

Fv. 770, Marøya – Sjøhaugen i Nærøysund kommune (tidligere Nærøy og Vikna kommuner), detaljregulering gang- og sykkelveg.

Detaljreguleringsplan

Plan-ID: Nærøysund kommune – 2017006



Planbeskrivelse, plankart og bestemmelse

HØRINGSUTGAVE



Nærøysund
kommune

17.03.2020

Innholdsfortegnelse

1. SAMMENDRAG	2
2. INNLEDNING	2
3. BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET	3
3.1. PLANOMRÅDET	3
3.2. HVORFOR UTARBEIDES FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR FYLKESVEG 770	4
3.3. TILTAKETS FORHOLD TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNING	4
4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	5
4.1. VARSLINGSANNONSE	5
5. RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	6
5.1. NASJONALE FØRINGER/RETNINGSLINJER	6
5.2. REGIONALE STRATEGIER OG PLANER	8
5.3. KOMMUNE- OG KOMMUNEDELPLANER	9
5.4. GJELDENE REGULERINGSPLANER	12
5.5. VEGLEDERE/ØVRIGE FØRINGER	13
5.6. IGANGSATTE PLANFORSLAG UNDER ARBEID	13
6. 6 BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET	15
6.1. BELIGGENHET	15
6.2. DAGENS – OG TILSTØTENDE AREALBRUK	15
6.3. TRAFIKKFORHOLD	16
6.4. BELYSNING	17
6.5. HØYSPENTLEDNINGER	18
6.6. LANDSKAPSBILDE	18
6.7. NATURMANGFOLD	18
6.8. KULTURMILJØ	19
6.9. NATURRESSURSER	19
6.10. GRUNNFORHOLD	20
7. BESKRIVELSE OG VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	21
7.1. PLANLAGT AREALBRUK	21
7.2. TEKNISKE FORUTSETNINGER	22
7.3. NÆRMERE BESKRIVELSE AV PLANSTREKNINGEN	22
7.4. FRAMKOMMELIGHET/UNIVERSELL UTFORMING	24
7.5. NABOER	24
7.6. GANG- OG SYKKELTRAFIKK	24
7.7. KOLLEKTIVTRAFIKK	25
7.8. LANDSKAP	25
7.9. NÆRMILJØ/FRILUFTSLIV	27
7.10. NATURMANGFOLD	27
7.11. NATURRESSURSER	27
7.12. REINDRIFT	27
7.13. STØY OG VIBRASJONER	28
7.14. VURDERING AV PLANSKILT GANG- OG SYKKELKRYSSING	28
7.15. RISIKO, SÅRBARHET OG SIKKERHET – ROS ANALYSE	28
8. GJENNOMFØRING OG ANLEGGSPERIODE	29
8.1. TRAFIKKAVVIKLING I ANLEGGSPERIODEN	29
9. SAMMENDRAG AV INNSPILL	30
10. VEDLEGG	34

1. Sammendrag

Det er utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende langs fylkesveg 770, fra avkjørsel til Langneset til Sjøhaugen i Nærøysund kommune. I tidligere Vikna kommune reguleres det fortau, og i tidligere Nærøy kommune gang- og sykkelveg.

Nærøysundbru inngår ikke i reguleringsplanen.

I tillegg til regulering av fortau og gang- og sykkelveg, reguleres sidearealene til annen veggrunn. Det settes også av nødvendig areal til midlertidig anlegg og riggområde utover dette.

Planforslaget ble startet opp da Nærøy og Vikna kommuner eksisterte. Det er derfor utarbeidet to plankart, men felles planbeskrivelse, planbestemmelser og ROS-analyse.

2. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med Nærøy og Vikna kommuner, nå Nærøysund kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i avisen den 19.12.2017. Frist for innspill var satt til 10.02.2018. For oppsummering av innspill, se kap. 9.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart for del i tidligere Nærøy kommune, datert 08.04.2019, sist revidert 14.05.2020
- Plankart for del i tidligere Vikna kommune, datert 08.04.2019, revidert 21.04.2020
- Reguleringsbestemmelser datert 28.03.2019, sist revidert 14.05.2020
- Planbeskrivelse, datert 08.04.2019, revidert 21.04.2020
- ROS-analyse, datert 08.04.2019, revidert 21.04.2020
- Rapport – planskilt gang- og sykkelkryssing, datert 06.12.2019
- Støyrapport

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden xx - xx på følgende steder:

- Nærøysund kommune, Samfunnshuset Rørvik og Rådhuset Kolvereid. I tillegg er det lagt ut på:

- <https://www.narøysund.kommune.no/tjenester/kart-plan-bygg-og-eiendom/arealplanlegging/kunngjoringer-og-horinger/pagaende-horinger/>
- <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/veg/horinger/>

Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til berørte grunneiere og offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen xx.xx.xxxx sendes skriftlige til: Statens vegvesen Region Midt, Postboks xx, xx xx eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Trøndelag fylkeskommune: Jorunn By, tlf. 94 83 99 13
e-post: joruby@trondelagfylke.no

Trøndelag fylkeskommune lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar en eventuelljustering av planforslaget før dette sendes kommunen for sluttbehandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

3. Bakgrunn for planforslaget

3.1. Planområdet

Planområdet ligger både i tidligere Vikna og tidligere Nærøy kommune, nå Nærøysund kommune.

Tidligere Vikna kommune

Planområdet i tidligere Vikna kommune strekker fra eksisterende fortau ved Nærøysundbrua til plangrensen til eksisterende gang og sykkelveg ved Sørvegen. Arealet mellom fylkesvegen inngår også i planområdet.



Figur 1. Planområdet tidligere Vikna kommune

Tidligere Nærøy kommune

Planområdet i Nærøy strekker seg fra Nærøysundbrua til avkjørsel til blant annet Langneset. I planområdet inngår trase for gang og sykkelveg og nødvendig sideareal.



Figur 2. Planområdet i tidligere Nærøy kommune

3.2. Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fylkesveg 770

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for et viktig infrastruktur- og trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende i form av et sammenhengende gang- og sykkelvegtilbud langs fylkesveg 770, fra avkjørsel til Langneset i tidligere Nærøy kommune vestover til Sørvegen i tidligere Vikna kommune.

3.3. Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

For reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det jf. pbl § 4-2 i planbeskrivelsen gis en særskilt vurdering og beskrivelse – *konsekvensutredning* – av planens virkninger for miljø og samfunn. Etter vurderinger er planforslaget vurdert til å ikke falle inn under krav om konsekvensutredning.

4. Planprosess og medvirkning

4.1. Varslingsannonse



Nord-Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen

Nord-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.



Fylkesveg 770

Varsel om oppstart av planarbeid

Statens vegvesen og Nord-Trøndelag fylkeskommune skal i samarbeid med Vikna kommune og Nærøy kommune, i gang med å lage reguleringsplan for ny g/s veg langs Fv. 770.

I Vikna kommune skal det lages detaljreguleringsplan fra eksisterende g/s veg ved Sørvegen og fram til fortau på Nærøysundbrua.

I Nærøy kommune skal det lages detaljreguleringsplan for strekningen Nærøysundbrua- Marøya (avkjørsel boligområde) og en områdereguleringsplan for strekningen Marøya (avkjørsel boligområde)-Marøybrua.

Formålet med planarbeidet er å øke trafikksikkerheten for mange trafikanter.

Vi ber om synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger til planarbeidet **innen 10 februar 2018**.

Send det skriftlig til Firmapost-midt@vegvesen.no

Har du spørsmål, kan du også kontakte Jorunn By på telefon 948 39 918 og e-post jorunn.by@vegvesen.no

Denne kunngjøringen er i samsvar med plan- og bygningslovens §12-8. Planene blir utarbeidet i samsvar med plan-og bygningslovens §§ 12-2,12-3, og 3-7.

Figur 3. Varslingsannonsen

Det ble varslet planoppstart 19.12.2017. Det ble da varslet oppstart av en todelt plan, en detaljreguleringsplan (blå linje) og en områdeplan (rød strek).

I etterkant av varsling er det besluttet å ta ut områdeplanen.

For oppsummering av innspill, se kap 9.

5. Rammer og premisser for planarbeidet

5.1. Nasjonale føringer/retningslinjer

Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (), 20.09.1995

Retningslinjen stiller krav til hvordan barn og unge skal ivaretas i planleggingen. Videre stilles det krav til fysisk utforming, for å sikre barn og unge mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.09.2014
Planretningslinjen skal oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Statlige planretningslinjen for forvaltning i strandsonen, 25.03.2011.

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100 metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520), 25.4.2012

Hensikten med anbefalingene i retningslinjen er å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale luftforurensningsproblemer. Retningslinjen skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven, og gir anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse. Overordnet, langsiktig areal- og transportplanlegging vektlegges, og fortetting i tråd med samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vil gjelde foran denne retningslinjen der det er avklart i kommuneplan.

Kulturminneloven av 09.06.1978

Lovens formål er at kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon, skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Naturmangfoldloven av 19.6.2009

Loven fastsetter mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Loven omhandler sentrale prinsipper som også skal legges til grunn for arealplanlegging etter annet lovverk. Det skal

som en del av planarbeidet redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

Folkehelseloven med forskrift om miljørettet helsevern av 24.06.2011

Formålet med denne loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse. Miljørettet helsevern inngår som en del av folkehelseovens kap. 3. Miljørettet helsevern omfatter de faktorer i miljøet som til enhver tid direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen. Disse omfatter blant annet biologiske, kjemiske, fysiske og sosiale miljøfaktorer.

Nasjonal transportplan 2014–2023

NTP har målsetninger om:

- Bedre fremkommelighet
- Trafikksikkerhet – «nullvisjonen» legges til grunn, og målet for perioden er å halvere tallet hardt skadde og drepte i vegtrafikken.
- Miljø – blant annet å bidra til reduserte klimagassutslipp.
- Universell utforming – bidra til at hele reisekjeder, fra start til slutt av reisen, blir universell utformet.

Hovedkonklusjon er at transportpolitikken må innrettes slik at flere nordmenn må velge kollektivt, og færre må velge bil. Sykkel og gange står sentralt i transportetatens vurdering og målformuleringer.

5.2. Regionale strategier og planer

Regional planstrategi for Trøndelag 2016–2020, vedtatt juni 2016

Nord- og Sør-Trøndelag ble slått sammen 1.1.2018. Inneholder i planstrategien viser at bærekraftig areal- og samfunnsutvikling er sentralt i alt planarbeid i Trøndelag. Trøndelag ønsker å være attraktiv for innbyggere, næringslivet og besøkende. For å oppnå dette må vi videreutvikle et konkurransedyktig landsdelscenter, attraktive småbyer, og et nettverk av levedyktige tettsteder og grender.

Regional plan for arealbruk for Nord-Trøndelag, vedtatt 24.04.2013.

Planlegging skal bygge opp under miljøvennlig kollektiv-, sykkel og gangtransport og sikre trygge forbindelser for gående og syklende. I mindre lokalsamfunn er det et mål at lokale funksjoner skal være tilgjengelig til fots eller sykkel for så mange som mulig. Som gang- og sykkelavstand til sentrum regnes henholdsvis 1 og 4 km. Utbygging av gang- og sykkelveger må forseres som et viktig grunnlag for klimavennlig transport, folkehelse og utvikling. Det må legges til rette for god funksjonalitet for gang- og sykkeltrafikk internt i kommune- og bygdesentra, samt legges vekt på å knytte sammen kommune- og bygdesentra med gang- og sykkelveg.

Regional plan for folkehelse i Nord-Trøndelag 2015–2020, vedtatt 11.06.2015.

Helse skapes og utvikles der hvor folk samhandler over tid. Det vil si der hvor folk bor, lærer, leker, arbeider og eldes. Med andre ord legger det et stort potensiale i å bedre folks helse innen familien, i barnehager, skoler, arbeidsliv og lokalsamfunn. Det må være lagt til rette for å ta seg fram til fots og på sykkel. Færre blir drept eller hardt skadd i trafikken enn før, men det er samtidig et skadeområde som fortsatt har stor innvirkning skadestatistikken.

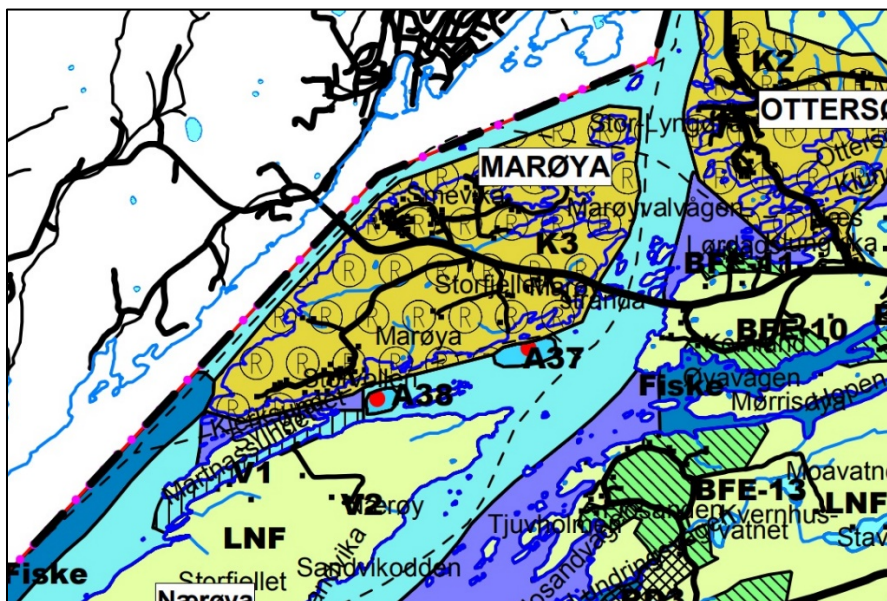
5.3. Kommune- og kommunedelplaner

Tidligere Nærøy kommune:

Kommuneplanens samfunnsdel for Nærøy kommune, vedtatt i kommunestyret 12.12.13.

Visjonen for sier: «Nærøy kommune – muligheter, mangfold og samhold». Et av hovedmålene til kommunen er å utvikle en målrettet arealbruk som gir attraktive arealer for næringsetableringer og bosetting. Hovedtrekkene i kommunens bosettingsmønster skal opprettholdes. Kommunen skal bidra aktivt i forhold til å utvikle grendene. Det skal legges til rette for at det utvikles attraktive bomiljø. Man skal ha områder som legger til rette for aktivitet, rekreasjon og friluftsliv, og som bidrar til å styrke folkehelsen. Det skal være bevissthet i forhold til å sikre at videre utvikling i tidligere Nærøy kommune ikke går på bekostning av arealer avsatt til dyrket eller dyrkbar jord.

Kommuneplanens arealdel for Nærøy kommune.



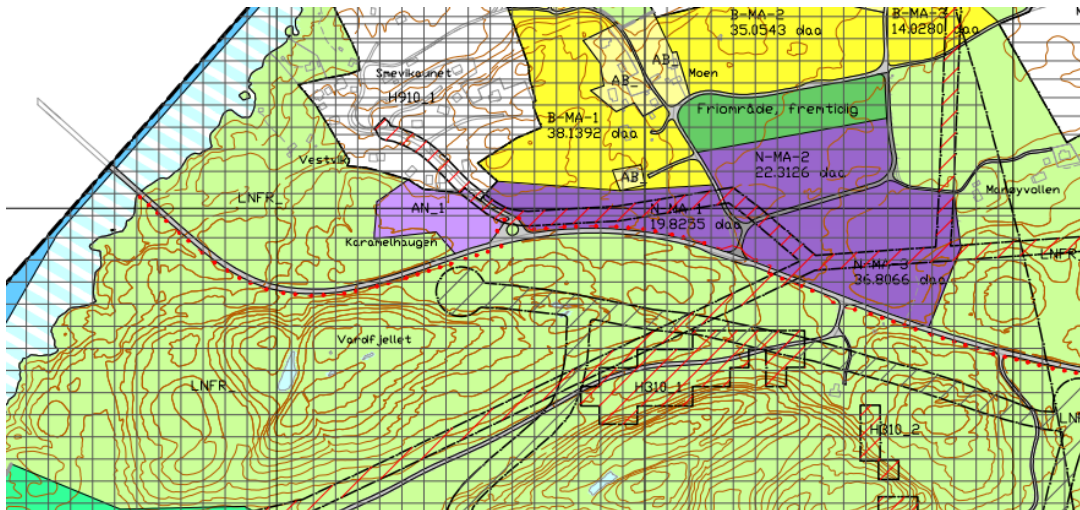
Figur 4. Kommuneplanens arealdel fra 2002–2014, viser hele Marøya som byggeområde – framtidig kommunedelplan med restriksjonsområde og krav til reguleringsplan etter tidligere plan- og bygningslov.

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 16.07.2002. Hele Marøya i kommuneplanen er avsatt til framtidig kommuneplan med restriksjon og krav til reguleringsplan. Felt K3 – Marøya sier i tekstdelen at arbeidet med kommunedelplanen for området er startet opp. Arealdelen skal ikke ha rettsvirkning etter tidligere pbl. § 20–4. 2. ledd bokstav h. I løpet av planperioden utarbeides/revideres kommunedelplaner (områdeplaner) for de områdene i planen som er avsatt til dette, som for Marøy.

Kommunedelplan for Marøya 2010–2022, datert 08.03.2012

Kommunedelplan for Marøya viser fremtidig gang og sykkelveg langs fylkesveg 770. Det er vist g/s veg på sørsiden av vegen fra Nærøysundbru fram til bussholdeplass ved innkjøring til Smevikaunet boligområde. Fra her og fram til neste kryss er den vist på nordre side av vegen. Fra der er den vist på sørsiden fram til Marøybrua.

Ellers er det avsatt område for LNFR og næringsformål innenfor foreslått plangrense.



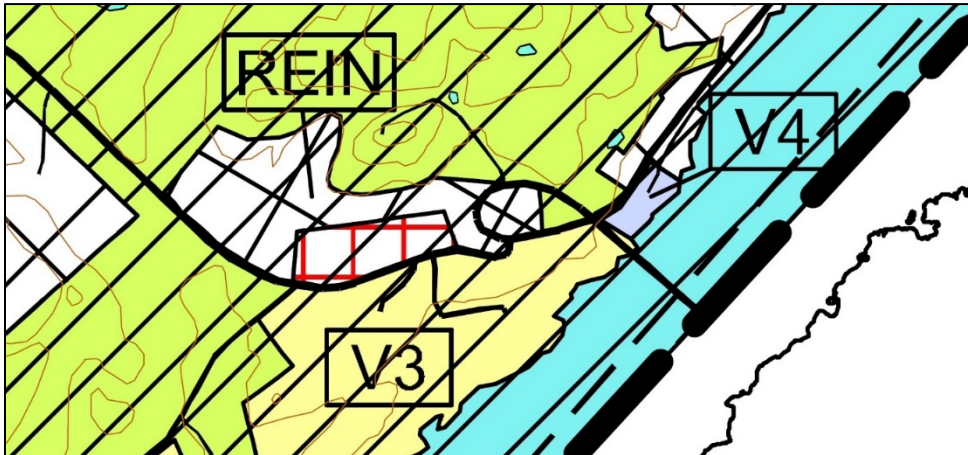
Figur 5. Utsnitt fra kommunedelplan for Marøya

Tidligere Vikna kommune:

Kommuneplanens samfunnsdel for Vikna 2011–2023, vedtatt 23.06.2011

Viknas visjon: «– en kommune for trivsel og vekst!». Det må satses på infrastrukturen. Vikna skal være tilknyttet og selv ha en infrastruktur som fremmer positiv utvikling av næringslivet i Ytre Namdal i lokalsamfunn i kommunen. Den sjø- og landbaserte næringen vil få økt økonomisk betydning når inntektene fra oljen avtar. Vikna vil samarbeide med fylkeskommunen og andre for å få så god infrastruktur innad i kommunen som mulig. En svakhet i dag er dårlig standard og struktur på bil-, gang- og sykkelveger noe som medfører dårlig trafiksikkerhet. Muligheter for å forbedre veg- og gangbaner rundt Rørvik sentrum og vegstandard ut i grendene. Vikna skal framstå som en god kommune å leve og bo i uansett alder, kjønn, utdanning, tro, sosial- og kulturell bakgrunn. Vikna vil arbeide for at mer av transportbehovet kan gjøres uten bruk av bil, gjennom å stille krav om at gang- og sykkelveger i nye boligområder og i sentrum, og gjennom å stille krav om universell utforming for alle nye planer.

Kommuneplan for Vikna kommune, vedtatt 16.12.2010



Figur 6. Utsnitt fra KPA over Sjøhaugen

Kommuneplanens arealdel 2010–2014 for Vikna ble vedtatt 16.12.2010. Sjøhaugen er regulert til arealformålene:

- LNF-område med bestemmelser om spredt bebyggelse (Sone 2)
- Boligområder, fremtidig, felt V3 – planlagte reguleringsområder utenfor Rørvik tettsted
- Industri, fremtidig
- Båndlegging etter annet lovverk (Reindrifft)
- Områder som reguleres etter PBL
- Restriksjoner etter annet lovverk. (Restriksjonsplan, Rørvik Lufthavn)

LNF-området åpner for mulig spredt erverv-, bustad- og fritidshus. Dette gjelder områder der det fra før er foretatt tekniske inngrep i form av bygninger, veger o.a. Bygging på dyrka og dyrkbar mark er ikke tillatt. I Vikna er de største båndlagte områdene vernet etter naturvernloven/(naturmangfoldloven), viltloven, kulturminneloven, luftfartsloven og vannressursloven. Betydelige arealer er også båndlagt etter PBL, der eksisterende reguleringsplaner fortsatt skal gjelde. Disse områdene er angitt som hvite felt og/eller med skravur på plankartet.

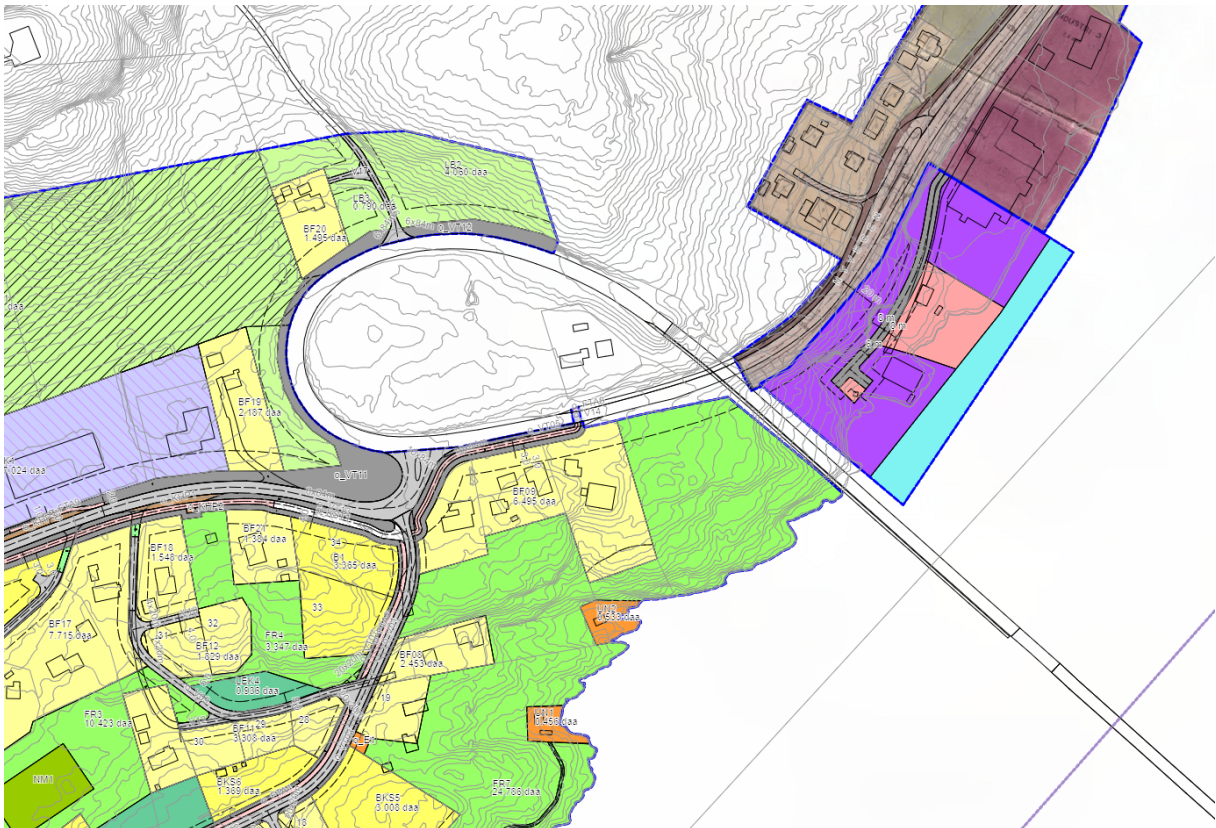
Restriksjonsområde for flyplassen, for området rundt og luftrommet over Rørvik lufthavn er det fastsatt regler for bruk av området. Alle nye reguleringsplaner innenfor båndleggingsområdet skal innarbeide høyderestriksjoner i form av hensynssoner. Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen. Plassering av nye bygninger/byggefelt utenfor Rørvik sentrum, skal vurderes i forhold til behov reindriffta har for bruk av områdene. Det skal særlig tas hensyn i områder som brukes til trekklei, drivingslei og oppsamlingsområder. Det er avsatt et område ved Nærøysundbru som oppsamlingsområde for rein. I framtidige reguleringsplaner for utbyggingsområder skal trygg skoleveg og tilrettelegging for alternative transportformer være innarbeidet i planen.

5.4. Gjeldende reguleringsplaner

I tidligere Vikna kommune gjelder følgende detaljreguleringsplaner:

Detaljreguleringsplan for Sjøhaugen boligfelt, vedtatt 28.11.2013, planID: 17502011003

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for et større boligfelt på Sjøhaugen med barnehage, nærmiljøanlegg og forretning/kontorområde.



Figur 7. Utsnitt fra detaljreguleringsplanen for Sjøhaugen boligfelt

I planens fellesbestemmelser er det lagt inn byggegrense fra senterlinjen til fv. 770 på 20 meter. I planens rekkefølgebestemmelser skal det, før ny bolig i planlagt boligområde kan tas i bruk, være etablert gang- og sykkelvegforbindelse (felt GS1, KST1 og GS2) fra hovedatkomst, felt V02, fram til krysningpunktet over fv. 770, 80 meter vest for Nærøysundbrua.

198304 – Reguleringsplan for Nyvegen, datert 20.05.1983



Figur 7. Utsnitt fra reguleringsplan for Nyvegen.

Reguleringsplanen inkluderer fylkesvegen, fortau og bebyggelsen langs veien fra like under brua fram til Rørvik sentrum.

5.5. Vegledere/øvrige føringer

Tidligere Vikna kommune:

Stedsutvikling Rørvik sentrum, datert 06.06.2013.

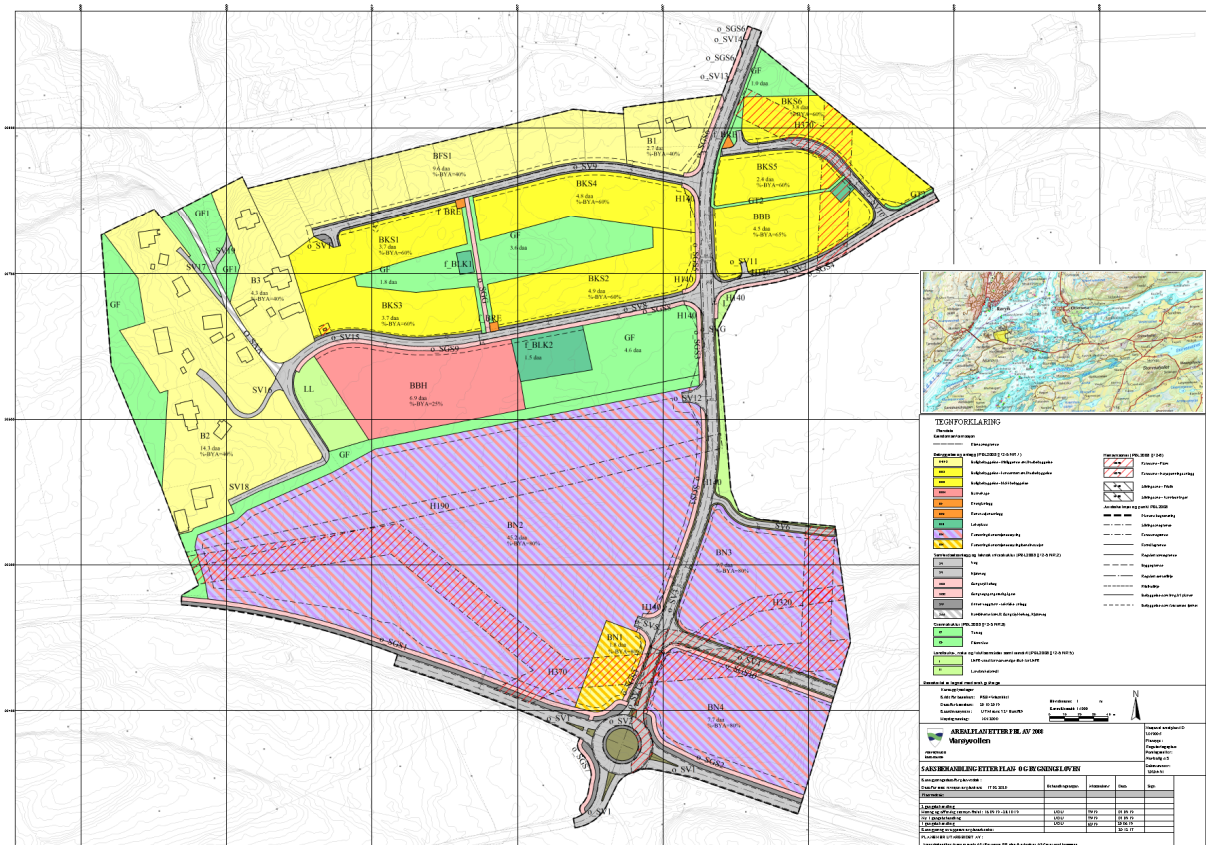
Rapporten tar for seg Rørviks muligheter ved å forsterke stedets kvaliteter bl.a. ved å tilrettelegge for ferdsel og møteplasser og bedre infrastrukturen og universell utforme den for å skape tilgjengelighet for alle. Gjennom stedets lokalisering ankommer de fleste via havn eller via Nærøysundbrua som gir et flott overblikk over tettstedet. I medvirkningsprosessen tar Ungdomsrådet opp bl.a. under tema «utrygge steder» «...at det flere steder mangler gatelys». Eldrerådet definerer Nærøysundbrua som portalen inn til Rørvik. Søndagsturen går gjerne til småbåthavna til brua. Hva savnes mest med Rørvik; «...trygg trafikk, bedre belysning, gang- og sykkelveger og fortau.»

5.6. Igangsatte planforslag under arbeid

Tidligere Nærøy kommune

Forslag til detaljreguleringsplan for Marøyvollen

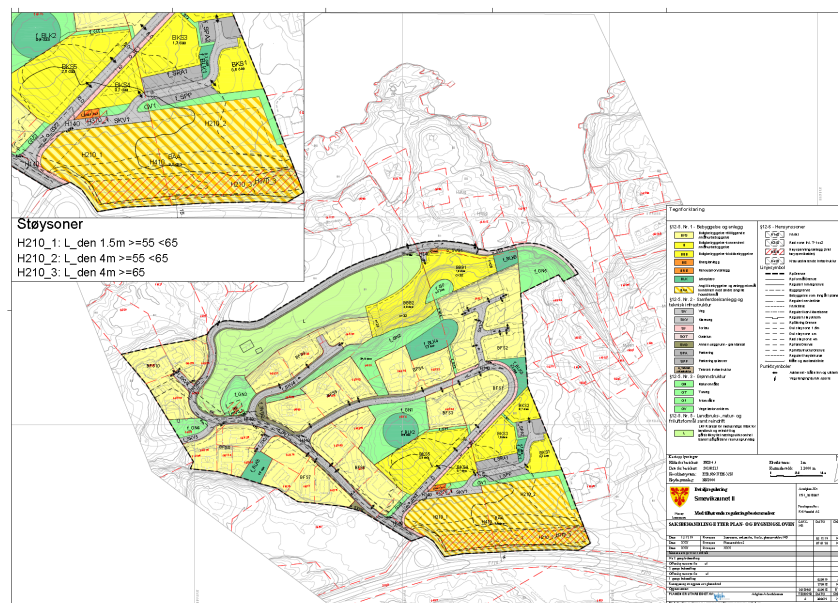
Planbeskrivelse – Detaljregulering for gang- og sykkelveg langs Fv. 770, Marøya – Sjøhaugen i Nærøysund kommune (tidligere Vikna og Nærøy kommune).



Figur 8. Forslag til detaljregulering for Marøyvollen, Kart pr. 17.02.2020.

Planforslaget har som hensikt å regulere et større område med kombinert offentlig- og boligformål, boligbebyggelse, friområde, barnehage og ny avkjørsel til fv. 770 på nordsiden av fylkevegen, omtrentlig midt på Marøya. Det foreslås også regulert gang og sykkelveg langs plan fylkesvegen.

Forslag til detaljreguleringsplan for Smedvikaunet II



Figur 9. Forslag til detaljreguleringsplan for Smedvikaunet II, kart per. 07.01.2020.

Planforslaget har som hensikt å legge til rette for en større boligutbygging med eneboliger og konsentrert boligbebyggelse. Området langs fylkesvegen reguleres til blandet formål. Planen har vært til 1. gangs behandling og er ikke vedtatt.

6. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1. Beliggenhet

Fylkesveg 770 ligger i nord i Trøndelag mellom Foldereid i øst til Austafjord i vest, en strekning på 82 km.



Figur 9 Fv. 770 er ca. 80 km lang og strekker seg fra Foldereid til Austafjord, i Nærøysund kommune

Planområdet ligger i dag i Ytre Namdalen, delvis på Marøya og på Sjøhaugen. Marøya er forbundet med Inner-Vika med Nærøysundbrua i vest, og med Marøybrua i øst som er forbindelsen til fastlandet og Norges minste by Kolvareid. Sjøhaugen ligger like sør for Rørvik. Kommunene er kystkommuner som består av mange, mindre øysamfunn, hvor fylkesvegen er den viktigste landbaserte transportåren inn og ut til fastlandet. Det største bosetningene i kommunene tilligger denne fylkesvegen.

Planforslaget avgrenses av fylkesvegen, tilliggende reguleringsplaner, private eiendomsgrenser og mot etablerte fortau i brukar.

6.2. Dagens – og tilstøtende arealbruk

Hovedsakelig dekker planområdet sideareal til eksisterende fylkesveg. Store deler av dette er landbruk, natur og friluftsområder, i form av åpen fast mark. Et mindre areal i øst er oppført som dyrket areal/jordbruk. I tidligere Vikna kommune ligger det spredt boligbebyggelse langs fylkesvegen. En bolig har direkte adkomst fra vege.

I tidligere Nærøy kommune, Marøya, ligger det spredt boligbebyggelse og industri et godt stykke fra vegen. Disse områdene nås via avkjørsler fra fylkesvegen.

Gjeldende kommunedelplan har satt av areal for næring langs deler av fylkesvegen på Marøya. Det er derimot ikke etablert næringsvirksomhet

6.3. Trafikkforhold

Trafikktall

Trafikkmengden over Marøya er på 2930 i årsdøgnsstrafikk (ÅDT) pr. 2016 ifølge Statens vegvesens vegkart.no. Tilsvarende er andelen lange kjøretøy 11 ÅDT. På Nyvegen innover mot Rørvik, fra avkjørselen til Sørvegen, ligger trafikkmengden på 3740 ÅDT, hvorav 11 ÅDT på andelen lange kjøretøy.

Vegstandard

Fylkesveg 770 var tidligere en riksveg, men fikk gjennom regionsreformen i 2010 status som fylkesveg da de fleste riksveger som ikke var stamveger ble overført til regionene (fylkene). Fylkesveg 770 er en fylkeskommunal veg som ble forvaltet av Statens vegvesen til 01.01.2020, men som nå forvaltes av Trøndelag fylkeskommune.

Fylkevegens totale vegbredde varierer fra 6,1–9,1 meter. Nærøysundbrua har fortau på sørsiden med bredder < 2 meter. Skiltet hastighet er på 80 km/t over Marøya med møteplasslomme i vestgående felt rett etter Marøysundbrua.

Hastigheten på fv. 770 Nyvegen er på 60 km/t. Nyvegens totale vegbredde er på 7 meter med møte-/rasteplasslomme i østgående felt, oppe ved brua. Et smalt fortau ligger langs med Nyvegen i nord fra avkjørsel til den private boligeiendommen, gnr/bnr.: 10/434, til den møter en gang- og sykkelveg lenger inn mot Rørvik.



Figur 10. Møte-/rasteplass på Vikna, rett etter Nærøysundbrua. Kilde: Befaringsnotat 30.11.2017

Ulykkesituasjon

Strekningen har flere ulykkespunkter. Hovedandelen ulykker er av lettere skadegrad, hvor en relativt større andel involverer fritidsreisende i bil. Av alvorlig skadegrad har strekningen tre punkter – en på Nyvegen under brua, to tilknyttet avkjørsler på Marøya. I 2014 ble en person drept i T-krysset til Marøystrand næringsområde (utenfor planområdet) mellom en personbil og grusdumper. Dumper kom ut i T-krysset og kolliderte med personbil. 80 km/t-sone på stedet. Videre er det registrert ulykker med lettere skadde fotgjengere som krysser vegbanen. Dette er ulykker tilbake på 1980-tallet. Det er ikke registrert ulykker over Nærøysundbrua.



Figur 11. Trafikkulykkespunkter på den aktuelle strekningen sprer seg langs hele strekningen. En person er registrert drept ved Marøystrand.

Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet er bussforbindelse fra Rørvik, via Marøy, innover mot Kolvereid og fastlandet. Det er kun opparbeidet en bussholdeplass i planområdet i avkjørselen til Smevikaunet, hvor det også er opparbeidet en snuplass for buss. Busstilbudet tilbys av AtB og avkjørslene på Marøya benyttes som busstopp, men er ikke skiltet.

Støy

Det er gjennomført støyberegninger for dagens situasjon som viser at bebyggelse langs fv. 770 ligger innenfor både rød og gul støysone. Viser til tegning X101 og X102 og X103 i teknisk plan.

6.4. Belysning

Det er i dag vegbelysning over brua og langs øvre side av vegen i tidligere Vikna kommune. Det er ikke belysning langs vegen i tidligere Nærøy kommune.

6.5. Høyspentledninger

Det går pr i dag høyspentledninger, over og under bakken på nordsiden av fylkesvegen på østlige deler av planen i tidligere Nærøy kommune.

6.6. Landskapsbilde

Planområdene ligger i et typisk kystlandskap med åpne landskapsrom ut mot sund og fjordarmer med stedvise svært kuperte, værutsatte høydedrag tilliggende fylkesvegen. Små raviner og dalsøkk har tett vegetasjon og enkelte vann forekommer. På Marøya går planområde gjennom flere åpne flater med kulturlandskap. Spredt boligbebyggelse sees fra vege mer i vest enn øst, nord for fylkesveien. De større åpne vegetasjonsområdene ligger mer imot øst, i mer le for storhavet i vest, i form av enkelte eldre bar- og løvskogsområder. Tilgrenset Sjøhaugen ligger en lokal viktig naturtype i form av kystlynghei.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Planområdet over Marøya ligger i et åpent kystlandskap tilgrenset sporadisk bebyggelse i form av enkelte større gårdsbruk og fire avkjørsler til øvrige deler av øya. Delområdet på Sjøhaugen ligger sørøst-ventd i terrenget ned mot Nærøysundet, omtrent 1 km sør for Rørvik. Enkelte boligeiendommer grenser til planområdet her. Et nettverk av stier, som er koplet til fylkesveien, går til nærmiljøets ulike tur- og rekreasjonsområder.

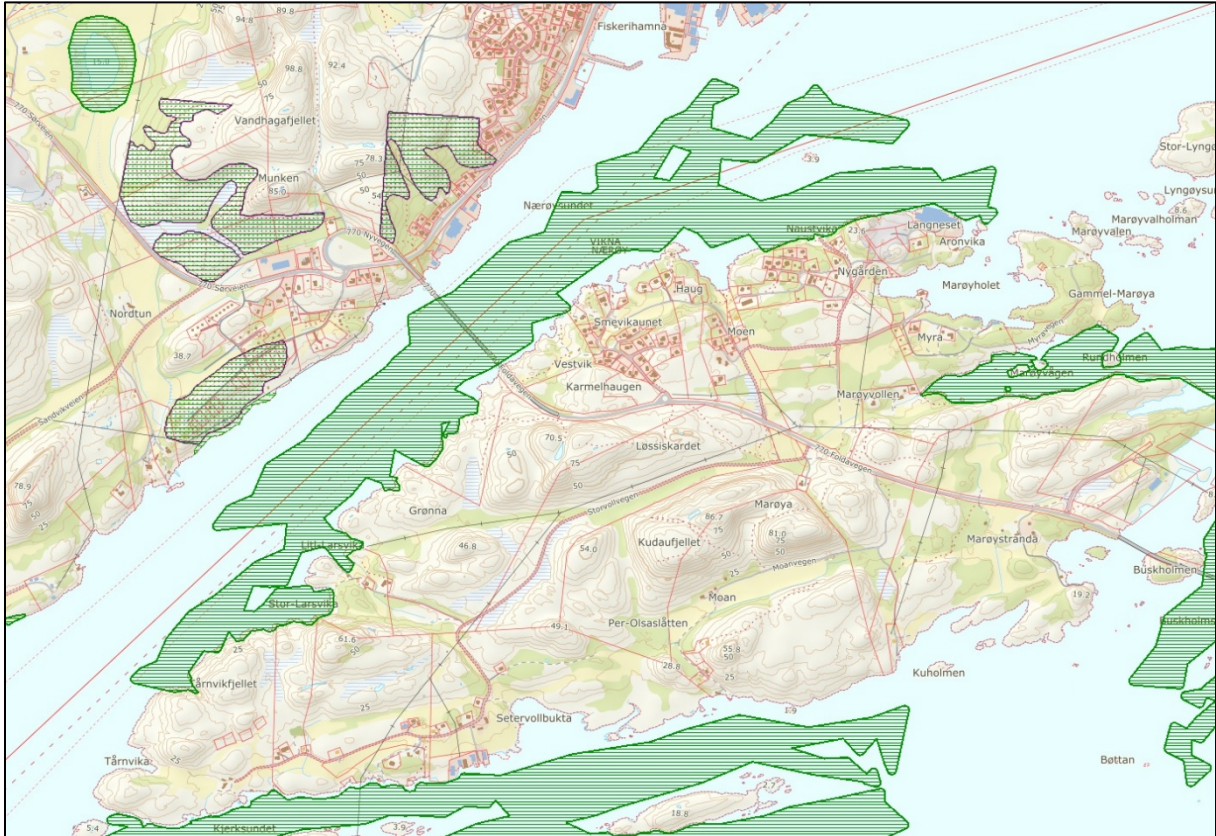


Figur 12. Fv. 770 på Marøya tatt mot nordøst den 30.11.2017.

6.7. Naturmangfold

Kystlynghei er registrert ovenfor Nyvegen på Vikna som en viktig lokal naturverdi. Med kystlynghei menes heipregete og i hovedsak trebare områder i et oseanisk klima, dominert

av dvergbusker, særlig røsslyng, formet gjennom rydding av kratt og skog, langvarig hevd med beite, og mange steder lyngbrenning og lyngslått.



Figur 13. Skjellsand og kystlynghei står registrert som svært viktig og lokalt viktige naturtyper.

6.8. Kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner (forminner) eller nyere tids kulturminner innenfor planområdet.

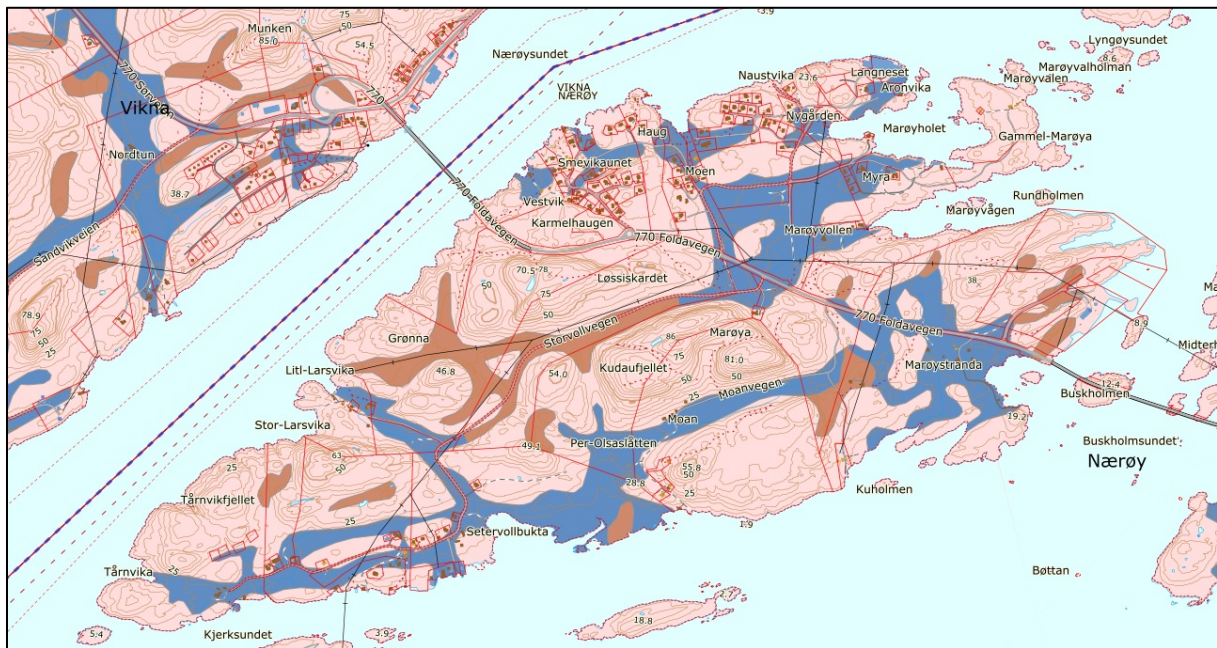
Det finnes flere stedsnavn i området med samisk opprinnelse, som viser samiske bosetninger i området.

6.9. Naturressurser

Det er ikke drivverdige naturressurser innenfor planområdet, med unntak av et mindre areal i øst som er registrert som dyrket jord.

6.10. Grunnforhold

I følge åpne kilder hos NGU's kartfunksjon består berggrunnen av bergartsflater i all hovedsak av granodiorittisk gneis, båndet og sliret, delvis migmatittisk. Løsmassekartet viser at store deler av Marøya er dekket av bart fjell, stedvis tynt dekke. Ellers strekningsvis tykk strandavsetning i øst og småpartier som torv og myr på Sjøhaugen.



Figur 14. Løsmassekartet viser at fylkesvegen går gjennom partier med mest bart fjell og stedvis tynt dekke (rosa), noe tykk strandavsetning (blå) og torv og myr (brunt).

7. Beskrivelse og virkninger av planforslaget

7.1. Planlagt arealbruk

Tidligere Vikna kommune

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1110 - Boligbebyggelse	1671,2
Sum areal denne kategori:	1671,2
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2012 - Fortau	1544
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	12881,5
Sum areal denne kategori:	14425,4
Totalt alle kategorier: 16096,6	16096,6

Figur 15. Oversikt over arealformål i tidligere Vikna kommune

I tidligere Vikna kommune reguleres fortau fra Nærøysundbrua, på innersiden av eks. fv. 770 fram til gjeldende reguleringsplan for Nyvegen. Lengden på fortauet er ca 490 meter.

Sidearealet reguleres til annen veggrunn. Det kan benyttes til skjæring/fyllinger, samt til midlertidig anleggsområde. Arealet skal kunne benytte til oppsamlingsplass for reindrift etter anlegget står ferdig.

Eksisterende boligeiendommen reguleres til boligformål.

Eksisterende arealbruk er sideareal i form av fjell, udyrkbare jord/kratt ol.

Tidligere Nærøy kommune

I tidligere Nærøy kommune reguleres det gang- og sykkelveg fra eksisterende fortau på brua fram til avkjørsel til Langneset. Det er 3 meter grøft mellom veg og gang- og sykkelveg. Total lengde på denne siden er ca 660 m.

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1300 - Næringsbebyggelse	1461,5
Sum areal denne kategori:	1461,5
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjøreveg (2)	861
2015 - Gang-/sykkelveg (3)	2015,8

2019 - Annen veggrunn - grøntareal (8)	7815,1
2073 - Kollektivholdeplass (2)	301,4
Sum areal denne kategori:	10993,2
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal	4686,1
Sum areal denne kategori:	4686,1
Totalt alle kategorier: 17140,8	17 140,80

Figur 16. Oversikt over arealmål i tidligere Nærøy kommune

Skjæring og fylling reguleres til annen veggrunn. Det reguleres et 15 meter bredt anlegg/riggområde utover annen veggrunn. Formål utover vegformål reguleres som vist i kommunedelplan for Marøy, LNFR og Næring. Arealet skal sikre plass til anlegg og rigg i byggefasene.

Eksisterende høyspentledning reguleres med hensynssone – høyspenningsanlegg i 20 meterbredde. Det tillates ikke arbeid i hensynssone uten at linje-eier er informert.

7.2. Tekniske forutsetninger

Gang- og sykkelvegen skal utformes etter Statens vegvesens Håndbok N100 og V122.

Følgende gjelder for den planlagte gang- og sykkelvegen:

- 2,5m bredde ekskl. skulder (mindre enn 15 syklende og mindre enn 15 gående pr. time)
- Minste vertikalkurveradius på 50m, minste horisontalkurveradius på 40m
- Maksimal stigning mellom 5% og 8% avhengig av stigningens lengde
- Stoppsikt mellom 35m og 50m avhengig av stigning
- 3m sikt mellom gang- og sykkelvegen og avkjørsel.



Figur 17. Tverrprofil for gang- og sykkelveg. Kilde: Håndbok N100, Statens vegvesen

7.3. Nærmere beskrivelse av planstrekningen

På østsiden av Nærøysundbrua er det regulert gang- og sykkelveg. Denne skal opparbeides med 3,0 m bredde inkludert vegskuldre på 0,25 m. Gang- og sykkelvegen skal være

gjennomgående på hele strekningen, med unntak ved avkjørsel til Smevikaunet, hvor vegen krysser gang- og sykkelvegen.

Trasé for gang og sykkelvegen er lagt på nordsiden av fylkesvegen, men krysser over til sørsiden ca 40 m før Nærøysundbrua. Kryssingen vil være i plan. I følge Håndbok N100 kan kryssing gjøres i plan når kjørevegen har dimensjoneringsklasse H2. ÅDT er lavere enn 4000kjt/d, og fartsgrensen er i dag 80km/t. I følge utredning ref kap. 7.14 forutsettes fartsgrensen redusert til 60 km/t i forbindelse med utbygging av tilgrensende område på Marøya.

På vestsiden av Nærøysundbrua er det regulert fortau. Dette skal opparbeides med 3,0 m bredde inkludert vegskuldre på 0,25 m. Fortauet er lagt på venstre side av fylkesvegen. Her vil fortauet ligge kant i kant med fylkesvegen. Det vil her benyttes kantstein.

Avvik:

Horisontalradius er mindre enn 40 m langs lomme vest for Nærøysundbrua.

Rekkverk

Eksisterende rekkverk vest for Nærøysundbrua ligger i ny gang- og sykkelvegtrasé. Denne må erstattes med nytt rekkverk som blir ført til eksisterende snulomme.

Veglys

Planområdet i tidligere Vikna kommune har eksisterende belysning og det vurderes ikke behov for nye belysning. I Nærøy etableres det belysning langs hele gang- og sykkelvegen.

Midlertidig anlegg og riggområde

Midlertidig anlegg og riggområde reguleres gjennom bestemmelsesområde, vist med #1 og #3 på planområdet. I tillegg kan areal regulert til annen veggrunn benyttes til midlertidig anlegg og riggområde.

Det er settes av 15 meter anlegg og rigg område langs store deler av strekningen. Med unntak av innenfor gnr/bnr 10/434 hvor det settes av 10 meter, samt langs deler av strekningen i tidligere Vikna kommune, hvor et større areal regulert il annen veggrunn. Dette arealet er eid av Statens vegvesen/Trøndelag fylkekommune.

Områder satt av til anlegg- og riggområde tillates benyttet midlertidig til virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder mellomlagring av masser, oppsett av mindre bygninger, oppstilling av anleggsmaskiner, lagring etc. Når områdene tas i bruk skal de sikres på forsvarlig måte.

Områder regulert til anlegg- og riggområde skal ryddes, og settes i stand til sin opprinnelige bruk senest 6 måneder etter endt anleggsperiode

7.4. Framkommelighet/universell utforming

På vestsiden av Nærøysundbrua, i tidligere Vikna kommune vil hele strekningen tilfredsstillende krav om universell utforming iht. sykkelhåndboken. Maks stigning er på 5,76 %, mellom profil 1850 og 1950. Det vil si en strekning på ca 100 meter. Krav til maks stigning er i det tilfellet 7%.

Strekningen i tidligere Nærøy kommune har en maks stigning på 6,77% mellom profil 0 og ca 140. Bør-krav i N100:

35-100 m	7%
>100 m	5%

Planlagt g/s veg i dette område følger stigning på eksisterende veg, og vurderes derfor som tilfredsstillende.

Stigningens lengde (m)	I sentrumsområder	Utenfor sentrumsområder
<3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
>100 m	5 %	5 %

Figur 17. Maksimal stigning for gang- og sykkelveg, og sykkelveg med fortau. Kilde: Sykkelhåndboka

7.5. Naboer

Det er kun én privat boligeiendom som vil bli berørt av tiltaket. Det gjelder gnr/bnr 10/434 i tidligere Vikna kommune.

Deler av eiendommen foreslås til midlertidig anlegg og riggområde. Anlegg og riggområde er her foreslått med bredde 10 meter, ikke 15 meter som er standard på andre deler av planområdet. Dette gjør at eksisterende bebyggelse ikke blir berørt. Kun utendørs areal. Arealformålet på eiendommen er LNFR iht. overordnet plan.

Eiendommen skal sikres avkjørsel til tomten både under og etter anleggsarbeid. Adkomst er vist med adkomstpil på plankart.

Ellers er det hovedsakelig åpen fastmark på offentlig grunn som blir berørt av tiltaket. Deler av anlegg og riggområder langs nordsiden av gang og sykkelvegen på Marøya ligger på areal regulert til næringsformål. Arealene er pr dags dato ikke tatt i bruk som næring.

Det er ikke behov for innløsning av bebyggelse.

7.6. Gang- og sykkeltrafikk

På østsiden av Nærøysundbrua eksisterer det ikke tilbud for myke trafikanter i dag. Etablering av gang- og sykkelveg vil øke trafikksikkerheten, og den vil øke tilgjengeligheten fra Marøya til Vikna.

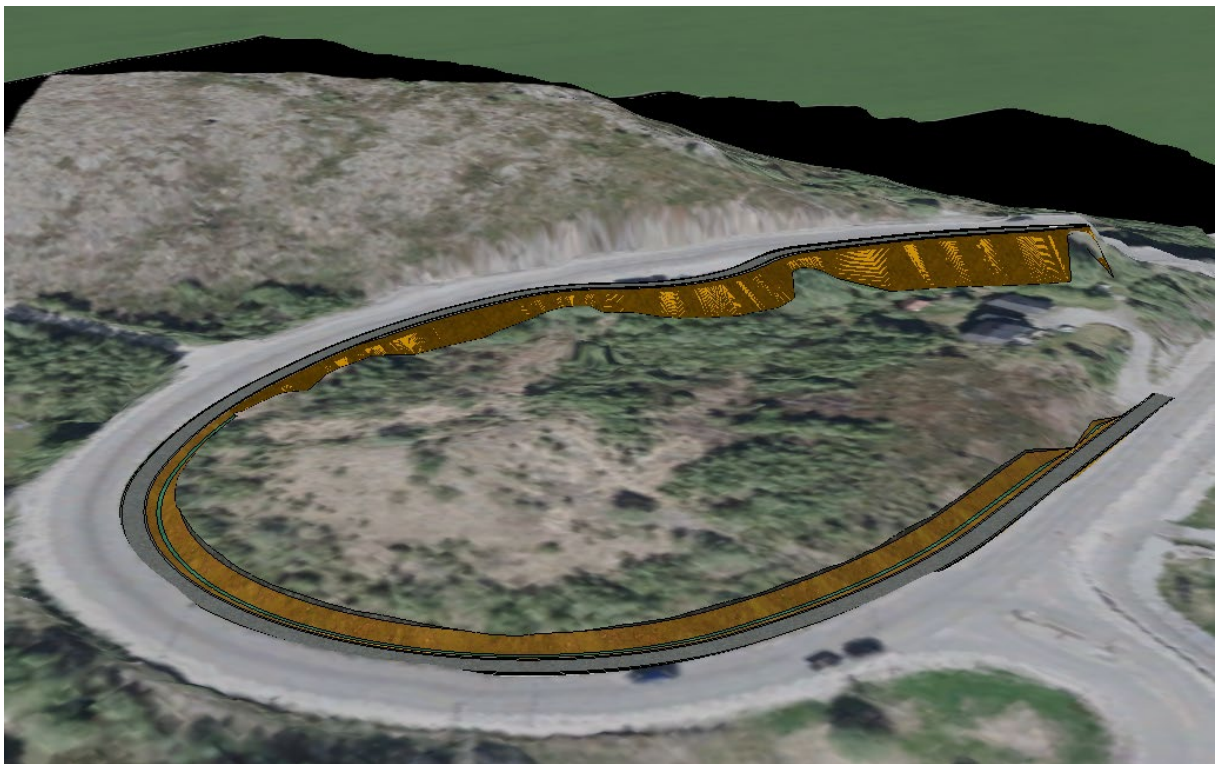
7.7. Kollektivtrafikk

I planområdet inngår én bussholdeplass ved innkjøring til Smevikaunet. Denne reguleres til kollektivholdeplass. Det tillates etablert leskur på areal regulert til annen veggrunn.

7.8. Landskap

Tidligere Vikna kommune

I tidligere Vikna kommune er det kun små inngrep i landskapet, med unntak av strekningen like etter brua, hvor de vil være et større skråningsutslag. Det er pr i dag også et større skråningsutslag i dette området pga. stor høydeforskjell mellom veg og boligeiendommen nedenfor. Den totale virkningen på landskapet er vurdert å være lav.



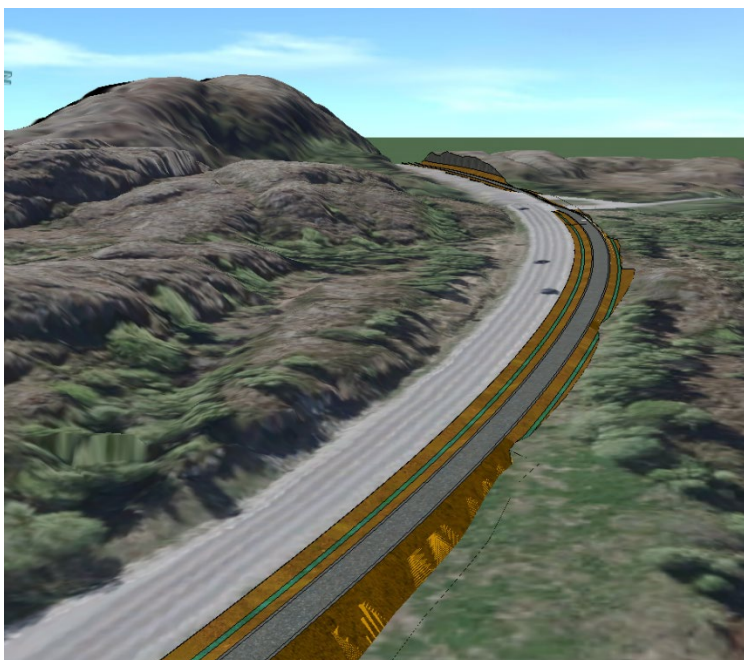
Figur 18. Utsnitt viser skråningsutslag i tidligere Vikna kommune. Sett mot nord-øst

Tidligere Nærøy kommune

Like over brua i tidligere Nærøy kommune gjøres det større inngrep i landskapet, med både skjæring og fyllinger. Det er behov for utsprenging av fjellmasser, som fører til høye fjellskjæringer, både på sør og nordsiden av vegen. Skråningsutslaget størst mellom profil 500 og 650. Resterende del av strekningen vil kun ha mindre utslag.



Figur 19. Utsnitt viser skråningslag i tidligere Nærøy kommune. Gang- og sykkelvegen like over brua. Retning nord-øst



Figur 20. Sett fra profil 80 mot vest. Tidligere Nærøy kommune.

7.9. Nærmiljø/friluftsliv

Det er går en del turstier i området, og disse vil bli mer tilgjengelig når planlagt g/s veg er bygd.

7.10. Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldloven § 8 skal offentlige beslutninger så vidt mulig bygge på vitenskapelig kunnskap om hvordan tiltaket påvirker naturmangfoldet. Dette gjelder også for reguleringsplaner. Det skal gjøres en vurdering av arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand. Det skal også vurderes hvordan effekten av påvirkning vil være.

I arbeidet med reguleringsplanen har man forholdt seg til informasjonen i kommunens karttjenester og naturbase fra miljødirektoratet (miljostatus.no).

Planområdet er hovedsakelig sideareal til eksisterende fylkesveg, og det er ikke registrert sårbare arter innenfor planområdet. Planområdet grenser til viktige lokale naturtyper som kystlynghei, men tiltaket er vurdert å ikke gi konsekvenser for denne eller andre naturtyper.

Planforslaget anses ikke å få negative effekter for naturmangfoldet (jf. bl.a. forvaltningsmålene i nml §§ 4 og 5). Den samlede belastningen for økosystemet vil ikke øke nevneverdig (nml § 10) som følge av planforslaget da store deler av området allerede er tatt i bruk.

7.11. Naturressurser

Planforslaget vil ikke gi noen særlige konsekvenser for naturressurser. Et mindre areal helt øst i planområdet er registrert som jordbruksareal med dyrkbar jord. Konsekvensen er vurdert til å være veldig lav.

Det er ellers ikke registrert drivverdige naturressurser.

7.12. Reindrift

Arealet i innersvingen av Fv. 770 i tidligere Vikna kommune benyttes til midlertidig oppsamlingsplass for rein ved flytting. Arealet reguleres til annen veggrunn, men det er lagt inn bestemmelsesområde #2, som sikrer at området kan benyttes til oppsamling for rein etter arbeidet med fortauet er ferdigstilt. Dette sikres gjennom bestemmelsene til planforslaget.

Det er vurdert at reindriftsarealet som berøres er forholdsvis begrensende, da tiltaket som planlegges er forholdsvis beskjedent

7.13. Støy og vibrasjoner

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal legges til grunn for behandling av vegtrafikkstøy i reguleringsplaner. Siden hovedhensikten med planen er bygging av gang-/sykkelveg kommer prosjektet inn under føringene for miljø- og sikkerhetstiltak i T-1442. Sitat fra T-1442:

Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene. Det anbefales likevel at støytiltak utredes og kostnadsvurderes i større saker, og der boliger og institusjoner ligger i rød sone».

Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune har for miljø- og sikkerhetstiltak nylig endret sin praksis for når det vil bli gitt tilbud om støytiltak. Bakgrunnen for dette er høye kostnader for avbøtende støytiltak, som kan fordyre f.eks. gang- og sykkelprosjekter så mye at prosjektene står i fare for ikke å bli gjennomført. Ny praksis for miljø- og sikkerhetstiltak er å gjennomføre støytiltak dersom:

- Utendørs støynivå er over Lden 55 dB (gul eller rød støysone) og støynivået som følge av prosjektet øker med over 3 dB.

Ifølge støyrapport er det 1 bolig langs planstrekningen som har gjennomsnittlig støynivå Lden over 65 dB (rød støysone) for ny planlagt situasjon med fortau. Fartsgrensen på strekningen reduseres fra 60 – 50 km/t. Sammenligning av beregnet støynivå ved mest støyutsatt boligfasade for dagens situasjon og ny situasjon, viser en støyreduksjon mellom 0,4 og 0,5 dB.

7.14. Vurdering av planskilt gang- og sykkelkryssing

Etter TS-revisjon for gang- og sykkelveg ved Fv770 Marøya-Sjøhaugen ble det bestemt å se på ulike muligheter for planskilte kryssinger for gående og syklende. Det ble laget fire alternativer, to for kryssing under Nærøysundbrua og to alternativer med gangbru over Fv770. Alle løsninger ble foreslått på Marøya, like ved Nærøysundbroen. Se vedlegg 6 for tegninger og nærmere beskrivelse av de ulike alternativene.

Det ble besluttet at ingen av alternativene for planfri gang- og sykkelkryssing innarbeides i planen. Det foreslås en kryssing i plan. Dette både pga. kostnad og funksjonalitet.

I løpet av planprosessen har det blitt opplyst om at det planlegges en reduksjon av fartsgrensen på vegen fra 80 til 60 km/t. Dette gjøres i forbindelse med en større plan for utbygging av både boliger og industri på Marøya. Dette gjør også at behovet og nødvendighet for en planskilt gang og sykkelkryssing blir redusert.

7.15. Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Planforslaget er vurdert til ikke å medføre særskilte negative konsekvenser for miljø eller samfunn. Planområdet anses dermed ikke å være særlig utsatt, og risiko i forbindelse med

tiltaket vil i første rekke knytte seg til potensiell ulykke med gående og syklende i krysningspunkt med fylkesvegen.

Tabell 1. Oppsummering av tema og risikovurdering i ROS–analysen, vedlagt planbeskrivelsen.

Tema:	Risikovurdering
Natur og miljøforhold	
1. Masseras/-skred	Middels
2. Snø-/isras	Middels
6. Radongass	Lav
7. Vindutsatt	Middels
9. Sårbar flora	Lav
10. Sårbar fauna/fisk	Lav
11. Verneområder	Middels
Menneskeskapte forhold	
15. Veg, bru, knutepunkt	Lav
24. Park/rekreasjonsområde	Lav
25. Vannområde for friluftsliv	Lav
29. Støv og støy; trafikk	Middels
31. Forurenset grunn	Lav
42. Ulykke med farlig gods	Middels
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Middels
44. Ulykke i av-/påkjørsler	Middels
45. Ulykke med gående/syklende	Middels
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Middels
55. Båndlegging etter annet lovverk	Middels

Se vedlagte ROS–analyse. (Vedlegg 5)

8. Gjennomføring og anleggsperiode

8.1. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Gang- og sykkelvegen vil bli etablert parallelt med dagens fylkesveg.

Framkommeligheten kan bli noe redusert i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

9. Sammendrag av innspill

Sinkaberg Hansen, datert 27.12.2017 og 06.02.2018	
<p>Sinkaberg Hansen ligger på Langneset, har avkjøring til Fv 770, og ønsker å bli involvert i prosessen.</p> <p>Mener at gang og sykkel fra Nærøysundbru til Marøybrua bør sees under ett, at det bør blir 60 sone over Marøy, og at strekningen bør belyses. Kritiske punkt</p>	<p>Etter at varsel om planoppstart ble sendt ut har Fylkeskommunen bestemt at områdereguleringen fra avkjørsel Langneset og til Marøybrua skal utgå. Avkjøringen til Sinkaberg Hansen inngår derfor ikke i planområdet.</p> <p>Avkjøring inngår derimot i detaljreguleringsplan for Marøyvollen. Denne planen er under utarbeidelse.</p> <p>Tas til orientering</p>
Marøystrand Næringsområde, datert 01.02.2018	
<p>Er positiv til tiltaket og har følgende ønsker.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. At det anlegges gang og sykkel fra Marøybrua helt til Nærøysundbrua 2. Vurdere fartsbegrensninger på deler av Fv 770 på Marøya. 	<p>Etter at varsel om planoppstart ble sendt ut har Fylkeskommunen bestemt at områdereguleringen fra avkjørsel Langneset og til Marøybrua skal utgå. Avkjøringen til Sinkaberg Hansen inngår derfor ikke i planområdet.</p> <p>Fartsgrensen på vegen kan ikke justeres gjennom reguleringsplanen. Dette kan gjøres uavhengig av reguleringsplanen. Men det kan opplyses om at fartsgrensen er foreslått redusert til 60 km/t i forbindelse med et annet prosjekt på Marøya.</p>
Brita og Erik Jakobsen, datert 05.02.2018	
<p>Bor på Marøystranda og opplever stadig økende trafikk over øya. Vegen oppleves skummel for både syklende og gående. Det oppstår ofte farlige situasjoner mellom harde og myke trafikanter. Vi ønsker en reduksjon av fartsgrensen,</p>	<p>Etter at varsel om planoppstart ble sendt ut har Fylkeskommunen bestemt at områdereguleringen fra avkjørsel Langneset og til Marøybrua skal utgå. Avkjøringen til Sinkaberg Hansen inngår derfor ikke i planområdet.</p> <p>Gs-vegen planlegges lagt på nordre side</p>

<p>samt at gang og sykkelvegen blir lagt på sørsiden av fylkesvegen.</p>	<p>av fv 770 store deler av strekningen, med unntak av strekningen like etter Nærøysundbrua. Plassering av gs-vegen på den nordlige side er bedre ved at den gir best tilgjengelighet for flere brukere.</p> <p>Fartsgrensen på vegen kan ikke justeres gjennom reguleringsplanen. Dette kan gjøres uavhengig av reguleringsplanen. Men det kan opplyses om at fartsgrensen er foreslått redusert til 60 km/t.</p>
<p>NTE nett as, datert 05.01.2018</p>	
<p>NTE nett As har etter energiloven områdekonsensjon i tidligere Vikna kommune, som innebærer at de etablerer og drifter strømmettet i kommunen. Det må tas høyde for dette i planarbeidet. Forutsetter at strømforsyningsanleggene blir iveretatt.</p>	<p>Tiltaket vil komme i konflikt med eksisterende ledning/kabel nett ved avkjørsel til Smedvikaunet, nært trafo B06630.</p> <p>Ledninger og trafo skal hensyntas i prosjekteringsfasen.</p> <p>NTE kontaktes ved behov i en senere prosjekteringsfase.</p> <p>Tas til orientering</p>
<p>NVE, datert 15.01.2018</p>	
<p><u>Grunnforhold</u> Sannsynligheten for funn av større mengder skredfarlig løsmasser er begrenset i området, men kan ikke helt utelukkes pga nærhet til sjø. Krav til g/s veger er at tiltaket ikke skal forverre stabiliteten. Dokumentasjon må avklare i ROS-analysen.</p>	<p>I følge åpne kilder hos NGU's kartfunksjon består beggrunnen av bergartsflater i allhovedsak av granodiorittisk gneis, båndet og sliret, delvis migmatittisk. Løsmassekartet viser at store deler av Marøya er dekket av bart fjell, stedvis tynt dekket. Ellers strekningsvis tykk strandavsetning i øst og småpartier som torv og myr på Sjøhaugen.</p> <p>Det er foretatt undersøkelser på området med tykk strandavsetning helt øst i planområdet i tidligere Nærøy kommune. Deler av massene på skiftes ut før bygging.</p> <p>Dokumentasjon på områdestabilitet anses</p>

	ivaretatt gjennom NGUs kartfunksjon.
TEFT eiendomsutvikling	
TEFT eiendomsutvikling er et selskap som kjøper og utvikler eiendom. Har for tiden store prosjekter på Marøystrand næringsområde. Er positiv til tiltaket og ønsker at: 1. Gang og sykkelvegen skal langs fv770 fra Nærøysundbrua til krysset Ottersøy. 2. At ovennevnte strekning lyssettes.	Planområdet har blitt redusert siden varsel om oppstart, og går ikke lenger fram til avkjøring til Marøystrand næringsområde. Når er evt forlengelse av gs-vegen planlegges er ukjent Gs-vegen som planlegges skal lyssettes.
Nærøysund Aquaservice, datert 29.01.2018	
Nærøysund industriområde er etablert på Marøystrand. Vi ønsker det skal gjøres følgende tiltak for å legge til rette for at flere kan gå eller sykle til og fra jobb. 1. sammenhengende gang- og sykkelveg fra Nærøysund bru til Marøy bru 2. Fartsgrense reduseres fra 80 km/t til 60 km/t. 3. Gatelyst på ovennevnte strekning	Planområdet har blitt redusert siden varsel om oppstart, og går ikke lenger fram til avkjøring til Marøystrand næringsområde. Fartsgrensen på vege kan ikke justeres gjennom reguleringsplanen. Dette kan gjøres uavhengig av reguleringsplanen. Men det kan opplyses om at fartsgrensen er foreslått redusert til 60 km/t. Det skal etableres gatelyst på strekningen innenfor gjeldende planområde.
Marøya Grendelag, v/ Sissel Drag og Janiche Sandvik	
Synes det er gledelig at det er fremdrift i denne prosessen. Ønsker detaljregulering helt fram til Marøybrua. Det vil bli en dobling av antall arbeidsplasser på Marøy, som vil bety en betydelig økning i trafikkmengde. Mener det også er nødvendig med lyssetting og nedsatt fartsgrense langs strekningen.	Planområdet har blitt redusert siden varsel om oppstart, og strekningen hvor det var planlagt en områderegulering er tatt ut. Det foreslås nå en detaljregulering i Tidligere Nærøy kommune fra Nærøysund bru og fram til eksisterende avkjørsel til Langneset. Det er ukjent når det vil planlegges g/s veg fram til Marøybrua. Vegen inngår ikke i planområdet og fartsgrensen kan ikke reguleres gjennom planarbeidet. Det skal etableres gatelyst på strekningen innenfor gjeldende planområde.

Trøndelag fylkeskommune, seksjon plan, datert 02.02.2018	
<p><u>Planfaglig</u> Har ikke planfaglige merknader.</p> <p><u>Kulturminner eldre tid</u> Kan ikke se at planen vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner.</p> <p>Minner at arbeidet må stanses hvis det skulle oppdages nye kulturminner.</p>	<p>Det er utarbeidet en bestemmelse som sikrer at arbeidet stanses ved eventuelle nye funn.</p>
Sametinget	
<p>Kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner. Det ligger et drivingslei for i reinbeitedistriktet. Det finnes også en del samiske relaterte stedsnavn i nærheten. Minner om aktsomhetsansvaret. Hvis det skulle dukke opp gjenstander eller spor under anleggsarbeidet, må arbeidet stanses umiddelbart</p>	<p>Det er utarbeidet en bestemmelse som sikrer at arbeidet stanses ved eventuelle nye funn.</p>
Fylkesmannen, datert 22.02.2018	
<p><u>Landbruk</u> Det ser ut som om gang- og sykkelvegen i begrenset omfang kommer i konflikt med landbruksinteresser i områder. Jorbruksareal i sør-øst berøres i noe grad.</p> <p>Det er viktig å søke løsninger som ikke berører dyrka mark.</p> <p><u>Klima</u> Er ikke kjent med at natur/miljøinteresser blir berørt.</p> <p><u>Helse og omsorg - barn og unge</u> I et folkehelseperspektiv er et etablering av gang og sykkelveg et viktig tiltak.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet</u></p>	<p>Området som det vises til i sør-øst er nå tatt ut planen, og planen vil i svært liten grad komme i konflikt med landbruksinteresser. Deler av eksisterende areal for oppsamling av reinsdyr (Tidligere Vikna kommune) vil bli berørt, men ikke i den grad at oppsamlingsstedet ikke kan benyttes som før.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p>

Forutsetter at det foretas en Risiko- og sårbarhetsanalyse.	ROS-analyse følger som vedlegg til planforslaget

10. Vedlegg

1. Forslag til plankart for del i tidligere Nærøy kommune
2. Forslag til plankart for del i tidligere Vikna kommune
3. Forslag til bestemmelser
4. Teknisk plan
5. ROS-analyse
6. Rapport – Planskilt gang- og sykkelkryssing, skisseprosjekt
7. Støyrapport

