

RAUMA KOMMUNE

SAKSPAPIR

Styre, utvalg, komite m.m.	Møtedato	Saknr	Saksbehandler
Fast planutvalg	28.05.2008	072/08	GKA
Kommunestyret	24.06.2008		GKA
Kommunestyret	24.06.2008	084/08	GKA

Saksansvarlig Grethe Andersen	Arkiv: K2-Q12 Objekt:	Arkivsaknr 05/2034
---	--	------------------------------

E136 FLATMARK - MONGE. FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN.

Vedlegg:

1. Brev fra Statens vegvesen, datert 15.04.08, m/gjennomgang av merknadene.
2. Sammendrag/sammenstilling av konsekvenser.
3. Planalternativer. Her legges ved alternativ A1 (Flatmark-Skirigårdene) og B (Skirigårdene-Monge). Hvis politikerne ønsker kopi av de andre alternativene kan disse oversendes etter forespørsel. Planheftet, med alle alternativer, vil dessuten ligge i servicetorget. De kan også sees på vegvesenets hjemmeside:
4. Vegalternativene vist på ortofoto.
5. Vegkontorets gjennomgang av merknad fra Håkon og Fredrik Skiri.

Andre vedlegg:

Konsekvensutredningene, planheftet med alle alternativer og kopi av merknader kan sees i servicetorget.

Saksopplysninger:

Kommunen har fått oversendt forslag til kommunedelplan for parsell Monge - Flatmark på E 136 til avsluttende behandling. Planen har ligget ute til offentlig ettersyn med høringsfrist 14. mars 2008. Planen ble utlagt med flere forslag til veglinje.

Ved offentlig utlegging kom det inn en del merknader. Disse er gjengitt i kortform, og kommentert av vegvesenet i vedlegg 1 og 5. En har gjennomgått vegvesenets kommentarer til merknadene og har i hovedsak ingen vesentlige merknader til disse, ut over det som blir sagt om gangveger nedenfor.

Det kommunen nå skal ta stilling til er veglinja. Adkomst til de forskjellige områdene vil bli vurdert i reguleringsplansammenheng, - men valg av veglinje henger i stor grad sammen med adkomstmulighetene til områdene langs vegen. Det er derfor viktig å presisere i vedtaket at det må finnes gode løsninger for adkomst i samarbeid med grunneierne, og at vegvesenet må ha en positiv holdning til de krav grunneierne setter fram.

En av grunneierne på Skiri gir for eksempel klart uttrykk for at han godtar A1 som alternativ dersom det kan opparbeides adkomster til områdene ved elva som han kan godta. Hvis ikke vil han gå for alternativ C forbi Skirigårdene.

Det er gjennomført en konsekvensutredning for de forskjellige traceforslagene. Fullstendig konsekvensutredning finnes utlagt på servicetorget i Rådhuset på Åndalsnes. Her tas med bare sammenstillingen av konsekvensene. Se vedlegg 2.

Etter gjennomføringen av konsekvensanalysen har vegvesenet kommet fra til en anbefaling. De velger alternativ B, med alternativ A1 forbi Skirigårdene.

Vurdering:

Anbefalt veglinje A1 og B.

Det ser ut til at den veglinja som vegvesenet har valgt mellom Flatmark og Skiri kan godtas både av grunneiere og off. myndigheter. Forutsetningen er at grunneierne får adkomster til sine eiendommer som de kan godta. Det gjelder både på Flatmark og på Skiri. På Skiri gjelder dette også en kryssing av veg/jernbane ned til områdene mot elva.

Når det gjelder alternativ B, tunnelalternativet mellom Monge og Skiri har kommunens landbruksjef og skogsjef innvendinger til bruken av dyrket mark og skogsmark mellom Mongetunet og tunnelinnslaget. Det vil m.a. gå bort 12-13 da dyrket mark. Dersom alternativ B blir valgt må det i reguleringsplanen vurderes hvorledes veglinja og krysset med gamlevegen best kan legges for å spare mest mulig dyrket mark og verdifull skog.

Rygg.

Dersom vegen forbi Rygg skal sikres mot ras har en to muligheter: Tunnel eller rasoverbygg. Rasoverbygg er ikke aktuelt fra vegvesenets side. De vil legge ned **innsigelse** mot et forslag om rasoverbygg. Se punkt 0.5 "Anbefaling" i vedlegg 2. Da gjenstår alternativer med tunnel:

Alternativ B m/kort tunnel.

Tidligere var det vurdert en kort tunnel forbi Rygg. Denne er nå tatt bort på grunnlag av utarbeidet rasrapport: "Ny vegtrasè Monge –Flatmark. Rasfare vurderinger og mulig tunnelpåhogg. Åndal 2006".

Tunnel B m/lang tunnel.

Av tunnelalternativene står vi da igjen med alt. B m/lang tunnel, som er vegvesenets anbefaling.

Alt. D.

Alternativ D er ikke med i planprosessen lenger. I første rekke skyldes det anleggskostnadene ved en 9 km lang tunnel.

Skirigårdene.

Alternativ A1 fører trafikklinjene litt lenger fra gårdstunene enn i dag. Det må være en heldig løsning for disse. Det må finnes en god løsning for kryssing av jernbane og ny veg ned til områdene ved elva.

Alternativ C. Dette alternativet, som legger vegen bak gårdstunene, vil klemme disse inne mellom to trafikklinjer; - ny veg og jernbanene. En vurderer dette som en uheldig løsning.

Også ved dette alternativet måtte eierne krysse en trafikklinje for å komme ned til områdene ved elva. De må over jernbanen, selv om vegen ble flyttet.

Monge.

Her får en to veglinjer over jordene, den gamle og den nye. Den nye vegen, alt. B, vil ta 12-13 da mer dyrket mark enn et alternativ uten tunnel

Ettersom en forstår kunne grunneierne på Monge godta den nye veglinja, alternativ B, forutsatt at den gamle vegen blir fjernet. De trodde gamlevegen skulle bort. De sendte derfor ikke inn merknader til planforslaget. Gamlevegen planlegges imidlertid opprettholdt som musealt veganlegg, derfor stiller saken seg nå annerledes fra grunneiernes side. De får to veger over dyrkamarka, istedenfor en. Dette har en fått signal om at de protesterer mot.

En fordel med at den gamle vegen fortsatt ligger der er at den kan tjene som adkomst til utmarka for Monge, slik at de ikke må inn på nyvegen for bevege seg innenfor den delen av eiendommen som ligger sør for nyvegen. Ulempen er at en får trafikk forbi tunet også på denne vegen og at den beslaglegger dyrket mark i tillegg til det nyvegen tar.

Det må også her legges til rette for en trygg kryssing av nyvegen mellom de to delene av eiendommen.

Gang-/sykkelveg.

I de områdene der det ikke er gammel veg som kan nyttes til gang-/sykkelveg må det legges til rette for en trygge trafikklinjer også for de myke trafikkantene. Disse anleggene må inn i reguleringsplanen, og opparbeides sammen med resten av anlegget. Løsninger for kjørende og gående/syklende hører sammen.

Det må være vegvesenets ansvar å legge forholdene til rette for all offentlig trafikk, alle trafikkantgrupper, langs riksvegtraceene.

Kommunen ønsker en gang-/og sykkeltrace, adskilt fra biltrafikken, fra Åndalsnes til grensen mot Oppland. Når det bygges nye riksvegtraceer må gang- /og sykkelveg være en integrert del av anlegget. Dette er et synspunkt som har vært formidlet, fra kommunen, gjennom hele planarbeidet.

Vegen gjennom Romsdalen er en del av europavegen som har spesielt stor andel trailertrafikk. Dette gjør det ekstra vanskelig og farlig å sykle langs kjørevegen. Romsdalen er dessuten en spesiell naturperle, som kommunen ønsker skal være tilgjengelig både for lokalbefolkningen og i reiselivssammenheng. Skal de myke trafikkantene kunne bevege seg noenlunde trygt og fritt i dette vakre landskapet, med denne trafikken med mye store kjøretøyer, må det legges spesiell vekt på å legge til rette for det. Gående og syklende er trafikkanter på lik linje med bilene, og skal ha dekket sine behov.

En siterer deler av kommunestyrets vedtak i sak 045/07, om reguleringsplanen for Brustaulia:

Videre vil kommunestyret uttale følgende:

”Turismen er en viktig næring i Rauma kommune. Kommune ønsker å legge til rette for en utvikling av sykkelmulighetene gjennom dette vakre dalføret, både for turister og fastboende. Det må derfor bygges gang- og sykkelvei på hele strekningen, eller alternativt opp til der den gamle riksvegen tar av fra dagen E136. ”

”Dette bør kunne gi en løsning som tjener helheten helt opp til grensen mot Lesja kommune.”

”Derfor vil kommunen sterkt vektlegge at gang- og sykkelveier er en selvfølgelig del av veiutbyggingene”.

Gamlevegen som kulturminne.

Dette er deler av et riksveganlegg. Det må være vegvesenets kostnad og ansvar at disse anleggene vedlikeholdes dersom de skal vernes. En kan imidlertid ikke se at verneplanprosessen her er gjennomført, så saken kommer trolig tilbake til kommunen.

Konklusjon.

Av de alternativer som er lagt fram ser en vegvesenets anbefaling som den beste, dvs. en kombinasjon av alt. A1 og alternativ B. Dette ut fra de opplysninger som kommer fram i sakspapirene, dvs. i intimasjonen og i vedleggene..

INNSTILLING:

Iflg. Plan – og bygningslovens §20-5 vedtar Rauma kommunestyre kommunedelplanen for E 136 parsell Flatmark - Monge. Vedtaket gjelder for følgende alternativer for veglinja, slik den er framstilt på plankart datert nov. 2007:

Flatmark – Skirigårdene alternativ A1.

Skirigårdene – Monge alternativ B.

Vedtaket gjelder vegtraseene, og ikke de detaljer for adkomst, m.m. som er vedlagt plankartet.

Merknadene avvises i den grad de ikke er imøtekommet under henvisning til saksfremstillingen, og vegvesenets gjennomgang av merknadene, for begrunnelse.

Det forutsettes at vegvesenet legger stor vekt på å finne gode løsninger for adkomst til eiendommene langs veglinja, og for forbindelser mellom deler av eiendommene på tvers av veglinja.

Det forutsettes videre at det finnes løsninger for gang- og sykkeltrafikken langs parsellen, slik at en etter hvert får en sammenhengende og trygg gang- og sykkelmulighet gjennom Romsdalen.

Ansvar for opprettholdelse av de gamle vegstrekningene som skal bevares må være vegvesenets. Likedan kostnadene ved vedlikeholdet.

28.05.2008 FAST PLANUTVALG

PLAN-072/08 VEDTAK:

Enstemmig vedtak :

Iflg. Plan – og bygningslovens §20-5 vedtar Rauma kommunestyre kommunedelplanen for E 136 parsell Flatmark - Monge. Vedtaket gjelder for følgende alternativer for veglinja, slik den er framstilt på plankart datert nov. 2007:

Flatmark – Skirigårdene alternativ A1.
Skirigårdene – Monge alternativ B.

Vedtaket gjelder vegtraseene, og ikke de detaljer for adkomster, m.m. som er vedlagt plankartet.

Merknadene avvises i den grad de ikke er imøtekommet under henvisning til saksfremstillingen, og vegvesenets gjennomgang av merknadene, for begrunnelse.

Det forutsettes at vegvesenet legger stor vekt på å finne gode løsninger for adkomst til eiendommene langs veglinja, og for forbindelser mellom deler av eiendommene på tvers av veglinja.

Det forutsettes videre at det finnes løsninger for gang- og sykkeltrafikken langs parsellen, slik at en etter hvert får en sammenhengende og trygg gang- og sykkelmulighet gjennom Romsdalen.

Ansvaret for opprettholdelse av de gamle vegstrekningene som skal bevares må være vegvesenets. Likedan kostnadene ved vedlikeholdet.

24.06.2008 KOMMUNESTYRET

Repr. Kåre Brøste satte frem følgende forslag:

”På grunn av ny situasjon når det gjelder kostnad for parsell Monge-Flatmark henstiller Rauma kommunestyre om at vegvesenet ved vurdering av alternativ tar med vegvesenets første forslag til veitrase, slik at kommunestyret får et samlet kostnadsoverslag for de ulike parseller.”

KS-084/08 VEDTAK:

Planutvalgets forslag ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra repr. Kåre Brøste falt ved at 6 stemte for, 21 stemte mot.

Rett utskrift.

Andreas Hjertviksten
kontorsjef