



---

Arkivsak-dok. PLAN-22/00064-16  
Saksbehandler Svein Rune Notøy

Saksgang Møtedato

---

## Saksframlegg

### **Reguleringsplan gang og sykkelveg Smågetoppen - Høyring og offentleg ettersyn**

#### **Kommunedirektøren si tilråding:**

Drift og arealutvalet viser til plan- og bygningslova § 12-10, og godkjenner at reguleringsplan gang og sykkelveg Smågetoppen vert lagt ut til høyring og offentleg ettersyn i åtte veker (utvida frist grunna juleferie).

#### **Bakgrunn**

Aukra kommune har i kommuneplanens samfunnsdel 2030 og klima og miljøplan 2030 eit overordna mål om å stimulere til at fleire går og syklar til jobb, skule og barnehage gjennom ei satsing på utbygging av trygge, samanhengande, finmaska og attraktive gang og sykkelvegar. Vidare er utbygging av gang og sykkelvegar ytterlegare konkretisert i kommunens trafikktryggingsplan 2019-2022. Trafikktryggingsplanen skal vise kva område og tiltak som skal prioriterast av kommunen dei komande åra, og gang og sykkelveg frå Smågekrysset til Smågetoppen er eit av dei prioriterte tiltaka. Det er sett av midlar i budsjettet til planlegging av gang og sykkelvegen.

På bakgrunn av dette henta kommunen inn vegplanleggskompetanse frå konsulentselskapet Sweco AS for bistand til å vurdere moglegitene for etablering av gang og sykkelveg med tilhøyrande anlegg langs delar av fylkesveg 531 (Smågevegen) på Gossen i Aukra kommune. Nærmore bestemt på strekninga frå Smågekrysset til Stongneskrysset, og vidare langs delar av fylkesveg 6046 opp til Smågetoppen. Strekninga er om lag 1,1 km lang, og dekkjer eit areal på om lag 21 daa.

Vurderinga til Sweco er at det let seg gjere å etablere gang og sykkelveg på strekninga, og at denne bør leggjast på sørsida av vegen. Normalt sett ønskjer ein å etablere gang og sykkelveger langs den delen av vegen der det bur flest folk, men i dette tilfellet har ein vurdert det motsette med følgjande grunngjeving:

- 1) Fleire av bustadane på nordsida av fylkesvegen ligg nært vegen og har små hagar, og dersom gang og sykkelvegen vert lagt til denne sida vil det det medføre store inngrep på allereie begrensa areal. På sørsida av vegen ligg bustadane lengre unna vegen, og det er derfor ikkje like inngripande å etablere gang og sykkelvegen på denne sida.
- 2) Det er fleire tilkomstvegar på nordsida av fylkesvegen som er bratte, og med etablering av gang og sykkelveg på denne sida vil dei verte enda brattare.
- 3) Terrenget i vestre del av planområdet er bratt med fjellskjæring mot nord og hellande skråning/fylling mot sør. På toppen av fjellskjeringa er det også etablert fleire bustadar. Dersom ein skulle ha etablert gang og sykkelvegen på denne sida av fylkesvegen må ein anten skjære seg lengre inn i fjellet og då truleg innløyse bustadar, eventuelt legge om fylkesvegen slik at det vert plass til gang og sykkelveg utan å måtte skjære seg inn i fjellet.
- 4) Ved å leggje gang og sykkelvegen på sørsida av vegen kan denne leggjast lavare i terrenget enn fylkesvegen, og på den måten unngå å gå inn i eksisterande skjæring/fylling, og dermed redusere fyllingsbehovet vesentleg.

Skisser som viste forslag til mogleg løysing blei sendt til Møre og Romsdal fylkeskommune som veigar til vurdering 18.10.2021/15.11.2021 , og den 25.11.2021 hadde representantar for Aukra kommune, Sweco og Møre og Romsdal fylkeskommune ei felles synfaring i det aktuelle planområdet. Den 01.12.2021 fekk kommunen tilbakemelding frå Møre og Romsdal fylkeskommune der dei aksepterte den framlagde løysinga, med tilråding om utarbeidning av reguleringsplan.

Gang og sykkelvegen er vist i kommuneplanen sin arealdel 2016-2028, og planforslaget vil derfor være i samsvar med overordna plan (traseen er flytta lengre mot nord, og går parallelt med eksisterande veg). Det er ingen andre gjeldande reguleringsplanar innanfor planområdet. Kommunen sin sakshandsamar har undersøkt §§ 6, 7, 8 og 10 i forskrift om konsekvensvurderingar, men finn ikke at det vert løyst ut slikt krav.

Planforslaget vert utarbeidd som ei detaljregulering med melding om oppstart og deretter høyring og offentleg ettersyn i minimum seks veker etter krava i plan og bygningslova kapittel 12. Reguleringsplanen vert utarbeidd av Sweco AS.

## Vurdering

Det blei varsla oppstart av planarbeidet via brev til berørte partar den 20.05.2022, og annonse i Romsdal Budstikke den 25.05.2022. Frist for merknader vart sett til 01.07.2022 (Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen region midt fekk utsett merknadsfrist til 29.07.2022). Det kom inn totalt 8 merknadar, nedanfor er disse kort refererte og kommenterte (merknadane i si heilheit er vedlagt saka, jf. vedlegget «Innkomne merknader etter melding om oppstart»):

## **1) Merknad frå Stein Arild Småge og Anne Tangen Småge, datert 14.06.2022**

Bredda på fylkesvegen vest i planområdet bør utvidast, då tyngre køyretøy kan ha vanskar med å passere kvarandre slik det er i dag.

Avkøyring frå Smågetoppen, Anne Tangen Småge/Ingunn Hjelmås bør samlast i ein felles avkøyrsel.

Oppgrader gangsti som går frå avkøyrsla til Anne Tangen Småge/Ingunn Hjelmås, og mot toppen av bakken.

Senk nivå på plen som går mot fv 6046, slik at det blir lettere vedlikehald med plenklippar etc.

### Kommentar:

*Smågevegen er ein fylkesveg (fv. 531) og ei eventuell utviding av vegbreidda er eit fylkeskommunalt ansvar. Kommunen har ikkje fått noko tilbakemelding som tyder på at denne vegen er eit prioritert tiltak, men reguleringsplanen vert utarbeidd på ein slik måte at det er rom for ei eventuell utviding av vegbreidda i framtida.*

*I reguleringsplankartet er det vist forslag til felles avkøyrsle ved smågetoppen. Det er føreslege at den nederste avkøyringa ved Anne Tangen Småge vert sanert, og at den øverste avkøyringa ved Ingunn Hjelmås vert behalden, løysinga er vist som «o\_KV6» på reguleringsplankartet. Det er samstundes tatt inn tilhøyrande tekst i reguleringsføresegne om at dagens avkøyrsel skal sanerast ved etablering av «o\_KV6».*

*Den eksisterande gangstien som går frå avkøyrslene til Anne Tangen Småge/Ingunn Hjelmås er ikkje ein del av reguleringsplanen og innspelet vert derfor ikkje teke omsyn til. Det vert lagt til rette for sikker kryssing knytt til ny avkøyrsle «o\_KV6».*

*Senking av nivå på privat plen er knytt til tilhøve utanfor planen, og innspelet vert derfor ikkje teke omsyn til. Dette er likevel noko kommunen kan vurdere å sjå nærmare på i samband med prosjektering av gang og sykkelvegen.*

## **2) Merknad frå Småge grendalag, datert 16.06.2022**

I oppstartmeldinga står det at det ikkje er aktuelt med gangfelt grunna lav fartsgrense og trafikkmengde, men at tilrettelagt kryssing vil være mogleg. Dei kan ikkje sjå av plandokumenta at aktuelle løysingar vert ytterlegare beskrevne. Dei viser vidare til at det har vore ei auke i trafikken langs vegen. Gratis ferje frå sommaren 2022, med samband til Nordøyvegen, vil bidra til å auke trafikken ytterlegare.

I krysset mellom Smågevegen og Stongnesvegen kan det lett oppstå farlige situasjoner. Trafikken frå fylkesveg 6042 (frå Smågetoppen/Røssøyvågen) har vikeplikt, medan trafikken som kjem til og frå Småge fergekai ikkje har det. Har ein hastverk med å rekke Smågefærga kan

det tidvis gå fort og då har trafikken frå Smågetoppen/Røssøyvågen lita tid til å reagere, sidan ein og skal følgje med på trafikken som kjem frå høgre. Dei ønsker derfor at krysset vert gjort meir oversiktleg, kanskje ved at terrenget sør for krysset blir fylt ut, og svingen rattet ut.

Kommentar:

*Med tilrettelagt kryssing vil det bli etablert venteareal på kvar side av vegen, slik at mjuke trafikantar kan stå ved sida av vegen til det er klart til å krysse. Slike venteareal kan for eksempel være i eigen avkørsle på den eine sida, og at ein på den andre sida fyller opp grøft eller senker ned kantstein for å enkelt kome inn på gang og sykkelvegen. Ved kryssingspunktet skal også forsterke belysning vurderast, jf. Statens vegvesen si handbok V127 (kryssingssteder for gående). Tilrettelagt kryssing har ikkje sebrastriper, og dei køyrande langs vegen har ikkje vikeplikt for mjuke trafikantar. Kommunen er samstundes klar over at trafikken truleg har auka, og kan fortsette å auke etter at Smågefærga vart gratis og Nordølyvegen har åpna. Det føreligg ikkje oppdaterte trafikkteilingar på det noverande tidspunktet, og det er derfor vanskeleg å seie noko om kor stor denne auken eventuelt har vore.*

*Der er føreslege ei endra kryssløysing ved Stongneskrysset med bakgrunn i det uoversiktlege trafikkbiletet som er der i dag. Trafikken frå fylkesveg 6046 Smågevegen har i dag vikeplikt, medan fylkesveg 531 Stongnesvegen kjem inn i kryssområdet som ein sekundærveg. Dette er det føreslege rydda opp i gjennom at fylkesveg 531 blir retta noko ut og fylkesveg 6046 vert utforma som ein tydeleg sekundærveg i krysset.*

**3) Merknad Jan Petter Breivik Skomsø, datert 30.06.2022**

Dei er positive til å etablere ny avkørsle gjennom å utvide eksisterande tilkomstveg frå Håkon Småge sin eigedom vidare inn til sin eigedom.

Den planlagde etableringa av gang og sykkelvegen kjem i konflikt med delar av deira eigedom, i staden for kompensasjon ønsker dei hjelp til nokre mindre prosjekt i staden:

Grus/biloppstillingsplass i samband med ny avkøring, hjelp til fjerning av armerte betongkantar/gammel avkøring slik at ein kan etablere plen/hage på dette arealet, ny drenering parallelt med fylkesvegen då eksisterande drenering ikkje har kapasitet ved kraftig nedbør (dei har hatt delar av eigedomen inkludert garasje oversvømt på grunn av dette). Dersom det vert naudsint å fjerne eksisterande platting som følgje av etablering av gang og sykkelvegen vil dei ha denne sett opp på nytt på nærmare angitt stad.

Kommentar:

*Merknaden knytt til ny avkørsle vert tatt til vitande. Dei øvrige merknadane vert tatt omsyn til i samband med prosjektering av gang og sykkelvegen.*

**4) Merknad frå NVE, datert 30.06.2022**

Kommunen må vurdere om planen tek omsyn til nasjonale og vesentlege regionale interesser, jf. NVE sin rettleiar 2/2017 «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging». Dersom planen rører ved NVE sine saksområde, skal NVE har

tilsendt planen ved offentleg ettersyn. I plandokumenta må det gå tydeleg fram korleis dei ulike interessene er vurdert og innarbeidd i planen.

Kommentar:

*Sweco ved geoteknikar har i oktober 2022 utført synfaring på Gossen i samband med planlegging av grunnundersøkingar som skal gjennomførast for å undersøke kvikkleirefare for Aukra kommune. Tidlegare kartstudie inkluderte Smågeområdet der berg i dagen vart kartlagt basert på tilgjengeleg kartgrunnlag. Kartlagt berg i dagen vart verifisert av observasjonar under synfaring.*

*Med utgangspunkt at det er berg i dagen over store delar av området, samt føreligg kunniskap frå lokal grunn-entreprenør, er det anteke grunt til berg (<2 m) over heile området. Terrenget er særleg kupert med berg i dagen slik av eventuelle blaute massar ikkje kan utløyse områdeskred, og det finst heller ikkje overliggende skrånningar som kan utløyse områdeskred. Utifrå opplysningane over vert det konkludert med at tiltaket ikkje er utsett for områdeskred, og at områdestabiliteten er vurdert til å være tilfredsstillande.*

**5) Merknad frå Alf Idar Småge, datert 01072022**

For at ein gang og sykkelveg skal vere attraktiv å bruke bør stigningstilhøva vere like gode eller betre enn bilvegen han går langs. Er stigningstilhøva därlegare enn for bilvegen, er det fare for at dei myke trafikantane heller vil nytte bilvegen. Gang og sykkelvegen bør hevast noko mellom profil ca. 750 og profil ca. 950 ved at den vert trekt nærmare bilvegen. Det vil gå med meir masse og koste meir, men det går ikkje med meir areal.

Mellan profil 440 og 540 er det lagt inn rekkverk som følgje av at ein vil unngå konflikt med eit krigsminne, og derfor snevrar inn skiljet mellom gang og sykkelvegen og bilvegen. Dette er uheldig med tanke på mellom anna snørydding, ved at snø frå bilvegen lett vert kasta inn på gang og sykkelvegen. På grunn av rekkverket må bebuarar på 4/27 gå omlag 50 m langs bilvegen i begge retningar for å krysse til og frå gang og sykkelvegen. Det er rimeleg å tru at kryssing vil skje på skrå over fylkesvegen. Det er ikkje bra med tanke på trafikktryggleiken. Gossen er full av krigsminne som er med å formidle krigshistoria. Den grunnmuren som står att langs den planlagde gang og sykkelvegen er fylt med ymse avfall og overgrodd, og etter hans syn ikkje mellom desse. Er det drøfta med vernemyndigheta om verdien av å ta vare på dette minnesmerket er større enn ulempa ved därlegare løysing for gang og sykkelvegen?

Kommentar:

*I reguleringsplanforslaget er stigninga på gang og sykkelvegen slaka noko ut i partiet av veien som Småge viser til.*

*Krigsminnet som Småge viser til var ein del av Smågeleiren, og er restar etter ein potetkjellar som låg her. Krigsminnet vert ikkje vurdert til å være av særleg verneverdi, og det vert derfor fjerna til fordel for trafikktryggingstiltak. Kommunen har heller ikkje motteke merknader frå kulturavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune knytt til dette krigsminnet.*

**6) Merknad frå Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, datert 07.07.2022**

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde ingen merknader til tiltaket.

Kommentar:

*Merknaden vert tatt til vitande.*

## **7) Merknad frå Statens vegvesen region midt, datert 15.07.2022**

I kommuneplanens arealdel legges det opp til to alternativer til omlegging av fylkesveg 531, enten helt eller delvis, på samme strekning. En omlegging av fylkesvegen vil riktig nok være et mer omfattende tiltak og kan ligge langt frem i tid før det blir aktuelt. Aukra kommune bør omtale hvordan man forholder seg til de nye traseene i forhold til planlegging av gang- og sykkelvegen.

Tilrettelegging for kollektivholdeplasser må vurderes.

Forutset at krava i sine normalar vert lagt til grunn, jf. vegloven § 13.

### Kommentar:

*Gang og sykkelvegen er lagt parallelt med gang og sykkelvegen på sørsida av vegen då dette vert sett på som den beste og mest kostnadsmessig fornuftige løysinga. Det vert ikkje sett på som ei realistisk løysing å leggje om fylkesvegen slik det vart vurdert i kommuneplanens arealdel 2016 – 2028.*

*Plankartet viser forslag til plassering av busslomme, vist på plankartet med arealføremålet «kollektivhaldeplass» (sosi-kode 2073), og leskur vist på plankartet med arealføremålet «leskur/plattformtak» (sosi-kode 2026). Busslomma er regulert i henhold til krava i Statens vegvesen si handbok N100, og har fått tilhøyrande tekst i § 3.1.5 i reguleringsføresegnene.*

*Gang og sykkelveg, avkøyrslar, busslomme og tilhøyrande anlegg vert regulert og opparbeidd i samsvar med krava i Statens vegvesen sine handbøker som krevd i merknaden.*

## **8) Merknad frå Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 24.07.2022**

Etter ei konkret vurdering har MRFK i brev datert 01.12.2021 akseptert at gang- og sykkelvegen kan bli lagt på sørsida av fylkesvegen. Planforslaget må vurdere trygge kryssingspunkt frå busetnaden på nordsida av fylkesvegen til gang- og sykkelvegen på sørsida. Minner om at ved etablering av gang- og sykkelveg må gatebelysning også vere på plass.

I denne planprosessen må kommunen sjå på moglegheita for å redusere talet på direkteavkøyrslar frå fylkesvegen og samordne avkøyrslar der det er mogleg. Samordning og fjerning av avkøyrslar må bli sikra som rekkefølgjekrav.

MRFK føreset at fylkesveg 531, gang- og sykkelvegen og avkøyrslar blir regulert i tråd med Statens vegvesen si handbok N100, jf. veglova § 13. Avkøyrslar bør regulerast detaljert og ikkje med avkøyrselspil for å vere sikker på at avkøyrsel kan realiserast i tråd med gjeldande vegenormalar. Det må bli knyttt rekkefølgjekrav til opparbeiding/utbetring av avkøyrsel i tråd med vegenormalane. Vi minner om at frisiktsone i avkøyrsel/kryss til planområdet må visast som omsynssone i plankartet, og det må bli knyttt føresegn til omsynssonan.

Busshaldeplassar må regulerast og opparbeidast i tråd med Statens vegvesen si handbok N100. Det må bli knytt rekkefølgjekrav til opparbeiding av busshaldeplassar. Ta gjerne kontakt for å avklare plassering og liknande i samråd med samferdsel og FRAM.

Fylkesvegen sitt eigedomsområde, sikkerheitssone og ervervsareal må regulerast til formålet «annan veggrunn». Ervervsarealet er sikkerheitssona + 2 meter målt frå vegkant.

Sikkerheitssone blir bestemt ut ifrå krava i handbok N101. For sideterreng på sørsida av gang- og sykkelvegen må det bli sett av minst 3,5 meter breidde for areal til «annan veggrunn», dette av omsyn til drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegen.

Planforslaget må knyte rekkefølgjekrav til alle tiltak som påverkar og sikrar dei trafikale løysingane. Vi vil vurdere å fremme motsegn dersom ikkje våre merknader blir tatt omsyn til i den vidare planprosessen.

Dersom planforslaget krev fråvik, må fråviket vere behandla før planforslaget blir lagt ut til offentleg ettersyn. Om fråvik ikkje blir avklart tidleg nok, kan fråvik som ikkje blir godkjent føre til forseinkingar i planprosessen.

Før planen kan realiserast, må Møre og Romsdal fylkeskommune kontaktast for å avklare roller og ansvar knytt til bygging langs fylkesvegen, og om det er behov for å inngå ein gjennomføringsavtale for å regulere bygging av gang- og sykkelveg med meir.

Gjer merksam på at dersom ein under arbeid kjem over noko som kan vere automatisk freda kulturminne, til dømes funn av kolhaldige jordlag, eller konsentrasjonar av kol og stein, flintstein o.l. pliktar å stoppe arbeidet og ta kontakt med kulturavdelinga i fylkeskommunen for avklaring jf. kulturminnelova § 8 andre ledd. Tiltakshavar pliktar å underrette den som skal utføre arbeidet om dette, men står også sjølv ansvarleg for at det blir overhaldt.

#### Kommentar:

*Planforslaget viser kryssingspunkt frå gang og sykkelvegen til dei eksisterande bustadane på nordsida. Ved kryssingspunktene skal også forsterka belysning vurderast, jf. Statens vegvesen si handbok V127 (kryssingssteder for gående). Det skal etablerast gatebelysning langs gang og sykkelvegen.*

*Tre eksisterande avkørsler er føreslege sanert og erstatta av to fellesavkørsler. Den eine fellesavkørsla samlar trafikken frå bustadane på Smågetoppen (vist som «o\_KV6» på plankartet samt tilhøyrande tekst i reguleringsføresegne). Den andre fellesavkørsla samlar trafikken frå eigedom gnr 4/5 og gnr 4/31 (vist som «f\_KV3» på plankartet samt tilhøyrande tekst i reguleringsføresegne). Løysingane vil sikre trafikktryggleiken ved å redusere antal kryssingar av gang og sykkelvegen, og gjere trafikkbiletet meir oversiktleg.*

*Gang og sykkelvegen og alle avkørsler vert regulert i samsvar med krava i Statens vegvesen si handbok N100, dette er og teke inn som eit punkt i reguleringsføresegne slik det er krevd i merknaden. Avkørsler vert regulert detaljert og ikkje vist med avkørselspil. I § 3.4.2 i reguleringsføresegne er det teke inn eit rekkefølgjekrav som seier at ny felles avkørsle «f\_KV3» og «o\_KV6» skal være etablert i samsvar med krava i Statens vegvesen si handbok*

*N100 før eksisterande avkøyrsler vert fjerna. Plankartet viser frisiktsoner i kryss/avkøyrsler, og har tilhøyrande tekst i § 3.3.1 i reguleringsføreseggnene.*

*Plankartet viser forslag til plassering av busslomme, vist på plankartet med arealføremålet «kollektivhaldeplass» (sosi-kode 2073), og leskur vist på plankartet med arealføremålet «leskur/plattformtak» (sosi-kode 2026). Busslomma er regulert i henhold til krava i Statens vegvesen si handbok N100, og har fått tilhøyrande tekst i § 3.1.5 i reguleringsføreseggnene.*

*Fylkesvegen sitt eigedomsområde, sikkerheitssone og ervervsareal vert tatt i vare gjennom arealføremålet «annen veggrunn – grøntareal», vist med benemninga «AVG» på plankartet, og med tilhøyrande tekst i § 3.1.3 i reguleringsføreseggnene.*

*Planforslaget er vurdert til å ha tilstrekkelege rekkefølgekrav til å sikre dei trafikale løysingane.*

*Merknaden knytt til potensielle fråvik vert tatt til vitande.*

*Kommunen førutset at det skal være tett dialog med vegavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune før prosjekteringen av gang og sykkelvegen tek til, slik at nødvendige avklaringar kan gjerast så tidleg som mogleg i prosessen. I denne prosessen vil og behovet for eventuell gjennomføringsavtale verte klarlagt.*

*Det er teke inn ein tekst i § 2.6 i reguleringsføreseggnene som seier at: Dersom det under arbeid i området kjem fram gjenstandar eller andre leivningar som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stansast og kulturarvsmynne i fylkeskommunen kontaktast.*

## **Konklusjon**

Dei innkomne merknadane etter melding om oppstart er så langt det let seg gjere er tekne til vitande og innarbeidde i planforslaget, planforslaget vert derfor tilrådd lagt ut til høyring og offentleg ettersyn.

## **Administrative konsekvensar**

Ingen.

## **Folkehelsekonsekvensar**

Planforslaget legg til rette for etablering av gang og sykkelveg langs ei strekning av Smågevegen der gåande og syklande i dag må gå langs vegen, dette vil vere med på å auke tryggleiken for mjuke trafikantar langs denne strekninga. Samstundes vil den nye gang og sykkelvegen sikre trygg ferdsel og auka tilgang til fleire populære tur og rekreasjonsområde i kommunen. Saman er dette faktorar som bidreg positivt til den generelle folkehelsa.

## **Klima og miljøkonsekvensar**

Eit av kommunen sine overordna mål er å leggje til rette for at fleire går og syklar til jobb, skule og barnehage gjennom ei satsing på utbygging av trygge, samanhengande, finmaska og attraktive gang og sykkelvegar. Dett bidreg til å redusere antal køyrande, som igjen bidreg positivt med tanke på utsleppsreduksjon. Saman er dette faktorar som bidreg positivt for klima og miljø.

## **Økonomiske konsekvensar**

Ingen.

Gerd Nerbø/Teknisk sjef

Geir Janos Göncz/Kommunalsjef plan og utvikling

Gerd Marit Langøy/Kommunedirektør

## **Særutskrift**

Etter adresseliste.

## **Vedlegg**

Reguleringsplan gang og sykkelveg Smågetoppen\_plankart

Reguleringsplan gang og sykkelveg Smågetoppen\_føresegner

Reguleringsplan gang og sykkelveg Smågetoppen\_planomtale

ROS (sjekkliste og risikoanalyseskjema)

Lokalisering

Innkomne merknader etter melding om oppstart