plankartet.

Det er i planomtalen gjort ei grundig vurdering av konsekvensane av planforslaget. Risiko og sårbarheit er også vurdert. Det er ikkje avdekt uheldige tilhøve i dette arbeidet. Rådmannen viser til planomtale og tilhøyrande ROS-analyse. Rådmannen meiner plankartet med tilhøyrande dokument som no ligg føre er godt gjennomarbeidd. Arealbruken ei vesentleg betring av trafikktryggleiken for denne delen av kommunen.

Etter rådmannen si vurdering vil planforslaget innebere eit grunnlag for seinare realisering av eit trafikktryggingstiltak som kan sikre ein tryggare skuleveg for borna i Stokksund og i Sandvika. Dette er også i samsvar med Møre og Romsdal fylkeskommunen sin strategi for mjuke trafikantar.

Det er elles gjennomført ein sjekk i Miljødirektoratet sin database for naturmangfald. Dei registrerte artsforekomstane i området er andefugl, vade-, måke- og alkefuglar og beiteområde for denne arten med verdi C. Gruntvassområde som er overvintringsplass for vass og sjøfugl, m.a. smålom, horndykker, ærfugl, sjørre, havelle, siland og teiste. Rådmannen viser til at desse områda hovudsak er markert utanfor planområdet og på motsatt side av vegen frå der gang- og sykkelvegen skal etablerast. Ein ikkje sjå at dette kjem i konflikt med naturmangfaldet i området. Utover dette kan ein ikkje sjå at det er kjent spesielle tilhøve knytt til naturmangfaldet innanfor planområdet jfr. tilgjengeleg databaser. Ein vil konkluderer med at planlagt arealbruk vil difor ikkje innebere noko meirbelastning for naturmangfaldet i området.

Konsekvensar for folkehelse:

**Positivt.**

Konsekvensar for beredskap:

**Ingen særskilte**

Konsekvensar for drift:

**Ingen særskilte**

Konsekvensar for økonomi:

**Ingen særskilte**

Fosnavåg, 14.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Aleksander Zahl Tarberg



**TEIKNFORKLARING**  
**SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL §12-5 NR.2)**

Gåring  
 Gårdsfylkesveg  
 Annet regulerings tekniske anlegg

**Juridiske linjer og punkt**

Regulerings- og tekniske grenselinjer  
 Planens begrensning  
 Formålsgrense  
 Reguleringsgrense  
 Frakatake  
 Reguleringsgrense  
 Målestørrelse

Basiskartet er tegnet med svak gråfarge  
 Eierform:  
 o = Offentlig formål  
 f = Følles privat formål

Kartopplysninger  
 Kilde for basiskart: Geovest AS  
 Plan for basiskart: November 2014  
 Koordinatsystem: UTM zone 32 E (Ea99)  
 Høydegrunnlag: NN 1954

Ekvivalens 1 meter  
 Kartmålestokk 1:1000 (A0)  
 0 10 20 30 40 50 m

Detaljplan-ID: **DETALJPLAN - PBL (2008) § 12-3**  
**Reguleringsplan gang- og sykkelveg Sandvika - Stokksundkrysset FV10**  
 Henv (1315) MED TILHØYRANDE REGULERINGSFORREGENER  
 Kartprosjekt: **Utviklingsavdelinga**

Revisjon av plankart	SAK	DATO	SIGN.
A			
B			
C			

**Kommunestyrets vedtak:**  
 2. gangs behandling i Formannskapet  
 Offentlig ettersyn fra: .....

**PLANEN UTARBEIDET AV:** Utviklingsavdelinga  
 PLANNR: **TEGNR: SAKSBEH:**  
 201268 000 AZZ

# DETALJREGULERINGSPLAN GANG- OG SYKKELVEG SANDVIKA – STOKKSUNDKRYSET

Arealplan-ID: 201309 Arkiv: \_\_\_\_\_ Eigengodkjenning: \_\_\_\_\_ Dato: \_\_\_\_\_

## Reguleringsplanen sin intensjon:

*Planen skal legge til rette for ein arealbruk som gjer det mogleg å prosjektere og utføre ein ny gang- og sykkelveg frå Sandvika til Stokksundkrysset. Løysingane i planen skal også legge til rette for å gi mjuke trafikantar og skuleborn ein tryggare ferdsel langs fylkesvegen.*

## § 1 - GENERELT

### § 1.1 – GYLDIGHEITSOMRÅDE

Reguleringsføresegnene gjeld for området som på plankartet er vist med reguleringsgrenser. Innanfor grensene skal areala nyttast – og plasserast – slik som planen (plankartet og føresegnene) fastset.

### § 1.2 - ANDRE FØRESEGNER

Føresegnene kjem i tillegg til ei kvar tid gjeldande sentral og kommunale lover og føresegner.

### § 1.3 – PRIVATRETTSLEGE AVTALAR

Etter at reguleringsplanen med tilhøyrande føresegner er gjort gjeldande, kan det ikkje gjerast privatrettslege avtalar som er i strid med planen.

### § 1.4 – UNIVERSELL UTFORMING

Gang- og sykkelvegen med tilhøyrande areal, skal planleggast og utformast etter prinsippa om universell utforming. .

### § 1.5 – AUTOMATISK FREDA KULTURMINNE

Dersom det i samband med tiltak i marka blir funne automatisk freda kulturminne som ikkje er kjende, skal arbeidet straks stogkast og det skal takast kontakt med kulturminnemynde.

### § 1.6 – FRISIKT

Frisiktlinjer i vegkryss må ikkje utnyttast slik at det på noko tidspunkt hindrar den frie sikta. Areal innanfor frisiktlinja skal planerast ned til 0.5 meter over tilgrensande vegar sitt nivå.

## **§ 2 – FELLESEFØRESEGNER**

### **§ 2.1 TERRENGINNGREP**

Område for anlegg skal ha ei utforming med best mogleg tilpassing til terreng, landskap og vegetasjon. Der det er behov for murar i skråning mot etablerte eigedomar, skal desse førast opp framfor bratte jordskråningar.

Det skal leggast vekt på å oppnå at inngrep i terrenget skal planleggast og utførast på ein slik måte at verknadane vert så små som mogleg.

### **§ 2.2 OVERFLATEVATN**

Ved prosjektering av løysingar og utbygging av anlegg innanfor planområdet, skal det takast omsyn til overflatevatn i nærområdet. Det må takast omsyn til dagens kanalar for overflatevatn og sikre at overvatn i området blir leia bort på ein forsvarleg måte. Løysingar for handtering av overflatevatn må dokumenterast ved nærare detaljprosjektering og byggeplan.

## **§ 3 - REGULERINGSFØREMÅL**

Arealet innanfor reguleringsgrensene skal nyttast i samsvar med PBL til følgjande føremål slik:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr.2):

Køyreveg, o\_V

Private avkøyrslar, f\_V

Gang- og sykkelveg, o\_GSV

Annan veggrunn – tekniske anlegg

## **§ 4 – SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL. § 12-5, nr. 2):**

I trafikkområdet skal det byggjast køyreveg med tilhøyrande grøft, gang- og sykkelveg, murar, skjeringar og fyllingar (skråningar).

o\_V1 er offentleg veg

f\_V er felles private avkøyrslar mot offentleg veg

Innanfor området køyreveg kan det etablerast rekkverk.

Området GSV er areal til offentlege gang- og sykkelveg.

Områda AVG er annan veggrunn – tekniske anlegg og er offentleg sideareal til veg eller gang- og sykkelveg.

I areal regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan det leggjast VA-leidningar, el-fiber og telekabler. Det vert tillate med etablering av naudsynte kummar, fundament, stolpar og mindre skap som har direkte tilknyting til offentleg infrastruktur.

Vegskråningar utanom grøfteareal skal tilsåast med stadeigen vegetasjon. Der det er større nivåskilnader i overgang mellom arealformåla kan det førast opp murar. Større nivåskilnader mot ytterliggande skråning skal sikrast med rekkverk eller mur.

Mindre endringar i skråningsutslag som går ut over arealføremålet vil kunne skje som følge av uføresette forhold, som til dømes grunnforhold eller feil i kartgrunnlaget. Areal som ikkje vert brukt til annan veggrunn vil kunne nyttast til det føremålet som til liggande areal har.

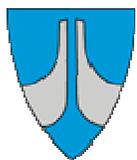
**\* Føresegner av 11.11.2014 (Utv.avd)**

**\*\*Godkjend av kommunestyret i K-sak \_\_\_/\_\_\_, \_\_\_ 20\_\_**

**Fosnavåg, \_\_\_\_\_**

\_\_\_\_\_

**Ordførar**



**HERØY KOMMUNE**

**Plan-ID: 201268**



**REGULERINGSPLAN FOR GANG OG SYKKELVEG – FYLKESVEG 10  
SANDVIKA STOKKSUNDKRYSET**

**PLANOMTALE**

**NOVEMBER 2014**

## **INNHALD**

<b>1 - BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET.....</b>	<b>3</b>
Formålet med planarbeidet .....	
Tidlegare vedtak i saka.....	
Planprosess .....	
Konsekvensutgreiing.....	
<b>2 - OMTALE AV PLANOMRÅDET - EKSISTERANDE TILHØVE.....</b>	<b>4</b>
Lokalisering og arealbruk.....	
Leidningar i grunnen og høgspenningsanlegg.....	
Pågåande reguleringsplanarbeid.....	
Overordna planar og retningslinjer.....	
<b>3 - OMTALE AV PLANFRAMLEGGET .....</b>	<b>6</b>
Normalprofil .....	
Planlagd arealbruk.....	
Føresegner og omsynssoner.....	
Risiko og sårbarheit.....	
<b>4 - KONSEKVENSAAR AV PLANFRAMLEGGET .....</b>	<b>8</b>
Støy .....	
Landskap .....	
Konsekvensar for landbruk .....	
Trafikktryggleik.....	
Naturmangfald.....	
Barn- og unge.....	
Estetikk og miljø.....	
Kulturminne.....	
<b>5 - MEDVERKNAD I PLANPROSESSEN.....</b>	<b>12</b>
<b>6 – VEDLEGG.....</b>	<b>12</b>

# **1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET**

## **1.1 Formål med planen**

Målet med planarbeidet er å leggje ny gang og sykkelveg frå avkøyrsløp til Sandvika og fram til Stokksundkrysset - langs Fylkesveg 10. Planarbeidet blir sett i samanheng og tilpassa Statens Vegvesen Region Midt sitt planarbeid for omlegging av Stokksundkrysset og FV654. Resultatet av planprosessen skal vere eit grunnlag for å kunne fysisk realisere eit trafikksikkert tilbod for gåande og syklende på vegstrekninga. Dette er ein offentleg reguleringsplan. Framlegget er utarbeidd av utviklingsavdelinga (planavdelinga) i Herøy kommune på vegne av Formannskapet (planutvalet).

## **1.2 Tidlegare vedtak i saka**

Gang- og sykkelvegstrekninga inngår som planlagd gang- og sykkelveg i arealdelen i kommuneplanen 2013-2025, vedteken i Herøy kommunestyre den 30.10.2014. Tiltaket er prioritert i Herøy kommune si planprioritering.

## **1.3 Planprosess**

Varsel om planoppstart har vore kunngjort i Vestlandsnytt og på kommunen sine nettsider med frist for innspel til planarbeidet den 01.08.2013. Brev med melding om oppstart har også vore sendt grunneigarar og offentlege høyringsinstansar for uttale.

Det er vidare gjennomført informasjons- og medverknadsmøte den 31.10.2013 på Herøy rådhus. Referat frå møte følgjer planomtalen som vedlegg.

## **1.4 Konsekvensutgreiing**

Herøy kommune har vurdert det slik at planarbeidet ikkje utløyser krav om KU (konsekvensutgreiing), då tiltaket er i tråd med overordna plan, samt at det ikkje vil få vesentlege verknader for miljø og samfunn, jfr. Plan- og bygningsloven §§ 4-2 og 12-2 tredje ledd, samt § 4-2 i forskrift om konsekvensutgreiing.

Som ein del av planarbeidet vil det bli gjennomført ei ROS- analyse (Risiko og sårbarheitsanalyse), samt at ein vil avklare om det er behov for andre utgreiingar / analyser som ein del av planomtalen.

## 2. OMTALE AV PLANOMRÅDET - EKSISTERANDE TILHØVE

### 2.1 Lokalisering og arealbruk

Planområdet er lokalisert på nordsida av Gurskøya, langs FV10 i Herøy kommune. Avgrensing av planområdet er vist med svart stipla linje (plangrense) på plankartet og strekk seg frå Stokksundkrysset til avkøyrsløse mot bustadområdet i Sandvika.

Området er prega av spreidd bebyggelse, der nokre bustadeigedomar ligg nær fylkesvegen på austsida. På vestsida av fylkesvegen finn ein strandsone og spreidd naustbebyggelse.

### 2.2 Leidningar, tekniske anlegg høgspenningsanlegg

Ein er ikkje kjent med at det er lokalisert høgspenningsanlegg innanfor planområdet.

Ein er ikkje kjende med at det går evt vassleidningar i trasen for ny gang. Det går el-og telekablur i området som er påvist i samband med arkeologiske utgravningar. Evt leidningar må takast omsyn til ved utbygging.

### 2.3 Pågåande reguleringsplanarbeid



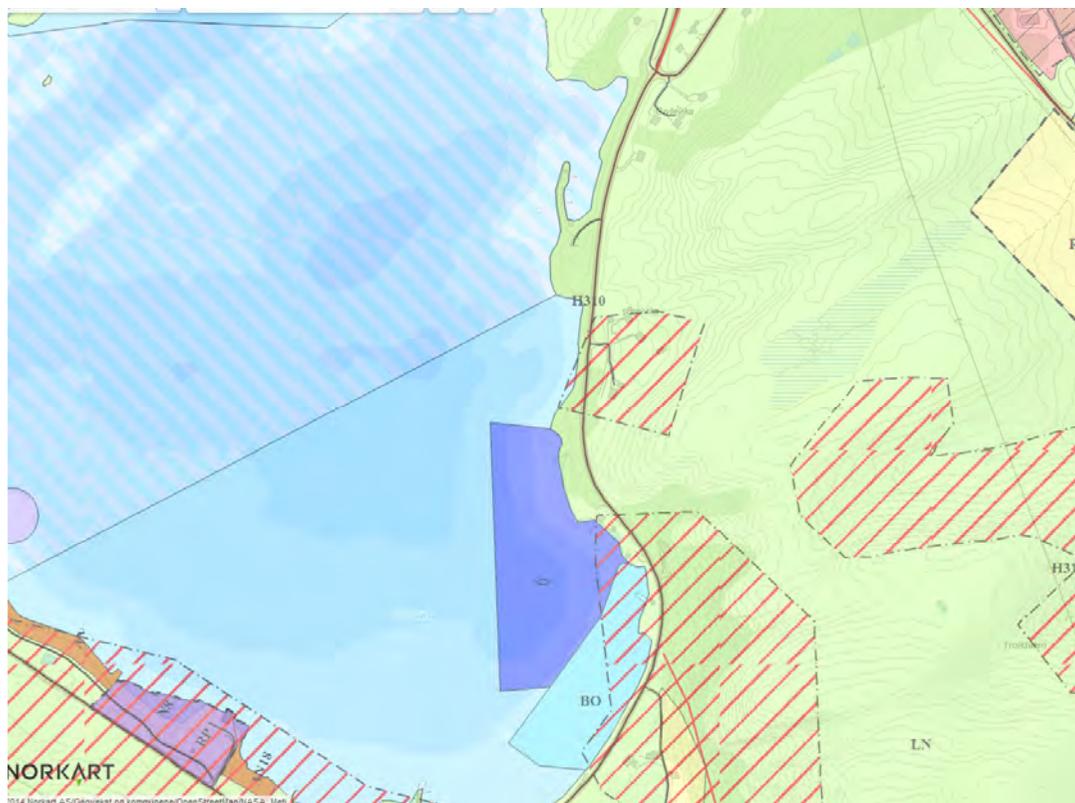
Planarbeidet med ny gang- og sykkelveg mellom Sandvika og Stokksundkrysset blir sett i samanheng med Statens Vegvesen sitt pågåande planarbeid for omlegging av FV654.

Plan for omlegging av krysset medfører at fylkesveg 10 vil frå området med dagens kryss med fv. 654 i staden gå rett fram og komme inn på den nye fv. 654 i eit nytt T-kryss. Det vil i dette nye krysset bli bilistane på fv. 10 som har vikeplikt for trafikken på fv. 654, som er meir hensiktsmessig ut frå trafikktalet og veggeometri.

Reguleringsplan for gang- og sykkelvegen er tilpassa vegvesenet sin plan med tanke på linjeføring og plangrense.

## 2.4 Overordna planar og retningslinjer

### Kommuneplanens arealdel 2014

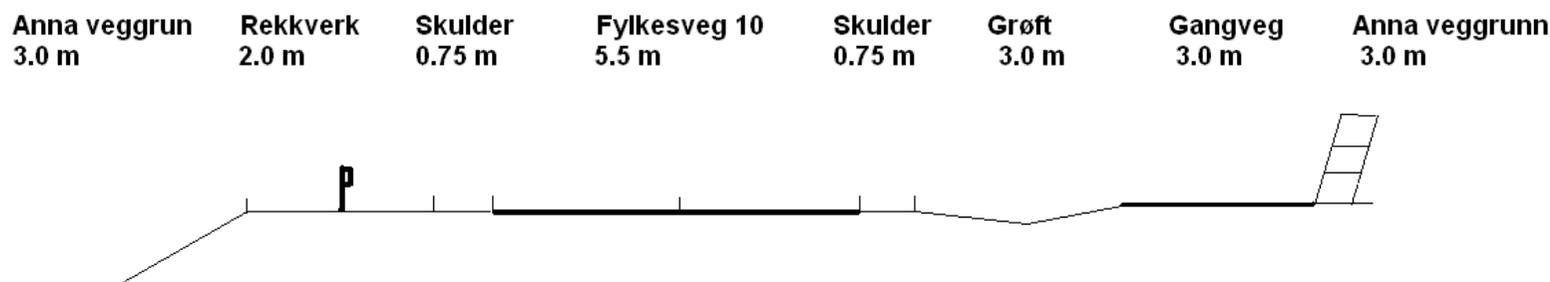


I gjeldande kommuneplan er det langs FV 10 lagt opp til at det kan etablerast gangveg. Areala som grensar til gangveg er sett av til LNF-område og bustadformål i kommuneplan frå 2014.

### 3. OMTALE AV PLANFRAMLEGGET

#### 3.1 Normalprofil

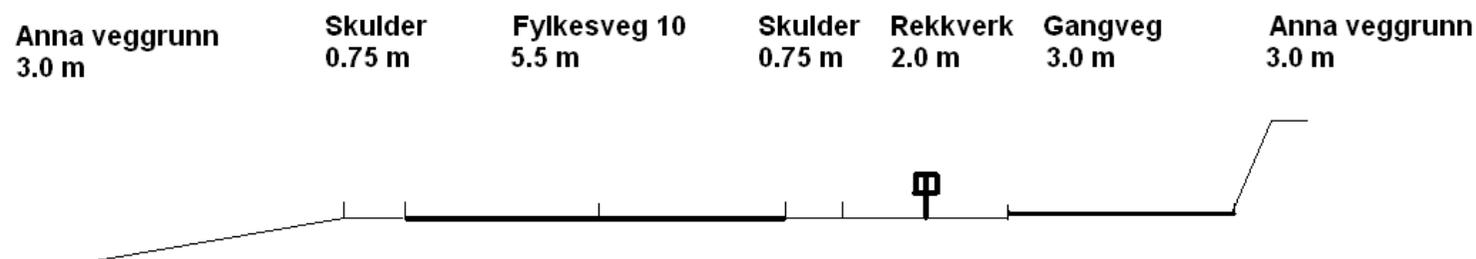
Figur 1: Tverrprofil U-HØ1, vegbreidde (målt i m) V1 – Fartsgrense 80 kmt/t.



Fylkesveg 10 er planlagt med ein utbetningsstandard for «øvriga hovedveger» med ÅDT under 1500 kjt/t og fartsgrense 80 km/t (U-HØ1-veg i samsvar med handbok N100). Samla breidde på fv. 10 er 7,0 meter, med køyrefeltbreidde på 2,75 meter og vegskulder på 0,75 meter, sjå Figur 10. Der fartsgrensa er 80 km/t, på vestsida av vegen mot sjø, er det regulert inn felt for rekkverk mot skråning/sjø. Denne har ei breidde på 2.0 meter for rekkverk med fundament. I sone utanfor rekkverk kjem «Anna veggrunn – tekniske anlegg» med ei breidd på 3.0 meter etter Statens Vegvesen sin standard for sideareal. På vegstrekning V1 med 80 km/t, er det regulert inn «anna veggrunn» som mellomrabbatt (grøft) med ei breidde på 3.0 meter mellom gang- og sykkelveg og køyrevegen. Gang- og sykkelveg er regulert med breidde på 3.0 meter. På utsida av denne (aust) kjem Anna veggrunn – tekniske anlegg» med ei breidd på 3.0 meter etter Statens Vegvesen sin standard for sideareal.

Det er teke inn i plan at det ved inngrep i bebygde tomter kan førast opp mur som erstatning for skråning mot veg. Detaljar kring dette må avklarast gjennom utarbeiding av byggeplanar.

**Figur 2: Tverrprofil U-HØ1, vegbreidde (målt i m) V1 – Fartsgrense 60 km/t.**



For den delen av vegstrekninga som har 60 km/t er det ikkje teke med areal til rekkverk mellom køyrbane og anna veggrunn i aust. Det er ikkje vurdert å vere behov for dette etter rekkverksnormalen. I Fartsgrense med 60 km/t er det regulert inn ein mellomrabatt (rekkverk) mellom køyreveg og gang- og sykkelveg. Dette mellomarealet har ei breidde på 2.0 meter. Gang- og sykkelvegen er regulert med ei breidde på 3.0 meter. I tillegg kjem anna veggrunn – tekniske anlegg. Minimumsbreidde for dette arealet er 3.0 meter i samsvar med Statens Vegvesen sin standard.

### **3.2 Planlagd arealbruk**

Arealformåla i planforslaget er køyrveg, annan veggrunn-tekniske anlegg og gang- og sykkelveg. Desse formåla med tilhøyrande linjeføring går fram av plankartet.

Frisikt i avkøyrslar er vist med linjer i plankartet og er definert ut i frå Statens Vegvesen sin vegnormal n100.

### **3.3 Føresegner og omsynssoner**

Det er i eige vedlegg føresegner som skal utdjupe løysingane i plankartet og som samla vil vere juridiske dokument som skal gjelde for arealbruken i området. Det er teke inn eigne føresegner som skal regulere frisikt i avkøyrslar.

### **3.4 Risiko og sårbarheit (ROS)**

Det er gjennomført ei enkel risiko- og sårbarheitsanalyse som går fram av eige vedlegg. Så langt ein kan sjå av tilgjengeleg kunnskap er det ikkje spesielle moment knytt til ROS-vurderingar som gjer seg gjeldande innanfor planområdet.

## **4. KONSEKVEN SAR AV PLANFRAMLEGGET**

### **4.1 Støy**

Plangrepet tilfører ikkje området nye støykjelder. Det er difor ikkje gjennomført støymålingar i området.

### **4.2 Landskap**

Løysingane innanfor planområdet vil medføre inngrep i landskapet. Særskilt vil dette gjelde aust for den planlagde gang- og sykkelvegen. For å få plass til ny gang- og sykkelveg på austsida av FV10 vil ein måtte gjere inngrep i terrengformasjonane som grenser til dagens fylkesveg. Det er i føresegnene teke inn krav om sikring og tilplanting av fjellskjeringar der det vert inngrep i desse. Mot bebygde bustadeigedomar vert det opna opp for at det byggast murar mellom tomt og vegareal.

### **4.3 Konsekvensar for landbruk**

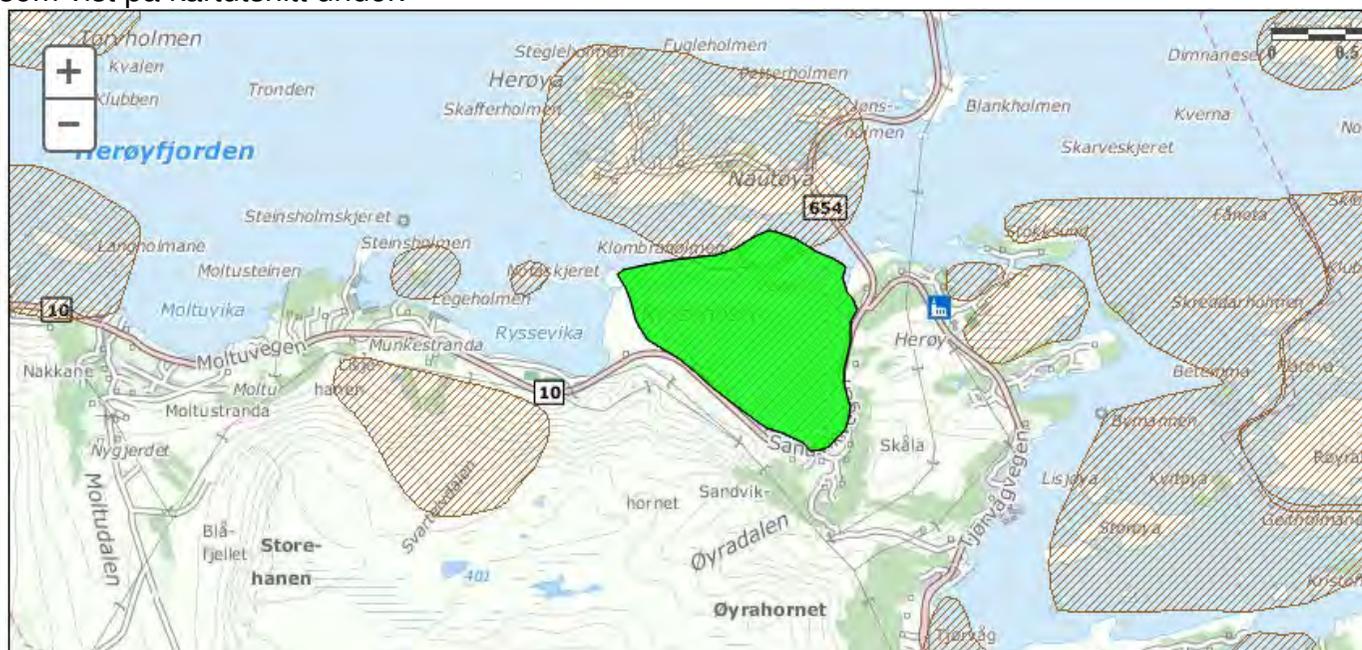
Planområdet omfattar areal som har arealtype fulldyrka jord. Areala har LNF-formål i kommuneplanens arealdel. Ein har i planarbeidet søkt å gjere grep for å minimalisere inngrep i desse areala, slik at ein kan unngå større konsekvensar for landbruksareal.

#### 4.4 Trafikktryggleik

Løysingane i planområdet vil styrke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar langs fylkesveg 10 frå Sandvika til Stokksund. Gjennom å skilje gåande og syklande frå biltrafikken med fortau, vil trafikkbilete bli differensiert og meir oversiktleg for den samla trafikken i dette området. Plangrepet vil vesentleg styrke trafikktryggleiken og bidra til ein tryggare skuleveg til og frå Stokksund barne- og ungdomsskule.

#### 4.5 Naturmangfald

Det er gjennomført undersøkingar i Miljødirektoratet sin databaser. Resultatet viser at det er førekomst av artar innanfor området som vist på kartutsnitt under.



Dei registrerte artsforekomstane i området er andefugl, vade-, måke- og alkefuglar og beiteområde for denne arten med verdi C. Området var opphavleg registrert med artskoden Sjøfugl. Dette har under konvertering til ny versjon av naturbasen vorte omkoda til Vade/måke/alkefugl dersom ikkje openberre opplysningar tilseier noko anna. Gruntvassområde som er overvintringsplass for vass- og sjøfugl, m.a. smålom, horndykker, ærfugl, sjørre, havelle, siland og teiste.

Etter det ein kan sjå vil ikkje den planlagte gang- og sykkelvegen kome i konflikt med desse artane, då gangvegen i all hovudsak blir lokalisert på austsida av ein allereie etablert fylkesveg gjennom området. I naturbasen går det fram at beiteområdet for fugl er knytta til gruntvassområda og at desse vassområda er overvintringsplass for artane. Ny gangveg er planlagt på land og på motsatt side av vegen for desse vassområda.

#### 4.6 Barn- og unge



Barnetrakkregisteringar frå 2012 viser at born og unge sjølv har vurdert at ferdsel frå Sandvika til Stokksund skule er utrygt (markert med raud farge). Dagens Stokksundkryss er av born og unge markert som eit farleg kryss.

Ny gang- og sykkelveg og omlegging av Stokksundkrysset med meir areal til gang- og sykkelveg vil vere løysing på problemet med farleg skuleveg. Ein vurderer det slik at dette planforslaget vil kunne styrke interessene til barn og unge, då realisering av nytt gangveg på denne strekninga vil skape ein tryggare ferdselsåre langs fylkesvegen.

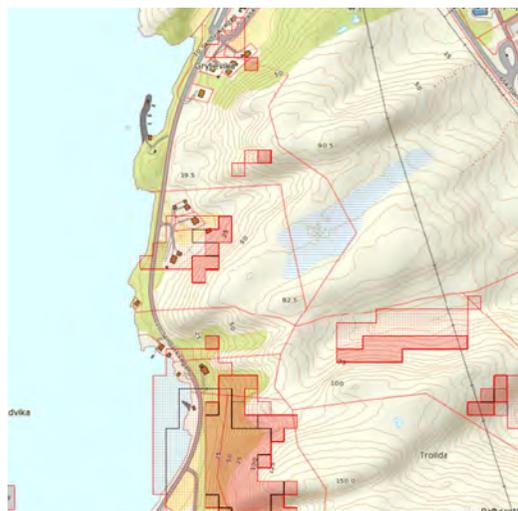
#### 4.7 Estetikk og miljø

Løysingane i planforslaget vil ikkje generere større skjeringar/fyllingar. Det er teke med punkt i føresegne om at der slike terrengutslag gjer seg gjelande, skal desse tilplantast med stadeigen vegetasjon.

Større nivåskilnader i terrenget og inn mot bustadeigedomar kan regulerast ved bruk av murar. Detaljar rundt dette må avklarast i samband med utarbeiding av byggeplanar når gangvegen skal realiserast.

#### 4.8 Kulturminne

Det er ikkje registrerte automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringar innanfor planområdet i november 2014 og det er ikkje påvist kulturminner i området.



#### 4.9 Skredfare

Deler av planområdet er i NVE sin skredatlas markert som utløysingsområde og utløpsområde for snøskred og steinsprang.

Omfanget av områder med potensiell fare for skred er vist på kartutsnitt under.

Forslag til reguleringsplan legg ikkje til rette for ny bebyggelsen langs vegtrasen og det er soleis ikkje gjort nærare vurderingar kring den potensielle faren for skred i desse områda.

## **5. MEDVERKNAD I PLANARBEIDET**

Det har i alt kome 8 innspel til planarbeidet. Desse går fram av vedlegg til denne planomtalen og er kommentert handsama av kommunen i eige vedlegg.

## **6. VEDLEGG**

V1 – ROS-analyse

V2 - Innspel til planarbeidet

V3 - Merknadsskjema – behandling av innspel til planoppstart

V4 - Referat frå informasjon- og medverknadsmøte 31.10.2013.

1

Ⓢ

Hjalmar Løvøy.

HERØY KOMMUNE		Sandvik 2606 2013.
RADMANNEN		
Herøy nr.	2013/551	Saksbeh. ART
- 1 JULI 2013		
Ark kode P	612	
Ark kode S		
Jnr	Dnr nr	3
Kassasjon		

Til Herøy kommune  
postbos 274  
6099 Fosnavåg.

Innspill med Reguleringsplan gang og sykkelveg Sandvika – Stokksundkrysset  
FV 10>.

Grunneigar av gr.59 br nr 27. vil at den del som i dag er plen og vil kome inn i  
planlagt gangveg berre vert lagt oppover mot bolihuset og planert .  
I det som blir skråning mot gangfelt må bli en støttemur av Recon murblokk  
med et lite gjerde på og at de blir 1 – 2 rørstikk gjennom gangvegen.

Mvh,  
*Hjalmar Løvøy*  
Hjalmar Løvøy.



Herøy kommune  
Postboks 274  
6099 Fosnavåg

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
	12.06.2013	38705/2013/REGULERINGSPLAN/1515	Kristian Hole Fløtre, 71 25 82 94	02.07.2013

## **Herøy kommune - detaljregulering - reguleringsplan - gang- og sykkelveg langs Fv 10 - strekninga Sandvika-Stokksundkrysset - fråsegn ved varsel om oppstart**

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

### **Automatisk freda kulturminne**

Vi er ikkje kjent med automatisk freda kulturminne i eller ved planområdet. Delar av planområdet ser ut til å ha potensiale for slike funn, og vi varslar med dette at det kan verte aktuelt å sette krav om nærare arkeologisk registrering, jf. lov om kulturminne § 9, i samband med reguleringsplanen. Jamfør kml. §10 er det tiltakshavar som lyt dekke kostnadane ved registreringa. Vi vil vurdere § 9 og eventuelt omfanget av § 10 gjennom ei synfaring i området, og vil kome attende med nærare uttale etter dette.

Vi gjer merksam på at vi vil måtte fremje motsegn til planar som vert lagt ut til offentleg ettersyn utan at § 9 er oppfylt og eventuelle påviste automatisk freda kulturminne er ivareteke på ein god måte i planen.

Dette brevet er elektronisk godkjent og vil ikkje bli utsendt i papir.

Med helsing

Johanny Loen  
plansamordnar

Kristian Hole Fløtre  
rådgivar

Kopi:  
Statens vegvesen, Region midt  
Fylkesmannen i Møre og Romsdal, her

Herøy kommune  
Postboks 274  
6099 Fosnavåg

col (E)

HERØY KOMMUNE	
RADMANNEN	
2013/551	Saksbeh. ART
10 SEPT, 2013	
Ark. kode P	112
Ark. kode S	
J. nr.	Dok. nr. 12
Kassasjon	



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Dykkar ref: Dykkar dato: Vår ref: Vår saksbehandlar: Vår dato:  
53927/2013/REGULERINGSPLAN/1515 Kristoffer Dahle, 71 25 89 03 06.09.2013

## Herøy kommune - detaljregulering - reguleringsplan - gang- og sykkelveg langs fv 10 - strekninga Sandvika-Stokksundkrysset - krav om arkeologisk registrering

Vi viser til uttale ved melding om oppstart av planarbeid for gang- og sykkelvei langs Fv10 på strekninga Sandvika-Stokksund-krysset, samt vår fråsegn datert 02.07.2013. Vi har no vore på synfaring i området, og vurderer dette til å ha eit visst potensial for funn av automatisk freda kulturminne.

Dette inneber at vi må gjere registreringar før vi kan gi endeleg fråsegn til planen. Vi gjer merksam på at tiltakshavar må dekkje utgiftene ved ei slik registrering, jamfør §§ 9 og 10 i kulturminnelova. Det vil kunne vere aktuelt å sjakte med gravemaskin i dyrka mark for å finne spor etter graver, busetjingsspor eller andre kulturminne utan synleg markering på overflata. Tiltakshavar må sjølv skaffe gravemaskin med førar til registreringa, jamfør kulturminneloven § 10. Gravemaskina bør helst vere over 15 tonn, og ha vribar skuff med flatt skjær og minst 1,20 m breidd.

Tidsbruken for den arkeologiske registreringa er rekna til 3 dagsverk, noko som gjev ei økonomisk ramme på kr 18000,-. Dette dekkjer løn og administrasjonsutgifter, samt reise- og opphaldskostnadar etter statlege satsar. I tillegg kjem for- og etterarbeid på eitt dagsverk. Denne type arbeid er friteke frå meirverdiavgift. Om uførutsette tilhøve fører til forlenga registrering vil vi varsle om dette. Det kan i samband med registreringa verte aktuelt å datere eventuelle funn, særleg der ein er i tvil om alder og vernestatus. Det vert derfor budsjettert med inntil 1 C14-analyse à kr. 4000,- i tillegg til budsjettet for arbeidet.

Samla økonomisk ramme for det arkeologiske arbeidet utgjer:

Feltarbeid	kr. 18 000,-
Etterarbeid	kr. 2 000,-
C14-analyser (1 stk)	kr. 4 000,-
<b>Sum</b>	<b>kr. 24 000,-</b>

Kulturavdelinga ber om skriftleg aksept på budsjettet.

Med helsing

Bjørn Ringstad  
fylkeskonservator

Kristoffer Dahle  
arkeolog

Kopi:  
Statens vegvesen Region Midt Fylkeshuset 6404 Molde



Statens vegvesen

Herøy kommune  
Postboks 274  
6099 FOSNAVÅG

②

⑤

HERØY KOMMUNE RÅDMANNEN	
Ansatt: 2013/551	Saksnummer: A21
- 3 JULI 2013	
Akkontant: L12	
Utskrift: 5	

Behandlande eining:  
Region midt

Sakshandsamar/innvalsnr:  
Hallvard Sæverud - <tomt>

Vår referanse:  
2013/070457-002

Dykkar referanse:

Vår dato:  
02.07.2013

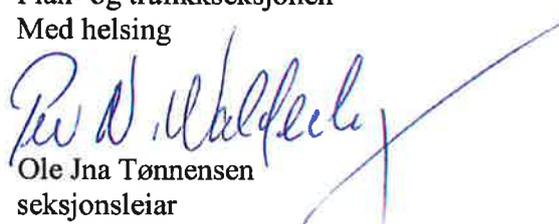
## Fv. 10 Sandvika - Stokksundkrysset i Herøy kommune - regulering for gang og sykkelveg - varsel om oppstart av planarbeid - Uttale

Viser til skriv frå Herøy kommune med varsel om oppstart av reguleringsarbeid for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 10 på strekninga Sandvika -Stokksundkrysset, udatert skriv registrert motteke her 12.6.2013.

Statens vegvesen stiller seg positiv til varsla planarbeid. Vi føreset at reguleringsplanlegginga vert basert på gjeldande vegnormalar med tilhøyrande rettleiarar og retningslinjer.

Utover dette har vi i denne omgang ikkje særlege innspel og merknader til varsla planarbeid. Nærare detaljer vert å kome attende til når framlegg til reguleringsplan ligg føre etter regelverket i plan- og bygningslova.

Plan- og trafikkseksjonen  
Med helsing

  
Ole Jna Tønnensen  
seksjonsleiar

  
Hallvard Sæverud

Kopi: Fylkeskommunen  
Fylkesmannen

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon: 02030  
Telefaks: 71 27 41 01  
firmapost-midt@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Vestre Olsvikveg 13  
6022 ÅLESUND

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52



Sindre Sande ,Marit Løvøy

Sandvika

6070 TJØRVÅG

Herøy kommune

Postboks 274

6099 FOSNAVÅG

Handwritten circled number 5

HERØY KOMMUNE	
RÅDMANNEN	
2013/551	Saksbeh. <u>ACT</u>
17 JULI 2013	
Ansvarlig: <u>d12</u>	
Zak. nr. 101	
J. nr. <u>6</u>	
Kassasjon	

Sandvika 14.07.2013.

Vedr.:Kommentar vedrørende reguleringsplan gang og sykkelveg Sandvika –Stoksundkrysset FV 10

Viser til varsel om oppstart av regulerings planarbeid for gang og sykkelveg langs FV 10 på strekninga Sandvika-Stoksundkrysset.Dette er vi svært positive til ,og vil gjerne opplyse om at vi har planar om å sette opp ei garasje tiltenkt traktor/diverse landbruksreiskap.Denne er tenkt plassert på eksisterande gamleveg,og blir liggande i skjul fra gangveg.

Vi viser til vedlegg av kart,der den planlagde garasja er innteikna med mål.

Håper planlagd gang og sykkelveg ikkje er til hinder for dette.

Etter oppstart på gang og sykkelvegarbeid:

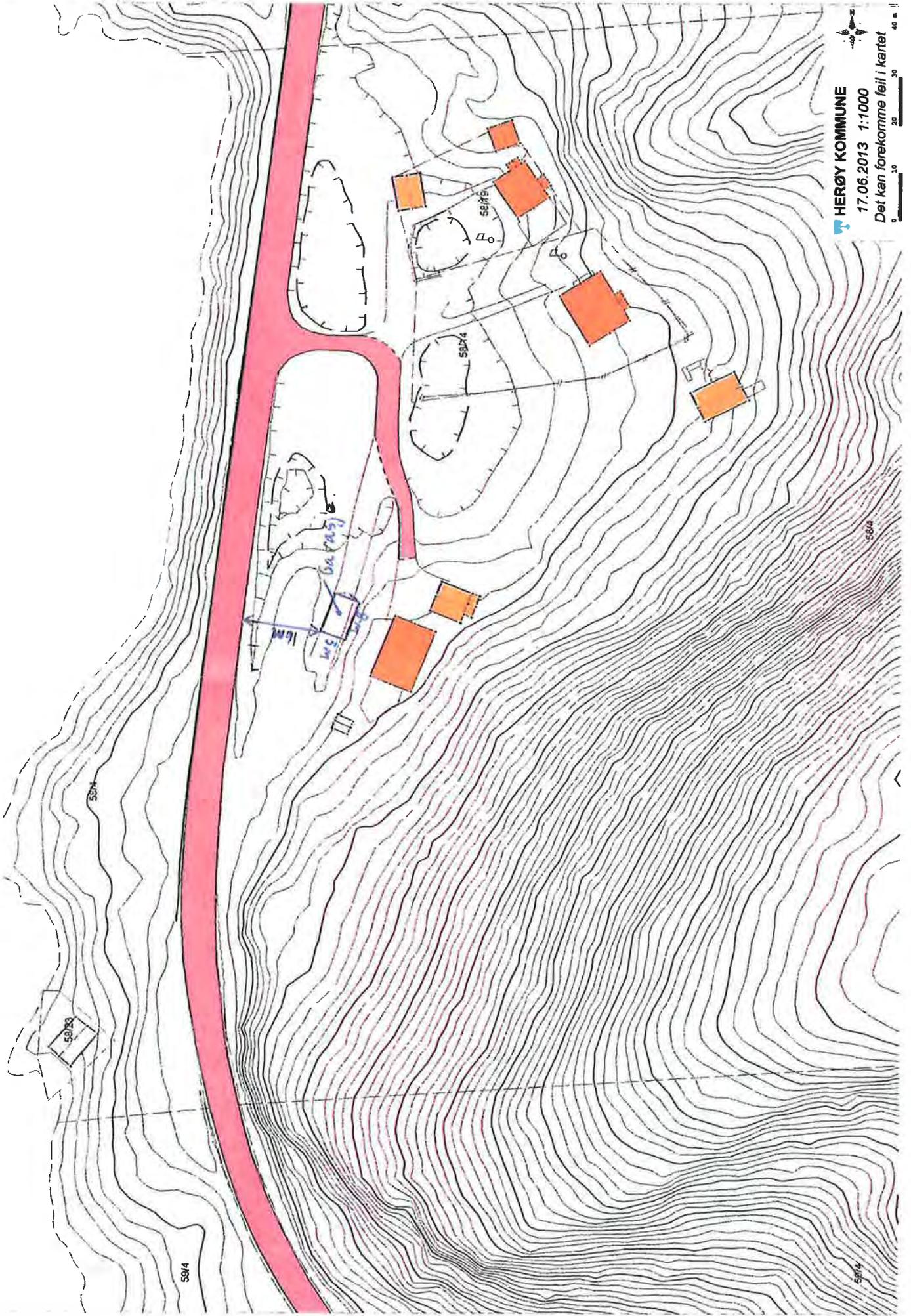
Dersom det er ønskjeleg ,kan ein sleppe å transportere vekk laus masse fra staden.Den kan leggest til side,eller opp som ein voll mellom gangveg og eigedom.

Med vennleg helsing

Sindre Sande Marit Løvøy

Sindre Sande og Marit Løvøy

Vedl: 1.



5



# Søre Sunnmøre Landbrukskontor

Landbrukskontor for kommunane Herøy - Ulstein - Hareid

Herøy kommune  
Utviklingsavdelingen  
Postboks 274

6099 FOSNEVÅG

Telefon: 70 08 64 70  
Adresse: 6080 Gurskøy  
E-post: [kontor@landbrukskontoret.no](mailto:kontor@landbrukskontoret.no)  
Heimeside: [www.landbrukskontoret.no](http://www.landbrukskontoret.no)

Dykkar ref:

Vår ref: AKL

Dato: 19.07.2012

## Reguleringsplan gang og sykkelveg Sandvik - Stokksundkrysset FV10

Ein liten del av planarealet har arealklasse "fulldyrka og overflatedyrka jord". Dyrka og dyrkbar jord har sterkt vern. Jordlova §9 forbyr å nytte slik jord til anna enn landbruksføremål. Omsyn til samfunnsinteresser kan likevel tale for omdisponering. Føremålet med planen vil ha slik interesse og det bør gjevast løyve til omdisponering.

Med helsing

Anne Kathrine Løberg  
Landbrukssjef



Saksbehandlar, innvalstelefon  
Overingeniør Astrid Buset, 71 25 85 41

Vår dato  
23.07.2013  
Dykkar dato  
12.06.2013

Vår ref.  
2013/3939/ASBU/421.4  
Dykkar ref.

Herøy kommune  
Postboks 274  
6099 Fosnavåg

HERØY KOMMUNE	
RÅD MANNEN	
2013/551	Saksbeh. ART
24 JULI 2013	
112	
Kassasjef	Dykk nr. 8

**Herøy kommune. Detaljregulering - reguleringsplan gang- og sykkelveg langs Fv 10 på strekninga Sandvika - Stokksundkrysset. Fråsegn til melding om oppstart.**

Fylkesmannen har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

**INNSPEL TIL PLANARBEIDET**

**Landbruk**

I Sandvika er ein teig med dyrka mark med i planområdet. Teigen er på om lag 3 dekar, og vil få redusert verdi som jordbruksareal dersom den blir mindre enn i dag.

Slik vi ser det, kan gang- og sykkelveg etablerast utan at teigen vert forringa som jordbruksareal.

Vi ber om at dette vert tatt omsyn til i vidare planlegging.

Med helsing

Lars Kringstad (e.f)  
fung. samordnar

Astrid Buset  
overingeniør

**Fagsaksbehandlar**

Landbruk: fylkesagronom Kristin Eide

**Kopi:**

Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, 6404 Molde  
Statens vegvesen, Region midt

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.*



---

**Fra:** postmottak  
**Sendt:** 29. juli 2013 08:01  
**Til:** Arkiv  
**Kopi:** Jarl Martin Møller  
**Emne:** FW: Innspel til reguleringsplanen Stokksundkrysset-Sandvika

Helsing

**HERØY KOMMUNE**

Postmottak

7008 1300

[www.heroy.kommune.no](http://www.heroy.kommune.no)

---

**Fra:** Caroline Sivertstøl [mailto:carosivertstol@hotmail.com]  
**Sendt:** 28. juli 2013 22:32  
**Til:** postmottak  
**Emne:** Innspel til reguleringsplanen Stokksundkrysset-Sandvika

Innspel til reguleringsplan, gangveg Stokksundkrysset-Sandvika, Fylkesveg 10.

Sandvika er ei lita bygd med mange born og vaksne som ser fram til å endeleg få gangveg, men på reguleringsplanen er

det oppteikna gangveg bere fram til "gamlevegen" ved Øivind Iversen sitt hus. Vi i Sandvika reagerer på at det ikkje er teke

med gangveg heilt fram til dei to siste husa i Sandvika, Otto Sandvik (gards- og bruksnr 59/3) og Steve Sandvik (gards- og bruksnr 59/72)

sine hus. Ein kan ikkje dele opp bygda i to på denne måten, og isolere dei frå gongvegen.

Der ute bur også barn, og det er snakk om ei lita strekning med gangveg som manglar, men det er ein livsfarleg veg, så det vil vere uhørt at borna og dei vaksne der ute ikkje skal få trygg veg til skulen og til resten av bygda også.

Vi ber derfor om at reguleringsplanen vert endra til at gangvegen går fram til Steve Sandvik og Otto Sandvik sine hus, slik at alle i

Sandvika får ein trygg gangveg og ikkje minst skuleveg for alle dei flotte borna i bygda.

Vennligst gi ei tilbakemelding på at denne mailen er komen fram til rette vedkomande.

Med venleg helsing velforeininga i Sandvika,

Sandvika Vel  
v/ Caroline Sivertstøl Stolsmo  
6070 Tjørnvåg / [carosivertstol@hotmail.com](mailto:carosivertstol@hotmail.com)



---

**Fra:** postmottak  
**Sendt:** 5. august 2013 13:05  
**Til:** Arkiv  
**Kopi:** Ole Magne Rotevatn  
**Emne:** FW: Reguleringsplan gang- og sykkelveg Sandvika- Stokksundkrysset FV10

Helsing

**HERØY KOMMUNE**

Postmottak

7008 1300

[www.heroy.kommune.no](http://www.heroy.kommune.no)

---

**Fra:** Camilla Storøy Hermansen  
**Sendt:** 5. august 2013 13:05  
**Til:** postmottak  
**Emne:** Reguleringsplan gang- og sykkelveg Sandvika- Stokksundkrysset FV10

Uttale frå Barnerepresentanten:

Barnerepresentanten ser svært positivt på all etablering av gong- og sykkelveg. Denne strekninga er farleg og treng absolutt tryggingstiltak. Eg vil likevel uttrykke behov for og eit ønskje om at vi snakkar om etablering av gongveg heilt fram til Stokksund skule for å få ein samanhengande trygg skuleveg.

Camilla Storøy Hermansen, Barnerepresentant

## VEDLEGG TIL PLANOMTALEN – REGULERINGSPLAN GANG- OG SYKKELVEG SANDVIKA – STOKKSUNDKRYSSET

### BEHANDLING AV INNSPEL TIL PLANARBEIDET – VARSEL OM OPPSTART

	Avsender og dato	Innspel	Vår vurdering
1.	Hjalmar Løvøy, 01.07.2013	Grunneigar av grn 59 bnr 27 vil at den del av tomta som i dag er plen og vil kome inn i planlagt gangveg berre vert lagt oppover mot bustadhuset og planert. I det som blir skråning mot gangfelt ynskjer Løvøy ein støttemur av typen «Recon murblokk» med eit lite gjerde på og at de blir 1-2 røyrstikk gjennom gangvegen.	<i>Det er teke omsyn til Løvøy sitt innspel ved at det i føresegnene vert opna for at det kan førast opp mur innanfor området «Anna veggrunn» mot bustadeigedomar. Kva type mur som er aktuell i kvart enkelt tilfelle, må ein kome attende til når det skal utarbeidast byggeplanar. Det same gjeld evt stikkrenner gjennom veg og gangveg.</i>
2.	Møre og Romsdal fylkeskommune (MRfylke) ,02.07.2013.	Fylkeskommunen er ikkje kjent med automatisk freda kulturminne i eller ved planområdet. Delar av planområdet ser ut til å ha potensiale for slike funn. Fylkeskommunen varslar i eige brev krav om nærare arkeologisk registrering, jf. lov om kulturminne § 9, i samband med reguleringsplanen. Jamfør kml. §10 er det tiltakshavar som lyt dekke kostnadane ved registreringa. Fylkeskommunen gjer merksam på at dei vil måtte fremje motsegn til planar som vert lagt ut til offentleg ettersyn utan at § 9 er oppfylt og eventuelle påviste automatisk freda kulturminne er ivareteke på ein god måte i planen.	<i>Det er gjennomført arkeologiske registreringar for dette området i november 2014 av Møre og Romsdal fylkeskommune på oppdrag frå Herøy kommune. Det blei ikkje påvist funn av automatisk freda kulturminne ved dei arkeologiske registreringane.</i>
3.	Statens Vegvesen Region Midt, 03.07.2013	Statens vegvesen stiller seg positiv til varsla planarbeid. Dei føreset at reguleringsplanlegginga vert basert på gjeldande vegnormalar. Utover dette har dei i denne omgang ikkje særlege innspel og merknader til varsla planarbeid. Nærare detaljer vert å kome attende til når framlegg til reguleringsplan ligg føre.	<i>Innspelet vert teke til vitande. Utarbeiding av reguleringsplan er basert på Statens Vegvesen sine vegnormalar.</i>
4	Sindre Sande og Marit Løvøy, 17.07.2013	Dette er grunneigarane svært positive til ,og vil gjerne opplyse om at dei har planar om å sette opp ei garasje tiltenkt traktor/diverse landbruksreiskap. Denne er tenkt plassert på eksisterande gamleveg,og blir liggande i skjul fra gangveg. Det vert vist til vedlagt kart,der den planlagde garasjen er innteikna med mål. Håper planlagd gang og sykkelveg ikkje er til hinder for dette.  Dersom det er ønskjeleg ved oppstart på gang og sykkelvegarbeid, kan ein sleppe å transportere vekk lausmasse frå staden.	<i>Grunneigar må søkje om løyve til oppføring av garasje på eigedommen. Ein har ikkje teke med areal til bustad i denne reguleringsplanen. Ein kan ikkje sjå at den innteikna reguleringsplanen skal vere til hinder for søknad om oppføring garasje slik det er skissert.  Innspelet som gjeld bruk av masser som voll mellom gangveg og bebyggelse vert teke til vitande.</i>

		Den kan leggest til side, eller opp som ein voll mellom gangveg og eigedom.	<i>Dette er noko som må avklarast i samband med utbygging av gangveg og handtering overskotsmasser. Reguleringsplanen vil ikkje vere til hinder for at det kan inngåast ein slik avtale.</i>
5	Søre Sunnmøre Landbrukskontor 19.07.2013	Lanbrukskontoret viser til at ein liten del av planarealet har arealklasse «fulldyrka og overflatedyrka jord». Dyrka og dyrkbar jord har sterkt vern. Jordlova § 9 forbyr å nytte slik jord til anna enn landbruksføremål. Omsyn til samfunnsinteressene kan likevel tale for omdisponering. Føremålet med planen vil ha slik interesse og det bør gjevast løyve til omdisponering.	<i>Innspelet er teke til vitande.</i>
6	Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 24.07.2013	I Sandvika er ein teig med dyrka mark med i planområdet. Teigen er på om lag 3 dekar, og vil få redusert verdi som jordbruksareal dersom den blir mindre enn i dag. Slik Fylkesmannen ser det, kan gang- og sykkelveg etablerast utan at teigen vert forringa som jordbruksareal. Fylkesmannen ber om at dette vert tatt omsyn til i vidare planlegging.	<i>Gang- og sykkelvegen er planlagt i tilknytning til fylkesvegen etter vegnormalane til Statens Vegvesen. Det er i planarbeidet forsøkt å ta omsyn til jordbruksareal ved at ein ikkje omdisponerer areal meir enn nødvendig for oppnå formålet med reguleringsplan. Det er teke omsyn til innspelet frå Fylkesmannen i planarbeidet.</i>
7	Sandvika Vel v/ Caroline Sivertstøl Stolsmo	Det blir vist til at Sandvika er ei lita bygd med mange born og vaksne som ser fram til å endeleg få gangveg, men viser til at det i varsel om oppstart av reguleringsplanen er det oppteikna gangveg bere fram til "gamlevegen" ved Øivind Iversen sitt hus. Sandvika Vel reagerer på at det ikkje er teke med gangveg heilt fram til dei to siste husa i Sandvika, Otto Sandvik (59/3) og Steve Sandvik (59/72) sine hus. Sandvika Vel meiner at ein ikkje kan dele opp bygda i to på denne måten, og isolere dei frå gangvegen. Det blir vist til at det der også bur born barn, og det er snakk om ei lita strekning med gangveg som manglar. Sandvika Vel viser til at det er ein livsfarleg veg, så det vil vere uhørt at borna og dei vaksne der ute ikkje skal få trygg veg til skulen og til resten av bygda også. Vi ber derfor om at reguleringsplanen vert endra til at gangvegen går fram til bnr 72 og 3 (Otto Sandvik) slik at alle i Sandvika får ein trygg gangveg og ikkje minst skuleveg for alle dei flotte borna i bygda.	<i>Det er i dette planarbeidet valt å stoppe gangvegen ved avkøyrsla til «Gamlevegen» som går opp i Sandvika. Ein har i planarbeidet, på noverande tidspunkt, lagt vekt på å regulere den strekninga som vil gi mest effekt med tanke på trafikktrygging. Dette er etter vår vurdering strekninga som no ligg føre i planforslaget, samt vidare strekning mellom Stokksundkrysset og Stokksund skule. Strekninga frå «Gamlevegen» og vidare sør/vestover langs Sandvikstranda er i dag opa og oversiktleg for trafikken, og er soleis vurdert som mindre farleg. Her har mjuke trafikantar og mesteparten av bebyggelse, også høve til å bruke alternativ veg «gamlevegen» til og frå gangvegen.</i>
8	Barnerepresentanten, 05.08.2013.	Barnerepresentanten ser svært positivt på all etablering av gong- og sykkelvegar. Denne strekninga er farleg og treng absolutt ryggingstiltak. Eg vil likevel uttrykke behov for og eit ønskje om at vi snakkar om etablering av gongveg heilt fram til Stokksund skule for å få ein samanhengande trygg skuleveg.	<i>Planarbeidet for gang- og sykkelvegen langs FV10 vil møte Statens Vegvesen sin reguleringsplan i Stokksundkrysset. Summen av dei to planane vil gi gang- og sykkelveg mellom Sandvika og Stokksund skule. Innspelet frå barnerepresentanten er det teke omsyn til i planarbeidet.</i>

**Aleksander Zahl Tarberg - Planleggar - November 2011.**

## Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarheit i samfunnsplanlegginga

Emne	Er det knytt uakseptabel risiko til følgjande forhold?	Nei	Ja	
Naturgitte forhold	a	Er området utsett for snø- eller steinskred eller større fjellskred?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Er det fare for flodbølger som følgje av fjellskred i vatn/sjø?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	d	Er området utsett for flaum/flaumskred?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	e	Er det registrert radon i grunnen?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	f	Vil skogbrann/lyngbrann i området vere ein fare for bustader/hus?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	g	Er området sårbart for ekstremvær/stormflo?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	h	Anna (spesifiser)?		
Omgivnad	a	Regulerte vassmagasin i nærleiken, med spesiell fare for usikker is?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Naturlege terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Vil drenering kunne føre til oversymjing i lågareliggande område?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	d	Anna (spesifiser)?		
Verksemdsrisiko	a	Omfattar området spesielt farlege anlegg?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe i nærliggande verksemdar (industriføretak etc.), utgjere ein risiko for området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
Brann-/ulykkesberedskap	a	Har området tilstrekkelig slökkjevassforsyning (mengde og trykk)?		<input checked="" type="checkbox"/>
	b	Har området gode tilkomstvegar for utrykkingskjøretøy?		<input checked="" type="checkbox"/>
Infrastruktur	a	Er det kjende ulykkespunkt på transportnettet i området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårar inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Er det spesiell risiko knytt til bruk av transportnett i området: - til skole/barnehage? - til nærmiljøanlegg (idrett etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	d	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
Kraftforsyning	a	Er området påverka av magnetfelt frå høgspenningslinjer?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenningsmaster?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: -elektrisitet? -telestenester? -vassforsyning? -renovasjon/spillvatn?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Er det vassforsyning/drikkevatt i området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Er det spesielle brannobjekt i området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	d	Er det omsorgs- og oppvekstinstitusjonar i området?	<input checked="" type="checkbox"/>	
Er området påverka/forureina frå tidlegare bruk	a	Gruver: opne sjakter, steintippar etc.?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	c	Industriverksemd som t.d. avfallsdeponering?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	d	Anna (spesifiser)?	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ulovleg verksemd	a	Er tiltaket i seg sjølv et sabotasje-/terrormål?	<input checked="" type="checkbox"/>	
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?	<input checked="" type="checkbox"/>	

Sjekklista er gjennomgått den 11.11.14 av sign: Aleksander Zahl Tarberg



## NOTAT

Til: Utviklingsavdelinga

Frå: Utviklingsavdelinga

Saksnr  
2013/551

Arkivkode  
L12

Dato  
01.11.2013

---

### REFERAT FRÅ OPE MØTE 31.10.2013 - REGULERINGSPLAN FOR NY GANG- OG SYKKELVEG FRÅ SANDVIKA TIL STOKKSUNDKRYSSSET (FYLKESVEG 10)

Dato: 31.10.2013

Deltakarar: Aleksander Zahl Tarberg (Planleggar)

Tid: 18 – 18.30

Stad: Herøy rådhus, kommunestyresalen

Frammøte: 2 personar.

- 
- Møte starta med at planleggar frå Herøy kommune orienterte om bakgrunnen for planarbeidet gjennom ein power point presentasjon. Her blei det orientert om korleis arbeidet er forankra i vedtak og overordna planar, samt korleis planområdet er avgrensa og kva som er bakgrunnen for plangrensa.
  - Det blei orientert om planprosessen vidare og kvifor ein ynskjer å halde eit ope møte med grunneigarane. Ein understreka at dette møtet blei sett på som eit viktig ledd i å sikre medverknad frå dei som blir råka og dei som evt blir framtidige brukarar av gangvegen.
  - Grunna få frammøtte deltakarar blei det gjennomført ei noko kortare møte enn planlagt.
  - Dei som hadde møtt fram fekk informasjon om det vidare planarbeidet og det blei vist ei skisse som syner korleis ein tenker seg dei framtidige løysingane for gangveg i området.
  - **Det kom innspel om at avkøyrse til gnr 58 bnr 4 (naust) må takast med i plan.**
  - **Vidare kom det innspel på at ein framtidig gangveg i området også vil vere viktig for friluftsiinteressene då denne strekninga er ein del av ei samla rundløype over Sandvikskaret, til Tjørnvåg og tilbake langs fylkesvegen.**

Dei innspela som har kome inn til møtet vert teke med vidare i planarbeidet, og det vil gå fram av plandokumenta korleis desse innspela har vore handsama.

Med helsing

Aleksander Zahl Tarberg  
Planleggar

*ei-báttengd býrei*



Adr: Pb. 274 6099 FOSNAVÁG Tlf: 700 81 300 Fax: 700 81 301 Bank: 8647.11.04800 Org.nr 964978840  
E-post: [postmottak@heroy.kommune.no](mailto:postmottak@heroy.kommune.no) [www.heroy.kommune.no](http://www.heroy.kommune.no)



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	JMM	Arkivsaknr:	2014/1890
		Arkiv:	611

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
231/14	Formannskapet	03.12.2014

### KJØP AV GRUNN - ROGNE AS

#### Tilråding frå rådmannen:

Formannskapet er positiv til at Rogne AS får etablere seg på fiskerihamna på Leinane og gjev administrasjonen fullmakt til å gjennomføre naudsynte avklaringar med kystverket.

Arrondering av tomtearealet skal sikre god arealutnytting av næringsområdet og sal av eigedom skal skje til markedspris.

Særutskrift:  
Rogne AS - [bro@rogneship.no](mailto:bro@rogneship.no)

## **Vedlegg:**

- 1 Skisse kai.jpg
- 2 Søknad kai.jpg

Digitalt kart (trykk på lenke)- > <http://kommunekart.com/#18/62.34432/5.69093>

## **Saksopplysningar:**

Rogne AS ønskjer å etablere seg på Leine hamn på kommunen sitt næringsareal gnr 26 bnr 151. Planane som firmaet presenterer er å bygge kai med tilhøyrande næringsareal for båten som dei driv MS Rogne.

I sin søknad viser dei til at ein ønskjer å kjøpe eit område på om lag 75 meter for å etablere kaia på 40 meter slik som skissert på vedlagt kart.

Forutanom kaia ønskjer dei og å kjøpe ei 25 meters brei stripe på nordsida av industrivegen for utelagring av tungt utstyr. Innanfor same område ønskjer dei og å etablere eit næringsbygg på sikt på omtrent 15 meter x 20 meter.

I samband med fortøying søker dei og om bruksrett på pullertar som skal nyttast til fortøyning av båten.

## **Vurdering og konklusjon:**

Rådmannen er positive til planane som Rogne AS legg fram og vurderer det som viktig å legge til rette for næringsverksemda som dei driv.

Området som ein ønskjer å etablere seg på er i dag regulert gjennom reguleringsplanen 1515198902 FISKERIHAMN LEINEVIKA. Området sin arealstatus er regulert til fiskeriformål (sjøhus, fiskeindustri, fiskemottak).

Ei næringsetablering som omsøkt vil vere i tråd med gjeldande plan, men vil vere avhengig av at Kystverket aksepterer planane som er framlagde.

Rådmannen rår formannskapet til å støtte næringsetableringa til Rogne AS og gjev administrasjonen fullmakt til å avklare etableringa med kystverket.

Sal av næringsareal skal skje til markedspris og tiltaka si utforming må tilpassast på ein slik måte at det samla sett gir ei god arealutnytting av næringsområdet slik at det ikkje er til hinder for seinare etableringar.

Konsekvensar for folkehelse:

Konsekvensar for beredskap:

Konsekvensar for drift:

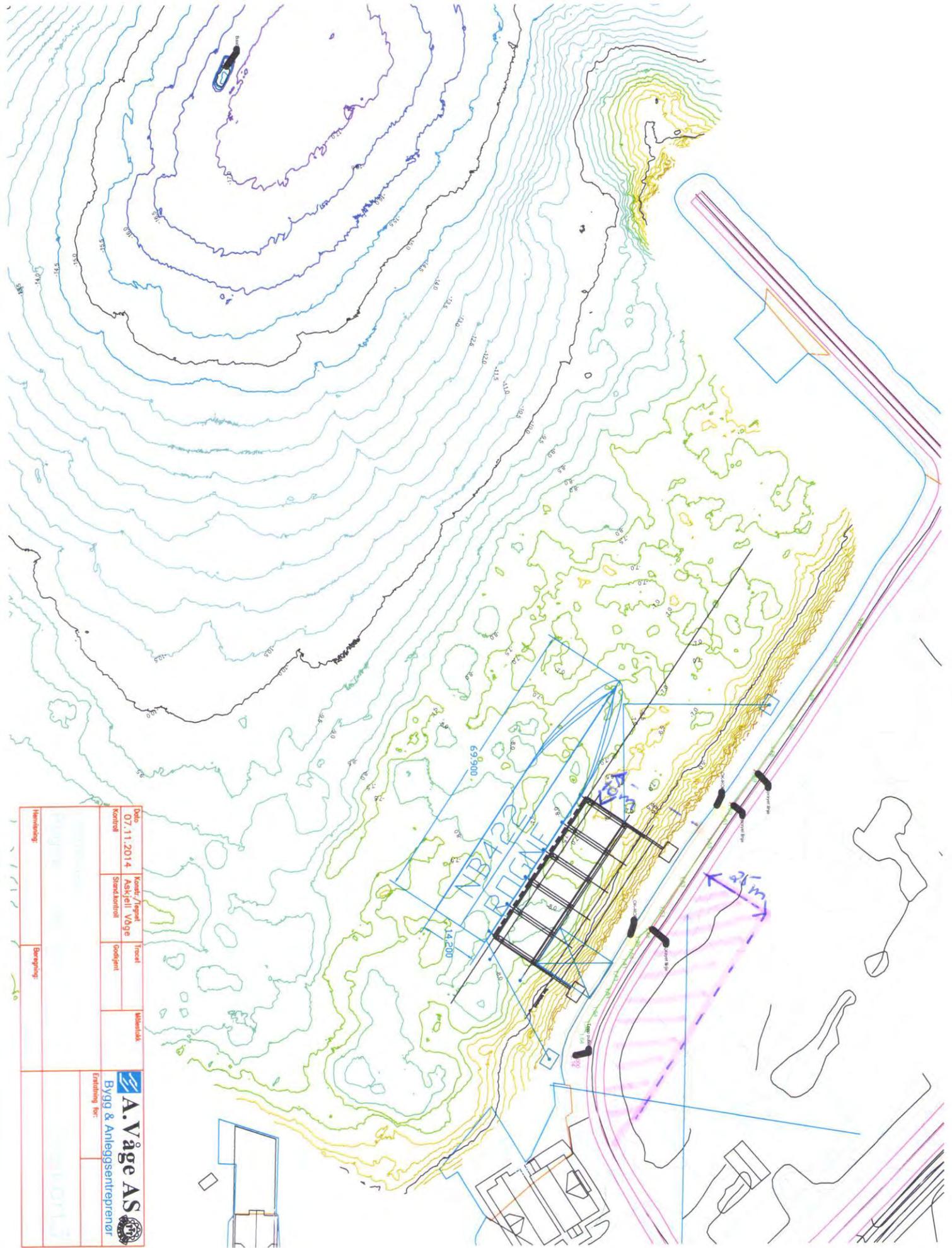
Konsekvensar for økonomi:

Fosnavåg, 24.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jarl Martin Møller



Dato 07.11.2014	Kontroll Kontrol	Konstr./tegn. Sivakontrol	Trosser Godkjent	Målestokk
		Asyllell Våge		
Hensikten:		Beregning:		
 <b>A. Våge AS</b> Bygg & Anleggssentreprentør Erstatning for:				

Herøy Kommune

Utviklings/Eigedomsavdelinga

Leinøy, 24/11-2014

Rogne AS

6094 Leinøy

### Søknad om kjøp av grunn for bygging av kai på Leine havn

Rogne AS ønsker med dette å søke om kjøp av grunn fra Herøy kommune til bygging av kai og tilhørende næringsbygg (sjøbud/lager).

- Rederiet ønsker å kjøpe eit område på ca 75 meter sør for inntegnet veg på vedlagt kartskisse, for kaibyggning. Kaien er planlagt 40 meter lang. MS Rogne er 70 meter lang og det må påregnes ca 10 meter fyllingsfot på hver ende av kaien.
- Rederiet ønsker også å kjøpe et område nord om vegen, fra kaiens vestligeste punkt østover til tilkomstveg. Bredde ca 25 meter (se skisse). Området er tenkt brukt til utelagring av tungt utstyr tilhørende rederiet, parkering og evt. næringsbygg på omtrent 15 meter x 20 meter . (sjøbud/lager)
- Det ønskes også en eksklusiv rett til bruk av en eller to stk pullerter, nedstøpt på kommunens/ kystverkets grunn. (se skisse)
- Viser videre til tidligere samtaler med Jon Rune Våge fra Herøy kommune, og søker også om at kommunen hever vegen på området til tilfredsstillende høyde frå dagens kote 1.65 til kote 2.2 NN54.

Etter at rederiet fikk overlevert ny og større båt, konstaterer vi at tidligere brukte kommunale/kystverkets kai ikke lenger er tilfredsstillende sikkerhetsmessig. Som kommunen veit gjennom tidligere korrespondanse, har rederiet et sterkt behov for å bygge en tilfredsstillende kai i egen regi, og håper på et positivt svar fra Herøy kommune / Kystverket om planene. Søknad om bygging av kai vert sendt inn som 1-trinns søknad så snart kjøp av tomt er avklart.

Mvh

Rogne AS

*Kjell-Ove Rogne*



# HERØY KOMMUNE

## Eigedomsavdelinga

### SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	RMY	Arkivsaknr:	2012/1109
		Arkiv:	614

---

<b>Utvalsaksnr</b>	<b>Utval</b>	<b>Møtedato</b>
232/14	Formannskapet	03.12.2014

#### FRISTADBYGGET - EIGARSTRATEGI

##### Tilråding:

1. Formannskapet gir rådmannen i mandat å selje Fristadbygget og i mellomtida leige det ut under føresetnad av at slik utleige ikkje er til vesentleg hinder for eit eventuelt sal.
2. Ein eventuell avtale om sal av eigedomen skal godkjennast av formannskapet. Formannskapet skal også godkjenne leigeavtalar utover 2 års leigetid

##### Særutskrift:

Eigedomsavdelinga, her

## Vedlegg:

### Uprenta vedlegg

#### 1. K-sak 30/12

## Saksopplysningar:

Saka gjeld mandat for vidare forvaltning av Fristadbygget.

### Bakgrunn

Herøy kommune kjøpte Fristadbygget i 2012 og har sidan den tid leigd ut bygget til ulike næringsaktørar, sjå K-sak 30/12 i uprenta vedlegg 1. Bygget står delvis tomt. Forhandlingar med potensielle leigetakarar gjer det naudsynt å avklare strategiske føringar for vidare forvaltning.

### Leigetakarar

Fristadbygget er pt. delvis utleigd til

- Jeik AS
- Sveisereparatøren AS
- Elvi Elektro AS.

Samtlege leigetakarar har kontrakter med 6 månaders gjensidig oppseiingsfrist.

### Arealbruk

Arealbruken i bygget er per i dag som følgjer:

OMRÅDE	SUM AREAL	UTLEIGD	LEDIG
Kontor	652	50	602
Lavhallen	2033	669	1364
Høghallen	1067	204	863
Garderober	100	0	100
Garasje	100	0	100
Kantine	150	0	150

### Interessentar

Eigedomsavdelinga er i dialog med 3 ulike aktørar om utleige av det areal som pt. er ledig i Fristadbygget.

Aktørane har planar og arealbehov som ikkje let seg løyse i fellesskap. Likeins ynskjer fleire av aktørane langsiktige leigekontrakter i motsetning til dagens løpande leigekontrakter. Eigedomsavdelinga ber difor Formannskapet om å avgjere kva strategi som skal leggst til grunn for vidare forvaltning av bygget då dagens praksis med løpande kontrakter ikkje lenger er gjennomførbar

## Vurdering og konklusjon:

Herøy kommune nyttar ikkje Fristadbygget til kommunal tenesteproduksjon. Eigedomen vart kjøpt av strategiske omsyn for å kunne bidra til nyetablering av næringsverksemd. Dette har ein delvis lukkast med gjennom etablering av næringsverksemd frå andre deler av regionen i bygget.

Herøy kommune har ikkje behov for Fristadbygget i langsiktig perspektiv. Dersom aktørar er interesserte i å kjøpe bygget, bør såleis ordføraren få mandat til å gå i forhandlingar om dette med atterhald om formannskapetets etterfylgjande godkjenning av eit eventuelt forhandlingsresultat. Eigedomen bør også kunne annonserast dersom kjøpsinteressentar ikkje melder seg direkte.

Noverande leigetakarar har gitt kommunen handlingsrom gjennom løpande kontrakter til å vurdere sal dersom interessenter melder si interesse. I forhandlingar med potensielle nye leigetakarar er ikkje dette lenger ein farbar veg. Interessentane har behov for den forutsigbarheit og langsiktighet som langsiktige kontrakter gir.

Dei fleste aktørar som er interessert i å leige eller kjøpe bygget har behov for byggets sjølv. Dersom kommunen skal binde seg opp til langsiktige leigekontrakter, vil difor kommunens handlingsrom til sal verte redusert. Kommunen bør såleis tilstrebe utleige basert på løpande kontrakter.

Rådmannen rår difor Formannskapet å vedta som primærmandat for administrasjonen å selje bygget og i mellomtida leige det ut forutsatt at slik utleige ikkje er til vesentleg hinder for eit eventuelt sal.

|

Fosnavåg, 23.04.2012

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Robert Myklebust  
Eigedomsleiar



Økonomiavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	GEO	Arkivsaknr:	2013/1028
		Arkiv:	124

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
233/14	Formannskapet	03.12.2014
	Kommunestyret	17.12.2014

### BUDSJETTENDRINGAR 2014 NR 2

#### Tilråding frå rådmannen:

Det vert gjort slike budsjettendringar:

1.  
Konto 16400 (avg.pl. årsgeb.), ansvar 5131 (avløp) funksjon 353– opp kr 1.495.000,-  
Konto 16500 (avg.pl. sal av varer/tenester, ansvar 5131, funksjon 353 – opp  
kr 165.000,-  
Konto 15500 (avs. til bunde fond), ansvar 5131, funksjon 353 – opp kr 1.660.000,-
2.  
Konto 14700 (overf. til andre), ansvar 1271 (IKT), funksjon 120 – opp kr 4.875.000,-  
Konto 18101 (øyremerka tilsk), ansvar 1271, funksjon 120 - opp kr 4.875.000,-  
(spesifikasjon – 12904 Høykom, Breiband).
3.  
Konto 14700, ansvar 9015, funksjon 283 – opp kr 300.000,-  
Konto 18101, ansvar 9015, funksjon 283 – opp kr 300.000,-
4.  
Konto 14700, ansvar 3153, funksjon 241 – opp kr 135.000,-  
Konto 18101, ansvar 3153, funksjon 241 – opp kr 135.000,-

5.

Konto 18101, ansvar 7011 (samhandlingsref), funksjon 256 – opp kr 1.025.000,-  
Konto 10100 (lønn), ansvar 7011, funksjon 256 – opp kr 50.000,-  
Konto 13701 (bet. til legar), ansvar 7011, funksjon 256 – opp kr 150.000,-  
Konto 19500 (bruk av bunde fond), ansvar 7011 funksjon 256 – ned kr 280.000,-  
Konto 15500 (avs til bunde fond), ansvar 7011, funksjon 256 – opp kr 535.000,-

6.

Konto 18101, ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 500.000,-  
Konto 11100, ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 150.000,-  
Konto 15500, ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 350.000,-

7.

Konto 19500 (bruk av bunde fond), ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 600.000,-  
Konto 11400 (annonser), ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 100.000,-  
Konto 12000 (inv og utstyr), ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 200.000,-  
Konto 12700 (konsulent), ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 100.000,-  
Konto 13700 (bet til andre), ansvar 3131, funksjon 241 – opp kr 200.000,-

8.

Konto 18101, ansvar 3812 (barnefattigdom), funksjon 242 – opp kr 550.000,-  
Konto 10100 (lønn), ansvar 3812, funksjon 242 – opp kr 100.000,-  
Konto 11208 (div utg), ansvar 3812, funksjon 242 – opp kr 50.000,-  
Konto 15500 (avsetj. Til bunde fond), ansvar 3812, funksjon 242 – opp kr 400.000,-

9.

Konto 17500 (overf frå andre komm), ansvar 2222, funksjon 202 – opp kr 150.000,-  
Konto 18101, ansvar 2222 (Sjustjerna skule), funksjon 202 – opp kr 380.000,-  
Konto 10100 (lønn), ansvar 2222, funksjon 202 – opp kr 370.000,-  
Konto 10900 (pensjon), ansvar 2222, funksjon 202 – opp kr 75.000,-  
Konto 10990 (arb.gj.avg), ansvar 2222, funksjon 202 – opp kr 65.000,-  
Konto 11600 (kurs), ansvar 2222, funksjon 202 opp kr 20.000,-

Særutskrift:

- Økonomiavdelinga, her
- Rådmannens leiargruppe
- Søre Sunnmøre Kommunerevisjon
- Vest Kontroll

## Vedlegg:

### Saksopplysningar:

Herøy kommunestyre har tidlegare i år handsama ei sentral budsjettendringssak. For at vi skal få best mogeleg samspel mellom rekneskap og budsjett vel vi å prioritere ei budsjettendringssak der ein fokuserer på meirinntekter avdelingane har fått gjennom året. Sentrale punkt i denne saka er øyremerka statstilskott og avgifter/gebyr.

1. Anleggs- og driftsavdelinga

Anleggs- og driftsavdelinga har i 2014 krevd inn nær 1,5 mill meir i avgiftspliktig årsgebyr enn det ein har budsjettert med. I tillegg har avdelinga seldt avgiftspliktige varer og teneseter for i alt kr 165.000,-. I og med at avløpsområdet er ei sjølvfinansierande teneste vel vi i første omgang å styrke det bundne driftsfondet med desse meirinntektene.

2. Ikt avdelinga

Herøy kommune har i lang tid arbeidd med å få utbygd breibandnettet i kommunen. Til dette har kommunen fått såkalla Høykom midlar og Tussa har stått for utbygginga. I 2014 har kommunen fått utbetalt nær 5,0 mill i Høykom midlar og tilsvarande sum har gått med til å betale Tussa AS for dei utbyggingane som er gjort.

3. Husbanken

Herøy kommune har fått kr 300.000,- frå Husbanken som tilskottsmidlar. Desse midlane vert tildelt personar etter søknad i samband med huskjøp (kombinert med lån). Midlane er allereie betalt ut til dei som har fått tilskottsmidlane.

4. Helseavdelinga ved Ergoterapeuten har ansvar for hjelpemiddel ute i

heimane. I samband med ombygging av eit hus er det gitt eit øyremerka tilskott på kr 135.000,- til ei heis. Kommunen blir berre ein mellomstasjon då NAV betaler dette til Herøy kommune som igjen betaler det ut til tilskottsmottakaren når tiltaket er ferdigstilt.

5. Samhandlingsreforma

Herøy kommune har motteke kr 1.0250.000,- i øyremerka midlar knytt til kommunen sitt tilbod om «øyeblikkeleg hjelp» Kommunen har som kjent etablert 2 sengeplassar til dette føremålet ved Myrvåg omsorgssenter. Litt kostnadar har påløpt i 2014, men mykje av tilskotet må nok først over til bundne fond ved årsoppgjeret.

6. Helseavdelinga – legetenesta

Herøy kommune har fått kr 500.000,- til rekruttering av legar og til kjøp av utstyr knytt til legevakta. For 2014 er det blitt kjøpt inn ein del utstyr (bl.a. akuttposar), men det meste vil bli sett av til bunde fond, slik at ein får nytta det til legerekruttering i 2015.

7. Helseavdelinga – bruk av bunde fond  
Helseavdelinga har inntektsført kr 600.000,- frå bunde fond til bl.a. legerekrutering og til betre utstyr på kommunen sine legesentra. Mykje av midlane går med til annonsering etc.
8. NAV (barnefattigdom)  
Herøy kommune har motteke kr 550.000,- til prosjekt Barnefattigdom. Litt av midlane vert brukt i 2014 men det meste må nok avsetjast til bunde fond for bruk i 2015.
9. Skuleavdelinga (Interkommunalt prosjekt «Sjustjerna»)  
Herøy kommune har tatt over leiinga av sjustjerja skule i 2014. Dette gjeld eit samarbeidsprosjekt som ungdomstrinn i utvikling og midlane går til å løne utviklingsrettleiaren. Vi har fått nokre midlar overført frå tidlegare styringskommune og i tillegg har vi motteke eit øyremerka tilskott.

### **Vurdering og konklusjon:**

#### Konsekvensar for folkehelse:

Ingen spesielle

#### Konsekvensar for beredskap:

Ingen spesielle

#### Konsekvensar for drift:

#### Konsekvensar for økonomi:

Ingen spesielle.

Fosnavåg, 16.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Geir Egil Olsen  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Geir Egil Olsen



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	AZT	Arkivsaknr:	2012/546
		Arkiv:	Q80

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
234/14	Formannskapet	03.12.2014
	Kommunestyret	17.12.2014

### KOMMUNEDELPLAN TRAFIKKTRYGGING 2015-2018 - SLUTTHANDSAMING

#### Tilråding frå rådmannen:

1. Herøy kommune vedtek at planperioden for kommunedelplan trafikktrygging vert endra til å gjelde frå 2015 - 2018.
2. Herøy kommune vedtek i medhald av plan- og bygningslova §11-15 Kommunedelplan for trafikktrygging, slik den ligg føre.

Særutskrift:

- Utviklingsavdelinga

**Vedlegg:**

1. [Kommunedelplan for trafikktrygging 2015-2018](#)
2. [Innspel til offentlig ettersyn med behandling](#)

**Uprenta vedlegg:**

1. Alle innkomen innspel til offentlig ettersyn

**Saksopplysningar:**

Kommunestyret vedtok i møte 22.3.2012, K-sak 52/12, å starte opp arbeidet med Kommunedelplan (KDP) for trafikktrygging og samtidig legge forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn i seks veker. Forslag til planprogram vart lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 30.3 – 11.5.2012, der Møre og Romsdal fylkeskommune fekk utsett høyringsfrist til 18.5.2012. Maritim og teknisk komité stadfesta i møte av 12.06.2012, MTK-sak 34/12 planprogram for KDP Trafikktrygging 2013-16.

Sist kommunedelplan for trafikktrygging vart vedteken i K- sak 109/08 og var gjeldande for perioden 2009- 2012. Det er difor naudsynt og gjere ei revidering av planen. Planområdet omfattar heile Herøy kommune.

Arbeidet med KDP Trafikktrygging 2013-16 har gått føre seg gjennom ei arbeidsgruppa beståande av både administrasjonen og politikarar. Rådmannens leiargruppe har vore referansegruppe i arbeidet. Planforslaget har vore presentert for denne gruppa ved tidlegare høve.

I forkant av offentlig ettersyn peika rådmannen på at det var viktig at det i planprosessen vidare blei lagt til rette for medverknad frå offentlegheita. Særskilt såg ein på medverknad frå representantar for barn- og unge i kommunen som viktig. Eksempelvis vil KFU (kommunalt foreldre utvalt) og barnehagane vere ein viktig medspelar i det vidare planarbeidet, då desse har særskilt kjennskap til element i høve trafikktrygging rundt skular og barnehagar. Ved offentlig ettersyn sende rådmannen informasjon om at til alle frivillige lag og organisasjonar som er registert om at kommunedelplanen var lagt ut offentlig ettersyn og at det var no høve til å kome med innspel.

I løpet av høyringsperioden valte ein også å nytte seg av sosiale media (Facebook) som ein kanal for medverknad til planarbeidet. Ein vil framheve at dette vil denne metoden for medverknad gav, innanfor fastsette rammer, svært positive resultat i form av at det kom mange innspel til planforslaget. Ein ser absolutt at bruken av sosiale media i planarbeid kan vere noko positivt, og noko som kan nyttast som kanal for medverknad innanfor fastsette rammer.

Forslag til trafikktryggingsplan som no ligg føre inneheld to delrapportar; der den eine omfattar arbeidet med barnetrakkregistreringar 2012 (som er ei kartlegging av vegar, farlege og trygge skulevegar blant barn i skulen). Den andre rapporten omfattar ei evaluering av førre trafikktryggingsplan og det arbeidet som er gjennomført i førre planperiode. Denne evaluering bygger mellom anna på tilbagemeldingar og rapportering frå andre avdelingar i organisasjonen. Vidare går det fram av planforslaget korleis innspela til varsel om oppstart har vore vurdert, samt vurderingar i høve risiko- og sårbarheit (ROS).

Kommunen har ved offentlig ettersyn motteke 36 innspel til planforslaget. Dei mange og omfattande innspela har medført at ein har måtte bruke mykje tid til å gå gjennom alle innspela og vurdere desse opp mot planforslaget. Arbeidsgruppa for trafikktryggingsplanen har gjennomført møte i etterkant av høringsperioden og saman behandla alle innspela som har kome. Behandling av desse innspela går fram av vedlegg nr 2.

Med bakgrunn i innspela som har kome ved offentlig ettersyn, har arbeidsgruppa sett behov for at det bør gjerast endringar i det forslaget til trafikktryggingsplan som låg ute til høyring. Den første endringa som ein meiner bør gjerast, er å endre planperioden til 2015-2018. Dette som ein konsekvens av at det har teke noko lenger tid å behandle trafikktryggingsplanen enn kva ein først såg føre seg. På denne måten får ein også noko lenger tid til å gjennomføre dei prioriterte tiltak. Det er føreset at planen skal takast opp til rullering etter at planperioden er ute.

Andre endringar som arbeidsgruppa meiner bør gjerast i plan er markert med raud tekst i vedlagt dokument. Kort oppsummert vil rådmannen peike på at det er gjort følgjande endringar:

1. Tiltak som er blitt fjerna frå trafikktryggingsplanen sitt handlingsprogram:

- **Etablering av «SeeMee» blinkande lys langs FV654 på Bergsøya.** Dette tiltaket er fjerna frå handlingsprogrammet, då kommunen ikkje får løyve frå Statens Vegvesen til å etablere slike tiltak på fylkesvegane. Her har kommunen også mista tilskot for slike tiltak løyvd av Samferdselsdepartementet, fordi ein ikkje har fått løyve til å etablere desse tiltaka av Statens Vegvesen Region Midt.
- **Etablering av fotgjengarfelt ved Einedalen skule.** Tiltaket er fjerna frå handlingsprogrammet, då dette er allereie etablert.
- **Etablering av gang- og sykkelveg Torsethøgda – Kalveneset.** Tiltaket er også fjerna frå handlingsprogrammet, då Statens Vegvesen har starta utbygging av gang- og sykkelveg med busslommer, lys m.m på denne vegstrekningar.

2. Tiltak som er blitt endra / utvida i trafikktryggingsplanen sitt handlingsprogram:

- **Skarabakken i Fosnavåg.** Her er den største endringa at tiltaket har fått endra status frå kommunalt til fylkeskommunalt, som følgje av ei høgare prioritering på Møre og Romsdal fylkeskommune sitt investeringsprogram for fylkesvegar. I dette ligg det også at Statens Vegvesen har teke over ansvaret for prosjektet og at Herøy kommune skal bistå vegvesenet på enkelte områder.
- **Busslomme ved fylkesvegen i Sævikane.** Tiltaket har blitt endra til å omfatte betre lys og skilting av kryssande mjuke trafikantar. Flytting av busslomme er teke opp med Statens Vegvesen og er ikkje aktuelt, då vegvesenet meiner at busslomma er lokalisert på den mest optimale staden i høve det totale trafikkbilete i området.
- **Fortau og overgangsfelt i Fosnavåg sentrum.** Her er tiltaket utvida til også omfatte flytting av fortau, der dette viser seg å vere aktuelt i framtida.
- **Busslomme langs FV654 ved «Verket» og Myklebust.** Tiltaket er her utvida til å gjelde ny gang tilkomst til busslomma i Verket langs sørsida av fylkesvegen. Vidare omfattar tiltak oppgradering av busslomme ved YX til å bli universelt utforma.

- **Innfartsveg til Fosnavåg og gangtunnel mellom Fosnavåg sentrum og Campus Fosnavåg.** Det er her teke inn Etablering av gangtunnel gjennom tverrfjellet som eit langsiktig tiltak i samband med ny innfartsveg til sentrum. Tiltaket vil ha stor effekt for trafikktrygging, men må planleggast gjennom reguleringsplanarbeid.

### 3. Tiltak som er blitt tatt inn i trafikktryggingsplanen sitt handlingsprogram:

- **Gangveg langs «Osen» til Leikanger skule.** Tiltaket gjeld planlegging og bygging av ny gangveg langs «Osen» frå fylkesvegen og fram til Leikanger skule. Rådmannen ser at dette kan vere eit samarbeidsprosjekt mellom kommunen, grunneigarar og frivillig sektor. Det må utarbeidast reguleringsplan for tiltaket.
- **Forbikøyringsfelt ved avkøyrslø frå FV654 til Myrvåg alders- og sjukeheim.** Etablere forbikøyringsfelt langs FV654 ved avkøyrslø mot Myrvåg alders- og sjukeheim. Oppnå betre flyt i trafikken. Unngå farlege trafikksituasjonar ved kø og bråstopp for bilar som skal krysse / køyre av vegen. Tiltaket må planleggast og det må søkjast fylkeskommunen om få etablert tiltaket på fylkesvegen.
- **Frøystadkrysset FV654.** Tiltaket gjeld oppsetting av stoppskilt, utviding av kryss i samsvar med reguleringsplan. Etablere dobbel sperrelinje i bakkane rundt krysset. Tiltaket treng ikkje planlegging. Krysset er regulert, men ikkje utbygd fullt ut etter plan. Kommunen må søkje Statens Vegvesen om etablering av tiltaket.

I tillegg til desse endringane har ein etter dialog med skuleavdelinga, valt å ta ut reglement for skuleskyss frå denne kommunedelplanen. Skuleavdelinga vil kome med ei eiga sak som omhandlar reglement for skuleskyss i Herøy kommune. Det må også framhevast at det er gjort mindre redaksjonelle endringar i teksten og presiseringar enkelte stader i plandokumentata.

### Vurdering og konklusjon:

Rådmannen viser til at dei tiltaka som ein meiner bør prioriterast er lista opp i handlingsprogrammet til trafikktryggingsplanen. Arbeidsgruppa som har jobba med trafikktryggingsplanen har, etter ei konkret vurdering av kvart innkomne innspel, funne grunnlag for at det bør gjerast endringar i planforslaget slik det er nemnt i saksutgreiinga over. Rådmannen meiner at dei endringane som ligg i tilrådinga er alle viktige trafikktryggingstiltak i kommune.

I handlingsprogrammet har ein ikkje valt å setje opp noko prioritert rekkjefølgje for dei tiltaka som er nemnt. Grunngevinga for dette valet er å kunne gi dei ansvarlege avdelingane fleksibilitet og handlingsrom for å gjennomføre trafikktryggingsarbeidet i samanheng med prosjekt og planar i løpet av perioden 2015-2018.

Det må understrekast at ikkje alle av dei tiltaka som er foreslått prioritert, er noko som kan gjennomførast i løpet av planperioden. Dette gjeld i hovudsak dei større fysiske strakstiltaka og dei store langsiktige tiltaka som er lista opp i planforslaget. I tillegg kjem større planleggingstiltak som vil strekke seg over eit lengre tidsrom grunna omfang og kompleksitet som følgjer med i dei utfordringane som skal løysast. Eit anna viktig poeng som rådmannen meiner bør nemnast er dei trafikktryggingstiltaka som gjeld fylkesvegar.

Her må ein understreke at for at tiltaka skal kunne gjennomførast på fylkesvegane, er ein avhengig av løyve frå Møre og Romsdal fylkeskommune som vegeigar og forvaltningsmynde. Nokre av dei større tiltaka er også avhengig av at dei blir prioritert inn i fylkeskommunen sitt investeringsprogram og at tiltaka kjem så høgt opp på prioriteringslista at det vert sett av økonomiske midlar til gjennomføring. Slike prioriteringar er avhengig av at Herøy kommune gjer politiske vedtak og sender tydelege signal til fylkeskommunen om kva tiltak ein vil skal prioriterast på fylkesvegane i åra framover. For at tiltak skal bli prioritert av regionalt nivå, så har ein fått signal om at desse må vere ferdig planlagt med reguleringsplan og vere ein del av kommunen sin vedtekte trafikktryggingssplan. Planleggingsarbeid og utarbeiding av reguleringsplanar blir difor ei viktig oppgåve for kommunen i tida framover. Planprosessane blir viktige demokratiske arenaer for involvering og deltaking frå både offentleg, privat og frivillig sektor. Den ferdige reguleringsplanen blir eit viktig grunnlag for å kunne gjennomføre prioriterte trafikktryggingstiltak.

Rådmannen vil avslutningsvis framheva at ein ser det som svært viktig at trafikktryggingssarbeidet er noko som opptek alle avdelingar i organisasjonen. Dette gjeld også fordeling av oppgåver i administrasjonen knytt til trafikktrygging. I Herøy kommunen er det utviklingsavdelinga som har ansvaret for alt av planleggingsarbeid knytt til trafikktrygging, medan anleggs- og driftsavdelinga har ansvaret for gjennomføring av fysiske tiltak og vidare driftsansvar. Rådmannen ser det som svært viktig at det frå politisk nivå vert sett av tilstrekkelege økonomiske midlar og ressursar til organisasjonen i åra framover, slik at ein kan følgje opp og gjennomføre dei trafikktryggingstiltaka som kommunen prioriterer i denne planen.

#### Konsekvensar for folkehelse:

Fysiske tiltak som bygging av nye gang- og sykkelveggar, oppføring av veglys og oppmerking av overgangsfelt vil auke kvaliteten på ferdselsårane til dei mjuke trafikantane og betre tryggleiken til desse i trafikken. Nye gang- og sykkelveggar vil også bidra til å legge til rette for meir fysisk aktivitet og gi større moglegheiter for transport i form av gåing eller sykling. Dette er vurdert til å vere **positivt** for folkehelsa.

#### Konsekvensar for beredskap:

Realisering av nye tiltak handlingsprogrammet inneberer ei kvalitetsheving av enkelte deler av kommunen sitt samferdselssystem. Eksempel her vil vere å utbetre vegstrekningar til å ha to fullverdige køyrebaner. Dette er vurdert til å betre framkomsten i trafikken og til å vere **positivt** i høve kommunal beredskap

#### Konsekvensar for drift:

Realisering av fysiske tiltak i handlingsprogrammet vil medføre nye kommunale anlegg som vil medføre auka driftskostnader for kommunen. Eksakte utgifter til drift vil ein måtte kome attende til i det enkelte prosjektarbeidet med gjennomføring av kvart enkelt tiltak.

#### Konsekvensar for økonomi:

For at dei prioriterte tiltaka i planen skal kunne gjennomførast er ein avhengig at det blir sett av økonomiske midlar i kommunen sitt budsjett og økonomiplanarbeid.

Fosnavåg, 13.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Aleksander Zahl Tarberg

# **KOMMUNEDELPLAN TRAFIKKTRYGGING 2015-2018**



**HERØY KOMMUNE**

Vedteken i kommunestyremøte xx.xx.xxxx, K-sak xx/xx

**November 2014**



## Innhald

<b>1. Innleiing – bakgrunn.....</b>	<b>3</b>
Vedtak og organisering av arbeidet .....	3
Arbeidsform, deltaking og medverknad .....	3
<b>2. Evaluering av gjeldande trafikktryggingsplan 2009- 2012. ....</b>	<b>8</b>
<b>3. Ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal og Herøy kommune .....</b>	<b>8</b>
Trafikkmønster.....	8
<b>4. Kva kostar trafikkulykkene? .....</b>	<b>9</b>
<b>5. Trafikkulukke og personskadeulukker i Herøy kommune .....</b>	<b>9</b>
<b>6. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen.....</b>	<b>17</b>
<b>7. Oversikt over ynskte tiltak (innspel) .....</b>	<b>19</b>
<b>8. Visjon og mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy kommune.....</b>	<b>19</b>
<b>9. Mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy kommune .....</b>	<b>19</b>
<b>10. Satsingsområde.....</b>	<b>21</b>
<b>11. Verkemiddel i trafikktryggingsarbeidet .....</b>	<b>22</b>
Ansvars- og kostnadsfordeling.....	22
<b>12. Handlingsprogram.....</b>	<b>24</b>
<b>13. Trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne .....</b>	<b>35</b>
<b>14. Finansiering, oppfølging og rapportering .....</b>	<b>35</b>
<b>15. Nyttige lenkar .....</b>	<b>36</b>
<b>16. Vedlegg.....</b>	<b>36</b>



## 1. Innleiing – bakgrunn

Stortinget vedtok i februar 1996 ein interpellasjon der dei bad regjeringa om å stimulere fleire kommunar til å utarbeide handlingsplanar for trafikktrygging. Frå og med år 2002 har ein slik plan vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barn sin skuleveg på fylkesvegar og kommunale vegar. Herøy kommune nyttar Vegdirektoratet sin rettleiar (Handbok 209) som eit utgangspunkt for denne planen.

### Vedtak og organisering av arbeidet

Den fyrste trafikktryggingsplanen til Herøy kommune blei vedtatt i kommunestyret i K-sak 121/02, 19.12.2002. Planen var gjeldande i perioden 2001-4. Då kommunedelplanen skal rullerast kvart 4. år vart planen rullert i 2008. Her blei ny trafikktryggingsplan vedteken (i K-sak 109/08), og omfatta perioden 2009-2012. Denne trafikktryggingsplanen skal gjelde for perioden 2013-2016.

Under arbeidet med denne trafikktryggingsplanen er det oppnemnd ei arbeidsgruppe beståande av følgjande representantar:

- Ein planleggar
- Ein representant frå Anleggs – og driftsavdelinga
- Barnerepresentanten
- Ein politisk representant

I forbindelse med denne trafikktryggingsplanen blei det gjennomført ei «*Barnetrakkregistrering*» i 2012. Her blei det undersøkt kvar barn og unge ferdast i trafikken og kvar dei føler det er trygt og utrygt. Både på veg til og frå skulen, til fritidsaktivitetar, leik m.m. Denne forma for kartlegging er å sjå på som ei utvida form for medverknad frå barn og unge i planlegging av trafikktryggingstiltak. I denne prosessen har spesielt borna blitt utfordra til å kome med sine innspel gjennom aktiv deltaking. Metodane som er blitt brukt er teikningar på kart og presentasjon av historier munnleg til kommunen. Resultatet av arbeidet er utforma som delrapport 1 til denne kommunedelplanen.

### Arbeidsform, deltaking og medverknad

Vedtak om oppstart av rullering av trafikktryggingsplanen vart kunngjort tidlig vår 2012. Forslag til planprogram vart etter lova lagt ut for offentleg ettersyn/ høyring i 6 veker. Arbeidet har vore kunngjort i Vestlandsnytt 30. mars 2012. Det kom inn 4 innspel til trafikktryggingsplanen i løpet av denne perioden. Planprogram for arbeidet med KDP trafikktrygging blei stadfesta i Maritimt og teknisk komite, MTK-sak 34/12 i møtet 12.06.2012. Planprogrammet legg viktige føringar for planprosessen og det vidare arbeidet med ny trafikktryggingsplan.

#### Samfunnstryggleik (ROS):

Det er gjennomført ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) i kommunedelplanen for å vurdere potensielle uønska hendingar og konsekvensar av desse i høve samfunnstryggleik. Det er nytta sjekklister frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal i dette planarbeidet.



### Konsekvensutgreiing(KU):

I samband med utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging ser ein ikkje at det utløyser krav om konsekvensutgreiing. Planen i seg sjølv vil ikkje utløyse krav om KU etter Forskrift om konsekvensutgreiing § 2,3 og 4. Krav om konsekvensutgreiing tilknytt tiltak til m.a eksisterande veg, som i denne Trafikktryggingsplanen, fell kravet om KU bort. I tiltak der nye veglinjer vert diskutert og planlagd, vil krav om konsekvensutgreiing bli teke opp til vurdering. Planarbeidet vil vidare fylgje reglane for handsaming og prosess for kommunedelplanar i plan- og bygningslova.

### **Sentrale aktørar i trafikktryggingsarbeidet**

Dette er sentrale aktørar i trafikktryggingsarbeidet:

- Møre og Romsdal Fylkeskommune
- Fylkestrafikktryggingsutval – FTU
- Samferdsutvalet
- Fylkesmannen
- Statens vegvesen
- Politiet
- Kommunestyret og politiske utval
- Rådmannen
- Utviklingsavdelinga
- Anleggs- og driftsavdelinga
- Servicetorget
- Folkehelsekoordinator  
Trygg Trafikk
- Oppvekst – barnehagar og skular



Barnehagane i Herøy er flinke til å nytte refleks (Foto: Herøy kommune).



### Innbyggjarar, næringsliv, lag og organisasjonar

Den einskilde innbyggjar står sentralt i arbeidet med trafikktrygging. Som trafikant spelar innbyggjarane ei viktig rolle i kva åtfærd som blir vist i trafikken, både som køyrande og gåande/syklande. Ved å overhalde trafikkreglar og viser respekt for andre trafikantar, gjer ein viktig innsats i å betre den generelle trafikktryggleiken i kommunen.

Næringslivet spelar også ei viktig rolle i arbeidet med å betre trafikktryggleiken, blant anna ved å gjennomføre fysiske tiltak på eigedomen, gjennomføre tiltak i høve åtfærd og haldningar på sin arbeidsplassar. Her kan fleire verksemder oppmode sine tilsette om bruk av alternativ transport til/frå arbeidsplassen der dette er mogleg. På denne måten kan næringslivet stimulere til færre bilar i trafikken og samstundes legge til rette for at fleire av arbeidstakarane får betre folkehelse. Her er det viktig at verksemder legg til rette forhold som gir rom for alternativ transport. Vidare kan den einskilde verksemd gjere fysiske tiltak på sine eigedomar som betrar trafikktryggleiken, då spesielt retta mot oppmerking av parkeringsareal, belysning, gode snutilhøve, skilting, inngjerding, og skilje areal for gåande/syklande og køyrande.

Lag og organisasjonar spelar også ei viktig rolle, då desse kan fremje tiltak i høve åtfærd og haldningar om «god trafikktryggleik» blant sine medlemmer. Dei organisasjonane som rår over fast eigedom, kan gjere tiltak på eigedomane som fremjar trafikktrygging i høve sine egne medlemmer og andre trafikantar.

### Andre viktige aktørar

- Bilorganisasjonane
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskulane
- Forsikringsinstitusjonane
- Transportnæringa
- Media
- Redningstenesta
- Spesielle interesseorganisasjonar

## **Sentrale planar og dokument**

### Nasjonal transportsplan(NTP)

Dette er ein strategisk plan for utvikling av den samla statlege infrastruktur for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. NTP er eit viktig dokument i leddet for samarbeid mellom stat, fylke og kommunar i satsing på samferdsel. Regjeringa vil vidareføre nullvisjonen for trafikktryggleik, som inneberer at transportmidla og transportsystemet må formast på ein slik måte at dei fremmar riktig åtfærd, og i størst mogleg grad hindrar at menneskelege feilhandlingar får fatale konsekvensar. Vidare må trafikantane påverkast til ein sikker åtfærd.

Støtte til trafikktryggingstiltak vert brukt som eit aktivt verkemiddel for å betre trafikktryggleiken og er ei fylkeskommunal ordning.



### Fylkesplanar og regionale planar

For fylkesvegnettet har fylkeskommunen ulike ordningar for tiltak, her under også trafikktryggingstiltak. For det «nye» fylkesvegnettet er det fullt ut eit fylkeskommunalt ansvar, når tiltak er kome inn på investeringsprogrammet kan kommunen søkje om å forskotere. Når det gjeld dei «gamle» fylkesvegane har ein to ordningar for deling av kostnadane med kommunen:

Mindre tiltak som gjeld forsterking og utbetring av fylkesveg (dvs, tiltak på vegområdet). Dette er investeringsmidlar, og det er i økonomiplanen for 2013-2016 satt av i underkant av 3 millionar i 2014 og 2015, i tillegg til om lag 4 mill, kr i 2013. Ordninga rettar seg mot kommunane. Statens vegvesen handterer søknadsprosessen. Vedtaksmynde er Samferdselsutvalet i.

Tiltak som gjeld trafikktryggingstiltak både på fylkesvegar og kommunale vegar (stort sett har dette vore bygging av gang- og sykkelveg langs («gamal») fylkesveg og ulike trafikksikringstiltak på kommuneveg). Dette er driftsmidlar, og det er i økonomiplanen for 2013-2016 satt av 10 millionar i 2013, 2014 og 2015. Ordninga rettar seg mot kommunane. Statens vegvesen handterer søknadsprosessen. Vedtaksmynde er Fylkestrafikktryggingutvalet for mindre tiltak og Samferdselsutvalet for større tiltak.

I tillegg har fylkeskommunen ei ordning for TS-tiltak i regi av frivillige lag, organisasjonar, FAU, skular osv. Dette er ei ordning som retter seg mot mindre tiltak, øvre grense for tilskot er 30 000 kroner. Dette er driftsmidlar, det er tidlegare år satt av 100 000 kroner. Søknadane vert handtert av fylkesadministrasjonen og vedtaksmynde er FTU. Fylkeskommunen delar også ut refleksar og refleksvestar til skular, barnehagar og liknande på førespurnad.

### Kommunale planar

Trafikktryggingarbeidet er sektorovergripande, og må derfor samordnast med den øvrige kommunale planlegginga, t.d når det gjeld målsettingar. Det inneber også at tiltak som krev økonomiske ressursar frå kommunen si side må innarbeidast i årlege budsjett og økonomiplan.

Gjennomføring av trafikktryggingstiltak på kommune- og fylkesvegar oppnår ofte tilskot frå dei fylkeskommunale stønadsordningane til trafikktryggingstiltak. Ei av ordningane føreset at kommunen sjølv dekkjer 50 % av kostnadane, og det er soleis avgjerande at det vert sett av midlar til dette i dei årlege budsjetta. Her er det mogleg, gjennom søknad, å få aktivert midlar dersom kommunen dekkjer sin del av finansieringa. Tidlegare trafikktryggingplan tok utgangspunkt i ein årleg kommunal innsats på ca 500.000 kroner. I budsjett for 2013 er det avsett kr 2.000.000 til trafikktrygging.

Formannskapet har gjennom vedtak av «Planprioriteringar 2013» bestemt at det skal satsast på fleire gang- og sykkelvegar i kommunen. Planleggingsarbeidet er her starta opp for fleire vegstrekningar, med bakgrunn i eit førebuande kartleggingsarbeid.



### «Barnetrakkregistreringar 2012»

I samband med planarbeidet er det gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane er gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane. Barn og ungdom er ekspertar på fysisk miljø. Det er ingen som kjenner kratt og sti, bakgårdar og grønne areal betre enn dei som bruker desse. Barn opplever, ser og bruker uterom på kreative og unike måtar. Resultat av dette arbeidet følgjer som delrapport til denne planen.



Bilete av Barnetrakkregistreringar på skulane i 2012 (Foto: Herøy kommune)

## Lovgrunnlag og kommunens ansvar for trafikktrygging

Kommunen har eit stort ansvar for trafikktryggingsarbeidet både som vegmynde og gjennom sitt ansvar for arealplanlegging. Trafikktrygging inngår også i kommunen sitt ansvar som eigar av skular og barnehagar, transportør og som arbeidsgivar. Dette ansvaret strekk seg til både det politiske nivå og alle administrative avdelingar i kommunen som driv forvaltning og nyttar seg av transport i tenesta. Særskilt viktige områder er tiltak for fotgjengarar og syklistar i utforming av eit trygt lokalmiljø. Kommunen sitt ansvar når det gjeld trafikktryggingsarbeid er heimla i følgjande lover, forskrifter og stortingsmeldingar:

- Forskrift om miljøretta helsevern
- Veglova
- Lov om helseteneste i kommunen
- Plan- og bygningsloven
- Opplæringsloven
- Kunnskapsløftet – læreplanar



- Skuleskyss for grunnskulen
- Rammeplan for barnehagar
- HMS-forskrifta

## 2. Evaluering av gjeldande trafikktryggingsplan 2009-2012.

Evaluering av førre trafikktryggingsplan går fram av «Delrapport 2 – Status trafikktrygging i dag». I denne planen er det mykje arbeid som er blitt gjennomført, men også mange tiltak som enno ikkje har blitt prioritert og gjennomført. Ein foreslår å vidareføre nokre av desse.

## 3. Ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal og Herøy kommune

### Trafikkmønster

Fylkesveg 654 går som ein hovudåre gjennom kommunen frå Dragsund i søraust til Fosnavåg sentrum i nordvest. Frå FV 654 går det ein fylkesveg via Moltustranda mot Sande kommune, til Torvik/ Bø, til Leine/ Remøy/ Runde og frå Fosnavåg via Nerlandsøy til Kvalsvik. Fylkesveg 61 tek av frå FV 654 i Myrvåg og går mot sør gjennom Leikong mot Sande kommune. Frå Leikong går det ein fylkesveg til Jøsok/ Voldnes.

**Tabell 5. Registrerte køyrety i Herøy kommune**

<b>Køyrety i Herøy kommune pr. 31/12 2011</b>			
<i>Type køyrety</i>		<i>Type køyrety</i>	
Personbilar	4543	Traktor	314
Buss	25	Motorredsk.	8
Kombibilar	56	Moped	302
Varebilar	668	Motorsykkel	196
Lastebilar	110	Belte M. sykkel	6
<b>SUM BILAR</b>	<b>5402</b>	Tilh.	1725

**Tabell 1: Registrerte køyrety i Herøy kommune pr. 2010**

Dersom vi ser på denne oversikta av registrerte køyrety i Herøy kommune i 2011, kan vi sjå at Herøy kommune hadde 7953 køyrety i 2011, inkludert registrerte tilhengarar. Berre køyrety åleine utgjorde i kommunen 6228. Dette er ei stor auke frå tidligare, for eksempel 1998 då det var 5386 køyrety i kommunen. Til tross for at det er fleire køyrety enn før har ulukkestatla gått ned.



## 4. Kva kostar trafikkulykkene?

Den som vert ramma av ei trafikkulykke, kan i tillegg til auka kostnadar til livsopphald og pleie, få store problem med daglege gjeremål som igjen fører til redusert livskvalitet. Pårørande vert påført ulemper både av praktisk og psykisk karakter.

Totalt reknar ein med at kvar politirapporterte personskadeulykke representerer samla samfunnsøkonomiske kostnadar på om lag 2,4 millionar kroner, basert på produksjonsbortfall, medisinske kostnadar, materiellkostnadar og administrative kostnadar. Ifølge eit skriv frå regjeringa (*Nasjonal strategi – Ulykker i Noreg, nasjonal strategi for førebygging av ulykker som medfører personskade 2009- 2014*), kostar dødsulukke i trafikken på landsbasis, 26 milliardar kroner i året.

I Herøy kommune skjedde det perioden 1989- 2000 gjennomsnittleg 15 personskadeulykker kvart år. Det vil seie at trafikkulykkene i Herøy den tida, årleg kosta 2,4 millionar x 15 = 36 millionar kroner. For ein åtteårs periode no, har kostnadane i Herøy vorte redusert til 31 millionar kroner årleg. Det er ein reduksjon på 5 millionar kroner.

Sjølv om talet på drepne i trafikken har gått ned dei siste åra, er det framleis mange som vert hardt eller lettare skadd i trafikken i Herøy kommune. Tabellen under viser ein statistikk over tal på ulykker fordelt på årstal i kommunen.

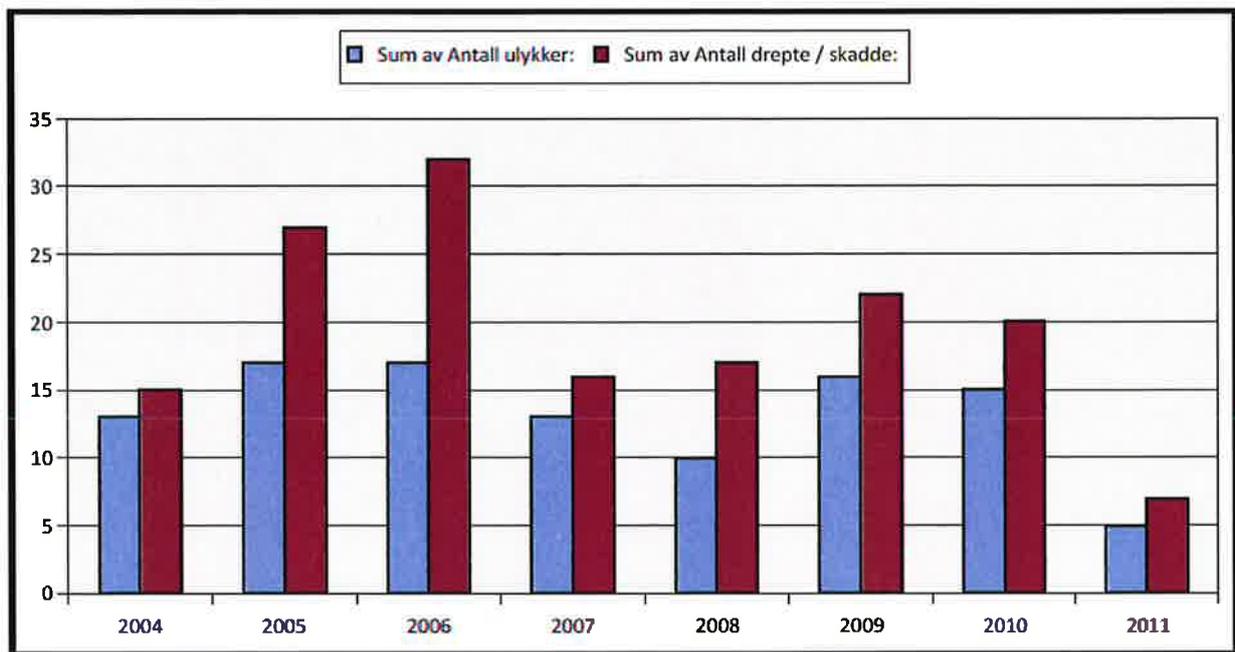
## 5. Trafikkulykke og personskadeulykker i Herøy kommune

Data om ulukkesituasjonen i kommunen er eit viktig grunnlag for tiltaka i handlingsprogrammet. Tala er basert på politirapporterte personskadeulykker.

Tabellane som det vil verte vist til i dette kapittelet er motten frå Statens Vegvesen, region Midt. Tabellane og statistikken går i detalj på type ulykke, aldersgruppe, omfang og skadeomfang av ulykkene. Tabellane viser også til kva for vegar i kommunen det har skjedd kva for type ulukke. Statistikken tek også føre seg kor mange mjuke trafikantar som har vorte skadd i trafikken. Statistikken er såleis særskilt nøyaktig og presis.

### Antall ulykker fordelt årstal

År	Antall ulykker	Antall drepte/skade	Antall drepte	Antall hardt skade	Antall lettere skade
2004	13	15	0	3	12
2005	17	27	0	3	24
2006	17	32	0	3	29
2007	13	16	0	1	15
2008	10	17	1	1	15
2009	16	22	1	1	20
2010	15	20	0	3	17
2011	5	7	0	0	7
<b>Sum</b>	<b>106</b>	<b>156</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>139</b>



I denne statistikken som er utlevert av Statens Vegvesen, region Midt, kan vi sjå at frå 2004 – 2011 skjedde det totalt 106 trafikkulykker der 2 menneske omkom. I same perioden var det 15 hardt skadde og 139 lettare skada i ulykkene.

Som ein kan sjå utifrå tabellen, er det langt færre som har vorte alvorleg skadd eller drepne i trafikken i Herøy dei siste 8 åra. Når ein les rapportar og skriv, for eksempel frå Statens Vegvesen er dei svært nøgde med at stadig færre vert drepne eller alvorleg skadde i trafikken.

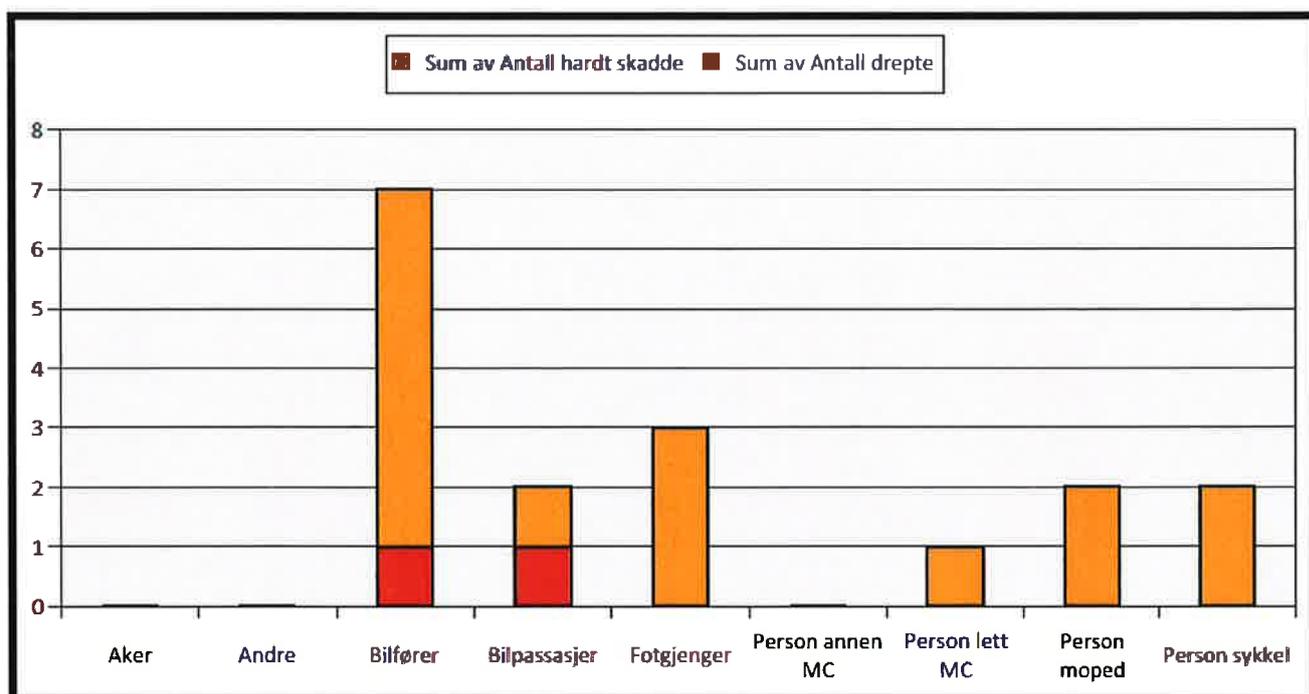
Utifrå denne tabellen og dei tidligare tala frå 1989- 2000 gjev det oss god grunn til å tru at arbeidet som har vorte lagt ned når det gjeld trafikktrygging, viser seg igjen i slike statistikkar. <sup>1</sup> Per 04.07.2011 var det ingen trafikkdrepte i Møre og Romsdal, noko som er svært bra og som mest sannsynlig ikkje har vore tilfelle sidan 50- 60 talet. For gjennom dei 10 siste åra har heile 15 personar blitt drepne i trafikken i Møre og Romsdal.

<sup>1</sup> [http://mrfylke.no/Nyheiter/Ingen-trafikkdrepte-saa-langt-i-2011-i-Moere-og-Romsdal/\(language\)/nno-NO - I](http://mrfylke.no/Nyheiter/Ingen-trafikkdrepte-saa-langt-i-2011-i-Moere-og-Romsdal/(language)/nno-NO - I)



## Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	68	1	6	61
Bilpassasjer	51	1	1	49
Person lett MC	3	0	1	2
Person annen MC	4	0	0	4
Person moped	16	0	2	14
Person sykkel	3	0	2	1
Fotgjenger	9	0	3	6
Aker	0	0	0	0
Andre	2	0	0	2
<b>Sum alle</b>	<b>156</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>139</b>



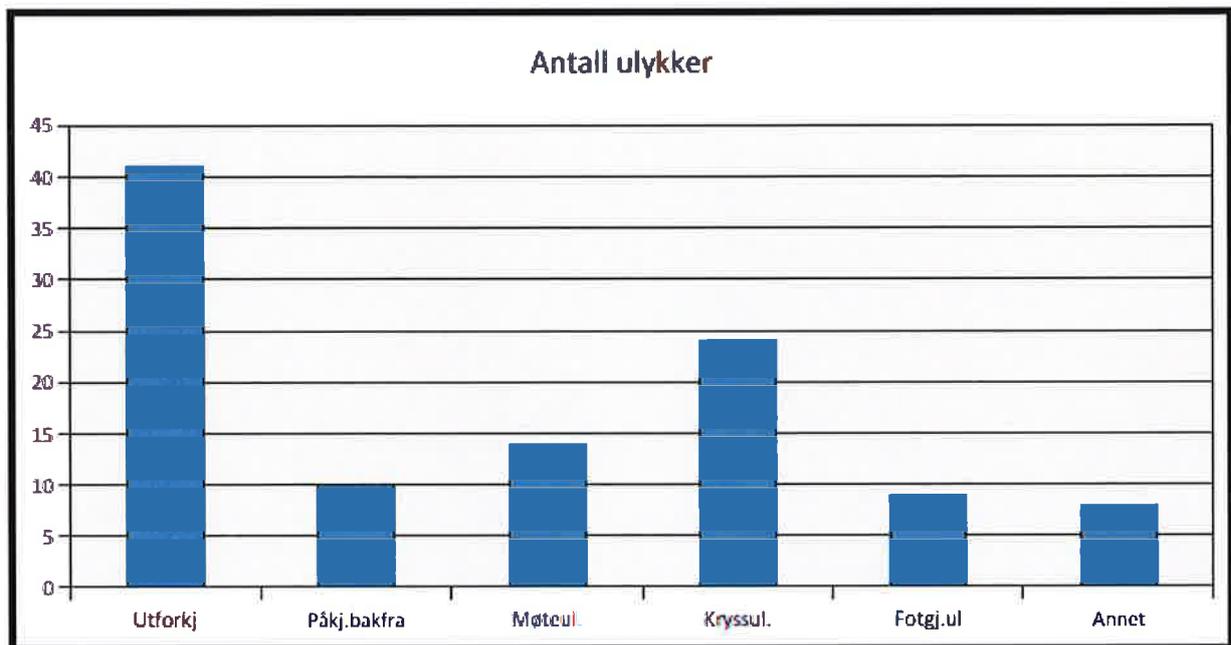
I denne statistikken kan ein sjå kva for trafikantgruppe det er som har blitt skadde og drepte i Herøy kommune dei siste åra. Vi ser at ein bilfører og ein passasjer omkom. Vi kan sjå at det i hovudsak er bilfører og passasjer som vert skada i ulukkene som skjer i kommunen. Men ikkje berre bilulukker er representert i Herøy kommune. Heile 16 menneske vart skada i ulukker med moped. Gjerne er førarane av mopedar og liknande svært unge, gjerne i 16 års alderen.

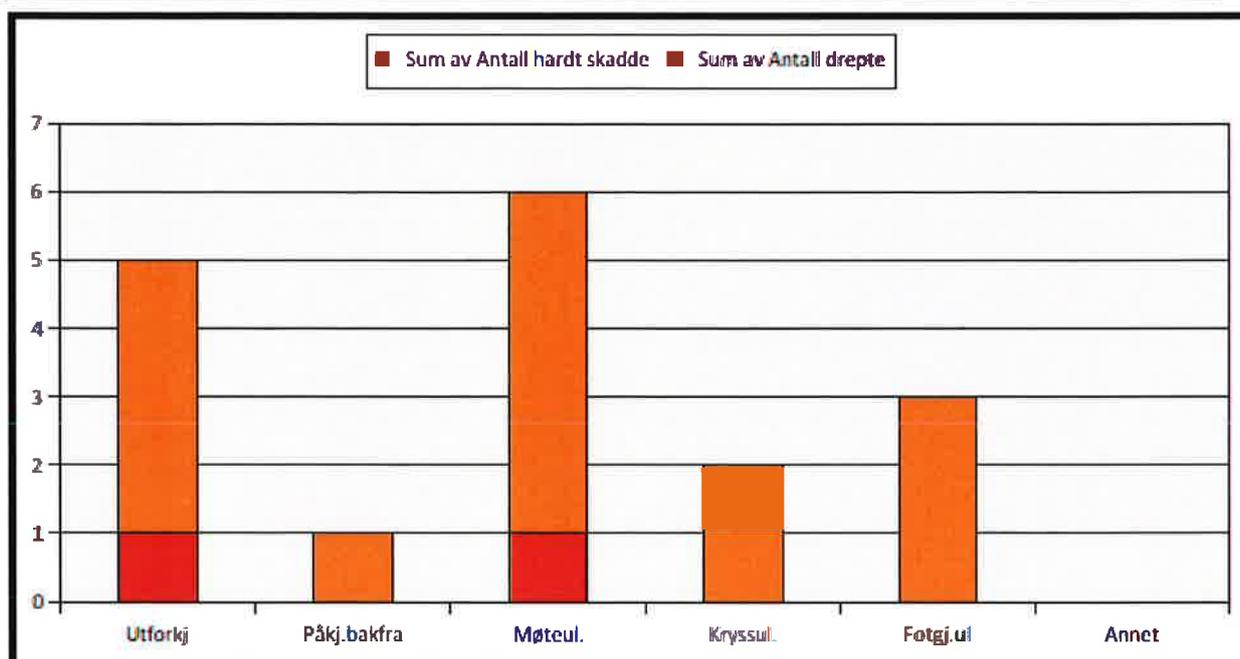
Ikkje berre motoriserte køyrety er representert når ein ser på denne statistikken. Tal på fotgjengarar og person med sykkel har blitt hardt skada i trafikken. Så mange som 11 mjuke trafikantar vart skadd i Herøy 2004- 2011.



## Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	8	11	0	0	11
Fotgj.ul	9	9	0	3	6
Kryssul.	24	34	0	2	32
Møteul.	14	28	1	5	22
Påkj.bakfra	10	17	0	1	16
Utforkj	41	57	1	4	52
<b>Sum alle</b>	<b>106</b>	<b>156</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>139</b>



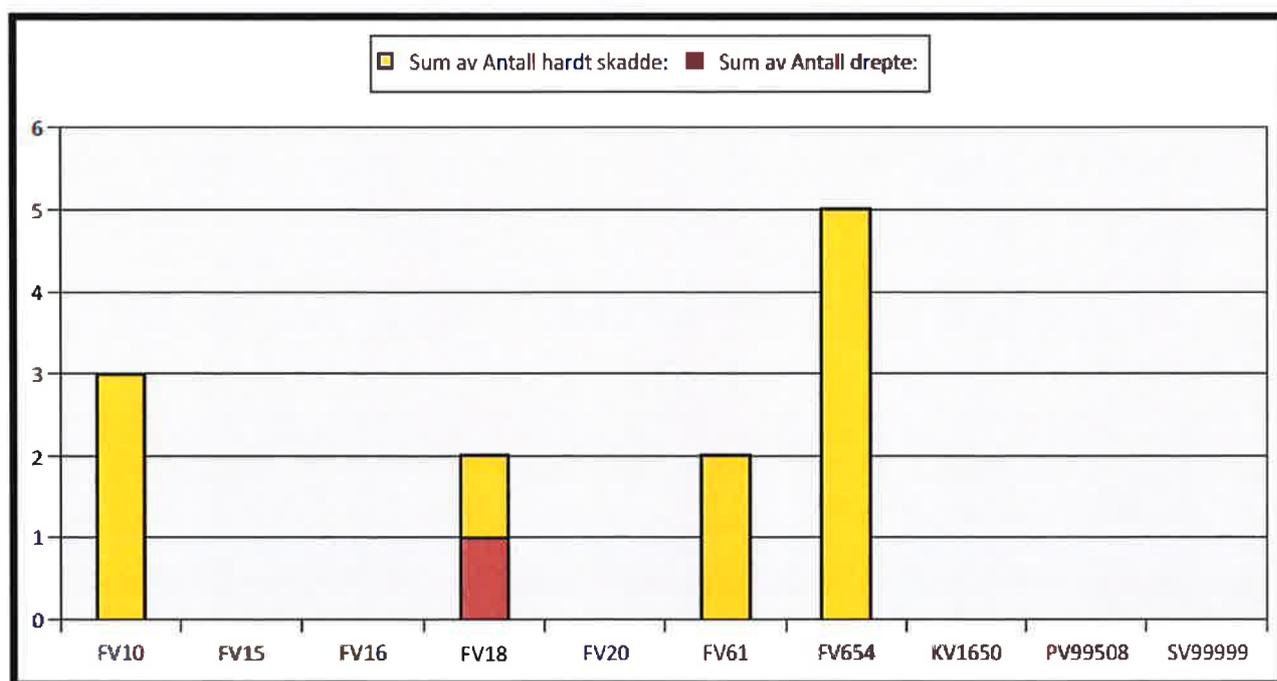


Ei trafikkulukke kan vere så mangt, anten i bil, moped, syklist eller fotgjengarar. Alle som ferdast i trafikken kan verte utsett for ei ulukke. I Herøy kommune var det heile 9 fotgjengarulukker, 24 kryssulykker, 14 møteulykker, 41 utforkøyningar og 10 møteulykker på vegen i løpet av 8 år. Det var i møteulykke og utforkøyringsulykke at to menneskje i Herøy miste livet.



## Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0	1	1	0	0	1
FV10	5	15	0	3	12
FV15	2	6	0	0	6
FV16	5	5	0	0	5
FV18	6	7	1	1	5
FV20	3	4	0	0	4
FV21	1	1	0	0	1
FV61	10	18	0	2	16
FV654	57	76	0	5	71
KV13	1	1	1	0	0
KV1650	2	3	0	0	3
KV168	1	1	0	1	0
KV1900	1	1	0	0	1
KV192	1	1	0	1	0
KV2200	1	1	0	0	1
KV2300	1	2	0	0	2
KV2500	1	1	0	0	1
KV2575	1	1	0	1	0
KV340	1	2	0	0	2
KV345	1	1	0	0	1
PV99042	1	1	0	1	0
PV99508	1	4	0	0	4
SV99999	2	3	0	0	3
<b>Sum alle</b>	<b>106</b>	<b>156</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>139</b>



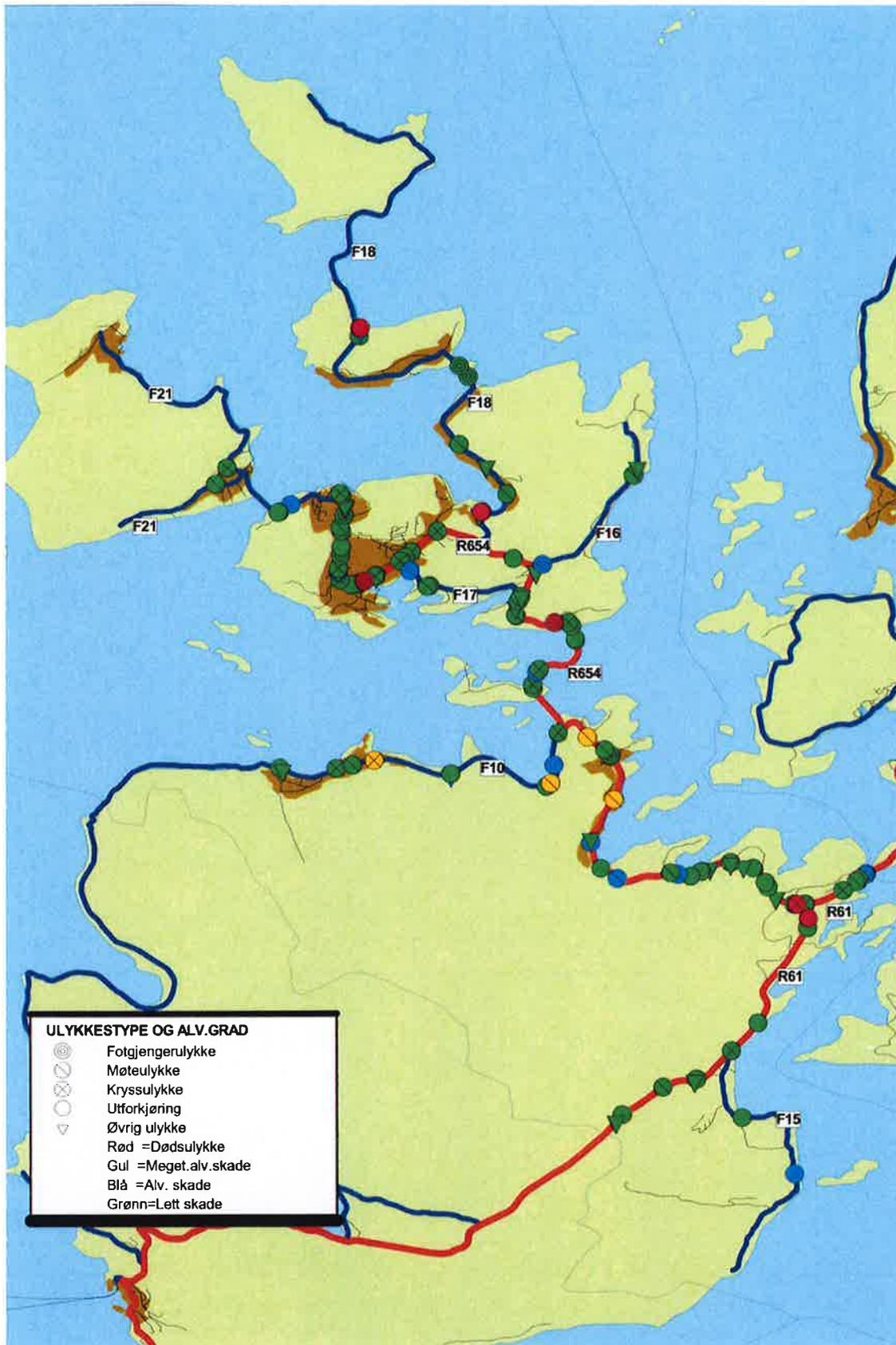
Sum

Antall ulykker/ enheter/ personer i utvalget som rapporten er basert på: 106 / 321130 / 392250



---

Utifrå denne tabellen ser ein at det har skjedd trafikkuhell på alle vegane i Herøy kommune. Det er FV 10, FV 18, FV 61 og FV 654 som har hatt dei trafikkulukkene med verst utfall, hardt skada eller drepne.



Kart over ulukkesstadar i Herøy kommune. Politirapporterte ulukker, perioden 1991- 2000.



## 6. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen

Trafikktryggingsarbeidet dei siste åra har vore fokusert på *fartsreducerande tiltak* i bustadområde og langs bygdevegar. Det har si årsak i mange enkeltsøknadar frå for eksempel foreldre i byggjefelt som ynskjer *fartsdempande tiltak* der borna leikar.

Det har og vore gjort mindre tiltak i nærleiken av skuleområde, som til dømes fartshumpar og busslommer. Nokre døme av tiltak som er gjort i Herøy kommune er; området ved Moltu skule, planlagt undergang Frøystadskaret, redusert fartsgrense i Røyra og i enkelte byggjefelt, samt bygging av fartshumpar på Eggesbønes. I tillegg er det gjennomført diverse siktutbetringar langs vegar i byggjefelt, og oppføring av bom på gangvegar «Hamnevegen» på Remøy. Dette er endringar som kan virke små, men som faktisk gjer store forskjellar i det daglege trafikkbiletet. Slike små tiltak er viktige, og langt betre enn at ingenting vert gjort.



**Born på skuleveg** (Foto: Trygg trafikk – fotograf: Anders Aavik Hagen)

Statens vegvesen har bygt ut eit nettverk av gang og sykkelvegnett langs fylkesvegane, men mykje står att langs fylkesvegnettet før ein oppnår tilfredstillande løysingar for trafikktryggleiken. Gjennom kartleggingsarbeid og delrapport 2, viser det seg at eit av dei viktigaste satsingsområda i framtida bør vere å sikre tryggare skulevegar for born og unge.

Enkelte plassar i kommunen kan ein få vinterskyss (buss) på grunn av dårlege vegforhold og utrygg skuleveg. Opplæringslova sitt kapittel 7 omhandlar elevar sin rett til skuleskyss.



På grunn av at mange elevar i Herøy kommune har lang og/eller ekstra farleg skuleveg, får mange born skuleskyss. Det er eit mål å leggja til rette for at flest mogleg kan gå eller sykla til skulen. I tillegg til at dette gjev ein samfunnsøkonomisk vinst, så vil det og spare miljøet, og gje helsevinst ved at barna får auka fysisk aktivitet. Samstundes er erfaring med å bevege seg i trafikken viktig for barn si trafikkforståing og -opplæring.

Mange stader i kommunen manglar det fortau eller gang- og sykkelveg som skil dei mjuke trafikantane frå motortrafikken. Mange foreldre opplever skulevegen som så farleg for barna at dei vel å køyre dei til og frå skulen. Ofte kan dette vere den einaste praktiske løysinga, men samtidig medfører foreldrekøyringa ei sterk auke av trafikken i og rundt skuleområda. Som regel er ikkje skulen sitt nærområde utforma for å ta imot den auka trafikken på ein trygg og trafikksikker måte. I tillegg kan det vere trengsel, travelheit, stress og eit uoversiktleg trafikkbilde når mange leverer eller hentar barna til same tid. Dermed oppstår det uoversiktlege og farlege situasjonar i forbindelse med stans, rygging og snuing, og resultatet blir auka trafikkfare for alle som ferdast til og frå skulen.

Problemet kan verta noko redusert ved at foreldra slår seg saman og køyrer kvarandre sine barn når det er mogleg. Kvar ekstra passasjer kan spare omgjevnadane for éin bil. Utfordringane kan også bli tatt opp i FAU, på foreldremøte osv, for å gjera foreldra merksame på situasjonen. Kanskje kan ein finne ein stad i nærleiken av skulen som kan fungera som hente-/bringe plass, eller andre lokale løysingar som kan redusera trafikkmengda, og få fleire barn til å gå eller sykle til skulen.

Mange stader i landet arrangerer foreldra «følgjevennordningar», der foreldra byter på å følgja barna til skulen. Då får barna gå-trening saman med ein vaksen, i tillegg til frisk luft og mosjon før skulestart.

Ein bør difor satse vidare på tiltak som kan fremje både folkehelse og auka trafikktryggleik for alle samfunnsgrupper i kommunen. Mange elevar går både til og frå skulen, og ein konsekvens av ei vidare satsing på dette vil krevje prioriteringar og vilje til å gjennomføre moment i reguleringsplanar som inneheld strekningar for gang- og sykkelvegar, samt at det må setjast av meir areal i komande arealplanar.

Når det gjed tala som kjem fram gjennom statistikken i denne kommunedelplanen, kan desse sjåast på som eit verkty for å forbetre trafikktryggleiken. Med så nøyaktig og konkret statistikk, vert arbeidet med å legge til rette og sette opp tiltak – og prioriteringsliste meir oversiktleg. Dette fordi ein ser kva som er behov, og gjerne kvar behova er størst for gjennomføring av trafikktryggingstiltak. På denne måten er statistikk eit relevant verkty i det vidare planarbeidet og det er viktig at ein les, oppfattar og nyttar statistikken på ein konstruktiv måte.



## 7. Oversikt over ynskete tiltak (innspel)

I det komande følgjer ei oppsummering av ynskete tiltak (innspel), inndelt etter område. Tiltaka her er ikkje prioriterte. Tala i parentes bak kvart tiltak refererer til nummer på innspel på vedleggslista over innkomne merknader.

### Leikong

- Ynskje om utbetring av kommunal veg 166 frå Leikanger skule «oppom åsen» Underskriftskampanje frå bygdefolk på Leikong. (3)

### Moltustranda

- Krav frå bygdefolket om at gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda Fylkesveg 10 vert prioritert. (1)

•

### Remøy

- Ynskje om spegel i bratt og sær s uoversiktleg "s-sving", yst i Sævikane.
- Uoversiktleg, høg fart og sær utrygt ved busslomma utanfor tunnelopninga (tunnel til Runde).

### Bergsøy

- Tryggje skuleveg ved gamlevegen på strekninga Hjelmeset - Mix Scene1. Vedkommande som har sendt inn innspelet meiner denne strekninga vert nytta til unødvendig gjennomføring på en veg som er mykje brukt til skuleveg. Vil på grunn av unødvendig gjennomkøyring ha bom for å sperre av trafikken. (2)
- Trafikktryggingstiltak Hjelmesetområdet – innspel frå Eldrerådet. Nedsetting av fartsgrense til 50 km/t etter rundkøyinga (mot Fosnavåg?) og oppmerking og skilting av gangfelt over fylkesvegen. Skaffe turvande godkjenning frå vegstyresmaktene for gjennomføring av tiltaket.

## 8. Visjon og mål for trafikktryggingarbeidet i Herøy kommune

På statleg og fylkeskommunalt nivå har ein og ei form for "trafikktryggingplanar", som naturlegvis får følgjer for den kommunale planlegginga. På begge desse nivåa vert det arbeidd ut frå den såkalla 0- visjonen, visjonen om ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken. Ideen er i utgangspunktet adoptert frå Sverige.

Ingen har råd til å miste nokon i trafikken. Det er tragisk når slikt skjer. Det er difor viktig at Herøy kommune har 0- visjonen som forankring for arbeidet med trafikktrygging.

## 9. Mål for trafikktryggingarbeidet i Herøy kommune



Omsynet til trafikktryggleik skal vere eit viktig element i all verksemd i Herøy kommune. Det er difor viktig at offentlege organisasjonar, privatpersonar, grupper, lag og organisasjonar og næringsliv bidreg til å redusere talet på trafikkulukker i tida framover.

På vegnettet eksisterer det mange feller, til dømes i form av farlege kryss, gangfelt eller uoversiktlege bakketoppar og svingar. Dei fleste ulykker skjer likevel på grunn av fartsoverskriding eller fordi bilistar, syklistar og fotgjengarar ikkje er merksame nok.

Vegtrafikklova seier at alle som ferdast i trafikken skal vise aktsemd. Dersom alle hadde følgd vegtrafikklova sin grunnregel for trafikk hadde vi knappast hatt ulykker.

### **Vegtrafikklova sin §3 – Grunnregel for trafikk:**

**”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke blir unødig hindret eller forstyrret.**

**Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.”**

Ein vil framheve det som urealistisk at det ikkje skal skje ei einaste ulykke i trafikken. På kommunenivå kan ein i likskap med overordna forvaltningsnivå likevel ha ein visjon om at ikkje nokon skal døye eller verte alvorleg skadd. Dersom vi ser på år 2010 åleine, var det ingen drepne i trafikken i Herøy kommune, men eit menneske vart alvorleg skadd, 2 menneske vart alvorleg skadd og 13 menneske vart lettare skadd etter uhell i trafikken. Med tanke på dei høge tala av skadde og drepne i den tidligare planen, er det svært gledeleg å sjå ei positiv endring i statistikken over ulukker og utfall dei siste åtte åra. På åtte år har det vore to menneskjer som har omkomme i trafikken i Herøy. I ein 11 års periode frå 1989- 2000, var det seks omkomne. Det seier sitt.

For at ein skal klare å holde på slike gode tal som frå for eksempel 2010 og byggje vidare på dei gode statistikkane frå dei siste åtte åra, er det viktig at ein held vedlike vegar. Det vert heldt jamlege kontrollar og at ein har same fokus på trafikk og trafikktrygging i åra framover. I tillegg til at det kan gjerast fysiske forbetringar på vegane, er det viktig å satse på atferdsendrande tiltak.

### **Hovudmål**

Herøy kommune har sett opp to hovudmål som vert lagt til grunn for trafikktryggingarbeidet:

#### Mål 1:

**«INGEN SKAL BLI DREPNE ELLER KOME ALVORLEG TIL SKADE I TRAFIKKEN I HERØY KOMMUNE».**

Herøy kommune ynskjer ikkje at nokon skal bli alvorleg skada eller drepne i trafikken. Dette er eit ambisiøst mål, som vil krevje at arbeidet med trafikktrygging blir prioritert



av alle samfunnsgrupper. Målsetting vil krevje eit felles bidrag i høve haldningar og åtferd i trafikken, samt fysiske tiltak langs vegnettet i kommunen. Dei ulykkene som oftast fører til død eller livsvarig skade er ulykker som skjer på grunn av altfor høg fart.

Mål2:

**«ALLE TRAFIKANTAR SKAL FØLE SEG TRYGGE I HERØY KOMMUNE»**

Alle trafikantar og spesielt utsette grupper som barn, eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og elles mjuke trafikantar, skal føle seg trygge når dei ferdast langs vegane.

I det generelle arbeidet med trafikktrygging i Herøy kommune er det viktig at det vert satsa på både fysiske tiltak og åtferdsendrande tiltak blant innbyggjarane (trafikanter), då desse tiltaka har alle viktige og ulike innverknadar på framferda i trafikken. Det er viktig at alle brukargrupper har ei bevist haldning til trafikktrygging og at ein legg vekt på dei momenta som kjem fram i form av informasjon og opplysningar om trafikktrygging.

For at alle skal føle tryggleik langs vegane er følgjande tiltak viktig:

Differensiering	Fartsreduksjon	Vegkryssingspunkt	Atferdsendrande tiltak
Helst skilje vegtypar, køyreveg, gang- og sykkelveg. Gjeld der hastigheita er 50 km/t eller meir.	I byggefelt og tettbygde områder med berre ein vegtype. Låg fart som er tilpassa sikt. Fartsgrense 30 km/t Siktutbetring Fysiske tiltak (fartsreducerande tiltak)	Der det er høg fartsgrense bør det undergangar. Betre siktilhøva Skilting av kryssingspunkt Oppmerking av gangfelt («Sebrastriper»)	Bruk av refleks/ refleksvest, bruk av sykkelhjelme og sikkerheitsutstyr for rulleskøyter. Haldingskampanjar på skular og i barnehagar Informasjon til alle heimar (Infoskriv) også blant vaksne.

## 10. Satsingsområde

Følgjande tiltak går fram som viktigast for kommunen i trafikktryggingarbeidet:

- ✓ **Fysisk sikring av barn sin skuleveg**
- ✓ **Byggje nye gang- og sykkelveg**
- ✓ **Betre løysingar på spesielt ulukkesbelasta områder langs vegnettet**
- ✓ **Atferdsendrande tiltak og haldningskampanjar.**



## 11. Verkemiddel i trafikktryggingsarbeidet

Kommunen har fleire verkemiddel som vert nytta i arbeidet med å trygge trafikken i Herøy. Nokre verkemiddel på kommunenivå er direkte underlagt kommunane som sentral aktør i trafikktryggingsarbeidet. Desse tiltaka kan nemnast som;

- Fysiske tiltak på kommunale vegar
- Arealplanlegging/ lokalisering
- Trafikkopplæring i barnehage og grunnskule
- Trafikantinformasjon
- Tiltak mot rusmidlar og kriminalitet

Vidare kan kommunen delta gjennom samarbeid med og påverknad frå fylke, stat eller organisasjonar gjennom:

- Tiltak på fylkesvegar
- Trafikkopplæring i vidaregåande skule
- Overvaking og kontroll
- Trafikantinformasjon

### Ansvars- og kostnadsfordeling

#### Kommunale vegar:

Kommunen har ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak i høve dei vegane som er kommunale vegar. Midlar til gjennomføring av tiltak blir løyvd av kommunestyret i budsjett og handlingsplanar. Alt ansvar for gjennomføring av fysiske tiltak på kommunale vegar ligg til Anleggs- og driftsavdelinga i Herøy kommune.



Opning av ny kommunal veg i Dragsund 2011 – Foto: Herøy kommune



### Fylkesvegar:

Ansvar for desse vegane ligg til Møre og Romsdal fylkeskommune som vegeigar, i tett samarbeid med Statens Vegvesen som fagkonsulent innanfor planlegging, bygging og drift. Tidlegare vegar som har vore klassifisert som «riksvegar» er no definert som Fylkesvegar. Fylkeskommunen mottar økonomiske midlar til vegformål gjennom løyvingar frå staten.

Kommunen kan kome med ynskje overfor fylkeskommunen om å få gjennomført tiltak på dei fylkesvegane som er innanfor kommunegrensa, og som kommunen meiner bør prioriterast. Dette har vore gjort frå kommunen gjennom ei årleg «Samferdselsprioritering» som blir eit årleg politisk vedteke innspel frå kommunen til fylkeskommunen sitt arbeid med investeringsprogrammet for fylkesvegar.



**Bilete:** Strekinga Kalveneset – Torsethøgda er ei strekning som ligg inne på prioriteringslista til Møre og Romsdal fylkeskommune. Statens vegvesen arbeider no med grunnlag for oppstart av utbygging av ny gang- og sykkelveg på denne strekinga.

Kommunen vil i tida framover vere ein meir aktiv aktør ved å fremje forslag til tiltak som ein ynskjer skal bli prioritert på fylkesvegane i Herøy. Dette gjeld både trafikktrygging, utbetring av eksisterande vegar og bygging av nye fylkesvegar.

Herøy har stor byggeaktivitet og sterk vekst i næring, busetting og kultur. I lys av dette er det tidlegare signalisert, frå kommunen si side, viktigheita i å få realisert større vegprosjekt som til dømes ny innfartsveg til Fosnavåg. Ein ynskjer å oppnå ei berekraftig samfunnsutvikling med ein hovudinfrastuktur som legg til rette for meir vekst i kommunen. Det er allereie gjennomført eit omfattande planarbeid for fleire større vegprosjekt i Herøy kommune, og ein ser det som både viktig og avgjerande at desse prosjekta blir prioritert og realisert av Møre- og Romsdal fylkeskommune – slik at ein også kan betre trafikktryggleiken på dei mest trafikkbelasta vegane i Herøy kommune.



## 12. Handlingsprogram

### Generelt om tiltakstypar og prioritering av tiltak

Ein har sett opp fem forskjellige handlingsprogram; 1) fysiske strakstiltak (mindre tiltak), 2) fysiske strakstiltak (større tiltak) 3) langsiktige fysiske tiltak 4) åtferdsendrande tiltak og 5) planleggingstiltak langs kommune- og fylkesvegar. Dei langsiktige tiltaka er kostnadskrevjande og har ein lenger planleggings- og gjennomføringsprosess.

Strakstiltak er tiltak som ikkje kostar så mykje, som har kort planleggingstid og som difor kan gjennomførast ganske raskt. **Tiltak langs fylkesveg er markert med «\*» sidan det Møre og Romsdal fylkeskommune som har hovudansvaret for gjennomføring av tiltak på desse vegane.**

Åtferdsendrande tiltak er tiltak der trafikantane gjennom opplæring/ informasjon og ulike former for kontroll/ overvaking vert påverka til betre og sikrere åtfærd i trafikken. Slike tiltak treng ikkje alltid vere så kostnadskrevjande, men det føreset at det vert sett av tid både i skular, barnehagar, informasjon om trafikk og rusmiddel i skulane og eventuelt på foreldrekveldar. Det er vidare viktig at det vert lagt opp til eit konstruktivt samarbeid mellom køyreskular, politi, forsikringsselskap, Statens Vegvesen, trafikkorganisasjonar og media om opplæring i høve trafikktryggleik for born- og unge.

**Tabell 6: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar (Små)**

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Fylling, Myklebust (Bergsøya) FV 654	Langs FV Skilje gang-, trafikk- og parkeringsareal. Skilje areal for gåande og køyrande på vestsida av FV654.	Kryssproblematikk	MR fylke STV	Kommunen må søkje MR fylke om etablering av fortau mellom kryss ved Spar og fram til kryssingspunktet ved YX (fotgjengarovergang) Anleggs- og driftsavdelinga utbetrar av krysset ved Cash & Carry.
					



## Kommunedelplan for Trafikktrygging 2015- 2018

*Gjerdet, Hjelmeset FV 654	Etablering av gangveg overgangsfelt FV654 Vidare kopling mot gangsti til Hjelmeset-vegen. Nedsett fartsgrense til 50 km/t.	Farleg kryssingspunkt og utrygg skuleveg	MR fylke STV	Kommunen må søkje MR fylke om etablering av fotgjengarovergang, oppmerking, skilting og gangveg på sørsida av FV654.
				
*Skarabakken, Fosnavåg sentrum FV 654	Utviding av fortau og køyrebane, ny støttemur og omlegging av privat veg	Utrygg skuleveg, stor trafikk og	STV Herøy kommune (AD og UTV)	Statens Vegvesen gjennomfører prosjektet. Herøy kommune bistår.
				
*Moltustranda, FV10	Etablering av fotgjengarovergang og skilting ved skuleområdet	Farleg kryssingspunkt for skuleborn	Herøy kommune (UTV)	Kommunen etablerer tilrettelagt kryssingspunkt.

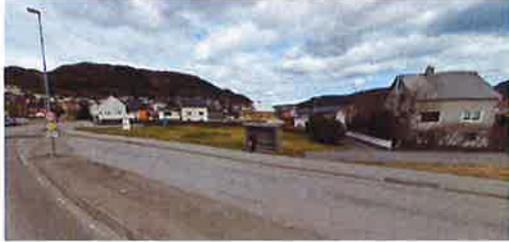


					
<p>Ny gangveg langs «Osen» til Leikanger skule</p>	<p>Planlegging og bygging av ny gangveg langs «Osen» til/frå Leikanger skule</p>	<p>Farleg skuleveg. Alternativ trase for gåande og syklande.</p>	<p>Herøy kommune (UTV og AD) Grendalag FAU Grunneigarar</p>	<p>Samarbeidsprosjekt mellom kommunen, grunneigarar og frivillig sektor. Må utarbeidast reguleringsplan.</p>	
					
<p>Fosnavåg sentrum, FV654</p>	<p>Oppmerking av overgangsfelt, nedsenking av kantstein. Utbetring og evt flytting av fortau</p>	<p>Dårleg oppmerka fortau, uoversiktlege kryssingspunkt,</p>	<p>Statens Vegvesen (STV) HK (AD)</p>	<p>Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utføring av utbetringstiltak på kommunale vegar og fortau i sentrum.</p>	



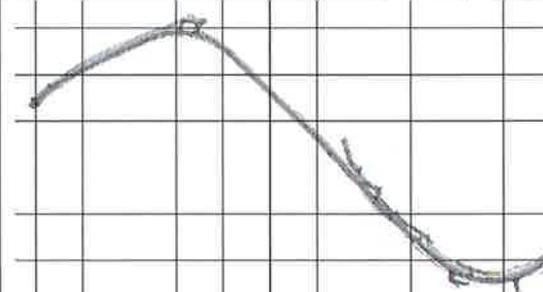
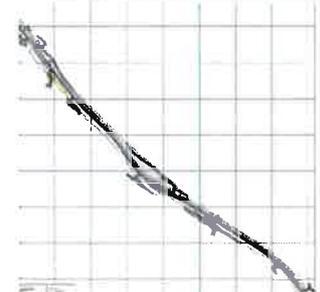
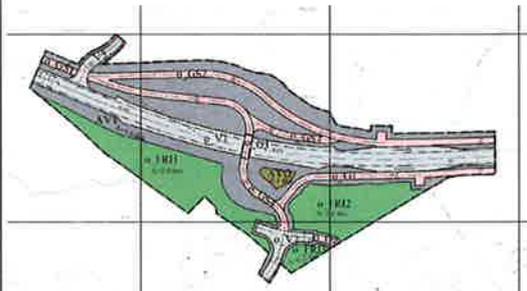
					
<p>*Sævikane FV18</p>		<p>Betne lys og skilting ved busslomme.</p>	<p>Farleg situasjon med busslomme og kryssing av mjuke trafikantar. Haldeplass for skuleborn.</p>	<p>Statens Vegvesen Herøy kommune (AD)</p>	<p>Må søkje MR fylke om tiltak på Fylkesvegen.</p>
					
<p>Leikanger skule, Kommunal veg. KV 166</p>		<p>Etablering av snuplass. Fjerning av vegetasjon langs veg. Utbetne siktilhøva i området.</p>	<p>Betne snutilhøva for buss, unngå farleg situasjonar med rygging.</p>	<p>Herøy kommune (AD og Eigedom)</p>	<p>Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utføring av tiltak på skuleområdet. Eigdomsavdelinga må involverast i prosessen.</p>
					
<p>*Nye busskur og UU – tiltak for busslommer (FV) FV 654</p>		<p>Universell utforming av busslommer og nye busskur langs FV</p>	<p>Betretilgjenge for kollektivtransport – betne tilhøva for buss</p>	<p>MR fylke / STV</p>	<p>Må søkje om UU tiltak for eksisterande busslommer – betne kollektivtransport</p>



				
<b>Busslomme ved Moltu skule (FV10)</b>	<b>Busslomme ved Verket (FV654)</b>			
				
<b>Busslomme ved tunnelen i Sævikane (FV18)</b>	<b>Busslomme på Myklebust (FV654)</b>			
*Busslomme Verket, FV654	Utbedring av busslomme for å bedre TT.	Betne tilgjenge og bruk av kollektivtransport	MR fylke/STV	Utbedring av busslomme til UU-standard. Ny tilkomst med gangveg på sørsida av FV654.
				
*Forbikøringslomme FV654 Myrvåg	Etablere forbikøringsfelt ved FV654 i tilknytning til avkjørsle mot Myrvåg alders- og sjukeheim	Betne flyt i trafikken. Unngå farlege trafikksituasjonar ved stopp for bilar som skal krysse vegen.	MR fylke og STV	Tiltaket må planleggast og det må søkjast fylkeskommunen om få etablert tiltaket på fylkesvegen.
				



**Tabell 7: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar (Store)**

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Leine (Ytre) FV 18	Utbetring av kryss/ avkøyring mot bustadfeltet. Siktutbetring.	Trafikkfarleg kryss i dag. Dårlig sikt. Ikkje opparbeidd i tråd med reguleringsplan	Herøy kommune (AD)	Reguleringsplan godkjent. Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utbetring av kryss. Sjå i samanheng med realisering av vegstrekninga i reguleringsplan for Leine – Remøyholm.
					
<b>Reguleringsplan for Leine og regulert kryssutforming</b>		<b>Foto av kryss på Leinane</b>			
*Leine-Remøyholm FV18	Ny Fylkesveg 18 Gang- og sykkelveg	Ikkje tilfredstillande standard på FV. Utbetring til 2 køyrebaner. Behov for ny GSV grunna utrygg skuleveg	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent Avsett midlar frå MR fylke. Ligg på MR fylke sine prioriteringslister.	
					
<b>Reguleringsplan for strekninga Leine / Remøyholm</b>					
*Planfrikryssing Frøystadskaret FV 654	Ny undergang på Frøystadtoppen	Farleg skuleveg Stor trafikk Ikkje oppmerka overgangsfelt	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent. Avsett midlar frå MR fylke. Ligg på MR fylke sine prioriteringslister.	
					
<b>Reguleringsplan for undergang på Frøystadtoppen</b>		<b>Foto av tilhøva på Frøystadtoppen</b>			



## Kommunedelplan for Trafikktrygging 2015- 2018

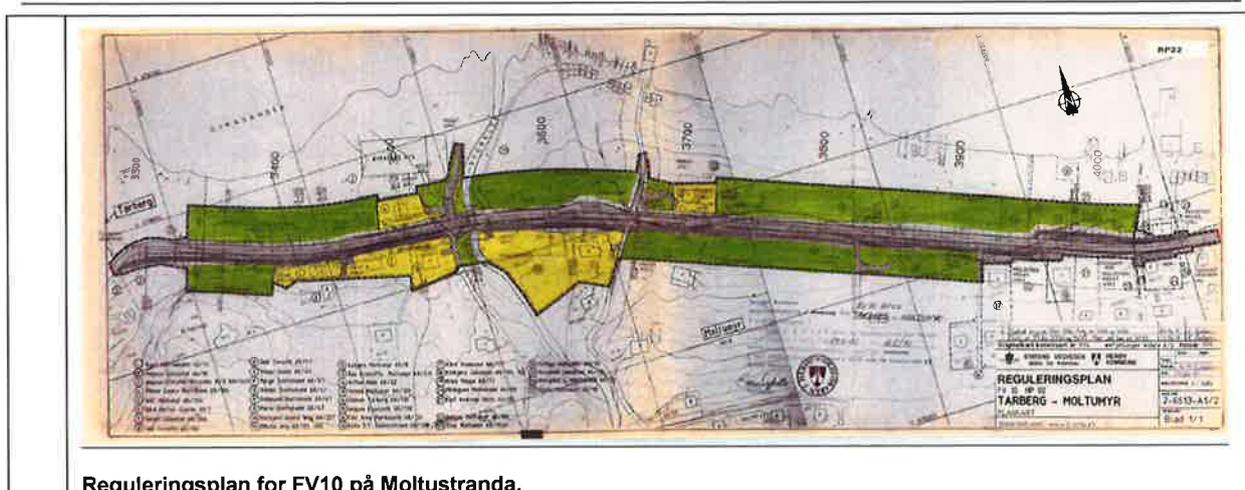
<p>*Frøystadkrysset FV654</p>	<p>Oppsetting av stoppskilt, utviding av krysset i samsvar med reguleringsplan. Etablere dobbel sperrelinje i bakkane rundt krysset.</p>	<p>Farlege krysset. Problem med sporingskurve for vogntog.</p>	<p>MR fylke STV</p>	<p>Krysset er regulert, men ikkje utbygd fullt ut etter plan. Kommunen må søkje Statens Vegvesen om etablering av tiltaket.</p>
<p>*Indre Herøy kyrkje – Stokksund FV 654</p>	<p>Ny gang og sykkelveg Omlagging av fylkesveg</p>	<p>Farleg skuleveg Dårlig krysset Stor trafikk og tungtransport Ikkje samsvar mellom krysstypen og trafikkmønster / mengd.</p>	<p>MR fylke STV</p>	<p>Planleggingsarbeid og prosjektering skjer no i regi av Statens vegvesen. Avsett midlar frå MR fylke. Prosjektet ligg på MR fylke sine prioriteringslister.</p>
<p>*Nærøykrysset - FV18</p>	<p>Ny rundkøyring Ny gang- og sykkelveg, Nytt fortau mot Nærøya Utbetring av busslommer Etablering av kryssingspunkt FV18.</p>	<p>Trafikkfarleg krysset. Registrert fleire alvorlege trafikkuhell. Farleg kryssingspunkt for skuleborn</p>	<p>MR fylke STV</p>	<p>Reguleringsplan godkjent Må detaljprosjekterast. Det må søkjast MR fylke om prioritering og gjennomføring av tiltaket.</p>



Reguleringsplan for Nærøyrkrysset	Foto over dagens kryssutforming på Nærøya
-----------------------------------	---

**Tabell 8: Langsiktige tiltak langs kommune- og fylkesvegar**

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Myklebust – Fosnavåg sentrum FV 654 *Campus – Fosnavåg sentrum	Ny innfartsveg til Fosnavåg sentrum. Etablering av gangtunnel frå kulturhuset til Fosnavåg sentrum.	Ikkje tilfredstillande standard på dagens fylkesveg gjennom Skarabakken. Farleg skuleveg. Framtidig forbindelse for mjuke trafikantar.	MR fylke STV Herøy kommune (Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga)	Reguleringsplan godkjent i 2013. Arbeid med prosjektering og utarbeiding av byggeplanar for ny veg har starta opp. Anleggs- og driftsavdelinga har ansvar for vidare oppfølging i høve utbygging. Ny gangforbindelse ligg i kommuneplan – må utarbeidast reguleringsplan for ny gangtunnel.
		<b>Innfartsveg til Fosnavåg</b>			<b>Ny gangtunnel mellom Fosnavåg sentrum og kulturhuset.</b>
	*Moltustranda, FV10	Omlegging av fylkesveg og ny gang- og sykkelveg. Siktutbetring og breiddeutviding av veg. Gjeld strekninga frå Storelva til «Brattebakken»	Smal og uoversikleg veg. Trafikkarleg skuleveg.	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent. Må detaljprosjekterast. Tiltaket ligg ikkje på MR fylke sine prioriteringslister. Det må søkjast MR fylke om prioritering og gjennomføring av tiltaket.



Reguleringsplan for FV10 på Moltustranda.

**Tabell 9: Atferdsendrande tiltak**

Pri. nr	Type tiltak	Mågruppe	Ansvar	Antatt kostnad	Kommentar
	*Overhalde trafikktryggingstiltak som er skildra i utarbeidd/vedteken rammeplan for skule/barnehage	Barn og foreldre til barn i skular og barnehagar	Skulesjef Leiar for barnehage	Små kostnader innanfor skul-/barnehagebudsjett.	Viktig tiltak i høve kunnskap og opplæring om trafikktryggleik.
	Temadagar «Trafikktrygging» Foreldre/ungdom/lag og organisasjonar.	Foreldre, barn og ungdom, lag og organisasjonar.	Trygg trafikk, vegvesenet, kyrkja, kommunen, evt andre.	Mindre kostnader knytt til ressursbruk innanfor dei forskjellige etatane som er med.	Viktig haldninskaping blant ungdom
	Refleksutdeling	Alle fotgjengarar	Herøy kommune v/ Servicetorget Skuleavdelinga Barnehagar	Sponsor / kommunen (ca. 10.000,- kommunedel)	Auke bruk av refleks og visualisering i trafikkbilete.
	Temadagar Trafikktrygging» . Besøk av ulike org og etatar i barnehagar og på skular. Auke kompetanse og kunnskap om trafikktrygging.	Barn 0-6 år. Foreldre Tilsette i bhg Lærarar Barn i grunnskulen	Skular, barnehagar, Politi Statens Vegvesen Trygg Trafikk		Viktig haldningsskaping blant barna.

\*For tiltaka i tabell.9 er det føreset at dei vert innarbeidd i budsjett, økonomiplan og årsplan for dei ulike avdelingane. Ansvar for oppfølging av tiltak ligg til avdelingsleiarane.



Trafikkopplæring for dei minste er eit viktig tiltak (Foto: Trygg trafikk – Fotograf: Anders Aavik Hagen)

**Tabell 10: Planleggingstiltak lang fylkesvegar og kommunevegar**

Pri. Nr	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	Nerlandsøybrua FV 20	Grunnlag for bygging av nye bru	Forfall / etterslep vedlikehald på eksisterande bru	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Statens Vegvesen gjennomfører planleggingsarbeid for ny bru. Herøy kommune gjennomfører planarbeid på tilgrensande areal for å oppnå samanheng i infrastruktur.
	Remøybrua FV18	Grunnlag for bygging av nye bru	Forfall / etterslep vedlikehald på eksisterande bru	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Statens Vegvesen gjennomfører planleggingsarbeid for ny bru. Herøy kommune gjennomfører planarbeid på tilgrensande areal for å oppnå samanheng i infrastruktur.
	Bergsøya - FV 654	Grunnlag for: Generelle trafikktryggingstiltak langs FV654 fr� Flusund til Myklebust. Ny GV på sørsida.	Hovudinnfartsveg til Fosnavåg sentrum. Ikkje dekkjande gang- og sykkelveg. Kryssproblem Forbikøyringsfelt	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.



## Kommunedelplan for Trafikktrygging 2015- 2018

	Gangvegpakke 2013 Fylkesvegar	Grunnlag for realisering av nye gang og sykkelvegar i Herøy kommune. Strekningane gjeld langs fylkesvegar.	I tråd med satsingsområde. Behov for utvikling og samheng i eksisterande nettverk. Skape tryggare skulevegar for born og unge. Stimulere til betre folkehelse.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.
	Dragsundbrua FV 654	Grunnlag for: Realisering av ny Dragsundbru med 2 køyrefelt og fortau.	Smal og trafikkfarleg bru. Ikkje gangfelt. Ikkje tilfredstillande standard i høve trafikkgrunnlag.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga) Ulstein kommune (Teknisk etat)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Samarbeidsprosjekt mellom Herøy og Ulstein kommune.
	Igesund – Fosnavåg sentrum FV 20	Grunnlag for: Omlegging av Fylkesveg 20 frå Kvalsundbrua til Huldalskrysset. Ny gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg. Trafikkfarleg skuleveg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Tiltaket skal sjåast i samheng med reguleringsplan for ny bru til Nerlandsøy.
	Voldsundneset – Remøybrua FV18	Grunnlag for omlegging av veg. Gjennomføring av reguleringsendring	Smal og uoversiktleg veg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Tiltaket skal sjåast i samheng med ny bru til Nerlandsøy.
	Moltustranda FV10	Grunnlag for omlegging av veg. Oppfølging av tidlegare godkjent KDP og kommuneplan frå 2004	Smal og uoversiktleg veg. Utrygg skuleveg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.
	Røyra (Herøybrua) – Mjølstadneset FV654	Grunnlag for ny hovudinnfartsåre til Bergsøya. Planarbeid i tråd med kommunestyrevedtak	Oppfølging av vedtak i K-styre og Kommuneplan	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Samarbeid med Statens Vegvesen.

**Tabell 11. Andre mindre tiltak:**

Tiltak	Stad	Kommentar
Siktutbetring i vegkryss	Alle kommunale vegkryss	Fjerning av vegetasjon, omforming av terreng, fjerning av sikthindrande element i frisktsoner.
Utbetring av vegdekke / re-asfaltering	Alle kommunale vegar	Reperasjon av øydelagt vegdekke. Legging av ny asfalt.
Oppsetting av «Barn leikar» skilt og opplysning om fartsgrense.	Alle kommunale vegar i tettbygde områder.	Opplysning om barns ferdsel i nærmiljøet til køyrande.
Feiing og kosting av fortau, gangareal og ferdselsårar.	Alle kommunale vegar + Fylkesveg 654	Viktig arbeid for å unngå ulukker for mjuke trafikantar.
Snøbrøyting og fjerning av is langs fortau, gangareal og ferdselsårar i sentrum	Alle kommunale vegar, fortau, ferdselsårar, sentrumspassasjer	Viktig arbeid for å unngå ulukker for mjuke trafikantar. Sikre framkomst for alle samfunnsgrupper.
Utsifting av eldre og dårlege gatelys / veglys. Meir lys i sentrum og langs hovudferdselsårar. Vurdere LED-belysning.	Alle kommunale vegar + Fylkesveg 654. Nye vegar, gangvegar og ferdselsareal. Opne plassar, samlingsstadar og byrom	Viktig arbeid for å sikre ferdsel. Stimulere til auka bruk av gang- og sykkelareal. Viktig i høve førebygging av kriminalitet. Viktig for energisparing.
Autovern	Alle kommunale vegar og strekningar der det er krav om sikring.	Det er viktig at desse vert sett opp for å hindra utforkøyningar på farlege stader (stup og bratte skråningar).

Dei tiltaka som er lista opp som «Andre mindre tiltak» er noko som ein føreset blir gjennomført kontinuerleg og som kan takast undervegs i planperioden.



## 13. Trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne

Herøy kommune har i fleire år, i samarbeid med handikaplaget, søkt om å få tilskot til trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne. Tilskotet kjem frå Statens Vegvesen og kan vere opptil 100 % av tiltaket sin kostnad. På fylkesbasis var potten på kr 250.000 i 2007 og det er høve til å søkje om tilskot til tiltak som gjer tilhøva i trafikken betre for funksjonshemma. Herøy kommune tek imot innspel om tiltak det bør søkjast om midlar til. I 2007 fekk kommunen eit tilskot på 100.000 kr for utbetring av fortau i Fosnavåg sentrum. Det har her vore gjennomført tiltak i Fosnavåg sentrum i høve utbetring av fortau. I denne kommunedelplanen vert det ikkje utarbeidd eige handlingsprogram for trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne. Herøy kommune tek kontakt med handikapforbund og andre organisasjonar, slik at det blir lagt til rette for at det kan fremjast søknader om tilskot dei åra ein har klare tiltak som bør gjennomførast. Herøy kommune har i 2014 søkt Statens Vegvesen om midlar til universell utforming av gangareal i Fosnavåg sentrum. Søknad har vore planlagt i samråd med Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne.

## 14. Finansiering, oppfølging og rapportering

### Finansiering

Den årlege økonomiplanen må prioritere midlar til trafikktryggingstiltak som kommunen ynskjer skal bli gjennomført innanfor perioden 2015-2018, der det første året alltid vil vere det viktigaste. Det må leggjast opp til faste rutinar for søknad om fylkeskommunale trafikktryggingmidlar (TS-midlar). Mange av desse tiltaka føreset ein kommunal eigenandel for å kunne utløyse fylkeskommunale TS-midlar. Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens Vegvesen har det finansielle ansvaret for tiltak på fylkesvegane. Ein føreset at det blir sett av årlege midlar til gjennomføring av dei tiltaka som er gitt prioritet i handlingsprogrammet.

### Oppfølging og rapportering

Handlingsprogrammet listar opp dei tiltaka som skal prioriterast i den komande planperioden. Ein ynskjer at arbeidet med trafikktrygging skal vere gjennomgåande og eit tema som blir implementert i heile organisasjonen. For å sikre at trafikktryggingarbeidet blir vidareført, ser ein det som naudsynt at temaet blir teke inn dei ulike avdelingane sine årlege prioriteringar og rutinar. Det vert også føreset at det blir rapportert på status for arbeidet med trafikktrygging i den enskilde avdeling. Det er viktig at innarbeidde rutinar og tiltak vert oppretthalde av dei enkelte aktørane. Ein bør difor utvikle gode rutinar for planlegging, gjennomføring og evaluering av trafikktryggingarbeid i kommunen sitt styringssystem. Etter godkjent kommunedelplan, er det forventa at dei ulike kommunale avdelingane innarbeider trafikktryggingplanar i sine årsplanar og budsjett, slik at tiltaka blir reelle og slik at desse er mogleg å gjennomføre.

Målet må vere at alle i Herøy kommune skal ha eit bevist forhold til arbeidet med trafikktrygging og visjonen om:

«INGEN SKAL BLI DREPNE ELLER KOMME ALVORLEG TIL SKADE I TRAFIKKEN I HERØY KOMMUNE».



Ein oppmodar vidare privatpersonar, næringslivet, lag og organisasjonar om å tenkje trafikktrygging gjennom å vise gode haldningar og åtferd i trafikken.

Baksetet i foreldra sin bil, er det viktigaste klasserommet for trafikkopplæringa, og i stor grad avgjerande for dei haldningar barna tileignar seg i oppveksten....

## 15. Nyttige lenkar

<http://www.ssb.no/vtu/tab-2012-04-20-03.html>

<http://www.ssb.no/vtu/tab-2012-04-20-02.html>

<http://www.tryggtrafikk.no/>

<http://www.vegvesen.no/>

<http://www.heroy.kommune.no/Modules/Default.aspx>

<http://mrfylke.no/>

[www.sunnmorskart.no](http://www.sunnmorskart.no)

<http://webplan.heroy.kommune.no/>

## 16. Vedlegg

- 1 - Delrapport 1 – Barnetrakk 2012
- 2 - Delrapport 2 - Status trafikktrygging
- 3 - Behandling av innspel ved varsel om oppstart
- 4 - Innspel til varsel om oppstart
- 5 - ROS-analyse
- 6 - Planprogram

# **BARNETRAKKREGISTRERING 2012**



**HERØY KOMMUNE**  
Utviklingsavdelinga



## Innhald

1. Barnetrakkrapport .....	3
2. Kva er Barnetrakk? .....	3
3. Gjennomføringa .....	3
4. Symbola til Barnetrakk .....	4
5. Erfaringar .....	4
6. Resultat.....	5
7. Feilkjelder.....	8
8. Vidare bruk av «Barnetrakkregistreringar 2012».....	9
9. Vedlegg.....	10



## 1. Barnetrakkrapport

Herøy kommune gjennomførte, våren 2012, ei såkalla Barnetrakkregistrering. Dette er eit prosjekt som kan nyttast til fleire formål. Barntrakk kartlegg og hjelp oss til å finne ut kvar barn og unge leikar, oppheld seg vinter og sommar, kvar dei går til og frå skule samt kor dei føler seg trygg og mindre trygge i dei fysiske omgjevnadane. I tillegg til dette er Barnetrakk eit prosjekt som skal sikre medverknad frå barn og unge i forskjellige type planar.

I denne rapporten vil vi ta føre oss korleis vi jobba, både i forkant, under gjennomføringa og etterkant for å sikre oss best mogleg resultat – som var minst mogleg påverka av vaksne. Det vil i denne rapporten også bli presentert nokre utvalde områder som eksempel der barn og unge nyttar areala til leik, samt nokre utvalde trafikkområder som er registrert som utrygge.

## 2. Kva er Barnetrakk?

Barnetrakk er ei metode som kan sikre medverknad frå barn og unge. Hovudmålet med registrering av Barnetrakk er at ein skal kunne kartlegge arealbruken til barn og unge, samt fange opp deira ferdsels- og opphaldsområder i dei fysiske omgjevnadane. Kartlegginga skal gi eit bilete av korleis barn og unge oppfatar ulike areal og ferdselsområder, dvs kvar dei føler seg trygg og utrygg. Her med eit spesielt fokus på skuleveg eller veg til andre fritidsaktivitetar. Under Barnetrakkregistreringa vert ungane bedt om å teikne inn forskjellige symbol på kart (flyfoto), der dei forskjellige symbola symboliserer trygg veg, utrygg veg, huset mitt, fritidsaktivitetar (akebakkar, badestrender, leikeplassar m.m.). Barnetrakkregistreringane gir kommunen som planmynde oppdatert lokalkunnskap om kvar barn og unge oppheld seg i dei ulike delane av kommunen. Formålet med dette er difor å kunne skape eit viktig grunnlagsverktøy for betre samfunnsplanlegging. «Barnetrakk 2012» skal også verdifulle opplysingar til beslutningsprosessar som gjeld bruken av dei fysiske areala.

Medverknad er eit viktig element i denne kartleggingane. Mange arealplanar vil i større eller mindre grad få konsekvensar for barn og unge sine interesser. Krav til medverknad er sterkt nedfelt i plan- og bygningslova (PBL) og er ein viktig del av planprosessane. Opplysingane som barn og unge presenterer på kart og i form av munnleg informasjon, vert viktige data som skal nyttast som grunnlag i all planlegging og gjennomføring av tiltak etter PBL. Datagrunnlaget som kjem fram i form av desse registreringane vil difor vere sentralt i alt frå arbeidet med ny kommuneplan til gjennomføring av det enkelte byggeprosjekt.

## 3. Gjennomføringa

Herøy kommune tok føre seg alle barne- og ungdomsskulane i kommunen. Det vart sett av ein dag til gjennomføring av kartleggingsarbeidet for kvar i alt 9 skular i kommunen. Vi valde å besøke 4., 6. og 9. klasse ved alle skulane for å få brei medverknad.



Når ein skal inn i to og tre klasser ved kvar skule, der også nokre av klassene på kvart trinn var oppdelt i fleire, blei dette mykje arbeide. I forkant av sjølve registreringa kartla ein talet på elevar pr klasse på kvar skule. Det blei nytta gode og nøyaktige kart i A0 format. På nokon av dei større skulane talte ein opp og kartla kor heimstadane til elevane, slik at ein på denne måten var sikker på at det var nok kart til kvar klasse (dette var spesielt på ungdomsskulane der elevane blir samla frå alle bygdene rundt om i kommunen).

For at elevane skulle forstå kva ein ville at dei skulle hjelpe oss med, blei det gjennomført ein kort presentasjon av representantane frå Utviklingsavdelinga, kven vi var og kvifor vi var der i kvar klasse. I tillegg hadde vi med oss eit eksempelkart, der vi sjølve hadde teikna på kor vi bur, kva vegar vi brukar og kor vi føler oss trygge og utrygge. Der forklarte vi også alle symbol og meininga bak desse, og ikkje minst kvifor vi ville at ungane skulle gjennomføre denne kartlegginga. Ein var klar og tydeleg på at det var **ungane** sine erfaringar og opplevingar av lokalsamfunnet vi ville kartlegge og ikkje erfaringar og opplevingar som er påverka av vaksne. Difor spurte vi ofte dei lærerne som var i rommet om dei kunne vere med å stille opne spørsmål for ikkje å "lede" elevane til å teikne noko dei ikkje sjølv heilt var eining i. Vi såg det som veldig praktisk å køyre ei slik presentasjonsrunde av oss og prosjektet før vi starta gjennomføringa. Presentasjonen brukte vi ca 5 minutt på.

## 4. Symbola til Barnetrakk

Raud strek  = Utrygg/ farleg veg

Grøn strek  = Trygg veg

Blå strek  = Runding rundt huset sitt, fritidsområde med meir  
A for akebakke  
B for badestrand

I forkant av arbeidet og i etterkant, har ein sett til andre som har utført same registreringane som her er gjennomført. Det vi oppdaga var at fleire av dei andre kommunane hadde langt fleire symbol som barna skulle ta stilling til. I ettertid ser vi at vi er glade for at vi valte vår framgangsmåte. Sjølv om vi berre hadde tre enkle symbol som elevane skulle hugse, har vi fått minst like god informasjon og resultat som dei andre kommunane.

## 5. Erfaringar

Vi frykta før sjølve registreringa tok til at vi skulle få den problemstillinga at ungane heilt ikkje klarte å vise til kor dei verken budde, gjekk på skule eller leika. Men fyrste dag for gjennomføring møtte vi opp med bunkevis av kart, tusjar og godt mot. Presentasjonen gjekk greitt og elevane, som var ei forholdsvis lita 4. klasse forsto godt kva dei skulle gjere. Vi hadde ikkje ein gong rulla ut karta på pultane deira før dei kunne peike på huset sitt, skulen og leikeplassen.



Dette var svært overraskande for kommunen sine representantar! I ettertid ser ein at karta som blei nytta var veldig godt framstilt, og at dette kanskje gjorde det lettare for elevane å forstå oppgåva. Eit ortofoto i A0 format er stort og lett å orientere seg på. Karta vart også snitta ut slik at dei skulle få med seg mest mogleg av det som var relevant for ungane av hus og liknande.

Vi delte inn elevane i grupper på 4-5 frå kvart område. Det vart fort litt for mange elevar og litt for mykje "rot" på karta, dersom ein skulle hatt fleire elevar på kvart bord. Vi såg også fort når ungane var lei og hadde fått teikna sitt. Påteikna symbol for "usynlege, farlege skjær" i vatnet, båtvegar og liknande var teikn til at dei fleste hadde fått teikna på det dei ville av trygg og utrygge vegar.

Det som vi gjorde og tok oss tid til når vi kom tilbake på rådhuset etter besøket på skulane, var at vi sett oss ned og gikk gjennom eit og eit kart for å sile ut det som eventuelt var "rot". Vidare blei det sett kryss over husa til elevane, då desse ikkje ville bli registrert. Vi sette kryss over det som ikkje er aktuelt for det vidare arbeidet med registreringa, og sette små forklaringar til forskjellige punkt som var avmerka på karta. På denne måten vert arbeid når ein skal gå gjennom å registrere kvar strek og kvar leikeplass i etterkant langt lettare, då ein har sila ut og kommentert når karta nettopp var påteikna og ein hugsar kva som var blitt både sagt og gjort.

## 6. Resultat

Vi fekk mykje godt resultat og material som kan brukast på mange måtar i all form for arbeid i Herøy kommune. Alle karta som vart teikna på i skulane vart nøye gjennomgått. Det blei gjennomført oppteljing og registrering av leikeområde og vegar. Alt av informasjon er lagt inn i eit digitalt kartsystem (GIS). For å kunne legge inn så nøyaktig og korrekt informasjon som mogleg i dei digitale karta, måtte vi finne ut korleis vi skulle gjere det med tanke på at elevane fekk teikne både raud og grøn strek på ein og same veg om det var usemde i gruppa, samt at dei kunne merke av berre delar av vegen dei meinte var utrygg/ trygg. Det vart difor bestemt at i det digitale kartet vil det bli lagt inn strekningar med **raude** og **grøne** strekar. Der overvekt av raude strekar markerer strekningar der born og unge opplevere vegen som utrygg, og dei strekningane som har overvekt av grønne strekar representerer strekningar som vert oppfatta som trygge av barn og unge. I digitaliseringsarbeidet har kommunen teke vare på karta som viser kor mange som har vurdert dei ulike strekningane og kva farge desse har fått tildelt. Leikeplassar er markert med **grøn** farge (areal) . Klassifisering av dei ulike strekningane er gjort gjennom ei oppteljing av talet på farga strekar. Der det er delte meiningar blant barn og unge (50/50) har arbeidsgruppa for Trafikktrygging vurdert strekningane og klassifisert desse i anten utrygg eller trygg veg.

Herøy kommune er samansett av fleire øyer, derav fleire bygder og igjen fleire skular. Vi har hatt utruleg mange kart å handtere under dette arbeidet og det var på ein måte eit puslespel korleis vi skulle klare å samle opp all den viktige informasjonen som kom fram. Det var bestemt at for å "nøste opp" i alle karta og kome i gang med arbeidet, måtte ein starte i ein ende. Vi tok difor føre oss dei minste områda og skulane og laga eit så kalla "samlekart". Der gikk vi gjennom kart for kart og



registrerte kor mange strekar det var på kvar strekning og noterte dette inn i samlekartet på same måte som det vil bli når resultatet er digitalisert. Det same blei gjort med akebakkar, badeområde, leikeplassar med meir – det vart avmerka kor mange som hadde skrive opp dei forskjellige områda for fritidsaktivitet.

Her vil vi peike på og dra fram nokon av resultatata vi fann om dei mest omtala områda i kommunen. Samt dei områda der vi som planleggarar hadde klare meiningar om kva utfallet ville bli, som kanskje overraska oss eller bekrefta det vi hadde trudd. Vi kan ikkje ta føre oss alt av resultat som vi kom fram til etter digitaliseringa av karta, det er difor vi her trekke fram nokre eksempel. Men, all informasjon og alle resultat og digitalisering av kart vil vere tilgjengeleg for dei som måtte ynskje å sjå dette. Då må ein ta direkte kontakt med Utviklingsavdelinga i Herøy kommune.

### Område 1 – Moltu skule – Nygjerdevegen (Etablert gangveg)



Resultat av «Barnetrakkregistreringar 2012» viser at krysset mot Nygjerdevegen og til skuleområdet er vurdert som både trygg og utrygg av barn- og unge. Dette sjølv om det er etablert eit differensiert trafikksystem (gangveg) på denne strekninga med gatelys, samt at fartsgrensa er låg (50 km/t). I registreringsarbeidet har 3 born markert denne strekninga som utrygg, mens 5 born har vurdert strekninga som trygg. Ein er overraska over resultatet som seier at nokre born vurderer denne vegen som utrygg, då det er etablert gangveg med gode veglys på denne delstrekninga.



## Område 2 – Bergsøy skule (Blåhaugen, YHU, Borga)



Resultat av «Barnetrakkregistreringar 2012» viser at vegstrekninga langs skuleområdet på Bergsøya er vurdert som både trygg og utrygg av barn- og unge. Det er etablert eit differensiert trafikksystem (gangveg) på denne strekninga med gatelys, samt at fartsgrensa er låg (30 m/t). Det er i tillegg etablert overgangsfelt og fartsreducerande tiltak i vegbana. I registreringsarbeidet har 5 born markert denne strekninga som utrygg, mens 25 born har vurdert strekninga som trygg. Det er markert totalt 3 kryss som er vurdert som «farlege» av born- og unge. Resultatet viser ei overvekt av born- og unge vurderer denne vegen som trygg. Her har nok born og vaksne eit ulikt syn på kva som er «trygt» og «utrygt». Ein er overraska over resultatet.

## Område 3 – Mjølstadneset industriområde





Resultat av registreringsarbeidet viser her at born- og unge har markert industriområdet på Mjølstadneset som eit område som blir nytta til opphald. Gjennom kartleggingsarbeidet kom det fram at området blir nytta til aktivitetar som sykling og rullebrett. Området er vurdert som både trygt og utrykt av born- og unge. Ein er overraska over dette resultatet.

#### Område 4 – Stokksund skule (Grøndal)



Her viser resultat av registreringsarbeidet at born og unge har kartlagt at dei nyttar eit større område i Grøndalen som leik og opphaldsområde. Det går ikkje fram av registreringane kva type leik og opphald arealet faktisk blir nytta til. Her bør det gjerast nærare undersøkingar i høve barn- og unge sine interesser. Ein er overraska over at dette arealet blir nytta av barn og unge, då dette arealet er registrert som eit myr-område i kommuneplanens arealdel frå 2004.

## 7. Feilkjelder

I alle registreringar, forskning og prosjekt må ein rekne med feilkjelder. På same måte må vi også rekne med nokre tilfelle av feilkjelder i denne registreringa også. Vi kan ikkje seie med 100 % sikkerheit at alle ungane har teikna berre det dei vil, og at dei ikkje er påverka av andre. Det har vore informert om arbeidet med Barnetrakk gjennom brev og i media.

Det er umogleg å vite kva som har blitt sagt til borna i forkant av prosjektet på skulen. Men vårt inntrykk av registreringsarbeidet er at det i hovudsak har vore elevane sine meiningar som har kome fram. Vi har som sagt oppfordra lærarane til å stille opne spørsmål dersom dei ville snakke med elevane under teikninga. I tillegg til dette var dei som gjennomførte registreringa obs på diverse moment, der ein blant anna stilte opne spørsmål for å hjelpe elevane inn på rett spor. Eksempel på dette kunne vere at elevane teikna inn ein bilveg med raudt (smal, dårleg veg), som kommunen kjende til var ein farleg veg. Vi kunne då spørje "er denne vegen farleg? Kvifor det?"



I nokre tilfelle svarte elevane at «det er farleg å kjøre bil der». Ein er av den oppfatning av at slike ting må ein rekne med og dette går under feilkjelder.

Sjølv om ein alltid må ta omsyn til moglegheiter for feilkjelder, meiner vi at vi har fått eit svært godt resultat gjennom dette registreringsarbeidet. Det at ein var såpass aktiv og hadde auge og øyre opne når ein var i klasseromma, gjorde at ein i stor grad fekk med seg det som blei sett på som feilkjelder og luka ut desse.

Ikkje alle feilkjelder var like alvorlige, vi oppdaga for eksempel at elevane hadde mange spennande historier å komme med mens dei teikna på karta. Mange av historiene var svært interessante og morosame, så vi valde å notere oss desse for å ta dei med som vedlegg til denne rapporten.

## **8. Vidare bruk av «Barnetrakkregistreringar 2012»**

Prosjektet med å gjennomføre «Barnetrakkregistreringane» har utan tvil gitt kommune verdifulle opplysningar kring barn og unge sine oppfatningar av dei fysiske omgjevnadane. Desse oppfatningane er kartlagde gjennom eit omfattande registreringsarbeid og vidare digitalisert til SOSI-data for bruk i framtidig den vidare samfunnsplanlegginga. Kommunen har gjennom registreringsarbeidet styrka sitt kartgrunnlag. Dersom ein ynskjer å få innsikt i resultat frå registreringsarbeidet, kan kommunen tilby kartutsnitt for nærare bestemte områder etter bestilling.

Det er føreset at resultatata frå registreringsarbeidet vert nytta i høve arbeidet med; samfunnsplanar, kommuneplan, kommunedelplanar, temaplanar og reguleringsplanar (både i private og offentlege planar).

Dei aktuelle registreringane skal difor kunne nyttast i alt planarbeid innanfor kommunen.

For kommunale planleggarar og private konsulentar vil desse registreringane vere nyttige verktøy for å kunne ivareta barn- og unge sine interesser i den vidare samfunnsplanlegginga, både på overordna og detaljnivå. Det er føreset at resultatata av barnetrakkregistreringane faktisk vert nytta aktivt i planlegging og gjennomføring av nye tiltak i Herøy kommune. I nokre områder er det uklart kva type aktivitetar og interesser som gjer seg gjeldande innanfor dei markerte areala. Her vil det vere naudsynt med vidare medverknad frå barn- og unge, for å innhente meir utfyllande informasjon om bruken av desse områda.

For Barnerepresentanten i kommunen vil desse opplysningane vere verdifull grunnlagsinformasjon i arbeidet med å ivareta barn- og unge sine interesser. Opplysningane skal kunne fungere som eit vurderingsgrunnlag for innspel frå Barnerepresentanten i ulike plansaker.

Barnetrakkregistreringane vil også vere verdifull informasjon for innbyggjarar, lag og organisasjonar i arbeidet med å ivareta barn- og unge sine interesser. Denne rapporten blir publisert på nettsida til Herøy kommune.



Her vil desse opplysningane gi ei oversikt til ålmenta på korleis barn- og unge vurderer og oppfattar ferdsel og opphald i sine egne fysiske omgjevnadar.

Ein vonar at resultatet frå «Barnetrakkregistreringar 2012» kan bidra til at ein i større grad når måla om ei berekraftig utvikling av Herøysamfunnet, der planlegging og samfunnsutviklinga skjer med eit breiare fokus på framtidig generasjon sine behov og interesser, jfr. PBL § 1-1.

## **9. Vedlegg**

- Vedlegg 1: Historier til Barnetrakk
- Vedlegg 2: Tidsplan for gjennomføring
- Vedlegg 3: Informasjonsbrev til skular

Utviklingsavdelinga, april 2013.



## Vedlegg 1:

### Historier til Barnetrakk

Herøy kommune gjennomførte i april, veke 16 og 17 april 2012 ei barnetrakkregistrering på alle barne- og ungdomsskulane i kommunen. Representantane frå kommunen møtte opp på skulane med kart over dei aktuelle områda. Klassene vart delt inn i områda dei var frå, og fekk utdelt tusjar med fargane raudt, grønt og blått. Der raudt symboliserar utrygg veg, grønt er trygg veg og blått for å merke av leikeområde, akebakkar, badeplassar og andre aktuelle fritidsområde i deira lokale nærmiljø.

Vi var spente på korleis det skulle gå når elevar frå 4., 6. og 9. klasse ved skulane skulle leite fram hus, skule, butikkar, fotballbaner med meir. Men vi forsto fort, etter første besøk ved Nerlandsøy skule at dette ikkje var noko problem. Ungane forsto med ein gong kor dei budde på kartet og klarte like lett å finne fram både skule og leikeplassar på områda sine. Som to tilflyttarar i Herøy kommune har vi lært mykje om turområde, ukjente turstiar og fritidsområde som vi aldri før hadde hørt om.

Etter to hektiske veker med planlegging og gjennomføring sit vi att med mykje god informasjon om kor barn og unge ferdast i trafikken, både på veg til skule og fritidsaktivitetar, samt kor dei held seg ute både om vinteren og sommaren. På same tid som vi har fått kartlagt kor barn og unge ferdast, har vi også fått servert mange historier om dei forskjellige plassane i kommunen.

#### **Kvalsvik**

På kartet over Kvalsvik som ungene teikna på såg vi fort at ungene slett ikkje brukar så mykje av dei asfalterte vegane i bygda. Det kom tydeleg fram på kartet at "her ute spring vi over marka!". Ungane kunne fortelje at dei "liksom ikkje forsto vitsen med å gå på vegen", for det er jo tross alt mykje kjekkare, kjappare og ikkje minst tryggare å springe beint over jorda.

#### **Nautøya**

Det er tydeligvis stor aktivitet og mykje som skjer på Nautøya, etter det vi har fått høyre når vi var på besøk hjå Stokksund skule.

#### **"Spøkelsesøya"**

Da vi besøkte Stokksund barne- og ungdomskule fekk vi servert fleire interessante historier om lokalmiljøet. Gruppa frå Nautøya kunne for eksempel fortelje om ei spøkelsesøy like utanfor kaia på Nautøya. Det vart snakka ein del rundt denne øya som visst var så skummel og at dei ikkje hadde vore bort fleire gonger etter ei spesifikk hendig. Då vi spurte kva det var som gjorde at det var så skummelt på denne øya, fekk vi vite at der skjer nemleg mykje rare ting. For ein gong når ungene hadde reist ut dit med båt, hadde dei sjekka mengde drivstoff på motoren før dei for – tanken var då full. Ungane tok seg til øya og var der å leika ei stund, til dei skulle tilbake – det var då det rare hende. Tanken var nemleg tom og dei fekk ikkje start på motoren! Kor var drivstoffet blitt av?



Ungane måtte da bruke årene til å komme seg til Nautøya igjen. Men dette var dei ikkje særleg vande med, for dei hadde aldri gått tom for drivstoff før. På land sto fortvilte mammaer og pappaer å ropa til ungene at dei måtte padle – "padle, kva er det?" Ein av ungene om bord i båten klarte omsider å få til padleteknikken og trygt til land kom dei seg. Men at det besøker denne øya igjen? "Neppe, tenk om vi går tom for drivstoff igjen!"

### **Grågåsegg**

Ved besøket på Stokksund skule kom det fram mange spennande historier om nærmiljøet. Ungane fortalte energisk om båtliv og båtturar til dei forskjellige "småøyane" rundt Nautøya, å sette ein blå runding rundt den eine av dei. Då vi spurte kva dei gjorde på denne øya kunne den eine jenta fortelje "her leitar vi og finn grågåsegg å dei brukar vi å knuse!". Omtrent før ho er ferdig med setninga bryt ei nervøs venninne inn å seier "neii..", då andre jenta fortset "eeh, nei da – vi gjer ikkje det! Det er jo stygt gjort."

Fleire vittige historier kom fram gjennom alle dei besøka vi har hatt desse to vekene. Samtidig som vi har fått mange gode historier og informasjon om opphaldsplassar vi ikkje ante, både i skog og fjøre, har vi også erfart at ein må ta høgde for at nokon av respondentane har misforstått oppgåva litt. For eksempel var der ein elev som merka ein heil veg med raudt – vegen var ikkje i nær tilknytning til tungt trafikkert veg med høg fart. Difor spurte vi kvifor denne vegen var raud, der eleven kunne fortelje oss at denne bakken og svingen var så farleg, for når han sykla så fort som han brukar å gjere klarte han ikkje å bremse.

Ein anna elev merka av eit punkt på veg ut mot Herøy Gard med raudt og meinte dette var eit svært farleg område. På dette punktet er det verken biltrafikk eller andre ting som kan virke skremmande tenkte vi. Eleven kunne då fortelje at dette var eit farleg punkt og var merka med raudt av den enkle grunn at der var mange farlege sauder – eleven hadde nemleg vorte stanga av dei ein gong!

Mange raude område vart avmerka, på noko underlege stadar. For eksempel var ei heil badestrand i Tjørnvåg merka med raudt. Grunnen til dette var orm og farlege fiksar.

Som ein forstår utifrå desse historiene er det tydeleg at ein må ta høgde for at dei som deltok i barnetrakkregistreringa "tøysar" litt når dei var ferdige med den eigentlege oppgåva. Samtidig som vi har fått høyre mange historier som kanskje kjem litt på kanten av det arbeidet som barnetrakk eigentleg er, har vi også blitt merksame på turstiar og andre områder der barn og unge leikar. Ofte områder vi hadde rekna med "berre var vanleg skog".

To elevar kunne fortelje at dei ofte besøkte kvarandre, til tross for at den eine budde i Tjørnvåg mens den andre budde i Sandvika. Desse to gjekk ofte over "Skaret" for å kome til kvarandre. Somme tider, når det er fint ver, møtast dei ofte på toppen av "Skaret" og leikar 2. verdskrig i nokre gamle ruiner/ bunkersar som ligg eit lite stykke nedi skogen ved "Skaret".



### **Leikeområde for dei små**

På Moltu skule fekk vi registrert fleire større og mindre leikeplassar i bygda. Det vart særleg ein diskusjon i fjerde klasse som fanga vår merksemd då ei av jentene på gruppa seier at dei må merke "Moltusteinen" med blå ring og skrive leikeområde. Ei av dei andre jentene seier raskt "men vi leikar jo ikkje der!". Nysgjerrige som vi var spurde planleggaren, Kven som leikar der då? Jenta svarte då "det er leikeområde for dei små, vi har ikkje leika der på vertfall 2 år".

Då vi seinare på dagen gjennomførte barnetrakkregistreringa ved 6.klassingane vart Moltusteinen igjen avmerka som leikeområde. Og det var semje om at her var det barn i alle aldrar som leika i dette område.

### **Skumle lydar på Leikong**

Under barnetrakkregistreringa på Leikanger skule var alle elevane svært ivrige med å få teikne på karta. Spesielt var der ein avstikkar på ein veg som vart merka raud på det eine kartet. På fleire av dei andre karta var denne vegen grøn. Då vi spurte eleven kvifor det var raudt her kunne han ivrig fortelje at her, på Jøsok var denne strekninga veldig farleg og veldig raud, fordi her sto ei maskin ein plass, eleven var ikkje sikker på kvar, men denne maskina lagde skumle lydar som likna ein veldig stor bil. Difor kunne han verken sykle eller springe fort på denne vegen, for han har jo lært at ein skal stoppe visst det kjem bilar.

### **"Vits å bu her?"**

På Leikong kom ein elev opp til oss då timen og teikninga var avslutta, han ville vise noko på kartet. Planleggaren blei med eleven bort og såg på kartet å roste gruppa for at dei hadde vore så nøyaktige å flinke. Eleven såg fortvila på oss å sa "ja, men du.. sjå då, her er jo ikkje vits å bo her!" Kvifor det lurte vi på. "Hallo, heile Leikong er no raudt!"

### **"Væirane" på Måløya**

Dei aller fleste av elevane har vore svært opptatt av båt og båtliv når vi har vore rundt med karta våre på skulen. Dette er forståeleg då vi bur i havgapet og ungane meir eller mindre er oppvaksen i fjørkantane. Mange av "småøyane" rundt om bygdene i kommunen er tydelegvis brukt mykje til grilling, overnatting, friluftsliv m.m. gjennom året.

På Leikanger skule var elevane særs ivrige med "båtvegar" og båtliv. Dei ville så gjerne merke av Måløya og Nykremsholmen som plassar dei heldt seg om sommaren. Då det vart merka rundt Måløya bryt eine eleven ut "hei vent, det der er ikkje Måløya!" Den andre eleven svarte lynraskt tilbake "kutt ut da, eg veit at det er Måløya! Eg er der nemleg meir enn deg!" Det vart stille og eleven som hardnakka påsto at Måløya var feil merka, svarte tilbake "korleis veit du at du er der meir enn meg?" Eleven vart fortvila, himla med augene å sa "eg har no nemleg væirane mine der!"

Det vart ikkje vidare diskusjon rundt plasseringa av Måløya..



### **For store**

Til tross for at det nærmar seg sommar når barnetrakkgjennomføringa vart gjort kom det fram både akebakkar og badeområde i nærmiljøet. Helst vart det nok merka av flest badeområde sida det er det ungane no gleder seg til når det går mot sommar.

Særleg eit "badeområde" var utmerka på Leikong. Dei fire jentene på ei gruppe i 4. klasse hadde ein noko "merkeleg" badeplass. Den eine jenta fortalte at dei bada i "den lisje elva ved butikken", omtrent før jenta var ferdig med setninga bryt den andre ut "HÆ? Der? No? Nei veit du kva, vi er då både for høge og for store til å bade der!" Jenta som fyrst kom med kommentaren såg forsiktig opp på jenta som svarte "ja, men eg er då lita eg". "Ja, då er det du som badar der, for oss andre er det berre vassing". Latteren sto i taket frå heile gruppa!

### **Mange gode forslag**

Når vi frå kommunen har kome til skulane å presentert oss å sagt litt om kvifor vi er her og kva vi vil at elevane skal gjere, har det fort dukka opp mange gode forslag til kor og korleis ein burde legge vegar, byggje hus og så vidare. Spesielt eit forslag merka seg godt frå Leikong. Ein elev ville veldig gjerne kome med eit godt forslag, "fyr laust!"

På gamle ferjekaia (til Volda) på Leikong syns eit par gutar nemleg at det hadde vore kjempeflott og ikkje minst praktisk dersom kommunen kunne byggje ein undersjøisk tunell frå Leikong/ gamle ferjekaia heilt under vatnet og heilt inn til Folkestad/ Volda!

Vi har hatt to veldig kjekke veker med elevane på alle skulane i kommunen! Det har vore spennande både å sjå og høyre kor og korleis barn- og unge beveger seg i områda og kor dei held seg sommar og vinter. I tillegg til dette har vi også hatt mykje moro med alle forteljningane og påstandane som har kome fram etter kvart som ungane har jobba med karta.

### **Vedlegg 2:**

**TIDSPLAN FOR GJENNOMFØRING AV BARNETRAKK**

DATO	SKULE	KLASSE	TIDSPUNKT	ANNA
<b>VEKE 16:</b>				
<b>Onsdag 18.04</b>	Nerlandsøy skule (2 grupper)	4. klasse 6. klasse	09.10 – 09.55 10.00 – 10.45	
<b>Torsdag 19.04</b>	Bergsøy , avd. Borga (2 grupper)	Gr. 1 Gr. 2	11.30 – 12.15 12.15 – 13.00	
<b>Fredag 20.04</b>	Bergsøy, avd. Blåhaugen (2 grupper)	Gr. 1 Gr. 2	08.30 – 09.15 09.15 – 10.00	
<b>VEKE 17:</b>				
<b>Måndag 23.04</b>	YHU ( 4 grupper)	9 A) 9 B) 9 C) 9 D)	08.30 – 09.15 09.20 – 10.05 10.15 – 11.00 11.30 – 12.15 ??	
<b>Tysdag 24.04</b>	Einedalen skule ( 3 grupper)	4.klasse 6.klasse gr. 1 6.klasse gr. 2	10.00 – 11.15 12.35 – 13.20 13.30 – 14.15	
<b>Onsdag 25.04</b>	Stokksund skule ( 3 grupper)	5. klasse 4. klasse 9. klasse	09.30 – 10.15 11.05 – 11.50 08.15 – 09.00	
<b>Torsdag 26.04</b>	Moltu skule (2 grupper)	4. klasse 6. klasse	08.30 – 09.15 09.15 – 10.00	
<b>Fredag 27.04</b>	<b>DAG FOR OPPSUMMERING</b>	<b>DAG FOR OPPSUMMERING</b>	<b>DAG FOR OPPSUMMERING</b>	<b>DAG FOR OPPSUMMERING</b>
<b>VEKE 18:</b>				
<b>Måndag 30.04</b>	Leikanger skule (2 grupper)	4. klasse 5. og 6. klasse	09.00 – 09.45 10.00 – 10.45	



---

### Vedlegg 3:

## **INFORMASJON TIL FORELDRE/ FØRESETTE OM KOMMUNEN SITT ARBEID MED BARNETRAKKREGISTRERINGAR**

Herøy kommune er inne i eit rulleringsarbeid med kommunedelplan for trafikktrygging og vil i tida framover utarbeide ein trafikktryggingsplan gjeldane for 2013- 2016, som omfattar heile Herøy kommune. Planen skal omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetane til barn- og unge. Fokuset er spesielt retta mot skulevegar og utrygge strekningar i samband med både skulevegar og arealområde nytta til fritidsleik langs farleg, lite oversikteleg og utrygg veg.

I samband med planarbeidet vil det bli gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane vil bli gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane.

I gjennomføringa av barnetrakkregistreringane vil elevane verte inndelt i grupper frå kva område i nærleiken dei er frå. Dette for å kunne dekke og kartlegge for heile Herøy kommune. Elevane får utdelt eit kart og teiknar inn:

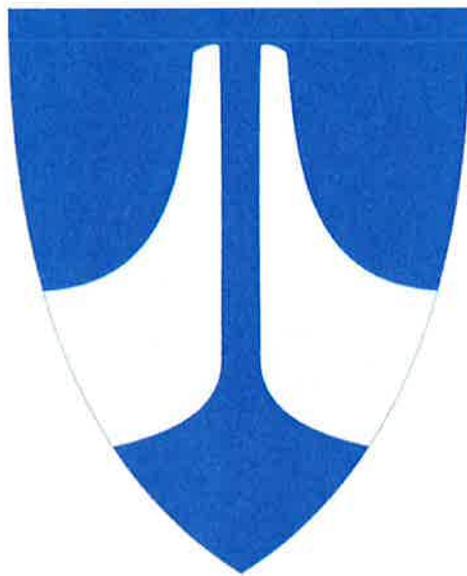
- Vegar: kva for vegar som brukast til skulen og kva for vegar som vert nytta i fritida.
- Områder: kva for område som vert nytta i løpet av året og kva for aktivitetar dei eignar seg til.
- Stader: kva for stadar barn og ungdom likar og ikkje likar, samt kva for ynskjer dei har for endring av desse stadane.

Informasjonen som Herøy kommune samlar inn frå elevane ved dei forskjellige skulane er anonym og elevane skal ikkje signere kartet med namn. Informasjonen elevane gir ut ved registreringa vert såleis ikkje offentleggjort ved namn.

Samtidig som Barnetrakkregistreringane er til stor nytte for dei som arbeidar med planar i kommunen, er dette ei viktig læring for elevane også, då dei får tilegna seg læring om kart og kartbruk i nærområdet.

Barnetrakkregistreringane på skulane startar i april, veke 16, 17 og 18. Kontaktperson i kommunen er Ole Magne Rotevatn og kan kontaktast per e- post [ole.magne.rotevatn@heroy.kommune.no](mailto:ole.magne.rotevatn@heroy.kommune.no) eller telefon 70 08 13 53

Status for trafikktrygging i dag



**DELRAPPORT 2:**  
**TRAFIKKTRYGGINGSPLAN 2013-16**  
**HERØY KOMMUNE**

Utviklingsavdelinga

## **Innhold**

1. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen
2. Oversikt over tidlegare ynskte tiltak
3. Arbeidsfordeling og ansvarsområder
4. Evaluering av tidlegare handlingsprogram
5. Kartlegging og forslag til nye tiltak
6. Vedlegg

## 1. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen

Trafikktryggingsarbeidet som har vore gjennomført dei seinare åra har vore på fartsreducerande tiltak og langs bygdevegar. Dette har ofte hatt si årsak i enkeltsøknader frå foreldre i byggjefelt som ynskjer fartsdempande tiltak der borna leikar.

Gjeldande kommunedelplan for trafikktrygging var vedteken i 2008. Ein vil i denne delrapporten setje fokus på kva trafikktryggingstiltak som var prioritert i perioden 2009-2012, samt kva tiltak som har vore gjennomført og kva tiltak som enno ikkje er utført i høve trafikktrygging i Herøy kommune.

Ein har gjennom eit kartleggingsarbeid funne grunnlag for at det må prioriterast arbeid med planlegging av nye strekningar for gang- og sykkelvegar langs fylkesvegar, samt planskilt kryssingspunkt ved FV654, for å betre den generelle trafikktryggleiken og sikre ein tryggare skuleveg for born og unge i Herøy kommune. Resultat av kartleggingsarbeidet er presentert i denne rapporten.

## 2. Oversikt over tidlegare ynskte tiltak

Ei liste over tidlegare ynskte tiltak går fram av vedlegg 1 til denne rapporten. Ein vil ikkje gå nærare inn på desse tiltak i denne rapporten, men ser det som relevant at tidlegare ynskte tiltak blir nemnt i eige vedlegg.

## 3. Arbeidsfordeling og ansvarsområder

**Herøy kommune:** har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på kommunale vegstrekningar. Kommunen har ei viktig rolle som planmynde i å legge til rette for ei betring av trafikktryggleiken på kommunale vegar, samt å gjennomføre fysiske tiltak som betrar den generelle trafikktryggleiken.

Eksempel på slike tiltak kan vere; *skilting, oppmerking, siktutbetringar, veglys, fysiske tiltak i vegbana, utbetring av vegkurvatur og opparbeiding av gang- og sykkelfelt.*

I Herøy kommune er det Utviklingsavdelinga som har ansvaret for planarbeid etter plan- og bygningslova. Anleggs- og driftsavdelinga har ansvaret for prosjektering og gjennomføring (utbygging) av trafikktryggingstiltak.

**Møre og Romsdal fylkeskommune:** har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på fylkesvegar (her også tidlegare riksvegar som dei har overteke frå staten). Møre og Romsdal fylkeskommune har ei viktig rolle saman med Statens vegvesen å planlegge og gjennomføre trafikktryggingstiltak på fylkesvegane innanfor kommunen.

## 4. Evaluering av tidlegare handlingsprogram

### Trafikktryggingssplan 2009-2012 var oppbygd slik:

- Innleiing om kvifor og korleis ein utarbeider ein kommunal trafikktryggingssplan
- Bakgrunnsinformasjon og ulykkesstatistikk
- Oversikt over ynskje tiltak (innkomne innspel og ynskjer frå publikum)
- Visjon og mål for trafikktryggingssarbeidet i Herøy kommune
- Handlingsprogram delt i 4 ulike program/ oversikter:

Ein har i denne kommunedelplanen valt å evaluere førre handlingsplan for å sjå kva tiltak som er realisert i høve arbeidet med trafikktrygging i perioden 2009-2012. For dei fire ulike handlingsprogramma har ein valt å kommentere tiltaka på følgjande måte.

### **Gjennomførte tiltak**

### **Delvis gjennomførte tiltak**

### **Ikkje gjennomførte tiltak**

Denne evalueringa baserer seg her på ei tabellform der tiltaka blir vurdert ut i frå dei tre ovannemnde klassifiseringane. Kjelder for oppklaring av status for dei ulike tiltak har vore kontakt dei avdelingane som har hatt ansvar for gjennomføring. Det har vore lagt ned mykje arbeid i å innhente opplysingar knytt til status for dei aktuelle tiltaka.

**Tabell 1: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar**

Pri nr.	Reistreringsnr / stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	Fylling, Myklebust	Langs FV Skilje gang-, trafikk- og parkeringsareal	Kryssproblematikk	STV/ HK	HK gjennomfører grunnnerv og plan	Gjennomført
2	Statoil, Eggesbønes	Oppstramming av kryss. Trafikkøy/ innsnevring	Dårleg regulert kryss	STV / HK	HK gjennomfører grunnnerv og plan	Ikkje gjennomført Må ha regulering
3	Bø, sande	Nedsetting av fartsgrense	Utrygg skuleveg	HK	Herøy kommune v/ Anleggs- og driftsavdelinga	Ikkje gjennomført
4	Dragsund	Fartsdumpar / innsnevring	Utrygg skuleveg	HK	Herøy kommune v/ Anleggs- og driftsavdelinga	Ikkje gjennomført
5	Torvik	Kommuneveg, behov for glidekant	Ikkje godt nok sikra ved elva	HK		Gjennomført
6	Remøy	Fysisk sperre mellom GV 2 og veg 2 i Remøy bustadfelt	Stor motortrafikk på gangveg	HK		Gjennomført
7	41, Kjeldsund		Smal veg, mykje trafikk	HK		Ikkje gjennomført
8	33, Leikong		Farleg trafikksit. M. rygging	HK, Eigedom		Ikkje gjennomført Avsett midlar 1 million kr.
9	20, Nerlandsøy		Mangel på av-påstigning	HK, Eigedom		Ikkje gjennomført Avsett midlar

*\*Den tidlegare prioriteringa er gjort ut frå handlingsprogram i førre plan, nye innkomne innspel til varsel om oppstart, nytt vedtak i kommunestyret i høve uttale til nasjonal transportplan (K-sak 06/08 den 31.01.08) og ut frå dette vurderingar gjorde i arbeidsgruppa og styringsgruppa.*

**Tabell 2: Langsiktige fysiske tiltak langs kommune- og fylkesvegar**

Pri nr.	Reistreringsnr/ stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	*41 Leine-Remøyholm	Gang- og sykkelveg	Langs FV Utrygg skuleveg	STV/ HK	Midlar HK-grunnerv 50/50	Ikkje gjennomført
2	Frøystad – Torvik	Gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg	STV/HK	50/50	Ikkje gjennomført
3	*Huldalsvegen- Nerlandsøy bru	Gang- og sykkelveg, generell vegutbetring, oppretting av sving	Smal og uoversiktleg veg	HK	50/50	Ikkje gjennomført
4	63 Sandvika, Tjørvåg	Gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg. Farleg skuleveg	HK	HK- grunnerv 50/50	Ikkje gjennomført
5	Eggesbømarka FV 654	Gang- og sykkelveg	Byggefelt, skuleveg, tungtrafikk	HK	50/50	Ikkje gjennomført Inngår i privat plan
6	15 Huldalen	Utarbeiding av akseptabel snuplass for skulebuss	Tryggare transport av skuleborn	HK	50/50	Delvis gjennomført Utvida veg i kryss
7	Fylkesveg Kvalsund – Teige	Utbetring av sving/ kryss	Smal bygdeveg Dårleg sikt – Frisiktsone	HK	50/50	Gjennomført I tråd med reguleringsplan
8	Kvalsund – Teige	Opprusting av veg Kvalsund – Teigenes	Smal bygdeveg	HK	50/50	Ikkje gjennomført

*\*Reguleringspanarbeidet for Leine/Remøyholm er no slutført. Arbeidet med reguleringsplan for vegstrekinga gjennom lgesund er sett på vent (ikkje prioritert), grunna manglande avklaring for*

situasjonen rundt ny bru til Nerlandsøy. Det er naturleg at planarbeidet blir sett i samanheng med reguleringsplan for ny bru til Nerlandsøy.

**Tabell 3: Atferdsendrande tiltak**

Pri. nr	Type tiltak	Mågruppe	Ansvar	Antatt kostnad	Kommentar
1	*Overhalde trafikktryggingstiltak som er skildra i utarbeidd/vedteken rammeplan for skule/barnehage	Barn og foreldre til barn i skular og barnehagar	Oppvekstsjet	Små kostnader innnafor skul-/barnehagebudsjett.	Gjennomført i høve årsplanar i barnehagane.
2	Foreldre/ungdom/barn-kveldar	Foreldre, barn og ungdom.	Trygg trafikk, vegvesenet, kyrkja, kommunen, evt andre.	Mindre kostnader knytt til ressursbruk innanfor dei forskjellige etatane som er med.	?
3	Refleksutdeling	Alle fotgjengarar	Herøy kommune	Sponsor / kommunen (ca. 10.000,- kommunedel)	Gjennomført. Utdelt refleks til barnehagar. 1.klassingar har motteke refleks i skulen.
4	Oppdatering av ulykkesanalyse i TT-plan	Alle	Herøy kommune		Gjennomført. Oppdatering i høve revidering av plan

\*I Herøy kommune er det utarbeidd rammeplanar både for skulane og barnehagane. Desse skilrar trafikktryggingstiltak som skal utførast i dei forskjellige alderstrinna. Pkt. 1 inneheld med andre ord svært mange tiltak.

**Tabell 4: Tiltak langs riksveggar (no Fylkesveggar)**

Pri. nr.	Reistreringsnr / stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	Kalveneset – Torsethøgda	Gang- og sykkelveg	Skuleveg for både barnetrinnet. Vil løyse ut samanhengande g/s-veg over lenger strekning.	STV/ HK	Planarbeid oppstarta av Statens vegvesen i 2008.	Delvis gjennomført. Godkjent reguleringsplan. Fysisk byggjearbeid ikkje oppstarta.
2	Frøystad-krysset / Frøystad byggefelt	Vegkryssing ungergang. Ynskje om plassering ved busslomma bak Frøystad byggefelt.	Vert ny skuleveg til Nærøymarka	STV / HK	Berekning må gjerast av vegvesenet. Titlaket må forskotterast av kommunen.	Delvis gjennomført. Godkjent reguleringsplan. Fysisk byggjearbeid ikkje oppstarta.
3	Koppen	Vegkryssing undergang	Farleg kryssing i 80-sone. Vert ny skuleveg til Nærøya for dei som bur i Røyra.	STV/HK	Berekning må gjerast av vegvesenet. Må ha reguleringsplan	Ikkje gjennomført.
4	FV 654 Stokksund	Omlagging av FV i tråd med kommuneplanens arealdel	Vil løyse farleg strekning og dårleg kryssløysing for køyrande + gjere at ein lettare kan få til ein g/s veg frå Sandvika til Stokksund.	STV	Må ha godkjent plan før omlagging av krysset.	Ikkje gjennomført. Planarbeidet pågår i regi av STV.
5	Strekninga Herøy kyrkje – Sparebanken Møre	Trafikksikringstiltak langs strekninga, der heile trafikkbiletet vert gjennomgått	Farleg veg	STV		Ikkje gjennomført. Prosjekt med regplan er starta

*\*Mange av dei tidlegare ynskje tiltaka gjeld kryssing av riksvegar/fylkesvegar (no berre Fylkesvegar). Desse tiltaka må det søkjast om direkte til Statens vegvesen. Det er dei som gir løyve til etablering av fotgjengarovergangar (sebrastriper), det same gjeld etablering av busstur, fartsreduksjonar og etablering av gateløys langs Fylkesvegane. Når det gjeld tiltak som planfrie kryssingar for FV og ombygging/omlegging av desse, må slike tiltak inn på Møre og Romsdal fylkeskommunen sin handlingsplan.*

## **Resultat av evaluering**

Slik det går fram av ovannemnde evaluering, er det ikkje gjennomført fleire av dei fysiske tiltak som det var vedteke skulle prioriterast i perioden 2009-2012. Spesielt gjeld dette fysiske tiltak i tabell 1.

Med tanke på omfang og tidsramme for fleire av desse tiltak, kan ein påpeike at gjennomføring av desse tiltak innanfor perioden 09-12 verkar urealistisk å gjennomføre med tanke på dei prosessane desse tiltaka krev i høve lovverk. Dei tiltak som gjeld Fylkesvegar, står også i konkurranse med mange andre prosjekt i andre kommunar i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt handlingsprogram. Herøy kommune havnar her i konkurranse med andre kommunar når det gjeld å få midlar og prioriterte ressursar til å gjennomføre desse prosjekta.

Eit anna viktig moment ved evalueringa av førre handlingsprogram for trafikktrygging, er at det kvart år har vore avsett kr 500.000,- til trafikktryggingsarbeid i kommunen. Realiteten viser at ein i løpet av budsjettåra ikkje har makta å nytte desse midlane til ulike trafikktryggingstiltak som skulle vore prioritert.

På grunn av etterslep i tidlegare prioriterte saker, er nokre av desse teke med i forslag til handlingsprogram for 2013-2016. I tillegg til at det er kome inn nye tiltak. Dei tiltaka som var prioritert og som ikkje er utført, vert framleis sett på som svært viktige og avgjerande tiltak som må gjennomførast for å betre den generelle trafikktryggleiken i Herøy kommune.

I budsjett for 2013 er det avsett kr 2.000.000 til trafikktrygging. Midlane er øyremerka til bestemte prosjekt/tiltak, der kr 500.000,- skal nyttast til skilting ved Einedalen skule. Kr 600.000,- skal nyttast til oppgradering av vegkryss i Skarabakken, og kr 900.000,- til gateløys i Dragsund. (Gjeld ei strekning på om lag 500 meters veglengde på «gamlevegen» – frå nedre Dragsund til det kommunale bustadfeltet).

## 5. Kartlegging og forslag til nye tiltak

Kommunen har gjennomført ei kartlegging av behovet for nye tiltak og då med vekt på trygg skuleveg. Gjennom ei vurdering av behovet for nye gang og sykkelveg og trafikktryggingstiltak, viser det seg at ein bør prioritere oppstart av planlegging av nokre utvalde strekningar for å oppnå ein betre samanheng i eksisterande utbygd nettverk. Her står skuleveg for born og unge sentralt og tiltaka vert sett i samanheng med Møre og Romsdal fylkeskommune sin transportstrategi for gåande og syklende. Gjennom kartlegginga har ein kome fram til at følgjande strekningar bør prioriterast med tanke på oppstart av planarbeid:

- **NY!** Moltustranda I og II: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Sandvika – Stokksundkrysset: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Nykrem – Djupvik: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Frøystadkrysset – Torvik: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** «Koppen FV 654»: Ny planfri kryssing av FV
- **NY!** Etablering av «SeeMee»: Varslingslys ved overgangsfelt FV

Denne kartlegginga er meint å vere eit fagleg grunnlag for vidare oppstart av planarbeid for gang- og sykkelveg i Herøy kommune. Resultat av denne kartlegginga gir forslag til aktuelle strekningar der ein bør starte opp med planarbeid for å legge til rette for eit større og meir samanhengande nettverk av gang og sykkelveg i Herøy kommune. Kartlegginga vil difor ha eit sterkt fokus på dagens trafikk situasjon og forslag til nye strekningar for gang- og sykkelveg.

Utviklingsavdelinga vil i løpet av 2013 ha eit særskilt fokus på planleggingsoppgåver knytt til samferdsel, tilrettelegging av nye gang- og sykkelveg og trafikktryggingstiltak i Herøy kommunen.

Det er særskilt viktig at det finst sykkelveg i ein radius på 4 km rundt grunnskular og 6 km rundt vidaregåande skular. Også rundt innfartsårer til byar og tettstader er det viktig med gang- og sykkelveg, i tillegg til at det fins samanhengande gang- og sykkelvegnett i bygder/mindre lokalsamfunn. I Noreg er 40 % av alle arbeidsreiser under 3 km. I dette ligg eit stort potensiale i å legge til rette for at arbeidstakarar kan gå eller sykle til jobb.

Tiltak som fremmer meir fysisk aktiv form for transport har vist seg å ha store gevinstar for individ og samfunn. Transportøkonomisk institutt anslår at investeringane betaler seg minst 4-5 gonger, sjølv forsiktig kalkulert. Satsing på meir gang- og sykkelveggar vil ha positive effektar for helse, miljø, trafikktryggleik, oppvekstvilkår, levande lokalsamfunn, reiseliv og næringsliv (Kjelde: MRfylke).

Ein vurderer det slik at ei sterkare satsing på gang- og sykkelveggar i Herøy kommune vil vere berekraftig utvikling innanfor fleire samfunnsområder. Ei større satsing på gang- og sykkelveggar vil kunne stimulere til endå meir fysisk aktivitet, gjennom at infrastrukturen blir betre tilrettelagt for dei mjuke trafikantane, slik at fleire av innbyggjarane kan bruke kroppen fysisk til transport i og rundt sitt nærmiljø, på fritida eller til og frå arbeidsplassen. På denne måten vil ein leggje betre til rette for å auke folkehelsa til innbyggjarane i kommunen. Vidare vurderer ein nye gang- og sykkelveggar som eit positivt bidrag for å kvalitativt betre den generelle trafikktryggleiken i kommunen. Gjennom eit differensiert trafikksystem – der køyreveggar og ferdselsareal for mjuke trafikantar kan vere fysisk åtskilt i trafikkbilete. Dette vil spesielt styrke rettane til dei mjuke trafikantane, spesielt med fokus på born- og unge. Ved å realisere nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak som kan skape ein samanheng i dagens fysiske struktur / nettverk av ferdselsareal, vil borna kunne gå og sykle til/frå skulen på ein tryggare måte. Dette vil også kunne minimalisere behovet for biltransport og minske behovet for ressursar som i dag vert nytta til skulskyss, noko som ein ser på som positive tiltak i høve miljø- og forureining i lokalmiljøet.

Denne kartlegginga vil ta utgangspunkt i områda rundt dei aktuelle skulane i Herøy kommune, der det overordna fokuset vil vere skulevegen for born- og unge. Ein vil her sjå på trafikksituasjonen rundt skulane, vegnettet til/frå skulen mot aktuelle bustadområder, samt bruke data frå «Barnetrakkregistreringar frå 2012» som underlag for korleis borna vurderer sin eigen skuleveg. Det vil her vere eit fokus på dei delane av strekningane som i dag manglar gang- og sykkelveg for å kunne tilby samanhengande differensierte og trafikksikre vegstrekningar.

## **5.1 Overordna planar og retningslinjer**

Her følgjer ei rekkje planar og overordna dokument som har relevans for arbeidet med planlegging av nye gang- og sykkelveggar i kommunen:

Nasjonal transportplan (NTP):

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk og legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og styrking av samspelet mellom transportformene. Dette dokumentet har relevans for kommunalt og regionalt arbeid med planlegging av gang- og sykkelveggar, samt planlegging av infrastruktur.

Kommuneplan for Herøy 2004:

I den overordna kommuneplanen for Herøy ligg det inne ei rekkje strekningar med planlagt gang- og sykkelveggar. Desse er markert med raud stipla linje. Føringer i overordna plan vil ha relevans for vidare oppstart av planarbeid for nye gang- og sykkelveggar. Nokre av desse strekningane vil ein kome attende til seinare i kartlegginga.

Trafikktryggingsplan Herøy kommune 2009-2012:

Arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging er starta opp. Dette er ei revidering av tidlegare trafikktryggingsplan som vart vedteken i K-sak 109/08, som omfatta perioden 2009-2012. Det er tidlegare vurdert at det er behov for å gjere ei revidering av denne planen. Den reviderte Trafikktryggingsplanen som vil gjelde for perioden 2013- 2016 vil byggje på og dra meg seg viktige moment frå tidligare Trafikktryggingsplan (2009-2012).

Sidan 2002 har ein kommunedelplan som Trafikktryggingsplanen vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak av born sin skuleveg på fylkesveggar og kommunale veggar. Ved søknad om støtte skal Trafikktryggingsplanen ligge ved.

I eksisterande trafikktryggingsplan for Herøy kommune gjekk fysisk sikring av barn og unge sin skuleveg (til dømes utbygging av gang- og sykkelveggar), forbetre løysingar på spesielt ulukkesbelasta område og åtferdsendrande tiltak fram som dei viktigaste tiltaka for kommunen. Desse tiltaka vil framleis stå som viktige tiltak i

arbeidet med revidering av trafikktryggingsplan.

Ny kommunedelplanen har mellom anna eit langsiktig mål om at det ikkje skal følast skremmande og utrygt å ferdast i trafikken, både for barn – og unge, menneske med nedsett funksjonsevne, eldre og elles andre mjuke trafikantar. Å ferdast i trafikken skal følast trygt. Det skal også vere trygt, oversikteleg og godekøyreforhald for bilistane.

Denne rapporten er meint til å vere ein del av ei oppfølging eller eit vidare arbeid i høve gjeldande Trafikktryggingsplan. Ein føreset at ny trafikktryggingsplan vil ha eit breiare fokus på aktuelle tiltak i kommune – då med fokus utover aktuelle strekningar for nye gang- og sykkelveggar.

#### Investeringsprogram / planramme fylkesveggar 2012-2021:

I dette programmet ligg det inn ei rekkje prosjekt frå Herøy kommune. Ein kan her nemne av mindre utbetringar; FV18 Leinebygda (Pri 6), Indre Herøy ungdomskule vegomlegging (Pri 8). Av nye gang- og sykkelveggar som er planlagt realisert kan det nemnast Torsethøgda - Kalveneset (godkjend reguleringsplan, men ikkje oppstarta byggjearbeid) denne har prioritet 6 på lista. Gang- og sykkelveg FV654 - indre Herøy ungdomskule – Rafteneset har prioritet 10 på lista. Strekinga FV 61 Djupvika – Nykrem har prioritet 31 på lista. Av trafikktryggingstiltak ligg FV654 Planskilt kryssing (undergong) på Frøystadtoppen inne på lista med prioritet 5.

#### Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010 – 2019:

Dette strategidokumentet har relevans for planlegging av nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak. Dokumentet seier det skal leggast vekt på følgjande kriteriar ved prioritering i høve tilhøva til mjuke trafikantar:

- I ein radius på 4 km rundt grunnskular, 6 km rundt vidaregåande skular.
- Etablering av sykkelnett inn til byar, større tettstadar og store arbeidsplassar
- Samanhengande gang- og sykkelvegnett i bygder/mindre lokalsamfunn.
- Skilting og tilrettelegging av gjennomgåande sykkelruter i fylket.
- Etablering av reiselivspakkar.

#### Barnetrakkregistreringar 2012:

Herøy kommune er inne i eit rulleringsarbeid med kommunedelplan for trafikktrygging og vil i tida framover utarbeide ein trafikktryggingsplan gjeldane for 2013- 2016, som omfattar heile Herøy kommune. Planen skal omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetane til barn- og unge. Fokuset er spesielt retta mot skuleveggar og utrygge strekningar i samband med både skuleveggar og arealområde nytta til fritidsleik langs farleg, lite oversikteleg og utrygg veg.

I samband med planarbeidet er det gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane er gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane.

Barn og ungdom er ekspertar på fysisk miljø. Det er ingen som kjenner kratt og sti, bakgårdar og grøntdrag betre enn dei som bruker dei. Barn opplever, ser og bruker uterom på kreative og unike måtar. Eit problem i dagens samfunn er at altfor få utemiljø innbyr til aktiv leik og rørsle. Forskarar er bekymra for utbreiinga av ekstrem fedme og livsstilsjukdomar og meiner at eit av dei viktigaste tiltaka er å planlegge stadar for fotgjengarar og syklistar framfor bilar. Uterom bør sikrast for at barn og unge kan opphalde seg ute, leike, gå og sykle trygt i kvardagen.

Norge er under sterkt byggepress og all byggverksemd krev areal. Når det vert konflikt mellom dei vaksne og barn sine interesser vert som regel barn og ungdom sine behov oversett eller nedprioritert. Slike situasjonar ser vi dagleg i planleggingsarbeid. For å sikre barn tilgang til gode, utfordrande og trygge leike- og opphaldsareal, bør barn og unges arealbruk dokumenterast.

Poenget med registreringa er at ein ynskjer å vite kvar barn og ungdom oppheld seg, korleis dei bruker lokalmiljøa, kva vegar som vert brukt, kva stadar dei likar, og kvar dei føler seg utrygge eller møte problem.

Barnetrakk er ein metode for å involvere barn sjølve i planarbeidet. Det er barna sjølve som registrerer sine skule- og fritidsveggar, kvar dei oppheld seg når dei leikar,

stadar dei likar og ikkje likar og kva fysiske forandringar dei ynskjer i sine nærområde. Barn og ungdom brukar nærmiljøet på kreative måtar som vaksne ikkje tenkjer over. Barn brukar ofte uteområde som ikkje er "regulert" til leik eller aktivitet. Der dei vaksne ser ein parkeringsplass kan barn sjå ei fotballbane. Ved å kartleggje kvar barn og ungdom ferdast og oppheld seg kan ein unngå å bygge ned dei områda som vert brukt til leik og opphald.

Barnetrakkarbeidet gir kommunen oppdatert kunnskap om barn og ungdoms arealbruk og kan kvalitetssikre avgjersler som kan påverke barn og unge. Barnetrakkregistreringa kan brukast av alle som skal bygge i Herøy kommune. Dokumentet passar kanskje særleg til barnerepresentanten då det kan auke kunnskapen om kva område ein må sikre ved utarbeiding av kommunale og private planar. Ein vil kunne "krevje" i sterkare grad at område som vert brukt av barn og unge skal bevarast og ein kan vise til barnetrakkregistreringa og gå vekk frå skjønnsbaserte vurderingar av kvar vi trur barn og ungdom oppheld seg.

Registreringa kan også peike på trafikksituasjonar som burde utbetrast. Det kan kome fram kjende og ukjende problemstillingar gjennom ei slik registrering då det vert basert på barna sine vurderingar av kva som oppfattast som trygt og utrygt. Som regel vert det vist til vegnormalar frå Statens vegvesen når det er spørsmål om utbetring av kryss, fotgjengarovergangar og gangvegar. Denne barnetrakkregistreringa må sjåast i samanheng med dei ulike normalane.

#### Skysreglement for Herøy kommune:

Regulerer skuleskyss for born i kommunen. Dokumentet er relevant då det inneheld ei rekkje moment som vert vurderer krav om skuleskyss.

## **5.2 Områder med særskilt fokus**

Som nemnt innleiingsvis vil denne rapporten har eit hovudfokus på områder innanfor 4 kilometer frå grunnskular i Herøy kommune. Fokuset her vil vere på etablering av nye gang- og sykkelvegar, for å kunne legge til rette for vidare utbygging av transportsystemet for mjuke trafikantar, med særskilt fokus på barn- og unge. Med dette fokuset er det naturleg å fokusere på områda rundt aktuelle grunnskular, og sjå kva som er status og kva planbehov som gjer seg gjeldande i desse områda.

Ein vil her starte med ei skildring av området og der etter gjere ei vurdering av vidare planbehov for området med fokus på utbygging av nye gang- og sykkelveggar. Det vil her bli gjennomført ei gradering av det vidare behovet for oppstart av planarbeid i dei ulike områda gjennom kriteria; sterkt, middels og svakt behov.

Fig.1 Planleggingsbehov nye gang- og sykkelveggar

<b>Sterkt behov</b>	<b>Oppstart av planarbeid bør prioriterast høgt (fullført planarbeid innan 2013-2015)</b>
<b>Middels behov</b>	<b>Oppstart av planarbeid bør prioriterast, men kan utsetjast til perioden 2015-2018.</b>
<b>Svakt behov</b>	<b>Tiltak bør innarbeidast i Trafikktryggingssplan</b>

### Område 1: Moltu skule



<b>Tal på elevar:</b> 47 stk	<b>Skuleskyss:</b> JA
<b>Skildring av området:</b>	
<p>Skuleområdet ligg tett inn på Fylkesveg 10. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet vert oppfatta som uoversiktleg med ingen klare avgrensingar mellom blant anna parkeringsareal til skulen og den etablerte busslomma i området. Fartsgrensa i området er 50 km/t. Det er heller ikkje etablert skilting eller fysisk oppmerking av kryssingspunkt mellom skuleområdet i nord og etablert gangveg i sør. Skulen har etablert fysisk gjerde mot veg. Det er etablert busslomme sør for skuleområdet. Langs FV10 er det etablert veglys frå skuleområdet i austleg og vestleg retning. Vegstrekinga er relativt godt opplyst, men eksisterande vegelys kunne vore skifta til nyare type lys for betre kvalitet. Eksisterande vegkurvatur aust for skuleområdet er prega av ei bratt kurve med dårleg siktforhold. Det ikkje tilrettelagt for gang- og sykkelveg i austleg retning frå skuleområdet, det ligg heller ikkje føre godkjende reguleringsplanar for nye gang- og sykkelveggar i denne retninga. I vestleg retning er det etablert gang- og sykkelveg fram til Nygjerdevegen. Det ligg ikkje føre godkjende reguleringsplanar for ny gang- og sykkelveg frå Nygjerdevegen og i vestleg retning. Frå sentrum av bygda til Tarberg ligg det føre ein godkjend reguleringsplan for omlegging av fylkesvegen som ikkje er realisert pr 2013.</p>	

#### Kartutsnitt:



#### Behov for vidare planarbeid: **Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015)**

Det bør prioriterast oppstart av planarbeid for området rundt Moltu skule. Det generelle trafikkbilete rundt skulen er uoversiktleg og ein bør arbeide med trafiksikringstiltak. Det bør utarbeidast ein detaljreguleringsplan for ny gang- og sykkelveg langs FV10 frå sentrum av bygda – via skuleområdet – til vegkrysset mot «Legane på Moltustranda»

#### Område 2: Stokksund barne- og ungdomsskule



**Tal på elevar:** 172 stk

**Skuleskyss:** JA

#### **Skildring av området:**

Området ligg ved Fylkesveg 654 i Stokksund. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet er oversiktleg. God parkeringsdekning. Etablert busslomme og busskur. Området har gatebelysning. Ingen differensiert gangareal internt på busshaldeplass. Oppstillingsplass for buss er ikkje fysisk avgrensa eller oppmerka. Gang- og sykkelveg etablert mot sør og gjennom Tjørvågane. Ingen gang- og sykkelveg mot nord (Stokksundkrysset). Ingen reguleringsplanar som er godkjent for trafikkområdet. Etablert undergong (planfri kryssing) i Trolldalen. Statens vegvesen arbeider med reguleringsplan for omlegging av FV654 frå Stokksund skule til Stokksundkrysset – ny veglinje til Fosnavåg. Skuleelevar frå retning Tjørvåg er vurdert til å ha etablert trygg skuleveg. Ingen kopling mot Sandvika og Notøya.

#### **Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).**

Statens vegvesen har starta planarbeid med omlegging av FV654 i Stokksund. I lys av dette bør det utarbeidast ein reguleringsplan som legg til rette for ny gang- og sykkelveg frå Sandvika til Stokksundkrysset, slik at skuleelevane i Sandvika kan få ein trygg skuleveg. Det bør vurderast planarbeid i retning Notøya ved eit seinare høve.

### Område 3: Leikanger skule



<b>Tal på elevar:</b> 61 stk	<b>Skuleskyss:</b> JA
<b>Skildring av området:</b>	
<p>Skuleområdet ligg om lag 0,5 kilometer frå Fylkesveg 15. Vegen frå FV15 til skuleområdet er kommunal, og er vurdert til å ha svært låg trafikk. Det er moglegheiter for omkøyring i området rundt Kleppåsen. Det er ikkje utbygd gang- og sykkelveg mellom skulen om Fylkesvegen. Det er gatelys i området og fartsreducerande tiltak gjennom fysisk opparbeidd fartsdumpar.</p> <p>Trafikksituasjonen rundt skuleområdet er vurdert til å vere uoversiktleg med ein vanskeleg tilkomst. Området er base for barnehage, skule, korps og idrettslag og har difor eit høgt aktivitetsnivå. Det er avsett kommunale midlar til utbetring av trafikksituasjonen i og rundt skuleområdet, då med</p>	

fokus på tilkomst og snuplass for buss. Det er opparbeidd GS ved avkøringa frå Fylkesvegen til skuleområdet, gjennom Leikong bygd til Nykrem. Det er ikkje Gang- og sykkelveg frå Nykrem til Djupvik. Nettverket er her ikkje fullverdig utbygd.

**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).** Med bakgrunn i aukande trafikk som følgje av bustadbygging, vurderer ein det som naudsynt med gangveg mellom Fylkesvegen og skuleområdet. Ein bør også starte planarbeid frå Nykrem i retning krysset til Djupvika, for å sikre trygg skuleveg for dei borna som her er busett langs denne strekninga. Sjå vedlagt kartutsnitt.

**Område 4: Einedalen skulen**



<b>Tal på elevar:</b> 184 stk	<b>Skuleskyss:</b> JA
<b>Skildring av området:</b>	
<p>Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Leinøya og er storskule for områda; Runde, Remøy, Leine, Nærøy, Frøystad, Torvik, Røyra, Bø og Sande. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet vert vurdert som oversiktleg, med oppstillingsplass for buss og klare avgrensa areal. Unntaket her er manglande kryssingspunkt for mjuketrafikantar ved FV18 i krysset ved Buholmlinja. Gatelys og parkering ved skuleområdet. Det er her godt utbygde gang- og sykkelveggar i retning Leine og Bergsøya og til Frøystad. Det er ferdig planlagt planfri kryssing på Frøystadtoppen, som pr i dag ikkje</p>	

er realisert.  
**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).** Området er i dag vurdert til å vere godt dekkja av gang- og sykkelveggar mot dei store bustadområda. Unntaket er kryssingspunktet for fotgjengarar ved Buholmkrysset. Dette bør snarleg realiserast. Det bør startast opp eit planarbeid for ny GS frå Frøystadkrysset mot Torvik, samt regulering av planfri kryssing (undergang) i «Koppen» i retning Røyra.

### Område 5: Bergsøy skule



**Tal på elevar:** 286 stk

**Skuleskyss:** JA

**Skildring av området:**

Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Bergsøya og i tilknytning til større bustadområde. Ved skuletider (morgon og ettermiddag) er trafikksituasjonen uoversiktleg pga køyring / henting av skuleborn. Området har godt utbygd nettverk av gang- og sykkelveggar. Utfordringa her er talet på bilar som oppheld seg samstundes i området på same tidspunkt, noko som skaper ein situasjon med stor trafikk – inn og utkøyring. God belysning og utbygd parkeringsareal.

#### Kartutsnitt:



**Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018.** Ein vonar at ei vidare utvikling av kringliggjande nettverk av gang og sykkelveggar kan bidra til at skuleborna i området blir mindre avhengig av biltransport til og frå skuleområdet. Situasjonen rundt Bergsøy skule bør kunne løysast gjennom haldningskampanjar og alternative trafikktryggingstiltak for å oppnå ein reduksjon i talet på bilar, framfor å gjennomføre fysiske tiltak i området. Ein bør også avvente vidare fysiske tiltak i området inntil situasjonen rundt framtidig skulestruktur er avklara. Unntaket er Skarabakken mot Fosnavåg sentrum – her bør det gjerast tiltak for å betre trafikktryggleiken.

#### Område 6: Herøy vidaregåande skule



<b>Tal på elevar: ?</b>	<b>Skuleskyss: JA, også frå andre kommunar</b>
<b>Skildring av området:</b>	Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Bergsøya. Skulen har elevar frå både indre og ytre Herøy. Mykje av transporten til/frå skulen skjer gjennom kollektivtransport eller ved at elevane nyttar eigen køyretoy. Området har godt utbygd nettverk av gang- og sykkelveggar i nærområdet. Unntaket

her er Skarabakken og løysingar mot Fosnavåg sentrum. Det er utbygd parkeringsareal i området. Godkjend reguleringsplan for Campus Fosnavåg legg til rette for ny køyretilkomst med fortau.

**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Svak - Tiltak bør innarbeidast i Trafikktryggingssplan**

Kollektivhaldeplassar burde utbetrast i området, då dagens situasjon i Lisjebøvegen vert vurdert som negativ i høve trafiktryggleik, då bussopphald i stor grad sperrar for framkomst via etablerte fortau nord for kulturhuset. Gangssystem i godkjende reguleringsplanar bør realiserast. Viktig med sikre gangforbindelsar til sentrum og badeland/ idrettsområdet.

**Område 7: Nerlandsøy skule**



**Tal på elevar:** 77 stk

**Skuleskyss:** JA

**Skildring av området:**

Skuleområdet ligg mellom Koparstad og sentrum av Kvalsund, langs Fylkesveg 21.

Trafikksituasjonen i området er vurdert til å vere uoversiktleg i høve forholdet mellom køyretøy og

mjuketrafikantar. Det er ikkje formelt etablert gang og sykkelveg i området, og eksisterande Fylkes veg er smal med ei køyrebane. Det er etablert parkeringsplass i tilknytning til skuleområdet, men det er manglane snutilhøve. Vidare er det etablert grusa gangfelt parallelt med vegbana ved skuleområdet.

**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018.**

Det er i dag avgrensa trafikk til skuleområdet og i svært liten grad gjennomgangstrafikk frå Koparstad. **ÅDT langs FV 21 er oppgjeve til å vere ????**. Ein vil tilrå at det i området blir gjennomført ein reguleringsplan av FV21 som legg til rette for breiddeutviding av dagens vegbane med tilhøyrande fortau frå Koparstad til krysset ved sentrum av Kvalsund. Dette for å betre forholda for dei mjuke trafikantane i eit område som i dag opplever vekst i høve bustadbygging og auka trafikk.

**Område 8: Skarabakken – Fosnavåg sentrum**



<p><b>Tal på elevar:</b> - Bergsøy skule (286 elevar)</p>	<p><b>Skuleskyss:</b> ??</p>
<p><b>Skildring av området:</b></p>	

Denne strekninga er ein del av FV654 og strekk seg frå kryssingspunktet ved Høgtun til kryss/avkøyring mot Nørvågen/Pettervågen. Det er etablert ensidig fortau langs denne strekninga pr i dag, som er registrert til å vere av varierende kvalitet når det kjem ti toppdekke. Avgrensing mellom fortau og bebyggelse er i form av murar og fjell /jordskråningar, langs enkelte delar av strekninga er avgrensinga oppført som murkonstruksjonar (støtte). Deler av desse er vurdert til å vere ein risiko for mjuke trafikantar som ferdast langs fortauet på strekninga, då desse har fått feil helningsgrad grunna bevegelse i grunnforholda på staden. Vegbana i området er smal og kringliggjande bebyggelse i området kompliserer moglegheitene for å oppnå gode trafikkløysingar for sentrum.

**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).**

Herøy kommune er i dialog med Statens vegvesen vedk tiltak for utbetring av dei trafikale tilhøva på strekninga Skarabakken – Fosnavåg sentrum. Arbeidet bør gjerast i eiga sak.

**Område 9: Fosnavåg sentrum (Igesundkrysset) – Kvalsundbrua**



Tal på elevar: -	Skuleskyss: ??
Skildring av området:	

Strekninga gjeld samanbinding (Fylkesveg 20) mellom Nerlandsøy og Fosnavåg sentrum (Igesundkrysset). Dagens vegbane er ikkje utbygd med 2 køyrbaner og det er heller ikkje etablert gang- og sykkelveg i området. Det pågår offentleg planarbeid i området. Situasjonen blir oppfatta som uoversiktleg og lite tilfredstillande i høve trafikkavvikling – både for køyretøy og mjuketrafikantar.

**Kartutsnitt:**



**Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018.** Det pågår i dag planarbeid for FV20 som legg til rette for ei oppgradering av vegbana og tilrettelegging for gang- og sykkelveg frå Kvalsundbrua i retning Fosnavåg sentrum. Ein føreset at dei trafikale løysingane får si avklaring i dette arbeidet. Statens vegvesen vil gjennomføre reguleringsarbeid for ny Kvalsundbru, og det er naturleg at desse planane vert sett i samanheng med kvarandre.

### 5.3 Vidare behov for planlegging og utbygging

Denne kartlegginga viser at det eksisterer eit sterkt behov for planlegging og realisering av nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak i Herøy kommune. Ved fokus på dei ulike skuleområda og allereie utbygd infrastruktur, vil det her vere behov for nye tiltak som kan vidareutvikle og forsterke det allereie eksisterande nettverket av gang- og sykkelveggar i kommunen. Aktuelle strekningar som bør prioriterast er ferdselsårar for born og unge, der momenta om å legge grunnlaget for ein «tryggare skuleveggar» bør stå som overordna målsetting. Herøy kommune sine registreringar av «Barnetrakk 2012» har vore eit godt grunnlag for denne kartlegginga. Desse registreringane må også sjåast i samanheng med det allereie etablerte nettverket av gang- og sykkelveggar, for så å sjå kva som er manglar for å oppnå eit heilskapleg og samanhengande system.

Dersom ein skal oppnå eit heilskapeleg nettverk av gang- og sykkelveggar frå skular med ein radius på 4 km, vil dette medføre omfattande tiltak langs Fylkesvegane i

kommunen. Der er ikkje realistisk at eit slikt nettverk kan planleggast og realiserast i fullskala innanfor eit kort tidsrom. Planlegging, prosjektering og utbygging av nye gang- og sykkelveggar i Herøy kommune bør difor vere ein prosess som går føre seg over eit lengre tidsperspektiv (etappevis i tidsperiodar). Det er difor viktig at ein fastsett kva strekningar som skal prioriterast innanfor dei ulike periodane.

Med bakgrunn i denne kartlegginga vil ein anbefale at det blir starta planarbeid for følgjande nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak i perioden 2013-2015:

### **1 – Stokksundkrysset – Sandvika:**

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå Stokksundkrysset mot Moltustranda har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg. ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for born som går på Stokksund skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 1,1 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 1 min, og gange til fots er berekna til om lag 14 min.

Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste kruvene på strekninga. Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sør og austsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå konsentrasjonen av bustadhus til den aktuelle gang- og sykkelvegen.



Ny gang- og sykkelveg på strekninga kan koplatt mot etablert bustadklynge i Sandvika gjennom sekundere vegsystem (pilsymbol). Her er det i dag etablert busetnad og det er kome ynskje om ei vidareutvikling av bustadareala i Sandvika gjennom innspel til arbeidet med ny kommuneplan. Området har i dag etablert busslomme for kollektivtrafikk, samt ein bade plass / samlingsplass i strandsona vest for dagens FV10. Det må gjennom planprosessen avklarast om det er vidare behov etablering av ny busslomme langs FV10 (mot Moltustranda). Gjennom etablering av ny gang- og sykkelveg vil ein kunne styrke interessene knytt til ferdsel, kollektivtransport og tilkomst til bade plass / samlingsplass.

Strekninga er vurdert som «farleg» i Barnetrakkregistreingane frå 2012, og vist som planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel frå 2004. Ny gang- og sykkelveg vil betre den generelle trafikktryggleiken for bustadane i området. Ferdig utbygd gang- og sykkelveg i dette området vil vere viktig og avgjerande for sikkerheita til skuleborna og sikre ein tryggare skuleveg til og frå Stokksund skule. Prioritering av denne strekninga vil ha stor gevinst for spesielt borna i Sandvika i høve tryggare ferdsel og auka tilgjengelegheit til skule og aktivitetsområdet i Stokksund. Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

## **2 – Moltu skule – Legane (Avkøyring):**

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå avkøyrsla til Legane (bustadområde) mot Moltustranda sentrum (skuleområdet) har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg.

ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for 47 born som går på Moltu skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 0.9 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 1 min, og gange til fots er berekna til om lag 13 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste krundene på strekninga (ved skulen). Det ligg føre ein godkjend kommunedelplan for FV10 på denne strekninga. Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004.

Ny gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sørsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei naturleg kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområder til den aktuelle gang- og sykkelvegen.

I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg frå skuleområdet til krysset mot «Legane». Her er samlevegen vurdert som «trygg» av born- og unge i registreringsarbeidet. Via denne vegen og gjennom busetnaden til

Grendahuset, er det mogleg å ferdast på ein parallell samleveg (differensiert) gjennom bustadområda, som i dag har låg trafikk.

Ny gang- og sykkelveg frå skulen til «Legane» vil betre den generelle trafikktryggleiken og skape ein samanhengande og trygg skuleveg for borna til/frå Moltustranda grendahus og skuleområdet. Tiltaket må sjåast i samheng med planarbeid frå skulen og vidare vestover. Arbeidet vil gi gevinst i form av tryggare skuleveg for borna i området og auka tilgjenge til idrettsstadion og skuleområdet.

Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

### **3 – Moltu Skule – Gjeldande reguleringsplan («Brattebakken»):**

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå avkøyrsla til Legane (bustadområde) mot Moltustranda sentrum (skuleområdet) har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg.

ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for 47 born som går på Moltu skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebanda, noko som innebere at vegen her ikkje har to køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga.

Området er vidare prega av tett busetnad gjennom sentrum av Moltu. Dette gjer det vanskeleg å få til kvalitativt gode løysingar for mjuke trafikantar (full gang- og sykkelveg) utan at det blir gjennomført vesentleg inngrep / sanering i eksisterande busetnad. Ein bør her difor vurdere fortau og vegomlegging for enkelte deler av strekninga. Den aktuelle strekninga er 0,5 km. Gange til fots 6 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste krundene på strekninga (ved skulen). Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sørsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområde til den aktuelle gang- og sykkelveg. Vidare bør det leggest vekt på å finne ei ny tilkomstløyising for dei øvre bustadområde i sør (alternativ for Nygjerdevegen) slik at desse får tilfredstillande tilkomst på vinteren med tanke på beredskap. Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004.

I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg frå skulen og til «Øyrane» der det er utbygd gang- og sykkelveg. Ny gang- og sykkelveg vil betre trafikktryggleiken og skape ein tryggare skuleveg for borna i området. Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast i ei utstrekning frå Moltu skule til «Brattebakken» der ein møter ein godkjend reguleringsplan som inneheld planlagt gang- og sykkelveg. Tiltaket bør vidare sjåast i samanheng med godkjend reguleringsplan for vegstrekninga Tarberg – Moltustranda sentrum (FV10). Der element som er vist i denne reguleringsplan bør realiserast for å oppnå eit fullverdig gang- og sykkelvegssystem frå ytre Tarberg til Moltu skule.

Planarbeid med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

#### **4 – Frøystadkrysset – Torvikterminalen:**

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 16 frå Frøystadkrysset til Torvikterminalen. Strekninga gir tilkomst til områda Torvik, Bø og Sande, der trafikk til og frå Torvikterminalen (Hurtigruta) er dominerande.

ÅDT på strekninga er 5001-1000. Strekninga er skuleveg for born som går på Einedalen skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 1.1 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 2 min, og gange til fots er berkna til om lag 14 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste krundene på strekninga

(ved skulen). Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på nordsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområder til den aktuelle gang- og sykkelvegen. Ei lokalisering på nordsida vil gjere det mogleg med ei siktutbetring for topp-punktet (høgbrekket) med avkøyning mot Steinsvika. Tilrettelegging av ny gang- og sykkelveg her vil vere viktig for framtidig utvikling av bustadområdet i Torvika, og danne eit grunnlag for alternativ transport til / frå området Torvik terminal.

Arbeidet bør på sikt vidareførast mot området på Bø og «Torvik Resorts» for å betre den generelle trafikktryggleiken i denne delen av kommunen. Det er føreset at det blir planlagt nye tekniske anlegg, samt oppført veglys dersom ved realiseringa av ny gang- og sykkelveg på denne strekninga.

Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004. I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg. Ny gang- og sykkelveg vil betre trafikktryggleiken og skape ein tryggare skuleveg for borna i området.

Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

### **5 - Nykrem – Djupvik:**

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 61 frå Myrvåg til Sande. Strekninga gir tilkomst til områda Kjelsund, Djupvika, Nykrem og Leikong.

ÅDT på strekninga er 2501 – 3000. Strekninga er skuleveg for born som går på Leikanger skule. Fartsgrense på strekninga er 80 km/t. Vegbana i området er prega av to køyrebaner. Strekninga er målt til 0.6 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 30 sek, og gange til fots er berekna til om lag 8 min.



Dagens gang- og sykkelveg frå Leikong er i dag avslutta på Nykrem. Frå denne enden er det relativt kort veg til Djupvika (Større bustadområde), der borna har skuleveg til Leikanger skule. Dersom ein kan kople saman Djupvika med eksisterande gang- og sykkelveg, vil ein kunne oppnå eit samanhengande system for mjuke trafikantar (skuleborn spesielt) til/frå Djupvika og Leikanger skule. Frå Djupvika har ein vidare kopling mot Myrvåg via grusa turveg langs Djupvikvatnet. Ved å bruke gamlevegen gjennom bustadområda i Djupvika kan ein ferdast vidare til/frå bustadområda i Kjelsund. Utfordringa her er kryssing av FV 61 ved avkøyringa til Kjelsund. Dette vil gi store gevinstar for ein tryggare ferdsel i området, samt skape ein naturleg samanheng i gang- og sykkelvegssystemet i kommunen.

Planarbeid med reguleringsplan for strekninga «Nykrem – Djupvik» bør her prioriterast snarast råd.

### **6 – Planfri kryssing «Koppen» FV 654**

Denne strekninga gjeld ein avgrensa del av FV654. Det er i dag etablert gang- og sykkelveg frå Frøystad til Røyra, med kryssing av FV654 (i dagen) ved «Koppen». Dette kryssingspunktet er vurdert som trafikkarleg for mjuke trafikantar, jfr. registreringar «Barnetrakk 2012». Kryssingspunktet er ein del av skulevegen for born som er busett i Røyra og som har tilhald på Einedalen. ÅDT på denne strekninga er 3001-5000. Fartsgrensa i området er 80 km/t.



Det vil her vere naudsynt med etablering av planfri kryssing (undergang) Denne vil medføre tiltak på eksisterande gangveg (senking av dei parallelle sidegåande gang- og sykkelveggar i nord/sør retning). Dette for å tilfredstille krava til universell utforming me maksimal stigning på 7.0 %. Det må etablerast rekkverk for sikring og murar mot eksisterande terreng. Etablering av undergang i «Koppen» og på Frøystadtoppen vil skape eit samanhengande nettverk for gang- og sykkelveg frå Røyra til Einedalen skule og vidare mot Torvik terminal. Dette vil skape ein differensiert og trygg skuleveg for borna i Røyra, då dette medfører at dei kan ferdast åtskilt frå øvrig trafikk på eige areal til og frå Einedalen skule. Ein vurderer dette tiltaket til å ha positive gevinst for den generelle trafikktryggleiken langs FV654. Særskilt vil dette tiltaket vere avgjerande for å sikre ein tryggare skuleveg for born i Røyra.

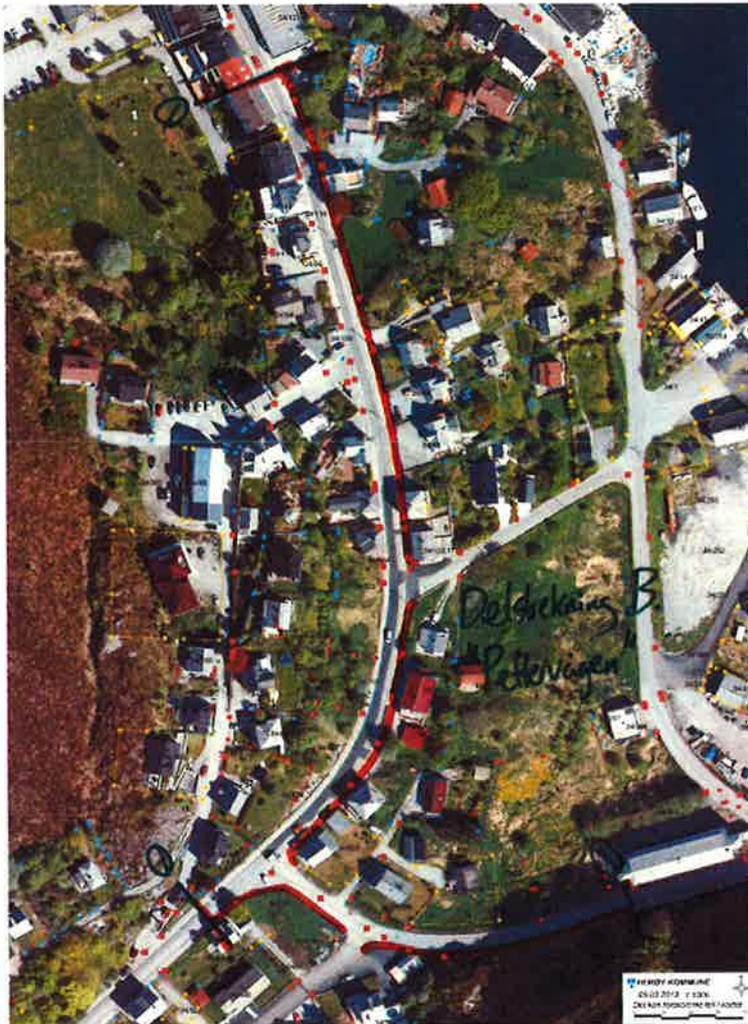
Planarbeid med ny planskilt kryssing bør prioriterast snarast råd.

## **7 – Skarabakken – Fosnavåg sentrum (Sparebanken)**

Strekninga kan delast i to delar. Del A gjeld strekninga frå toppen av Skarabakken (fotgjengarfelt) til krysset mot «Pettervågen». Del B gjeld strekninga frå «Pettervågen» til «Sparebanken Møre»



**Delstrekning A:** har i dag etablert fortau på vest og nordsida av FV654. Kvaliteten på eksisterande fortau er vurdert som låg. Det eksisterer i dag ein støttemur som utgjør ein risiko for ferdsel på dagens fortau. Denne bør snarast mogleg utbetrast for unngå utrasing. Samstundes vil det vere avgjerande for den vidare trafikktryggleik at det aktuelle fortauet kan utvidast mot vest, samstundes som det vert gjennomført tiltak for å utvide køyrefeltet i vegbana. Oppføring av evt nye støttemurar bør gjevast ei kvalitativ god estetisk utforming – då denne strekninga vert sett på som ein «inngangsport» til den mest tettbygde delen av Fosnavåg. Ein føreset at utbetring av denne strekninga blir realisert gjennom eit allereie pågåande prosjekt.



Delstrekning B: har i dag ikkje etablert fortau på austsida av vegbana frå krysset og mot sentrum. Det er etablert fortau på vestsida langs vegbana pr i dag.

Med fokus på trafikktryggleik og ferdsel i sentrum, samt med omsyn til generelle utvikling av gaterom langs FV654 bør det også etablerast nytt fortau på austsida av FV654 for den skisserte strekninga. Reguleringsplan for ny innfartsveg til Fosnavåg omfattar denne delen av vegstrekinga, og her er det vist nytt fortau på austsida av FV654. Ein føreset at tiltaket kan vidare detaljprosjekterast og realiserast med bakgrunn i godkjend reguleringsplan for ny innfartsveg. Dersom ny innfartsveg med tunnel til Fosnavåg blir redusert, vil trafikken gjennom Skarabakken bli avlasta og ein kan nytte gateromet til alternativ bruk. Dette vil likevel skape grunnlag for nye ferdselsareal i form av fortau. Det bør arbeidast vidare med etablering av fortau på austsida av FV654 frå krysset mot «Pettervågen» og til Sparebanken Møre, samt opparbeiding av fortau frå krysset mot Nørvågen / Vågsholmen for å sikre trygg

ferdsel for skuleborn frå desse bustadområda til Bergsøy skule. ÅDT på denne strekninga er 6001-6500. Fartsgrensa er 40 km/t.

## **5.4 Oppsummering og konklusjon:**

Forslag til nye gang- og sykkelveggar må sjåast i samanheng med målsettinga om eit større samanhengande nettverk for mjuke trafikantar i Herøy kommune, der eit særskilt fokus på «tryggare skuleveg» står sentralt. Ein legg til grunn at fleire gang- og sykkelveggar også vil ha positive effektar i høve fysisk aktivitet blant innbyggjarane, samt vere positivt for miljøet då innbyggjarane i større grad kan ferdast langs vegane fots, sykkel eller ved bruk av alternative framkomstmiddel.

Denne kartlegginga viser at det eksisterer eit sterkt behov for planlegging og realisering av nye gang- og sykkelveggar i Herøy kommune. Eit viktig funn i denne kartlegginga er manglande strekningar for gang- og sykkelveg der born- og unge ferdast til/frå skuleområdet og sine bustadområde. Barnetrakkregistreringar frå 2012, (som er data frå born og unge sine eigen opplevingar av omgjevnadane), har stått sentral i dette kartleggingsarbeidet. Dei områda som ein har skissert som prioriterte områder tek utgangspunkt i nettopp desse registreringane, og desse strekningane er viktige «brikkar» i eit større nettverk av ferdselsareal. Dersom ein kan planlegge og bygge ut desse strekningane vil ein oppnå eit større og meir heilskaplege nettverk av gang- og sykkelveggar som i større grad vil sikre born- og unge ein kvalitativt tryggare skuleveg. Det vil på sikt vere naudsynt å sjå realisering av desse strekningane i samanheng med andre trafikktryggingstiltak, som t.d skilting, oppmerking, fysiske avgrensingar og veglys.

Når det gjeld andre trafikktryggingstiltak, viser denne kartlegginga også eit behovet for ei større utbygging av gatelys langs ulike vegstrekningane. Dagens situasjon er prega av manglande lys for enkelte områder, mens det i andre områder er veglys av «eldre karakter» som har avgrensa effekt. Ved framtidig utvikling av dei ulike strekningane kan det vere eit viktig moment å vurderer ny teknologi innanfor bruken av veglys, slik at eldre veglys vert erstatta med nyare typar LED-lys. Betre lyssetting vil kunne innby til ein høgare bruksfrekvens av ferdselsareala, vere positivt for folkehelse, førebygge trafikkulukker, skape større oversikt i trafikkbilete i mørke

periodar, samt verke positivt i høve kriminalitetsførebygging. Desse er alle er viktige faktorar som skal vektleggast i samfunnsplanlegginga. Det vil difor vere viktig at ein tek høgde for utbygging av veglys i samband med planlegging, prosjektering og realisering av nye gang- og sykkelvegar. Som eit ledd i det vidare arbeidet bør det difor gjerast nærare vurderingar rundt veglys langs utbygde gang- og sykkelvegar, slik ein oppnår eit heilskapleg og funksjonelt ferdselssystem for både køyrande og gåande.

Ved planlegging av nye gang- og sykkelvegar, vil det også vere svært viktig at ein ser framføring av nye ferdselsareal i samanheng med annan infrastruktur. Her vil planlegging og prosjektering av nye kommunaltekniske anlegg stå sentralt. Dersom ein kan koordinere planlegging og prosjektering av andre tekniske anlegg (vatn, avløp, el- og tele) vil dette kunne fungere som «nøklar» for tilrettelegging av hovudinfrastruktur til nye byggjeområder. Ny infrastruktur kan også koplast saman med eksisterande anlegg, slik at ein oppnår ei større og meir heilskapleg nettverk innanfor det samla kommunaltekniske anlegget. På denne måten vil ein kunne gi innbyggjarane eit betre tenestetilbod knytt til områda; vassforsyning, straum, avlaup og el/tele.

Vidare planarbeid med gang- og sykkelvegar vil krevje koordinering mellom dei ulike fagetatane (Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga), der Utviklingsavdelinga ynskjer vere den koordinerande eininga. Vidare vil medverknad og dialog i planprosessen med private og offentlege partar stå sentralt, dette for å oppnå eit best moglege resultat av planarbeidet. Ein ynskjer tidlege involvering i planprosessen for dei partane som har interesser eller som blir råka av arbeidet. Her vil informasjons- og medverknadsmøter vere viktig for å sikre ein dialog med innbyggjarane undervegs i planprosessane.

Denne kartlegginga tek ikkje stilling til kven som skal realisere eller når dei ulike strekningane skal realiserast. Ein føreset at det vert gjennomført eit plangrunnlag og for-prosjektering som grunnlag for fysisk realisering ved eit seinare høve. Realisering av gang- og sykkelvegar i kommunen må skje gjennom dialog med Statens Vegvesen (fagetat) og Møre og Romsdal fylkeskommune (vegeigar).

## **6. Vedlegg:**

- 1 – Oversikt over tidlegare ynskete tiltak
- 2- Kartutsnitt med ÅDT og radius på 4 km
- 3- Kartutsnitt med ÅDT og radius på 2 km

# Behandling av innspel til oppstart av Trafikksikkerhetsplan 2013 - 2016

Nr	Innspel	Vurdering (tilråding)
1	<p><b>Moltustrandingen (organisasjon):</b> Påpekar at bygda har registrert ein betydeleg auke av tungtrafikk etter ferdigstilling av ny veg til Sande grense i 2001, samt trafikk knytt til aktivitet ved eksisterande industriverksemder. Det vert vist til eit køyremønster der tung trafikk vel å køyre FV10 om vinteren grunna situasjonen i Leikongbakkane med glatt vegbane og stor stigning. Det vert vist til trafikktal frå Statens vegvesen på 1055 bilar i snitt pr dag i 2010 gjennom Moltustranda.</p> <p>Organisasjonen viser til at foreldre i dag køyrer ungane sine til skulen pga at vegen vert vurdert som livsfarleg.</p> <p><b>Det er eit krav frå bygdefolket at gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda FV 10 vert prioritert.</b></p>	<p><b>Vår kommentar:</b> Grunna situasjonen med manglande gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda og trafikkauske i denne delen av kommunen, vil ein tilrå at innspelet vert teke inn på prioriteringslista over aktuelle planleggingstiltak i perioden 2013-2016. Dette som ein del av ein «Gangvegpakke» der ein tek sikte på å utarbeide reguleringsplanar for denne strekninga.</p> <p>Der det er ein allereie godkjent reguleringsplan for vegstrekninga på Moltu, vil ein tilrå at ein prioriterer ei realisering av trafikksikringselement i denne planen gjennom handlingsprogrammet.</p> <p>Tiltaket gjeld Fylkesveg 10 der Møre og Romsdal fylkeskommune er vegeigar. Dersom tiltak skal realiserast på denne strekninga er ein avhengig av fleire moment som t.d: godkjende reguleringsplan, prioritering og avsette midlar frå MR fylke, signal frå Herøy kommune om at ein ynskjer at strekninga skal prioriterast.</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen er at ny gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda FV 10, blir prioritert i handlingsprogrammet for 2013-2016, slik at ein kan starte planleggingsarbeidet.</p> <p>Ein vil også tilrå at realisering av element i eksisterande reguleringsplan blir prioritert i handlingsprogrammet for 2013-2016, med signal til MR fylke om at kommunen ynskjer at denne strekninga skal bli prioritert på lista over aktuelle samferdselstiltak.</p>

2	<p><b>Arnstein Lystad:</b> Viser til gjennomkøyring på gamlevegen ved Hjelmeset, dvs vegen frå Mix/Video Vest og ned igjen ved Nygjerdet. Påpeikar at dette er ein veg som er særleg nytta som skuleveg, der det er registrert nødvendig gjennomkøyring. Lystad viser til at dei godkjende reguleringsplanane bidra til ei auke av trafikken i dette området i framtida.</p> <p>Lystad ynskjer at denne vegen vert avlasta ved at det vert sett opp ein bom, der denne er merka av i kartet under (dvs like over rundkøyringa). Lystad påpeikar at han ikkje kan sjå at nokon skal bli skadelidande av dette tiltaket.</p>	<p><b>Vår kommentar:</b> Ein viser til at det ligg føre ein godkjend reguleringsplan (Bergsøy/Bendal) for det området som Lystad ynskjer at det skal førast opp ein bom ved. Godkjend reguleringsplan for dette området innebære ei omlegging av vegen og reguleringsplan viser at vegen skal vere gang- og sykkelveg for deler av veggstrekingar.</p> <p>Ein er av den oppfatning av at slikt tiltak vil vere i tråd med intensjonane bak gjeldande reguleringsplan for området, og at det ikkje vil medføre nokon ulemper for bustadegedomane i området med tanke på tilkomst. Oppføring av bom for å hindre gjennomgangstrafikk vil krevje eit vedtak stenging om skiting</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen vil vere at spørsmålet om stenging av vegen i dette området bør takast opp til vurdering av Anleggs- og driftsavdelinga med grunnlag i trafiktryggleiken i området og at denne vegen vert nytta av skuleelevar. Tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor trafiktryggingssplanen og ansvarleg avdeling bør vurdere tiltaket innanfor eigne ramar for økonomi- og handlingsplanar.</p>
3	<p><b>Eldrerådet:</b> Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed om å få utbetra dei vanskelege trafikktilhøva i området på Hjelmeseth. Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at: 1) Fartsgrensa etter rundkjøringa vert sett ned til 50 km i timen. 2) Det vert opparbeidd og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av FV 654. 3) I ei vidare planlegging av FV 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområde til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av FV 654.</p>	<p><b>Vår kommentar:</b> Når det gjeld tiltak som berører Fylkesvegen, vil ein påpeike at både mynde og ansvaret for planlegging og gjennomføring ligg til Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen. Herøy kommune har likevel ei viktig rolle gjennom å signalisere kva tiltak ein ynskjer skal prioriterast langs fylkesvegane i kommunen.</p> <p>Dersom det skal gjennomførast tiltak i området på Hjelmeset etter punkt 1 og 2 er dette avhengig av vedtak om nedsett fartsgrense av Statens vegvesen og etablering av kryssingspunkt over Fylkesvegen. Når det gjeld punkt 3 må dette løysast gjennom ein reguleringsplan for veggstrekinga.</p>

		<p>Tilrådinga frå administrasjonen vil vere at spørsmålet om grunnlag for nedsett fartsgrense må takast opp med Statens vegvesen i eige brev. Dette tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor trafikktrykingsplanen og heller takast opp direkte mellom Anleggs- og driftsavdelinga (vegmynde i Herøy kommune) og Statens vegvesen / Møre og Romsdal fylkeskommune som vegeigar.</p> <p>Når det gjeld punkt 3 er tilrådinga frå administrasjonen at dette vert teke inn i handlingsprogrammet for langsiktige tiltak, der ein ber om at ei val av kryssløysing for fotgjengarar vert vidare vurdert gjennom komande planarbeid for dette området på vegstrekninga FV 654.</p>
4	<p><b>Oppsitiarar (Leikong):</b>  Det vert her vist til kommunal veg nr 166 som går «oppom åsen» forbi Leikanger skule og barnehagen. Oppsitiarane viser til at vegen har dårleg standard på dekke og at der er djupe hjulspor i vegbana. Fartsdumpane på staden har djupe «svokker» rett før opphøging. Det vert vist til at vegen må hovlast ned og at det må leggst ny asfalt på vegne, samt at fartsdumpane i området treng utbetring.</p> <p>Det vert vist til at dei som køyrer i området opplever skade på bilane.</p> <p>Oppsitiarane krev at kommunen utbetrar vegen snarast.</p>	<p><b>Vår kommentar:</b>  Ein viser til at dette innspelet gjeld vedlikehald av kommunale vegar og at ansvaret for dette ligg til Anleggs- og driftsavdelinga.</p> <p>Dette tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor Trafikktrykingsplanen.</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen vil her vere at innspelet vert oversendt Anleggs- og driftsavdelinga, som er ansvarleg eining for vegvedlikehald, og at tiltak vert handsama innanfor denne avdelinga sitt budsjett og handlingsplan.</p>
5	<p>Oppsitiarane krev at kommunen utbetrar vegen snarast.</p> <p><b>FAU Moltu skule:</b>  Ynskjer at det blir etablert fotgjengarovergang ved Moltu skule.</p>	<p><b>Vår kommentar:</b>  Innspelet frå FAU Moltu skule er allerede teke inn i handlingsprogrammet for ny trafikktrykingsplan. Ein viser også til at det er starta opp planlegging av ny gang- og sykkelveg frå skulen til Myrabakken på Moltu. Ein rår vidare til at det blir søkt Statens Vegvesen om skilting og fysisk oppmerking av overgangstfelt ved skulen.</p>
6	<p><b>Asbjørn Kleppe:</b>  Ynskjer å utbetre trafikk og vegforholda rundt skuleområdet på Leikong. Viser til skisse med aktuelle tiltak.</p>	<p><b>Vår kommentar:</b>  Anleggs- og driftsavdelinga og Eigedomsavdelinga arbeider med tiltak på skuleområdet i høve ny kunstgrasbane. Det er avsett budsjettmidlar til å utbetre snutilhøva for buss på Leikanger skule.</p>

		<p>Ein rår til at dei skisserte tiltaka som er vist innanfor skuleområdet blir teke med som eit innspel til Eigedomsavdelinga sitt prosjekt om utbetring av snutilhøva for buss i området.</p> <p>Dei tiltak som kjem i kontakt med den nye planlagde kunstgrasbana er oversendt Anleggs- og driftsavdelinga som eit innspel til deira prosjekt. Ein vonar at dette får si handsaming i samanheng med anleggsprosjektet.</p> <p>Når det gjeld innspelet som gjeld omlegging av kommunevegen, rår ein til at det vert sett nærare på tiltak som fjerning av vegetasjon langs vegen for å betre siktilhøva i området, slik at ein også kan betre trafikktryggleiken rundt skuleområdet. Ansvar for dette blir lagt til Anleggs- og driftsavdelinga.</p>
--	--	---

# INNSPEL TIL PLANARBEIDET

## **Varsel om oppstart**

(E) Trafikkbyggingplan

HERØY KOMMUNE  
UTVIKLINGSAVDELINGEN

2012/548

032

- 2 FEB 2012

080

1

Moltustrandingen

v/ leiar André Tarberg

6076 Moltustranda

den 28.2.2012

Herøy Kommune / Utviklingsavdelinga

6090 Fosnavåg

### Krav om gang og sykkelveg

Etter bygginga av ny fylkesveg mellom Tarberg og Sande grense i 2001 har bygda registrert ein betydeleg trafikkauke gjennom bygda. Tungtrafikken har og auka som følge av auke aktivitet ved Sunnmøre Seafood på Moltustranda, i tillegg kjem biltrafikk og tungtransport til og frå industriverksemder i Sande, som ofte velger kjørerute gjennom Moltustranda, spesielt om vinteren når vegane er glatte over Leikong bakkane.

Vaksne folk kvir seg for å gå tur etter fylkesvegen og det er livsfarleg spesielt for born og eldre å ferdast på denne vegen. Å sende borna på skule langs denne vegen, med eller utan sykkel er for lengst historie, i dag må foreldra eller besteforeldra kjøre borna til og frå skulen. Dette er ikkje livskvalitet verken for dei vaksne eller den oppveksande generasjon, dessverre er det ofte ei ulykke som skal til før tiltak vert gjort.

Skal Moltustranda framleis vere ei bygd for trygg, god oppvekst og trivsel for alle, så må trafikksikring på plass. Statens Vegvesen opplyser at i 2010 passerte 1055 bilar i snitt pr dag gjennom Moltustranda, og trafikken har auka sidan da.

**Det er eit krav frå bygdafolket at gang og sykkelveg gjennom Moltustranda fylkesveg 010 vert prioritert.**

Det er og utarbeidet ein ferdig godkjent reguleringsplan av gang og sykkelveg frå Storelva (vest for gamlevegen) til Moltu sentrum, (ca til Myrabakken)

Med venleg helsing

Moltustrandingen v/ Andre Tarberg/ leiar

Kopi: Ordførar Arnulf Goksøy

2

## Ole Magne Rotevatn

---

**Fra:** LYSTAD Arnstein [Arnstein.LYSTAD@bourbon-online.com]  
**Sendt:** 3. april 2012 15:34  
**Til:** Ole Magne Rotevatn  
**Kopli:** Jarl Martin Møller  
**Emne:** Trafikkråd  
**Vedlegg:** ATT00001.txt

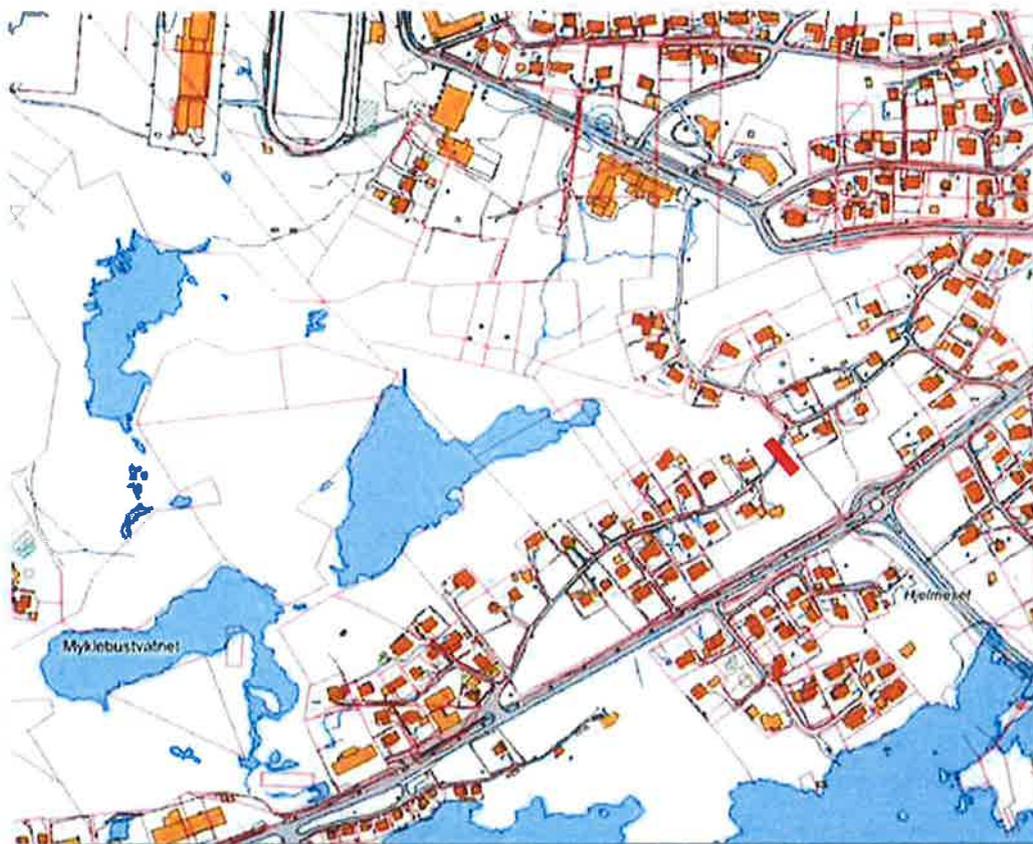
**Oppfølgingsflagg:** Følg opp  
**Status for flagg:** Flagget

Hei,

Eg ser i Vestlandsnytt at det jobbast med trafiktryggleik. Har eit forslag som kan vere med på å tryggje både skulevegen for ei heil rekke med ungar samt betre dei trafikale forholda på ein veg som ikkje er dimensjonert for utbygginga som vi ser vil kome i området.

Det gjeld gamlevegen på Hjelmeset som går frå Mix/ Video Vest og kjem ned igjen på hovudvegen nærare Nygjerdet. Dette er ein veg som er særleg nytta som skuleveg, men vi ser også stor grad av unødvendig gjennomkøyring. Med tanke på dei godkjende reguleringsplanane i begge endar av denne veggen vil trafikken her auke mykje i åra framover.

For å avlaste denne veggen meiner eg det bør setjast opp ein bom som merka av i kartet under (like over rundkøyringa). Tidsmessig kan eg ikkje sjå at nokon skal verte skadelidande av dette- det er i så fall så minimalt at ein ikkje treng å reflektere over det.



**Møtebehandling:**

Eldrerådet kom med slik tilråding:

Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed formannskap/kommunestyre om å ta opp denne saka med tanke på å få utbetrad ei vanskelege trafikktilhøva i dette området.

Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at:

1. Fartsgrensa etter rundkjøringa vert sett ned til 50 km i timen.
2. Det vert opparbeidt og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv. 654.
3. I ei vidare planlegging av Fv 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområde til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv 654.

Framlegget vart samrøyestes vedteke.

**Vedtak i Eldrerådet - 26.09.2011**

Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed formannskap/kommunestyre om å ta opp denne saka med tanke på å få utbetrad ei vanskelege trafikktilhøva i dette området.

Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at:

1. Fartsgrensa etter rundkjøringa vert sett ned til 50 km i timen.
2. Det vert opparbeidt og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv. 654.
3. I ei vidare planlegging av Fv 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområde til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv 654.

Framlegget vart samrøyestes vedteke.

5

Underskriftskampanje for utbedring av kommune veg 166 i Herøy Kommune

HERØY KOMMUNE  
BETJÄNNINGEN

Herøy kommune veg 166 går "oppom åsen" forbi Leikanger skole og barneskule  
 2018/2019 4/6 17/18 AKT

6850 17

ommune veg 166 går "oppom åsen" forbi Leikanger skole og barneskule. Dette er en veg dei aller fleste som bur i området må kjøre opp til fleire gonger for dags.

mange år har denne vegen vore til tider svært skada.. or å kjøre der må en kjøre i snegle fart og ligge ut på graskanten om ein skal unngå å krape sund bilen. Personleg har eg skrapa ned i vegen 3 gonger siste veka uansett kor raskt eg har kjørt. Eg er heilt for å kjøre seint på strekninga, men det skal kunne gjerast utan fare for å øydelegge bilane.

egen ser fleire stadar ut som ein fjeltopp med djupe dalar på begge sider, og med atsdumpar som har djupe svokker rett før dei, er det som å kjøre på ei berg og dalbane.

lar må vegen høvlast ned og leggst ny asfalt på. Fartsdumpane kunne og trengd litt forbedring enkelte plassar. Fartsdumpane er ei viktig sikkerheitsinnretning for skule elevane som for all del ikkje må fremast.

om du ikkje kjemner til vegen ta deg ein kjøretur der, så veit du kvifor eg no håpar på å få ei uksefull underskriftskampanje som fører til at kommuna, og ordføraren som bur på denne strekninga, no må gjere noko med vegen.

er du einig, skriv under på at denne vegen må kommuna utbetre snarast. Vi betalar snart 1000kr i året i vegavgift, så det minste vi burde kunne kreve er at vegane skal vere orsvarlege å kjøre på. Enten dei er eigde av kommune, fylke eller stat.

du kan og skrive under på internett: <http://www.underskrift.no> og søk på herøy kommune.

tåper på di underskrift.

Mvh. Arvid Kjøpp

Nr	Navn	Adresse
1	Kristine Fjorset	
2	Sny Gæver Bjørneset	
3	Wenche Arelid	
4	Solveig Jøssak	Kag nr
5	Hans Jøssak	24. Nov 2013
6	Bjørn Børn	
7	Per Stegner	Ark kode S
8	Andreas Stegner	ASSASSION Dok nr
9	Paul Stegner	
10	Lennis V. Rødder	
11	Franz Rudi Marner	
12	Annkristin Aidal	
13	Tove F. Bjørneset	
14	Maren Bjørneset	
15	Olav Georg Bjørneset	
16	Evan Bjørneset	
17	Norvald Nybøen	
18	Pieth Vibe	
19	And Kihle	
20	Fredrik Holmen	
21	Bader Steger	
22	Arne Steger	
23	Jan Arvid Swenne	
24	Bigge Hauge	
25	Rosemar Hauge Skarle	

Nr	Navn	Adresse
26	Evelyn Kleppe ♂	
27	Sven-ove Kleppe ♂	
28	Hanna baustad ♂	
29	Torvald H. Harland ♂	
30	Taina S. Leikanger ♀	
31	Ingrid G. Djupvik ♀	
32	Peter Blisid. v. v. ♂	
33	Aron. k. Leikanger ♂	
34	Tropic Frutten anderson ♂	
35	Helming J. v. v. ♂	
36	Nigel Green	
37	Arvid K. Green	
38	Annelise Kleppe	
39	Ganne Karlsh	
40	Magnus Kleppe	
41	Ronky Kleppe	
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		

Nr	Navn	Adresse
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		

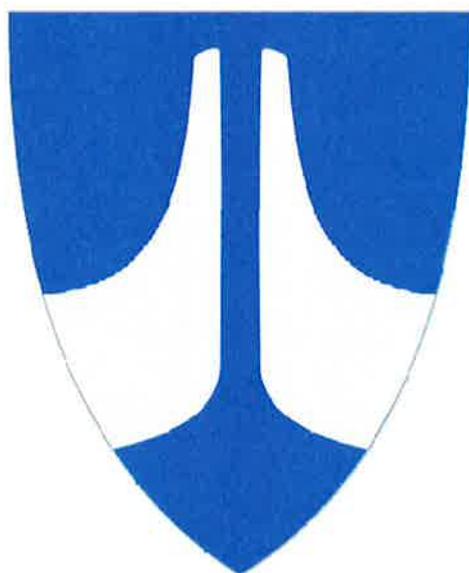
## Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarheit i samfunnsplanlegginga

Utarbeidd av beredskapsseksjonen, Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Oppdatert 26.02.2009

Emne	Er det knytt uakseptabel risiko til følgjande forhold?	Nei	Ja	
Naturgitte forhold	a	Er området utsett for snø-, jord-, steinskred eller større fjellskred?	X	
	b	Er det fare for flodbølger som følgje av fjellskred i vatn/sjø?	X	
	c	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?	X	
	d	Er området utsett for flaum eller flaumskred, også når ein tek omsyn til auka nedbør som følgje moglege av klimaendringar?	X	
	e	Vil skogbrann/lyngbrann i området vere ein fare for bustader/hus?	X	
	f	Er området sårbart for ekstremvær/ stormflo medrekna ei ev. havnivåstigning som følgje av endring i klima?	X	
	g	Er faren for radon vurdert i området?		
	h	Er det tatt omsyn til ein potensiell fare for radon (radonsperre)?		
	i	Anna (Spesifiser)?	X	
Omgivnad	a	Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		
	b	Er det terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?	X	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversymjing i lågareliggende område?	X	
	d	Anna(spesifiser)?	X	
Verksemdsrisiko	a	Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?	X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemdar (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?	X	
Brann/ulykkesberedskap	a	Har området tilstrekkelig sløkkjevassforsyning (mengde og trykk)?		
	b	Har området gode tilkomstutrykkingskjøretøy?		X
Infrastruktur	a	Er det kjende ulykkespunkt på transportnettet i området?	X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området:	X	
	c	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?		
Kraftforsyning	a	Er området påverka av magnetfelt frå høgspenningslinjer?		
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenningsmaster?	X	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?	X	
Vassforsyning	a	Er det tilstrekkeleg vassforsyning i området?		X
	b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevatt, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?	X	
Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet? - teletenester? - vassforsyning? - renovasjon/spillvatn?	X	
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?	X	
	c	Er det omsorgs- og oppvekstinstitusjonar i området?	X	
Er området påverka/forureina frå tidlegare bruk	a	Gruver: opne sjakter, steintipping etc.?	X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?	X	
	c	Industriverksemd som t.d. avfallsdeponering?	X	
	d	Anna (spesifiser)?	X	
Ulovleg verksemd	a	Er tiltaket i seg sjølv et sabotasje-/terrormål?	X	
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?	X	

Sjekklista er gjennomgått den April 2013 - \_\_\_ av sign: Aleksander Zahl Tarberg

**KOMMUNEDELPLAN  
TRAFIKKTRYGGING  
HERØY KOMMUNE 2013-2016**



**PLANPROGRAM**  
Planprogram, sist revidert 24.5.2012



## 1. Planprogram

I samsvar med plan- og bygningslova § 5-1 skal dette planprogrammet vere eit verkty for å sikre tidleg medverknad og avklaringar av viktige omsyn som må takast i planarbeidet. Det skal angi formålet med planarbeidet, avklare viktige problemstillingar og utredningsbehov og skildre korleis planarbeidet er tenkt gjennomført.

Eit planprogram skal gjere greie for formål, planprosess, medverknad, kva for alternativ som vert vurdert og behovet for utredningar. Forslaget til planprogram vert sendt ut for høyring og offentlig ettersyn samstundes med varsling av planoppstart. Dette i medhald av plan- og bygningslova § 4-1.

Interesserte vert difor bedne om å kome med innspel og synspunkt til planprogrammet gjennom offentlig ettersyn før det vert fastsett av maritim og teknisk komite. Etter at det endelege planprogrammet er vedteke skal arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging fullførast.

## 2. Planarbeidets formål

Arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging er ei revidering av tidlegare trafikktryggingsplan som vart vedteken i K-sak 109/08, denne trafikktryggingsplanen omfatta perioden 2009-2012. Det er såleis naudsynt å gjere ei revidering av denne planen.

Den reviderte Trafikktryggingsplanen som vil gjelde for perioden 2013- 2016 vil byggje på og dra meg seg viktige moment frå tidlegare Trafikktryggingsplan (2009-2012).

Sidan 2002 har ein kommunedelplan som Trafikktryggingsplanen vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak av born sin skuleveg på fylkesvegar og kommunale vegar. Ved søknad om støtte skal Trafikktryggingsplanen ligge ved.

I eksisterande trafikktryggingsplan for Herøy kommune gjekk fysisk sikring av barn- og unge sin skuleveg (til dømes utbygging av gang- og sykkelvegar), forbetre løysingar på spesielt ulykkesbelasta område og åtferdsendrande tiltak fram som dei viktigaste tiltaka for kommunen. Desse tiltaka vil framleis stå som viktige tiltak i arbeidet med revidering av trafikktryggingsplan.

Denne kommunedelplanen har mellom anna eit langsiktig mål om at det ikkje skal følast skremmande og utrygt å ferdast i trafikken, både for barn – og unge, menneske med nedsett funksjonsevne, eldre og elles andre mjuke trafikantar. Å ferdast i trafikken skal følast trygt. Det skal også vere trygt, oversikteleg og gode køyreforhald for bilistane.

Kommunedelplanen for trafikktrygging legg til grunn fylgjande langsiktige mål, i tillegg til målet nemnd ovanfor, og resultatmål/kortsiktig mål, desse byggjer som nemnd ovanfor på den gamle Trafikktryggingsplanen:



#### Langsiktige mål:

- Ingen har råd til å miste nokon i trafikken! "0- visjonen" er eit omgrep for dette. Visjonen står for at Herøy kommune ikkje skal ha nokon omkomne eller hardt skada i trafikken. Dette er ei overordna målsetting som ein må jobbe med for å nå. Ein må nå mange delmål før ein når denne målsetting.
- Herøy kommune har eit fokus på at alle skal føle seg trygge i trafikken. Dette er eit langsiktig mål då mange, store og relativt tidkrevjande endringar i trafikkbiletet må utarbeidast for å nå dette målet.

#### Resultatmål/ kortsiktige mål:

Etter den gamle Trafikktryggingsplanen var det stort fokus på å sykkel- og gangvegar, nedsetjing av fartsgrenser, fartshumpar, overgangsfelt/ under- og overgangar m.m. Såleis vil det kortsiktige målet for Trafikktryggingsplanen vere å trygge mjuke trafikantar i tråd med tiltaksplanen.

### 3. Rammer og føringar

Kommunedelplan trafikktrygging skal vere ein overordna plan for all trafikk og trafikktrygging i Herøy kommune. I planarbeidet og drifta vil det vere fokus på å oppfylje krav til medverknad frå barn og unge i plan- og bygningslova.

Plan- og bygningslova, spesielt retta mot barn- og unge, skal sikre eit heilskapeleg samfunn, vegar og trygge rammer for både dei unge og mjuke trafikantane i samfunnsbiletet. Kommunedelplan for trafikktrygging vil ta omsyn til dei momenta som er aktuelle i plan- og bygningslova.

#### Eksisterande planar:

- Trafikktryggingsplan 2009-2012

### 4. Planområde

Planen vil omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetar til barn – og unge. Såleis vil planområdet omfatte heile Herøy kommune, då med fokus retta spesielt mot skulevegar og utrygge strekningar i samband med både skulevegar og arealområde nytta til fritidsleik langs farlege, lite oversiktelege og utrygge vegar.

### 5. Planperiode

Kommunedelplanen vert utarbeidd for perioden 2013-2016. Det langsiktige målet i planen er nok uopnåeleg for ei slik avgrensa periode. Dette fordi ein alltid vil ha eit samfunn prega av eit trafikkbiletet i stor utvikling med stor trafikk og mange bilistar som ferdast på alle vegane i kommunen, alt frå riksvegar, fylkesvegar og kommunevegar. Etter plan og bygningslova § 10-1, i arbeid med kommunal planstrategi, skal kommunestyret minst ein gong i løpet av kvar valperiode vurdere kommuneplanen samla, herunder om det er naudsynt å foreta endringar i planen.



Eit grundig forarbeid beståande av kartlegging og lokalisering av stiar, råser, akebakkar m.m. vil ligge føre for å kunne oppnå flest mogleg av dei kortsiktige måla i planen.

Tiltaksprogram skal rullerast kvart år og reviderast kvart 4. år.

## 6. Viktige utfordringar

Generelt:

Brukarinteresser knytt til turstiar, akebakkar, råser, leikeområde og andre områder der barn og unge ferdast vil verte kartlagde i prosessen.

Desse vert vurdert til dei viktigaste utfordringane i samband med planen:

- Kartlegge vegar, skulevegar, stiar, akebakkar, leikeområde m.m.
- Ta vare på alle råser barn og unge nyttar i fritida si.
- Omsyn til brukarinteresser i kommunen.
- Berekne kostnader.

## 7. Planlagde utgreiingar

Det vil verte gjort utgreiingar rundt aktuelle utfordringar og i samband med dette vil det bli lagt opp til utarbeiding av delrapportar. Desse vil vere med å danne eit grunnlag for utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging.

Delrapport 1: "Barnetrakk"

Etter innsamla informasjon frå utvalde klassetrinn på skulane rundt om i kommunen vert dei analysert og presentert. Registreringane og analysen vil bli presentert i form av mellom anna kart.

Delrapport 2: Status trafikktrygging i dag.

Ei skildring av dagens situasjon med omsyn til kartlegging av noverande vegar, sykkel – og gangvegar, overgangsfelt, ulukkesstatistikk m.m.

Ein tek høgde for at det kan kome til andre utgreiingar i arbeid med trafikktrygging i Herøy kommune.

## 8. Kommunedelplan trafikktrygging

Kommunedelplan trafikktrygging vil innehalde:

- Rammevilkår, status og målsettingar.
- Tiltak og handlingsprogram
- Delrapportar som vedlegg.

Kartvedlegg som omhandlar planlagde vegar og andre tiltak som vert utarbeidd i samband med kommunedelplanen, vil innehalde informasjon om området har registrerte kulturminne eller om det kan verte naudsynt med arkeologisk registrering før det kan vera aktuelt med tiltak.

Den nye planen skal erstatte noverande plan fult ut og innehalde alle relevante faktaopplysningar og eit godt gjennomarbeida kartgrunnlag, registreringar og gode tiltaksplanar for utvikling og sikring av trafikken.



Kommunedelplan for trafikktrygging vil vere gjenstand for høyring og politisk handsaming.

## **9. Samfunnstryggleik**

Det skal utførast risiko- og sårbarheitsanalyse(ROS) i kommunedelplanen for å vurdere potensielle uønskte hendingar og konsekvensane av desse i høve samfunnstryggleik.

Kommunen vil nytte fylkesmannen sitt skjema for ROS- analyse.

## **10. Konsekvensutgreiing**

I samband med utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging ser ein ikkje at det utløyser krav om konsekvensutgreiing. Planen i seg sjølv vil ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter Forskrift om konsekvensutredning §§ 2,3 og 4.

Krav om konsekvensutgreiing tilknytt tiltak til m. a eksisterande veg, som i denne Trafikktryggingsplanen, fell kravet om konsekvensutgreiing bort. Tiltak der nye veglinjer vert diskutert og planlagd, vil krav om konsekvensutgreiing vurderast.

## **11. Organisering og medverknad**

Utviklingsavdelinga vil vere ansvarleg for utarbeiding av planen og syte for at planprosessen er i tråd med plan og bygningslova sitt regelverk. Anlegg- og driftsavdelinga vil stå for det som skal gjennomførast i planen.

Under arbeidet med trafikktryggingsplanen vil det verte oppnemnd ei arbeidsgruppe og ei referansegruppe. Arbeidsgruppa bli beståande av minst:

- Ein planleggar
- Ein representant frå anlegg- og driftsavdelinga
- Barnerepresentant
- Ein politisk representant

Rådmannens leiargruppe er referansegruppe i arbeidet med trafikktryggingsplanen.

Saman skal gruppa arbeide fram for å kartlegge og sette i fokus kva som skal vere firsteprioriteringar i handlingsprogrammet for planen 2013-2016.

Jf. plan- og bygningslova har kommunane eit særskild ansvar for medverknad frå dei yngste, der kommunen vil nytte seg av dei tidligare nemnde Barnetrakk registreringane og innspel frå barnerepresentant.

Det vert lagt opp til informasjon og moglegheiter for innspel til planprogrammet på fylgjande måte:

- Varsel om oppstart vert annonsert og forslag til planprogram vert lagt ut til offentleg ettersyn etter plan og bygningslova § 11-13. Det vert mogleg å kome med innspel til planarbeidet generelt. Alle merknader som kjem inn innan



utløpet av fristen vert teke med i kommunen si vurdering når planprogrammet skal fastsetjast. Innspel må komme i løpet av 6 veker frå planprogrammet vert lagt ut til offentlig ettersyn.

- Kommunedelplanen vil vere gjenstand for høyring og offentlig ettersyn etter plan og bygningslova § 11-14 med moglegheiter for å kome med innspel før politisk handsaming. Innkomne innspel vert vurdert av arbeidsgruppa fortløpande og kommentert i saksframlegg i samband med politisk handsaming.

## 12. Framdriftsprosess

TIDSROM	AKTIVITET
Mars – april 2012	Innleiande arbeid: - Oppstartsmøte, varsel om oppstart - Utarbeiding av planprogram
April – mai 2012	Høyring/ offentlig ettersyn av planprogram i min. 6 veker
Juni – juli 2012	Fastsette planprogram, utarbeide planutkast
August – september 2012	Høyring/ offentlig ettersyn i min. 6 veker
Oktober – november 2012	Utarbeide plan, vedtak politisk utval
November – desember 2012	Vedtak - KUNNGJERING

## KOMMUNDELPLAN TRAFIKKTRYGGING 2015-18

### VURDERINGAR AV INNSPEL TIL PLAN ETTER OFFENTLEG ETTERSYN (Tilråding frå arbeidsgruppa)

<b>Plannamn</b>	KDP Trafikktrygging 2015-18	<b>Plankonsulent</b>	Herøy kommune (Arbeidsgruppa)
<b>PlanID.</b>	1515-201270	<b>Dato</b>	November 2013
<b>Saksnummer.</b>	2012/546	<b>Tal på innspel</b>	36

Avsendar og dato	Hovudpunkt i innspel	Vår vurdering
<b>1. Leine Krins Gendalag, 27.10.2013</b>	<p>Leine Krins grendalag vil framheve bygda sitt sterke behov for et bussskur ved bedehuset på Leinane. Bussskuret vil etter grendalaget sitt syn vere best plassert på nedsida av vegen der det er kommunal grunn. Dette vert grunngeve ut i frå omsyn til trafikktrygging. Skuleelevane nyttar i dag bedehuset for å komme i ly av vind og regn - men dette ligg på motsatt side av påstigning. Når skulebussen kjem må dei i mørket hurtig krysse vegen for å kome på rett side mtp påstigning. Det vil sikkerhetsmessig vere ein stor fordel om ein kan vente på bussen på same side som påstigning gjennomførast. Vedlagt skisse viser ønskelig plassering.</p>	<p><i>Ein er samd med Grendalaget at eit bussskur i dette området er positivt i høve betring av trafikktryggleiken og tilhøva for dei som nyttar seg av kollektivtransport i området.</i></p> <p><i>Nytt bussskur er, etter det ein kan sjå, allereie kome på plass og ein ser difor ikkje grunnlag for å gjere endringar i handlingsprogrammet i forhold til dette tiltaket.</i></p>
<b>2. Torill Myren m/fleire, 28.10.2013</b>	<p>Viser til barna sin kryssing av Nye vegen i Sævikane 70 meter utanfor tunnelopninga. Bilistane kjem frå mørke til lys, det er sving på vegen og 80-sone. Dette er sjølvstøtt farleg, og vi må få barna til å krysse vegen lenger frå tunnelopninga.</p> <p>I samband med det vil vi peike på to ting i trafikkbyggingsplanen:</p>	<p><i>Saka har vore drøfta med Statens Vegvesen og busslomma er, etter deira vegnormalar, plassert på riktig plass. Med bakgrunn i dette finn ein ikkje grunnlag for å tilrå at busslomma skal flyttast.</i></p> <p><i>Det er blitt gjennomført endringar i handlingsprogrammet som gjer at ein vil søkje Statens Vegvesen om å få etablere skilt og betre lys i området. Innspelet blitt delvis tatt til følgje.</i></p>

	<p>1.I planen står det både «flytting av busslomma» og «vurdere flytting av busslomma». Vi meiner ordet «vurdere» må vekk.</p> <p>2.I samtalar både med kommunen og fylkeskommunen er det også skissert opp lys skilting/merking og avleiingsgjerde som tiltak for å trygge kryssinga av vegen. Med eit gjerde langs nedsida av vegen, vil ein tvinge barna til å krysse vegen lenger frå tunnelopninga. Det beste er truleg å flytte busslomma, men avleiingsgjerde, merking og skilting er mindre og billegare tiltak som kan gjerast endå raskare, og vi ber om at også det vert teke med i trafikktryggingssplanen.</p>	
<p><b>3. Grethe Kobbenes Siglevik, 05.11.2013</b></p>	<p>Viser til at det bør kome gang- og sykkelsti mellom Djupvika og Myrvåg. Det vert vist til at denne strekninga blir meir og meir brukt, både av vaksne og barn. Siglevik viser til at vegen rundt Djupvikvatnet vert oppfatta som lang og skummel på kveldstid, utan gatelys.</p>	<p><i>Gang- og sykkelveg er vist i kommuneplan. Det er ikkje utarbeidd reguleringsplan for denne vegstrekninga.</i></p> <p><i>Manglande planavklaring har gjort at ein ikkje har valt å tilrå at dette tiltaket blir tatt med i handlingsprogrammet. Arbeidsgruppa viser til arbeidet med opplysing av turstien rundt Djupvikvatnet.</i></p>
<p><b>4. Thomas Voldsund, 05.11.2013</b></p>	<p>Viser til at strekninga mellom gamle Leine skule og Remøybrua bør absolutt gjerast noke med snarleg. Voldsund viser til at dei bur 5 meter frå vegen omtrent midt på strekninga og observerar dagleg ei stor mengde bilar som køyrer forbi, i ei hastigheit som er langt over den fastsette fartsgrensa på 50 km/h. Delar av strekninga er dessutan berre tilrettelagt for at ein bil skal kunne køyre der om gongen, samt at andre stadar er vegen sterkt innsnevra på grunn av mellom anna bygningar. Det blir vidare vist til at langs denne strekninga vert det stadig fleire barnefamiliar som etablerer seg og andre som nyttar vegen til alt ifrå trilleturar til sykling og trening.</p>	<p><i>Tiltaket er med i handlingsprogrammet og ligg inne på investeringsprogrammet til fylkeskommunen. Plansituasjon er avklart for denne delen av strekninga. Realisering av prosjektet er avhengig av politisk prioriteringar i tida som kjem.</i></p>

	Voldsund viser til at når det kjem bilar i kvar retning som held minst 80 km/t, vegen er smal, en nærmar seg ein sving og det byrjar å bli mørkt - så er einaste alternativet å kaste seg ut i grøfta for å ikkje bli påkjørt. Dette er dessutan ein veg som har stått på utarbeidingslista i over 30 år.	
<b>5. Monica Haanes Waagan, 06.11.2013</b>	Ynskjer at det vert etablert gang- og sykkelveg samanhengande frå Leikong til Stokksund.	<i>Slik arbeidsgruppa vurderer det, er der trygge ferdselsårar på denne strekninga. Unntaket er ei mindre strekning mellom Nykrem og Djupvik. Her har kommunen starta opp arbeidet med reguleringsplan for gang- og sykkelveg.</i>
<b>6. Monica Kjelsli og Nick Kvalsund, 06.11.2013</b>	Gjeld strekninga Nerlansøy bru - Kvalsvika og Nerlandsøy - Koperstad. Ho viser til at det er bra med satsing på busetting i kommunen , men ynskjer eit fokus på å heve standarden på gang- og sykkelveg og køyreveg i kommunen.	<i>Det blir arbeidd med å utarbeide planar for vegstrekningar med gang- og sykkelveg fleire stader i kommunen. Når det gjeld realisering av desse, så er det langs fylkesveg avhengig av at desse blir prioritert politisk på fylkesnivå og at det blir avsett økonomiske midlar til å gjennomføre prosjekta.</i>
<b>7. Mariann Skorpen Berge, 06.11.2013</b>	Ynskjer ei forbiøyringslomme i krysset inn mot Flusundvegen. Viser til at ved å lage ei slik lomme, kan ein hindre påkøyrslar bakanfrå, og ein kan auke kapasiteten i krysset ved at folk kan passere til høgre.	<i>Dette tiltaket vert behandla gjennom ei eiga sak om reguleringsplan som er starta opp for FV654. Det må ført utarbeidast ein godkjent reguleringsplan før dette tiltaket kan realisertast.</i>
<b>8. Kjetil Jøsok, 06.11.2013</b>	Viser til behov for utbetring av vegen frå «Osen» (kryss mot Fylkesvegen?) og fram til Leikanger skule. Med aukande elevtal og mykje aktivitet på skulen og Grendahuset, så er ikkje dagens vegstandard tilfredstillande . Ynskjer at det anten skjer ei oppgradering av dagens veg eller bygging av ny veg ved elva og framover .Er nabo til vegen og ser mange «nesten-ulukker» kvar dag.	<i>Ein er samd med Jøsok m.fleire at vegen for elevar ved Leikanger skule er noko som må utbetrast. Av omsyn til dagens situasjon, ser ein det som mest berekraftig og framtidsretta at det blir lagt til rette for ein alternativ gangtilkomst til skulen langs elva frå «Osen» og oppover. Gangvegen må først planleggast med reguleringsplan for tiltaket. Det vil vere viktig at både skule, FAU ,folkehelsekoordinator, grunneigarar og andre blir involvert i eit samarbeidsprosjekt.</i>  <i>Innspelet vert teke inn i handlingsprogrammet for ny trafikktryggingplan.</i>
<b>9. Aina Både Hasund, 06.11.2013</b>	Ynskjer å erstatte etablert gangfelt ved kyrkja på Leikong med eit tryggare og betre alternativ lokalisert ved krysset/avkøyringa frå Fylkesvegen mot Leikong og innover til butikken. Viser til at dette blir brukt av skuleborn dagleg.	<i>Arbeidsgruppa vurderer det slik at dette tiltaket ikkje kan prioriterast i handlingsprogrammet for denne planperioden. Herøy kommune vil likevel sende ei oppmoding til Statens Vegvesen om å sjå nærare på evt flytting av overgangsfelt ved kyrkja.</i>

	Ynskjer at det blir etablere ein trygg overgang frå gangvegen på Nykrem og ned til vegen mot Budaneset.	<i>Tiltaket er blitt drøfta med Statens Vegvesen Region Midt. Det er frå vegvesenet ikkje aktuelt å etablere noko gangfelt her på grunn av manglande kriterier og høg fart. For at det skal etablerast gangfelt må fartsgrensa vere maks 45 km/t og det må vere eit visst tal på kryssande mjuketraфикantar i timen.</i>
<b>10. Anonymt innspel, 06.11.2013</b>	Innspelet gjeld Toftestøvegen. Viser til strekninga frå krysset Kvithaugsmyra/Toftestøvegen til krysset Toftestøvegen/Nedre Sørlia er smal, utan tilstrekkelig belysing og det manglar fortau/gangfelt. I tillegg er det dårlig standard på vegen. Det er i alt ei trasig strekning for mjuke trafikantar og dei er det mange av. I tillegg til bebuarane nærast vert strekninga nytta av mange for å kome seg til Toftestøda/Klubben friområde. Fortau/gangfelt og meir belysning ville gjort det mykje sikrare å ferdast på denne strekninga.	<i>Maritim og teknisk komité gjorde vedtak den 23.09.2014 om at Kvithaugsmyrvegen og Toftestøvegen (ca 560 m) skal reasfalterast. Ein er samd i at denne vegen bør oppgraderast med tanke på forbetring av dekke.</i>  <i>Det er i dag oppført gatelys på strekninga. Når det gjeld framtidige gatelys, så viser ein til punkt i handlingsdelen «mindre tiltak». Den ansvarleg avdeling må her kome med årlege prioritering av kvar det skal først opp nye / utbetrast gatelys.</i>  <i>Når det gjeld fortau, så viser ein til at deler av Kvithaugsmyrvegen allereie i dag har ei løysing for gåande og syklande på deler av strekninga. Det er i gjeldande arealplanar (Myklebuståsen II) vist ei opprydding i trafikkmønsteret for Toftestøvegen, der den blir stengd for gjennomgangstrafikk ved anlegg av ny tilkomstveg til Vikane / Viketoppen med fleire. For resterande deler av Kvithaugsmyrvegen, der den møter Toftestøvegen i aust, er det i gjeldande arealplanar ikkje vist løysing for gåande og syklande på resterande delar av denne vegen. Denne vegstrekninga vert rekna som bustadvege, med ei fartsgrense på 30 km/t og der det i dag er etablert gatebelysning og fartsreducerande tiltak i form av fartsdumpar. Den låge fartsgrensa og eit avgrensa tal på bustader som soknar til vege, gjer at denne vegen må sjåast på som ein veg med blanda formål – dvs at det skal vere mogleg for at den skal kunne nyttast av både bilar og mjuketraфикantar samstundes.</i>
<b>11. Britt Paulsen, 06.11.2013</b>	Viser til Eggesbønes og stor trafikk pga bedrifter, blandt andre Marine Harvest, som har ca 70 trailarar kvar dag, ca 200 tilsette der flesteparten er arbeidsinnvandrarar og dei utfordringane det gir med ein "framand" trafikkkultur både for køyrande og gåande.	<i>Når det gjeld gatelys, så viser ein til punkt i handlingsdelen og behovet om sak knytt til årleg prioritering av kvar det skal utbetrast gatelys. Det er i dag etablert gatelys langs Eggesbøvegen, og ein viser til eige punkt i handlingsprogrammet knytt til spørsmål om utbetring av lys.</i>

	<p>Etter at det kom sone med 30 km/t og fartsdumpar har det vorte store forbetringar i trafikktrygginga.</p> <p>Det er svært mange fotgjengarar på strekninga Marine Harvest - Kiwi, og desse brukar svært skjeldan refleks. Paulsen viser til at det her er veldig dårleg opplyst og her manglar også gangveg. I tillegg er det svært mange eldre som går her, med og utan rullator/rullestol. Paulsen meiner det bør kome både gangveg og meir gatelys på denne strekninga.</p> <p>Gatelyst på Eggesbønes er også mykje sløkte, dette er vel noko som kan takast opp med dei som drifrar dei? Paulsen ynskjer at dei gatelysta som finst må lyse, det må setjast opp fleire lys i strekninga frå krysset til Grønhaugen og opp til Kiwi. Her bør det også kome ein gangveg.</p> <p>Reglane om klipping av hekkar kan også handhevast betre - ta dykk gjerne ei runde i byggefelta med klippemaskina!</p>	<p><i>Gangveg frå krysset mot Grønhaugavegen og i retning Kiwi er vist i gjeldande arealplanar for området. Rådmannen har tidlegare, overfor private utbyggingsprosjekt i området, stilt krav om at utbygging av fortau skal skje i samband med bygging av nye forretningar på Eggesbønes. Ein føreset difor at Eggesbøvegen blir utbetra i samband med den private utbygginga i området.</i></p> <p><i>Punktet som gjeld klipping av hekkar vert teke til vitande. I utgangspunktet er det private (kvar enkelt tomteeigar) sitt ansvar å halde desse i slik stand at dei ikkje utgjør fare for trafikktryggleiken i eit område. Kommunen har ved tidlegare høve nytta sitt mynde etter veglova til å klippe ned hekkar som ikkje har vore haldne i hevd. Dette vil bli vurdert ved framtidige høver, dersom ein kjem over hekkar som utgjør fare for trafikktryggleiken i eit område.</i></p>
<p><b>12. Gunlaug Kleppe, 06.11.2013</b></p>	<p>Kleppe viser til at for nokre år tilbake i tid, då det var store diskusjonar rundt skulestrukturen i Herøy, satt ho i ei gruppe som kjempa for å bevare Leikanger skule. Ho viser til at dei leverte inn ei grunngjeving for kvifor skulen på Leikong må bestå. Her laga vi og ei skisse over mogelege løysingar på veg for dei mjuke trafikantane. Dette var å "legge lok" på elva som går frå Osen og heilt opp til skulen. Då slepp ein det problemet, som ein antek vil kome, nemleg at ein røyrrer ved dyrka mark. Klepp sitt forslag er å legge elva i røyr, gruse oppå og asfaltere. Då får ein borna vekk frå den smale vegen, og ingenting av dyrkamarka går vekk. Utviding av den eksisterande vegen vert vel vanskeleg å få til pga at husa/hagane står so tett på dagens veg.</p>	<p>Sjå kommentar til punkt 8.</p>

<p><b>13. Jan Nilsen, 07.11.2013</b></p>	<p>Nilsen viser til at det i ein plan som kom for omtrent 10 år sidan, så skulle enden av Vatnevegen stengast for biltrafikk. Han viser til at det er eit sterkt ønskje frå oss som bur langs vegen frå hovudvegen og ned til Grønmyr Barnehage at der vert stengt for ålmenn ferdsel. Nilsen hevdar at det i alle år har vore uaktsom køyring der. Blant anna mykje tungtrafikk i ei årrekke. Når skal kommunen stenge vegen der?</p>	<p><i>Opprydding og utbetring av trafikkforholda på Myklebust er eit tiltak som ligg inne i handlingsprogrammet, under punktet fysiske strakstiltak, i det planforslaget som har vore ute på høyring. Stenging av vegen her er i tråd med gjeldande plansituasjon for området.</i></p> <p><i>Anleggs- og driftsavdelinga vil setje opp bom og stenge vegen.</i></p>
<p><b>14. Grete Siglevik 04.11.2013</b></p>	<p>Viser til at innspelet gjeld Djupvika. Borna må krysse FV 61 ved «Kjeldsundkrysset». Her er det rett strekning med 80 km/t fartsgrense! Ikkje er der gangsti og ikkje fotgjengarfelt. Her må noko gjerast før ei ulykke skjer! Siglevik viser til at små barn som må gå av bussen på feil side, og at dette er ein fryktelig dårlig kombinasjon. Det er ikkje bære borna dette er farlig for. Det er ei rett strekning der bilane nytta høvet til å drive forbikjøring. Den reelle farta er nok sjeldan 80 km/t eller under.</p>	<p><i>Etablering av tiltaket manglar avklaring i forhold til planlegging. Tiltaket er heller ikkje inne på prioriteringslistene til Møre og Romsdal fylkeskommune for framtidige tiltak langs fylkesvegnettet.</i></p> <p><i>Tiltaket vert ikkje prioritert i denne planperioden og vert soleis ikkje teke inn i handlingsprogrammet.</i></p>
<p><b>15. Rita Smådal Andreassen, 08.11.2013</b></p>	<p>Innspelet om trygging av skulevegen på Bergsøya. Viser til at den trafikken som er der på morgonen er uhaldbar. Ho meiner at stenging av veg i den tid skulen startar, kanskje kan vere eit forslag.</p>	<p><i>Slik arbeidsgruppa ser det er det mest trafikksikre at borna går og sykklar til skulen. Trafikktrygginga her meiner ein må sjåast i samanheng med pågåande eigedomssak om ny Bergsøy skule. Trafikksystemet rundt skuleområdet vil, slik ein ser det, vere ein naturleg del av denne utbyggingssaka. Ein viser elles til at det i dette området er regulert vegsystem, som pr i dag ikkje er realisert.</i></p>
<p><b>16. Anders Sævik Monsen, 08.11.2013</b></p>	<p>Ynskjer at det vert slutt på vegsaltinga. Meiner det er ei falsk trygghet og at det slit meir på vegane (som i utgangspunktet ikkje er alt for bra) og det slit ekstremt på bilparken.</p>	<p><i>Må takast opp i nasjonal samanheng og er ikkje noko som kommunen har mynde til å bestemme sjølv.</i></p> <p><i>Tiltaket vert ikkje teke inn i plan.</i></p>
<p><b>17. Anita Hjelmeset, 08.11.2013</b></p>	<p>Meiner at tiltak bør vurderast i Frøystadkrysset. Viser til at ho bur tett inn til krysset og ser mykje rart som skjer der og dagleg ser ho nesten-ulukker. Ho viser til at fart er eit stort problem, og det kan virke som det er svært vanskeleg for mange å halde fartsgrensa. Fartsproblematikken er nok størst for dei som køyrer Fosnavåg- Torvik, Torvik -Fosnavåg.</p>	<p><i>Her viser til at kommunestyret i Herøy har bestemt at ny framtidig fylkesveg skal gå frå «Koppen» via Skinneseet med bru over til Mjølstadneset. Tiltaket ligg inne i gjeldande kommuneplan, og er vidareført i forslag til ny kommuneplan. Ein føreset at ei omlegging av fylkesvegen via Skinneseet, vil «lempe» på trafikken gjennom Frøystadkrysset. Etter det ein kjenner til er det ikkje sett i gong detaljplanlegging av denne vegstrekninga. Med bakgrunn i den veglinja som bestemt av kommunestyret, kan ein ikkje sjå at det skal vere grunnlag for å planlegge og etablere ny rundkøyring i Frøystadkrysset.</i></p>

	<p>Viser til at ho har hatt to bilar som begge kom frå retning indre Herøy inn i hagen og den tredje vart stoppa av autovernet. Ho viser til at problemet er tilstades til alle døgnets tider og alle vekedagar.</p> <p>Næraste nabo er ein barnehage og det bur fleire småbarnsfamiliar i området. Ho viser til at dei sit ofte med hjertet i halsen og at det beste forslaget (som sikkert også er kostbart) er at krysset blir omgjort til ei rundkøyring.</p> <p>Eit anna litt mindre kostbart forslag som truleg også vil ha effekt er å få opp STOPP skilt i krysset. Ho håper bekymringa blir teke på alvor.</p>	<p><i>Herøy kommune har starta opp arbeidet med reguleringsplan for strekninga Frøystadkrysset – Torvik, med mål om etablering av ny gang- og sykkelveg. Starten på planleggingsarbeidet vil her ta utgangspunkt i Frøystadkrysset og trafikksituasjonen rundt</i></p> <p><i>Når det gjeld spørsmål om å overhalde trafikkreglane i krysset, så vurderer ein dette som ei rein politisak og ikkje noko som kommunen kan handheve.</i></p> <p><i>Nytt tiltak blir teke inn i handlingsprogrammet; stoppskilt i Frøystadkrysset, utbetring av kryss og dobbel sperrelinje i bakkane rundt krysset.</i></p>
<p><b>18. FAU Moltu skule 14.11.2013</b></p>	<p>Ynskjer å søke om å få etablert overgangsfelt utanfor Moltu skule. Dette pga mykje trafikk. Viser til at det blei gjort ei teljing av bilar utanfor skulen i samband med skulestart i år. Det passerte då rett i underkant av 100 bilar i løpet av den timen då dei fleste av elevane går til skolen (i tidsromet 07.45-08.45). FAU viser til at det også er ein uoversiktleg sving rett før skulen. Det blir vidare vist til eit sterkt ynskje frå FAU om at foreldre som køyrer borna skal sleppe dei av på butikken. Dei fleste som køyrer borna i dag, slepp desse av rett utanfor skulen. Det blir vist til at dette skaper eit veldig «trykk» ved bringing/henting, noko som også fører til at det er veldig uoversiktleg og det blir skapt farlige situasjonar for barna.</p>	<p><i>Det pågår i dag arbeid med å etablere eit tilrettelagt kryssingspunkt ved Moltu skule. Etter ei vurdering frå Statens Vegvesen (fagmynde for fylkesveg) er det ikkje grunnlag for å etablere eit oppmerka fotgjengarfelt ved Moltu skule. Det er gjennomført måling av farta forbi skulen i samband med dette arbeidet. Målingane viser her.</i></p> <p><i>Utbetring av svingen før skulen er noko som det må takast stilling til i eit evt framtidig planarbeid for resterande del av FV10 gjennom Moltustranda. Eit slikt planarbeid er ikkje prioritert av Statens Vegvesen eller Herøy kommune pr i dag.</i></p> <p><i>Slik arbeidsgruppa ser det er det mest trafikksikre at borna går og sykklar til skulen. Av- og påstigning av skuleelevar ved Coop butikken er noko som FAU sjølv kan organisere og ikkje noko som krev særskilt løyve frå kommunen. Ein vurderer dette som eit positivt tiltak i høve trafikkbilete ved skuleområdet.</i></p>
<p><b>19. Elevrådet v/Leikanger skule (Andrine Leikanger og Maja Vattøy) 19.11.2013</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gangfelt og veg frå Osen til skulen.</li> <li>2. Gangfelt i Leikongbakken + gatelys.</li> <li>3. Lys og gangfelt frå butikken på vegen nedom kyrkjegarden.</li> <li>4. Gatelys på Rinden.</li> <li>5. Veg oppom Åsen.</li> </ol>	<p><i>Pkt 1: Ein viser til kommentarar til innspel nr 8.</i></p> <p><i>Pkt 2: Dette tiltaket ligg inne på investeringsprogrammet til Møre og Romsdal fylkeskommune. Tiltaket må først planleggast og det må lagast ein reguleringsplan. Ein føreset at dette er eit prosjekt som blir gjennomført i regi av Statens Vegvesen som fagmynde for fylkesvegar.</i></p> <p><i>Pkt 3: Arbeidsgruppa vil ikkje prioritere dette tiltaket i denne planperioden.</i></p>

	<p>6.Overgang med kyrkja eller ved Leikongkrysset</p> <p>Det viktigaste er å få trygg skuleveg i frå Osen til skulen.</p>	<p><i>Pkt 4: Veglys ligg inne i handlingsprogrammet under «mindre tiltak». Innspel må sendast til Anleggs- og driftsavdelinga sine årlege prioriteringar for oppsetting av nye veglys.</i></p> <p><i>Pkt 5: Maritim og teknisk komite har bedt om eiga sak for utbetring av vegen her. Pågåande sak hjå Anleggs- og driftsavdelinga.</i></p> <p><i>Pkt 6: Arbeidsgruppa vil spele dette over til Statens Vegvesen.</i></p>
<p><b>20. Frank Otto Kvalsvik</b> <b>21.11.2013</b></p>	<p>Kvalsvik viser til at som bebuar på Eggesbønes opplever han, naboar og andre som køyrer her; farlege situasjonar på vegen frå Kiwi og austover mot Eggesbønes. Her er det nokre hundre meter forbi helsesenteret og "Rema-tomta" der vegen er smal, utan fortau, med mange avkøyrslar og i lange periodar har vegstrekninga også vore utan lys. Her går det mykje folk langs vegen, på veg til/frå Marine Harvest, til helsesenter eller til butikk, nær sagt heile døgnet. Ofte er desse personane utan refleks. Det er tildels relativt stor trafikk i området med tungtransport, bussrute og stadig fleire innbyggjarar i området. Kvalsvik viser til at dei som bur i området fryktar at det ein dag vert påkøyrslar på denne vegstrekninga, heldigvis har det gått bra så langt. Lat oss håpe det går bra til ein får på plass ein gangveg denne korte og skumle strekninga.</p>	<p><i>Ein viser til kommentar til innspel nr 11.</i></p>
<p><b>21. Samarbeidsutvalet ved Leikanger skule</b> <b>25.11.2013</b></p>	<p>Samarbeidsutvalet viser til at det frå «Osen» og opp til skulen har elevane, foreldre og andre som køyrer der ei stor utfordring kvar dag. Vegen er smal, slik at når ungane går og sykklar til skulen, har vi alle eit stort ansvar for at det skal gå bra. Der er ikkje plass til møtande trafikk og mjuke trafikantar vert pressa heilt ut av vegbana i møte med bilar. Det er stor trafikk i samband med skulestart/sluttbarnehagestart. Dette må settast på dagsorden slik at det vert laga gangveg og utbeta veg opp til skulen. Ungane fortener ein trygg skuleveg.</p>	<p><i>Viser til kommentarar til innspel nr 8.</i></p>

	<p>Samarbeidsutvalet viser til elevrådet ved Leikanger skule sitt innspel om kvar dei meiner er farleg skuleveg på Leikong.</p> <p>Det blir vist til at det på Leikanger skule har vore stor elevtalsauke og at dette stig for kvart år. Neste år starter 13 nye fyrsteklassingar og 7 elevar går ut. Det er pr i dag 72 elevar og ca 14 tilsette ved skulen. Barnehagen har også utvida med fleire plasser og er 30 barn per i dag + tilsette. Frå kl 08.00-08.50 er det ganske mykje trafikk opp og ned frå skulen / barnehagen. Samarbeidsutvalet viser til at dei ikkje har nokon å miste, så vi håper at saka vil bli satt høgt på prioriteringsplanen for trafikktrygging 2013-2016!</p>	
<b>22. Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne 25.11.2013</b>	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne peika i møtet i dag på at det er viktig at lys og stigningsforhold vert teke omsyn til ved bygging av gang- og sykkelveg.	<p><i>Innspelet frå rådet vert teke til vitande.</i></p> <p><i>I reguleringsplanar for nye gang- og sykkelveg blir det teke inn føresegner om universell utforming og det blir lagt inn føresegner slik at det skal vere mogleg å føre opp veglys i tilknytning til desse prosjekta.</i></p>
<b>23. Fylkesmannen i Møre og Romsdal 25.11.2013</b>	<p>Fylkesmannen er nøgd med at kommunen har lagt stor vekt på god trafikktryggleik for born og unge og trygg skuleveg. Barn og unge har blitt aktivt involvert i prosessen og det er nytta barnetrakk til kartlegge både trygge område og risikoområde i nærmiljøet.</p> <p>Gode lystilhøve vil gjere tilhøva på gangveggar betre å ferdast på. Utskifting av eldre og dårlege gatelys bør inngå som ein av dei kortsiktige tiltaka med mål og ansvar. Det vil gi kommunen betre oversikt over dagens situasjon og behov på eksisterande gangveggar.</p> <p>Etter vedtak av planen bør det drøftast med dei ansvarlige etatar/avdelingar korleis handlingsplanen skal følgjast opp og gjennomførast. Ansvar for iverksetting av dei ulike tiltaka bør i størst mogleg grad personifiserast.</p>	<p><i>Ein tek denne delen av innspelet til vitande.</i></p> <p><i>Utskifting av eldre og dårleg gatelys inngår i handlingsprogrammet som «mindre tiltak». Det er føreset ei sak om årleg prioritering. Ansvar for dette ligg til Anleggs- og driftsavdelinga.</i></p> <p><i>Når det gjeld vidare oppfølging har ein utvida tekstdelen for å gjere den meir tydeleg i høve ansvaret for gjennomføring av tiltaket i plan. Ein vonar at det blir sett av tilstrekkeleg med årlege midlar til gjennomføring av prioriterte tiltak.</i></p>

	<p>Det er viktig at prioriterte tiltak blir innarbeidd i kommunens investeringsbudsjett.</p> <p>I samband med dette bør det vere ei rapportering om status knytt til det årlege budsjettarbeidet.</p> <p>Fylkesmannen har elles ingen vesentlege merknader til prioriteringane som er gjort i planframlegget.</p>	<p><i>Ein må likevel understreke at arbeidet med trafikktryggingstiltak er noko som skjer kontinuerleg, der noko kan løysast på kort sikt og der noko av arbeidet må løysast på lengre sikt.</i></p>
<p><b>24. FAU Leikanger skule</b> <b>27.11.2013</b></p>	<p>Viser til at det er prioritert gangvei langs hovudvegen frå eksisterande gangveg på Nykrem til gamlevegen rundt Djupvika. FAU stiller seg bak forslaget, då dette kan bli eit godt tilbod til mange.</p> <p>FAU viser til at det blir vektlagt at dette er skuleveg og at det derfor bør prioriterast over andre prosjekt.</p> <p>FAU minner om at slik Herøy kommune i dag har inndelt skuledistrikta sine, er ikkje denne strekninga skuleveg for nokon. Bebruarane på Nykrem høyrer til Leikanger Skule og bebruarane i Djupvika høyrer til Stokksund Skule. FAU meiner at den manglande biten med gangveg utgjer ikkje del av nokon skuleveg.</p> <p>Etter innspel frå foreldre og barn ved Leikanger skule, peikar FAU på følgjande punkt:</p> <p>Fjerne fotgjengarfeltet til FV 61 ved Leikanger kyrkje.</p> <p>FAU meiner dette har ei horribel plassering i forhold til Leikongbakken med den bratte stigninga denne vegen har. FAU prøver å lære barna våre at feltet aldri må reknast som et fotgjengarfelt, men heller som ein umerket overgang. FAU viser til at det vinterstid er umogleg for alle typer kjøretøy å stanse i tide ved dette overgangsfeltet, og at førarar av tyngre kjøretøy har dette problemet heile året.</p> <p>Det er eit ynskje at feltet blir fjerna snarast råd.</p> <p>FAU ynskjer nytt fotgjengarfelt over FV 61 og tilhøyrande gangveg. Ynskjer seg eit nytt fotgjengarfelt i god avstand til stigninga i Leikongbakken og ein tilhøyrande gangveg frå krysset FV 61 og FV 15 til den eksisterande</p>	<p><i>Planlegging av ny gang- og sykkelveg for strekninga Nykrem – Djupvik er eit planleggingstiltak som allereie er inne i Formannskapet sine prioriteringar av plansaker for inneverande år. Planleggingsarbeidet starta opp i 2013, og ein arbeider no med fremjing av planforslag til offentleg ettersyn. Ein vurderer tiltaket som viktig i høve trafikktryggleik og ferdsel for mjuke trafikantar langs FV61, då ein ny gang- og sykkelveg her vil vere eit ledd i arbeidet med å binde saman dei to bygdene Leikong og Myrvåg, samt vere viktig for gjennomgangstrafikken for mjuketrafikantar langs fylkesvegen.</i></p> <p><i>Arbeidsgruppa vil spele dette over til Statens Vegvesen.</i></p>

	<p>gangvegen ved butikken.</p> <p>FAU viser til at barn busett ved denne strekninga «Leikongbakken» har store utfordringar både knytt til skuleveg og på fritida. Det blir vist til at gamlevegen fungerer godt som gangveg, men at det er umerka, uoversiktleg og farleg overgang der riksvegen kryssar gamlevegen. Frå gamlevegen og vidare oppover Leikongbakken har ikkje borna noko alternativ til trygg ferdsel. Her meiner FAU at dei må gå langs hovudvegen, noko dei meiner ikkje er eit alternativ for dei aller fleste, korkje for born eller vaksne.</p> <p>FAU peikar på manglande gangveg frå FV 15 til Leikanger Skule (Osen). Ber om at alternativ til ferdsel blir vurdert. Eit alternativ som gjentekne gonger blir foreslått er mulig gangvei direkte frå Raudvika og opp til skuleområdet.</p> <p>FAU ynskjer også reglane for skuleskyss revurdert: Strekninga «Leikongbakken» vert vurdert som så farleg, med bakgrunn i fartsgrense, smal veiskulder, veiens stigning og siktforhold, at dei ynskjer fri skuleskyss for alle barn til og med sjuande klassetrinn. Vidare ynskjer dei moglegheit for skuleskyss for barn utan definert rett. FAU viser til at skuleskyssen på Leikong ikkje er eit rutetilbod og er i utgangspunktet kun tilgjengeleg for born med definert rett. FAU hevdar at det er mange barn som har behov for skuleskyss, då Leikong er ei langstrakt bygd med lange avstander og smale og til dels dårlege vegar.</p> <p>Trass i manglande definisjon er det mange som opplever sin skuleveg som så utrygg at borna ikkje kan ferdast åleine. FAU ynskjer ei lemping på dagens føringar og vil ha fast skulerute frå indre og ytre del av bygda og ei betre betalingsordning enn i</p>	<p><i>Dette tiltaket blir teke inn i plan.</i></p> <p><i>Skulekontoret vil fremje ei eiga sak om reglement for skuleskyss i Herøy kommune. Dette gjer at punktet om skuleskyss går ut av kommunedelplanen for trafikktrygging.</i></p>
--	---	--

	<p>dag. Dei fleste foreldre ynskjer at barna går til skulen, men det skal små værutfordringar til før skulevegen blir for utrygg for ferdsel. FAU hevdar at dette aukar trafikkbelastninga på ei allereie farleg strekning fram til skuleområdet.</p>	
<p><b>25. Gurskøy I.L</b> <b>26.11.2013</b></p>	<p>Viser til ein flott lysløype på Leikong. Ynskjer ein trygg måte å ferdast dit på. Gangvegen frå Gamlevegen sluttar på toppen av Leikongbakken og ein må nytte hovudvegen med barnevogn fram til løypa. Mykje trafikk og 80 sone. Ynskjer gangveg frå gramlevegen og fram til lysløypa, eller få sett ned fartsgrensa fram til Sætrekroa.</p>	<p><i>Ny gang- og sykkelveg langs Leikongbakken ligg inne på investeringsprogrammet til Møre og Romsdal fylkeskommune. Tiltaket må først ha ein godkjent reguleringsplan. Ein føreset at dette er eit prosjekt som blir gjennomført i regi av Statens Vegvesen.</i></p>
<p><b>26. Henriette Remøy</b> <b>27.11.2013</b></p>	<p>Ynskjer: Pkt 1: Gangfelt frå Igesund til Fosnavåg. Pkt 2: Betre lys ved gangfelt toppen av Skarabakken Pkt 3: Gangfelt i krysset ved Herøy kyrkje</p>	<p><i>Pkt 1: Gang- og sykkelveg frå Igesund til Fosnavåg har vore vist i kommunen sitt planforslag for FV20. Grunna arbeidet med ny kryssing av Søre Vaulen og manglande avklaringar her, har dette planarbeidet blitt satt på vent. Ein ser det som naturleg at ei Pkt 2: Statens Vegvesen arbeider med eit eige prosjekt om utbetring av Skarabakken i Fosnavåg, og ein føreset at veglys er ein del av prosjektet. Pkt 3: Etter det ein kan sjå er det i dag etablert overgangsfelt i krysset mellom FV654 og Lisjebøvegen ved Herøy kyrkje.</i></p>
<p><b>27. Foreldrerådsstyret i Myrsnipa barnehage</b> <b>25.10.2013</b></p>	<p>Foreldrerådsstyret ynskjer desse innspela til planen: Viser til at det er behov for ein undergang under Fylkesveg 654 i krysset ved Myrsnipa barnehage/ Myrvåg omsorgssenter og til veggen mot Djupvikvatnet. I tillegg til er det behov for at det blir rydda skog slik at krysset blir meir oversiktleg. Det er vidare naudsynt med lys i vegkrysset for å markere at her er det avkøyrsla, samt forbikøyringsfelt. Foreldrerådsstyret ynskjer redusert fart i dette området.</p>	<p><i>Forbikøyringsfelt langs fylkesveg 654 ved avkøyrsla til Myrvåg alders- og sjukeheim vert teke inn i handlingsprogrammet. Ein ser på dette som eit viktig trafikktryggingstiltak på ei svært trafikkbelasta strekning i kommunen.</i></p> <p><i>Rydding i siktzone kan gjennomførast, då tiltaket kjem inn under driftstiltak som allereie ligg inne i handlingsprogrammet.</i></p>
<p><b>28. Komite for oppvekst</b> <b>28.11.2013</b></p>	<p>Komiten kjem med innspel til områda rundt skulane, og forslag til løysing for nokre av desse:</p> <p><b>Nerlandsøy skule:</b> Komiten meiner det er kaos i avviking av trafikken om morgonen når foreldre køyrer borna til skule. Trafikken går tett inntil skulen på oppsida. <u>Forslag til løysing:</u> Fortau frå bedehuset til skulen.</p>	<p><i>Arbeidsgruppa vil ikkje prioritere dette tiltaket i denne planperioden</i></p>

	<p><b>Borga, Ytre Herøy Ungdomskule og Blåhaugen:</b> Det er kaos om morgonen, eit kvarter før skulane starter. Foreldre, bussar og personale til alle 3 skulane køyrer inn i dette området. I tillegg 2 barnehagar med personale og foreldre som også er ein del av trafikkbilete om morgonen.</p> <p><u>Forslag til løysing:</u> Vurdere om der er nok lys. Skulane må ta dette problemet opp i FAU og i elevråda ved alle 3 skulane. Endra køyremønster der ein nyttar rundkøyningane på begge sider (kulturhuset og skulane). Skilting.</p> <p><b>Stokksund skule:</b> Området inne på skulen vert brukt til parkering. Inn og utkøyning inne på sjølve skuleområdet. Det vert stilt spørsmål om parkeringsplassen på utsida av skulen vert nytta slik den vart tiltenkt?</p> <p><b>Moltu skule:</b> Det manglar skilting om skule (rundt svingen på Fosnavåg sida). Det manglar fotgjengarovergang frå fortau på mottatt side til skulen. Busslomma blir brukt til parkering. Det bør vurderast fartsgrense og fartsdumpar</p> <p><b>Leikanger skule:</b> Parkering til tilsette og foreldre når dei leverar borna?</p>	<p><i>Viser til kommentar til innspel nr 15.</i></p> <p><i>Det går føre seg eit planarbeid i regi av Statens Vegvesen Region Midt, som gjeld omlegging av Stokksundkrysset. Desse planane omfattar også trafikk situasjonen på utsida av skuleområdet i Stokksund, delvis mot kyrkja og mot FV654. Ein føreset at utfordringane blir løyst gjennom denne planen.</i></p> <p><i>Trafikktryggingstiltak er under utføring på fylkesvegen utanfor Moltu skule. Det er i dag oppført skilt i retning skulen frå Fosnavåg.</i></p> <p><i>Anleggs- og driftsavdelinga i Herøy kommune har allereie registrert eit eige anleggsprosjekt for Leikanger skule. Det er brukt nokre midlar til å etablere ny tilkomst og parkering i samband med ny kunstgrasebane ved skulen. Kommunen ynskjer å sjå heilskaplege på parkering, tilkomstforhold og snutilhøve for buss ved Leikanger skule. Opplysningar frå Anleggs- og driftsavdelinga er at dette prosjektet ikkje formelt er starta opp og at dette har sin bakgrunn i manglande kapasitet på avdelinga.</i></p>
<p><b>29. Styret i Frøystad grendalag 29.11.2013</b></p>	<p><b>Overgang på Frøystadtoppen</b> Grendalaget viser til at dei allereie har vore vitne til ei alvorleg sak som kunne tatt liv. Dei påpeikar at dei også nesten dagleg er vitne til råkøyning og forbikøyning på dette strekket, både på flata frå Frøystadskaret og nedover mot Frøystadkrysset og oppover mot overgang frå krysset. Grendalaget viser også til problem med at trafikantane vil gjere ei god</p>	<p><i>På Frøystadtoppen er det i dag etablert eit tilrettelagt kryssingspunkt og ikkje ein fotgjengarovergang. Det er ein vesentleg skilnad mellom desse tiltaka, og noko av grunnen til at det er ikkje etablert merking i vegbana og skilt for overgangsfelt.</i></p> <p><i>Tiltak om permanent sone for 60 km/t på Frøystadtoppen er ikkje aktuelt etter drøftingar med Statens Vegvesen.</i></p>

	<p>gjerning og stoppe for overgangen, noko som dei hevdar skaper farlege situasjonar som nemnt ovanfor. Ein opplever også forbikøyringar frå begge vegar når barna er på veg over gangfeltet.</p> <p>Grendalaget viser til nytt byggefelt som vil gi auke i trafikken. Dei kan ikkje akseptere at det går lenge før undergangen på Frøystadtoppen vert realisert. Grendalaget viser til at det må gjerast noko inntil ei permanent løysing er på plass.</p> <p><u>Forslag til mellombelse tiltak:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Overgangen må skiltast om at dette er en overgang. (Folk må ikkje stoppe men vere varsomme)</li> <li>• Mellombelse trafikklys som vegutbyggerane brukar. Grendalaget hevdar at desse ikkje kostar myke å leige (ca.50.000-100.000 pr. år pr. overgang Euroskilt AS). Dei viser til andre gangfelt i kommune med 60 sone. Kvifor ikkje her? Safewalk-system.</li> <li>• Ynskjer at vegen mellom Frøystadskaret og overgang og mellom overgang og Frøystadkrysset må ha sperrelinjer som vegmerking, for å unngå at biler køyrer forbi/aukar hastigheita i dette området.</li> <li>• Grendalaget ynskjer 60 sone frå Frøystadskaret flytta nærare skaret enn det er i dag.</li> <li>• Dei viser til at det er for kort mellom 60 sone og overgang til at bilister slakker ned i tide.</li> </ul> <p><b>Overgang i Koppen:</b> Grendalaget viser til at overgangen i Koppen høyrer saman med krinsen mtp. leik, skule og barnehage. Når krinsen tek over felles leikeareal til våren på gamle Frøystad skule vil denne overgangen få ein vesentlig auke i passeringar, spesielt på kveldstid i tillegg til trafikken på dagtid. Her har vore fleire</p>	<p><i>Tiltaka som er gjort på Frøystadtoppen er etablert som mellombels tiltaka i påvente at undergangen i området skal bli realisert.</i></p> <p><i>Når det gjeld blinkande lys ved kryssingspunkt har ein valt å ta ut dette frå handlingsprogrammet, då ein ikkje får løyve til å etablere dette på Fylkesvegar av Statens Vegvesen. Det er i dag allereie etablert forsterka lys ved kryssingspunktet på Frøystadtoppen. Skilt om gåande er tilstades.</i></p> <p><i>Dobbel sperrelinje er eit aktuelt tiltak som ein vil ta inn i trafikktryggingssplanen.</i></p> <p><i>Når det gjeld problem med brot på trafikkreglane i høve vikeplikt i Frøystadkrysset, så er dette ei sak for polititet.</i></p> <p><i>Tiltaket har blitt drøfta med Statens Vegvesen og det er ikkje aktuelt med oppmerka fotgjengarfelt eller skilting i sone med 80 km/t. Ein viser her til at kommunen har under planlegging ein undergang for mjuke trafikantar i dette området. Realisering av denne er avhengig av godkjent plan, samt politisk prioritet og midlar til gjennomføring frå fylkesnivå.</i></p>
--	---	--

bilulukker i området opp i gjennom åra, spesielt mtp. krysset som går ned til Frøystadvågen. Grendalaget ser at ekstra midlertidige tiltak må til, fram til undergangen er realisert. Det blir vist til at 60 km/t sonen i Røyra har blitt ein realitet. Grendalaget stiller spørsmål ved kvifor ikkje 60 sona blei vidareført fram til etter overgangen? Det er vanskeleg nok å holde 80km/t i svingen, så grendalaget meiner det har liten betydning og gir ein mye betre sikkerhet for dei små i å passere ved 60km/t. Overgangen kommer også til syne rett etter ein brå sving som gjer det fornuftig å setje ned fartsgrensa.

Forslag til mellombelse tiltak:

- Overgangen må merkast betre med skilt som viser at dette er ein overgang. (Bilister må ikkje stoppe, men vere forsiktige)
- Etablere midlertidige trafikklys som veiutbyggjarar bruker. Desse koster ikkje mye å leige (ca.50.000-100.000 pr. år pr. overgang Euroskilt AS) Safewalk (Søk på U-tube for film) eller liknande. Det er enklere å montere. Dette er under testing i Trondheim. 60Km/t både før og etter overgang.

**Overgang i Røyra til busslomme.**

Grendalaget viser til at her treng ein meir veglys. Her er ingen overgang i vegen, men barn må krysse vegen for å kome seg på bussen som går ut av kommunen. I mørket er det ei utfordring då her er lite lys i området og 60 km/t sonen ser ut til å komme brått på bilister som kommer fra brua pga. liten avstand mellom 60 km/t sone og busslomma. Her har vore alvorlege bilulukker og ein påkøyrse som førte til døden. Det er 60 km/t sone med overgangsfelt på Eggesbønes ved Mix kiosken, så grendalaget stiller seg undrande til kvifor det ikkje skal vere mogleg å

*Kommunen vil spele inn til Statens Vegvesen at ein ynskjer utviding av 60-sona gjennom Koppen og forbi kryssingspunktet.*

*Tiltaket har blitt drøfta med Statens Vegvesen og det er ikkje aktuelt med nytt oppmerka fotgjengarfelt eller skilting her pga fartsnivået. Aktuelle trafikktryggingstiltak i Røyra kan vere betre belysning. Veglys ligg allereie som tiltak i handlingsprogrammet.*

	<p>få til i Frøystad Krins for å skåne mest mogleg vår framtid, fram til at underganger er realisert? Ofte køyrer biler forbi kvarandre også på dette strekket, spesielt for å rekke jobb. Då hjelp sperreliner, men lys kan vere med på å avverge farlege situasjonar.</p> <p><b>Gangveg mellom Frøystad og Torvik</b> Grendalaget hevdar at det er ca. 50 år sidan ny gangveg til Torvik blei teke opp. Det blir stilt spørsmål om det nokon som har vurdert den aukande trafikken her ved oppstart av Torvik Resort og ved vidare drift av denne ? Grendalaget er redd for at trafikken her skal krevje liv. Dei ber om at Herøy Kommune ser gangvegen i samanheng med oppstart av Torvik Resort eller tidligere for å få ein mjuk overgang mellom industri gjennom døgnet og bebruarane.</p> <p>Frå grendalaget blir det vist til at kloakken på Frøystad ikkje er etter dagens krav. Enkelte husstandar har ikkje oppsamlingstank og vi har grøne enger rundt omkring året rundt, på grunn av utslepp. Det blir hevda at barn sin leik i desse områda kan gi alvorlege sjukdomar. Linjer og stolper er maksimalt utnyttet ifølge Tussa. Grendalaget meiner at dette går utover tryggleikne, då linjene heng lågt og er sårbare. Desse må leggast i grøft. Den nye gangveien må sjåast i samanheng med dette.</p> <p><b>Frøystadkrysset:</b> Grendalaget viser til at det i dag er blanding av dei som forstår krysset og ikkje. Det har tidligere vore alvorlege ulukker i dette krysset med både bilar og fotgjengarar og vi mener at det er berre flaks som gjer at ein ikkje har fleire ulukker på dette strekket.</p>	<p><i>Dette er eit tiltak som er under planlegging i regi av Herøy kommune. Planen er at ny gangveg også skal medføre ei opprydding i kloakkforholda i området langs vegen og samstundes legge kablar / «luftspenn» i bakken. Realisering av denne er avhengig av godkjent plan, samt politisk prioritet og midlar til gjennomføring frå fylkesnivå.</i></p> <p><i>Vis til punkt med kommentar til innspel frå Anita Hjelmset. .Denne delen av tiltaket blir teke inn i handlingsdelen.</i></p>
--	--	---

	<p><u>Forslag til tiltak:</u> Full stopp i krysset for dei som kjem frå Røyra, kan vere med på å dempe den farlige situasjonen der bilar køyrer ut i krysset når dei ser første bil blinke mot Røyra, men ser ikkje at bil nr. 2 skal til Torvik. Det er mange som ikkje stoppar, men berre køyrer. Det må også innførast forbikjøring forbudt frå krysset og opp mot overgangen på Frøystadtoppen.</p>	
<p><b>30. FAU Einedalen Skule</b> <b>29.11.2013</b></p>	<p>Peikar på gang- og sykkelveg på strekninga Leine-Remøyholm i tabell 7 under fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar. FAU ser at det er sterkt behov for utbygging og sikring mange stader i kommunen, men håper at denne strekninga som har vore i planen i mange år, snart kan verte utbetra. Det er uholdbart at ein i 2013 har så dårleg vegstandard på ei så belasta strekning. Dette er ei svært trafikkert og farleg strekning for mjuke trafikantar. Gang og sykkelveg på denne strekninga vil ha positiv innverknad på helse og miljø.</p>	<p><i>Viser til kommentar til innspel nr 4.</i></p>
<p><b>31. Møre og Romsdal fylkeskommune.</b> <b>03.12.2013</b></p>	<p>Samferdselsavdelinga vil først gi ros til kommunen for at arbeidet med trafikktryggingsplan er prioritert og at born er involvert i arbeidet med til dømes barnetrakk.</p> <p>Lokal bussoperatør bør også få moglegheit til medverknad.</p> <p>Skuleskyssreglementet inneheld eit par feil som bør rettast. I den øvste ruta står det at Fylkeskommunen har ansvaret for skoleskyss for barn under skulepliktig alder, siste punktet. Dette stemmer ikkje, dette er eit kommunalt ansvar.</p> <p>Under punkt 3 side 2, omtalar dykk skyssrett ved delt bustad. Punktet er skriva på ein slik måte at ein både</p>	<p><i>Det er gjennomført redaksjonelle endringar i plan etter dette innspelet.</i></p>

	<p>forvirrar og feilinformerer. Her bør kommunen rette opp teksten, evt. fjerne punktet heilt.</p> <p>Ved delt bustad kan dykk til dømes vise til punkt 1.5 i skysreglementet for grunnskolar i Møre og Romsdal.</p> <p>Når det gjeld regionale planer og strategiar saknar me referanse til fylkeskommunens fylkesplan og tilhøyrande handlingsplan- og program for samferdsel, samt trafikktryggingstrategien. Desse dokumenta ligg på våre nettsider. RTP er ikkje nytta i Møre og Romsdal fylkeskommune.</p> <p>Under til dømes trafikkmonster er fylkesveg 61 omtalt som riksveg, dette bør rettast fleire stadar i dokumentet. Det er i dag ingen riksvegar i kommunen.</p> <p>For fylkesvegnettet har fylkeskommunen ulike ordningar for tiltak, her under også trafikktryggingstiltak. For det «nye» fylkesvegnettet er det fullt ut eit fylkeskommunalt ansvar, når tiltak er kome inn på investeringsprogrammet kan kommunen søkje om å forskotere.</p> <p>Når det gjeld dei «gamle» fylkesvegane har me to ordningar for deling av kostnadane med kommunen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Mindre tiltak som gjeld forsterking og utbetring av fylkesveg (dvs, tiltak på vegområdet). Dette er investeringsmidlar, og det er i økonomiplanen for 2013-2016 sett av i underkant av 3 millionar i 2014 og 2015, i tillegg til om lag 4 mill, kr i 2013. Ordninga rettar seg mot kommunane. Statens vegvesen handterer søknadsprosessen. Vedtaksmynde er Samferdselsutvalet.</li></ol>	
--	--	--

	<p>2. Tiltak som gjeld trafikktryggingstiltak både på fylkesvegar og kommunale vegar (stort sett har dette vore bygging av gang- og sykkelveg langs («gamal») fylkesveg og ulike trafikksikringstiltak på kommuneveg). Dette er driftsmidlar, og det er i økonomiplanen for 2013-2016 satt av 10 millionar i 2013, 2014 og 2015. Ordninga rettar seg mot kommunane. Statens vegvesen handterer søknadsprosessen. Vedtaksmynde er FTU for mindre tiltak og Samferdselsutvalet for større tiltak.</p> <p>Støtte til trafikktryggingstiltak er slik ei fylkeskommunal ordning, og ikkje ei statleg ordning som ein får inntrykk av gjennom at den er sett under kapitlet NTP og omtalt som statlege midlar andre stadar i dokumentet.</p> <p>I tillegg har fylkeskommunen ei ordning for TS-tiltak i regi av frivillige lag, organisasjonar, FAU, skular osv. Dette er ei ordning som retter seg mot mindre tiltak, øvre grense for tilskot er 30 000 kroner. Dette er driftsmidlar, det er tidlegare år satt av 100 000 kroner.</p> <p>Søknadane vert handtert av fylkesadministrasjonen og vedtaksmynde er FTU. Fylkeskommunen delar også ut refleksar og refleksvestar til skular, barnehagar og liknande på førespurnad.</p>	
<p><b>32. Miriam Lande Kvalsvik</b> <b>29.11.2013</b></p>	<p>Viser til krysset med Coop Mega / parkering ved Kiwi, og hevdar det der oppstår svært ofte farlege situasjonar. Det er ofte vanskeleg å komme seg ut av krysset når ein skal ut på fylkesveg, så folk tek sjangsar. Lande viser til at det i norsk vegdatabank (NVBD) at FV654 har ein ÅDT på over 8000 på dette strekket. Det burde vel med andre ord helst ikkje vore eit X-kryss her. Folk køyrer rett ut i vegen, heile strekket frå Coop og forbi Kiwi.</p>	<p><i>Viser til kommentar til innspel nr 11 og 13.</i></p> <p><i>Opprydding av trafikkforholda på Myklebust ligg inne i handlingsprogrammet for fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesveg. Ein viser også til at det pågår planleggingsarbeid for dei trafikale utfordringane langs fylkesveg 654 på Bergsøya.</i></p>

	<p>Lande viser til at det i reguleringsplan er regulert for vekst, med kontor/forretning/offentleg og dette er supert, men det bør da absolutt vere eit kryss som er felles og gir ein betre flyt.</p> <p>Elles, kunne det gjerne vore eit fortau/gang- og sykkelveg på strekninga forbi kiwi og bort til grønhaugskiltet. Mange som går her, spesielt mange til og fram Marin Harvest, saml veg og dårleg med lys (og refleks).</p> <p>Refleks til alle! Del ut på butikken eller noko, å gjer folk obs på at refleks faktisk minskar risikoen for at ein kan bli påkøyrd med 85%, og det blir mao mykje kjekkare og tryggare å vere både mjuk trafikant og sjåfør.</p>	
<b>33. Sandvika Vel 29.11.2013.</b>	Sandvika Vel ber instendig om at gangvegen frå Sandvika til Stokksund vert prioritert. Det er snakk om ca 1 km gangveg langs ein svært farleg hovudveg, og dei krev difor å bli høyrd og prioritert etter 42 år med søknader til kommunen.	<i>Herøy kommune arbeider med utarbeiding av reguleringsplan på denne strekninga. Planleggingsarbeidet må fullførast, i tillegg til grunnverv og detaljprosjektering. Realisering av gangvegen er avhengig av at den blir teke inn på den prioritert lista over tiltak i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt investeringsprogram for fylkesvegar.</i>
<b>34. Anett Valseth Kvalsvik 29.11.2013</b>	<p>Viser til at det i sentrum er svært viktig å få merka oppatt overgangsfelta, og ikkje minst få opp skilt angående desse. Ho viser til at hennar eldste gut går i 2.klasse og må difor gå frå Huldal til Vågsplassen for å ta buss til skulen.</p> <p>Overgangsfelt ved Huldalskrysset bør dessutan flyttast nærare Vestlandsnytt, då bilane kjem i stor fart frå Kleivasvingen. Då ville der bli mykje meir oversiktleg.</p>	<p><i>Oppmerking av fortau ligg inne i handlingsprogrammet til ny trafikktryggingssplan.</i></p> <p><i>Innspelet blir tatt inn i plan under det som gjeld fortau i Fosnavåg sentrum.</i></p>
<b>35. Statens Vegvesen Region Midt 02.01.2014</b>	Statens vegvesen sett stor pris på at trafikktrygging blir sett på dagsorden i kommunen gjennom arbeid med trafikktryggingssplan. At evaluering av førre trafikktryggingssplan blir lagt til grunn ved utarbeiding av ny plan er bra, og viser at det blir gjort eit grundig arbeid med planen.	<i>Redaksjonelle endringar i plan etter dette innspelet.</i>

	<p>Når det gjeld merknadar til kapittel 1, viser vi til tilbakemeldinga frå Møre og Romsdal fylkeskommune.</p> <p>Oppbygning av planen er oversiktlig og planen dekkjer dei områda som er nødvendig. Visjon og hovudmål famnar vidt og er aktuelle, og det er positivt at barn og mjuke trafikantar blir prioritert i satsingsområda i planen.</p> <p>Når det gjeld mål saknar STV likevel mål og delmål som er så konkrete og målbare at ein etter planperioden kan seie noko om i kva grad måla vart oppnådd.</p> <p>Mål og delmål bør til dømes innehalde talet på nye trygge kryssingspunkt for fotgjengarar, kilometer med gangveg eller veglys, prosentvis auke i refleksbruk eller sykkelhjelm og talet på gjennomførte tiltak i barnehage, skule eller til ei bestemt trafikantgruppe.</p> <p>Til kapittel 12 har Statens Vegvesen følgjande merknadar:</p> <p>Det er det ikkje alle tiltaka i tabell 6 som er ferdig utfylte, og i enkelte ruter er det ufullstendige setningar. Vi saknar ein kostnadsoversikt på dei ulike tiltaka i Handlingsprogrammet.</p> <p>Det er ein føresetnad at kommunen set av pengar i økonomiplanen til å gjennomføre tiltak på kommunal veg. Då må kostnadane på tiltaket leggjast fram.</p> <p>Det er ein fordel at tiltak som kommunen søker om/ ynskjer midlar til frå Møre og Romsdal fylkeskommune er planlagt nok til at det kan leggjast fram eit kostnadsoverslag.</p> <p>Når det gjeld prosjekt om blinkande lys («SeeMee»)</p>	
--	---	--

	<p>ved gangfelt, er det allereie gjort ein del prøveprosjekt på dette, mellom anna i Trondheim og Hordaland. Resultata viser at dette ikkje har noko særleg effekt og Vegdirektoratet vil ikkje godta fleire prøveprosjekt med blinkande lys i/ved gangfelt.</p> <p>Det er ei god framstilling av tiltaka i tabellane med skisse. Der ansvar står på fylkeskommunen og Statens vegvesen er det viktig at rette avdeling/eining i kommunen tek ansvar for å følgje det opp. Fylkeskommunen og Statens vegvesen vil ikkje handsame tiltaka som er lista opp i Handlingsprogrammet utan at det vert sendt ein konkret søknad.</p> <p>I tabell 9 åtferdsendrande tiltak, står Statens vegvesen, politi og Trygg Trafikk som ansvarlege for tiltaka. Desse aktørane vil ofte vere med å bidra, men det må vere ein innan kommunen som er ansvarleg for at tiltaka blir sett i gang og gjennomført.</p> <p>Det kjem heller ikkje fram i planen korleis den skal følgjast opp, med gjennomføring av tiltak, økonomi og evaluering av måloppnåing.</p>	
<p><b>36. Nettbuss Volda 06.01.2014</b></p>	<p><u>Pkt 1:</u> For mange år sidan vart den kommunale vegen til Mikkjelhaugen med tilknytning til FV 654 omlagt. Dette resulterte bl.a. til at ei busslomme forsvant. Nettbuss Volda ber om å få busslomma på plass igjen.</p> <p><u>Pkt 2:</u> Lisjebøvegen har på begge sider av Bergsøy skule/YHU fått laga etter som vi har forstått, ein snuplass for bilar og bussar. Frå tid til anna blir foreldra og andre oppmoda av skulepolitikarar og skuleledelsen, om å bruke desse snuplassane som i</p>	<p><i>Ny busslomme på denne strekninga er gitt som innspel til Statens Vegvesen. Realisering er, slik ein har oppfatta det, avhengig av prioritering og at det blir sett av økonomiske midlar til gjennomføre tiltaket frå fylkeskommunen.</i></p> <p><i>Grunnen til vanskane er at mange nyttar desse plassane til lengre stans, venting og parkering.</i></p> <p><i>Trafikkforholda langs Lisjebøvegen er ikkje tilfredsstillande. Mange ulike tiltak har vore prøvde gjennom mange år. Blandinga med mange mjuke trafikkantar, personbilar og busstrafikk er ei stor utfordring. Dette er ikkje noko ein klarer å løyse på kort sikt.</i></p>

	<p>desse tilfella blir kalla "av og påstigningspunkt". Nettbuss Volda viser til at dei blir hindra i å snu med buss på desse areala, fordi der står tildels heilt fullt med private bilar som skal sette av eller vente på elevar. Dette går igjen utover vår ruteavvikling. Nettbuss Volda stiller spørsmål om kva som er definisjonen på desse plassane. Er det snuplass, av/påstigningspunkt, rundkøyning, parkeringsplass eller noko anna ? Viser til at dersom det skal brukast til alt anna enn snuplass, for bl.a. bussane, kan dei ikkje bevege seg inn i skuleområdet, for dei er heilt avhengig av å snu. Påpeiker at dei skal, etter ordre frå skulekontoret, ikkje køyre gjennom skuleområdet med anna enn det som er avtale på. Nettbuss viser til at dersom dei ikkje er ønska inn i området, må det vere heilt greitt, då må dei forholde seg til busstoppa på Nygjerdet og ved Herøy kyrkje. Elevane må då gå til og frå desse punkta.</p>	<p><i>Ein har imidlertid forventningar til at ny veg frå Myklebust til badeland/kulturhus og HVGS kan gi betre forhold når den etter planen står ferdig første halvår 2015. Då treng ikkje bussane lenger køyre Lisjebøvegen for å kome fram til desse områda. Vidare er ny skule under planlegging på nedsida av Lisjebøvegen som erstatning for Borga. Ein vil då ha mulegheit for å regulere trafikken på ein mykje betre måte også i området ved barnehagane, Blåhaugen skule og YHU.</i></p> <p><i>Plassane De refererer til i brevet Dykkar, er definerte som snuplassar. Det er ikkje meininga at desse skal nyttast av private til lengre stans, venting eller parkering. Kort stans for av- og påstiging må derimot kunne akseptast. Det er ein slik avgrensa bruk ein har forsøkt å oppmode foreldre og andre føresette til ved behov for bringing og henting av elevar. Lisjebøvegen har som kjent status som offentlig veg. Den må i medhald av dette delast på av dei ulike trafikantane som måtte vere i behov av å ferdast her. For at trafikken i området skal kunne avviklast på ein sikker og god måte, er det nødvendig at den enkelte trafikkant utviser aktsemd då det her ferdast mange mjuke trafikkantar. I medhald av ovannemnde har ein liten tru på at meir skilting i området vil kunne medverke til å betre forholda. Skilt som evt. måtte vise forbod mot stans eller gjennomkøyning, vil i praksis vere vanskeleg å handheve. Inntil nye tilkomstmuligheter ligg føre vil ein i hovudsak måtte leve med dagens situasjon. Ei oppmoding til foreldra om at borna må gå eller sykle til skulen er sendt frå arbeidsgruppa. Vi håper at dette kan føre til mindre trafikk rundt skuleområdet.</i></p>
--	--	---

Følgjande instansar har varsla at dei ikkje har innspel til planforslaget som var sendt på høyring:

- Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) – brev av 10.10.2013.
- Kystverket Midt-Norge – brev av 23.10.2013.
- Søre Sunnmøre landbrukskontor - brev av 27.11.2013

Ref.

Aleksander Zahl Tarberg,  
Planleggar

November 2014



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Rådmannen

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	EKRU	Arkivsaknr:	2014/412
		Arkiv:	000

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
235/14	Formannskapet	03.12.2014
	Kommunestyret	17.12.2014

### KOMMUNEREFORM - LOKAL FRAMDRIFTSPLAN

#### Tilråding frå rådmannen:

Herøy kommunestyre vedtak å fylgje løp 2 i kommunereforma.

Herøy kommunestyre vedtek følgjande prosjektorganisering:

- Styringsgruppe: Kommunestyret
- Prosjektgruppe: Formannskapet
- Referansegruppe: Eit utval representantar frå ulike bransjar i næringslivet (verdiskaparar).
- Prosjektsekretær: Rådmann
- Deltakarar:
  - Ungdomsråd, Elevråd i ungdomsskulane, Innbyggjarar gjennom folkemøter og innbyggjarundersøkingar, Politiske råd og utval, Kommunalt hovudtillitsvalte, Rådmannens leiargruppe.

Herøy kommunestyre vedtek lokal framdriftsplan, jfr. vedlegg.

Særutskrift:  
Fylkesmannen i Møre og Romsdal  
Kommunane på Søre Sunnmøre  
Rådmannens leiargruppe  
Hovudtillitsvalte, her

**Vedlegg:**

Forventningsbrev – Kommunereformen i Møre og Romsdal, brev frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 15. oktober 2014.

**Saksopplysningar:**

Fylkesmannen sendte ut eit «forventningsbrev – Kommunereforma i Møre og Romsdal» til kommunane i Møre og Romsdal den 15. oktober 2014, og på dette grunnlag blir sak om «Kommunereform – lokal framdriftsplan» lagt fram for Herøy kommunestyre. Ved godkjenning av lokal framdriftsplan vil Fylkesmannen i Møre og Romsdal utbetale Herøy kommune eit prosessstøttevederlag på 200.000,-.

Frå Stortingsvedtaket om kommunereforma 18. juni 2014 er det to punkt som bli løfta fram i forventningsbrevet:

1. Alle kommune har ei utgreiingsplikt.
  - a. *Alle norske kommunar skal gjennom ein prosess og diskutere og vurdere alternative samanslåingar.*
2. Det er eit mål å sikre gode og lokalt forankra prosessar.

Forslag til lokal framdriftsplan tek høgde for at begge punkt er sikra.

**Nasjonal framdriftsplan**

Departementet legg opp til to ulike løp for kommunane. Dei kommunane som alt har starta prosessen og gjer kommunestyrevedtak hausten 2015, vil departementet legge til rette for at samanslåingane kan vedtakast på nasjonal nivå seinast i løpet av våren 2016.

Løp 2 gjeld for dei kommunane der kommunestyrevedtak om samanslåing blir gjort våren 2016. Dette gjeld for Herøy kommune. Ny kommunestruktur for desse kommunane gjeld frå seinast 1. januar 2020.

**Lokal framdriftsplan**

Føringane frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal er at lokal framdriftsplan skal fylgje tre faser. Desse er (1) Oppstartsfase (2015), (2) Utgreiingsfase (2015), og (3) Beslutningsfase (2016), jfr. vedlegg. Fylkesmannen legg føringar for at alle kommunestyre i Møre og Romsdal skal i løpet av hausten 2014 ha diskutert og gjort vedtak om korleis dei vil gjennomføre prosessen i eigen kommune. Det er understreka at det er viktig med god dialog med innbyggjarane, organisasjonar, næringsliv, medarbeidarar og tillitsvalte. Spesielt viktig er det å trekke med og involvere ungdommen.

**Vurdering og konklusjon:**

Hovudfokuset i vurderinga av ulike alternativ til ny kommunestruktur må vere kva som er til det beste for innbyggjarane i Herøy kommune. Slik konsekvensvurdering må analysere sterke og svake sider, moglegheiter og trugslar ved ulike alternativ.

**Konsekvensar for folkehelse:**

Usikker.

**Konsekvensar for beredskap:**

Usikker.

Konsekvensar for drift:

Usikker.

Konsekvensar for økonomi:

Usikker.

Fosnavåg, 19.11.2014

Erlend Krumsvik  
Rådmann



Ordf.

Kommunene i Møre og Romsdal

Reg.nr. 2014/412	Saksbeh. AG
17 OKT. 2014	
Ark.kode P	000
Ark.kode S	
J.nr.	Dok.nr. 10
Kassasjon	

Att: Ordfører, rådmann, kommunestyret, formannskapet og ungdomsrådet

## Forventningsbrev - Kommunereformen i Møre og Romsdal

Vi viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsministeren til alle ordførerne fra august i år, der kommunene inviteres til å delta i reformprosessen. Fylkesmannen har fått i oppgave å igangsette, følge opp og legge rammer for de fylkesvise prosessene.

Vi viser også til felles oppstarts samling for kommunereformen, som ble arrangert i Molde onsdag 17.september 2014.

Fra Stortingsvedtaket om kommunereformen 18.06.14 hentes følgende to punkter ut:

### 1) Alle kommuner har en utredningsplikt

Det betyr i praksis at alle kommuner må gå igjennom en prosess i egen kommune og diskutere og vurdere alternative sammenslåinger.

### 2) Det er et mål å sørge for gode og lokalt forankrede prosesser.

Derfor blir første fase i Møre og Romsdal å vurdere hvordan den enkelte kommune skal legge opp prosessen for at den skal få god lokal forankring.

### Nasjonal framdriftsplan:

Departementet legger opp til to ulike løp for kommunene. For kommuner som har startet prosessene tidlig og gjør kommunestyrevedtak innen høsten 2015, vil departementet legge til rette for at sammenslåing skal kunne vedtas på nasjonalt nivå senest i løpet av våren 2016 gjennom en kongelig resolusjon. De nye kommunene er da gjeldene fra 01.01.2018. Et nasjonalt vedtak forutsetter at de kommunale vedtakene er likelydende i de aktuelle kommunene. Dernest må departementet vurdere om den foreslåtte sammenslutningen er i tråd med hovedmålene for reformen.

Kommunale vedtak som ikke er i tråd med målene i reformen, eller hvis det er vedtak om sammenslåing som medfører at mer enn en kommune må flyttes til et nytt fylke, kan ikke avgjøres ved kongelig resolusjon. Disse vedtakene må da vente til departementet fremmer en proposisjon om en helhetlig kommunestruktur våren 2017.

For de aller fleste kommunene er det løp 2 som er mest aktuelt, dvs at kommunestyrene fatter vedtak om hvem man ønsker å slå seg sammen med i løpet av våren 2016. De nye kommunene blir da gjeldende fra 01.01.2020.

### **Lokal framdriftsplan i Møre og Romsdal: (se vedlegg)**

#### **Fase 1: Oppstartsfase (Høsten 2014)**

I løpet av høsten skal alle kommunestyre i Møre og Romsdal ha diskutert og gjort vedtak om hvordan de vil kjøre prosessen i sin kommune. Viktige stikkord her er å etablere god dialog med innbyggerne, organisasjoner, næringsliv, medarbeidere og tillitsvalgte. Spesielt viktig er det å trekke med og involvere ungdommen.

I forarbeidet vil det være en fordel at man har samkjørt med aktuelle nabokommuner for sammenslåing, slik at man kan ha noen felles milepæler i kommunenes prosessplaner. Vedtaket sendes fylkesmannen innen 31.12.2014, og Fylkesmannen bevilger kr 200 000 til hver kommune i prosess-støtte på bakgrunn av vedtaket. Byene får kr 500 000. (Skjønnsmidler).

Alle kommuner oppnevner en egen kontaktperson.

#### **Fase 2: Utredningsfase (2015)**

Dersom noen kommuner i Møre og Romsdal vil være med på det raskeste løpet som Stortinget har gitt mulighet til, så kreves det at det fattes likelydende vedtak i de aktuelle kommunestyrene i løpet av 2015.

Departementet har laget et verktøy hvor man på en enkel måte kan få fram viktige faktaopplysninger som man kan diskutere og vurdere ut i fra. Denne anbefales å bruke; [www.nykommune.no](http://www.nykommune.no). Faktaopplysningene som fremkommer her er hentet ut fra de kriteriene som Telemarksforskning pleide å legge til grunn i sine tidligere utredninger om kommunesammenslåing.

Når det gjelder grensevurderinger mellom kommuner og fylkeskommuner, må dette vurderes samtidig.

For å sikre at alle kommunene kommer godt i gang, og vil kunne levere innen fristen i 2016, vil vi be om en kort statusrapport fra den enkelte kommune innen 01.07.2015.

Det er også viktig å legge godt til rette for opplæring av nye folkevalgte med spesiell fokus på kommunereformen.

#### **Fase 3: Beslutningsfase (Våren 2016)**

Sitat fra departementets oppdragsbrev til fylkesmannen:

*«Alle kommuner skal fatte kommunestyrevedtak innen sommeren 2016, og disse skal meldes inn via Fylkesmannen. I tillegg skal Fylkesmannen på selvstendig grunnlag gjøre en vurdering av om de samlede kommunestyrevedtakene der det legges vekt på helheten i regionen og fylket. I Fylkesmannens tilbakemelding til departementet bes det om at det blir*

*gjort en vurdering om vedtakene er i tråd med hovedpunktene i reformen, jfr. kap 4 i kommuneproposisjonen for 2015.» Sitat slutt*

Fylkesmannen har derfor laget et forslag til mal som kan brukes når saken om prosess i den enkelte kommune legges fram for kommunestyret i løpet av høsten.

I Inndelingslova er det et krav at innbyggerne skal høres. Dette bør skje når sammen-  
slåingsalternativene er klare. Det kan gjøres gjennom spørreundersøkelser, som KMD vil  
legge tilgjengelig på sine nettsider, eller gjennom folkeavstemminger. Folkeavstemminger i  
Norge er av rådgivende karakter. Vedtaket gjøres i kommunestyrene. Det gis kr 100 000 i  
støtte til alle kommuner som har tatt med innbyggerne på høring. (Meldes inn via  
Fylkesmannen for utbetaling.)

En forutsetning for gode prosesser er godt samarbeid mellom kommuner, regionråd,  
fylkesmann og KS. Det vil Fylkesmannen jobbe aktivt for å bidra positivt inn i.

Fylkesmannen vil for øvrig kunne bidra med:

- Juridiske avklaringer knyttet til reforma
- Råd og veiledning underveis i prosessen
- Som innledere i lokale møter og arrangement;
- Samtalepartner for øverste administrative og politiske ledelse
- Bindeledd til Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Prosjektskjønn til kommunenes og regionrådenes arbeid med reformen

Kommunene står foran store utfordringer i tida som kommer, både knyttet til  
befolkningsutvikling og behovet for å få tak i arbeidskraft til å løse de viktige  
velferdsoppgavene de har ansvaret for. Diskusjonen om veien videre for å ta tak i disse  
utfordringene, og møte innbyggernes krav og forventninger, er en av de viktigste  
utviklingsoppgavene lokalpolitikere nå er bedt om å følge opp i egne kommuner.

Vedlagt følger 4 lysark som beskriver mer detaljert prosessens 3 hovedfaser. Vedlagt følger  
også en mal som kan brukes i forbindelse med sak fram til kommunestyrene for å sikre at  
man kommer til å vurdere og svare ut det som er Stortingets målsettinger med reformen.

Vi ser fram til å samarbeide med dere om dette viktige arbeidet.

Med vennlig hilsen

Lodve Solholm

Rigmor Brøste

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.*

Kontaktpersoner hos Fylkesmannen: «Team kommunereform» - eksp: 71 25 84 43

Lodve Solholm, fylkesmann	tlf 415 15524
Rigmor Brøste, ass. fylkesmann og prosjektansvarlig	tlf 926 59401
Vigdis Rotlid Vestad, prosjektleder	tlf 991 58549
Helge Mogstad, direktør Justis og beredskap	tlf 926 42280
Martin G. Mortensen, fagkoordinator kommuneøkonomi	tlf 995 73286
Sissel Hol, rådgiver kommuneøkonomi	tlf 949 85544

Epost adresser: fornavn.etternavn@fylkesmannen.no

Aktuelle nettsider:

[www.nykommune.no](http://www.nykommune.no)  
[www.kommunereformen.no](http://www.kommunereformen.no)  
[www.fylkesmannen.no/More-og-Romsdal](http://www.fylkesmannen.no/More-og-Romsdal)  
[www.ks.no/More-og-Romsdal](http://www.ks.no/More-og-Romsdal)  
[www.kdu.no](http://www.kdu.no) (Distriktsentrene)

Vedlegg:

Lysark med de tre hovedfasene.  
 Forslag til mal.

Kopi:

Romsdal Regionråd	Torget 4	6413	MOLDE
KS Midt-Norge	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Møre og Romsdal Fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Distriktssenteret	Ogndalsvegen 2	7713	STEINKJER
Sunnmøre Regionråd	Postboks 1521	6025	ÅLESUND
ORKidê c/o Nordmøre Næringsråd	Postboks 161, Kongens Plass	6501	KRISTIANSUND N



Fylkesmannen i Møre og Romsdal

## Lokal framdriftsplan i Møre og Romsdal

2014

2015

2016

Fase 1  
Oppstarts-  
fase

Fase 2  
Utrednings-  
fase

Fase 3  
Beslutnings-  
fase

Trygg framtid for folk og natur



Fylkesmannen i Møre og Romsdal

## Fase 1 - Oppstartsfase

- Alle kommuner i MR skal i løpet av høsten legge fram en sak for sitt kommunestyre hvor politikerne tar stilling til hvordan og hvilke tiltak man skal gjennomføre for å få til en god prosess i egen kommune? (Forslag til mal utarb. av FM)
  - Eks hvor ofte skal dette være tema i K-styret ?
  - Hvilke grupper bør trekkes inn ?  
Ungdom, frivillige, næringslivet ?
  - Hvordan høre innbyggerne?
  - Egen «Tenketank» i hver kommune ?

Frist er satt til **31.12.2014** for å sende vedtaket inn til Fylkesmannen. Vedtak gir kr 200 000 i prosess støtte i 2015. Byene får kr 500 000

Trygg framtid for folk og natur





Fylkesmannen i Møre og Romsdal

## Fase 2 - Utredningsfase

- Del 1: Våren 2015 (før valget)
- Kartlegging av kommunens utfordringsbilde"- bærekraftighet på sikt
- 01.07.2015 – Underveisrapportering fra kommunene
- Del 2: Høsten 2015 (Etter valget)
  - Nytt K-styre konstitueres i okt/nov.
  - Folkevalgtopplæring med ekstra fokus på kommunereformen – KS i samarbeid m/FM

Trygg framtid for folk og natur



Fylkesmannen i Møre og Romsdal

## Fase 3 - Beslutningsfase

- I løpet av 1. tertial 2016 skal alle kommunestyrer behandle en sak om sammenslåing av kommuner. Sammenslåingsvedtak krever likelydende vedtak i de aktuelle kommunene!
- Frist for innsending av vedtaket til FM: **1.7.2016**
- Høsten 2016: Fylkesmannen oppsummerer vedtakene fra 36 kommuner og sender over til KMD innen 31.12.2016. Tenketanken brukes fortsatt som referansegruppe!

Trygg framtid for folk og natur





## Fylkesmannen i Møre og Romsdal

### Mal for sak om kommunereform og prosess til politisk behandling.

*Fylkesmannen har laget et forslag til hva en politisk sak om kommunereformen bør inneholde. Det er selvsagt fritt fram om kommunene ønsker å bruke denne eller ikke.*

#### Utgangspunkt:

- Målet for reformen er uttrykt slik:
  - *Gode og likeverdige tjenester til innbyggerne*
  - *Helhetlig og samordnet samfunnsutvikling*
  - *Bærekraftige og økonomisk robuste kommuner*
  - *Styrke lokaldemokratiet og gi større kommuner flere oppgaver*

*Disse 4 målene skal alle kommunene gjøre sine vurderinger av i løpet av prosessen fram mot vedtak våren 2016, og målene bør være med i alle saker som fremmes politisk om kommunereformen.*

- Ekspertutvalget kommer med sin sluttrapport til regjeringen 01.12.2014. Denne rapporten inneholder en vurdering om kommunene skal få enda flere oppgaver, og i så fall hvilke type oppgaver. Dette blir lagt fram i en Stortingsmelding våren 2015. Det er viktig å presisere at om dagens oppgaveportefølje fortsetter, så er det mer enn god nok grunn til å jobbe med kommunesammenslåinger for å skape robuste kommuner. Om det kommer enda flere oppgaver, så må kommunene bare bli enda mer robust og solid.
- Forslag til nytt inntektssystem kommer i Kommuneproposisjonen våren 2016. Det har allerede nå kommet signaler om at inntektssystemet vil bli lagt om slik at dette er med å underbygge regjeringens målsetting om færre, større og mer robuste kommuner. Man kan derfor ikke tillegge dagens inntektssystem en avgjørende betydning inn i vurderingen av hvilke kommuner som bør slå seg sammen.

#### Forslag til innhold:

Fylkesmannen oppfordrer hvert kommunestyre til å gjøre vedtak om hvordan prosessen skal gjennomføres lokalt i egen kommune. Det skal gis tilbakemelding med kopi av vedtak til Fylkesmannen i Møre og Romsdal innen 31.12.2014.

Ved behandling i kommunestyret bør saken gi avklaring på;

A. Mandatet for prosessen i egen kommune:

Med brev fra Statsråd Sanner til alle ordførere datert 26.08.2014, og med forventningsbrevet fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal datert 15.10.2014 har kommunene fått en samlet oversikt over det som er oppgaver og mandat i kommunereformen, nasjonalt og lokalt.

Spørsmål om grensejusteringer mellom kommuner og deling av kommuner er spørsmål som forutsettes tatt opp i den samme prosessen som nå starter opp. Det kan også legges opp til prosesser på tvers av dagens fylkesgrenser.

Det bør allerede nå i høst ( fase 1) gjøres en vurdering om hvilket «løp» kommunen vil legge opp sin prosessplan etter. Stortinget har gitt mulighet for å få til en kommunesammenslåing allerede fra 01.01.2018 om man har et alternativ som er rimelig omforent. Betingelsen for å bli med på «lyntoget» er at det fattes likelydende vedtak i de aktuelle kommunene i løpet av høsten 2015.

B. Organisering/involvering for å få gode og lokalt forankrede prosesser:

Kommunestyret må ta stilling til hvordan prosessen skal organiseres i egen kommune:

- Referansegruppe?
- Prosjektgruppe?
- Prosjektsekretær/-leder?

Det må gå fram hvem som skal delta i prosessen:

- Politisk (posisjon og opposisjon). Behov for mer frikjøp?
- Administrativt
- Tillitsvalgte
- Interessegrupper som f eks ungdomsråd, næringsforum, NHO/LO lokalt

Kommunestyret bør også mene noe om hvor ofte de vil ha kommunereform oppe som tema på sine møter. Å vise lokal politisk lederskap vil blant annet bety at kommunestyret er tett på hele veien, og deltar aktivt i prosessen.

C. Informasjonsstrategi – internt og eksternt:

Ta stilling hvordan dere kan nå ut til alle innbyggerne og ansatte gjennom en informasjonsstrategi. Ta også stilling til hvor ansvaret for å informere skal ligge,- bruk av aviser, internett, facebook ol.

D. Faktagrunnlag/innhenting av fakta/utfordringsbilde:

Målet for reformen er uttrykt slik:

- a. Gode og likeverdige tjenester til innbyggerne*
- b. Helhetlig og samordnet samfunnsutvikling*
- c. Bærekraftige og økonomisk robuste kommuner*

d. *Styrke lokaldemokratiet og gi større kommuner flere oppgaver*

Disse målene skal være med å løse utfordringene i 20-40 år framover. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utviklet et verktøy med fakta om alle kommuner som er lett tilgjengelig for alle på nett. [www.nykommune.no](http://www.nykommune.no)

Dette verktøyet inneholder kriterier og faktaopplysninger som blant annet Telemarksforskning har brukt i sine tidligere rapporter om kommunesammenslåinger.

Dermed er det lagt godt til rette for at alle kommuner skal kunne hente fram fakta til sitt utfordringsbilde på en enkel måte.

E. Folkemøter/temamøter/involvering:

Kommunestyret må fra starten av i prosessen ta stilling til hvordan man involverer innbyggere, organisasjoner og ansatte på en god måte. Det er opp til kommunen selv å avgjøre om de ønsker å spørre etter innbyggernes råd ved folkeavstemning eller benytte en spørreundersøkelse. Men, innbyggerne skal høres. Kommunal- og moderniseringsdepartementet holder på å utarbeide en slik spørreundersøkelse som alle kommuner kan velge å bruke. Den blir lagt ut på hjemmesida til departementet så snart den er klar.

F. Kommunenes egen aktivitets- og milepælsplan:

Det bør utarbeides og vedtas en lokal milepælsplan som viser de ulike aktivitetene den enkelte kommune mener det er riktig og viktig å jobbe med for å kunne svare ut oppgaven med gode lokale prosesser og gjøre kommunestyret i stand til å fatte et vedtak om kommunesammenslåing våren 2016. Aktivitetsplanen kan og bør justeres etter hvert som prosessen går framover.

Aktivitetsplanen med milepæler må være slik at hver enkelt kommune sommeren 2016 kan si at man faktisk fikk til å kjøre en god lokal prosess i forbindelse med kommunereforma!

Lykke til!

## Delegerte saker frå avdelingane

DS 43/14 Gnr 34 Bnr 22 - Klage på gebyr 14.11.2014 00:00:00

DS 44/14 Gnr 34 Bnr 22 - Klage på gebyr 17.11.2014 00:00:00

Referatsaker

Referatsaker

ORDFØRER

HERØY KOMMUNE RÅDMANNEN	
Reg.nr. 2014/4	Saksbeh. HS
11 NOV. 2014	
Ark.kode P	
Ark.kode S	
J.nr.	Dok.nr.
Kassasjon	



LIONS RØDE FJÆR 2015

Herøy kommune  
v/ordfører  
Postboks 274,  
6099 FOSNAVÅG

Hovin, 9 november 2014

### Søknad om gave til Lions Røde Fjær 2015: *Støtt Lions' forebyggende arbeid for barn og unge i Norge!*

Lions Norge, Distrikt 104 B søker herved din kommune om et økonomisk bidrag på minimum kr. 2,- pr. innbygger til innsamlingsaksjonen Lions Røde Fjær 2015 (LRF2015).

Lions Røde Fjær ble arrangert for første gang i 1966 og er Lions Norges største innsamlingsaksjon. I 2015 går inntektene fra aksjonen til Stiftelsen Det er mitt valg som arbeider på ideelt grunnlag med det landsomfattende barne- og ungdomsprosjektet MITT VALG. Prosjektet tilbys kostnadsfritt til landets kommuner og fylkeskommuner.

#### MITT VALG

MITT VALG er et undervisningsopplegg som bidrar til å skape et trygt og godt læringsmiljø for elever og som styrker barnehageansattes og læreres kompetanse. Opplegget er holdningsskapende og forebyggende med hensyn til problematferd som mobbing og rusmisbruk, og barn og unge hjelpes til å fungere godt på skolen, i fritiden og gjennom livet.

Undervisningsopplegget setter fokus på å utvikle positive sosiale og emosjonelle ferdigheter hos barn og unge, og det legges stor vekt på å kvalifisere og motivere pedagogisk personale i barnehage og skole gjennom en obligatorisk metodisk skolering.

MITT VALG er skreddersydd for barnehagen, grunnskolen og videregående skole, men kan også benyttes av andre som jobber med barn og unge som for eksempel fritidsklubber, idrettslag og trossamfunn. Programmet er utviklet av norske pedagoger og tilpasset Kunnskapsløftet og gjeldende rammeplan for barnehagen, og det er anbefalt av Utdanningsdirektoratet. MITT VALG er politisk og religiøst nøytralt.

Hittil har over 260 norske kommuner benyttet MITT VALG, over 40 000 norske barnehageansatte og lærere har gått på MITT VALG-kurs, og over 600 000 barn og unge har deltatt i MITT VALG. Evaluering i Norge og internasjonal forskning ([www.casel.org](http://www.casel.org)) har dokumentert programmets positive effekt, og en forskergruppe ledet av professor Thomas Nordahl har plassert MITT VALG i en kategori programmer med dokumentert effekt.

#### Lions Røde Fjær 2015

LRF2015 finner sted 2. – 8. februar 2015 og målet er å samle inn 30 millioner kroner. Aksjonen er en nasjonal kampanje som gjennomføres på frivillig basis i regi av Lionsklubbene i Norge. Røde Fjær-aksjonen er først og fremst en bøssebæreraksjon, og denne skal finne sted lørdag 7. og søndag 8. februar. I tillegg oppfordres Regjeringen, næringslivet, kommuner og fylkeskommuner til å bidra med gaver.

Lions Norge oppfordrer samtlige norske kommuner og fylkeskommuner til å bidra til Lions Røde Fjær 2015, og vi håper at også din kommune vil støtte Stiftelsen Det er mitt valgs viktige arbeid for barn og unge over hele Norge.

#### Hva går pengene til?

Midlene skal gi kommuner og fylkeskommuner over hele landet muligheten til å velge MITT VALG, barnehager og skoler over hele landet muligheten til å ta i bruk MITT VALG og mange flere barn og unge muligheten til å delta i MITT VALG.

MITT VALG skal blant annet styrkes gjennom ansettelse av flere instruktører, oppgradering og videreutvikling av kursmateriellet, tettere oppfølging av deltakerne og forskningsbasert evaluering. Over en femårsperiode vil stiftelsen kunne skolere flere tusen ansatte i barnehager og på skoler, og flere titalls tusen barn og unge over hele landet vil nyte godt av denne satsingen.

Gjennom tidlig, systematisk og langsiktig satsing på holdningsskapende og forebyggende arbeid vil Stiftelsen Det er mitt valg kunne bidra til å bygge trygge og velfungerende barn og unge, samt sikre at færre voksne faller utenfor og må repareres av samfunnet.

#### **Mer om MITT VALG**

Det er mitt valg er en ideell stiftelse som mottar tilskudd fra Lions Norges Tulipanfond og Helsedirektoratet. I tillegg finansieres stiftelsens aktivitet av de lokale Lions-klubbene gjennom direkte støtte til hvert MITT VALG-kurs for barnehageansatte og lærere.

MITT VALG er et læringsmiljøprogram som fokuserer på å bygge selvtillit og gode relasjoner, samt på å lære barn og unge å ta ansvar, se konsekvenser av egne handlinger og vise empati. Kommunikasjon, mestring og utvikling av evnen til å ta gode valg står sentralt.

MITT VALG drives på ideelt grunnlag og gjennomføres på frivillig basis i norske lokalsamfunn. Prosjektet skaper lokalt engasjement og tilfører samfunnet varige verdier gjennom forebyggende og holdningsskapende aktivitet for barn og unge.

Se vedlagte brosjyre for mer informasjon eller besøk Det er mitt valgs nettside: [www.determittvalg.no](http://www.determittvalg.no)

#### **Mer om Lions Røde Fjær**

Lions Røde Fjær er en av Norges mest tradisjonsrike innsamlingsaksjoner. Aksjonen finner sted ca. hvert 5. år, og hittil har Lions Norge fordelt nærmere 160 millioner kroner til gode formål gjennom Lions Røde Fjær. Eldre, synshemmede, kreftpasienter og leddgiktrammede er blant mottakerne av disse midlene.

Lions Norge er medlem av Innsamlingskontrollen.

**Og husk - "Det er bedre å bygge barn enn å reparere voksne!"**

Med vennlig hilsen



Kjell J. Gylland  
Distriktsansvarlig Lions Røde Fjær 2015  
Lions Norge Distrikt B

Vedlegg: Brosjyre om MITT VALG

