

Ettersending av dokument til møte i formannskapet 19.01.2015

Politiske saker:

- | | | |
|-----------------|---|-------|
| PS 3/16 | Larsen: Trekk klage – reguleringsplan område B60 Strand | s. 1 |
| PS 14/16 | Planid 2012012 Fylkesveg 651 – E39 Småbåthamna - Elvadalen | s. 3 |
| PS 15/16 | Spørsmål om anke av skjøn, gbr 19/2/89 | s. 63 |
| PS 16/16 | Flytting av ungdomssteget ved Austefjord skule – iverksetting av vedtak | s. 76 |

Orienteringssak:

- | | | |
|-----------------|--|--------|
| OS 14/16 | Kommunereformen – referat frå forhandlingsnemndene Ørsta og Volda 11.01.2016 | s. 100 |
|-----------------|--|--------|

Vedlegg til sak PS 3/16 – Reguleringsplan område
B60 Strand

Larsen: Trekk klage, datert 15.01.2016

75 3/16

Sonja Håvik

Fra: Thomas Busker Larsen [blaasen@hotmail.com]
Sendt: 15. januar 2016 10:28
Til: V-Postmottak
Emne: trekking av klage nr 2012/2636

Viser til klage sendt 03.01.16 nr 2012/2636. Jeg ønsker å trekke klagen knyttet til Strandfeltet før den kommer opp i formannskapet 19.01.16. Det er ønskelig at klagen heller blir sendt som en merknad til trafikkplanen som er under utarbeiding.

mvh
Thomas Busker Larsen

**PS 14/16 Planid 2012012 Fylkesveg
651 – E39 Småbåthamna-Elvadalen**



SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Per Heltne

Arkivsak nr.: 2013/109

Arkivkode: 2012012

Utvalsaksnr

14/16

Utval

Formannskapet

Møtedato

PLANID 2012012 FYLKESVEG 651 - E39 SMÅBÅTHAMNA - ELVADALEN

Administrasjonen si tilråding:

1. Etter vurdering av innspel ved offentleg ettersyn og eit sterkt ynskje om ei enklare planløyning for vegen gjennom Volda sentrum, -betre tilpassa ein framtidig situasjon der Voldatunellen er på plass og E39 er flytt dit, finn ein ikkje å kunne tilrå godkjenning av den fremja planløyninga, slik denne vart utlagt til offentleg ettersyn.
2. I samsvar med konklusjonen i felles gjennomgang etter offentleg ettersyn og framlegg frå Statens vegvesen ber ein om at det vert utarbeidd ei endra planløyning meir tilpassa den framtidige sentrumsfunksjon som vegen skal ivareta, jf m.a utviklingsplan for Volda sentrum, og der planforslaget frå Gehl arkitekter (på vegne av prosjektgruppa for utvikling av Volda sentrum) vert justert slik at det har akseptable løysingar med omsyn til trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantar.

Vedleggsliste:

Statens vegvesen - Notat etter gjennomgang av innspel etter off ettersyn.

Merknader ved offentleg ettersyn:

Miljøpartiet Dei Grøne

Volda Arbeidarparti

Utviklingsplan Volda sentrum- Gehl arkitekter

Planomtale –datert august 2014

Reguleringskart datert

Reguleringsføresegner

Forprosjekt konstruksjonar

Uprenta saksvedlegg:

Kommunedelplan Volda sentrum

Støyberekning – Asplan Viak

Flom og vannlinjeberekning

Saksopplysningar:

Statens Vegvesen varsla i samråd med Volda kommune oppstart av reguleringsplan i Volda sentrum på strekninga frå småbåthamna til Elvadalen, med brev/kunngjering den 14.01.2013. Målsettinga med planarbeidet var å utarbeide ein detaljreguleringsplan for omlegging/utbetring av denne vegstrekninga med grunnlag i gjeldande kommunedelplan for Volda sentrum som ved gjennomføring vil kunne gje betre trafikkflyt og trafikktryggleik på vegstrekninga.

Ved oppstart vart det m.a vist til at det største problemet for gjennomgangstrafikken i dag er den skarpe svingen rett nord for brua ved Industrigata der store bilar som skal austover må nytte motgåande køyrefelt for å komme inn på brua.

Vidare at krysset mellom E39 og Industrigata er problematisk for trafikk som kjem opp langs elva og skal svinge til venstre inn i Industrigata.

Det vart også vist til den oppstuvning som oppstår i Industrigata som fylgje av tett trafikk på E39 og vikeplikt mot denne vegen.

Gode løysingar i konflikt med elvestrengen og med stigning i bru/kryssområda vart også vist til som utfordrande.

Planarbeidet har vore gjennomført i regi av Statens Vegvesen.

Ved oppstart var det sett fylgjande mål for prosjektet:

- ein reguleringsplan som ved gjennomføring gir betre trafikktryggleik og betre framkomst, særleg for kollektivtrafikken.
- som kan bidra til å utvikle sentrumskvalitetar og gjere det attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport.
- planlagt med kurvatur og vegbredde slik at også store kjøretøy kan kome gjennom alle kryss på strekninga utan at dette fører til vesentleg konflikt med framkomsten for anna (møtande) trafikk.
- skal gi meir logiske og oversiktlege kryssløysningar der bilar som skal svinge til venstre ikkje blokkerer for gjennomgangstrafikken på E39.
- skal gje grunnlag for redusert tal på trafikkulykker og redusert alvorsgrad på dei ulykkene som skjer med spesiell vekt på løysingar for mjuke trafikantar.
- Ved inngrep i elva skal vassføring og naturmiljø ivaretakast.

I planprosessen har ein søkt å sikre aktiv medverknad og god informasjon til partar i området. Det har soleis vore gjennomført orienteringsmøte med partar i området med gjennomgang av planutkast og orientering om dei underliggende faglege vurderingar for valt løysing. Det har også vore kontakt direkte mot enkelte partar knytt til dei innspel som kom inn ved førehandsvarsling.

Med brev av 22.08.2014 mottok kommunen framlegg til reguleringsplan for området med ønskje om utlegging av plan til offentleg ettersyn.

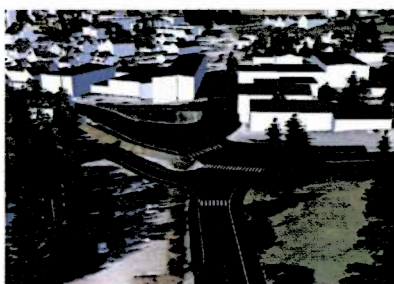
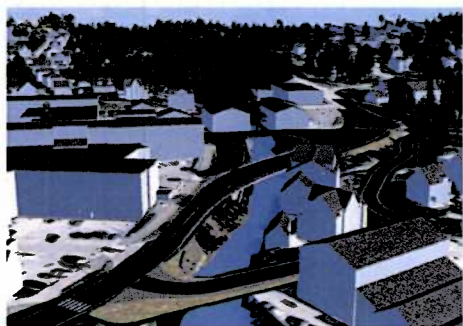
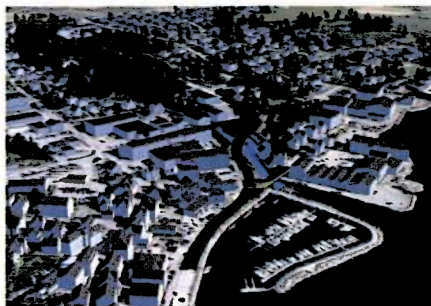
Dette vart handsama av Volda formannskap den 17.02.2015, som sak PS 22/15, og det vart gjort slikt vedtak:

1. *Framlegg til reguleringsplan "E39 - Volda hamn – Elvadalen, slik det går fram av planomtale, plankart og føresegner datert august 2014 vert å legge ut til offentleg ettersyn i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12-10.*
2. *Formannskapet viser til dei viktige arbeida som er i gang knytt til tettstad-prosjektet "Mellom Bygningane i Volda" og utviklingsplan for området på Øyra sør for elva (Mega/ Hamna 20/Mylna/Langvatn m.fl), og føreset at det i høyringsfasen vert teke naudsynte initiativ for samordning av desse interessene inn mot endeleg utforming av dette aktuelle planprosjektet.*

3. Formannskapet syner til tidlegare vedtak frå Volda kommune om redusert fartsgrense gjennom Volda sentrum og ber om det i denne reguleringsplanen vert lagt inn krav til fartsgrense 40 km/t i reguleringsområdet.
4. Statens vegvesen vert bedt om å vurdere betre kryssløysing ved den nedre brua i inngangen til Megaområde

Planframlegget vart justert til samråd med vedtak og lagt ut til offentleg ettersyn den 19.02.2015.

Eg viser til vedlegg med planomtale, og framlegg til plankart og føresegner. Nedanfor utsnitt frå plankart og illustrasjonar i plandokumentet.



Gjennomgang av innspel ved offentleg ettersyn og vidare handsaming av plan:

Ved offentleg ettersyn har ein frå Fylkesmannen og M.R.Fylkeskommune ikkje vesentlege merknader til planframlegget. Planen kan såleis ome in ynskjer det vidare handsamast/godkjennast av kommunen.

I høyringsfasen har ein lokalt motteke fleire merknader som går sterkt i mot dette framlegget som vart lagt ut til offentleg ettersyn og som låg til grunn i vedteken kommunedelplan for Volda sentrum.

Utlegging av plan kom også samtidig med pågåande prosjektarbeid ”utviklingsplan for Volda sentrum”, og vart også tema i haustens valkamp ved kommunevalet 2015.

Vesentlege merknader har ein såleis motteke frå Miljøpartiet dei grøne, frå Volda Arbeidarparti og frå Prosjektgruppa for utvikling av Volda sentrum- ved Gehl Arkitekter. Eg viser til vedlegg til saka der desse er med.

Med bakgrunn i dei klare frårådingane i innspela vart det gjennomført møte mellom Statens Vegvesen og representantar for kommunen, der desse innspela vart drøfta og ulike mulegheiter for vidare plangrep og framdrift vart vurdert.

Statens vegvesen v/ prosjektleiar Siv Sundgot har ut frå dette utarbeidd notat datert 10.11.2015 (referat frå møte), der ein skisserer ulike alternativ for vidare handsaming av planprosjektet og kva alternativ som det var semje om og som vert tilrådd.

Frå notatet vil eg vise til:

"Politikarane i Volda ønsker ikkje løysinga som har vore ute til offentleg ettersyn. Kommunen ønsker at også andre alternativ skal vurderast.

Desse alternativa bør:

- *ha mindre overdekking av elva*
- *vere tilpassa ei framtid der halvparten av trafikken skal gå i tunnel*
- *vere basert på prinsippa for miljøgater.*

Volda kommune sin administrasjon vurderer at det er politisk meir akseptabelt med ei ny breiare bru enn ei bru på skrå over elva." (jf. Innspela).

Som konklusjon for vidare prosess vart det etter møtet skissert fylgjande:

"Statens Vegvesen vegvesen skal vurdere andre alternativ og tilrå kva alternativ som kan vere aktuelle å arbeide vidare med. Desse alternativa er:

- *0-alternativet*
- *Skråbru (om lag som utlagt framlegg)*
- *ny bru med eksisterande plassering*

Statens vegvesen gir ei tilråding om kva alternativ vi meiner ein bør gå vidare med, og evt. kva alternativ som ikkje kan akseptast dersom vegen sin funksjon ikkje vert ivaretatt. Notatet må vere tydeleg når det gjeld kva tekniske løysingar som er akseptable.

Volda kommune legg fram saka for politisk handsaming. Statens vegvesen må inviterast til å delta. Alt etter kva som vert konklusjonen i møte, så kan planarbeidet fullførast."

Med grunnlag i dette har statens vegvesen gjort ein samla gjennomgang og vurdering (jf notat datert 10.11.15) og gitt fylgjande konklusjon:

"Etter Statens vegvesen si vurdering kan planforslaget frå Gehl justerast slik at det har akseptable løysingar med omsyn til trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantar. Vi vil ikkje gå vidare med ei løysing med lysregulering og løysinga vil innebere bygging av ny bru.

Dette krev omfattande endringar i planforslaget som har vore på høyring."

Vurdering og konklusjon:

Sidan initiativet vart teke om få fram plan for ny bru- og kryssløysing ved Industrigata, så har situasjonen endra seg ved at Voldatunnellen som skal avløyse trafikken gjennom Volda sentrum har kome mykje nærare ei realisering.

Kommunedelplanen er godkjent, reguleringsplanlegginga startar opp med det første, og det er rimeleg at planen vert prioritert i komande periode for Nasjonal Transportplan.

Det er uansett fornuftig å prioritere Voldatunnellen, slik at ei enklare og mindre dominerande bru-/kryssløysing gjennom Volda sentrum kan vere tilfredsstillande.

I samsvar med denne endra situasjonen, og konklusjonen i felles gjennomgang av innspel ved offentleg ettersyn, vert no framlegg frå Statens vegvesen gjennom saka no fremja for ny politisk handsaming.

Ut frå innspela i saka og omsynet til ei løysing meir tilpassa den framtidige sentrumsfunksjon som vegen skal ivareta, jf m.a utviklingsplan for Volda sentrum, vil ein rå til at ein sluttar seg til tilråding frå statens vegvesen, om at:

"Planforslaget frå Gehl arkitekter (på vegne av prosjektgruppa for utvikling av Volda sentrum) vert justert slik at det har akseptable løysingar med omsyn til trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantar, og at det vert gjort endringar i planforslaget i samsvar med dette".

Løysinga vil innebere bygging av ny bru og er såleis ei omfattande endring av plan som må ut til nytt offentleg ettersyn.

Helse og miljøkonsekvensar:

Ivareteke gjennom planprosess.

Økonomiske konsekvensar:

Planarbeidet gjennomført i regi av Statens vegvesen.

Godkjent plan med tilhøyrande kostnadsvurdering vil gje grunnlag for at prosjektet kan bli vurdert prioritert i framlegg til neste NTP-periode.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Søkt vurdert og ivareteke gjennom planprosess og tilrådde løysingar.

.....

Rune Sjurgard
rådmann

Utskrift av endeleg vedtak:

Går som melding til Statens vegvesen –med sikte på endring av planframlegg før ny ulegging til offentleg ettersyn.

Kopi:

Utvikling
Mellom bygningane i Volda
Volda Arbeidarparti
Miljøpartiet Dei Grøne



Statens vegvesen

Referat

Dato: 23.10.2015
Tid: 09.00–10.00
Referent: Siv K. Sundgot

Saksbehandler/telefon:
Siv Karen Sundgot / 70175077
Vår dato: 10.11.2015
Vår referanse: 15/216737-1

Referat frå møte med Volda kommune – E39 Volda sentrum – reguleringsplan Volda hamn–Elvegata

Møte nr.: 3
Sted: Statens Vegvesen, Ålesund
Møteleder: Siv K. Sundgot
Til stede: Lisbeth Smørholm, Gitte Beiermann, Robin Sætre, (SVV), Asbjørn Aasebø,
Torgeir Stensø og Per Heltne (VK)
Forfall: Per Walderhaug, (SVV), Rune Sjursgard og Arild Iversen (VK)
Kopi: Gitte Beiermann
Lisbeth Smørholm
Robin Sætre

Ansvar / frist

Sak 1: Volda kommune si vurdering av saka

Politikarane i Volda ønsker ikkje løysinga som har vore ute til offentleg ettersyn. Kommunen ønsker at alternativ skal vurderast. Desse alternativa bør

- ha mindre overdekking av elva
- vere tilpassa ei framtid der halvparten av trafikken skal gå i tunnel
- vere basert på prinsippa for miljøgater.

Volda kommune sin administrasjon vurderer at det er politisk meir akseptabelt med ei ny breiare bru enn ei bru på skrå over elva.

Sak 2: Vidare arbeid

Statens vegvesen utarbeider eit notat der dei vurderer dei tre alternativa:

Siv/ 3. nov

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Vestre Olsvikveg 13
6019 ÅLESUND

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadso

	Ansvar / frist
<ul style="list-style-type: none"> • 0-alternativet • skråbru • ny bru med eksisterande plassering <p>Statens vegvesen gir ei tilråding om kva alternativ vi meiner ein bør gå vidare med, og evt. kva alternativ som ikkje kan akseptrast dersom vegen sin funksjon ikkje vert ivaretatt. Notatet må vere tydleg når det gjeld kva tekniske løysingar som er akseptable.</p>	
<p>Volda kommune legg fram saka for politisk handsaming. Statens vegvesen må inviterast til å delta. Alt etter kva som vert konklusjonen i møte, så kan planarbeidet fullførast.</p>	VK/
<p>Sak 3: Eventuelt – Prosjektering av miljøgate</p> <p>Volda kommune er i gang med et prosjekt i samarbeid med Regional og Næringsavdelinga i Fylkeskommunen. Ein ønsker ei avklaring på om Statens vegvesen kan bidra med midlar til prosjektering av miljøgate. Statens vegvesen gir tilbakemelding når Volda kommune kjem med ein formell førespurnad.</p>	VK/ SVV/

E39 Volda sentrum

0-alternativet. Dagens situasjon vert oppretthalden.

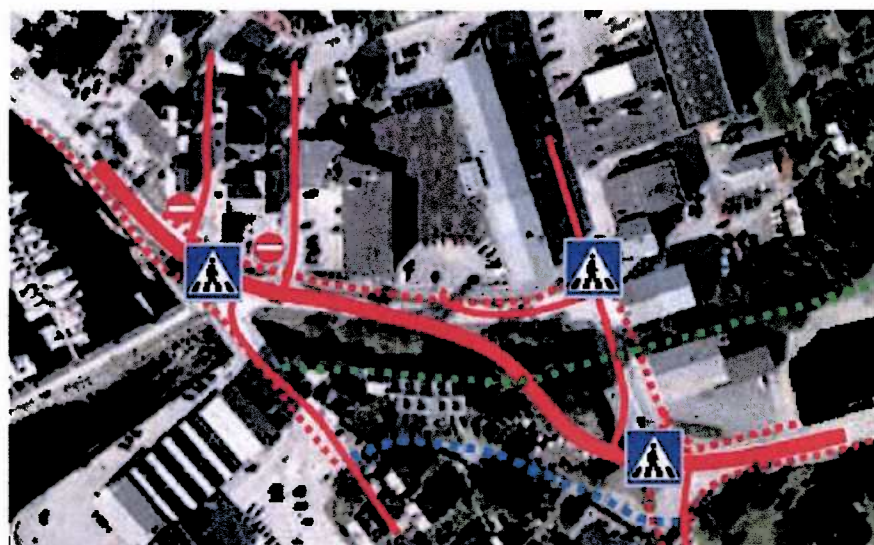
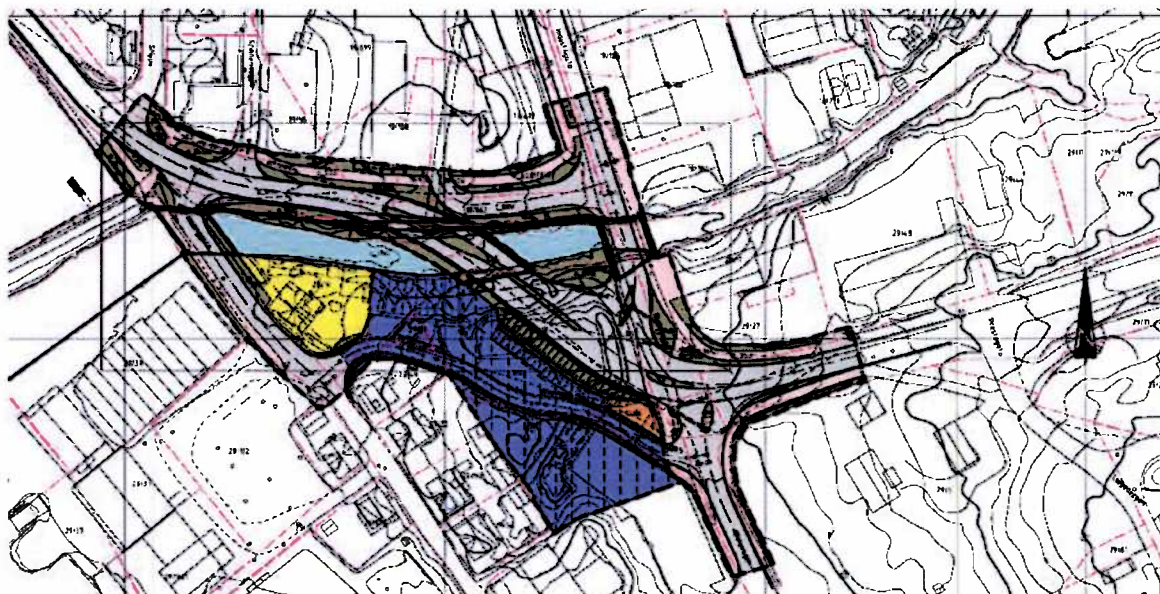
	Fordelar	Ulemper
Trafikktrygging	<ul style="list-style-type: none">• Kurvaturen gir lavt fartsnivå	<ul style="list-style-type: none">• Store bilar må over i motgåande køyreretning når dei kjem frå nord og skal over Øyraelva.• Uoversiktlege vikepliktsforhold i kryss mellom E39 og Industrigata.• Mange kryss på kort strekning.
Framkomst	<ul style="list-style-type: none">•	<ul style="list-style-type: none">• Noko forseinking på E39 pga trafikk som krysser over E39 når dei skal inn tverrgater og til parkeringsplassar.• Gåande kryssar på eit punkt der det er stor stigning. Dette er uheldig for framkomst for større køyrety.• Framkomst i kryss mellom E39 og Industrigata vert ikkje forbetra.• Framkomst i kryss mellom E39 og Hamnegata vert ikkje forbetra.• Krav til vinterdrift standard er vanskelig å oppnå.
Ivareta gåande og syklende	<ul style="list-style-type: none">• Dagens løysing ivaretek gåande og syklende med eigen gang- og sykkelveg/fortau på nordsida av E39 på heile strekket.• Ved kryss mellom E39 og Industrigata, er det gangfelt på E39, og fortau på sørsida av brua fram til kryss med Ristevegen. På denne	<ul style="list-style-type: none">• På nordsida av Industrigata er areal for gåande og syklende dårleg definert og kryssingspunktet over Industrigata er noko utflytande samt at parkerte bilar hindrar sikt .• Gåande og syklende er ikkje skilt frå kvarandre.• Det er ikkje lagt opp til ei løysing der sti gjennom

	<p>strekninga har ein altså ei tosidig løysing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Løysinga er i samsvar med Hovudnett for sykkel for Ørsta og Volda • Planen ivaretek at sti langs Elvadalen kan vidareførast mot vest. 	<p>Elvadalen krysser under eksisterande E39-bru (Prestegardsbrua)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mange kryss gir mange konfliktpunkt med gåande og syklande. • Snarveg mellom Hamnegata og Ristegata er privat og ein er ikkje sikra mot at den kan bli stengt for gjennomgang.
Estetikk	<ul style="list-style-type: none"> • E39 kan byggast om frå veg til gate. Ei slik ombygging vil gi høgare krav til materialbruk og betre estetikk, samt eit meir bymessig uttrykk. • Ved å behalde eksisterande bru reduserer ein ikkje elva sin kvalitet som landskapselement 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er avgrensa kva ein kan gjere med dagens bru. Breidder på fortau må vere som i dag, dette er utfordrande å tilpasse til gateprofilen på resten av strekninga. Miljøgata må difor truleg avsluttast på nordsida av elva.
Utbygging		
Tekniske forhold	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretek ikkje forhold omkring 200-årsflaum
Framtidig arealbruk	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterande bygningar kan nyttast som i dag eller transformerast. • Området sør for E39 kan få ei anna utnytting og byggast ut relativt nær E39. • Dagens bygningsstruktur kan behaldast. 	<ul style="list-style-type: none"> •
Miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Ingen inngrep i elvebreidda • Elva sine opplevingskvalitetar vert ikkje svekka 	<ul style="list-style-type: none"> • Bustadar vert ikkje skjerma mot støy, og vil ha uendra situasjon, noko som vil seie noko støyutsett.
Muligheter for forbetringar	<p>Ein kan fjerne tverrstilt gateparkering i Industrigata, ev. gjere den om til langsgående.</p> <p>Ein kan opparbeide betre areal for gåande og syklande langs austsida av Industrigata, samt etablere tryggare kryssingspunkt.</p> <p>Ein kan fjerne gangfelt som kryssar E39 ved krysset mellom E39 og Industrigata.</p>	
Plankrav	Ingen plankrav	

Konklusjon:

På grunn av omsynet til trafikktryggleik meiner Statens vegvesen at det ikkje er tilrådeleg å gå vidare med denne løysinga. Sjølv med ei halvering av trafikken ved bygging av Voldatunnel, vil dagens løysing ha ei rekkje ulemper

Statens vegvesen sitt planforslag ved utlegging til offentlig ettersyn:



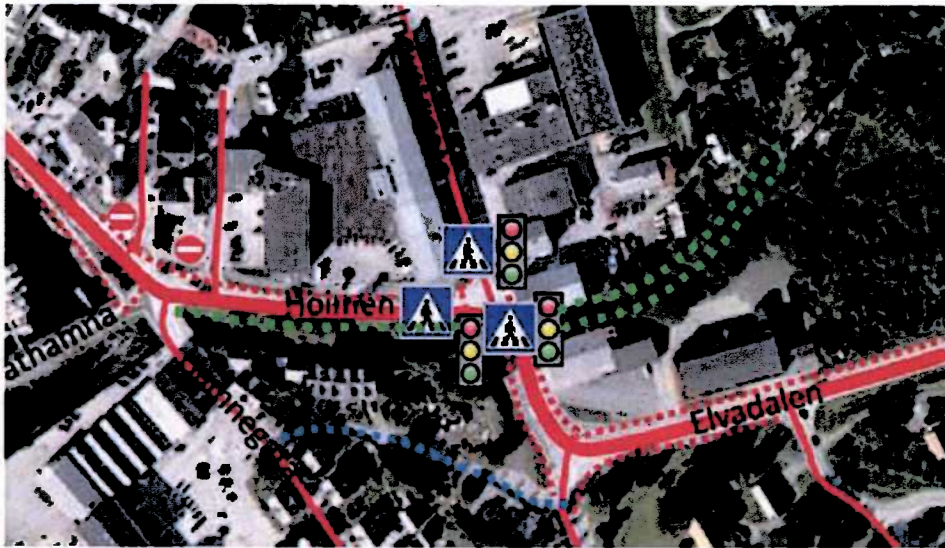
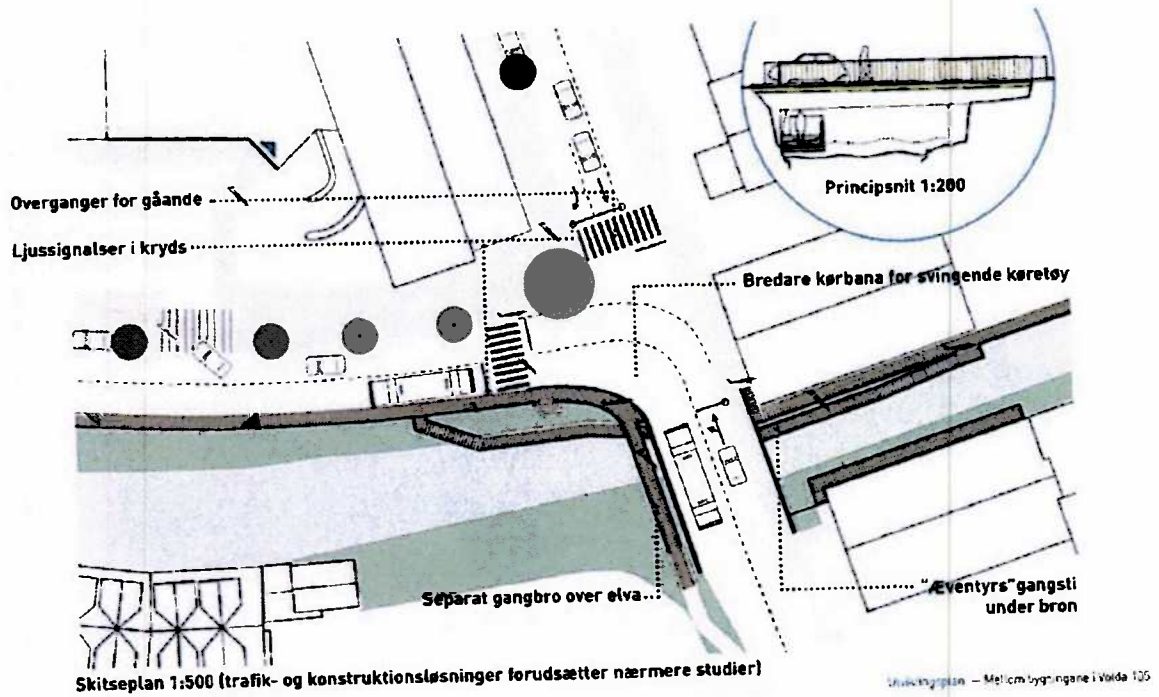
	Fordelar	Ulemper
Trafikktrygging	<ul style="list-style-type: none"> • Færre kryss-> færre konfliktpunkt • Tryggare fotgjengarkryssing • Tydlegare vikepliktsforhold • Smalare veg gir lavare fart • Lettare å holde vinterstandardkrava. 	<ul style="list-style-type: none"> • Framleis mange kryss på kort strekning. • God framkomst kan gi høgare fart dersom ein ikkje gjer andre fartsreducerande tiltak.
Framkomst	<ul style="list-style-type: none"> • God framkomst på E39, blant anna med kanalisering av kryss mellom E39 og Industrigata. • Eit kryss mellom E39 og kommunal veg vert stengt, same vert direktavkøyrse frå E39 til parkeringsplass. • God horisontal- og vertikalkurve gir forutsigbar drift, fordelaktig for å opprett halde høg vinterstandard. 	<ul style="list-style-type: none"> • Framkomst i kryss mellom E39 og Hamnegata vert ikkje forbetra.
Ivareta gåande og syklende	<ul style="list-style-type: none"> • Planen ivaretek gåande og syklende med eigen gang- og sykkelveg/fortau på nordsida av E39 • Løysinga er i samsvar med Hovudnett for sykkel for Ørsta og Volda • Planen ivaretek at sti langs Elvadalen kan vidareførast både mot aust og vest • Snarveg mellom Hamnegata og Ristegata er sikra oppretthalden for gåande og syklende 	<ul style="list-style-type: none"> • Gåande og syklende er ikkje skilt frå kvarandre. • Det er ikkje lagt opp til ei løysing der sti gjennom Elvadalen krysser under eksisterande E39-bru (Prestegardsbrua) • Mange kryss gir mange konfliktpunkt med gåande og syklende.
Estetikk	<ul style="list-style-type: none"> • Planen legg til rette for at E39 vert ombygd frå veg til gate. Ei slik ombygging vil gi høgare krav til materialbruk og betre estetikk, samt eit meir bymessig uttrykk. • Det er stilt krav til terrengtilpassing i føresegner 	<ul style="list-style-type: none"> • Løysinga bryt med eksisterande sentrumsstruktur • Ei ny bru over Øyraelva vil redusere elva sin kvalitet som landskapselement
Utbygging	<ul style="list-style-type: none"> • Utbygging kan skje medan trafikken går på eksisterande vegnett 	<ul style="list-style-type: none"> • Industrigata, Lerkane, Stormyra og Storgata må nyttast til omkøyning i anleggsperioden

Tekniske forhold	<ul style="list-style-type: none"> Ivaretek forhold omkring 200-årsflaum 	
Framtidig arealbruk	<ul style="list-style-type: none"> Eksisterande bygningar kan nyttast som i dag eller transformerast. Området sør for E39 kan få ei anna utnytting og byggast ut relativt nær E39. 	<ul style="list-style-type: none"> Dagens bygningsstruktur kan bli endra. (Dette kan også skje uavhengig av løysing for E39)
Miljø	<ul style="list-style-type: none"> Bustadar vert skjerma mot støy, då tiltaket er definert som vegprosjekt og det utløyer krav om skjerming i gul sone 	<ul style="list-style-type: none"> Inngrep i elvebreidda under byggeperioden Elva sine opplevingskvalitetar vert svekka når det kjem ny bru som dekker til meir av elva i sentrum
Muligheter for justeringar	<p>Ein kan utarbeide ei løysing utan kanalisering på E39. Då får gata eit smalare profil (regulert breidde 7 meter + evt kurveutviding, ved bygging kan smalare profil vurderast). Kryssområdet mellom E39 og Industrigata kan strammast inn, slik at ein berre regulerer akkurat det arealet ein treng for at dimensjonerande køyrety kjem gjennom krysset.</p>	
Plankrav	<p>Det må gjerast ei mindre omarbeiding av planforslaget som har vore ute til offentlig ettersyn. Løysinga skil seg så lite frå den planen som låg ute at den må ikkje høyrast på nytt og når plandokumentar er justert kan planen vedtakast.</p> <p>Viktige endringar i plandokumenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> Justering av forprosjekt konstruksjonar Justering av plankart Justering av planomtale Justering av føresegner Nytt kostnadsoverslag 	

Konklusjon:

Etter Statens vegvesen si vurdering, kan planforslaget justerast slik at tiltaket får mindre omfang, og gir mindre inngrep i elva.

Gehl arkitekter sitt planforslag, Volda utviklingsplan:



	Fordelar	Ulemper
Trafikktrygging	<ul style="list-style-type: none"> • Signalanlegg kan gi reduksjon i nokre typer ulykker. • Kurvaturen gir lavt fartsnivå. 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalanlegg kan auke talet på ulykker med påkøyring bakfrå. • Talet på ulykker med fotgjengarar involvert kan gå opp. (Kjelde TØI) • Store bilar må framleis bruke delar av motgåande køyrebane for å klare svingen over brua når ein kjem nordfrå • Vanskelig å holde høge krav til vinterstandard.
Framkomst		<ul style="list-style-type: none"> • Signalregulering i dette krysset vil gi unødig mykje forseinking også utanom morgon og ettermiddag sidan bilar må stoppe på raudt sjølv om det ikkje er andre bilar å vike for. • Stopp for store bilar i punkt med stor stigning kan gi dårleg framkomst, særleg ved glatt føre. I verste fall risikerer ein full stopp/stenging av vegen. • Framkomst i kryss mellom E39 og Hamnegata vert ikkje forbetra. • Stor trafikk på E39 vil få vikeplikt for Industrigata
Ivareta gåande og syklende	<ul style="list-style-type: none"> • Planen ivaretek gåande og syklende med eigen gang- og sykkelveg/fortau på nordsida av E39 • Løysinga er i samsvar med Hovudnett for sykkel for Ørsta og Volda • Planen ivaretek at sti langs Elvadalen kan vidareførast både mot aust og vest 	<ul style="list-style-type: none"> • Gåande og syklende er ikkje skilt frå kvarandre. • Mange kryss gir mange konfliktpunkt med gåande og syklende.
Estetikk	<ul style="list-style-type: none"> • Løysinga er i samsvar med eksisterande sentrumsstruktur • Planen legg til rette for at E39 vert ombygd frå veg til gate. Ei slik ombygging vil gi høgare krav til materialbruk og betre 	<ul style="list-style-type: none"> • Uklart korleis det å heve brua, samt auke lysopninga vil påverke vegen si tilpassing til omgivnadane.

	<p>estetikk, samt eit meir bymessig uttrykk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Løysingane for vidareføring av stiane i Elvadalen er godt tilpassa staden og det industrielle miljøet. 	
Utbygging		<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterande bru må rivast og byggast på nytt då fortausareal ikkje er dimensjonert for køyring. • Det vil ikkje vere mulig å avvikle trafikk på eksisterande vegar i anleggsperioden. Det må dermed byggast interimbru.
Tekniske forhold	<ul style="list-style-type: none"> • Enklare konstruksjon med ei bru som går vinkelrett over elva 	<ul style="list-style-type: none"> • Dagens bru ivaretek ikkje forhold omkring 200-årsflaum. Brua må byggast med større høgde over elva enn i dag. Lysopninga må gjerast større om ein skal kunne ha gangkonstruksjonar under brua. • Heving av brua vil gi dårlegare stigningsforhold på E39 når ein kjem nordfrå. Vi må gjere ei nærare vurdering om/korleis dette kan løysast. • Bygging av passasje under elva vil krevje større lysopning enn i dag. Det vil likevel vere krevjande å bygge ein konstruksjon som tåler flaum og isgang.
Framtidig arealbruk	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterande bygningar kan nyttast som i dag eller transformerast. • Området sør for E39 kan få ei anna utnytting og byggast ut relativt nær E39. • Mindre areal vert nytta til trafikkareal enn i løysinga som Statens vegvesen har lagt fram. 	
Mulighet for justeringar	<p>Dersom ein skal gå vidare med dette prinsippet tilrår Statens vegvesen at det vert planlagt ny bru som har stor nok breidde til at store køyrety ikkje må over i motgåande køyrebane. Statens vegvesen kan ikkje tilrå Ein kan bygge løysinga utan gangbaner under brua.</p>	

	Løysinga kan og bør planleggast utan signalregulering
Plankrav	<p>For å sikre seg areal til mellombelse løysingar i anleggsperioden, bør planforslaget som har vore ute til offentleg ettersyn omarbeidast. Løysinga skil seg så mykje frå den planen som låg ute at den må høyrast på nytt. Løysinga kan planleggast innanfor dei rammene ein har for den plansaka som har vore, og ein treng ikkje varsle oppstart på nytt.</p> <p>Viktige endringar i plandokumentet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nytt forprosjekt konstruksjonar • Ny støyberekning • Nytt plankart • Ny planomtale • Nye føresegner • Behov for nye geotekniske undersøkingar må vurderast.

Konklusjon:

Etter Statens vegvesen si vurdering kan planforslaget frå Gehl justerast slik at det har akseptable løysingar med omsyn til trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantar. Vi vil ikkje gå vidare med ei løysing med lysregulering og løysinga vil innebere bygging av ny bru. Dette krev omfattande endringar i planforslaget som har vore på høyring.



KOPI

Statens vegvesen Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

VOLDA KOMMUNE	
Saksnummer: 2013/109	UTV
Løpnummer:	PH
28 APR 2015	
Arkivdel: Planid.	
Klassering: P 2013012	
Klassering: S	

Volda kommune
Statens vegvesen
Detaljregulering - reguleringsplan E39 Volda hamn - Elvadalen
Fråsegn ved offentleg ettersyn

Fylkesmannen har ut frå sine ansvarsområde ingen merknader til planforslaget.

Med helsing

Sveinung Dimmen (e.f.)
samordnar

Jon Ivar Eikeland
fagsjef-plansamordning

Kopi: Volda kommune
Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, 6404 Molde
NVE - Region vest, Postboks 53, 6801 Førde

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

20



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Statens vegvesen Region Midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
	04.03.2015	14161/2015/REGULERINGSPLAN/1519	Johnny Loen, 71 25 82 88	24.04.2015

Detaljregulering E39 Volda hamn – Elvadalen - fråsegn ved offentleg ettersyn - vilkår for eigendogkjenning

Vi viser til avtale per telefon med Dykkar Siv Sundgot om oversitting av frist. Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

Kulturminne frå nyare tid

Vårt innspel ved oppstart tok opp at der fanst eldre bygg i og ikring planområdet. Planen har ivareteke kulturminne i form av bygningar i den forstand at han ikkje legg opp til at bygningar skal rivast (men sjå om mur nedanfor), men planomtalen gir ingen fagleg grunna utgreiing av korleis kan verke negativt inn på kulturminneverdiar og kulturmiljø samla.

Utløpet/nedre del av Øyraelva vart flytta og forma med ein flott natursteinsmur etter storflaum i 1865. Denne takast vare på når ny bru skal fundamenterast. Vi ber om at ein gjer greie for denne problematikken og korleis løysingane er tenkt/avbøtt. Ein bør vurdere om delar av muren skal sikrast med omsynsone C.

Verkstadbygningen til Humberstet-verksemda (SEFRAK nr 1519-3-79) med mykje inntakt inventar knytt til vassdriven vognproduksjon, er verdfull seg sjølv og som ei levande formidling av elvadalshistoria, der mykje av grunnlaget for heile tettstaden Volda ligg. Verkstadbygningen er i planen forslått regulert til bustad saman med to andre eldre bygg karakteristisk for området: eit bustadhus (halvparten av eit hus frå 1880 som i 1913 vart flytt frå Humberstet til Volda) med uthus.

Alle desse husa bør vere med Volda vidare og kan sikrast ivaretaking gjennom omsynsone C.

Ingen av desse tilhøva er konkret skildra i planomtalen, noko vi påpeikar som ein mangel. Planforslaget er likevel slik at vi ikkje vil reise motsegn.

Automatisk freda kulturminne

Det er påvist eit mindre område med fossilt åkerlag, Askeladden ID 161167, som vi som delegert mynde vil gjere vedtak om dispensasjon for når planen er klart for slikt vedtak.

Før vi kan handsame dispensasjonsspørsmålet må planen samla vere slik han skal leggst fram for eigendogkjenning. Plankartet må justerast kva gjeld det automatisk freda kulturminnet. Sjølv føresegnsområdet omfattar berre fornminnet, ver venleg å last ned frå Askeladden på nytt, inkludert fem meter sikringsone. Denne må inngå samla i dispensasjonsvedtaket og skal derved vere del av føresegnsområdet.

Det er og nødvendig å endre tilhøyrande føresegn 6.2. Føresegnsområdet er eit område der det er funne eit automatisk freda kulturminne i form av ein åkerlagsrest, men der

dette (i dette tilfelle), vert frigitt gjennom godkjenning av plan. Det er ikkje lagt opp til krav om utgraving, slik føreseigna seier. Dette samt etterfølgande avsnitt er derfor misvisande tekst og må takast ut.

Kommunen kan ikkje eigengodkjenne planen før dispensasjon formelt er gitt. Vi ber om at oppdatert kart og føresegn vert sendt til avgrensa ettersyn.

Tettstadutvikling

Det aktuelle planområdet grensar inn til reguleringsplanen for Hamnekvartalet, godkjent i 2010. E39 er her vist med breidde 6,5 m og med kantparkering. Dette er i samsvar med Vegvesenets eigne rapportar om Miljøgater. Det går ikkje fram i plandokumentet kvifor ein i lenginga av Hamnekvartalet har valt ein annan vegprofil. I følge Vegvesenet sine eigne Normalar vil ei slik breidd dekke trafikkmengder inntil 15.000 ÅDT med dimensjonerande hastigheit 40 km/t. Særleg med tanke på trafikksikring, bør dimensjonerande hastigheit ikkje overstige dette.

E39 går i dag midt gjennom Volda sentrum. Opparbeiding av eit nytt gateløp må i vesentleg grad gjere situasjonen for gåande og syklende betre. Likeeins må ein sikre gode byrom og sentrums kvalitetar. Dette er notert som effektmål for planarbeidet (kap 2.3.1). E39 delar opp handelsareal og ligg som barriere mot hamna. Sidan vegen også vil vere sentral etter flytting av gjennomfartstrafikken til Volda-tunnellen, er det og av denne grunnen viktig å sikre god og bymessig gateføring. Planomtalen er utydeleg om korleis dette målet er nådd, særleg når det gjeld byrom og sentrums kvalitetar (jamfør 5.1.3).

Planfagleg vurdering

Planen er i all hovudsak systematisk og godt gjennomarbeidd og vi har ikkje vesentlege merknader utover det som kjem fram under kulturminne og tettstadutvikling. Vi vil likevel gjere merksam på at føremålet næring (SOSI 1300) ikkje inkluderer forretning. Området ligg i Volda sentrum og dersom forretning er aktuelt bør føremålet opne for dette (kombinasjonsføremål).

Konklusjon

Planen kan ikkje eigengodkjennast før plankart og føresegner er oppdatert jamfør merknader ovanfor. Vi ber om avgrensa ettersyn for å avklare dette.

Vi rår elles sterkt til at Humbersetverkstaden og (delar) av elveforbygginga frå 1865 vert ivareteke som omsynssoner.

Planomtalen bør oppdaterast vedrørende verknader for kulturminne og sentrums miljø, jamfør ovanfor.

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

Med helsing

Ole Helge Haugen
Fylkesplansjef

Johnny Loen
Plansamordnar

(./.)

Fagsaksbehandler

Automatisk freda kulturminne: Arkeolog Øyunn Kleiva tlf. 71 25 88 67 / 959 45 835

Kulturminne frå nyare tid: Toril Moltubakk/Jens Peter Ringstad, tlf. 71 25 89 28/ 88 36

Tettstadsutvikling: Overingeniør Arne-Dag Gjærde, tlf. 71 25 80 43

Kopi:

Volda kommune

NVE - Region vest, Postboks 53, 6801 Førde

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, her

Til Statens vegvesen,
Region midt, pb. 2525,
6404 Molde
firmapost-midt@vegvesen.no.

miljøpartiet
dei grøne

volda

Merknader til Detaljreguleringsplan E39 Volda hamn – Elvadalen

Miljøpartiet Dei Grøne i Volda har følgjande merknader:

Vi har vurdert planforslaga med omsyn til gåande, syklande, lokal trafikk og gjennomgangstrafikk.

1. Gåande. Planforslaga gir minimale forbetringar for gåande.
2. Syklande. Ingen av planforlaga gir vesentleg betra tilhøve for syklistar.
3. Lokal biltrafikk. Lokaltrafikk frå Industrigata som skal opp Elvadalen vil auke når ny rundkøyring vert ferdig i Storgata. Om løysing med skråbru vert valt, vil også trafikken frå sørsida av Spinneriet belaste det nye krysset nedst i Elvadalen. Det nye krysset vil gi auka fart på E39. Alt dette vil samla sett bli eit hinder for lokal biltrafikk.
4. Gjennomgangstrafikken vil kunne spare nokre få sekund med dei nye planforslaga.

Totalt sett er forbetringane minimale for alle trafikkgruppene. MDG går difor imot planforslaga.

Viktige tiltak:

1. Dei viktigaste trafikktryggingstiltaka vil vere å innføre fartsgrense på 40 km/t i området og bygge heva gangfelt som er godt belyste og merka.
2. Med uvisst tidsperspektiv for løyvingar og gjennomføring av planane, ser vi det som langt viktigare å få gjennomgangstrafikken utanom Volda sentrum. Tunnel Heltne-Furene kan bli like kjapt gjennomført, noko som vil halvere trafikken i sentrum. Ressursar bør difor prioriterast til tunnel.
3. Spinnerivegen kan midlertidig stengast eller ha forbod mot venstresving til og frå E39.

Ureining:

I fylgje Miljødirektoratet fører bildekkslitasje til enorme mengder mikroplast som kjem ut i avløp og endar i sjøen. Mikroplast vert forveksla med plankton av smådyr, og det kjem inn i fisk, og skaldyr som vi skal leve av. Ingen av planforslaga tek omsyn til dette. Sjå:

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2015/Mars-2015/Vi-fyller-havet-med-mikroplast/>.

Mikroplast har hittil vore eit ukjent problem for dekkprodusentar og vegutbyggerar. Vegvesenet må frå no ta dette inn i sine planar.

Viktigaste planarbeidet i området vil vere å forlengje stien i Elvadalen til hamna, og bygge gjennomgåande sykkelfelt.

Volda 15. april 2015

Helge Standal
Leiar i Miljøpartiet Dei Grøne Volda
volda@mdg.no
Skrivarvegen 13, 6100 Volda

HØYRINGSUTTALE : Innspel til detaljreguleringsplan E39 Volda hamn – Elvadalen (offentleg ettersyn)

Frå Volda Arbeidarparti

Vi prioriterer Volda-tunellen

Vi vil sterkt prioritere tunell mellom Volda sentrum og Furene og som vi meiner vil føre til langt mindre gjennomgangstrafikk gjennom sentrum. Vi er derfor sterkt mot alle planar og investeringar som kan utsetje gjennomføring av denne tunellen. Vi meiner at forslaget til reguleringsplanen vil krevje så store investeringar at det er fare for lang tids utsetjing av tunellen og dermed store trafikkulempar i Volda sentrum.

Volda treng eit konsentrert og samanhengande sentrum planlagt for ei framtid utan gjennomkøyring

Vidare planlegging av kommunikasjonar i sentrum må prioritere gåande og må binde saman sentrum til ei eining. Inngrep for å løyse utfordringar knytt til gjennomgangstrafikk inn til tunellen er klar bør derfor vere i samsvar med langsiktige og interne behov og med eventuelle midlertidige tiltak. Derfor er vi avvisande til det føreliggjande forslaget som i alt for stor grad lagar permanente inngrep og fysisk deler sentrum i to. Vi vil sterkt prioritere arbeidet med miljøgate og pågåande arbeid med miljøretta sentrumsutvikling.

Volda treng at elva og Elvadalen er tilgjengeleg for alle

Rennande vatn er eit viktig positivt element i eit sentrum som Volda og det må tilretteleggjast for å gjere det synleg og tilgjengeleg. Forslaget til reguleringsplan legg lokk på store delar av elva i Volda sentrum og vil føre til reduserte miljø- og opplevingskvalitetar.

Vi vil prioritere midlertidige og framtidretta tiltak

Ut frå prioriteringane ovanfor vil vi be Statens vegvesen om å planlegge inngrepa på nytt og slik at inngrepa blir langt mindre, tilpassa til ei framtid utan gjennomkøyring, eventuelt med midlertidige tiltak og det bør akseptast at fartsgrensa gjennom sentrum blir satt til 30 km.t.

For Volda Arbeidarparti

Jørgen Amdam, leiar



VOLDA KOMMUNE
Servicekontoret

Utviklingssektoren for utlegging til offentlig ettersyn

<i>Arkivsak nr.</i>	<i>Lopenr.</i>	<i>Arkivkode</i>	<i>Avd/Sakshandsamar</i>	<i>Dato</i>
2013/109	1846/2015	2012012	SVK/ SOH	23.02.2015

**MELDING OM POLITISK VEDTAK - PLANID 2012012 FYLKESVEG 651 - E39
SMÅBÅTHAMNA - ELVADALEN - PLANFRAMLEGG TIL OFFENTLEG
ETTERSYN**

Vi melder med dette frå at formannskapet den 17.02.2015, hadde føre ovannemnde som sak PS 22/15, der det vart gjort slikt vedtak:

- 1. Framlegg til reguleringsplan "E39 - Volda hamn – Elvadalen, slik det går fram av planomtale, plankart og føresegner datert august 2014 vert å legge ut til offentlig ettersyn i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12-10.*
- 2. Formannskapet viser til dei viktige arbeida som er i gang knytt til tettstad-prosjektet "Mellom Bygningane i Volda" og utviklingsplan for området på Øyra sør for elva (Mega/ Hamna 20/Mylna/Langvatn m.fl), og føreset at det i høyringsfasen vert teke naudsynte initiativ for samordning av desse interessene inn mot endeleg utforming av dette aktuelle planprosjektet.*
- 3. Formannskapet syner til tidlegare vedtak frå Volda kommune om redusert fartsgrense gjennom Volda sentrum og ber om det i denne reguleringsplanen vert lagt inn krav til fartsgrense 40 km/t i reguleringsområdet.*
- 4. Statens vegvesen vert bedt om å vurdere betre kryssløysing ved den nedre brua i inngangen til Megaområde*

Sakutgreiinga med vedlegg følgjer vedlagt.

Volda kommune, servicekontoret

Sonja Håvik
konsulent

Kopi til:
Per Heltne - arealplanleggar
Siv Sundgot – Statens vegvesen

Postadresse:
Stormyra 2
6100 Volda

postmottak@volda.kommune.no
Telefon: 70058701

Telefaks:
70058701

www.volda.kommune.no
Org. nr: 939 760 946

Bankgiro:
3991.07.81727

26

SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Per Heltne Arkivsak nr.: 2013/109
Arkivkode: 2012012

Utvaksaksnr	Utval	Møtedato
22/15	Formannskapet	17.02.2015

PLANID 2012012 FYLKESVEG 651 - E39 SMÅBÅTHAMNA - ELVADALEN - PLANFRAMLEGG TIL OFFENTLEG ETTERSYN

Handsaming:

Arealplanleggar, Per Heltne, og barn og unge sin representant i plansaker, Berit Koen, var til stades under handsaminga av saka.

Ordføraren kom med slikt tilleggsframlegg:

1. Formannskapet syner til tidlegare vedtak frå Volda kommune om redusert fartsgrense gjennom Volda sentrum og ber om det i denne reguleringsplanen vert lagt inn krav til fartsgrense 40 km/t i reguleringsområdet.
2. Statens vegvesen vert bedt om å vurdere betre kryssløysing ved den nedre brua i inngangen til Megaorådet

Jan Henning Egset kom med slikt framlegg:

Formannskapet meiner at Voldatunellen må prioriterast fram føre ny komplisert sentrumsbru, og det bør difor vurderast ei enklare bruløysing.

Røysting:

Tilrådinga frå administrasjonen vart samrøystes vedteken.

Tilleggsframlegga frå ordføraren vart samrøystes vedteke.

Framlegget frå Jan Henning Egset fekk ei røyst (Jan Henning Egset) og fall. Åtte røysta mot.

Vedtak i formannskapet 17.02.2015:

1. *Framlegg til reguleringsplan "E39 - Volda hamn – Elvadalen, slik det går fram av planomtale, plankart og føresegner datert august 2014 vert å legge ut til offentleg ettersyn i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12-10.*
2. *Formannskapet viser til dei viktige arbeida som er i gang knytt til tettstad-prosjektet "Mellom Bygningane i Volda" og utviklingsplan for området på Øyra sør for elva (Mega/ Hamna 20/Mylna/Langvatn m.fl), og foreset at det i høyringsfasen vert teke naudsynte initiativ for samordning av desse interessene inn mot endeleg utforming av dette aktuelle planprosjektet.*
3. *Formannskapet syner til tidlegare vedtak frå Volda kommune om redusert fartsgrense gjennom Volda sentrum og ber om det i denne reguleringsplanen vert lagt inn krav til fartsgrense 40 km/t i reguleringsområdet.*
4. *Statens vegvesen vert bedt om å vurdere betre kryssløysing ved den nedre brua i inngangen til Megaområde*

Administrasjonen si tilråding:

1. *Framlegg til reguleringsplan "E39 - Volda hamn – Elvadalen, slik det går fram av planomtale, plankart og føresegner datert august 2014 vert å legge ut til offentleg ettersyn i samsvar med reglane i plan og bygningslova §12-10.*
2. *Formannskapet viser til dei viktige arbeida som er i gang knytt til tettstad-prosjektet "Mellom Bygningane i Volda" og utviklingsplan for området på Øyra sør for elva (Mega/ Hamna 20/Mylna/Langvatn m.fl), og foreset at det i høyringsfasen vert teke naudsynte initiativ for samordning av desse interessene inn mot endeleg utforming av dette aktuelle planprosjektet.*

Vedleggsliste:

Planomtale –datert august 2014
Reguleringskart datert
Reguleringsføresegner
Forprosjekt konstruksjonar

Uprenta saksvedlegg:

Kommunedelplan Volda sentrum
Støyberekning – Asplan Viak
Flom og vannlinjeberekning

Saksopplysningar:

I samsvar med godkjent kommunedelplan for Volda sentrum, og etter initiativ frå kommunen er det sett i gang reguleringsplanprosess for E39/fv 651 på strekninga frå Prestegarden til Volda Hamn.

Planarbeidet vert gjennomført i regi av Statens Vegvesen og varsel om planoppstart vart sendt ut 14.01.2013.

I framdriftsplan er det då skissert avklaringar gjennom naudsynte forundersøkingar i første halvdel av 2013, (arkeologi, geologi, vassdrags/avrenningsvurderingar, vurdering av eks. konstruksjonar, støyvurderingar mv.), med sikte på utarbeidd reguleringsplan i løpet av 2013. Det var då eit mål å få fremja reguleringsplanen i løpet av første halvår 2014.

Det er Statens vegvesen som i samarbeid med Volda kommune er tiltakshavar for planarbeidet, men planprosessen har så langt blitt gjennomført i nært samarbeid mellom Statens Vegvesen og kommunen (administrasjonen).

Ved oppstart var det sett fylgjande mål for prosjektet:

- ein reguleringsplan som ved gjennomføring gir betre trafikktryggleik og betre framkomst, særleg for kollektivtrafikken.
- som kan bidra til å utvikle sentrums kvalitetar og gjere det attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport.
- planlagt med kurvatur og vegbredde slik at også store kjøretøy kan kome gjennom alle kryss på strekninga utan at dette fører til vesentleg konflikt med framkomsten for anna (møtande) trafikk.
- skal gi meir logiske og oversiktlege kryssløysningar der bilar som skal svinge til venstre ikkje blokkerer for gjennomgangstrafikken på E39.
- skal gje grunnlag for redusert tal på trafikkulykker og redusert alvorsgrad på dei ulykkene som skjer med spesiell vekt på løysingar for mjuke trafikantar.
- Ved inngrep i elva skal vassføring og naturmiljø ivaretaast.

I prosessen har ein søkt å sikre aktiv medverknad og god informasjon til partar i området. Det har soleis vore gjennomført orienteringsmøte med partar i området med gjennomgang av planutkast og orientering om dei underliggende faglege vurderingar for valt løysing.

Det har også vore kontakt direkte mot enkelte partar knytt til dei innspel som kom inn ved førehandsvarsling.

Med grunnlag i dette har Statens vegvesen utarbeidd framlegg til reguleringsplan for området. Med brev av 22.08.2014 har Statens vegvesen oversendt framlegg til reguleringsplan med ønskje om utlegging av plan til offentleg ettersyn. I brevet heiter det:

"Vi sender med dette over plandokumentata for reguleringsplanen E39 på strekninga Volda hamn-Elvadalen.

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i Regionavisa, Avisa Møre og Møre-Nytt i januar 2013. Kopi av innkomne merknadar er vedlagt i oversendinga.

Detaljregulering er utarbeidd av Statens vegvesen Region midt. Planen er gjennomført i dialog med administrasjonen i Volda kommune.

Statens vegvesen er ansvarleg for nødvendige utgreiingar, undersøkingar og analyser som det vert stilt krav om i samband med planlegging av veg, gang- og sykkelveg. Statens vegvesen er også ansvarleg for vegplanlegging, konstruksjonar, støyberekning, støytiltak og landskapsforming i samband med tiltaket. Asplan Viak har bistått med dette arbeidet.

Vi ber om at kommunen handsamar dette med tanke på utlegging til offentleg ettersyn etter §12-10 i PBL. Plan for medverknad i utleggingsfasa er skildra i planomtalen.”

Eg viser til vedlagde plandokument som består av:

Planomtale (plandokument med beskrivelse og illustrasjonar), Tekniske teikningar og kart knytt til støyvurdering, Støyberekning (Asplan Viak), forprosjekt brukonstruksjonar og flom og vannlinjeberekning.

I plandokumentet er også gitt ein gjennomgang og vurdering av innspel ved førehandsuttale.

Vurdering og konklusjon:

Etter motteken plan er det starta prosess knytt til vidare utvikling av området på Øyra, der Coop-vest har ei sentral rolle som byggeigar og drivar.

Dei har teke initiativ for å få til ei samla utviklingsplan for dette området, og søkjer å samle interessentane i området om eit slikt utviklingsprosjekt. Dei har teke kontakt med kommunen og peika på dei behov for betra infrastruktur som trengs for ei slik utvikling. Her er betre kryssløysing mot E39 og betra tilhøve for fotgjengarar over elva og mot resten av sentrum svært viktige.

Det har vore tanken å få til ei slik møte med innspel om dette i forkant av planhandsaming, for å kunne synleggjere utbyggingspotensialet for området og alternative kryssløysingar m.v. Dette har ikkje blitt muleg å få til då ein ikkje er komne langt nok i den interne avklaringa mellom partane i det aktuelle området.

Vi finn difor at det no er grunn til å fremje planen slik Statens vegvesen har fremja prosjektet. Vi finn at kryssløysing mot Industrigata og Ristevegen er tilfredsstillande løyst.

Planlagt kryss mot Hamnegata (Øyra-området) er om lag som dagens løysing, og tek såleis ikkje høgde for den store trafikken til/frå dette området som er der allereie i dag, og den moglege trafikkaue som ei vidare utvikling av området vil kunne gje.

At Spinnerivegen er foreslått stengd for innkøring frå E39 vil vere ei betring for trafikksituasjonen i området.

Likeeins vil endringa ved at tilkomst til sørsida av Spinneriet vert lagt via lokal internveg skilt frå E39 kunne gje betra trafikktilhøve i området.

Vi har også for tida i gang eit prosjekt kalla ”Mellom Bygningane i Volda”, eit sentrumsutviklingsprosjekt i samarbeid mellom Næringsforum, Volda kommune og Fylkeskommunen.

Det vil vere naturleg at det aktuelle planprosjektet får si vurdering sett i høve til dette arbeidet.

Det vil difor i høyringsfasen bli tatt initiativ til møte med denne plangruppa (og ev. innleigd plankonsulent) for å sikre innspel og løysingar som ivaretek intensjonen i høve til prosjekt ”Mellom Bygningane i Volda”.

Vi rår til at plan no vert fremja slik foreslått av Statens vegvesen, men reknar med innspel til m.a. kryssløysinga mot Hamnegata og andre punkt som gjeld tilhøva til prosjekt "Mellom Bygningane i Volda" i høyringsrunden, og at det ut frå dette kan vere aktuelt med justeringar av planen som kan gi behov for justeringar og ny utlegging.

Helse og miljøkonsekvensar:

Ivareteke gjennom planprosess og framlegg til planløyising med tilhøyrande føresegner.

Økonomiske konsekvensar:

Planarbeidet gjennomført i regi av Statens vegvesen.

Godkjent plan med tilhøyrande kostnadsvurdering vil gje grunnlag for at prosjektet kan bli vurdert prioritert i framlegg til neste NTP-periode.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Søkt vurdert og ivareteke gjennom planprosess og tilrådde løysingar.

.....
Rune Sjurgard
rådmann

Utskrift av endeleg vedtak:

Går som melding til Utvikling – Plan for utlegging til offentleg ettersyn.

Kopi:

Statens vegvesen – v/Siv Karen Sundgot



Statens vegvesen

Volda kommune
Stormyra 2
6100 VOLDA

Behandlande eining:
Region midt

Sakshandsamar/innvalsnr:
Siv Karen Sundgot - 70175077

Vår referanse:
2012/080591-046

Dykkar referanse:

Vår dato:
21.08.2014

Reguleringsplan for E39 Volda hamn - Elvadalen. Oversending for utlegging til offentlig ettersyn.

Vi sender med dette over plandokumenta for reguleringsplanen E39 på strekninga Volda hamn-Elvadalen.

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i Regionavisa, Avisa Møre og Møre-Nytt i januar 2013. Kopi av innkomne merknadar er vedlagt i oversendinga.

Detaljregulering er utarbeidd av Statens vegvesen Region midt. Planen er gjennomført i dialog med administrasjonen i Volda kommune.

Statens vegvesen er ansvarleg for nødvendige utgreiingar, undersøkingar og analyser som det vert stilt krav om i samband med planlegging av veg, gang- og sykkelveg. Statens vegvesen er også ansvarleg for vegplanlegging, konstruksjonar, støyberekning, støytiltak og landskapsforming i samband med tiltaket. Asplan Viak har bistått med dette arbeidet.

Vi ber om at kommunen handsamar dette med tanke på utlegging til offentlig ettersyn etter §12-10 i PBL. Plan for medverknad i utleggingsfasa er skildra i planomtalen.

Statens vegvesen - Region midt
Med helsing

Siv Karen Sundgot
Planprosjektleder

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
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

32



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Plandokument

E39 Volda hamn - Elvadalen

Volda kommune



33

Innhald

1	INNLEIING	2
2	BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET	3
2.1	PLANOMRÅDET	3
2.2	BAKGRUNN FOR UTARBEIDING AV REGULERINGSPLANFORSLAG	3
2.3	MÅL FOR FERDIG VEGPROSJEKT OG REGULERINGSPLANFORSLAGET	3
2.4	VURDERING I FORHOLD TIL KU-FORSKRIFTA	3
2.5	PLANSTATUS FOR OMRÅDET	3
3	SKILDING AV PLANOMRÅDET, EKSISTERANDE FORHOLD	4
3.1	PLANOMRÅDET SITT OMFANG OG DAGENS AREALBRUK	4
3.2	TRAFIKKFORHOLD	4
3.3	LANDSKAPSBILDE OG KULTURMILJØ	5
3.4	NÆRMILJØ/FRILUFTSLIV	6
3.5	NATURMILJØ OG NATURMANGFALD	6
3.6	GRUNNFORHOLD	7
4	SKILDING AV PLANFORSLAGET	7
4.1	VURDERTE ALTERNATIV	7
4.2	FØRESETNADAR OG STANDARDVALG	9
4.3	PLANLAGT AREALBRUK	10
4.4	FAGTEMA AV SÆRLEG INTERESSE FOR PLANFORSLAGET	10
5	VERKNADAR AV PLANFORSLAGET	11
5.1	TRAFIKKFORHOLD	11
5.2	TRAFIKKTRYGGING	11
5.3	AVLASTA VEG OG FORSLAG TIL ØMKLASSIFISERING	11
5.4	NABOSKAP	11
5.5	BYGGEGRENSER	12
5.6	LANDSKAPSBILDE OG KULTURMILJØ	12
5.7	NÆRMILJØ/FRILUFTSLIV	12
5.8	NATURMILJØ	12
5.9	STØY OG VIBRASJONER	12
5.10	MASSEHANDTERING	13
6	RISIKO, SÅRBARHEIT OG SIKKERHEIT - ROS-ANALYSE	13
6.1	NATURFARE	13
6.2	MENNESKE- OG VERKSEMDBASERT FARE	13
6.3	BEREDSKAP	13
6.4	TRAFIKKTRYGGING	14
6.5	FORUREINING	14
6.6	HELSE, MILJØ OG SIKKERHEIT I BYGGE- OG DRIFTSFASEN	14
7	GIENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN	14
7.1	FRAMDRIFT OG FINANSIERING	14
7.2	UTBYGGINGSREKKEFØLGE	14
7.3	TRAFIKKAVVIKLING I ANLEGGSPERIODEN	14
7.4	KVA SKAL INN I SHA- OG YM-PLAN FOR BYGGEFASEN	14
8	SAMANDRAG AV INNSPEL OG MERKNADER	15
8.1	INNSPEL VED VARSEL OM OPPSTART	15
9	VEDLEGG	17
	REGULERINGSFØRESEGNER	18

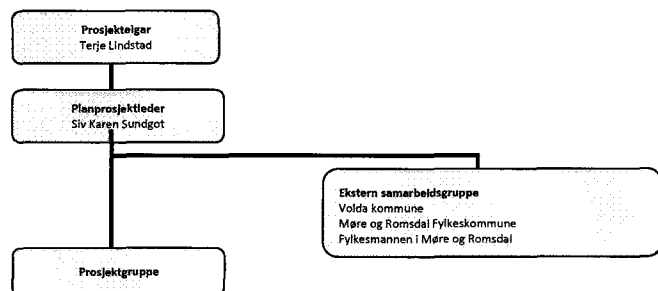
1 Innleiing

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Volda kommune utarbeidd reguleringsplan med tilhøyrande planomtale og reguleringsføresegner for E39 Volda sentrum. Volda kommune er ansvarleg planmyndigheit for reguleringsplanen. Reguleringsplanen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at forma på tiltaket og bruk/ vern av dei areal som blir råka av utbygginga klart framkjem. Reguleringsplan er også nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon av grunn.

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i Mørenytt, Avisa Møre og Regionavisa i januar 2013. Det vart halden open kontordag i samband med dette og ein har elles hatt dialog/møter med interessentar/grunneigarar som har tatt kontakt med Statens vegvesen i samband med planarbeidet. Før planen vart formelt oversendt til kommunen vart det i juni 2014 halde eit informasjonsmøte der kommunen inviterte grunneigarar til å delta.

Plankart og teknisk planlegging er utført av Asplan Viak på vegne av Statens vegvesen og i samråd med Volda kommune. Plandokumenta elles er utarbeid av Statens vegvesen Region midt i samråd med planmyndigheita (Volda kommune).

Prosjektgruppa i Statens vegvesen har forutan ein prosjektleiar bestått av personar med følgjande fagansvar: Vegplanlegging, konstruksjonar, formgiving og estetikk, utbygging, drift og vedlikehald, trafikkteknikk og støy, eigedomsforhold og grunnerverv samt geoteknikk – til saman ei prosjektgruppe på 9 personar. Frå kommunen er det planseksjonen som har bidratt frå administrasjonen.



Den formelle handsaminga skjer i samsvar med plan- og bygningslova § 3-7. Statens vegvesen legg reguleringsforslaget ut til offentlig ettersyn. Avgjerd om dette er tatt i samråd med Volda kommune.

Planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn i perioden **08.09.14– 20.10.14** på følgjande stadar:

- Rådhuset i Volda kommune
- Statens vegvesen Region midt, Kontorstad Ørsta og Ålesund
- Internett: www.volda.kommune.no og www.vegvesen.no

Planen blir sendt lag og organisasjonar, grunneigarar og andre råka partar til uttale. Samtidig blir planen sendt til handsaming i fylkeskommunen, statlege og kommunale organ, som har sine fagområder å ivareta. Det blir lagt opp til å halde eit ope informasjonsmøte i løpet av høyringsperioden.

Eventuelle merknadar til reguleringsplanforslaget sendast til:

Statens vegvesen Region midt,
Fylkeshuset,
6404 Molde
Eller
firmapost-midt@vegvesen.no

Frist for å komme med merknader er sett til 20.10.2014.

Statens vegvesen mottar og handsamar alle merknader til planforslaget i samarbeid med Volda kommune, før planen vert sendt til Volda kommune for formell handsaming og endeleg reguleringsvedtak.

Spørsmål kan rettast til Statens vegvesen Region midt:

Siv K. Sundgot, tlf. 02030, eller e-post: siv.sundgot@vegvesen.no

Plandokumenta omfattar:

Planomtale

Reguleringsføresegner, 20.08.2014

Reguleringsplankart, 14.07.2014

Tekniske teikningar:

Plan- og profilteikningar

Normalprofil E39

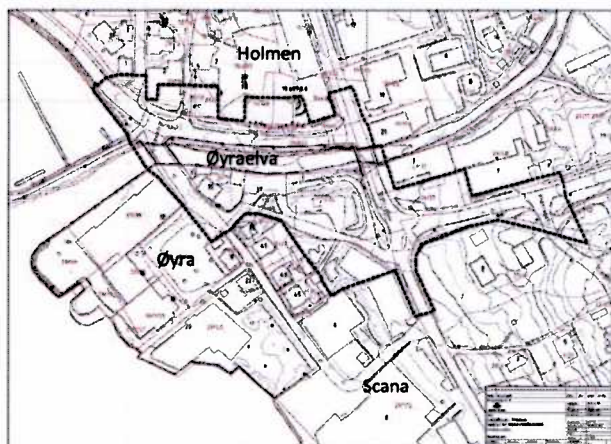
Forprosjekt konstruksjon

Illustrasjonar

Støysonekart

2 Bakgrunn for planforslaget

2.1 Planområdet



Volda kommune ligg på Søre Sunnmøre og Volda sentrum er administrasjonssenter for ei befolkning på 8900 (jan 2014). Planområdet ligg i den sørvestre del av Volda sentrum mellom Volda hamn og Elvadalen. Strekninga langs dagens veg er om lag 250 meter og ligg i overgangen mellom det moderne og det historiske sentrum.

Figur 1 - Kartet viser planavgrensning ved varsling om oppstart av planarbeidet

2.2. Bakgrunn for utarbeiding av reguleringsplanforslag

På sikt er det i konseptvalutgreininga for Skei-Ålesund vist at E39-trafikken skal gå utanom sentrum. Før ny tunnel er på plass kan forholda bli slik at «det må gjerast noko». Det vert difor utarbeidd reguleringsplan for ei løysing som kan betre forholda mellom anna for å avklare kva ei slik løysing vil koste.

Det er allereie i dag betydelege trafikkproblem knytt til denne vegstrekninga. Dette både for køyrande og for mjuke trafikantar.

Det største problemet for gjennomgangstrafikken i dag er den skarpe svingen rett nord for brua der store bilar som skal sørover må nytte motgåande køyrefelt for å kome inn på brua. Her er det også eit problematisk kryss for trafikk som kjem opp langs elva og skal svinge til venstre inn i Industrigata. Det har vore ei utfordring å finne gode løysingar på kombinasjonen av stigning, kurvatur og kryss/ avkøyrslar. Planen viser tilfredsstillande løysingar for gang- og sykkeltrafikken.

Framkomsten for bussen er vanskeleg på ettermiddagen og dette er problematisk i forhold til rutetider, korrespondanse mellom lokalbuss og ekspressbuss og at bussen skal rekke ferjer.

Når Hjartåberga opna i juni 2014 vart fv. 651 offisielt skilta som E39. Det er forventna ei ytterlegare trafikkaue som følgje av denne ferdigstillinga. Også ferdigstilling av andre prosjekt som fv. 60 sør for Stryn, fv. 60. Røy-Hellesylt og opprustinga av Strynefjellstunnelane på rv. 15 vil truleg ha innverknad på trafikkmengda. Særleg vil nok desse prosjekta kunne gi ein betydeleg auke i andel tungtrafikk.

Sjølvsagt om ein på sikt kan få avlasta vegen gjennom sentrum ved bygging av tunnel mellom Volda og Furene, vil det også i framtida vere relativt stor trafikk. (I kommunedelplanen for E39 Volda-Furene er det berekna ein reduksjon i trafikkmengde på frå om lag 7800 til om lag 4500 bilar i døgnet, 2010-tal)

2.3 Mål for ferdig vegprosjekt og reguleringsplanforslaget

Tiltaket skal gi betre trafikktryggleik og betre framkomst, særleg for kollektivtrafikken.

2.3.1 Effektmål (for det bygde prosjektet)

- Tiltaket skal bidra til å utvikle sentrumskvalitetar og gjere det attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport.
- Tiltaket skal sikre god framkomst for større bilar og oversiktlege vikepliktsforhold i kryssa
- Tiltaket skal redusere talet på trafikkulykker og redusert alvorgrad på dei ulykkene som skjer med spesiell vekt på løysingar for mjuke trafikantar.
- Ved ev. inngrep i elva skal vassføring og naturmiljø ivaretakast.

2.4 Vurdering i forhold til KU-forskrifta

Området er allereie prega av vegareal og det er dei same funksjonane som skal ivaretakast gjennom ny plan. Tiltaket er ikkje i vesentleg konflikt med verna område, trua dyreartar, kjende kulturminne eller viktige friluftsområde. Linja er fastsett i kommunedelplanen for Volda sentrum. Vi har i samråd med kommunen vurdert at tiltaket ikkje blir omfatta av krav om konsekvensutgreiing. Fylkesmannen støttar denne vurderinga i si uttale til oppstartsvarselet.

2.5 Planstatus for området

Gjeldande planar:

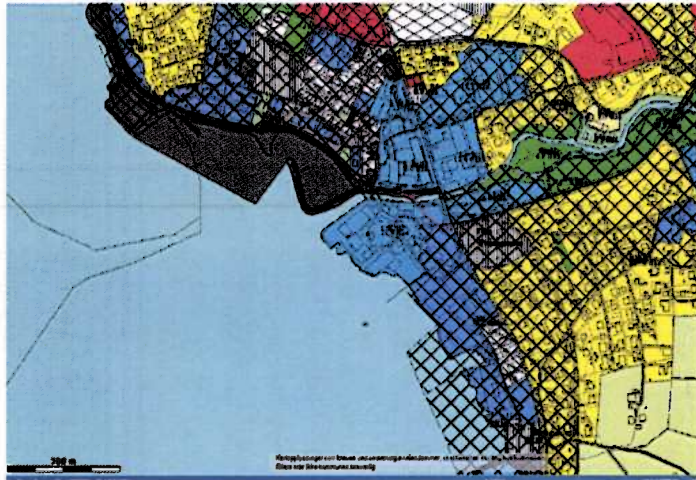
- Kommunedelplan for Volda sentrum – godkjent i februar 2010
Viser at størstedelen av planområdet er avsett til forretning/kontor/bustad samt vegareal, hamneareal og vassareal (elva).
- Reguleringsplan for del av Volda sentrum – godkjent januar 1997
Viser rundkøyring i kryss mellom Øyra og E39
- Reguleringsplan Elvadalen – godkjent august 1997
Viser områda oppstrøms og sør for Øyraelva inkl. eksisterande E39
- Reguleringsplan Holmen – godkjent i april 2005
Viser bustad/ forretning/kontor, vegareal og parkeringsplass nord for E39
- Plan for omlegging ved «Velsvikhuset» - byggeplan

Tilgrensande planar:

- Hamnekvartalet – godkjent i februar 2010
Viser E39 som miljøgate gjennom planområdet med langsgående parkering
- Volda sentrum – godkjent i oktober 1987

Pågåande planar:

- Rotsetfjøre – Scanaområdet



Figur 2 - Utsnitt av kommunedelplan for Volda sentrum



Figur 3 - Reguleringsplan for Hamnek vartalet

3 Skildring av planområdet, eksisterende forhold



Figur 4 - Eksisterende vegsystem er vist på ortofoto.

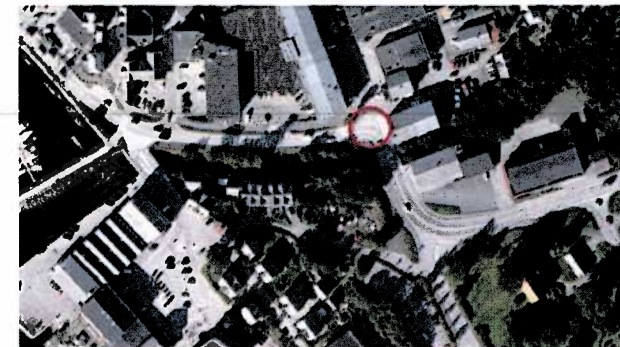
3.1 Planområdet sitt omfang og dagens arealbruk

Planområdet utgjør om lag 15 daa. Det omfattar dagens vegareal samt det areal som er nødvendig for å kunne bygge ut tiltaket med nødvendige omleggingar og midlertidige omkøyningar, rigg- og deponiområde.

Nord for dagens E39 er det forretningsområde kombinert med kontor og bustader. I vest er det to- og treetasjers, eldre hus i smale gater medan det mot aust er større bygningsmasser i fire og fem etasjer.

På Øyra er det forretning/kontor i større bygningar i tre etasjer mot sjøen. Langs Hamnegata ligg det eldre, små trehus som danner eit heilskapleg lite bustadmiljø.

Langs elva ligg det verkstadbygg både aust og vest for Prestegardsbrua.



3.2 Trafikkforhold

Det største problemet for gjennomgangstrafikken i dag er den skarpe svingen rett nord for brua (krysset Holmen-Industrigt-Ristevn) der store bilar som skal sørover må nytte motgåande køyrefelt for å kome inn på brua.

Figur 5 - Flyfoto med markering av det viktigste problem punktet i dagens vegnett

37

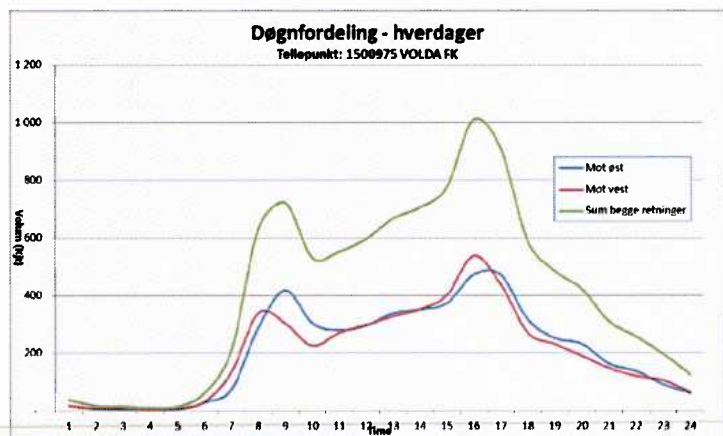
Krysset er vikepliktsregulert, med E39 som forkjørsveg. Utforminga av krysset syner i liten grad vikepliktsforholdet. Venstresvingen inn i Industrigata vil i perioder med stor trafikk bli ståande og vente. Spesielt kan det vere problem vinterstid, då krysset ligg på toppen av ein bakke, og bilane kan få problem med bakkestart. Venstresvingen er også ein del av busstraseen, og dette skaper tidvis forseinkingar.



Figur 6 - Kryssområdet sett frå tilfarta frå vest (Holmen)

Det er i desember 2012 registrert ein gjennomsnittleg årsdøgntrafikk (ÅDT) på E39 (vest for fergekaia) på 8.200 kjt. Maksimal timetrafikk er registrert til ca. 1.000 kjt/t, og inntreff rundt kl. 16. Døgnvariasjonskurva for kvardagar, er vist i figur 7, viser at det gjennom heile døgnet går omtrent like mykje trafikk i begge retningar. Registreringane er gjennomført i perioden 29/11 - 12/12 2012, altså etter at

Kvivsvegen var opna.



Figur 7 - Døgnfordelingskurver for E39 gjennom Volda

Fordi registreringa er gjort i desember kan det vere grunn til å anta at volumet kan vere noko høgt. Dette på grunn av «julehandeltrafikk». Det er ingen tidlegare registreringar av trafikkvolumet på den aktuelle strekninga, men årleg estimat (ÅDT-belegg) for 2010 viser ÅDT på 6.550, og i 2012 er ÅDT estimert til 6.800.

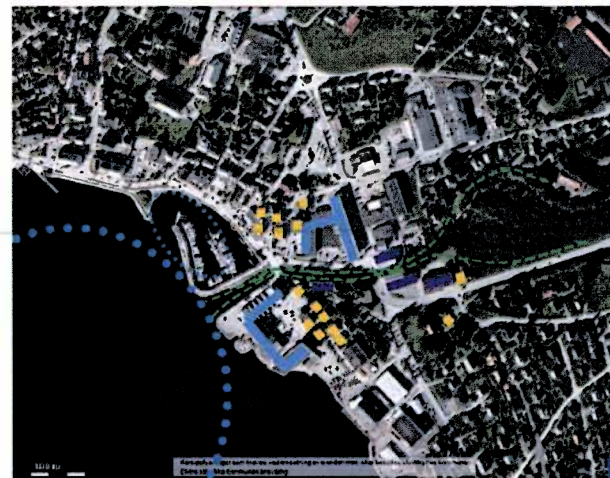


Figur 8 - Kart som viser punkt der ulykker har skjedd siste 10 åra.

Siste 10 åra har det skjedd to ulykker innanfor planområdet. I tillegg har det skjedd to fotgjengarulykker like vest for planområdet, der fotgjengarar har kysa vegen utanom oppmerka gangfelt.

3.3 Landskapsbilde og kulturmiljø

Området tilhøyrer landskapsregionen midtre bygder på Vestlandet. I dette beltet mellom fjordmunning og fjellregion ligg Volda i ein U-dal. Tettstaden er ein typisk tettstad slik dei er karakterisert i NIJOS sitt nasjonale referansesystem for landskapsregionar: «Tettsteder ses ofte ytterst i dalmunninger, i møtet med fjorden. Mange har opphav i eldre strandsteder, og har da gjerne en liten kjerne av eldre hus omgitt av nyere næringsbygg og boligfelt. Mye nyere bebyggelse ligger på fyllinger. Veinettet er utstrakt, men følger både fjordløp og større daler. Tunnelerbinder stedvis fjorder/daler sammen. Fergene er fortsatt viktig for samferdselen.» (Kjelde: "Landskapsregion 22 Midtre bygder på Vestlandet", NIJOS)



Figur 9 - Illustrasjonane på ortofoto viser bygningsstruktur, grøntstruktur og landskapsrom

Det er ei variert bygningsmasse i og rundt planområdet jf. kpt 3.2. Planområdet ligg i starten på sentrum av Volda når ein kjem frå sør, men dette skiljet mellom sentrum og omkringliggende område er ikkje markert verken i form av trafikale løysingar eller gjennom arkitektoniske løysingar.

I krysset mellom E39 Elvadalen og Lægda vart det funne og gravd ut restar av ein steinbrukande lokalitet når ein bygde ny veg i Elvadalen. Vidare låg Huldrerøysa som også er utgreven i dette området. Litt lenger oppe i Elvadalen ligg ein større, uavklara haug på nordsida av veggen.



Figur 10 Flyfoto frå Volda 1953 - Bildet er henta frå Volda kommune sitt arkiv

Innanfor planområdet finst kulturminne frå nyare tid registrert i kulturminneregisteret Sefrak på eigeidomen 29/19. Inn mot planområdet ligg også objekt registrert i kulturminneregisteret Sefrak, samt 10 objekt i bustadområde på Øyra. Volda prestegard har tre bygningar med relativt stor open mark rundt. Alle desse objekta har verneverdi. SEFRAK-bygningane er ikkje så storslagne i seg sjølv, men viser den store utviklinga av Volda som tettstad og skulestad som skjedde på slutten av 1800-talet og utover tidleg 1900-tal.

Omfang av uthus er eit anna trekk spesielt for Volda, der det var relativt vanleg med dyrehald til eige bruk inne i det meir byprega miljøet i sentrum. Fylkeskonservatoren ynskjer at så mykje som råd av desse husa vert bevart, og at utforming av vegløyningar tek omsyn til husa.

Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringar i området i september 2013. Det vart funne eit mindre parti med eit fossilt lag.

3.4 Nærmiljø/friluftsliv

Elvadalen er eit flott nærmiljøanlegg som startar like aust for planområdet. Det er ynskjeleg at ein klarer å knyte gangsamband frå sentrum til dette området. Stiane langs Øyraelva og opp til Rotevatnet vert mykje nytta av turgåarar.

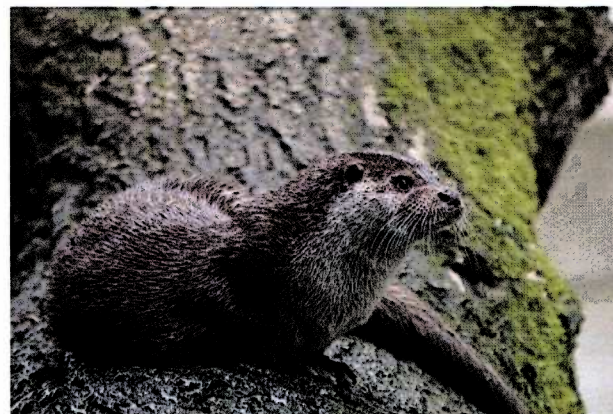
Øyraelva er nytta til sportsfiske. Volda Jeger- og Sporsfiskarlag skriv i sin merknad at dei har sidan 1950-talet har hatt interesse knytt til vassdraget i form av oppsyn langs elva og forvaltning av fiskeførekostar.



Figur 11 - I Elvadalen kan ein krysse Øyraelva på bruer som vist på bildet.

Volda hamn er per definisjon ei fiskerihamn, men vert i hovudsak nytta som småbåthamn og er eit viktig fritidstilbod for mange innbyggjarar i Volda.

3.5 Naturmiljø og naturmangfald



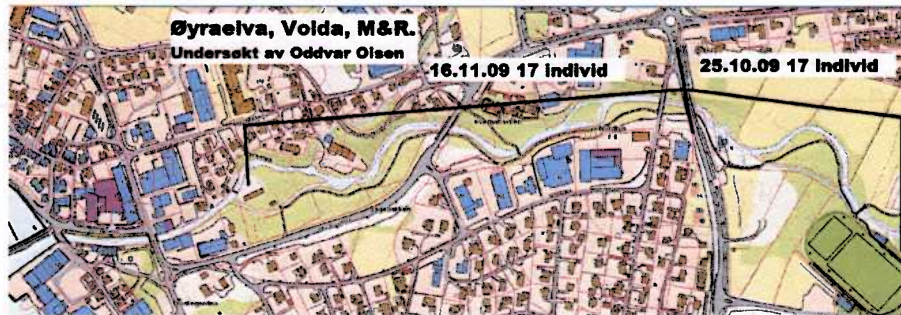
Det er observert oter i området. Denne dyrearten vart freda i 1982, og er i «Rødiste 2010» vurdert som sårbar.

Figur 12 - Oter er observert innanfor planområdet - Bilde frå Wikipedia

Øyraelva vart undersøkt for elvemusling i 2009. I den etterfølgjande rapporten går det fram at elva tidlegare kan ha hatt ein bestand elvemusling, men at ein ikkje greidde å påvise arten under feltarbeidet. I 2013 kom ein ny rapport «Utbredelse og bestandstatus for elvemusling i Møre og Romsdal» Oddvar Olsen har gjennomført registreringar i samband med dette arbeidet. I 2009 gjekk han heile Øyraelva på lav vasstand mellom Rotevatn og sjøen og fann 34 muslingar. Muslingane står på dei djupaste delane av elva. Alle observasjonar er gjort eit godt stykke lenger oppstrøms enn den delen av Øyraelva som inngår i planområdet, sjå figur

I tillegg er det ein liten bestand av anadrom fisk (laks og sjøørret) i Øyraelva. Volda Jeger og

Sportsfiskerlag har i 50 år kultivert Øyravassdraget, dvs. Øyraelva og Rotevatnet. Kvart år blir det fanga stamfisk og satt ut yngel for å sikre bestanden i elva. Sjøbotnen utanfor planområdet er registrert som naturtype «israndavsetning».

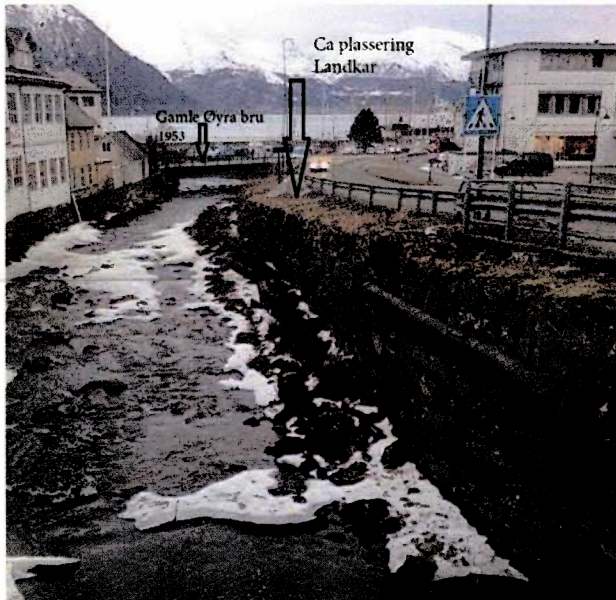


Figur 13 - Kart som viser avgrensning av område der det er observert elvemusling. Avgrensning markert med svart.

3.6 Grunnforhold

På bakgrunn av den noko avgrensa informasjonen vi har, er det lite som tyder på vanskelege grunnforhold.

Det er planlagt grunnundersøkingar etter sommarferien 2014, basert på det framlagde planforslaget. På synfaring og studier av foto har vi observert berg i dagen ved dagens bru. Men dei nye landkara kjem eit stykke nedstrøms, særleg for det nordvestre landkaret, kan det hende at bergoverflata er nokre meter under elvebotnen. Som vi og kan sjå frå figur 14 er murane langs eksisterande veg rette og fine, noko som tyder på god fundamentering, og vi trur difor det er relativt gode masser i området der nytt brufundament kjem. Dette vil grunnboringane gi svar på.



Nytt landkar på sørsida av elva, vil etter planforslaget, kome nærare Prestegardsbrua – og det er sannsynleg at berget her ligg noko høgre. Dette er ikkje sikkert og difor har vi og lagt opp til boringar på denne sida.

Det kan nemnast at noverande løp til Øyraelva var eit resultat av storflaumen i 1865 då Øyraelva skule (der COOP er i dag) blei skylt på sjøen og elva flytta seg nærmare 100 meter mot sør til dagens elveløp. Dette påverkar ikkje fundamentering av ny bru i nemneverdig grad.

Figur 14 - Sett frå Prestegardsbrua mot fjorden

4 Skildring av planforslaget

4.1 Vurderte alternativ



Ei løysing der E39 går rett fram frå dagens kryss med Industrigata og kryssar elva aust for Møre konfeksjon sin eigedom reduserer bedriftene si utviklingsmuligheit. Det er også knapt med areal til å få til ei rundkjøring der den er skissert. Løysinga vert vurdert som lite aktuell.

Figur 15 - Alternativ 1 - E39 rett fram gjennom Elvadalen frå krysset med Industrigata

Ei løysing med einvegskøyningar mellom småbåthamna og Elvadalen fjerner problemet med store køyretøy i motgåande vegbane. Mange kryss og avkøyrsler gjer at ei slik løysing vil ha mange trafikale utfordringar krev store inngrep i eksisterande bygningsmasse og eigedommar. Løysinga vert difor vurdert som lite aktuell.



Figur 16 - Alternativ 2 - Einvegskøyningar mellom Elvadalen og småbåthamna.

Ei løysing der E39 går rett fram når den kjem ned Elvadalen vil gripe brutalt inn i eldre trehusbebyggelse, og vil gjere det vanskeleg å oppretthalde aktiviteten ved Humberset Bil. Det er også trengt i forhold til å få til ei god rundkøyring. Med ei slik løysing vil ein måtte starte stigninga like etter dagens nedste bru over Øyraelva. Dette vil komplisere avkørsleforholda til næringsbygga på Øyra. Løysinga vert vurdert som lite aktuell.



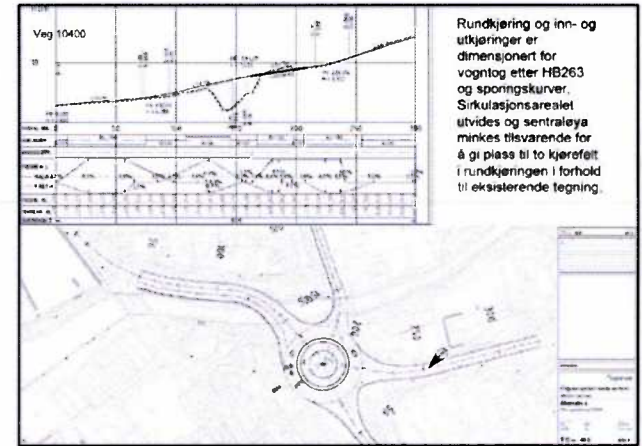
Figur 17 - Alternativ 3 - E39 Sør for Humberset Bil.

Det er også vurdert ei ny, einvegskøyrd bru parallelt med Prestegardsbrua. Då kan dagens bru einvegskøyrast nordover og den nye sørover. Frigjort areal på Prestegardsbrua kan nyttast som gang- og sykkelveg. Med ei slik løysing endrar ein ikkje tettstaden sin struktur og løysinga vil estetisk sett vere godt tilpassa staden. Innkøyring til Industrigata vil med ei slik løysing berre kunne skje for trafikk sørfrå, og utkøyring frå Industrigata vil berre kunne skje mot nord. Trafikk frå Holmen til Industrigata og trafikken som skal frå småbåthamna/Øyra til Industrigata må då køyre via rundkøyringa og den omvegen er ei ulempe. Det er usikkert om der er nok areal til at krysset mellom E39 og Industrigata vil fungere trafikalt. Skilting kan bli eit problem og det er uoversiktleg for ukjente. Det blir vanskeleg å etablere ei rundkøyring som foreslått med nødvendig utflating i alle vegarmane. Løysinga vert vurdert som lite aktuell.



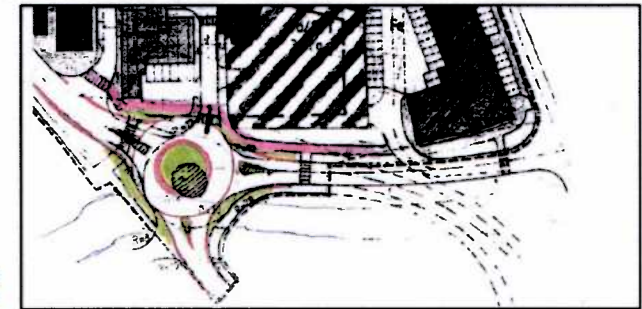
Figur 18 - Alternativ 4 - Ny einvegskøyrd bru parallelt med Prestegardsbrua.

Asplan Viak vurderte ei rekke variantar med rundkøyring i området rett sør for elva, evt. på eit lakk over elva. Ingen av desse alternativna gir tilfredstillande stigningsforhold for E39 inn mot rundkøyringa. Løysinga vert vurdert som lite aktuell.



Figur 19 - Alternativ 5 Rundkøyring sør for Øyraelva

For å løyse krysset mellom E39, Hamnegata og Spinneriveger er det i tidlegare planforslag vurdert rundkøyring i krysset mellom Hamnegata og E39. Ei slik løysing vil krevje meir areal enn det som er vist i tidlegare planforslag, jf. figur 18 som viser opprinneleg skisse (med svarte linjer) og nødvendige korrigeringar (med røde linjer). Med rundkøyring vil det vere betre tilkomst til/frå sidevegssystemet. Løysinga krev ein ny, brei konstruksjon over Øyraelva med dei kostnader og ulemper det medfører for elveinteressene. Det vil svært ulike trafikkmengder i dei fire armene, og det er ikkje ideelt med tanke på trafikktryggleik eller framkomst. Løysinga vert vurdert som lite aktuell.



Figur 20 - Alternativ 6 Rundkøyring nord for Øyraelva mellom E39 og Hamnegata

Det er tett mellom kryssa mellom E39 og Snippa, Hamnegata og Spinnerivegen. Dette gir i dag redusert framkomst på E39. Vi har vurdert å kanalisere kryssa slik at trafikken på E39 ikkje blir hindra av bilar som står i vegbana og skal svinge inn på sidevegnettet. Ei slik løysing hindrar høgresving ut frå Hamnegata og venstresving inn i Holmen og Snippa. Om vegen mellom Hamnegata og Ristevegen hadde vore open for gjennomkøyring så kunne dette vore ei aktuell løysing, då Spinnerivegen og Snippa kan få tilkomst via Industrigata og Kyrkjegata. Vegen mellom Hamnegata og Ristevegen derimot er i dag ein intern veg inne på industriområdet til Scana og å endre denne bruken ser vi som vanskeleg å få til i praksis. Løysinga vert difor vurdert som lite aktuell.



Figur 21 - Alternativ 6 - Kanalisering av alle kryss på E39.

Som alternativ til kryssingspunktet for gåande som er planlagt ved profil 315, har det vore vurdert eit kryssingspunkt ved profil 350. Her er vegen er bratt (6,8 %) og det kan difor vere vanskelegare for store køyrety å stoppe, særleg på glatt føre. Stigninga på vegen kan og gjere at fartsnivået er noko høgare. Ei slik plassering av kryssingspunktet vil medføre noko større omveg for dei gåande som kjem frå nord og vest og skal sørover og motsatt, og vil medføre villkryssing i kryssområda.

4.2 Føresetnadar og standardvalg

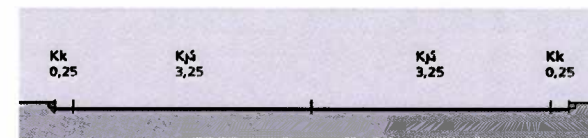
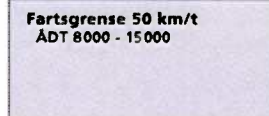
4.2.1 Køyreveggar

Dimensjoneringsklasse:	Gateprofil
Fartsgrense:	50 km/t
Dimensjonerande trafikk (ÅDT) / 2013:	6900
Dimensjonerande trafikk (ÅDT) +20 år:	8000-15000
Dimensjonerande kjøretøy/kjøremåte:	Vogntog/A
Bru	Lengde 27 meter, breidde 10,5-12,5 meter

Figur 22 - Tabellen viser dimensjoneringsfaktorar som er lagt til grunn for planlegginga

Køyrevegen vert planlagt med gateprofil på 7 meters breidde. Dersom E39 er vedtatt lagt utanom sentrum før ein bygger om gata innanfor planområdet kan ein vurdere å bygge eit smalare profil, der gata får ei breidde på 6,5 meter.

For å nytte eksisterande vegkapital best mulig har vi søkt å finne ei løysing der begge dei eksisterande bruene over Øyraelva vert nytta. Dette både for å halde kostnadane for prosjektet nede, men også for å få ei forsvarleg trafikkavvikling i anleggsperioden. Samtidig må kryssa dimensjonerast for vogntog. Dette har medført at ein er relativt låst på linjeføring og stigningsforhold på strekninga innanfor planområdet.



Figur 23 - Gateprofil for fartsgrense 50 km/t og årsdøgnetrafikk på 8000-15000 køyrety

Det er mellom anna forsøkt å få til ei linjeføring som gir større avstand til bygningane på sørsida av Øyraelva. På grunn av kryss mellom E39 og Industrigata, samt at forretningsbygget nord for profil 230 må ha tilkomst så får vi ikkje til å flytte veglinja lenger mot nordaust. Det er vurdert å legge inn ei skarpere kurve mellom profil 190 og 240, men dette gir inga endring for inngrepa sør for elva og vi har difor ikkje gått vidare med ei slik løysing.

4.2.2 Gang og - sykkelveggar

Når ein kjem frå nord har E39 tilbod for gåande og syklande langs hamnefronten. På austsida av vegen er tilbodet usamanhengande. E39 vidare nordover frå plangrensa er planlagt som miljøgate med fortau/gangareal på austsida og gang og sykkelveg langs hamnefronten.



I planen for hovudnett for sykkel i Ørsta og Volda er det markert at sykling skal skje i blanda trafikk gjennom planområdet.

Figur 24 - Kartet viser hovudnett for sykkel gjennom tettstaden Volda.

I planforslaget legg vi til rette for gåande aust/nord for vegen, i stor grad i samsvar med dagens tilbod. Det er lagt opp til eit kryssingspunkt lengst vest i planområdet, på same stad som dagens kryssing. I dag kryssar gåande E39 rett vest for krysset med Industrigata. I planforslaget vert dette endra slik at gåande i staden kryssar Industrigata. Det har vore vurdert fleire alternative kryssingspunkt for gåande over E39 i den austlege delen av planområdet. Vi har vurdert at det kryssingspunktet som i størst grad ivaretek gåande sine behov for kryssing er ved profil 315 mellom dei to kryssa med kommunal vegar. Dette er den mest sentrale plasseringa av eit kryssingspunkt og vil truleg verte mykje brukt. Trafikkiletet er noko kompleks på staden med to kryss plassert rett etter kvarandre. Dette kan ta bilistane si merksemd litt vekk frå dei gåande. Likevel vil fartsnivået, iallfall i sidevegane, vere lav og sikta mot kryssingspunktet er god. Det vert etablert trafikkøyr i vegbana slik at gåande kan stoppe og orientere seg på nytt mellom køyrefelta.

42

Gående og syklande får også gjennom planen formalisert retten til å nytte vegen mellom Hamnegata og Ristevegen ved at det er føresegner knytt til næringsområdet og den private vegen som går gjennom området i dag. Denne vegen er vist med ei breidde på 5,0 meter og dermed kan to bilar møtest på veg til og frå verksemda. Eksakt trasé for vegen vert ikkje regulert då det er ynskjeleg at dei som disponerer arealet skal ha høve til å utnytte området på ein annan måte enn det ein gjer i dag.

Aust i planområdet vert løysinga for gåande og syklande tilpassa eksisterande tosidig fortausløyser. Fortausbreidda varierer mellom 2,5 og 3,0 meter alt etter kor mykje areal som er tilgjengeleg. Dei tilfredsstillende dermed minstekrav til fortausbreidde i gater og det er mulig å drive maskinell rydding av dei.

Volda kommune har i innspel ved planoppstart bedt om at det i planforslaget vert vurdert om det kan etablerast gangtilkomst til Elvadalen. Dette er eit mykje brukt turområde, og ved å knyte denne stien saman med gangareala i sentrum kan den også inngå som eit tilbod for gåande og syklande mellom sentrum og Rotevatnet. Dette vil vere eit trafikktryggingstiltak samt utvikle Volda sentrum og gjere det meir attraktivt å bu, jobbe og ferdast. I kommunen sitt innspel var dette vist som ein sti mellom Øyraelva og Bjørdal trevare AS. Det er fleire utfordringar for å få til ei løysing her: Høgdemessige forhold, omsyn til naturmiljø, flaum/isgang i elva m.m. Vi har satt av eit relativt stort areal for gåande og syklande framfor bygningane til Bjørdal trevare slik at ein tursti kan tilpassast fortausareala. Turstien langs elva er regulert i gjeldande reguleringsplanar og ligg utanfor vårt planområde. Vidare detaljering skje i eit samarbeid mellom fylkesmannen og Volda kommune. Statens vegvesen må involverast dersom dei framleis står som eigar av Prestegardsbrua når det vert aktuelt å bygge dette.

4.2.3 Kryssløysingar

Innanfor planområdet er det seks T-kryss mellom E39 og sidegater. I tillegg er det fleire avkryrsler. Som skildra i kpt 4.1 er fleire alternative løysingar vurdert. Rundkøyringsløysingar vert vurdert som lite aktuelle i hovudkryssa.

Krysset mellom E39 og Industrigata er det som får største endringa i forhold til dagens situasjon. Dette får ei klar utforming som T-kryss med dråpe i Industrigata og kanalisering på E39. Ein får dermed ei utforming som er i samsvar med vikepliktsforholda. Dette er jo svært uklart i dag og denne forbetringa vil vere eit av dei viktigaste bidraga til auka trafikktrygging i området.

Tilkomsten til Spinneriet vil ikkje lenger skje som ei direkte avkryrsle til E39, men som ei avkryrsle til Industrigata. I tillegg foreslår vi å stenge Spinnerivegen for innkøyring frå E39. I dag er dette tillatt og når det er stor motgåande trafikk, så får ein kø på E39 og dette kan igjen sperre for innkøyring til Hamnegata.

I og med at vi er i eit sentrumsområde, er det naturleg at køyreareala vert utforma med gatestandard. Når ein nyttar gatenormalen må også kryssa få ei stram utforming som kan vere med på å halde fartsnivået nede. Sjølv om ein ønsker ei smalast mulig vegbane for at vegen i minst mulig grad skal vere ei barriere, så er det så hyppige avsvingingar til sidevegnettet at vi ser behov for ei kanalisering av trafikken på E39 i kryssområda. Ideelt sett skulle vi hatt det for kryssa mellom E39 og Hamnegata, Snippa og Spinnerivegen slik det er vist i figur 16, men som vi skriv i kpt 4.1 er det forhold som gjer at vi ikkje kan gå vidare med denne løysinga.

4.3 Planlagt arealbruk

Vegareala sine sideareal som inngår i planområdet er i hovudsak regulert i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Grense mellom det som i kommunedelplanen er vist som industriområde og det som er vist som Forretning/kontor/bustad er endra i samråd med kommunen.

Eigedomane 29/16, 29/50, 29/51 og delar av 29/19 som i dag har funksjon som bilverkstad er regulert til næringsareal. Med den nærleiken området får til E39 ser vi det ikkje som aktuelt å regulere til ein arealbruk der det er støyfølsame funksjonar. Området er difor foreslått regulert til næringsbygningar.

4.4 Fagtema av særleg interesse for planforslaget

4.4.1 Fråvik frå vegnormaler

Både krysset mellom E39 og Snippa og krysset mellom E39 og Hamnegata har siktforhold som ikkje er i samsvar med vegnormalen for ei gate som er dimensjonert for 50 km/t.

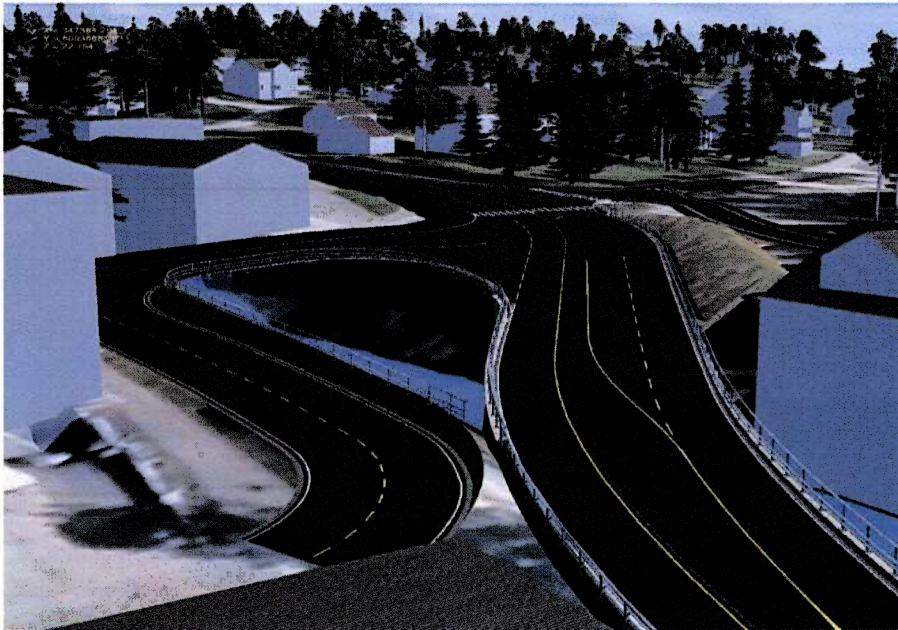
Planforslaget medfører ikkje forverring for noko av kryssa. Begge kryssa har tilfredsstillande sikt for gate med fartsgrense 40 km/t, der kravet er 6 x 30 meter.

Etter vanleg prosedyre i Statens vegvesen har dette fråviket vore handsama og vurdert av fråviksgruppa. Dei har konkludert med følgande: *Løysinga i reguleringsplanforslaget er akseptabelt og det vert tilrådd at ein ved utarbeiding av byggeplan og tilhøyrande skiltplan legg fartsgrense på 40 km/t til grunn. Det bør også planleggast opphøgde gangfelt i byggeplanen.*

4.4.2 Konstruksjonar

Der vegen kryssar elva har den ei horisontalkurve med radius på 90 meter. Dette medfører at vinkelen mellom vegen og elva varierer frå ca. 25° til ca. 45°. På kryssingstaden har elva ei breidde på 10-12 meter.

Ved nordre elvebreidd er det i dag ein samanhengande tørrsteinsmur mellom eksisterande bruer. Langs søndre elvebreidd stig terrenget jamt oppover. Det er lite ynskjeleg med søyler i elveløpet, både med tanke på vassføringa i elva samt ut ifrå ei landskapsvurdering. Dette medfører at det er naturleg å konstruere brua i eitt spenn over elva. På nordsida bør landkaret leggast rett bak eksisterande tørrsteinsmur slik at denne muren blir oppretthalden med den nye brukonstruksjonen. På sørsida vert landkaret bygd 1-2 meter frå elvebreidda, slik at det ved normalvannstand er mulig å gå under brua mellom elvebreidda og landkaret sin frontvegg. Begge landkara vert fundamentert direkte på fjell. Overbygninga har ein horisontalkurvatur som gjer det vanskeleg å bygge brua av prefabrikerte konstruksjonselement. Det er difor naturleg å bygge brua av plasstøpt betong. Vi meiner at ei bjelke-/platebru er den brutypen som passar best med geometrien samtidig som denne normalt vert oppfatta som ei estetisk god brutype.



Figur 25 - Ny bru vil krysse Øyraelva på skrå.

4.4.3 Drift og vedlikehold

Frå 1.9.2014 vil dagens veg få driftsklasse DKB middels, iht. ny HB 111. Det kan medføre til litt omlegging i driftsmetoder, litt redusert krav ifht. dagens krav, meir sporete vinterføre, men det inngår også i ei målsetting som regionen har om å redusere saltforbruk, men oppretthalde trafikktryggleik og framkomst. Frå dette tidspunktet vil også kravet til fortau, gang- og sykkelveggar bli skjerpa i forhold til krava som har vore tidlegare.

Med den trafikkutviklinga som er i prognosene kan driftsstandarden bli løfta til DKB høg ved neste kontrakt, 1.9.2019.

5 Verknadar av planforslaget

5.1 Trafikkforhold

5.1.1 Framtidig trafikk

Det er gjort trafikkberekningar for å sjå effekten av Kvivsvegen og Hjørtåberga. Berekningane for dagens situasjon viser ÅDT på ca. 6.500, medan trafikken i 2030 er berekna til 8.300. Dette gir ein vekst på ca. 1.800 fram til 2030. Dersom vi tek utgangspunkt i ÅDT-belegget for 2012, som var på 6.800, og legg til denne veksten gir dette en framtidig ÅDT på ca. 8.600. Det er i 2012 registrert ein ÅDT i Kvivstunnelen på 1.000. Dette tilseier i så fall at det står att ei auke på 800 kjt/døgn fram til 2013 i forhold til modellberekningane. Bruker vi dette saman med teljingane frå desember 2012 gir dette eit framtidig volum på 9.000 kjt/døgn. Eit rimeleg estimat for ÅDT gjennom Volda vil difor kunne ligge mellom 8.500-9.000.

Det er ikkje tatt høgde for kva effekt ferjefri E39 vil ha på trafikkmengda. Med ein ferjefri E39 er det ytterligere grunn til å vurdere omlegging av E39 i tunnel forbi Volda sentrum. Trafikkberekningar viser at ein tunnel vil ta omtrent 50 % av trafikken.

5.1.2 Framtidig løysing

For å løyse problema knytt til framkomsten for tunge køyrety i samband med kryssing av brua på E39 aust for sentrum, samt tidvis redusert framkomst i krysset Holmen-Industrigt-Risteavn, er det foreslått ei løysing som gir ei skrå bru over elva, og vegen vert lagt utanom det omtalte krysset. Dei trafikale utfordringane med dette alternativet er knytt til korleis Industrigtata og Ristevegen skal koplart til den nye traséen for E39. Trafikkteknisk ville truleg ei rundkøyring, der alle fire tilfartane vart samla vore å foretrekke. I området er det for bratt til å få til dette. To T-kryss synes er difor vurdert å vere det beste alternativet som er teknisk mulig å få til. Desse bør ha vestresvingefelt i hovudvegen for at flyten på E39 skal vere best mogleg.

5.2 Trafikktrygging

Statens vegvesen har gjennomført trafikktryggingsrevisjon. Ein TS-revisjon er definert som ein systematisk og uavhengig gransking av trafikktryggingsforhold i ein vegplan. Denne skal sørge for at nye veganlegg vert bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafikkikker 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.

Ved ny løysing vil ikkje store køyrety måtte køyre over i motgåande køyrebane for å klare svingane på E39. Dette vil vere ei stor forbedring i forhold til dagens situasjon.

5.3 Avlasta veg og forslag til omklassifisering

Eksisterande veg frå og med Prestegardsbrua til kryss med Industrigtata og tilkomst til Spinneriet kjøpesenter vil ikkje lenger inngå som ein del av fylkesveg-, eller europavegnettet. Omklassifisering vil skje som ei eiga sak. Mest truleg vil det gå over til å bli kommunal veg, evt. privat veg.

5.4 Naboskap

5.4.1 Råka eigedomar

Den eigdommen som får størst inngrep er 29/16 Humberset Bil & Mek AS. Ny veglinje vil medføre innløyning av eit lagerbygg aust for næringsbygget og veglinja kjem berre 1,25 meter frå takutstikket ved det nordaustre hjørnet av bygninga, og om lag ein halvmeter lenger frå vegglivet. Ny veglinje medfører at om lag 1100 m² av

eigedommen må innløyast. Ikkje alt dette kan nyttast til deira verksemd i dag då det er bratt eller ligg på eit anna nivå enn der dei driv si verksemd. Planen sin arealbruk viser at næringsareal kan utvidast mot sør på bekostning av industriareal, jf. slik det er vist i kommunedelplanen. Dette arealet ligg inn under ansvaret til Opplysningsvesenets Fond då det har vore ein del av prestegarden. Den austlegaste delen av arealet er ei festetomt som Scana nyttar til parkering. Totalt sett vert område avsett til næringsareal utvida i forhold til dagens arealbruk. Planen legg ikkje føringar for kven som skal eige eller disponere næringsareala.

5.4.2 Avkøyrslar og andre naboforhold

Det er planlagt felles avkøyrslar til eigedomane 29/27 og 29/48 i profil 370 der eksisterande avkøyrslar ligg. Avkøyrslar frå 29/27 mot det som vert Industrigata vert stengd då dette vert midt i det nye kryssområdet. Eigedomen har alternativ tilkomst.

5.5 Byggegrenser

Langs E39 er byggegrense sett til 20 meter frå senterlinje mot sør. Mot nord ligg det ikkje byggeareal innanfor planområdet. Langs kommunale vegar er byggegrensa sett til 10 meter frå senterlinje der det er utbyggingsføre mål.

5.6 Landskapsbilde og kulturmiljø

I planen er det lagt opp til eit skilje mellom veg og gate mot søraust i krysset mellom E39 og Ristevegen. Saman med trafikkøy i vegbana der fotgjengarane kryssar over E39 vil dette markere starten på Volda sentrum når ein kjem frå sør. Utforminga av ei gate vil gi eit meir bymessig uttrykk til sentrum.

Nok ei bru over Øyraelva på ei kort strekning vil redusere elva sin kvalitet som landskapselement. Som avbøtande tiltak vil ein legge til rette for at ein skal kunne gå langs elva si sørlege elvebreidd under brua. Brua er bygd med eitt spenn som gjer at det ikkje kjem søyler i eller nær elva. Vegareala langs elva vil få ei parkmessig utforming.

Tiltaket medfører inngrep i registrerte kulturminner som er avdekt gjennom registreringa, jf. kp. 3.7. Det vil bli søkt dispensasjon frå kulturminnelova for å få frigitt området med funn av fossilt lag. Tiltaket medfører ikkje inngrep i SEFRAK-registrerte kulturminne.

5.7 Nærmiljø/friluftsliv

Ved utbygging vil ein tilrettelegge for å kunne gå og fiske under ny bru og langs elva innanfor områda som er regulert til anna vegareal.

5.8 Naturmiljø

Området og tiltaket er vurdert ut frå prinsipp som står i Naturmangfoldlova, blant anna om kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet og økosystemtilnærming (§§ 7-10).

§ 8 gjeld kunnskapsgrunnlaget. Denne kunnskapen skal primært basere seg på eksisterande og tilgjengeleg kunnskap, både vitenskapleg og erfaringsbasert. "Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i eit rimeleg forhold til saka sin karakter og risiko for skade på naturmangfaldet.

Øyraelva vart undersøkt for elvemusling i 2009. I den etterfølgjande rapporten går det fram at elva tidlegare kan ha hatt ein bestand elvemusling, men at ein ikkje greidde å påvise arten under feltarbeidet. Rapporten konkluderer med at Øyraelva i dag sannsynlegvis ikkje har bestandar av elvemusling. I 2013 kom ein ny rapport «Utbredelse og bestandstatus for elvemusling i Møre og Romsdal» Oddvar Olsen har gjennomført registreringar i samband med dette arbeidet. I 2009 gjekk han heile Øyraelva på lav vasstand mellom Rotevatn og sjøen og fann 34 muslingar. Muslingane står på dei djupaste delane av elva. Muslingane er observert er eit

godt stykke lenger oppstrøms enn planområdet. Vi meiner difor å ha grunnlag for å konkludere med at det ikkje er elvemusling innanfor planområdet.

Oter er observert innanfor planområdet. Den er i Norsk rødliste 2010 kategorisert som «sårbar». Saman med drukning pga fiskeredskap er påkøyrslar ein av dei største truslane for oteren. I samband med inngrep i og langs elvestrengar, er det for oteren viktig at det er mogeleg å ferdast på land langsmed elva. Under brua er det difor sett av slikt areal mellom elva og brua sine berande konstruksjonar. Vidare er miljøgifter ein fare for oteren. Dette må ein ta omsyn til når ein i byggeplan lagar plan for avrenning.

Vi vurderer kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkeleg for å iverksette nødvendige tiltak mot å ivareta eventuelle oterar som måtte vere i området.

Tilgjengeleg informasjon om naturverdiane er henta frå naturbasen og fylkesmannen i Møre og Romsdal, samt gjennom informasjon vi fekk tilsendt ved varsel om oppstart. Informasjon om oteren sin biologi er henta frå Artsdatabanken, Naturvernforbundet og Natur & miljø.

Tiltaka vi foreslår meiner vi er tilstrekkeleg i forhold til å oppfylle § 9 føre-var-prinsippet i forhold oter (og evt elvemusling). Då kunnskapsnivået etter vår vurdering er oppfylt (§9) meiner vi ikkje at øvrige undersøkingar/tiltak er nødvendige ifht føre-vare-prinsippet.

§ 10 økosystemtilnærming og samla belastning er ikkje aktuelt då det ikkje er kjent at det vert planlagt fleire tiltak i dette området som kan belaste økosystemet.

Gjennomføring av tiltaket blir gjort slik at skader på naturmangfaldet vert minst mulig, ved at ein planlegg ei bru som ikkje gir inngrep i elva og med rom for passasje mellom elvebreidd og landkar. Kostnadene med dette vil vere dekt av tiltakshavar, jf § 11.

Gjennom Statens vegvesen sine rutiner for drift og vedlikehald av vegens sideareal blir forholdet til framande, skadlege artar ivarett. Disse metodene skal omtalast i ytre miljøplan i samband med byggeplanen.

Innanfor planområdet er det ikkje andre konflikter med naturmiljø og driftsmetoder som er vurdert som relevant i forhold til § 12 i naturmangfoldlova. § 12 miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetoder vil bli vurdert som ein del av det vidare arbeidet.

Framande skadelege artar

I naturmangfoldlova kapittel IV, Fremmede organismer, § 28 (krav til aktsomhet) står det blant anna at: «den som setter i verk virksomhet eller tiltak som kan medføre spredning eller utslipp av levende eller levedyktige organismer til steder der de ikke forekommer naturlig, skal i rimelig utstrekning treffe tiltak for å hindre dette»

Spreiing av framande skadlege artar utgjer ei fare for artar som naturleg veks i området. Dei er ei utfordring i samband med bygging og drift av veganlegg. Statens vegvesen jobbar systematisk med bekjemping av utvalgte artar på sin eigedom langs vegen. I følge Artsdatabanken er det ikkje registrert førekomstar av framande skadlege artar i planområdet. Vi har ikkje gjennomført registreringar på områda utanfor dagens skråningsareal. Ei kartlegging av framande artar må gjennomførast før arbeidet med masseflytting startar, og tiltak utførast avhengig av funn.

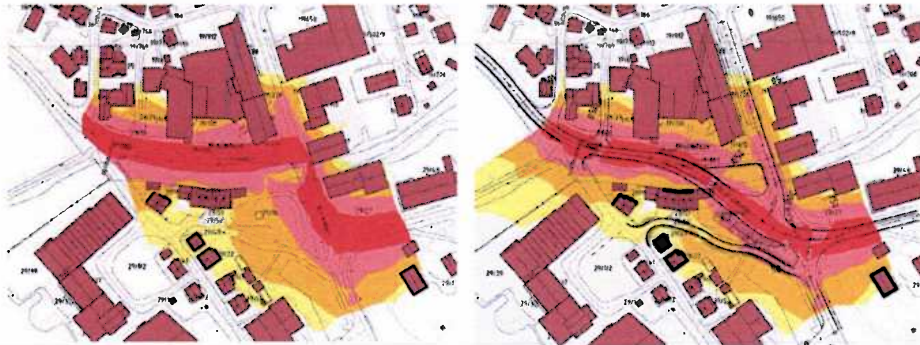
Målet for Statens vegvesen i forhold til framande uønska artar, og handtering av § 28 i naturmangfoldlova, er:

- Inga spreieing av framande, uønska artar lokalt innanfor tiltaksområdet
- Inga spreieing av framande, uønska artar inn i tiltaksområdet
- Inga spreieing av framande, uønska artar ut av tiltaksområdet

5.9 Støy og vibrasjonar

48

Tiltaket er vurdert som eit framkomst-tiltak for å betre trafikkavviklinga på E39. Tiltaket utløyser difor støyutgreiing som ledd i gjennomføring av reguleringsplanen. Bygningane som ligg inntil veggen er i hovudsak næringsbygg, men med eit innslag av bustadar, mest i 2. og 3. etasje. Støykjelda er E39 og i mindre grad Industrivegen og Ristevegen. Periodevis kan Øyraelva vere ein betydeleg støykjelde i seg sjølv, men som i perioder med stor vannføring bidreg til å maskere trafikkstøyen. Dette blir naturleg bakgrunnsstøy, og denne effekten er ikkje vektlagt.



Figur 26 – Støyberekning som viser støynivå for trafikkmengde framskrive til 2034, og berekningshøgde 4 meter over bakkenivå, dagens veglinje til venstre og planlagt veglinje med vull til høgre

Det er berekna støykoter for gul og raud støysoner i 4 og 2 meter høgde over terreng. Berekningshøgda 4 meter over terreng er påkrevd i retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegging og er typisk for ei lav 2. etasje. Berekningsnivået 4 meter over mark vert ofte lite påverka av terrenget si typiske støyskjerming og også i mindre grad av eventuelle støyskjermende element langs dei aktuelle støykjeldene. Berekingar utført i 2 meter høgde er representative for støy på uteplassar på bakkeplan og framfor 1. etasje. Støynivået i 2 meter berekningshøgde vil ofte vere ca. 1 til 3 dB lavare enn ved 4 meter berekningshøgde, men vil avhenge mykje av terrenget, lokale skjermar, gjerder, m.m.

Basert på Statens vegvesen sitt trafikknotat er det i berekingane nytta 9000 køyrety på E39 i år 2034. For Industrivegen og Ristevegen finst det ikkje tellingar, og det er difor gjort grove anslag i samråd Volda kommune. For Industrigata nord for Øyraelva er årsgjennsnitttrafikken estimert til 2000 køyrety, og for Ristevegen 1000 køyrety. Tala er usikre, men det skal store avvik til før det gir vesentlege utslag på støynivået. Framtidig støysituasjon i 2034 der veggen er omlagt over Øyraelva er framstilt på figur 26. Ei rekke bygningar som inneheld bustadar ligg i raud og gul sone. I tillegg til ein støyvull på om lag 1 meter slik det er vist i planen, er fasadetiltak og ev. lokale skjermar på uteplassar aktuelt. Eigedomar som er aktuell for slik vurdering i samband med byggeplanlegging er vist i tabell, figur 27.

Figur 27 - Tabell som viser eigedomar der det må vurderast lokale tiltak (fasadetiltak og/eller lokale skjermar)

5.10 Massehandtering

Tiltaket har eit masseoverskot på 4.200 m³. Dette er ikkje større mengder enn at ein får kvitte seg med desse i nærområdet, og vi forventar ikkje at lagring eller transportering av desse massene vekk frå planområdet vert oppfatta som problematisk. Det er sett av eit areal til anleggsbelte som kan nyttast til mellombels masselagring i anleggsperioden.

6 Risiko, sårbarheit og sikkerheit - ROS-analyse

6.1 Naturfare

6.1.1 Skred, geologi og geoteknikk

I følge NVE sine kartjenester og NGU sine skreddata på nett er det ikkje registrert kvikkleireområde, og vegvesenet sine geotekniske undersøkingar har heller ikkje avdekket kvikkleireførekomstar. Det er heller ikkje avdekket andre typer førekomstar av skred eller skredfarer, som jordskred, snø- og fjellskred.

Dei geotekniske undersøkingar er dokumentert i eigen rapport. Der er det ikkje avdekt forhold som tilseier at vi skal møte vanskelege fjellforhold eller vanskelege forhold omkring lausmasser.

6.1.2 Flom og havnivå inkl. klimavurderingar

Det er gjennomført ei berekning av dimensjonerande 200-årsflaum med tilhøyrande vasslinje for elva. I samsvar med NVE rapport 5-2011 skal det leggast til eit klimatillegg på 20% til den berekna 200-årsflaumen for å ta omsyn til framtidige klimaendringar. Verdien er anbefalt for alle felt i Møre og Romsdal.

Statens kartverk (www.havniva.no) gir at høgvatn med 200-årsintervall har kote +1,92 (NN1954). I samsvar med rapporten «Endringer i fortidens, dagens og framtidens havnivå med spesielt fokus på vestlandskysten, 2012» blir det lagt til 40 cm for å ta omsyn til ei forventa havnivåstiging fram til år 2100. Det gir ein dimensjonerande 200-års stormflo på kote + 2,3. 200-års stormflonivå vil ikkje påverke vasstanden under den nye, planlagde brua.

På bakgrunn av vasslinjeberekningane vert det anbefalt at ein i samband med byggeplanlegging gjennomfører ei oppmåling oppstrøms, under og nedstrøms den nye brua på elvestrekninga. Dette for å kvalitetssikre resultat og eliminere usikkerheit. I tillegg bør Gamle Øyra bru i Hamnegata målast inn for å ha kontroll på eventuell oppstuing. Berekingane i vasslinjeberekninga viser at oppstuing kan førekome ved ein 200-årsflaum ved Gamle Øyra bru.

Maks vassnivå under ny planlagt bru ved ein 200-års flom er ct.+2,30. Dette er ca 2 meter under underkant overbygning ved valgt bruløysing.

6.1.3 Radon

Planforslaget gir ikkje endringar i fothold til radon. Byggeteknisk forskrift (av 26. mars 2010) § 13-5 set krav til radonføybyggende tiltak ved oppføring av nye bygg. Radonkonsentrasjon i inneluft skal ikkje overstige 200 Bq/m³.

6.2 Menneske- og verksemdbasert fare

6.2.1 Transport av farlige stoff

Tankbilvelt i samband med transport av farlige stoff kan ikkje utelukkast. Planforslaget aukar ikkje den risikoen i forhold til dagens situasjon. Med ein meir trafikkikker veg vil sannsynlighet og risiko bli redusert

6.2.2 Terror/sabotasje

Terror og sabotasje av veggen kan ikkje utelukkast heilt, men i ein fredssituasjon er dette lite sannsynleg

6.3 Beredskap

6.3.1 Brann

Det er ikkje spesiell brannfare i området i dag.

46

Utbygging i samsvar med planane gir betre framkomst og eit mindre sårbart vegsystem. I forhold til utrykking frå nødetater inkl. brannvesen vil dette vere ei forbetring i forhold til i dag.

6.3.2 Infrastruktur

Vegtrafikken blir påverka positivt med dette tiltaket.

Erfaringsmessig viser det seg at dei fleste kabeletatar ved utbygging av nye vegar nyttar høvet til å oppgradere eksisterande kablar og rør. Tiltakshavar skal ved ei utbygging invitere til ei slik deltaking i prosjektet.

I byggeplan- og utbyggingsfase må ein ta omsyn til eksisterande kablar og rør slik at ein ikkje får utilsikta driftsstop.

6.3.3 Høgspenningsanlegg

Det vert planlagt ei oppgradering av energiforsyning ved at det som ein del av vegprosjektet må etablerast ein ny netstasjon til erstatning for den som i dag er under eksisterande brua.

6.4 Trafikktrygging

Det er gjennomført trafikkikkerhetsrevisjon av planane for å sjå til at vi vel trafikk sikre løysingar. I kryss mellom E39 og Hamnegata og E39 og Snippa er det per i dag ikkje tilfredstillande sikt. Det oppnår vi heller ikkje med planforslaget, sjå kpt 4.5.1.

Det kan oppstå trafikkfarlige situasjonar i ei kortare periode i sambandet med anleggsgjennomføring, men lover og forskrifter for anleggsgjennomføring blir føresett fulgt.

6.5 Forureining

Det er ikkje registrert forureining innanfor planområdet.

Under bygging vil ein gjennom SHA-planen sikre at ein avgrensar avrenning til elv. Ein må også gjere tiltak for å unngå betongsøl i elva når ein bygger brua.

I og med at ein får endå ei bru over Øyraelva, så kan ein forvente auka avrenning av salt til elva. Bruk av salt kan skade innsjøar og grunnvatn, vegetasjonen og økosystem langs og nær det salta vegnettet. Det er påvist forringing av vasskvalitet i fleire vassførekomstar og drikkevassbrønner. Det er enno ikkje påvist at saltavrenning til elvar vil føre til endringar i botndyrssamfunn. Fisk er såpass robuste at skader på grunn av salt sannsynlegvis ikkje vil førekomme. Sensitiviteten aukar hos laks i tidlige livsstadium når dei vert eksponert for vegsalt i kombinasjon med andre forureiningar i avrenningsvatn frå veg. Det er både metall og salt i avrenning frå vegar, og saltet kan vere med på å løyse metall slik at dei blir lettare tatt opp i organismer som lever i vatn.

Statens vegvesen har eit overordna ansvar for å unngå miljøskader frå eiga verksemd. Vi skal ha kontroll over våre utslipp i dei ulike vassførekomstane slik at lover og forskrifter er ivaretatt, og utan at vi belastar miljøet og vegene sine naboar meir enn høgst nødvendig. Vegsalt inntek ei spesiell stilling fordi det vert brukt i store mengder, det løyser seg lett i vatn, og følger difor vasstraumane. Konsentrasjonane av salt i resipientane kan difor forventast å auke så lenge saltbruken aukar.

6.6 Helse, miljø og sikkerheit i bygge- og driftsfasen

Gjennom planlegginga har vi hatt fokus på å planlegge løysingar som kan byggast, driftast og vedlikehaldast på ein trygg måte både i forhold til helse, miljø og sikkerheit. Vi har hatt eigne fagansvarlege på desse tema som har brukt si erfaring for å sjå til at dette er ivaretatt. Dette er eit tema som Statens vegvesen har gode rutinar for og som vil bli ivaretatt ved både utbygging, drift og vedlikehald, jf. kpt 8.4

7 Gjennomføring av forslag til plan

7.1 Framdrift og finansiering

Ein kan forvente at eit utbygging av tiltaket vil ta om lag eitt år. Det er ikkje finansiering av prosjektet i gjeldande handlingsplanar eller budsjett, det er difor uklart når ein kan forvente byggestart. Kost

7.2 Utbyggingsrekkefølge

Vegtiltaket må byggast ut som eit samla tiltak der ein samtidig legg til rette for gåande og syklande, samt avkøyrsler i samsvar med planforslaget.

7.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavviklinga i anleggsfasen vil skje i samsvar med godkjent arbeidsvarslingsplan, utarbeidd av entreprenør og godkjent av Statens vegvesen. Mesteparten av anlegget ligg utanfor eksisterande veg, men med viktige tilkoplingspunkt og det er behov for ombyggingar av eksisterande vegar og tilpassingar i kryssområde.

Tiltaket må byggast ut utan at det blir stengt for trafikk gjennom sentrum av Volda i lengre perioder. Det må vurderast om gatenettet i sentrum kan nyttast på ein annan måte enn i dag slik at bygging kan skje utan å vere til hinder for trafikken. Tilkomst til alle eigedommar må ivaretakast på ein tilfredstillande måte.

Omsynet til gåande og syklande må ivaretakast og dei må, så langt som det er mulig, vere skilt frå køyrande.

7.4 Kva skal inn i SHA- og YM-plan for byggefasen

Sikkerheit-, helse- og miljøplan (SHA-plan) skal utarbeidast etter Byggherreforskrifta før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande krav gjeld drift og vedlikehald. SHA-planen skal ajourførast av byggherren fortløpande etter kvart som prosjektet utviklar seg og dersom nye moment kjem opp. SHA-planen skal bl.a. innehalde ei risikovurdering, og spesielt påpeike farlege forhold for dei som oppheld seg på, eller i umiddelbar nærheit av byggeplassen. Planen skal danne grunnlag for dei HMS-krav og føresetnader som vert sett til den utførande i avtale/kontrakt. Her inngår også beredskapsplan som skal utarbeidast.

Ytre miljø-plan (YM-plan) skal utarbeidast før ein fullfører konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Tilsvarande gjeld drift og vedlikehald. YM-planen skal utarbeidast som et hjelpemiddel heilt i starten av prosjekteringsarbeidet. Planen skal sikre at føringar og krav for det ytre miljø blir ivaretatt. Mål og krav for tiltak og løysingar som skal gjennomførast som permanente eller midlertidige tiltak skal skildrast. Viktige miljøtema for dette prosjektet vil være:

- Støy
- Vibrasjonar
- Forureining av jord og vatn
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Energiforbruk
- Materialval og avfallshandtering

8 Samandrag av innspel og merknader

8.1 Innspel ved varsel om oppstart

NVE:

- Tiltak nær Øyraelva må utførast slik at vassdragsmiljøet vert ivarettatt, jf. §11 i vassressurslova om kantvegetasjon langs vassdrag.
- NVE tilrår at ein nyttar Bruk og vern av sjø og vassdrag, som arealføremål for elv og kantsoner jf. plan- og bygningslova §12-5 nr. 6.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Det er avgrensa areal for kantvegetasjon innanfor planområdet. Det vil bli inngrep i vegetasjonen i området der det blir bygd ny bru/veg. Resterande kantvegetasjon er i den grad det er mulig sikra gjennom føresegnene knytt til anna vegareal.
- Innspelet er tatt til følge når det gjeld arealføremål.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal

- Dei er positive til at det er varsla oppstart av reguleringsarbeid og er einig i at tiltaket ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing.
- Måla som er lista opp for arbeidet er gode og ser ikkje behov for å supplere dei.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal– tilleggskommentar til innspel frå Volda Jeger og Sportsfiskarlag

- Øyraelva vart undersøkt for elvemusling i 2009. I den etterfølgjande rapporten går det fram at elva tidlegare kan ha hatt ein bestand elvemusling, men at ein ikkje greidde å påvise arten under feltarbeidet. I 2013 kom ein ny rapport «Utbredelse og bestandstatus for elvemusling i Møre og Romsdal» Oddvar Olsen har gjennomført registreringar i samband med dette arbeidet. I 2009 gjekk han heile Øyraelva på lav vassstand mellom Rotevatn og sjøen og fann 34 muslingar. Muslingane står på dei djupaste delane av elva.
- Når det gjeld oter, er det ikkje usannsynleg at arten frekventer Øyraelva. I samband med inngrep i og langs elvestrengen, er det for oteren viktig at det er mogeleg å ferdast på land langsmed elva. Under bru er det difor settast av slikt areal mellom elva og brua sine berande konstruksjonar.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Innspelet er tatt til følge i forhold til å vare ta ferdslar for oter langs elvestrengen ved at løysingane som er planlagt sikrar ferdslar langs elva under den nye brua.
- Det er stilt krav til at ein gjennom ytre-miljøplan skal ta omsyn til elvemusling og fisk og gjere tiltak for å redusere avrenning av sediment til elva, samt unngå betongsøl i og rundt elva.

Møre og Romsdal Fylkeskommune

- Det skal ha vore gravhaugar aust for elva i området mellom Scana og Humberstet mellom Ristevegen og Hamnegata. Dette området er no til dels sterkt prega av inngrep, men det ligg framleis ein del haugrester og det må avklarast kva som er natur og ev. kultur. Dette er markert i fornminnebasen Askeladden som uavklara moglege freda kulturminne – idnr 161167, og må avklarast gjennom planarbeidet jf. fråsegn til planarbeidet som pågår i området Scana – Rotsetfjæra, som delvis overlappar området det no er varsla oppstart for.
- Lenger oppe i krysset mellom E39, Elvadalen og Lægda vart det funne og gravd ut restar av ein steinbrukande lokalitet m.m. (idnr 147144), knytt til vegbygginga i Elvadalen, vidare låg Huldrerøysa som også er utgreven i dette området (idnr 147150). Desse to er ikkje freda lenger. Men også dette er ein indikasjon på at dei kanskje må til med registrering av mindre areal kring vegane her.
- Litt lenger oppe i Elvadalen ligg ein større, uavklara haug på nordsida av veggen. Vonleg vil det ikkje vere naudsynt med avklaringsar også til denne.
- Dei trur at registreringsomfanget kan vere mellom 1-2 veker alt etter om nyare inngrep kompliserer arbeidet og om det er funn. For å vere på trygg side set dei kostnadsoverslaget til 3 veker felt pluss 2

veker rapport og reknar inn litt ekstra for c14: ca kr 135.000. Tinging lyt skje til fagsakshandsamar i god tid før tiltak vert iverksett.

- Innanfor planområdet ligg fleire Kulturminne frå nyare tid registrert i kulturminneregisteret Sefrak. Inn mot planområdet ligg også objekt registrert i kulturminneregisteret SEFRAK, samt 10 objekt i bustadområde på Øyra. Volda prestegard har tre bygningar med relativt stor open mark rundt. Alle desse objekta har verneverdi. SEFRAK-bygningane er ikkje så storslagne i seg sjølv, men viser den store utviklinga av Volda som tettstad og skulestad skjedde på slutten av 1800-talet og utover tidleg 1900-tal.
- Omfang av uthus er eit anna trekk spesielt for Volda, der det var relativt vanleg med dyrehald til eige bruk inne i det meir byprega miljøet i sentrum. Fylkeskonservatoren ynskjer at så mykje som råd av desse husa vert bevart, og at utforming av vegløyisingar tek omsyn til husa.

Kommentar frå Statens vegvesen:

- Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringar i området i september 2013. Det vart funne eit mindre parti med eit fossilt lag. Det vil vere behov for å søke om dispensasjon frå lov om kulturminne for å frigi desse areala.
- Det vert ikkje gjort inngrep i SEFRAK-registrerte objekt.

Kystverket:

- Kystverket har ikkje vesentlege merknadar til varsel om oppstart av planarbeid for deler av Volda sentrum.
- I samarbeid med Fiskeridirektoratet har Kystverket hatt ein gjennomgang av dei statlege fiskerihamnene for å kunne avgjere kven som skal ha status som statlege fiskerihammer og kven som kan leggest ned, eventuelt avhendast. Volda fiskerihamn har liten eller ingen fiskeriretta næringsverksemd. Hamna har fått status som "sentrumshamn" og skal avviklast som statleg hamn. Kystverket gjer oss merksam på at fiskerihamna i Volda sentrum har status som ei offentleg fiskerihamn inntil den formelt er nedlagt/avhenda. Dette inneber at Kystverket som eigar av anlegga har forvaltningsansvar/myndigheit for disponering av areala i hamna, og skal vurdere søknadar om etablering iht. hamne- og farvannslova § 28.
- Volda Småbåtlag fikk tidleg på 90-talet løyve til å legge ut ei flytebrygge i fiskerihamna. Dette løyvet har jamnleg blitt fornya, siste gong i 2007 for fem år. Det har kome ein ny søknad om forlenga løyve, men denne er ikkje handsama enda. Sannsynlegvis vil det bli gitt løyve for fem nye år.
- Då Volda fiskerihamn i si tid vart utbygd, foretok også Kystverket (då Statens Havnevesen) utdyping av hamnebassenget for å oppnå tilfredsstillande djupner. Kystverket vil vere skeptisk dersom ny reguleringsplan legg opp til utfyllingar for å utvide sentrumsarealet/veg som reduserer eksisterande djupner. Dette vil forringe hamna si betydning som sentrumshamn.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Tiltaket gir ikkje inngrep i hamnebassenget og endrar ikkje forholda for hamna uavhengig av kva status hamna har.

Volda kommune

- Kommunen ber om at det vert vurdert om det er aktuelt å gjere grep som sikrar tilkomst til friluftsområda i Elvadalen
- Planskissa som låg ved merknaden viser korleis dette kan gjennomførast ved at ein lagar ein sti mellom Øyraelva og Bjørddal trevare AS. Eit slikt tiltak vil opne for direkte tilkomst til Elvadalen frå sentrum, vere eit trafiktryggingstiltak samt utvikle Volda sentrum og gjere det meir attraktivt å bu, jobbe og ferdast.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Planen legg til rette for at det kan etablerast sti mellom Øyraelva og eignedomen 29/17 slik kommunen har kome med innspel om og slik det er vist i gjeldande plan.

Volda Jeger- og Sportsfiskarlag

- Dei har sidan 1950-talet hatt interesse knytt til vassdraget i form av oppsyn langs elva og forvaltning av fiskeførekomstar. Dei har drive med forvaltning, sportsfiske, rydding og tilrettelegging.
- Elva varierer frå nesten tørrlagt til å vere svært flaumstor. Vassdraget har både laks og sjøaure.

- I og langs Øyraelva er det eit rikt artsmangfald med fossefall, oter og elvemusling i tillegg til mange andre fuglar og planter. Elvemusling er også registrert nedstraums for den planlagde brua. Dette må ein ta ekstra omsyn til ved bygging av ny bru og bestanden må undersøkast før arbeidet startar opp. Det er registrert fleire oterpar med avkom kvart år og dei har elva som yngle- og oppvekstområde. I yngelperioden er dei ekstra sårbare.
- Rett under der ny bru er planlagt, heiter hølen Prestedammen eller Bruhølen og dette er første kvilehø for laks og sjøaure på veg opp i elva for å gyte. Den nye brua med vibrasjonar og støy frå trafikken kan påverke fisken negativt.
- Ny bru må planleggast slik at brupilarar ikkje kjem i kontakt med elva/elvabaren ved stor flaum då dette vil medføre utgravingar i elva og forringing av oppvekstområde for yngelen nedstraums. Elvabaren vert ustabil ved stor flaum og fundamentet for elva vert svakt.
- Høgda på den nye brua må hevast med minst ein meter samanlikna med eksisterande bru på fv. 651 for at sportsfiske kan utøvast i Prestedammen/Bruhølen.
- Brua må byggast slik at det kan etablerast gangbru på utsida av brupilarar på land slik dei kan fiske under brua. Ein må då også ta høgde for stor vassføring.
- Ved støyping av brupilarar og anna bruk av betong må ikkje dette kome i elva, då det er giftig for alle organismer med gjellar.
- Ved brubygging må ein ta omsyn til at det er om lag 120 cm forskjell mellom minste og maksimale vassføring.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Vi har vore i dialog med Fylkesmannen ang. naturmiljø, og dette er vurdert og ivarettatt gjennom reguleringsplanforslaget.
- Det blir stilt strenge krav til å ivareta ytre miljø ved utbygging og drift av vegen, sjå kommentar til Fylkesmannen sin merknad.
- Brua er planlagt utan søyler i elva og med landkar 1-2 meter inn frå elvebreidda. Det er gjennomført vasslinjeberekning og ny bru er dimensjonert for 200-årsflaum.

Opplysningsvesenets fond (OVF), v/Asplan Viak

- OVF er grunneigar og nabo på delar av arealet som vert planlagt.
- Scana-området (29/1/3) er festa frå OVF på langtidskontrakt og utvikling må forhalde seg til Scana og innhaldet i festekontrakta.
- Prestegardstunet (29/1) ligg tett på Ristevegen og Elvegata. Støy og andre ulemper som følgje av vegtrafikk bør utgreiast og eventuelle tiltak vurderast som ein del av planarbeidet.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Arealet som Scana leiger er regulert til industri og kan også i framtida inngå som parkeringsareal.
- Det er utarbeidd støyrapport og tiltak er innarbeidd i planen i samsvar med tilrådinga i rapporten.

Scana Volda AS

- Bedrifta er avhengig av god logistikk inn og ut av bedrifta, i tillegg til parkering for tilsette og besøkande. Dette må planen ta omsyn til.
- Dei ynskjer ingen reduksjon i talet på parkeringsplassar og tilkomst både via Prestegata/Andanesvegen og Hamnevegen må vere utforma slik at både personbilar og vogntog utan hinder kan kome ut på E39.
- På open kontordag i samband med oppstart la dei fram ei skisse som viste E39 i ei rett linje frå Elvadalen og ei kryssing av Øyraelva om lag der Hamnegata kryssar i dag.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Tilkomsten til bedrifta vert ikkje forringa som følgje av tiltaket, og totalt sett vil tiltaket vere positivt for transport, særleg for store køyrety.
- Statens vegvesen har i samarbeid med Volda kommune vurdert løysinga som vart framlagt frå Scana, og har med bakgrunn i grunngevinga i kpt. 5.1. valgt å ikkje gå vidare med den løysinga.

Humberset Bil & Mek. Verkstad – 29/16

- Dei ser heilt vekk frå forslag frå andre interessentar om å legge ny E39 sør for deira industribygget.
- For å kunne drive bedrifta vidare så treng dei mykje uteareal for plassering av bilar, vareleveranse, avfallscontainerar og diverse lagringseiningar.
- Verkstaden er avhengig av å ha god og oversiktleg tilkomst frå aust for varelevering til verksemda i 2. etasje.
- Dei tilrår at vegen vert bygd i samsvar med gjeldande kommunedelplan, men ikkje nærare enn minimum fem meter frå noverande lagerbygg aust for industribygget.
- Tomtearealet dei må avstå, ynskjer dei å få makebytt med eit areal sørvest for eigedomen deira. Denne trekanten nordvest for parkeringsplassen til Scana ligg naturleg inntil deira parkeringsplass.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Det er regulert eit areal på xx m² til næringsføremål der deira verksemd kan halde fram.
- Det er planlagt tilkomst til området både frå aust og vest.
- Vegen er planlagt i den traséen som er vist i gjeldande reguleringsplan. I samband med detaljreguleringa ser vi at vegen kjem i konflikt med deira lagerbygg aust for industribygget og vi foreslår innløyising av dette, sjå også vurdering i kpt. 5.5.1

Volda sentrum AS, Jon-Halvor Martinussen og Ivar Aaslid – 19/227, 19/492 og 29/18

- Deira eigedomar og parkeringsplassar har i dag tilkomst frå Holmen (fv. 651). Ny løysing må oppretthalde denne tilkomsten og parkeringsplassar, og gjeldande reguleringsplan frå 1997 vil ivareta desse interessene på ein tilfredstillande måte.
- Det vil vere vesentleg at løysinga ikkje medfører verdireduksjon på deira eigedomar.

Kommentar frå Statens vegvesen

- I dag har eigedomane til Volda sentrum AS direkte avkøyrsløse til E39. I planforslaget vil dei få tilkomst frå lokal veg som knyt seg på Industrigata som igjen har kryss med E39. Denne tilkomsten vil kunne oppfattast som meir tungvint. Vi meiner at dei trafikktryggingssmessige forbetringane vil oppvege evt. ulemper. Vi meiner også at avvikinga av trafikken kan skje på ein raskare måte når ein i større grad skil lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk.
- Eigedommen 29/18 har tilkomst frå Spinnerigata. I dag kan ein køyre frå E39 og inn i Spinnerigata. Med planforslaget foreslår vi at ein berre kan køyre ut frå Spinnerigata til E39. Dette er grunnleggjande med trafikktrygging og framkomst på E39, jf. kpt. 4.2.3.

Volda Sentrum AS

- I samarbeid med næringsdrivande i Volda, kommunen og fylkeskommunen er sett i gong eit tettstadsutviklingsprosjekt som vil skje parallelt med at Volda sentrum AS utviklar konkrete prosjekt for dei områda som dei disponerer.
- Dette tiltaka vil gi grunnlag for vesentleg vekst i aktivitet og trafikk i sentrumskjernen. Det er difor viktig at ein ikkje avgrensar regulerings-saka til å løyse eit kortsiktig problem, men legg opp til ei optimal og framtidsretta permanent løysing for vegføringa
- Tankane om å tilpasse vegløyisinga slik at den skjer på tettstaden sine premisser og ikkje omvendt er eit utgangspunkt som dei vil gi Statens vegvesen ros for. Vegløyisinga har potensiale til å verte ein utløyisande faktor for ei betydeleg vidareutvikling av heile sentrumskjernen i Volda.
- Dei ser det som særskilt viktig at ein i planprosessen legg opp til å avklare alternative løysingar herunder også vegføring på sørsida av Øyraelva. Dei har ikkje gjort seg opp ei meining om kva som er beste løysinga, men håper at planprosessen vil utgreie alternative løysingar og dermed sikrar eit best mogleg vurderings- og beslutningsgrunnlag.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Både interessentar, Statens vegvesen, Volda kommune og Asplan Viak (som har vore innleigd til å utarbeide plankart med tilhøyrande dokumentasjon) har kome med innspel til alternative løysingar. Desse

har vore vurdert og ei oppsummering av desse alternativna med tilhøyrande vurderingar er samanstilt i kpt 4.1.

- Vi meiner planforslaget ivaretek både næringsinteresser, gåande, syklande og kollektiv på ein betre måte enn dagens løysing. Samtidig meiner vi forslaget betrar framkomsten på E39 og aukar trafikktryggleiken på strekninga.
- Når det gjeld tettstadsutvikling så er det ikkje så mykje av dette som kan skje langs E39, men med forslaget til løysing vil potensialet langs det kommunale vegnettet auke.

MKV Eiendom AS – 29/48 og 29/44

- Dei legg til grunn at påkøyringane dei nyttar i dag vert vidareført i ny plan då andre løysingar vil medføre store ulemper for varelevering og tilkomst for kundar.

Kommentar frå Statens vegvesen

- Tilkomsten til 29/48 vert som i dag felles med 29/27. Tilkomsten som er felles for 29/48 og 29/44 er med den avgrensinga som er vist i planforslaget utanfor planområdet og vert ikkje råka.

9 Vedlegg

- Støyrapport, Asplan Viak, 2014
- Forprosjekt konstruksjoner, Asplan Viak, 2014
- Flom- og vannlinjeberegning, Øyraelva, Asplan Viak, 2014
- Arkeologiske registreringer, Møre og Romsdal fylkeskommune
- Geoteknisk rapport, Statens vegvesen

Reguleringsføresegner

PlanID: 1519 – 2012012

Dato for planforslag: 20.08.2014

Dato for eigendogkjenning:

§1 AVGRENSING OG FØRMÅL

1.1 Planavgrensing

Reguleringsplanen omfattar plankart i målestokk 1:1000 som utgjer planområdet langs E39 mellom Volda hamn og Elvadalen. Reguleringsføresegnene gjeld for areal innanfor plangrensa.

1.2 Føremål med planen

Reguleringsplanen skal avklare framtidig trasé for E39 gjennom Volda sentrum, samt plassering og utforming av kryss, fortau, gang- og sykkelveg, kommunale vegar, støyskjermingstiltak og arealbruk på tilgrensande areal.

1.3 Reguleringsføremål

Planområdet er regulert til følgjande føremål og omsynssoner:

Bygningar og anlegg (pbl §12-5 nr 1)

- Bustadar, B
- Næringsbygningar BN
- Energianlegg-trafo, BE

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr 2)

- Køyreveg, o_SKV,
- Køyreveg - felles, f_SKV
- Gang- / sykkelveg, o_SGS
- Anna veggrunn – grøntareal, o_SVG

Bruk og vern av sjø og vassdrag (pbl § 12-5 nr 6)

- Naturområde i sjø og vassdrag o_VNV

Områdeføresegner (pbl § 12-7)

- Føresegnområde RpBO-ID 161167
- Mellombels anlegg og riggområde, MRA_ (BO_91)

§ 2 FELLESFØRESEGNER

2.1 Generelt

Før anleggsstart av vegtaket skal det utarbeidast plan for avvikling av trafikk langs vegen i bygge- og anleggsperioden. Det skal lagast ein ytre miljøplan som sikrar at planomtalen sine føringar og krav for mellom anna naturmiljø, nærmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde blir ivarettatt.

2.2 Rekkefølge

Områda som er vist som mellombels rigg- og deponiområde kan ikkje byggast ut til andre føremål før tilliggande vegareal er bygd ut i samsvar med denne reguleringsplanen

Støytiltak skal etablerast samtidig med utbygging av tilliggande vegareal.

2.3 Støy

Miljøverndepartementet sin rettleiar for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) er lagt til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen.

Eigedommar med busetnad og støyfølsam bruk skal ikkje utsettast for utandørs støynivå over $L_{den} 55$ dB på éin plass utomhus. Innandørs støynivå i rom med støyfølsam bruk og godkjend for varig opphald, skal ikkje overstiga $L_{pAeq24h} 30$ dB.

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

Støyskjermer og støyvollar:

Plassering og utstrekning av støyskjermer og støyvollar framgår av plankartet.

Fasadetiltak og lokale skjermer:

For eigedomar som etter dei fastlagde tiltaka likevel får eit støynivå som overskrider dei tilrådde støygrensene, skal det bli gitt tilbod om lokal skjerm og/eller fasadetiltak. Konkret utforming og utføring av dei lokale støytiltaka vert avklara i eit samarbeid med den aktuelle grunneigar. Det går fram av teikning X101 kva for bustadar dette gjeld.

Med utgangspunkt i eksisterande uteplass tilbyr ein bueingane ein skjerma uteplass som bør ha gunstig eksponering i forhold lysforhold, vind etc. Storleik på skjerma uteplass skal vere minst 9 m^2 , men det bør tilstrebast å skjerme ein uteplass på 25 m^2 . Storleik på skjerma uteplass skal avgjerast ut frå lokal stadtilpassing i samråd med aktuelle grunneigarar.

Ved oppføring av nye bygg skal utbyggar dokumentere at utbygginga er i samsvar med gjeldande regelverk for støy.

2.4 Universell utforming

Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming/tilgjengeligheit for alle.

Gang- og sykkelveg og fortau skal utformast i samsvar med Statens vegvesen si handbok 278 «Vegleiar i universell utforming».

2.5 Terrenghandsaming

Veganlegget skal utførast slik at det best mulig blir tilpassa eksisterande terreng og landskapet omkring. Skjeringar og fyllingar skal avsluttast inn mot terreng slik at areala langs vegen får ei estetisk god utforming, og slik at overgangen mot eksisterande terreng blir så naturleg som mulig.

Alle sideareal skal setjast i stand med mest mulig bruk av mellomlagra vekstmasser.

2.6 Kulturminne

Dersom det i samband med utbygginga blir oppdaga automatisk freda kulturminne som tidlegare ikkje er kjent, skal arbeidet stoppast dersom det rører ved kulturminnet eller sikringssona på 5 meter. Kulturminnemyndigheita i Møre og Romsdal skal kontaktast omgåande ved slike funn jamfør Lov om kulturminner § 8, andre ledd.

2.7 Drenering, tilgang til kommunaltekniske anlegg

Innanfor kvar tomt må utbyggar sørge for nødvendig drenering for overvatn og grunnvatn, og føre dette til avløp til bekk/vassdrag eller kommunalt/privat leidningsnett etter godkjenning av kommunen.

51

Kommunen skal ha rett til å nytte uteareal i samband med nødvendig vedlikehald av kommunaltekniske anlegg som kryssar eller ligg inntil byggeområda.

Så langt som mulig, bør det leggst til rette for at overflatevatn kan sige ned i grunnen på eiga tomt.

2.8 Parkering

Statens vegvesen si parkeringsnorm skal leggst til grunn for fastsetjing av talet på parkeringsplassar innanfor områda B og BN. Ved utbygging skal det tilretteleggast for sykkelparkering innanfor område BN. Dei skal plasserast nær hovudinngangar og vere delvis overbygde.

2.9 Byggegrense langs offentlig veg:

Innanfor planområdet er byggegrense til E39 20 meter frå senterlinje. Byggegrense frå kommunal veg er 10 meter frå senterlinje. I område BE kan det oppførast nettstasjon innanfor formålsgrensa sjølv om dette kjem nærare veg enn dei fastsette byggegrensene.

§ 3 BYGNINGAR OG ANLEGG

3.1 Bustader, B

Bebygd areal BYA (bustad og garasje) skal ikkje overstige 35%.

Innanfor området kan det oppførast frittliggande bustad i inntil to etasjer. Ved handsaming av byggesøknad skal ein sjå til at bebyggelsen får ei god form og materialbruk som er i harmoni med tilliggande bygningar. Gesimshøgde skal ikkje vere over sju meter og mønehøgde ikkje over 10 meter.

Tillate utbygd areal (BYA) vert definert etter teknisk forskrift. %-BYA angir tillate utbygd areal i prosent av tomta sitt nettoareal. Parkering på bakkenivå vert rekna med i utnyttinga. Gesims- og mønehøgde vert berekna i samsvar med TEK § 4.2, og vert rekna i forhold til gjennomsnittleg planert terreng.

Garasje og bod kan som hovudregel berre førast opp i ein etasje og skal vere tilpassa bustadhus i form, materialbruk og farge. Garasje kan oppførast med grunnflate inntil 50 m². Garasje oppført vinkelrett på veg skal ha avstand 5 meter frå vegkant. Garasje oppført parallelt med veg skal ha avstand 3 meter frå vegkant.

Ved søknad om byggeøyve skal det ligge føre teikningar eller anna visualisering som viser bustadbygg og garasje si plassering i terrenget og i øve til kringliggande bygningar.

Ved ev. nybygging på tomta skal det leggst til rette for fri ferdsel langs Øyraelva.

3.2 Næringsbygningar, BN

Bebygd areal BYA skal ikkje overstige 50%.

Nye bygningar skal plasserast innanfor byggegrenser og førast opp i 3 etasjer. Byggehøgda til gesims skal ikkje vere meir enn 10 meter. Det kan etablerast parkering i kjellaretasje under bakkenivå.

Tillate utbygd areal (BYA) vert definert etter teknisk forskrift. %-BYA angir tillate utbygd areal i prosent av tomta sitt nettoareal. Parkering på bakkenivå vert rekna med i utnyttinga. Gesims- og mønehøgde vert berekna i samsvar med TEK § 4.2, og vert rekna i forhold til gjennomsnittleg planert terreng.

Før handsaming av byggesøknad/søknad om rammeløyve skal det vere lagt fram detaljert utbyggingsplan for heile arealet innanfor føremålet. Utbyggingsplanen skal syne avkøyring, parkeringsplassar, løysing for varelevering, plass for bossanlegg, terrenghøgder før og etter utbygging. Planen skal også vise bygningar si

utstrekning, høgde og form. I utforminga skal det takast omsyn til heilskapen i bebyggelse og omgjevnad og ei harmonisk tilpassing til dei omgivande områda.

Bruk og utbygging av område skal ikkje hindre at det er ope for gåande og syklande mellom Ristevegen og Hamnegata. Ved nybygg skal dette vere tilrettelagt med universell utforming. Ved nybygg skal ein sikre fri ferdsel langs Øyraelva.

Transformatorstasjonar og andre mindre bygningsanlegg skal innpassast som del av større bygning og kan nektast oppført som frittstående bygning.

Den ubebygde del av tomta skal ha ei titalande utforming. Bygningsmynde kan krevje at utomhusanlegga vert fullført samstundes med bygningsarbeidet. Eksisterande vegetasjon langs elva eller av verdi for karakteren til området skal ikkje fjernast utan samtykke frå bygningsmynde. Det skal ikkje plantast tre eller busker som etter bygningsmynde sitt skjøn vil verte til hinder for granne eller som kan redusere trafikktryggleiken.

3.3 Energianlegg-trafo, BE

Området skal brukast til energianlegg, slik som nettstasjon, fjernvarme o.l.

§4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

4.1 Generelt

Innanfor trafikkområda skal det anleggast køyrevegar, gang- og sykkelvegar, fortau, trafikkdelarar, bruer og, i ei mellombels fase, køyre- og gangvegar og riggareal i tilknytning til veganlegget.

4.2 Anlegg av trafikkområde

Anlegg av trafikkområde skal utformast etter byggeplanar som detaljert viser utforming av gater, gang- og sykkelvegar, fortau, vegutstyr, beplantning, skråningar og murer m.m. I samband med utarbeiding av byggeplanar skal det lagast plan for nødvendige omleggingar av vatn- og avløpsleidningar og flytting av nettstasjon.

4.3 Køyreveg, o_SKV

Alle vegar merka med o_SKV skal vere offentlege køyrevegar og byggast i samsvar med dei breidder som er vist på plankartet. Gatene skal ha tverrprofil som vist i vedlegg F001

4.4 Køyreveg – felles, f_SKV

Vegen er regulert til privat tilkomstveg for eigedomane 19/180, 19/227, 19/492, 19/638, 19/891, 19/912, 19/913 og 29/55.

4.5 Gang- og sykkelveg, o_SGS

Områda skal nyttast til offentleg gang- og sykkelveg/ fortau.

4.6 Anna veggrunn – grøntareal, o_SVG

Områda kan nyttast til nødvendig anna trafikkareal som grøntanlegg, fyllingar, skjeringar, grøfter, rekkverk, plantingar, støyvoll, snøopplag og øvrige tekniske anlegg tilhøyrande vegføremålet.

Den anna veggrunn ligg langs elva, så bør ein så langt som det er råd ivareta stadeigen vegetasjon

Anna veggrunn som ligg langs Øyraelva si søraustre elvebreidd skal opparbeidast på ein slik måte at fri ferdsel langs elva ikkje vert hindra.

§5 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

5.1 Friluftsområde i sjø og vassdrag o_VFV (SOSI 6800)

Dette omfattar Øyraelva. Nødvendige tiltak i elveløp og langs elvebreidda for å førebygge/hindre flom er tillate.

§6 OMRÅDEFØRESEGNER

6.1 Mellombels anlegg og riggområde, MRA_ (BO_91)

Områda kan nyttast til all verksemd som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, slik som mellombelse bygg (brakker) og anlegg, lagring med meir. Området kan også nyttast til å lagre vegetasjonsmasser som er tatt av i samband med vegbygging, og som skal brukast om igjen til istandsetting og revegetering av sideområda. Det kan anleggast mellombelse vegar for utvikling av trafikk i bygge- og anleggsfasen. Etter avslutta anleggsperiode, og seinast i løpet av sommaren etter ferdigstilling av veganlegget, skal alle berørte sideareal settast i stand tilbakeførast til det formål som er vist på plankartet.

Der anleggsbeltet kryssar avkørsler og tilkomstvegar, skal anleggsdrifta planleggast og utførast slik at den ikkje råkar desse i vesentleg grad, evt. skal det ved behov lagast alternative tilkomst.

6.2 Føresegnområde RpBO-ID161167– automatisk freda kulturminne

Området er eit automatisk freda kulturminne. Området er regulert til næringsbygningar og med områdeføresegn som mellombels rigg og deponiområde. Før området kan nyttast som rigg- og deponiområde og/eller byggast ut til næringsbygningar skal kulturminna nærare undersøkast og ev. gravast ut.

I god tid før tiltaket skal gjennomførast skal utbygger ta kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune slik at omfanget av den arkeologiske undersøkinga kan fastsetjast. Tiltak i andre delar av planområdet kan setjast i gong før dei arkeologiske undersøkingane er utført.



54

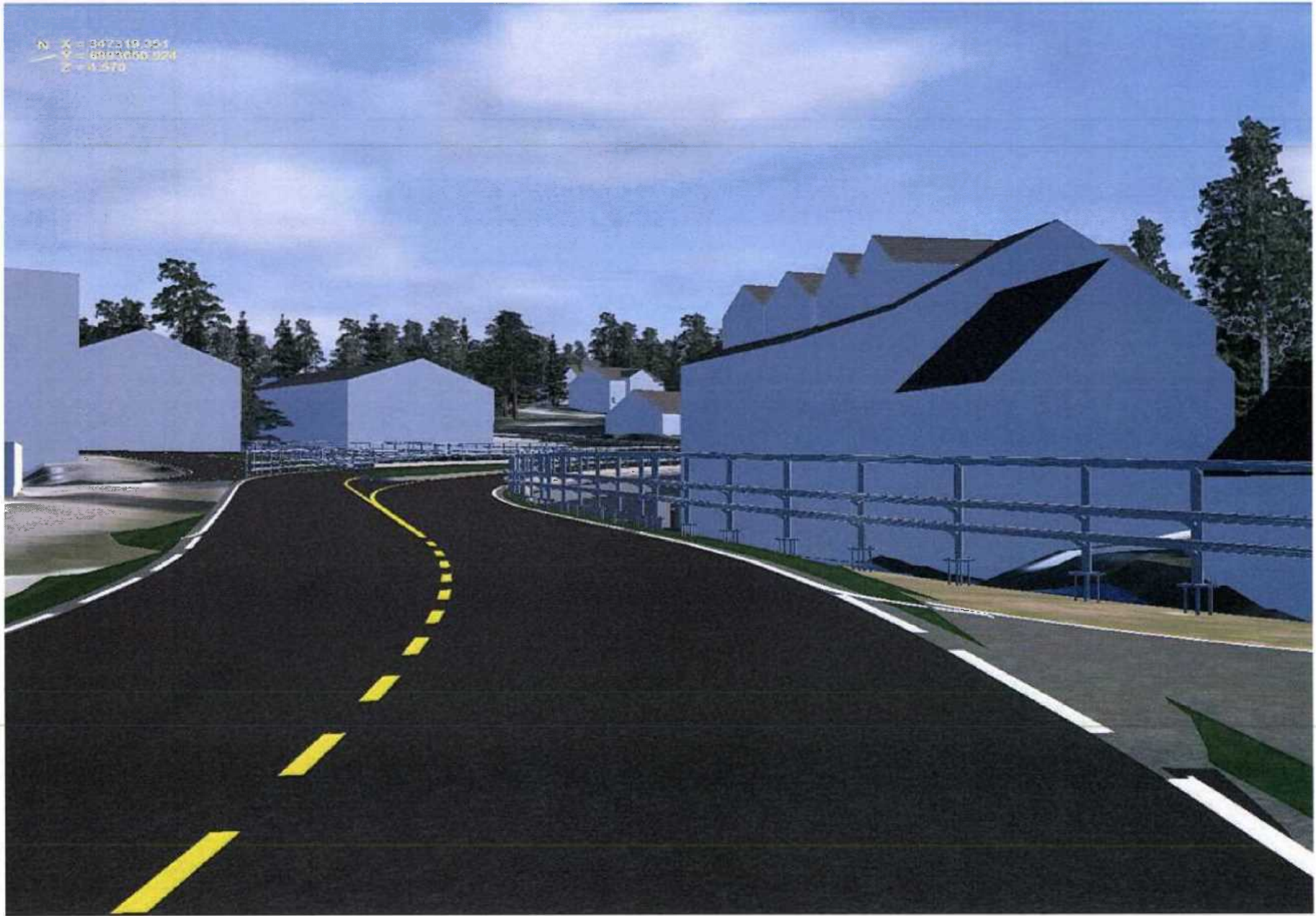








58

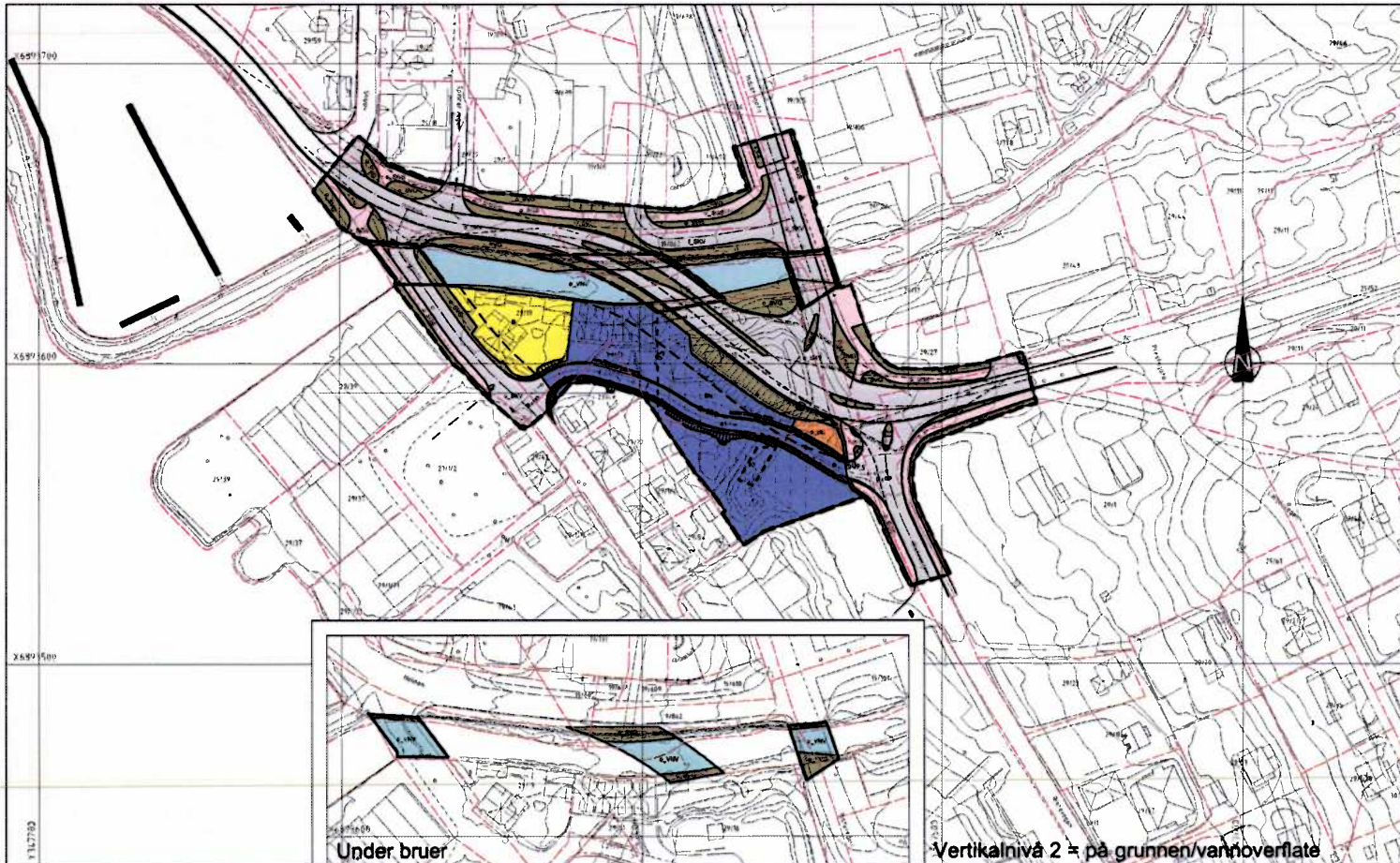


59





61



TEIKNFORKLARING

Arealformål reguleringsplan (PBL §12-5)

1. Bygninger og anlegg

- B Bustader (1110)
- BN Næringsbygninger (1300)
- BE Energianlegg (1510)

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Køyevveg (2011)
- SES Gang-/sykkelveg (2015)
- SVG Annan vogg grunn - grensestred (2019)

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag

- VW Naturområde i sjø og vassdrag (0610)

Juridiske flater, linjer og punkt

- 1:51 Mellombets rigg- og deponiområde
- #2 Føresognområde

Linjesymbol

- Planen er avgrensning
- Formålsgrense
- Grense for fartsogn
- Bustader som er forutsatt fjerna
- Sentralstøtte
- Fraktiltøtte

Punktsymbol

- Avkryss
- Egartern, offentlig
- Egartern, lades

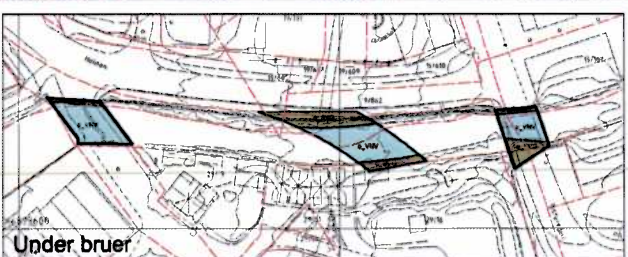
Basiskart

- Vite eiendomsgrenser er blåa rittstøtte



Struktur er rotet i forhold til nord

REVISJON	DATO	SAKSNR.	SIGNATUR
Volda kommune Stormyra 2, 6100 VOLDA			
Detaljregulering for E39 Volda hamn - Elvadalen			
Planid: 1519 2012012 Vertikalnivå: Som vist Reguleringsbestemmelser følger med som vedlegg			
SAKSBEHANDLING I FØLGE PLAN- OG BYGNINGSLOVEN			
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet 1. gangs behandling i det faste utvalg for plan saker Offentlig ettersyn 2. gangs behandling i det faste utvalg for plan saker Kommunestyrets vedtak (Egengodkjenning) Kunngjøring Føresogn			
Statens vegvesen Region midt			
Tegningsdato: 2014-07-14 Målestokk: 1 : 1000 Basiskart dato: 2013-06-04 Eiendomsgrenser: 2013-06-04 Prosjektleder: Koord. system Esnef 09, sone 32 UT			Sakshandler Tegner R001



Under bruer

Vertikalnivå 2 = på grunnen/vannoverflate

62

OS 15/16 Spørsmål om anke av skjøn, gbr
19/2/89



SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar:	Asbjørn Moltudal	Arkivsak nr.:	2014/1237
		Arkivkode:	611

Utvaksaksnr	Utval	Møtedato
15/16	Formannskapet	

SPØRSMÅL OM ANKE AV SKJØN GBR 19/2/89

Administrasjonen si tilråding:

Volda kommune vil for sin del ikkje anke resultatet i skjønssak 15-061231SKJ-SOSU ved Søre Sunnmøre Tingrett. Skjønnsresultatet vert såleis teke til vitende.

Vedleggsliste:

1. Søre Sunnmøre Tingrett si rettsbok i sak 15-061231SKJ-SOSU

Uprenta saksvedlegg:

Ingen

Samandrag av saka:

Volda kommune har sidan 1954 festa eit areal i Røyslida til vassbasseng, seinare fordelingsbasseng. Formannskapet godkjende i sak PS 39/15 avtale om kjøp med eigarane av gnr. 19 bnr. 2 festetomt 89 og kravde i same vedtak skjøn.

Skjøn er halde og domen ligg no føre. I domen er tomteverdien fastsett til kr. 800,- m2. Eg rår til at kommunen godtek skjønnsresultatet.

Saksopplysningar:

Volda kommune og grunneigarane av gnr. 19 bnr. 2 festetomt 89 gjekk inn ein avtale den 18.03.2015 om overdraging av den aktuelle tomte med eit areal stort 3.361,3 m2. I avtalen gjekk det fram at erstatninga skulle fastsetjast ved skjøn.

Skjønkravet vart sendt Tingretten 10. april 2015 og skjønnet vart halde 26. november 2015. Det ligg no føre dom i saka og rettsboka følgjer denne saka som vedlegg 1.

Vurdering og konklusjon:

Det må no takast avgjerd om skjønet skal godtakast eller ankast til lagmannsretten.

Retten har m.a. vurdert arealutnytting, plassering av tomta, byggegrunn og omsetningsverdi og sett dette opp mot andre attraktive tomter i kommunen og funne at tomteverdien vert å sette til kr. 800 m2. Eg viser elles til det som går fram av rettsboka.

Kommunen sin advokat rår til at skjønet ikkje vert anka.

I skriv til kommunen d.s. 05.01.16 skriv adv. Reidar Andresen m.a. fylgjande;

Etter en gjennomgang av skjønet er min vurdering følgende:

- 1. Det er ikke uenighet mellom kommunen, grunneierne eller tingretten om de ekspropriasjonsrettslige utgangspunkter eller vurderinger. Jussen er derfor ikke omstridt.*
- 2. Grunneierne har ikke blitt hørt med sine anførsler om prisnivået i Volda sentrum generelt, eller for prisnivået konkret i det aktuelle området der «Vasskummetomta» er lokalisert.*
- 3. Skjønnsretten har etter min vurdering langt på veg foretatt riktige vurderinger når prisen er fastsatt til kr. 800,- pr m2, selv om jeg ennå mener prisen pr. m2 er satt noe for høyt (for skjønnsretten anførte jeg at en riktig pris ville/burde ligge ett sted mellom kr. 500,- og kr. 700,- pr. m2).*
- 4. Ut fra en totalvurdering, herunder «kost/nytte», er min tilrådning at kommunen **ikke** bør begjære overskjønn.*

Etter å ha lest og vurdert dommen og konferert med kommunen sin advokat har rådmannen konkludert med å ikkje ville tilrå at skjønet vert anka.

Helse og miljøkonsekvensar:

Vart vurdert i saka om godkjenning av avtalen.

Økonomiske konsekvensar:

Grunnkjøpet vert å finansiere over sjølvkostområdet for vassverk og belastar ikkje den ordinære kommunale drifta. Den tekniske korrigeringa av budsjettet vert å følge opp i eiga sak.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Vart vurdert i saka om godkjenning av avtalen.

Rune Sjurgard
Rådmann

Asbjørn Moltudal
Rådgevar

Utskrift av endeleg vedtak:

Advokatfirmaet **JUDICIA DA** v/Reidar Andresen Grimmergata 5, NO-6002 Ålesund
Adv. Bjørn Kristian Hove, Postboks 815, 6001 Ålesund
Kommunalteknisk avdeling, her
Økonomiavdelinga for korrigering av budsjettet.

**SØRE SUNNMØRE TINGRETT****Skjønn****Avsagt:** 21.12.2015 i Søre Sunnmøre tingrett,**Saksnr.:** 15-061231SKJ-SOSU**Dommer:** kst sorenskriver Ole Ingar Ødegård**Skjønnsmedlemmer:**

rekneskapsmedarbeidar	Dagrun Molvik
verksmeister	Knut Nystøyl
fysioterapeut	Sigrid Thue Bringe
konsulent	Anders Roald

Saken gjelder: Avtaleskjønn

Volda kommune

Advokat Reidar Andresen

motJon Inge Halkjelsvik
Kolbein Halkjelsvik
Helge Rasmus Halkjelsvik
Ragnar HalkjelsvikAdvokat Bjørn Kristian Hove
Advokat Bjørn Kristian Hove
Advokat Bjørn Kristian Hove
Advokat Bjørn Kristian Hove**Ingen begrensninger i adgangen til offentlig gjengivelse**

66

SKJØNN

Skjønnsbegjæringen gjelder prisfastsettelse ved erverv av grunn til offentlig anlegg i Volda kommune. Kommunen erverver arealet som i dag består av delvis opparbeidet tomt med vannbasseng med tilhørende bygning, den såkalte "Vasskummetomta".

Volda kommune har siden 1954 festet det aktuelle arealet i Røyslida til vannbasseng/fordelingsbasseng for Volda vassverk. Festetiden var opprinnlig 30 år, men ble forlenget med nye 30 år i 1984 frem til 01.07.2014. Festetiden utløp, og kommunen fikk tilbud om ny festekontrakt ved brev fra grunneierne ved advokat Hove datert 04.07.2014. Det vises i den sammenheng til påtegning gjort på festekontrakten 06.01.1977 at "Når festetida er ute, er eigaren viljug til å fornye kontrakta for heile arealet og forhandle om kjøp om partane skulle bli samde om det".

Volda kommune og grunneierne inngikk den 18.03.2015 avtale om overdragelse av den aktuelle tomte gnr 19 bnr 2 festetomt nr 89 i Volda kommune med et areal stort 3.361,3 m². I avtalen fremkommer at vederlaget skal fastsettes ved skjønn, og punkt 1, 2 og 3 i avtalen gjengis:

1. *Eigar av gnr 19 bnr. 2 festetomt nr. 89 i Volda kommune, overdreg til Volda kommune ca 3.361,3 m² grunn (tidlegare festetomtnummer 89 under gnr 19 bnr. 2) slik synt på kartutsnitt.*
2. *Partane er samde om at vederlaget for grunnavståinga, skal fastsetjast ved rettsleg skjøn, jf. skjønnsprosesslova § 4.*

Partane er vidare samde om at erstatningane skal fastsetjast i samsvar med oreigningsrettslege reglar. Oreigningsrettslege reglar skal og gjelde i sakskostnadsspørsmål. Under skjønnet vil grunneigar gjere gjeldande at erstatning skal utmålast etter salsverdi, lagt til grunn tenkt alternativ pårekneleg bruk; utbygging til bustadføremål. Volda kommune vil for sitt vedkomande gjere gjeldande den bruken som har vore av arealet til vassverkanlegg.

Kommunen dekkjer grunneigars kostnader til juridisk bistand i høve tingingar og denne avtaleinngåinga.

Volda kommune plikter straks og seinast innan desember 2014 å krevje skjøn for Søre Sunnmøre tingrett. Kommunen ber kostnaden med skjønnet.

Verdsettingstidspunktet skal vere 01. juli 2014. Frå det tidspunktet skal grunneigar tilkome renter av erstatningsbeløpet med 4%.

3. *Volda kommune vert ved avtalen gjeven rett og plikt til straks å rekvirere og la gjennomføre frådelling av ervervsarealet. Kostnaden med dette ber kommunen.*

Tomta ligger sørvest-vendt med utsikt mot Volda sentrum og fjorden.

Ut over denne avtalen er det ikke fremlagt forslag til alminnelige skjønnsforutsetninger da prosessfullmektigene ikke har ansett dette som nødvendig. Retten slutter seg til dette.

Volda kommune begjærte skjønn ved Søre Sunnmøre tingrett 10.04.2015. Forhandlingene fant sted i tingrettens lokaler i Volda den 26.11.2015. Parter og ett vitne møtte slik det fremkommer av rettsboken. Det ble foretatt befarung av området og ellers dokumentert slik det fremkommer av rettsboken.

Volda kommune har i hovedsak gjort gjeldende:

Kommunen erkjenner nå at unntaket for offentlig anlegg kommer til anvendelse. Man må finne tomtens alternative bruk, og kommunen legger til grunn at boligformål er den mest alternative bruken. Grunneierne skal ha full erstatning. Omsetningsverdi eller salgsverdi er det aktuelle. Reguleringsplanen som har en utnyttelsesgrad på 20% er gammel, og korrigeres av arealplanen. Arealplan skiller ikke mellom dal og sentrum. Man kan ikke legge til grunn mest mulig utnyttelsesgrad. Tomta er over middels vanskelig å bebygge med skjæringer og skråning samt har en problematikk med elv. Det må foretas utgraving og nedsprenning.

Elven som går gjennom tomten representerer flomfare for eiendommen, og NVE legger føringer på hvordan utbygging skal skje på slike tomter. Det må tas høyde for 200 års flom samt tillegg på 40% klimaendring i forhold til i dag. NVE oppstiller en betydelig minsteavstand til elv, eventuelt vedlikeholdssone til elv, i tillegg til at det må gjøres tiltak for å sikre eiendommen mot økt vannføring i elven.

Når det gjelder prisnivået for tomten er motpartens anførsel om tomtepris på ca kr. 2.000 for tomt i Ørsta ikke sammenlignbart da dette gjelder en helt byggeklar tomt med høy utnyttelsesgrad. Den tomta er helt ekstremt godt tilrettelagt. Lagmannsrettens skjønn for Urbakkfoten legger til grunn en råtomtpris på kr. 220 pr m² med tillegg av anleggskostnader kr. 450 pr m², altså kr. 670 pr m². Dette er et område i nærheten av aktuell tomt. For denne tomta er realistisk tomtepris et sted mellom kr. 500 – 700 per m². Det må legges ned mye grunnarbeid for å få utnyttet tomta. Denne tomta kan ikke sammenlignes med tomt nr. 56 og nr 57 i motpartens "Liste over prisdøme" som gjelder svært utnyttbare tomter med full infrastruktur.

Saksøker har nedlagt slik påstand:

Skjønnen fremmes.

Grunneierne har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Påregnelig bruk av arealet er boligformål. Vederlagsloven § 5 annet ledd fastsetter at all verdi infrastruktur gir skal komme grunneierne til vederlag. Eiendommens egnethet for påregnelig bruk som er aktuell her er boligtomt. Det er langt over middels lett å bebygge denne tomten, og arealet er svært velegnet til boligbygging. Man må tenke seg alt borte fra tomten.

Omsetningsverdi er å skjønne over hva eierne ville fått ved salg i markedet. Når det gjelder pris må man se hen til hva som faktisk er oppnådd ved salg av lignende eiendommer. Det er ikke særlig veiledning i overskjønnet fra Urbakkefoten. Når det gjelder prisen som der er lagt til grunn for Håmyra-området er denne feil. Det er eksempler på at prisen per m² er kr. 1.500 for eneboligtomter. Ved fortetting er m² prisen høyere. I "Liste over prisdøme" gjelder eksempel nr 56 en tomt på 776,7 m² med en firemannsbolig, mens tomt nr. 57 gjelder en tomt med en stor tomannsbolig med kjeller og med tomteareal 723,1 m².

Det er påregnelig med en kvalifisert fortetting på den aktuelle tomten, og utmålingen må ta høyde for det.

Saksøkte har nedlagt slik påstand:

De saksøkte tilkjennes full erstatning samt dekning for sine sakskostnader.

Retten bemerker:

Skjønnen er et avtaleskjønn som har hjemmel i skjønnsprosessloven § 4. Partene er enige om at hele tomtens areal skal verdsettes til ens pris. Hovedregelen er at reguleringsplanen er avgjørende for hva som anses for påregnelig bruk av eiendommen i henhold til ekspropriasjonserstatningsloven § 5 annet ledd. Ved ekspropriasjon av område regulert til offentlige bygninger eller anlegg, kan grunneier kreve at vederlaget blir fastsatt på grunnlag av alternativ påregnelig bruk, jf. blant annet Rt. 2009/740 avsnitt 50 (Seimsmyrane).

Grunneierne skal ha full erstatning jf. Grunnloven § 105.

Partene er enige om at vilkårene er til stede for å utmåle tomteerstatning etter reglene for offentlige anlegg. Det er videre enighet om at det er påregnelig å utnytte det aktuelle arealet til boliger

Det er ekspropriasjonerstatningsloven § 5 om erstatning etter salgsverdien som blir avgjørende, slik disse er fortolket i rettspraksis. Erstatningen skal fastsettes på grunnlag av det "vanlege kjøparar" ville gitt for eiendommen ved frivillig salg, jf. første ledd.

§ 5 annet ledd lyder slik:

"Ved fastsetjinga skal det leggjast vekt på kva slag eigedom det gjeld, kvar eigedomen ligg og den påreknelege utnytting som det røynleg er grunnlag for etter tilhøva på staden. Det skal dessutan leggjast vekt på dei prisane som er oppnådd ved omsetnad av andre eigedomar som det er naturleg å samanlikne med, og likeins på andre tilhøve som er avgjerande for salsverdien av eigedomen."

Det skal tas utgangspunkt i hva en vanlig kjøper er villig til å betale for eiendommen. Som vanlige kjøpere må i denne forbindelse også regnes entreprenører, eiendomsutviklere og andre profesjonelle utbyggere. Retten finner at en profesjonell utbygger må anses som en vanlig kjøper for denne tomte.

Arealutnyttelse.

Reguleringsplanen for området stadfestet 06.07.1987 har en bestemmelse i § 4 f om at "Bygningane på tomte skal ikkje ha større grunnflate en 20% av netto tomteareal."

Selv med en slik begrensning gir tomtens størrelse meget gode muligheter for utbygging.

Fra kommunalplanen som gjelder for perioden 2009 – 2021 gjengis:

"60% av bustadane som er bygd dei siste åra er konsentrerte bustader (tomannsbustader o.b.) og 60% av hushaldningane består av 1-2 personar. Det vil derfor vere naturleg å fortsette med linja med at 60% av bueiningane bør vere konsentrerte bustader, mens 40% av bueiningane bør vere eienbustader.

Det vil da vere behov for opp mot 480 konsentrerte bueiningar og 320 eienbustadtomter i planperioden. Det vil seie om lag 27 eienbustadtomter og 40 konsentrerte bueiningar kvart år i 12 års perioden.

I tråd med prinsippet om miljøvennleg tettstadutvikling, samlingsstrategien i Tettstad-analysen og retningslinjer for areal- og transportplanlegging skal dei

konsentrerte bustadane fortrinnsvis lokalisert i og nær sentrumskjernen, samt langs traseen for ringbussen.

Aust for Heltneelva skal det prioriterast å legge til rette for ein bustadtomter og annan småhusbebyggelse. Der det vert opna for meir konsentrert bebyggelse skal dette gå klart fram av reguleringsplana for områda.

I dalsidene kan det vere ein blanding av eiebustader og konsentrerte bustader."

Retten vurderer at man kunne ha påregnet en utnyttelsesgrad svarende til uttalelsene i kommuneplanen. Konsentrert bebyggelse på tomten, for eksempel oppføring av tomannsboliger, er i tråd med planens uttalte mål om "miljøvennleg tettstadutvikling".

Tomtens plassering

Volda har hatt økende folketall de siste årene. I dag er nærmere 9000 mennesker bosatt i kommunen. Kommunedelplanen viser en beregnet økning av folketallet frem mot 2030.

Tomten har en meget gunstig beliggenhet i nærheten av Volda sentrum. Tomten ligger i en skråning med skjæring mot nordøst og skråning mot sørvest. Tomten har gode solforhold og meget god utsikt. Mange sentrale arbeidsplasser i kommunen som Volda sjukehus og Høgskolen i Volda ligger i kort avstand til tomten. Det er etablert bussforbindelse i umiddelbar nærhet. Tomtens beliggenhet gjør den attraktiv i markedet.

Byggegrunn/byggemodenhet

Tomten er i dag delvis planert slik det ble gjort etter inngåelse av festekontrakten i 1954 ved bygging av vassbasseng med tilhørende bygning. Tenkt denne konstruksjonen borte legger retten til grunn at tomten ville hatt en høy grad av byggemodenhet. Imidlertid ville det ha gått med en ikke ubetydelig kostnad til tomteopparbeidelse. Inn under dette kommer at kjøper ville hatt kostnader forbundet med å sikre tomt og bygningsmasse mot elva som går over tomten i retning fra øst mot vest. Asbjørn Aasebø, "rådgiver teknisk" i Volda kommune, har anslått kostnaden forbundet med sikring av tomt og bygninger, ved at det for eksempel bygges en natursteinmur på minimum ca 1,5 meter høyde i deler av elvas lengde, til kr. 2.500 ekskl. mva pr. m². Totalt er elvas løp inne på tomten ca 56 meter. I tråd med forklaringen fra Aasebø legger retten til grunn at det også ville vært påkrevet å utvide elveløpet på enkelte punkter. Retten finner at dette er et temmelig nøkternt anslag over arbeid og kostnad til sikring av eiendommen mot elva. Alternativet til slike sikringstiltak er at tomten ikke kan bebygges i en "tilrådd minsteavstand" på 20 meter sør for elva, slik NVE har oppstilt ved bebyggelse mot elv/bekk. Uten sikringstiltak ville det vært mulig å utnytte en langt mindre del av tomten. Hensiktsmessigheten av skisserte sikringstiltak har ikke vært bestridt av grunneierne.

Tomta krever også en del opparbeidelse i form av sprenging, tilfylling av drenerende masser og planering før den er "byggeklar". Kostnaden forbundet med tilkøpling til offentlig vannforsyning og avløp samt elektrisitet antas å være relativt beskjeden, ettersom dette fins i umiddelbar nærhet. Videre er det etablert kjørevei like ved tomta.

Den nordre delen av tomta, området fra og med tenkt sikring (natursteinmur) sør for elva og nordover, vurderes å være meget vanskelig å utnytte og derfor av liten verdi. Dette utgjør minimum 560 m² av tomtens areal. Hertil kommer at man ikke kan bebygge tomten i en "vedlikeholdssone" mellom etablert sikring, og sørover. For ordens skyld presiseres i denne sammenhengen at vedlikeholdssonen er kortere enn den "tilrådde minsteavstand" på 20 meter mot bekk/elv. Den beskrevne sikringen mot elva gjør at tomten kan bebygges langt nærmere elva enn 20 meter, i følge Asbjørn Aasebø. Retten har lagt dette til grunn.

Omsetningsverdi

Partene har avtalt at verdsetting skal skje pr. 01.07.2014, og med avsavnsrente på 4% fra samme dato.

Begge parter har lagt frem priseksempler fra salg av andre boligtomter. Dette er tomter i Volda og Ørsta. Retten finner ikke at kvadratmeterpris ved omsetning av langt mindre, helt byggeklaare tomter med stor utnyttelsesgrad er direkte anvendbare som sammenligningspriser med denne tomten. Imidlertid kan pris ved omsetning av disse tomtene gi en viss veiledning for prisnivået.

Retten finner at tomten er godt egnet til bygging av for eksempel to relativt store tomannsboliger, eventuelt annen type konsentrert bebyggelse. På verdsettingstidspunktet, og med den beliggenheten det er snakk om, vurderer retten at boenheter på den aktuelle tomta ville ha vært attraktive salgsobjekter.

Partene er enige om at man skal se bort fra en neddiskonteringseffekt ved at saksøkte får tilgang til salgssummen i dag, ettersom tomten for så vidt kunne ha vært solgt i markedet slik den fremstår.

Med denne tomtens beskaffenhet og muligheter for utbygging - vurdert opp mot andre attraktive tomter i kommunen - vurderes at tomteverdien ut fra en skjønnsmessig vurdering passende kan settes til 800 kroner pr. kvadratmeter.

Sakskostnader

Advokat Hove har fremlagt sakskostnadsoppgave for retten på kr. 113 922 inklusive reiseutgifter og merverdiavgift. Kommunen har ikke innsigelser til salæret. I tillegg må

kommunen dekke rettsgebyr til tingretten med kr. 8.600 samt rettslige sideutgifter som er vederlag og reiseutgifter for skjønnsmedlemmene.

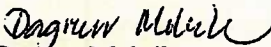
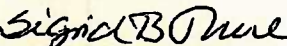
Skjønnen er enstemmig.


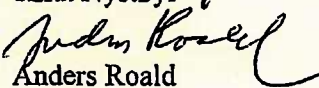
SLUTNING

1. Volda kommune betaler erstatning som fastsatt med 800 – åttehundre – kroner pr. kvadratmeter for det areal som erverves med tillegg av 4% avsavnsrente fra 01.07.2014.
2. Volda kommune betaler de lovbestemte utgiftene ved skjønnet.
3. Volda kommune betaler sakskostnader til de saksøkte med 113 922 – etthundreogtrettentusennihundreogtjueto – kroner innen 2 – to – uker fra skjønnets forkynnelse.

Retten hevet

Ole Ingar Ødegård


Dagrun Molvik

Sigrid Thue Bringe


Knut Nystøyl

Anders Roald

RETTLEDNING TIL DOMFELTE I TINGRETTE

Anke over tingrettens dom

Lagmannsretten er ankeinstans for tingrettens avgjørelser. Anke over en dom i tingretten må settes fram innen to uker fra den dag dommen er avsagt eller forkynt. Domfelte må innen samme frist angi om det begjæres ny behandling av rettskrav pådømt til fordel for fornærmede eller andre, slik som nevnt i straffeprosessloven § 3.

Hvis du mener at skyldkravene for straff ikke er oppfylt, kan du anke over bevisvurderingen under skyldspørsmålet. Du kan også anke over lovanvendelsen under skyldspørsmålet, utmålingen av straff eller annen rettsfølge, og over feil ved saksbehandlingen.

Lagmannsretten kan nekte å behandle anken hvis retten finner det klart at den ikke vil føre frem. Hvis saken gjelder en forbrytelse som etter loven kan medføre fengsel i mer enn seks år, vil anken bare kunne nektes fremmet når retten finner at anken gjelder spørsmål av mindre betydning, eller at det ellers ikke er grunn til at anken blir fremmet. I saker hvor påtalemyndigheten ikke har påstått eller det ikke er idømt annen reaksjon enn bot, inndragning, eller tap av retten til å føre motorvogn, kan anken bare fremmes dersom særlige grunner taler for det.

Hvis anken blir fremmet, får du oppnevnt en forsvarer som betales av det offentlige. Dersom du ønsker en bestemt forsvarer, bør du opplyse om det samtidig med anken eller så snart som mulig senere.

I ankeerklæringen må nevnes:

- den dom som ankes, om anken gjelder hele dommen eller bare enkelte tiltaleposter, og om den omfatter avgjørelse om inndragning
- om anken gjelder saksbehandlingen, bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet, lovanvendelsen under skyldspørsmålet, eller avgjørelsen om straff eller annen rettsfølge
- når anken gjelder saksbehandlingen; hvilken feil som påberopes
- om det begjæres ny behandling av rettskrav til fordel for fornærmede eller andre, som nevnt i straffeprosessloven § 3

Ved begjæring om ny behandling av krav som nevnt i straffeprosessloven § 3, må det angis:

- om den gjelder hele avgjørelsen
- det resultat som kreves
- de feil som gjøres gjeldende
- den faktiske og rettslige begrunnelse for at det foreligger feil
- de bevis som vil bli ført

Videre bør nevnes:

- nye bevis som påberopes
- den endring som ønskes
- ved anke over lovanvendelsen; hvilken feil anken grunnes på

Du kan sette fram ankeerklæringen skriftlig eller muntlig for den tingretten som har avsagt dommen, eller for påtalemyndigheten (f.eks. statsadvokaten eller politiet). Hvis du er varetektsfengslet, kan du også sette fram anken for tilsatte i fengselet. Forsvareren eller en annen advokat kan gi råd om du bør erklære anke, og eventuelt hjelpe deg med å skrive ankeerklæringen. Du kan også få hjelp til å skrive ankeerklæringen hos tingretten, påtalemyndigheten eller hos tilsatte i fengselet. I alle tilfelle må du selv underskrive ankeerklæringen.

Begjæring om ny behandling i tingretten

Hvis du er domfelt uten å ha vært til stede under hovedforhandlingen, kan du begjære saken behandlet på nytt. Vilkaene for ny behandling på grunn av møtefravær er at du gjør det sannsynlig at du hadde gyldig fravær, og at du ikke kan bebreides for at du unnlot å melde fra i tide. Begjæring om ny behandling må settes frem for tingretten eller påtalemyndigheten innen to uker fra dommen er forkynt.

Fengselsstraff

Dersom du er idømt fengselsstraff og har særlige ønsker om tidspunktet for soningen av denne, må du henvende deg til Kriminalomsorgen. Du vil få pålegg av Kriminalomsorgen om å møte til fastsatt tid og sted for soning av fengselsstraffen.

Dersom du er idømt betinget fengselsstraff, betyr det at utmålingen eller fullbyrdelsen av straffen er utsatt i en prøvetid. Grunnvilkåret ved betinget dom er at du ikke begår noen ny straffbar handling i prøvetiden. Det kan være fastsatt andre vilkår i dommen. Hvis du begår en straffbar handling i prøvetiden, kan retten gi en samlet dom for begge handlingene eller særskilt dom for den nye handlingen. Hvis du bryter fastsatte vilkår, kan retten bestemme at straff helt eller delvis skal fullbyrdes.

Samfunnsstraff

Dersom du er idømt samfunnsstraff, vil det si at du er pålagt å utføre samfunnsnyttig tjeneste, delta i program eller andre tiltak utarbeidet av Kriminalomsorgen i så mange timer som retten har bestemt. Samfunnsstraffen kan også inneholde forbud mot kontakt med bestemte personer. Kriminalomsorgen bestemmer når og hvordan straffen gjennomføres. Hvis du begår en ny straffbar handling før samfunnsstraffen er gjennomført, eller hvis du ikke utfører samfunnsstraffen, kan retten bestemme at den subsidiære fengselsstraffen helt eller delvis skal fullbyrdes.

Ungdomsstraff

Dersom du er idømt ungdomsstraff, sendes saken til Konfliktrådet. Konfliktrådet vil innkalle til et stormøte hvor det skal utarbeides en ungdomsplan. Blir man ikke enige om en ungdomsplan, sendes saken tilbake til domstolen som avgjør om hele eller deler av den betingede straffen skal fullbyrdes. Hvis du begår en ny straffbar handling før ungdomsstraffen er gjennomført, eller hvis du bryter vilkårene satt i ungdomsplanen, kan retten bestemme at den subsidiære fengselsstraffen helt eller delvis skal fullbyrdes.

Bot

Hvis en bot ikke blir betalt til fastsatt tid, vil den bli innkrevet av Statens Innkrevingsentral ved lønnstrekk eller annen tvangsfullbyrdelse. Lykkes ikke dette, må den subsidiære fengselsstraffen sones.

PS 16/16 Flytting av ungdomssteget ved
Austefjord skule – iverksetting av vedtak

PS 16/16

Utskrift frå møteprotokoll driftsstyret 13.01.16

PS 4/16 Flytting av ungdomssteget ved Austefjord skule - iverksetjing av vedtak

Administrasjonen si tilråding:

1. *Kommunestyret tek til vitende at administrasjonen planlegg å flytte ungdomssteget ved Austefjord skule, jfr kommunestyret sitt vedtak 30.01.2014.*
2. *Kommunestyret tek orienteringa om skuleskyssen for elevane som skal ta til ved Volda ungdomsskule frå hausten 2016 til vitende.*
3. *Kommunestyret legg til grunn at fylkeskommunen organiserer eit skysstilbod for elevane som stettar rettane elevane har etter opplæringslova.*

Handsaming:

Endringsforslag frå Rebecca Riise Bjerknes:

Kommunestyret meiner at 7 elevar ved ein ungdomsskule er for lite. Kommunestyret kan likevel ikkje gjennomføre ei nedlegging av Austefjord ungdomsskule med den skuleskyssen som er skissert i dag.

1) nedlegginga av Austefjord ungdomsskule vert utsett, og skal handsamast seinast på ny i forkant av budsjett for 2017.

2) kommunestyret ber administrasjonen utgreie fullstendige kostadar med eigne tilbringarruter frå Høydalen, Osdalen og direkterute til og frå ungdomsskulen forkant av ny handsaming

3) kommunestyret ber administrasjonen gå i nye forhandlingar med fylket om ein betra skuleskyss for Austefjordelevane

4) Kommunestyret bed administrasjonen jobbe vidare med ei avklaring frå Ørsta med tanke på Bjørkeelevane.

5) det skal setjast ned ei arbeidsgruppe som jobbar i lag for å få til ei best mogleg og langsiktig løysing for ungdomsskuleelevane frå Austefjorden. Gruppa skal bestå av ein frå administrasjonen, ein foreldrerepresentant og ein politikkrepresentant. Administrasjonen kallar inn til fyste møte.

Endringsframlegg frå Roald Espset:

1. Kommunestyret tek til vitende at administrasjonen planlegg å flytte ungdomssteget ved Austefjord skule, jfr kommunestyret sitt vedtak 30.01.2014.

2. *Kommunestyret ber administrasjonen gå i nye forhandlingar med fylket om ein betra skuleskyss for Austeffjordelevene basert på innspel frå FAU v/Austeffjord skule i epost av 12.01.2016.*

3. *Kommunestyret bed administrasjonen jobbe vidare med ei avklaring frå Ørsta med tanke på Bjørkeelevene.*

Prøverøysting:

Rebecca Riise Bjerknes sitt framlegg fekk fem røyster. Fire røysta for adm. si tilråding.

Endeleg røysting:

Rebecca Riise Bjerknes sitt framlegg fekk fem røyster og vart vedteke. Fire røysta for adm.si tilråding.

Vedtak i Driftsstyret - 13.01.2016 til kommunestyret

Kommunestyret meiner at 7 elevar ved ein ungdomsskule er for lite. Kommunestyret kan likevel ikkje gjennomføre ei nedlegging av Austeffjord ungdomsskule med den skuleskyssen som er skissert i dag.

1) nedlegginga av Austeffjord ungdomsskule vert utsett, og skal handsamast seinast på ny i forkant av budsjett for 2017.

2) kommunestyret ber administrasjonen utgreie fullstendige kostnadar med eigne tilbringarruter frå Høydalen, Osdalen og direkterute til og frå ungdomsskulen forkant av ny handsaming

3) kommunestyret ber administrasjonen gå i nye forhandlingar med fylket om ein betra skuleskyss for Austeffjordelevene

4) Kommunestyret bed administrasjonen jobbe vidare med ei avklaring frå Ørsta med tanke på Bjørkeelevene.

5) det skal setjast ned ei arbeidsgruppe som jobbar i lag for å få til ei best mogleg og langsiktig løysing for ungdomsskuleelevene frå Austeffjorden. Gruppa skal bestå av ein frå administrasjonen, ein foreldrerepresentant og ein politikarrepresentant. Administrasjonen kallar inn til fyste møte.



SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Per Ivar Kongsvik Arkivsak nr.: 2016/18
Arkivkode: A20

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
	Driftsstyret	
	Kommunestyret	28.01.2016

FLYTTING AV UNGDOMSSTEGET VED AUSTEFJORD SKULE - IVERKSETJING AV VEDTAK

Administrasjonen si tilråding:

- 1. Kommunestyret tek til vitende at administrasjonen planlegg å flytte ungdomssteget ved Austefjord skule, jfr kommunestyret sitt vedtak 30.01.2014.*
- 2. Kommunestyret tek orienteringa om skuleskyssen for elevane som skal ta til ved Volda ungdomsskule frå hausten 2016 til vitende.*
- 3. Kommunestyret legg til grunn at fylkeskommunen organiserer eit skysstilbod for elevane som stettar rettane elevane har etter opplæringslova.*

Vedleggsliste:

Klage på skuleskyss og nedlegging av Austefjord ungdomsskule, dagsett 14.12.2015

Uprenta saksvedlegg:

1. [Gjennomgang av skuledrifta i Volda kommune 2013](#)
2. [Skyssreglement for grunnskulen i Møre og Romsdal](#)
3. [Opplæringslova og forskrifter](#)
4. [Rundskriv Udir-2-2012](#)

Samandrag av saka:

I møte 30.01.2014, vedtok kommunestyret at Austefjord skulekrins skulle verte ein del av Stor-Øyra skulekrins frå 01.08.2014, og at ungdomssteget ved Austefjord skule skulle flyttast til Volda ungdomsskule frå 01.08.2016 dersom elevtalet viser at det blir mindre enn 10 elevar på ungdomssteget pr 01.01.2016.

Den elevstatistikken opplæring og oppvekst sit med i dag, viser at det vil vere sju elevar på ungdomssteget hausten 2016. Av den grunn har opplæring og oppvekst byrja å planlegge flyttinga av ungdomssteget. Det inneber mellom anna at nokre tilsette må få tilbod om ny tenestestad i kommunen, og det bør skje i samband med den sokalla "internrunden" som til vanleg er ferdig i løpet av februar.

Ein annan viktig del av dette er skyssordninga for elevane. Naturleg nok er både elevar og føresette opptekne av skyssen og reisetida til og frå skulen.

Saksopplysningar:

I møte 30.01.2014 vedtok kommunestyret følgjande:

1. *Austefjord skulekrins vert ein del av Stor-Øyra skulekrins frå 01.08.2014.*
2. *Drifta ved Austefjord skule held fram.*
 - a) *Dersom elevtalet på ungdomssteget 01.08.2016 eller seinare skuleår er mindre enn 10, vert ungdomssteget nedlagt. Elevane på ungdomssteget får Volda ungdomsskule som nærskule.*
 - b) *Drifta av barnesteget ved Austefjord skule opphøyrer i si noverande form 01.08.2016 eller seinare skuleår dersom elevtalet er mindre enn 13. I så tilfelle vert administrasjonen beden om å førebu ei politisk sak om organisering av småskule saman med barnehage, der skulefritidsordning også skal vere ein del av tilbodet.*
 - c) *Ved heil eller delvis nedlegging av barnesteget får elevane Bratteberg skule som nærskule.*
 - d) *Det er folkeregistrerte opplysningar som skal leggest til grunn, og teljedato for elevtalet vert sett til 1. januar. Gjestelevar skal takast med i teljinga.*

I brev, dagsett 14.12.2015, klagar FAU ved Austefjord skule på den planlagde skuleskyssen og flyttinga av ungdomssteget ved Austefjord skule. Mottakarar av klagen er ordførar, driftsstyret v. leiar, kommunestyret og oppvekstsjef.

Administrasjonen sin kommentar til denne klagen:

Det er ikkje tvil om at ein kommune kan bestemme sin skulestruktur, sine kringsgrenser og evt samlokalisering av skular. Det er heller ikkje tvil om at kommunestyret har mynde til å treffe avgjerdsler i slike saker.

Verken opplæringslova eller anna regelverk har innhaldsmessige reglar for endring av skulestruktur, det vil seie reglar for når det er lovleg eller ulovleg å legge ned eller opprette

ein skule. Avgjerdsler knytt til skulestruktur ligg i kjerneområdet av den kommunale handlefridomen. Ei avgjerdsle må bygge på eit kommunestyre sine økonomiske, politiske og samfunnsmessige prioriteringar, jfr rundskriv Udir-2-2012.

Vedtaket kommunestyret fatta i møte 30.01.2014 var mellom anna ei endring av skulekrinsen til elevane ved Austeffjord skule. Tidlegare Austeffjord skulekrins vart ein del av Stor-Øyra skulekrins.

Dette var ei endring i forskrifta om skulekrinsgrensene, og i samsvar med reglane i forvaltningslova kap VII om forskrifter, vart alle aktuelle partar høyrde i saka: Samarbeidsutvalet, FAU og elevrådet ved Austeffjord skule, i tillegg til grendautvalet. Også Austeffjord sanitetslag og nokre foreldre i Austeffjorden kom med innspel og vart høyrde i saka.

Jfr forvaltningslova var saka forsvarleg utgreidd og partane saka vedkom hadde rimeleg høve til å fremje sitt syn for kommunestyret fatta vedtak.

Tre eller fleire medlemmer i kommunestyret kan bringe ei avgjerd gjort av eit folkevald organ inn for Fylkesmannen for lovlegkontroll. Fristen for å krevje slik lovlegkontroll er tre veker. Slik lovlegkontroll av vedtaket vart ikkje kravd av nokon av medlemene i kommunestyret, og vedtaket er difor å sjå på som gyldig og gjeldande.

Skuleskyss er ein rett den enkelte elev har viss avstanden er meir enn 2 km for 1. klasse og 4 km for 2-10 klasse. Møre og Romsdal fylkeskommune er etter opplæringslova ansvarleg for å oppfylle rettane til skuleskyss for dei som har rett til det. Det er også fylkeskommunen som er ansvarleg for at reise- og ventetida for elevane med skuleskyss er innanfor lova.

Volda kommune har fått eit oppsett på korleis fylkeskommunen tenker å organisere skyssen for elevane som skal ta til ved Volda ungdomsskule til hausten, men enkeltvedtak om skuleskyss vert ikkje gjort før til hausten. Formelt sett er det med andre ord ikkje klagerett på skuleskyssen før slike enkeltvedtak vert fatta.

Det er ikkje lovheimel til å setje fram ein generell klage på skuleskyssen og nedlegging av ungdomssteket ved Austeffjord skule, men FAU er i sin rett til å gjere ordførar, driftsstyre og kommunestyre merksame på at dei ikkje finn den planlagde skyssen tilfredsstillande, ei heller vedtaket om flytting av ungdomssteket.

Volda kommune sin økonomi er risikoutsett og sårbar. I forordet til årsbudsjett 2016 skriv rådmannen mellom anna:

Volda kommune har for høge kostnader i barnehage- og skuledrifta i høve til det staten har rekna ut (normert nivå), og kommunen vert trekt i utgiftsutjamninga i inntektssystemet. Inntektssystemet foreset at kommunane har ein effektiv tenestestruktur og kompenserer ikkje for at ein kommunen frivillig har dyrare tenester med små skular og barnehagar. Kommunestyret vil i dei komande åra stå overfor vanskelege val for å balansere økonomien. Alternativa står mellom å leggje ned eller redusere tilbodet ved dyre driftseiningar på bygdene, kutte på kvaliteten ved å redusere antal lærar og tilsette i barnehagane i sentrum eller auke eigedomsskatten for å oppretthalde tenestestrukturen.

I Gjennomgang av skuledrifta i Volda kommune 2013 heiter det mellom anna:

Med verknad frå 01.08.2013 er det gjort reduksjonar i tildelinga av rammetimar til grunnskulane i Volda tilsvarande 8 heile stillingar. Administrasjonen har vanskar med å finne det forsvarleg å redusere rammetimetalet utover dette. I Voldaskulen er utgiftene til undervisningsmateriell, inventar og utstyr omlag halvert frå 2011 til 2012. På desse indikatorane i KOSTRA-rapporteringa har Volda markert lågare kostnader enn Ørsta og kommunegruppe 10.

Skal skulesektoren kunne bidra til meir effektiv økonomisk drift i Volda kommune, er det naudsynt å redusere talet på grupper ved å gjere strukturelle endringar.

Pr 01.01.2016 er det sju folkeregistrerte elevar som i dag går i 7., 8. og 9. klasse, og som vil utgjere ungdomssteget ved Austefjord skule hausten 2016. Det er ingen gjesteelevar på desse årsstega. I tråd med kommunestyret sitt vedtak, vert ungdomssteget ved Austefjord skule nedlagt med verknad frå 01.08.2016, og elevane får Volda ungdomsskule som sin nærskule.

Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som er ansvarleg for skuleskyssen, jfr opplæringslova §§ 7-1 og 13-4. Skyssreglementet til fylkeskommunen fastset rettar, rutinar og praksis for skuleskyssen, og fylkeskommunen søker kostnadseffektive løysingar innanfor rammene til dette reglementet. Det er i spenningsfeltet mellom «ei effektiv og rasjonell» skyssordning og ynskje om kortast mogeleg reise- og ventetid at dei vanskeleg sakene ofte dukkar opp, slik som tilfellet er for ungdomsskuleelevane ved Austefjord skule, som skal ta til ved Volda ungdomsskule hausten 2016.

Om reisetid heiter det mellom anna i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt skyssreglement:

Møre og Romsdal fylkeskommune nyttar rettleiande samla reisetid (gang-, reise-, og ventetid undervegs ein veg): 1.-4. klasse inntil 45 minutt, 5.-7. klasse inntil 60 minutt, 8.-10.- klasse inntil 75 minutt.

(... ..)

I unnatakstilfelle kan lenger samla gang-, reise- og ventetid akseptertast. Dette kan skje til dømes dersom samanslåing av skoler fører til lenger skoleveg, når eleven ikkje går på sin nærskule eller ved "delt bustad" der ein av foreldra flyttar ut av krinsen til nærskolen.

(... ..)

Omsyn til å få rasjonelle skyssordningar skal vektleggast. Skyss kan samordnast mellom grunnskolar eller mellom vidaregåande skoler og grunnskoler.

Det er innanfor desse rammene fylkeskommunen organiserer og gjennomfører skuleskyssen til elevane, og tilbodet skal ta i vare elevane sine rettar etter opplæringslova.

Vedtak om grunnskuleskyss er eit enkeltvedtak etter forvaltningslova. Det tyder at foreldre kan klage på skuleskyssen viss dei meiner skyssen ikkje stettar rettane etter opplæringslova. Ein klage skal sendast til samferdslesjefen i fylkeskommunen, som sender klagen vidare til Fylkesmannen viss vedtaket ikkje vert gjort om. Fylkesmannen fattar endeleg vedtak i saka.

Fylkeskommunen skriv vidare i sitt reglement:

Om kommunen ynskjer ei betre tilpassing av skuleskyssen enn skyss etter eleven sine rettar i følgje Opplæringslova, vert kommunen sjølv ansvarleg for meirkostnadar ved dette.

I praksis tyder dette at Møre og Romsdal fylkeskommune er ansvarleg for at ungdomsskuleelevar som skal til Volda ungdomsskule får eit skystilbod som stettar dei lovfesta rettane.

Frå fylkeskommunen har administrasjonen fått eit oppsett som viser korleis skuleskyssen for elevane er tenkt organisert:

Morgon

Frå	Osdal	07.00	
	Kalvatn	07.15	
	Fyrde	07.25	
	Høydal	07.10	
	Hjartå	07.40	
Til	Volda us	08.15	Skulestart 08.20

Stor buss startar i Osdalen, medan elevar frå Høydalen vert frakta til Fyrde med minibuss, og lastar om til stor buss før avreise til Volda.

Ettermiddag

Frå	Volda us	14.03
Til	Hjartå	14.15
	Fyrde	14.30
	Høydal	14.45
	Kalvatn	14.45
	Osdal	15.25

Elevar frå Høydalen vert frakta frå Fyrde med minibuss.

Minibussen køyrer deretter tom til Kalvatn, og tek over elevar i stor buss som skal til Osdalen. Til orientering er det ikkje ungdomsskuleelevar i Osdalen komande skulår.

Den samla skyssordninga er komplisert, sidan dette er ein skyss som inkluderer elevar frå Bjørke og Viddal som skal rekke vidaregåande skular i Volda og Ørsta. Skyssen inkluderer også barneskuleelevar frå Hjartåbygda som skal til Bratteberg skule.

Elevar frå Kalvatn og Høydal får om lag ein time reisetid kvar veg, som etter omstenda må reknast som akseptabelt. Som oppsettet viser, er det framtidige elevar frå Osdalen som får den lengste reisetida, og som kan ha grunnlag for å klage på skyssen grunna lang reisetid.

Administrasjonen har vore i møte med samferdsleavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune med spørsmål om korleis skyssen kan forbeistrast viss kommunen er villig til å ta meirkostnaden med eit alternativt opplegg.

Sjølv om kommunen er villig til å ta meirkostnader, er det ikkje råd å forbetre skyssen om ettermiddagen.

Om morgonen har fylkeskommunen eit alternativ som vil gje følgjande avreisetider (opphavelege klokkeslett i parentes):

Frå	Osdal	07.15	(07.00)
	Kalvatn	07.25	(07.15)
	Fyrde	07.35	(07.25)
	Høydal	07.20	(07.10)
	Hjartå	07.45	(07.40)
Til	Volda us	08.15	Skulestart 08.20

I dette opplegget vert det løyst ut eit ekstra køyrety, og for Volda kommune vil dette opplegget ha ein kostnad på kr 257 003,- eks. mva pr skuleår (2015 prisar).

Ei av dei negative sidene med dette opplegget er at elevar som skal til vidaregåande skule får noko lengre ventetid.

Det alternative opplegget vil altså gje framtidige elevar frå Osalen 15 min kortare reisetid om morgonen, medan reisetida etter skuletid blir den same. Elevar i Høydalen vil få 10 min kortare reisetid.

Vurdering og konklusjon:

I tråd med kommunestyret sitt vedtak, planlegg administrasjonen flytting av ungdomssteget ved Austefjord skule med verknad frå 01.08.2016.

Då kommunestyret vedtok å flytte ungdomssteget ved Austefjord skule låg det ikkje anna til grunn enn at elevane skal følgje den skyssen Møre og Romsdal fylkeskommune etter lova er ansvarleg for å organisere og gjennomføre. Skyssen skal stette dei lovfesta rettane den enkelte elev har etter opplæringslova, og dei føresette har høve til å klage på skyssordninga viss dei meiner den ikkje stettar lovkrava.

For at kommunestyret som skuleeigar skal ha eit alternativ å ta stilling til, har administrasjonen frå fylkeskommunen henta inn pris på eit alternativt skyssopplegg der kommunen betalar for dei meirkostnadene som då blir utløyst.

Fylkeskommunen har ikkje funne alternativ som kortar ned reisetida etter skuletid sjølv om kommunen skulle seie seg villig til å betale meirkostnaden. Det har med tilgangen på køyrety å gjere.

Om morgonen har fylkeskommunen funne eit alternativ som kortar ned reisetida med 10 – 15 min. Dette vil i tilfelle koste Volda kommune kr 257 003,- eks. mva pr skuleår (2015 prisar). Administrasjonen finn det vanskeleg å forsvare ein slik bruk av ressursar for å korte ned reisetida med 10 – 15 min om morgonen. Det er ikkje Volda kommune som er ansvarleg for skuleskyssen og for at den skal stette dei lovfesta rettane til elevane. Det ansvaret ligg til Møre og Romsdal fylkeskommune.

Administrasjonen rår difor til at elevane vert viste til den skuleskyssen fylkeskommunen har ansvar for å organisere og gjennomføre.

Helse og miljøkonsekvensar:

Til liks med andre saker som vedkjem barn, er omsynet til ”barnets beste” vurdert i denne saka, jf barnekonvensjonen artikkel 3. Viser her til PS 4/14.

Økonomiske konsekvensar:

Då saka vart utgreia i 2013, var det 15 elevar på ungdomssteget ved Austefjord skule. Den gong vart innsparinga ved å flytte ungdomssteget sett opp på følgjande måte:

	Innsparing	Meirkostnad	Kommentar
Pedagogisk personale	1 139 188		2,0 årsverk
Redusert administrasjon	199 357		0,35 årsverk
Ulike funksjonstillegg	38 400		
Redusert driftsbudsjett	30 000		Estimert
Auka skysskostnader		100 000	
Styrking av mottakarskule		100 000	Estimert
Sum	1 406 945	200 000	
Samla årleg innsparing	1 206 945		

Sidan elevtalet komande skuleår har senka til sju, vert den samla innsparinga noko lågare, men innsparinga pr elev vert vesentleg høgare.

Rune Sjurgard
Rådmann

Per Ivar Kongsvik
oppvekstsjef

Utskrift av endeleg vedtak:

FAU ved Austefjord skule
Opplæring og oppvekst
Austefjord skule
Volda ungdomsskule

Til
Ordfører
Driftstyret v/ Rebecca Riise Bjerknes
Politikarane i Kommunestyret
Oppvekstsjef Per Ivar Kongsvik

FAU ved Austefjord skule

Fyrde 141215

KLAGE PÅ SKULESKYSS & NEDLEGGING AV AUSTEFJORD UNGDOMSSKULE

FAU ved Austefjord skule meina skissert skuleskyss for elevane ved ei eventuell nedlegging av ungdomsskulen hausten 2016 er **uakseptabel**. Total reisetid tur-retur (gang-, buss, ventetid) vert for dei som bur lengst unna ca. **3 timar**. Dette er i våre auge ikkje ei forsvarleg skyssordning. Vi kan ikkje sjå at direkte skuleskyss frå Fyrde til Volda ungdomskule er fullt ut utgreia for alle elevane ved Austefjord ungdomskule. Vi ber om at det vert utført ei kostnadsanalyse, der til dømes Hjartåbygda - elevane ligg inne med eigen skyss, slik at elevane frå Austefjordområdet vert skyssa direkte til ungdomsskulen i Volda.

Det er fatta eit vedtak om nedlegging av Austefjord ungdomsskule frå hausten 2016 dersom det er under ti elevar.

Elevar frå Bjørke (Ørsta kommune), Høydal og Austefjord har hatt felles ungdomsskule i snart 40 år og fekk etterkvart felles barnehage og barneskule. For oss som bur her er desse bygdene eit felles område. Foreldra ser at miljøet er lite på ungdomssteget og at dette kan vere utfordrande. På den andre sida ser ein at antal barn på barneskulen og i barnehagen aukar. Sommar og haust 2015 har det flytta til 9 barn i barneskule-/barnehagealder.

FAU tok allereie i september 2015 kontakt med oppvekstsjef i Volda kommune, Per Ivar Kongsvik, og sendte han nokre spørsmål, mellom anna om skuleskyss, og invitasjon til foreldremøte 211015, der foreldra skulle få svar på/belyse desse spørsmåla. Både oppvekstsjef i Volda, Kongsvik, og seksjonsleiar for skule i Ørsta kommune, Kirsti Øye Driveklepp deltok på dette møtet. Det kom ikkje fram noko betre forslag til skuleskyss enn noverande rute for vidaregåande og ikkje noko svar på kvar skulen vert for Bjørke-elevane ved evt nedlegging av Austefjord ungdomsskule. Etter vår oppfatning skubbar Volda kommune Bjørke-elevane framføre seg, sidan dei seier at desse elevane ikkje er Volda kommune sitt ansvar, men tilhøyrrer Ørsta. Ørsta kommune ventar for å sjå kva Volda kommune gjer i skulesaka. Når det gjeld skuleskyssen viser oppvekstsjefen i Volda til fylkeskommunen som har ansvar for denne. Fylkeskommunen igjen har eit skyssreglement som er «rundt» i kantane, og kan såleis seie at den skyssen som vert tilbode elevane våre er i tråd med reglementet. Ballen vert kasta tilbake til kommunen med beskjed om at dersom ei betre skuleskyssordning skal på plass må det bli på kommunen si rekning....

FAU oppfattar det heile som ei ansvarsfråskrivning der Volda og Ørsta kommune og fylkeskommunen i Møre og Romsdal skuldar på kvarandre og ikkje tek omsyn til «barnets beste».

FAU tok vidare kontakt med leiar for samferdselsutvalet i Møre og Romsdal, Kristin Sørheim, og inviterte henne og driftstyret i Volda kommune med på omvisinga på delar av skyssruta. Ein kjørte skuleruta frå bygdene rundt Fyrde til Austefjord skule, men ikkje resten av ruta til Hjartåbygda og vidare til Volda. På omvisinga deltok også oppvekstsjef i Volda, Kongsvik. Det vart delt ut kart og rutetabellar, samt endringsforslag til skyssruta. Vi oppfatta at både driftstyret og Kristin Sørheim meinte det var store rom for forbetringar og at det burde gjerast noko med skyssopplegget.

Oppvekstsjef Kongsvik i Volda kommune skulle deretter ha eit møte med samferdselsavdelinga i fylkeskommunen 7. desember 2015, der ein skulle sjå på andre løysingar når det gjeld skuleskyssen. Foreldra har etter dette ikkje fått presentert noko betre framtidig skuleskyssordning ved ei eventuell nedlegging av Austefjord ungdomsskule.

FAU kan opplyse at ein ungdomskuleelev frå Leira på Bjørke ynskjer å nytte skuleskyssen til Volda ungdomsskule til neste skule år, det vil seie at det er eit reelt behov for skyss for ein elev med den lengste skulevegen. Vi ser det som sjølvsagt at alle elevane skal få eit godt skyssstilbod, også denne eleven.

På bakgrunn av dette meiner vi:

* At det ikkje er tatt tilstrekkeleg omsyn til akseptabel reisetid. Det må vektleggast at både undervisning og skyssen skal vere til barna sitt beste.

* Etter vår meining er det mange konsekvensar som ikkje synes å vere utgreia før vedtak om nedlegging av ungdomsskulen.

o Kostnadane for akseptabel reisetid med direkte skyss for elevane frå Austefjord til Volda ungdomsskule må utgreiast.

o Kommunestyret og Austefjord FAU bør få den fulle oversikt over skyssstilbod (rute tabellar og køyreruter), kostnader og innsparingar. Både for Austefjord- og Hjartåbygd - elevar.

o FAU kan ikkje sjå at det auka sosiale nettverket kan vege opp for så store ulemper som dette skisserte skyssstilbodet vil medføre.

o Austefjorden har eit nytt og moderne skulebygg med svært godt læringsmiljø.

Inntil eit godt skuleskyssalternativ er klart, ber me om at Austefjord ungdomsskule vert oppretthalden. FAU ber om eit endringsforslag i skulenedleggingssaka.

Vi håper at politikarane og administrasjonen i Volda kommune set barna sitt beste foran teoretiske budsjett-tal.

Med vennlig helsing

FAU ved Austefjord skule

Anders Bueide

Til
Driftstyret
Postmottak Volda kommune

Frå
FAU v/ Austefjord skule

Kommentarar til utvalsak nr 4/16 til driftstyret 13.01.16

Etter å ha lest saksdokumenta i høve til flytting av ungdomssteget ved Austefjord skule, vil FAU ved Austefjord oppretthalde klagen datert 14.12.15 som er lagt med som vedlegg til saka.

Viser også til elevrådet ved Austefjord skule sin uttale s 159 i saksdokumentet.

FAU sine kommentarar:

– Ja, elevtalet ved ungdomsskulen hausten 2016 er på bunn. Men vi ser ei tydeleg tilflytning og hausten 2015 har det flytta til familiar med til saman 9 «nye» barn i barnehage og barneskule. Denne «trenden» meiner vi vil fortsette!

– Ja, klart skuleskyssordninga er enormt viktig for både foreldra og barna våre! Total reisetid tur-retur (gang-, buss- og ventetid) vert for dei som bur lengst unna ca 3 timar.

Dette er å stjele fritid frå ungdomane våre og vil gå utover både lekse, fritidsaktivitetar og den totale livskvaliteten.

Omsynet til «barnets beste» må også takast her !

– Kommentarar til skysstidene som er oppgitt i saksdokumentet:

Gangtid for elevane til buss er ikkje teke med (dette skal i følge skysreglementet vere medrekna)

I følge saksdokumentet står det at elevane frå Kalvatn og Høydal får om lag ein time reisetid kvar veg. Berre frå Fyrde til skulen startar i Volda om morgonen er det 55 minutt i forhold til foreslått rutetabell. Frå Osdalen til skulestart i Volda er det 80 min. Frå Leira til Fyrdeer det 26 minutt (med personbil, google maps).

I tillegg er det på Leira 15 minutt gangtid til buss for aktuell elev. Totalt vert det 96 minutt++ (I praksis vert dette fort til 1 time og 45 minutt med buss)

- I saksdokumentet er det orientert om at det ikkje er ungdomsskuleelevar i Osdalen komande skuleår.

Fau vil gjerne orientere om at det frå hausten 2017 er elevar der.

– Ja, FAU er i sin rett til å gjere ordførar, driftstyre, og kommunestyre merksame på at meikkje finn den planlagde skyssen tilfredsstillande, ei heller vedtaket om flytting av ungdomssteget.

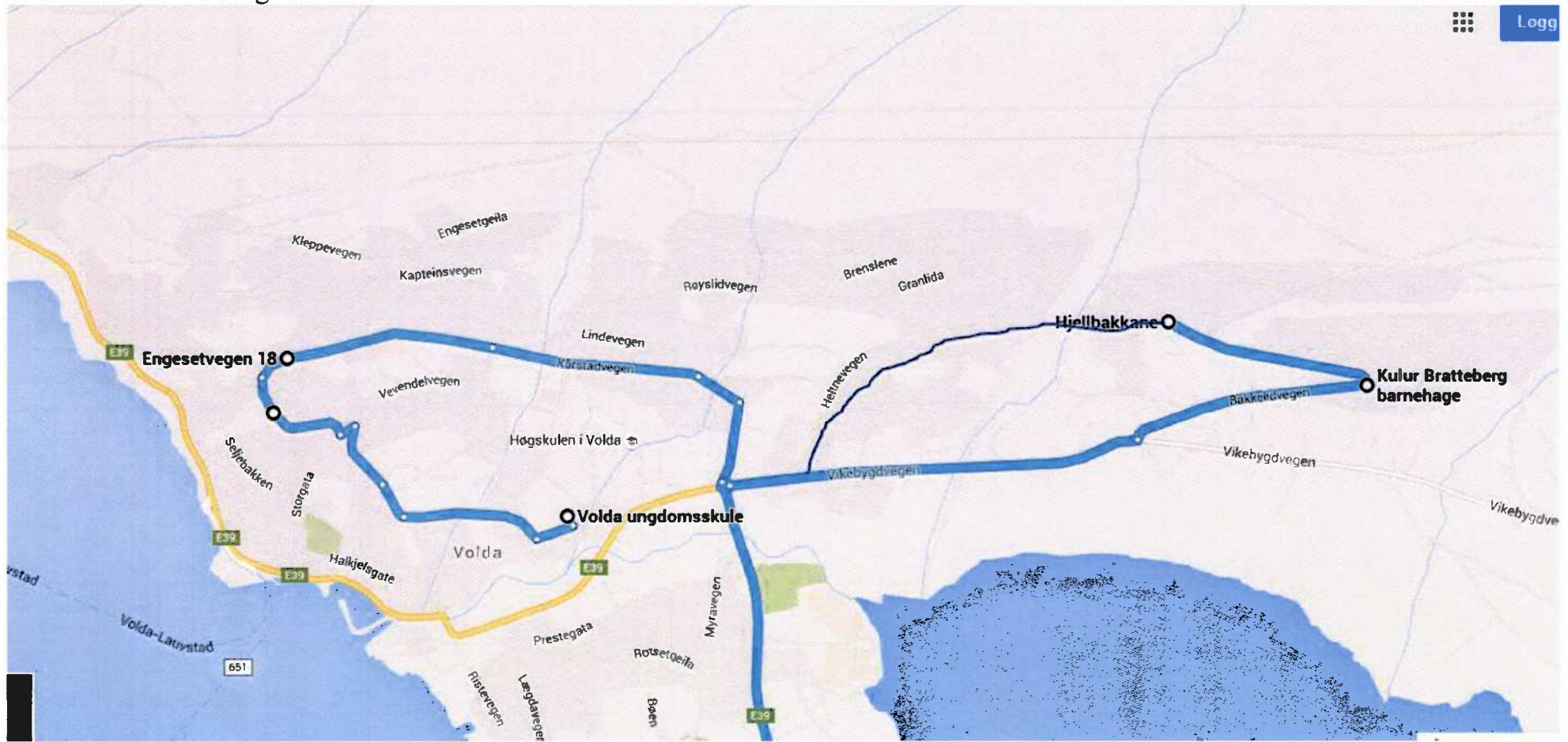
Me bed om at Austefjord ungdomsskule vert oppretthalden!

Mvh

FAU Austefjord skule
Anders Bueide

Vedlagt: Kart og reiserute

Utskrift fra google map, (direkte tid for bil, målte snitt tider for biltrafikken på aktuelt sted)
fra Leira til Volda ungdomskule



89



- A- Volda ungdomskule
- B- Volda videregående
- C- Bratteberg barneskule
- D- Hjartåbygda

90

Navigation app interface showing a list of locations and a map with a route.

Locations List:

- Volda ungdomsskule, 6100 Volda
- Engesetvegen 18, 6100 Volda
- Hjellbakkane, 6100
- Kulur Bratteberg barnehage, Bakkelidve
- Riksvei 651 20, 6100 Volda
- E39, 6100
- Riksvei 651 11, 6110 Austefjorden
- Leira, 6190

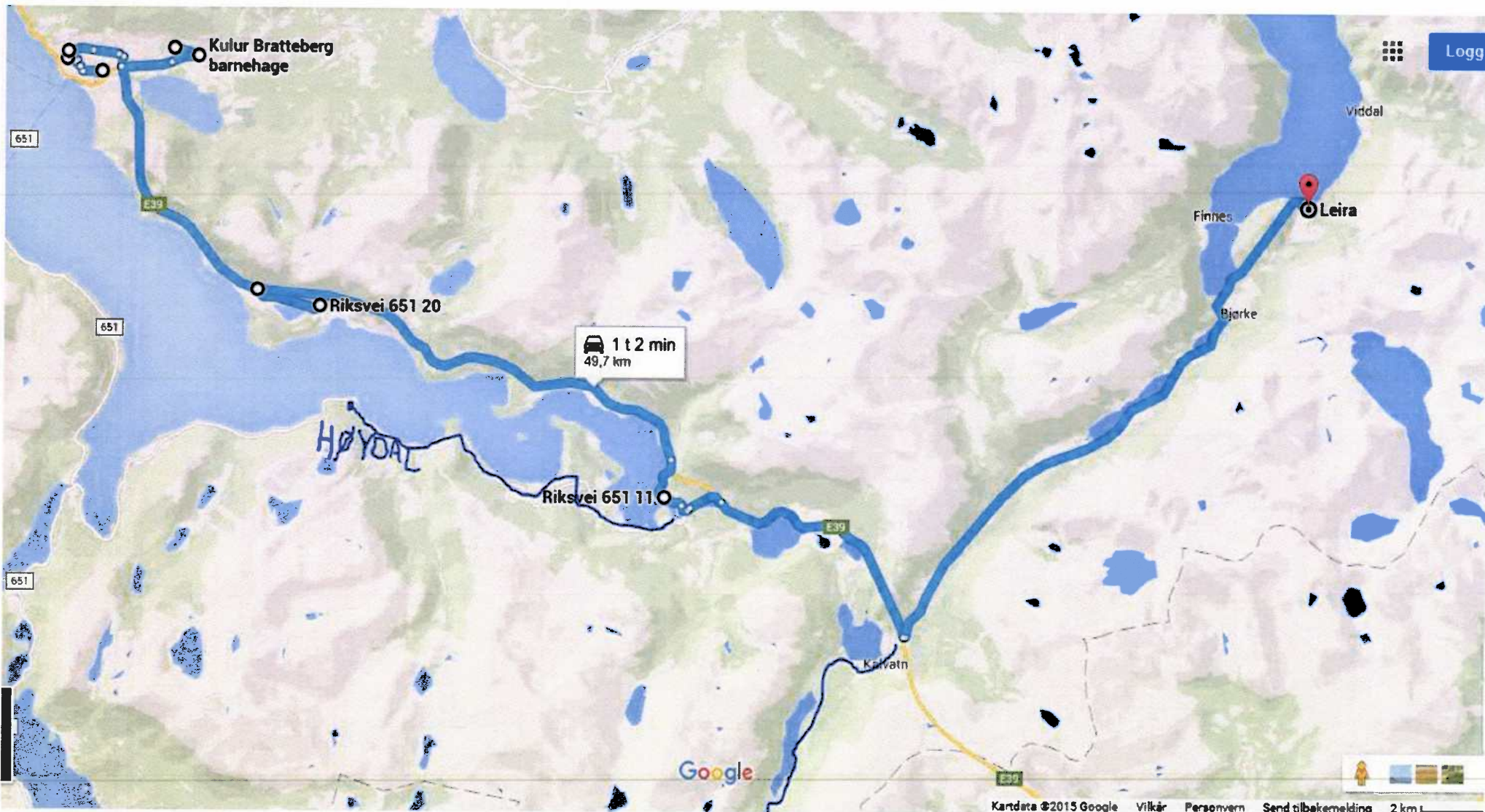
Map: Shows a route from a starting point to Riksvei 651 11. A callout box indicates a travel time of 1 t 2 min and a distance of 49,7 km. A label '651 20' is visible on the map.

Alternatives:

- via Anders Vassbotnvegen** 1 t 2 min
- 1 t 2 min uten trafikk 49,7 km

[DETALJER](#)

91



92

Navigation app interface showing a route from Volda to Leira via E39. The route is 39.6 km and takes 47 minutes. The sidebar lists the route steps: Volda ungdomsskule, 6100 Volda; E39, 6100; Riksvei 651 11, 6110 Austefjorden; and Leira, 6190. The 'ALTERNATIVER' section shows the route via E39, 47 min, 39.6 km. The map view shows the route passing through Volda, Folkestad, E39, Riksvei 651 11, Kalvatn, and Leira.

93

A screenshot of a navigation application. The interface is in Norwegian. The starting point is 'Austeffjord Skule, Fyrdsvegen 94, 6110' and the destination is 'Volda ungdomsskule, 6100 Volda'. The selected route is 'via E39', with a distance of 18.3 km and a travel time of 21 minutes. The map shows a blue route along the coast, passing through 'Rotevatnet' and 'Vitevatnet'. Road markers for E39 and 651 are visible. A callout box on the map displays '21 min' and '18,3 km'. The bottom right of the map shows 'Austeffjord Skule' and 'Fyrde'.

Austeffjord Skule, Fyrdsvegen 94, 6110

Volda ungdomsskule, 6100 Volda

Dra nå **ALTERNATIVER**

via E39 **21 min**
21 min uten trafikk 18,3 km
[DETALJER](#)

21 min
18,3 km

Austeffjord Skule **Fyrde**

94

Navigation interface showing route from Austefjord Skule, Fyrdsvegen 94, 6110 to Osdalen. The route is via E39 and Fv42, taking 18 minutes and covering 15.1 km. A 'DETALJER' link is provided for more information.

Austefjord Skule, Fyrdsvegen 94, 6110

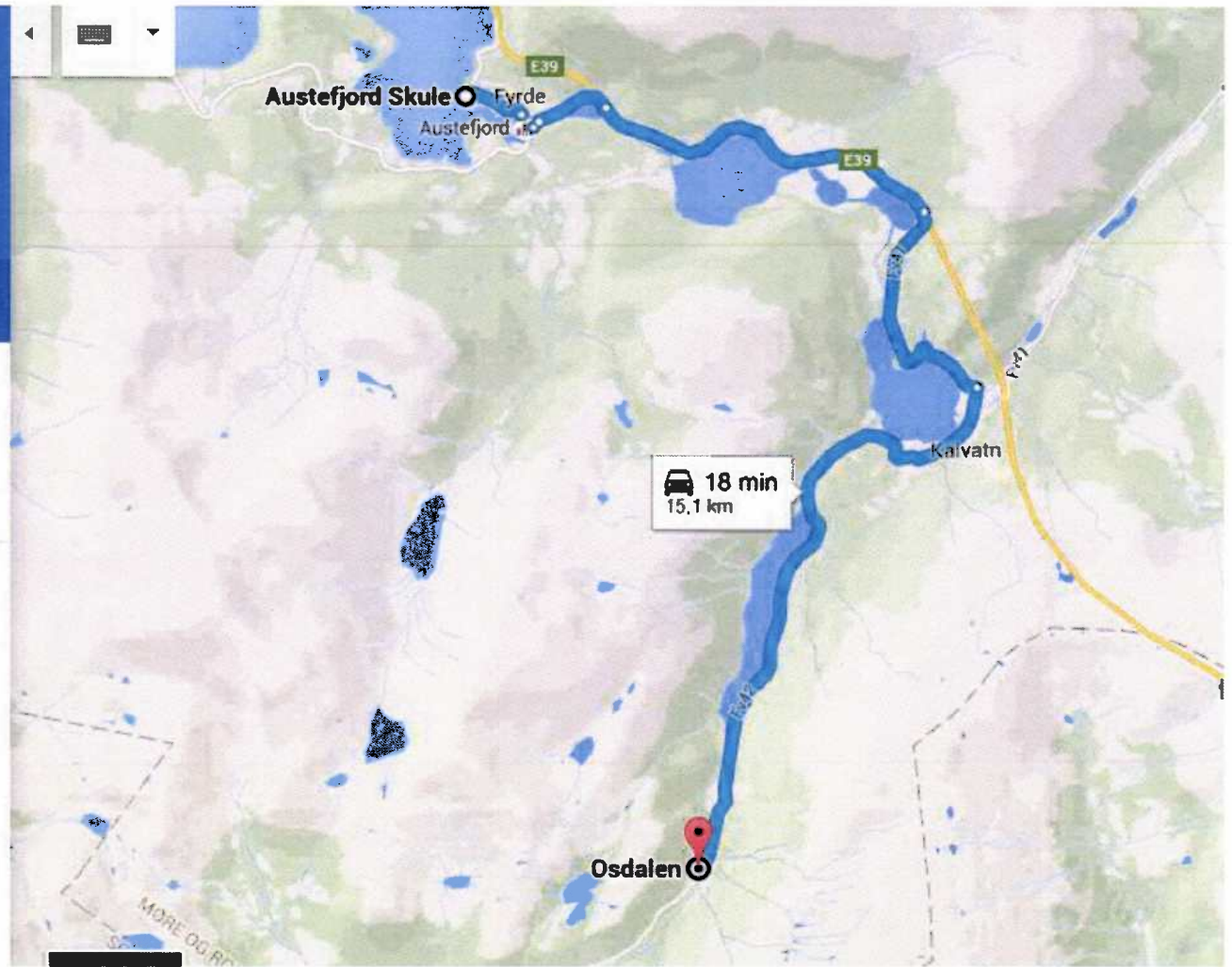
Osdalen

Dra nå

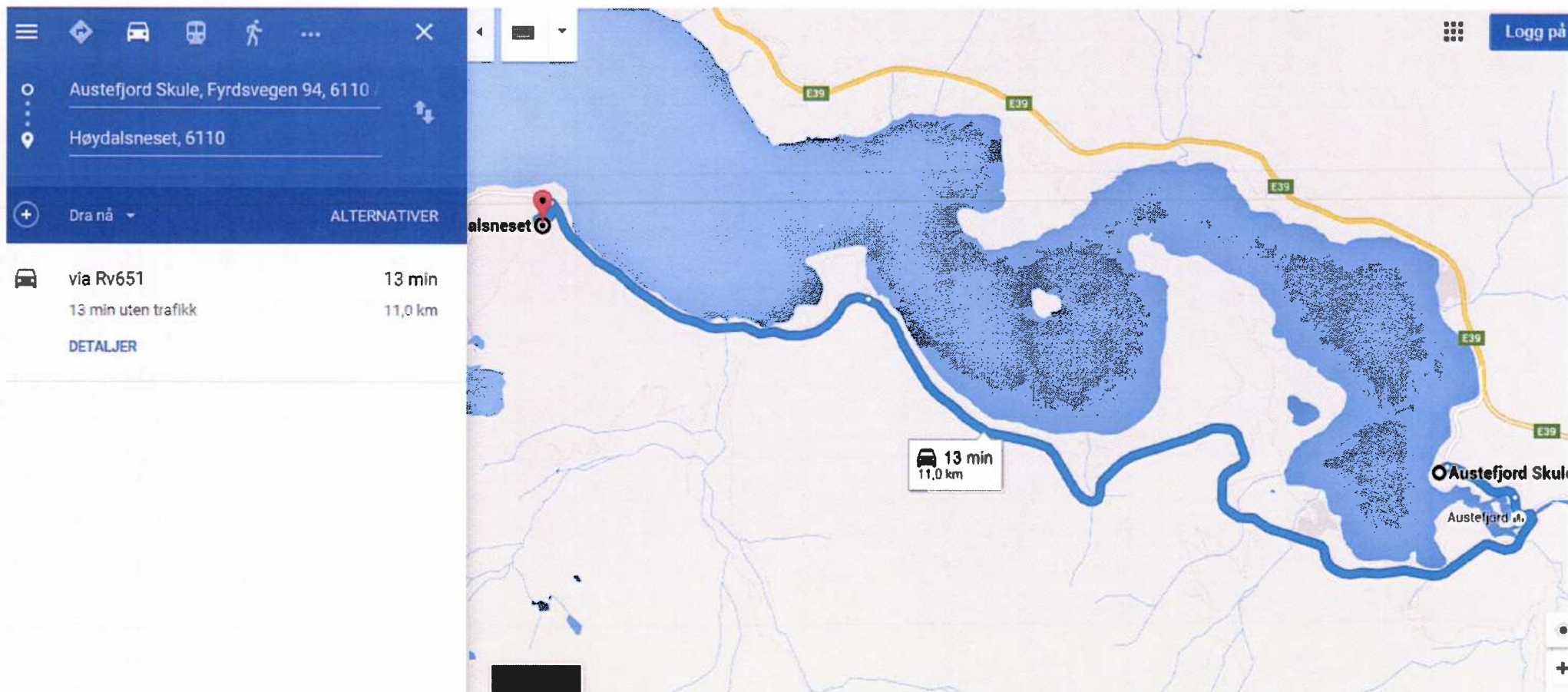
ALTERNATIVER

via E39 og Fv42 18 min
18 min uten trafikk 15,1 km

DETALJER



95



Kalvatn – Leira 14.3km / 19min
 Kalvatn – Volda Ungdomskule 25.4 km / 28min
 Kalvatn – Grodås 10.6km / 11min

96

Horningdal ???

The screenshot shows a navigation application interface. On the left, there is a search bar with 'Grodås' and 'Kalvatn' entered. Below the search bar, there is a button labeled 'Dra nå' and a section titled 'ALTERNATIVER'. The first alternative is 'via E39', with a duration of '11 min' and a distance of '10,6 km'. A 'DETALJER' button is located below this alternative. The main part of the image is a map showing a blue route from Grodås in the south to Kalvatn in the north. The route follows the E39 highway. A callout box on the map displays '11 min' and '10,6 km'. The map also shows various geographical features like lakes and roads, with labels for 'FV42', 'FV43', 'FV41', 'E39', and '60'. The text 'MØRE OG ROMSDAL SOGN OG FJORDANE' is visible on the map.

97

RUTER I VOLDA, ØRSTA OG VANYLVEN

360 VIDDAL/HØYDAL-FYRDE-VOLDA

Km		Skule	Skule				
0	Frå Viddal .....	...	...	..	..	..	..
7	| Bjørke .....	...	0820	..	..	..	..
	frå Høydal	0705	0835	..	..	..	..
19	| Kalvatn	0710p	0835	..	..	..	..
25	Frå Fyrde	0720	0850	..	..	..	..
45	Til Volda Rutebilst.	0800	0915	..	..	..	..
	avg. til Ørsta	0800	0920	..	..	..	..
	avg. til Ålesund	0855	0955	..	..	..	..

Km		Skule	Skule				
	frå Ålesund .....	...	...	..	..	..	..
	frå Ørsta Rbst.	1335	1518	..	..	..	..
0	Frå Volda Rutebilst.	1400	1535	..	..	..	..
20	Frå Fyrde	1430	1555	..	..	..	..
	til Høydal		1555a	..	..	..	..
27	Frå Kalvatn	1445	1605r	..	..	..	..
39	| Bjørke	1515	...	..	..	..	..
45	Til Viddal	1525r	...	..	..	..	..

Merknader:

- a) Berre for avstigning.
- p) Berre for påstigning.
- r) Behovsrute mellom Fyrde og Kalvatn.
- s) Innstilt ved skulefri. Sjå side 4.

Osdal	0655	0735
Høydalsneset	0705	0745
Leira	0650	0730
Bjørke	0655	0735
Kalvatn	0710	0750
Fyrde skule	0720	0800
Hjartåbygda	0740	
Bratteberg barneskule	0755	
Volda Videregående		
Volda Ungdomskule	0750 (google 1:02)	0820
Start Ungdomskule	0825 (01:35 Leira-Start)	0825 (00:50 Leira-Start)

+ gangtider til buss

Slutt Volda ungdomskule	1400
Buss Volda ungdomskule	1405
Brateberg barneskule	1410
Fyrde	1430
Kalvatn	1445
Bjørke	1515
Leira	1520 (01:20 Slutt – Leira)
(Viddal	1525)
Høydalsnes	1445
Osdal	1515

Kolonne 1: Dagens rute som ikkje skulesjefane vil gjere noke med, fordi den fyller anbefalingane til reisetid. Hevder dei. Og barnas beste?

Kolonne 2 FAU sitt alternativ.

Vi i FAU v/ Austefjord skule ynsker å vidersende dette til:

Ordføraren
Driftstyret v/leiar Rebecca Riise Bjerknes
Kommunestyre representantar

Kommentarar til utvalsak nr 4/16 til driftstyret 13.01.16

Etter å ha lest saksdokumenta i høve til flytting av ungdomssteget ved Austefjord skule, vil FAU ved Austefjord oppretthalde klagen datert 141215 som er lagt med som vedlegg til saka.

Vi har sendt med kart og eksisterande rutetabell dette var med i den klagesak frå oss

Viser også til elevrådet ved Austefjord skule sin uttale s 159 i saksdokumentet.

Mvh

FAU Austefjord skule

Anders Bueide ,leiar

99

OS 14/16 Kommunereformen –referat frå
forhandlingsnemndene Ørsta og Volda
11.01.2016



VOLDA KOMMUNE

Rådmann

OS 14/16

REFERAT

Frå: Asbjørn Moltudal
Sak: Kommunereformen

Arkivsak nr.	Lopenr.	Arkivkode	Avd / Sakshandsamar	Dato
2014/137	411/2016	020	ADM/ASBMOL	12.01.2016

KOMMUNEREFORMEN - REFERAT FRÅ FORHANDLINGSNEMNDENE ØRSTA OG VOLDA 11.02.2016

Mandag 11.januar 2016, frå kl. 11.00-13-00, Volda rådhus

Til stades frå forhandlingsnemndene: Jørgen Amdam, Fride Sortehaug, Rune Sjugard frå Volda kommune. Stein Aam, Karen Høydal, Per Are Sørheim. Wenche Solheim frå Ørsta kommune.

I tillegg møtte Asbjørn Moltudal, Volda kommune, Gro Anita Bårdseth, Ørsta kommune og Per Ivar Lied frå Sunnmøre regionråd.

Jørgen Amdam leia møtet.
Sakene som var drøfta i møtet var:

1. ORIENTERINGAR

Felles kommunestyremøte – endeleg program (vedlegg nr.1)

Jørgen Amdam gjekk gjennom programmet.

Innkallinga til felles kommunestyremøte går til:

- Kommunestyra i Ørsta og Volda skal innkallast på vanleg måte.
- Ungdomsråda 1.dag
- Tillitsvalde
- Administrativ leiargruppe og stabsleiarar 1.dag
- Ordførarane i Hornindal og Stryn

Det vert lagt opp til ein pressekonferanse 2. dag. Det er ynskje om at det vert laga eit **kort kompendium/Faktaark** til utdeling før "Open space".

Aktuelle tema for Faktaarka **kan** vere:

- Næringsutvikling,
- Pendling
- Kommunal økonomi, lånegjeld, Tussaaksjar
- Investeringar i Øk.planperioden
 - VA
 - Andre investeringar
- Overordna KOSTRA-analyse
- Kommunebarometeret
- NHO sitt kommune-NM

101



VOLDA KOMMUNE

Rådmann

”Open Space” – statusoppdatering frå førebuingsmøte 7/1

Per Ivar gjekk gjennom opplegget med ”Open space”
Vedlagt ligg rapport frå førebuingsmøtet frå Hege Steinsland.
I innkallinga vert ein bedne om å førebu eitt eller to spørsmål ein er opptekne av i samband med ei evt. Kommunesamanslåing og evt. ta dei med inn i ”Open space”.

Folkerøysting – statusoppdatering frå valsekretariata

Asbjørn Moltudal orienterte om status i høve til Folkerøystinga 19. mai
”Saksutkast” er skrive og saka må setjast på sakskartet på første kommunestyremøtet.
Med dei føringane som er lagt frå sentralt hald og fylkesmannen vil ein i saksutgreiinga legge opp til at 16-åringane skal vere med i folkerøystinga.
Karen Høydal røyste spørsmålet om å høyre Ungdomsrådet i høve 16-åringane.
(Kan vi utfordre ungdomsråda på det i Loen?...red,anm.)

Referat frå møte med Hornindal og Stryn i desember

Jørgen Amdam orienterte frå møtet.
Stikkord;

- Felles utfordringar
- Møte med kommunalministeren 18.januar
- Kva skjer med foretaksgrenser - fylkesgrenser.
- Kva med grensene til vegvesenet?
- Akuttkirurgien
- Dersom ØVHS trengst det meir tid, evt som fase 2. Fylkesmannen har indikert ny frist for evt ØVHS 1.10.16

Korrigerings av møtedatoar og tidfesting av forhandlingstema.

Møtedatoar vart endra slik og dato for forhandlingstema fastsett (nytt oppsett under):

Tidsløp kommunereform Ørsta/Volda

rev 11.01.16

Dato	Kva	Kven	Kommentar
20.11.15	Planleggingsmøte	2KK+1SR	
26.11.15	Arena Sunnmøre	19 FS++	Ålesund
27.11.15	Forhandlingsutvala	2x4,2KK,SR	Program felles KOM
18.12.15	Forhandlingsutvala	2x4,2KK,SR	Program, temaliste, forslag int.plan
xx.12.15	Kommunestyremøter		Info.
21.12.15	Møte med Hornindal og Stryn	2ordf, rådm	
31.12.15	Frist utgreiingar		
11.01.16	Forhandlingsutvala	2x4,2KK,SR	
10-20.01.16	Formøter FU/SR	2x FU/SR	Avklaringar. Forventningar. Mandat.
19.01.16	FSK Volda og Ørsta		(Formannskapsmøte)
20-21.01.16	Felles tema-kommunestyremøte	2KOM,UR,TV	Loen. Eige programskisse
21.01.16	Møte forhandlingsutvala		Ettermiddag etter felles KOM
31.01.16	Frist retningsval		
28.01.16M	Innleiande forhandlingsmøte Rammeverk, verdiar, visjon, mål, samf.utv	2FU, SR	Orienterer FSK/KOM/tillitsvalde/ungd.råd
28.01.16	KOM Volda		(Kommunestyremøte)
02.02.16	FSK Ørsta		
04.02.16E	Forhandlingsmøte I Vanskelege tema (invest, drift, VA, lånegjeld, Tussa, eigeid,skatt, avgiftsnivå)	2FU, SR	Orienterer FSK/KOM/tillitsvalde/ungd.råd



VOLDA KOMMUNE

Rådmann

11.02.16M	Forhandlingsmøte II Vanskelege tema	2FU. SR	Orienterer FSK/KOM/tillitsvalde/ungd.råd
11.02.16	KOM Ørsta		
18.02.16E	Forhandlingsmøte III Vanskelege tema (namn, senter, k.våpen) Organisasjon, fellesnemnd. info	2FU. SR	Orienterer FSK/KOM/tillitsvalde/ungd.råd
23.02.16	FSK Volda		
22.02.16M	Forhandlingsmøte IV Uteståande spørsmål	2FU. SR	Orienterer FSK/KOM/tillitsvalde/ungd.råd
25.02.16	KOM Volda		
01.03.16	FSK Ørsta og Volda		
15.03.16	FSK Volda		
16.03.16	Avsluttande forhandlingsmøte	2 FU. SR	Forhandle og signere intensjonsavtale
17.03.16	KOM Ørsta		
20.03.16	Frist avslutta forhandlingar		Intensjonsplan/-avtale
31.03.16	KOM Volda + Ørsta? Fellesmøte?		<i>Politisk utsjekk. Ekstra KOM Ørsta?</i>
05.04.16	FSK Volda		
12.04.16	FSK Ørsta		
15.04.16	Frist politisk behandling	2KOM	
19.04.16	FSK Volda		
21.04.16	KOM Ørsta		
28.04.16	KOM Volda		
April	Informasjon til innbyggjarane		Ulike tiltak (brosjyre, folkemøte ol)
03.05.16	FSK Volda+Ørsta		
08.05.16	Frist folkeavstemming		
19.05.16	Folkeavstemming Ørsta og Volda		Dato. Trykking, teljekorps osv
26.05.16	KOM Volda+Ørsta		
31.05.16	FSK Ørsta		
07.06.16	FSK Volda		
16.06.16	KOM Volda+Ørsta		Vedtak
01.07.16	Frist vedtak	2KOM	

Utteksling av dokument.

Desse dokumenta kan vere aktuelle.

- Ørsta har ein relativt ny kommuneplan. Den bør vi få og kunne setje oss inn i deira mål og satsingsområde
- Volda har ferdig planprogrammet
- Budsjett 2016 og Økonomiplan evt. (Oversikt over innarbeidde/vedtekne investeringar i øk.planperioden – enkelt oppsett)
- Rekneskap og årsrapport 2014

Kontaktpersonane avklarar kva som skal utvekslast.

2. Intensjonsavtale og "Dei vanskelege spørsmåla".

Forhandlingsnemndene ynskjer å snarleg få fram ein hovud-disposisjon (arbeidsdokument) på Intensjonsavtale/-plan.

Det er ynskjeleg at kontaktpersonane startar arbeidet med å utforme eit slikt arbeidsdokument.

Arbeidsnotatet (Intensjonsplanutkastet) må kunne fyllast ut etter kvart som forhandlingane går framover, og ein tenkjer seg at dei ulike tema skal vere oppsett i fastsette møte, kfr. korrigert tidsløp over.



VOLDA KOMMUNE

Rådmann

T.d. slik

28.01.16M	Innleiande forhandlingsmøte Rammeverk, verdiar, visjon, mål, samf. utv
04.02.16E	Forhandlingsmøte I Vanskelege tema (investeringar, drift, VA, lånegjeld, Tussa, eigned.skatt, avgiftsnivå)
11.02.16M	Forhandlingsmøte II Vanskelege tema

Framlegg til framdriftsplan (tema) og "utkast (som kan regulerast)" til oppsett med rammeverk bør vere klart til forhandlingsmøtet 28.01. Det er viktig å kome i gang med "dei vanskelege tema" slik at kjem tidleg på bordet og evt. i fleire møter (jfr. ovanfor). Ein må syte for å få fram "naudsynt informasjon" til forhandlingane. **Forhandlingsnemndene bør bu seg på dei tema som skal opp i dei framtidige forhandlingsmøta.**

Viktige område for felles strategi er også dei område som kommunane ikkje rår over sjølve (Inntektssystemet, flyplass, sjukehus, tingrett, statlege arbeidsplassar, konsekvensar ved å stå åleine m.m.)

Ein må ta sikte på å vere ferdig med forhandlingane før påske (fredag 18.mars). Lagt opp til avsluttande forhandlingsdag 16. mars.

Første behandling i kommunestyret 31.mars

Det skal leggst opp til at ordførarane ut frå behov går til pressa etter kvart forhandlingsmøte med tanke på å få ut felles informasjon.

Når forhandlingane er avslutta kan det vere aktuelt å inngå avtale om særlege informasjonstiltak. Bør ha ein informasjonsstrategi

Volda 12.02.2016

Asbjørn Moltudal
Rådgevar

Felles kommunestyremøte Ørsta/Volda 20-21.januar om kommunereform

rev 11.01.16

Stad: Hotell Alexandra, Loen.

Kven: Kommunestyra Ørsta og Volda, ungdomsråda, tillitsvalde, rådmenn/
kommunekontakter, leiargruppene

Formål: Informasjon (bakgrunn, tema, utfordringar), felles forståing/start,
sosialt/samarbeidsklime/bli kjent

Onsdag 20. januar

09:30-09:45 **Velkommen**
Ordførarane

09:45-11:30 **Ørsta og Volda og regionen. Mulegheiter - eit framtidsbilde.**
Kjersti Straume, Sparebanken1 Søre Sunnmøre. Samspel næringsliv og det
offentlege – utfordringar og mulegheiter.
Svein Sunde, Gode vegar. Kommunikasjon, utvikling og nye perspektiv
Sunnmøre Regionråd; Om kommunereformarbeidet på Sunnmøre.
Oppsummering av analyser i Ørsta og Volda. Byregionanalysen

11:30 Helsing frå ordførar i Hornindal, Stig Lødemel
Helsing frå ordførar i Stryn, Sven Flo

12:00-13:00 **Lunsj**

13:00-17:30 **Gruppearbeid. Metode: Open space**
Deltakarane melder inn ulike tema og spørsmål, og kan deretter delta i ulike
grupper med ulike tema.
Hege Steinsland leier oss gjennom ettermiddagen og formiddag neste dag.

19:00 **Middag/sosialt**
Helsing frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Torsdag 21.januar

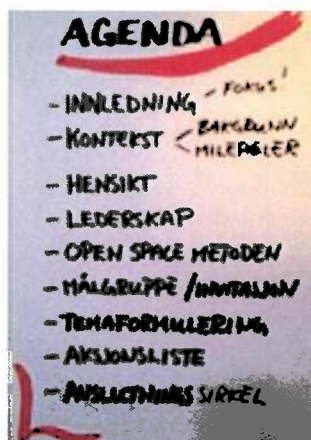
08.30-09:45 **Punkt frå gruppearbeid dagen før**
Vidare gruppearbeid

09:45-10:10 Pause

10:10-11:45 **Vidare gruppearbeid og oppsummering**

11:45-12.00 **Pressekonferanse**

12.00-13.00 **Lunsj. Avreise**



Open Space - møte i kommunereforma: Planleggingsmøte for Volda og Ørsta

1. Innleiing	2
1.1 Håp og frykt i forkant av eit ope møte.	2
1.2 Forstudie, bakgrunn	4
2. Hensikt	6
3. Leiarskap	7
3.1. Frå leiing til med- leiing	7
3.2 Open Space metoden	7
3.3 Rammer	7
4. Målgruppe/ Invitasjon	8
5. Organisering	8
5.1 Temaformulering	8
5.2 Aksjonsliste	8
5.3 Møtedesign	9

1. Innleiing

I arbeidet med kommunereforma har kommunestyra i Volda og Ørsta gjort likelydande vedtak om å utarbeide ein intensjonsavtale om ei ny felles kommune. Som lekk i denne prosessen vil dei to kommunestyra, ungdomsråda, tillitsvalde og kommunekontakter i begge kommunane arbeide saman over to dagar i Loen. Store deler av denne samlinga skal ein arbeid etter Open Space - metoden, for å få innsikt i kva som er viktig for aktørane på veg inn i arbeidet med å framforhandle ein slik intensjonsavtale.

7. januar vart det gjort eit forarbeid for å forankre og planlegge konferansen med eit særleg blikk på Open Space - møtet. Å gå inn i ei så open arbeidsform fordrar ei trygg forankring i leiinga. Hensikta med møte var å sikre dette.

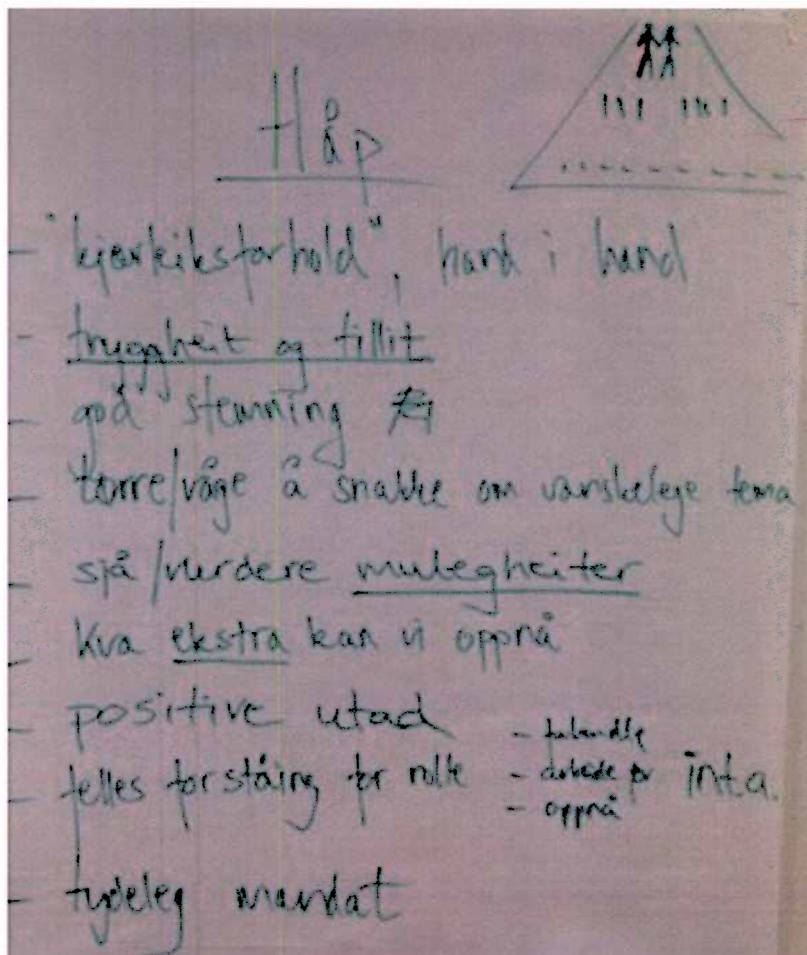
I denne rapporten finnes dokumentasjonen for det som vart arbeidet fram på planleggingsmøtet. Denne rapporten er den første av i alt tre rapporter frå prosessen.

På planleggings møtet deltok Kommunekontaktene frå Volda og Ørsta; Asbjørn Moltubakk og Gro Anita Bårdseth og Per Ivar Lied frå Sunnmøre regionråd.

Møtet vart tilrettelagt av Hege Steinsland frå Relasjonsutvikling SA. www.rela.no

1.1 Håp og frykt i forkant av eit open møte.

Etter ein innleiande refleksjon kring kommunereforma vart det arbeidd med å klargjere kva ein håpa på å oppnå og ønska å unngå i det komande møtet. Dette for å få innsikt i kvarandre sine tankar og bevisstgjere oss på dei tinga vi kan ha innverknad på.

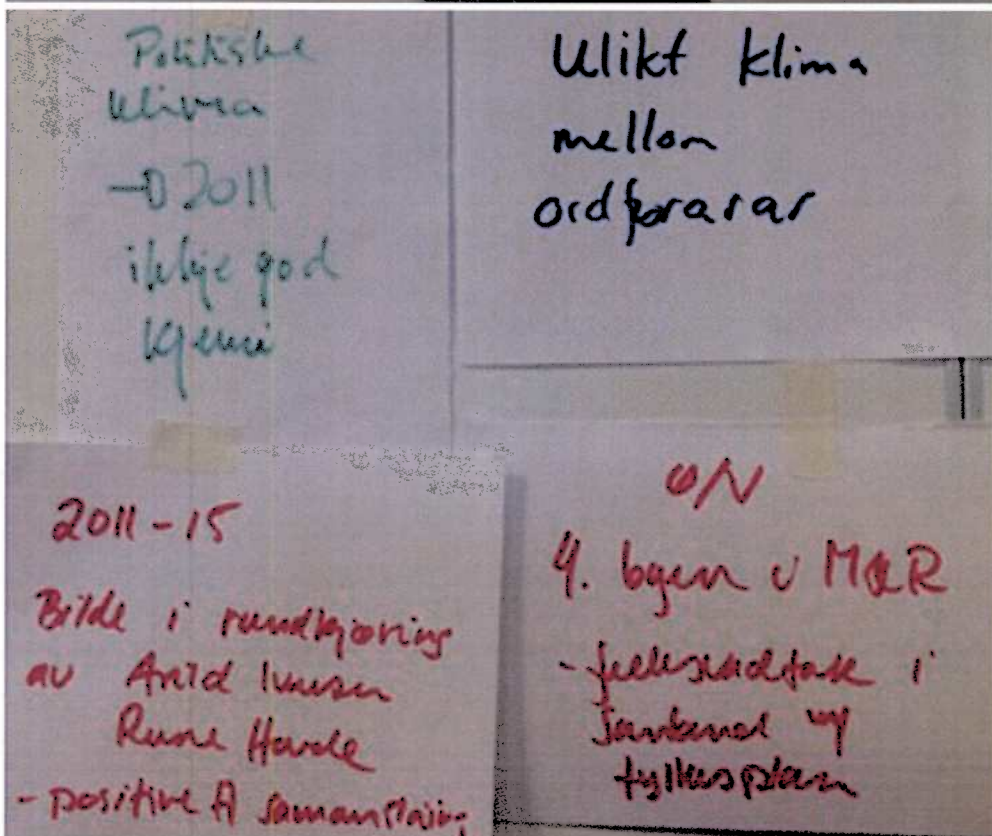
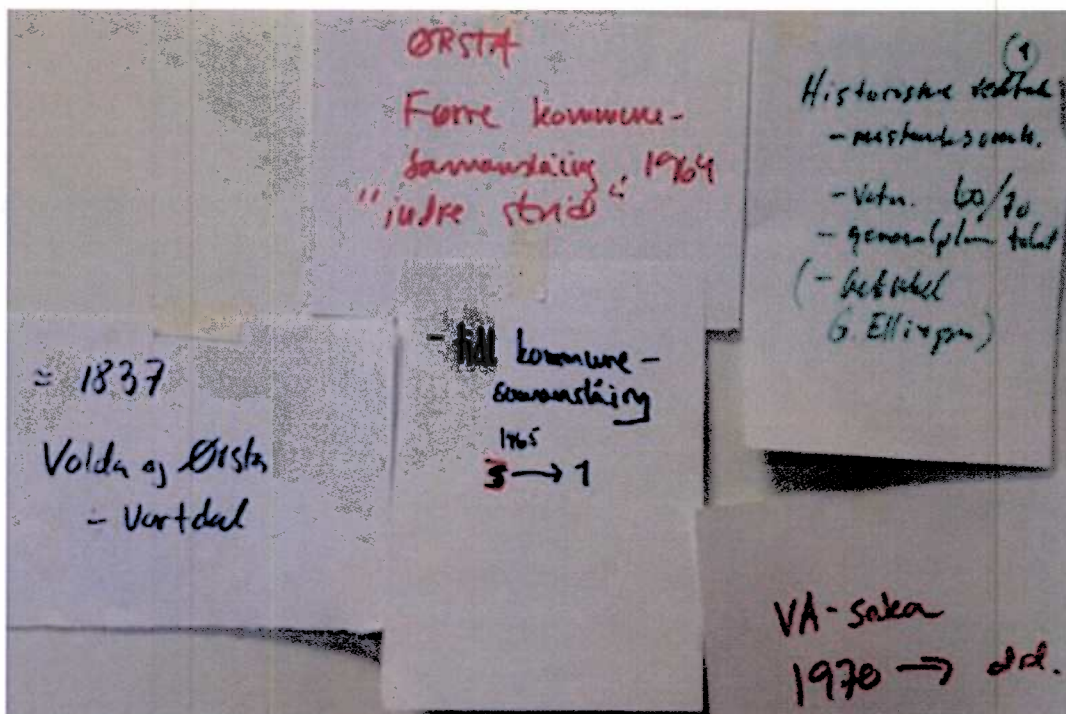


FRYKTI

- ÷ Manglende trygghet og tillit
forsterke antipatier
- ÷ Løste holdninger - motarbeiding
av vedtaks (Rolleutvikling)
- ÷ dårlig stemning - frontar
- ÷ Lite engasjement / "likesal" /
melder seg ut - søkerstans
- prosess
- drømtar i andre ubetjete saker /
"høgbanken"
- ÷ ikke mandat
- ⊗ ikke beste "kosprat"

1.2 Forstudie, bakgrunn

Vi tok også eit tilbakeblikk på kva som har rørt seg i forhistoria og leia fram til der ein er i dag. Dette er inga fullstendig kartegging, men viser noko av bakteppet som er med å danne konteksten. Vi arbeidde i ei tidslinje, satte opp og reflekterte kring nokre viktige hendingar som vi vart merksame på:



- godis utvida samarbeid

+

1990-2015

2012-2015

- NAV
- V&R
- barnvern
- IK7

- Volda sjukhus / akutt (des 15)

- Hospitalet
- Lævelarm
- Tingretten
- Helse
- SW
-

Tidlegare betente saker har "gitt gjennom"

2011 →

Strukturert prosess i regi av FM/stat, 2015 → d.d.

- skifte av advokat (sept-15)
+2
+4

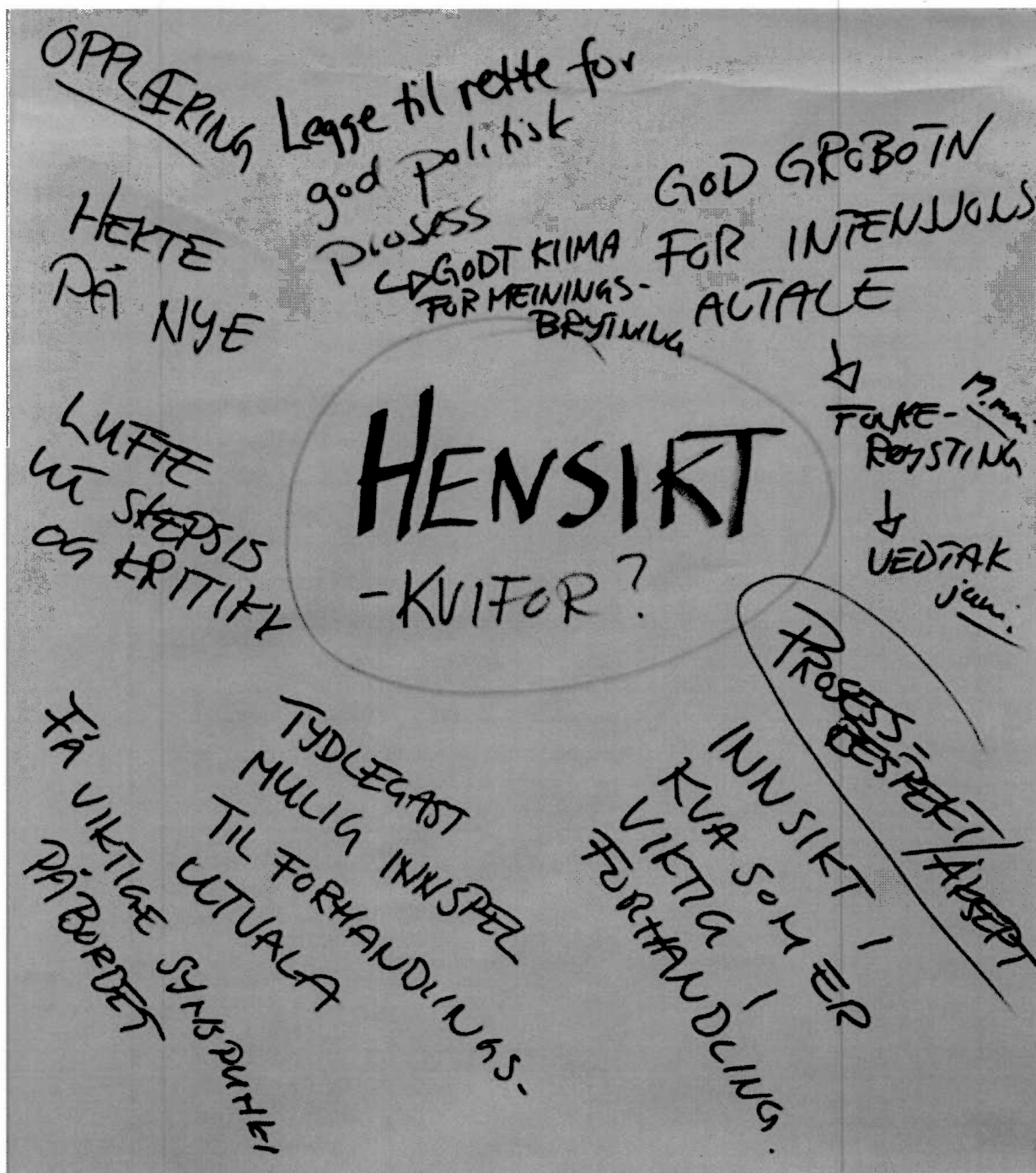
- du var min advokat (des-15)

- Min Mann (advokat best.)

→ bpl til vedtaket korr. prosess (nov-2-15)

2. Hensikt

Vi arbeidde vidare med å klargjere hensikta med Open Space møtet. Vi nytta ein samtalesirkel for å bygge ei felles forståing. Noko av dette kan også kome fram i innbydinga til konferansen og gjerast tydeleg for deltakarane:



3. Leiarskap

3.1. Frå leiing til med- leiing

Tradisjonelt tenkjer vi leiarskap i eit hierarki med fordeling av ansvar og mynde, og det vart forventa at leiinga skal ha oversikt, ta avgjerder og vise veg. I komplekse situasjoner og hurtig endring er det ei umogleg oppgåve for nokre få personar øvst i hierarkiet. Samstundes veit vi at langt flere enn dei formelle leiarane har innsikt, kunnskap og kapasitet til å ta ansvar og utøve leiarskap. Dette kan den formelle leiinga åpne opp for ved å gå frå å vere overordna til å sette seg ned i lag med, og vere med-skaper.

I en Open Space - prosess veksler leiinga mellom dette. Ein del avgjerder vert tekne av den formelle leiinga i forarbeidet. Der klarger ein hensikt og rammer for arbeidet og kven som skal inviterast inn.

Under sjølv konferansen går ein over til å til å arbeide i eit delt leiarskap ved å sitte i sirkelen på lik linje med dei andre deltakarane. I denne settinga kan det også kome til syne tidligare uoppdaga kapasitet for initiativ og ansvar utover i organisasjonen.

I etterarbeidet har den formelle leiinga eit ansvar for å høste ut innsikt og bestemme korleis ein kan støtte eit vidare utviklingsarbeid.

3.2 Open Space metoden

Open Space er ein møtemetodikk. Det er også ei tilnærming til organisasjonsutvikling, leiing og demokratisk medverknad.

Open Space legg til grunn trua på at mennesket har kapasitet og ressurser til å handtere dei utfordringane som oppstår, og at løysingane finnes i personen, gruppa, organisasjonen eller lokalsamfunnet, og ikke DER ute hos ein eller annan ekspert. Slik handler det om å legge til rette for myndiggjering og kapasitetsbygging.

Open Space har ei viss "leikenheit" over seg, og ein fridom som er større enn ein er van med i arbeids- og konferansesamanheng. Nokre omfavner dette umiddelbart, medan andre kan trenge litt tid for å innta fridomen. Her er alle ansvarlege aktørar og ikkje passive observatørar.

Harrison Owen, som er opphavsmannen bak Open Space metoden, pleier å sei det slik; «Når ein står ovenfor komplekse spørsmål som leiinga ikkje har klare svar på; Inviter heile systemet inn i rommet. Sitt i ein sirkel, skap ein agenda over de viktige spørsmåla - og skrid til verket.» I korte trekk er det dette vi gjer i ein Open Space konferanse. På denne måten tar deltakarane sjølv ansvar for innhaldet, og dei utarbeider også eit stort materiale i form av rapporter frå samtalene. Mot slutten av møtet vert det heile samanfatta og ein tydeliggjer korleis materialet skal nyttast vidare.

3.3 Rammer

I vårt forarbeid klargjorde vi kva som er rammene for vårt aktuelle Open Space. Vi kom fram til at det i hovudsak er to ting som ligg fast:

Kommunerforma i seg sjølv og prosessen ein er inne i.

Vedtaket om å utarbeide ein intensjonsavtale ligg også som ei ramme.

4. Målgruppe/ Invitasjon

Ut frå hensikt og ønska resultat er det viktig å invitere inn dei personane som har kunnskap om og påverknad på resultatet. Dess større mangfald ein har i sirkelen dess større dynamikk kan en oppnå. I vårt møte er det langt på veg bestemt kven som skal delta. Ein vil likevel ta ei runde til for å vurdere om det er hensiktsmessig å invitere fleire.

5. Organisering

5.1 Temaformulering

Det er viktig med en temaformulering som er open nok til å romme eit mangfald av spørsmål og samstundes viser kva ein vil ha ut av møtet.

Vi hadde en idé-dugnad i sirkel for å få fram ideer. Deretter arbeidde vi i to grupper for å hente fram et felles forslag. Etter ein kort samtale kom vi fram til følgende tema - formulering som vert overskrifta for Open Space møtet.

SAMAN MOT NYE HØYDER...?

- Muligheter og utfordringar i ei ny kommune:

5.2 Aksjonsliste

Kva / korleis	Kven	Når
Rapport	H&K	Fred 8/1
Invitasjon / program paneldeb + INFO OM OPEN SPACE 3. sept	ORDF. - GRO - GR - ASBJ - " -	Mand. 11/1 Frist 12/2
Rom / Mat	Per Jan tege	19/1
Åpning - Vertk. / Ramme ord til tege	GR / ASBJ.	20/1
Oppfølgingsmøte - invitasjon kven med		21/1 13-16

5.3 Møtedesign

Tid	Aktivitet
09:30 - 13:00	Velkommen, foredrag og lunch
13:00	Åpningssirkel Vi skaper agenda
13:45	1. samtaleøkt
14:45	2. samtaleøkt
15:45	3. samtaleøkt
16:45	Samling i sirkel. Kveldsnyheter
	middag
Ny dag	
08.30	Morgennyheter i storsirkel
09:00	4. samtaleøkt
10:00	Samling i sirkel
10:15	Forsamlinga sine beste råd på bakgrunn av samtalane
10:45	Avslutningssirkel for Open Space arbeidet
11:30	Avsluttande innlegg frå arrangørane ang. fortsatt prosess.
12:00	Slutt
13 - 16	Oppfølgingsmøte for kommuneleiing, forhandlingsutval og tillitsvalde