



PLANOMTALE

Detaljregulering for fv. 5310 Fosse – Moldekleiv, med oppgradering av Fossekrysset

PLAN ID: 125620160012
Alver kommune
Datert: 20.01.2021
Vestland fylkeskommune

Innholdsliste

1.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	5
1.1	Historikk og bakgrunn for planarbeidet	5
1.2	Mål for planen	5
1.3	Planstatus og overordna retningslinjer	6
1.3.1	Nasjonale retningslinjer	6
1.3.2	Regionale planar og føringar	7
1.3.3	Kommunale planar og føringar	7
1.4	Gjeldande reguleringsplanar	7
1.5	Planprosess	10
1.6	Merknadar og innspel til varsel om oppstart	12
2	PLANOMRÅDET I DAG	22
2.1	Planområdet	22
2.2	Eksisterande vegnett	23
2.3	Trafikktryggleik	26
2.4	Skredfare/ Flaumfare/ Grunntilhøve	27
2.5	Eksisterande VA-, kabel- og leidningsnett	28
2.6	Forureining	32
2.7	Landskapsbilete	34
2.8	Nærmiljø og friluftsliv	37
2.9	Naturmiljø og biologisk mangfald	41
2.10	Kulturmiljø og kulturminne	48
2.11	Naturressursar	54
3	SKILDRING AV TILTAKET	57
3.1	Hovudmål med planen	57
3.2	Arealrekneskap og føremål	57
3.3	Vegnett	58
3.4	Gang- og sykkeltilbod	62
3.5	Kollektiv	63
3.6	Utforming	63
3.7	Universell utforming	65
3.8	Område for anlegg og rigg	65
3.9	Kabel- og leidningsnett	65
3.10	Vatn og avlaup	65
3.11	Forureining	65
3.12	Erverv	69
4	KONSEKVENSER AV PLANFRAMLEGGET	72
4.1	Innleiing	72
4.2	Kostnadar	72
4.3	Trafikktryggleik/ulukker	72
4.4	Eksisterande bygg og eigedommar	72
4.5	Parkering	73
4.6	Forureining	73
4.7	Universell utforming	73
4.8	Landskapsbilete	74
4.9	Nærmiljø og friluftsliv	74
4.10	Naturmiljø	75
4.11	Kulturmiljø	77
4.12	Naturressursar	77

4.13	Konsekvensar for gjeldande og framtidige planar	77
4.14	Innspel til Ytre Miljøplan	77
4.15	Oppsummering konsekvensar	79
5	ROS (Risiko og Sårbarheitsanalyse)	81
6	Endring i plan etter 1. høyring og offentleg ettersyn	87
7	endringar i plan etter avgrensa høyring og offentleg ettersyn i revisjon desember 2019	91
	Generelt	91
8	endringar i plan etter avgrensa høyring og offentleg ettersyn i revisjon juli 2020	95
	Generelt	95
	VEDLEGG	99

FORORD

Statens vegvesen Region vest legg med dette fram forslag til detaljregulering for utviding av fv. 5310 og etablering av gang- og sykkelveg mellom Fosse og Moldekleiv, samt utbetring av Fossekrysset.

Vegeigar er Hordaland Fylkeskommune, planmynde er Alver kommune og Statens vegvesen, Region vest er tiltakshavar for prosjektet. Til å utarbeida plandokument har Statens vegvesen engasjert ConStrada AS, nå Rambøll.

I samband med planarbeidet har det vore dialog med kommune, fylkeskommune, Skyss og lokale grunneigarar. Merknadar og innspel til oppstart av planen ligg og til grunn for planarbeidet.

Denne planomtalen går igjennom dagens tilhøve og føresetnader for planarbeidet. Vidare inneheld plandokumentet ei skildring av føreslått tiltak, ei vurdering av konsekvensar av planen, samt ROS – analyse.

Med planframlegget fylgjer:

Reguleringsplankart (juridisk bindande)

Reguleringsføresegner (juridisk bindande)

Planomtale m/ROS (supplement til plankart og føresegner)

Tekniske teikningar (tematiske illustrasjonar)

Statens vegvesen Region vest

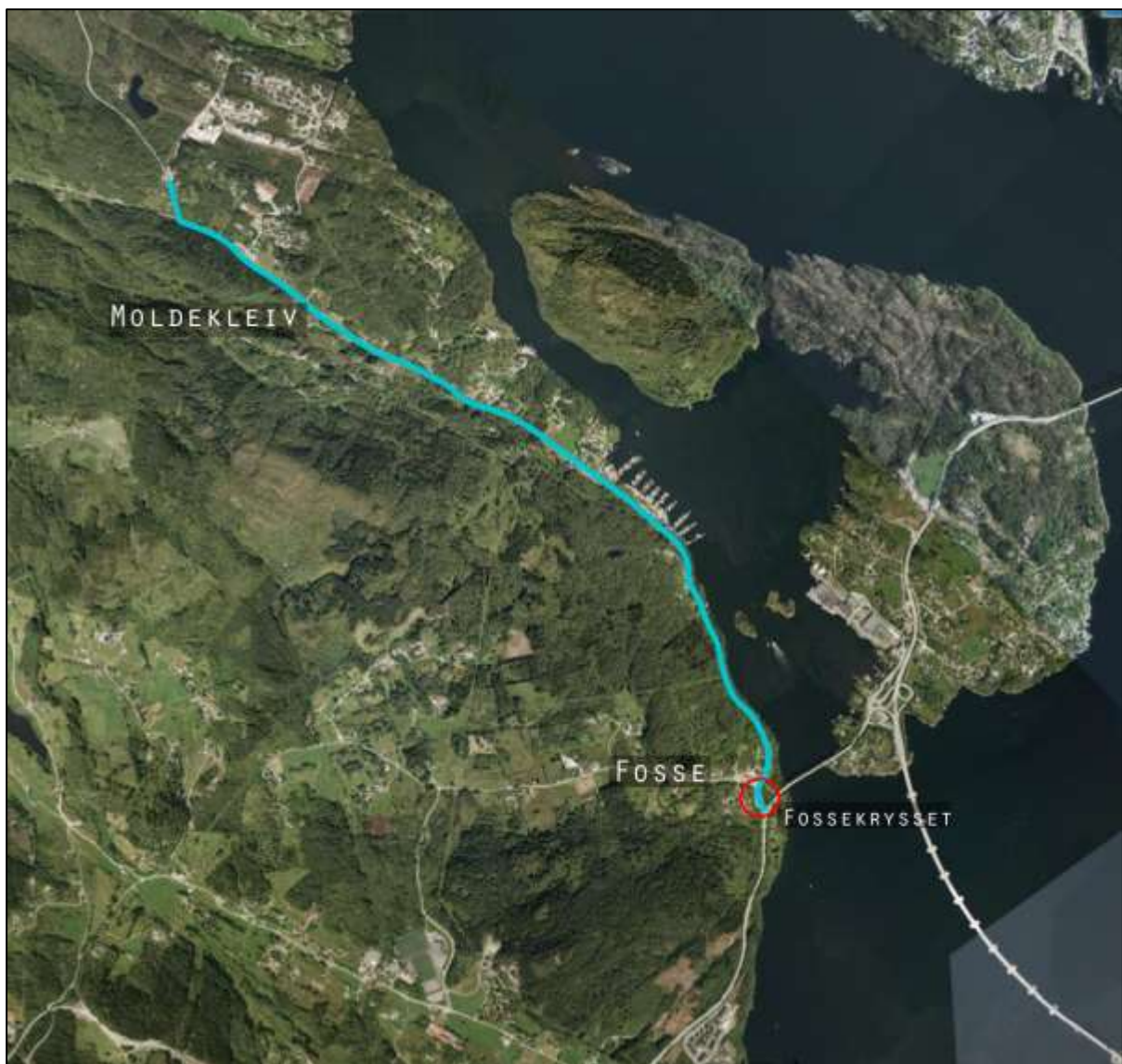
Oktober 2018

PLANOMTALE

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Historikk og bakgrunn for planarbeidet

Prosjektet fv. 5310 mellom Fosse og Moldekleiv er ein del av Nordhordlandspakken. Det er delprosjekt nr. 3 på lista over prioriterte prosjekt, og hadde høgst prioritet i tidlegare Meland kommune. Prosjektet omhandlar delar av fv. 5310 i Alver kommune, frå Fossekrysset til Moldekleiv. I 2009 vart det utarbeida ein reguleringsplan for området, men denne har manglar og er vedteken etter den gamle Plan og bygningslova. Planen dekte og berre delar av strekninga, og hadde ikkje tilstrekkeleg tilbod for gåande og syklande.



Figur 1; Flyfoto med strekninga synt i blått. Fossekrysset i raudt. Grunnlagskart frå Google Maps, 2017.

1.2 Mål for planen

Mål for planen er å auke framkomme og tryggleiken for alle trafikkantar. Dette skal oppnåast ved hjelp av ei rekke delmål:

- Separat gjennomgåande tilbod for gåande og syklande på heile strekninga, inkludert tilrettelegging av naudsynte kryssingspunkt.
- Vegutbetring som gjev betre framkomme på strekninga.
- Sanering eller utbetring av uoversiktlege kryss og avkøyrslar.
- Utbetring og flytting av kollektivhaldeplassar langs strekninga.

I tillegg til dette har ein i samråd med Alver kommune hatt eit ynskje om å leggje til rette for friluftsliv ved å betre framkomme til turområde med gang- og sykkelvegen, samt tilretteleggje for bilparkering i nærleiken av ein populær turveg til Krossfjellet. Ein har og hatt stort fokus på avbøtande tiltak i høve til inngrep i dyrka mark. Målet har vore å komma ut i pluss når det kjem til arealrekneskap på råka dyrka mark.

1.3 Planstatus og overordna retningslinjer

1.3.1 Nasjonale retningslinjer

Plan- og bygningslova (PBL) skal leggjast til grunn for planlegging og utøving av mynde i kommunar, fylkeskommunar og hjå statlege mynde. Loven skal sikre samordning mellom ulike lovverk, som kulturminnelova, naturmangfaldlova, vassressurslova, jordlova, skoglova, lakse- og innlandsfiskelova, vassforskrifta mfl. Lova legg premissane for planprosess og utforming av juridiske dokument. Utover desse skal følgjande retningslinjer leggjast til grunn for alt planarbeid;

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge sine interesser

Føremålet med retningslinjene er å:

- Synleggjere og styrke barn og unge sine interesser i all planlegging og byggesakshandsaming etter plan- og bygningslova.
- Gi kommunane betre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unge sine interesser i si planlegging og byggesakshandsaming.
- Gi eit grunnlag for å vurdere saker der barn og unge sine interesser kjem i konflikt med andre omsyn/interesser.

Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging

Føremålet med retningslinjene er å:

- Leggje til rette for løysingar som gjev korte avstandar i det daglege og ei effektiv samordning mellom ulike transportmåtar.
- Lage klare skilje mellom utbygde område og område for landbruk og friluftsliv.
- Sikre omsyn til statlege normer og retningslinjer for miljøkvalitet i arealplanlegginga.
- Ta omsyn til regionale skilnader og behov knyt til lokalisering av offentlege og private servicetilbod.

Naturmangfaldlova

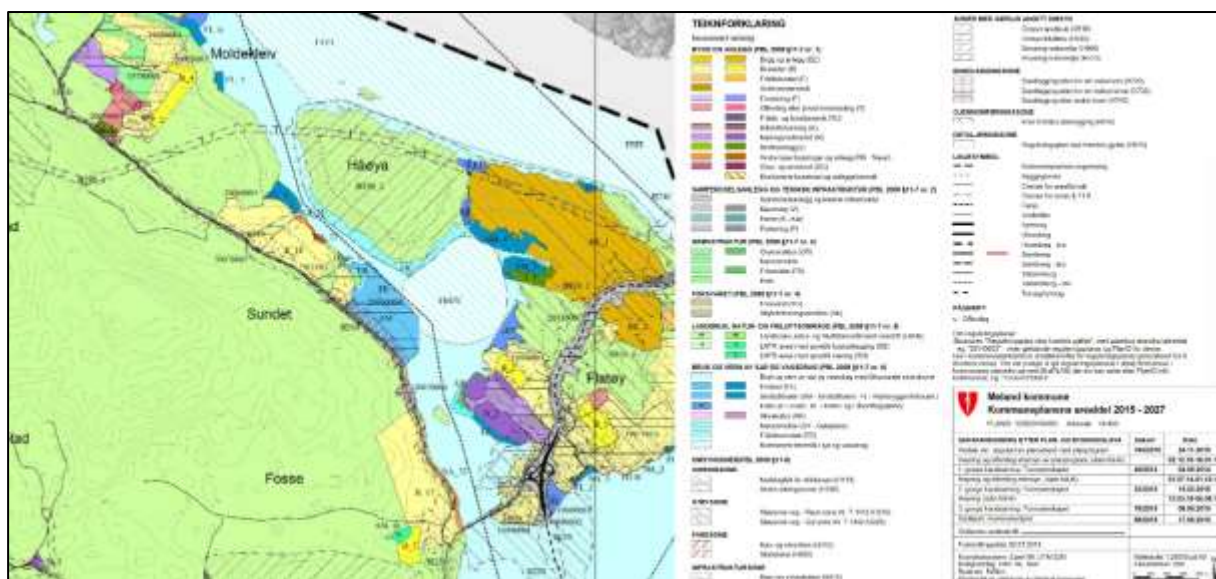
Når ein plan har konsekvensar for natur skal konsekvensar for biologisk mangfald vurderast opp mot Naturmangfaldlova §§ 8 -12, sjå avsnitt 4.10.

1.3.2 Regionale planar og føringar

Fylkesplan, regional plan for folkehelse, regionale transportplanar, handlingsplan for trafikksikring i Hordaland, samt regional plan for klima og energi er alle relevante for planen, i høve arealbruk, universell utforming, barn og unges rettar, folkehelse, miljø og klima.

1.3.3 Kommunale planar og føringar

Strekninga ligg ikkje inne merka med gang- og sykkelveg i arealplankartet til kommuneplanen, då Alver kommune har valt ikkje å syne dette føremålet i plankartet. Kommuneplankartet syner tilgrensande planar, samt faresone for ras og skred. Utover dette ligg planområdet innanfor område merkte som LNF-område.



Figur 2; Kommuneplan for Meland kommune 2015-2027

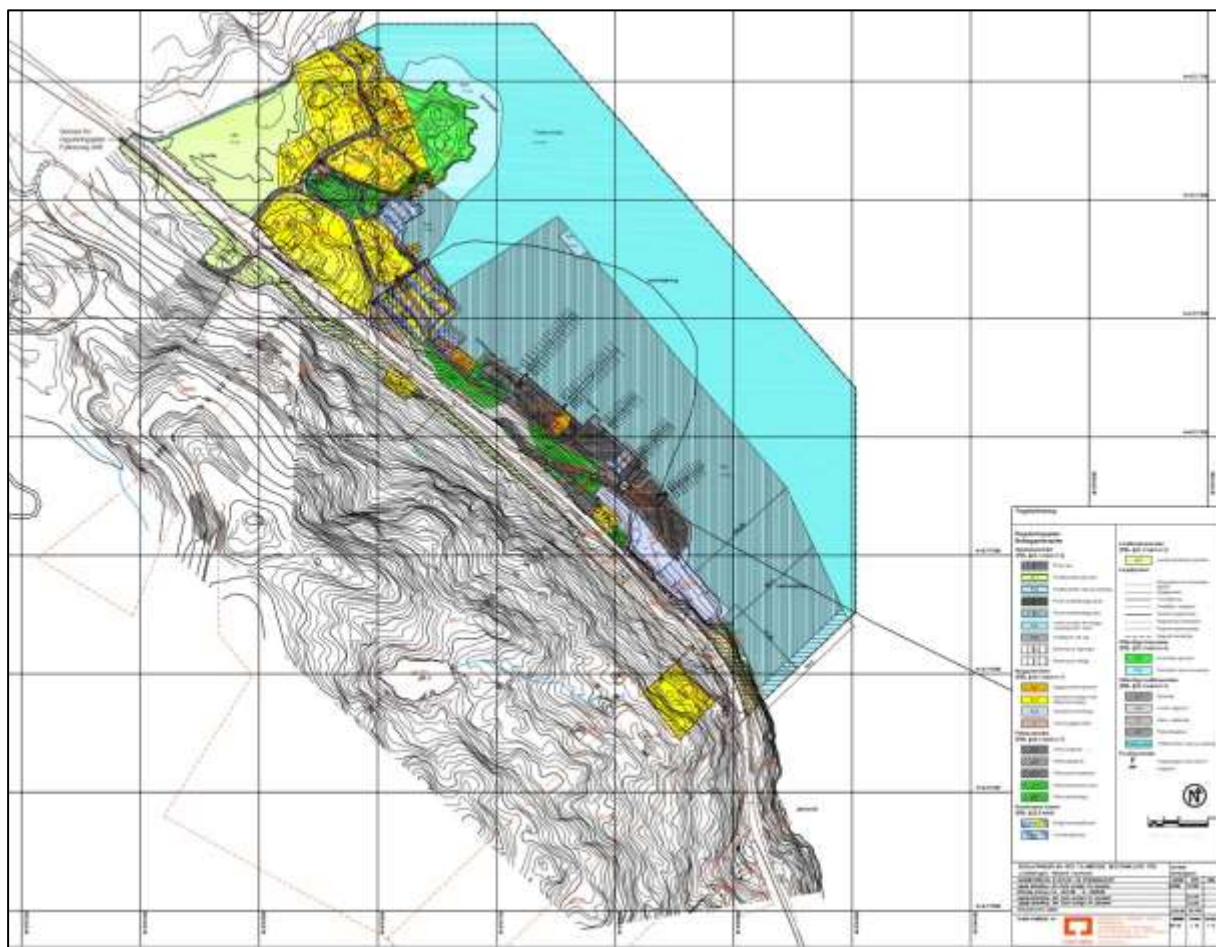
Kommunen har utarbeida ein eigen planstrategi som skal ligge til grunn for all planlegging i kommunen, *Planstrategi for Meland kommune 2016-2020*.

1.4 Gjeldande reguleringsplanar

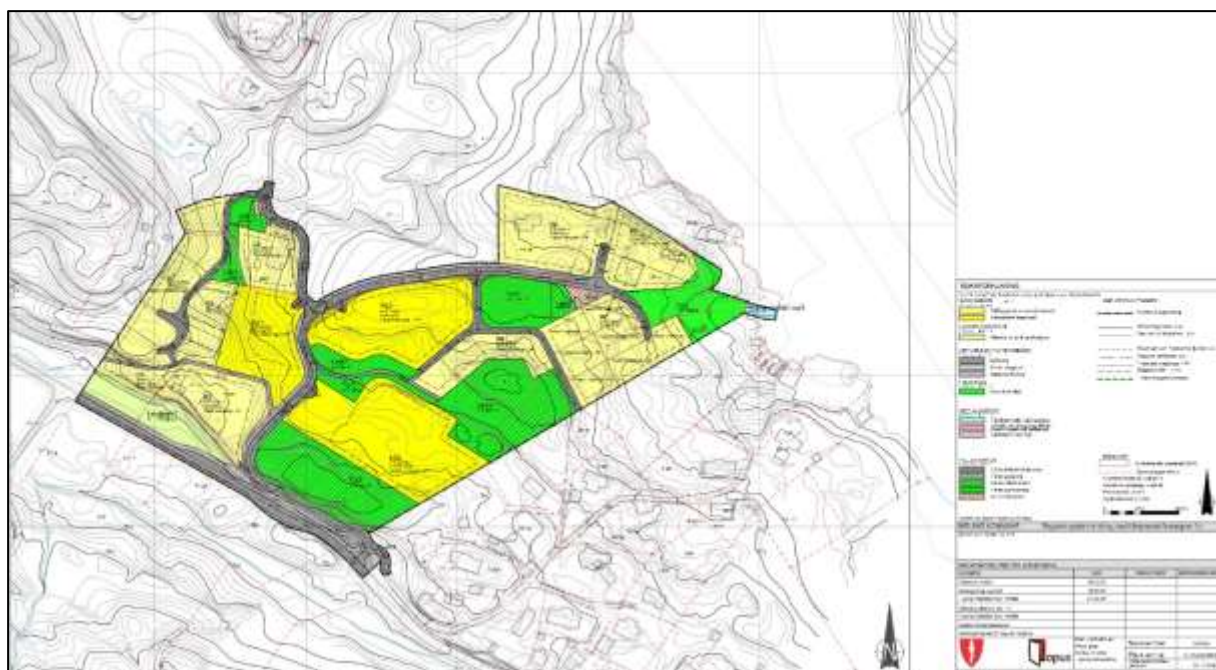
Planframlegget er utarbeida med utgangspunkt i og tilpassing mot gjeldande planar. Følgjande planar ligg innanfor plangrensa;



Figur 3; Plankart reguleringsplan for Grasdal – Moldekleiv, 5.4.2006



Figur 4; Plankart reguleringsplan for Litlebergen, 19.3.2013



Figur 5; Plankart reguleringsplan for Sundet, 30.3.2011

9

1.5 Planprosess

Statens vegvesen varsla om oppstart av reguleringsplanen 17.01.2017. Frist for å kome med merknadar vart sett til 17.02.2017. Annonsering av oppstart i Nordhordland og Strilen, vart høvesvis 18.01.2017 og 20.01.2017.


Statens vegvesen


Oppstart reguleringsplanarbeid

Fv. 245 Fosse - Moldekleiv **vegvesen.no**



Etter plan- og bygningslova § 12-8 vert det varsla at Statens vegvesen og vegeigar Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Meland kommune startar arbeid med utarbeiding av reguleringsplan for «*Detaljregulering fv. 245 Fosse - Moldekleiv, gnr 25 bnr 170 m.fl.*», plan ID 1256 20160012. Planen skal mellom anna leggje til rette for utbetring av delar av fv. 245, og etablering av gang- og sykkeltilbod på strekninga Fosse - Moldekleiv. Planområdet er på ca. 700 dekar. Dei som etter lova har krav på skriftleg varsel om planoppstart (grunneigarar, rettshavarar, naboar, styresmakter m.m.) får dette som eige brev.

Merknadsfrist er sett til **17. februar 2017**. Eventuelle merknader eller opplysingar som bør leggjast til grunn for planlegginga, skal sendast til; **ConStrada AS v/ Paul Skarsvåg, Nesttunvegen 102, 5221 Nesttun**, eller på epost: post@constrada.no.

ConStrada AS v/ Paul Skarsvåg, telefon 48 35 48 00, vil og kunne gje utfyllande opplysningar om planarbeidet. Informasjon ligg og ute på: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>.

Det vert invitert til folkemøte 31. januar kl. 18:30 på Meland rådhus.

Figur 7; Kopi av avisannonse ved annonsering i Strilen og Nordhordland.



Figur 8, Plangrense varsla ved oppstart. Denne er no justert mot tiltaket.

Planen vert lagt ut til offentlig ettersyn på følgjande stader:

- Nordhordlandspakken sine nettsider
- SVV
- Alver kommune

Etter offentlig ettersyn vil Statens vegvesen i samarbeid med Alver kommune vurdere innkomne merknader, og eventuelle motsegn frå overordna fagmynde, og føreslå endringar som følgje av desse. Planframlegget med merknadshandsaming vert så sendt til Alver kommune til politisk handsaming av endeleg vedtak.

1.6 Merknadar og innspel til varsel om oppstart

I samband med varsel om oppstart av planarbeidet er det til saman komen inn 17 merknadar. Elleve frå offentlege instansar og seks frå private. Sundet Utvikling AS og ordføraren fekk fristen utsett. . Under følgjer eit samandrag av merknadane med kommentar frå tiltakshavar.

Nr.	Frå	Innspel og merknader	Kommentarar
Innspel frå offentlege høyringspartar			
1	NGIR, v/Henrik O. Kjøpstad 16.01.2017	• Opplyser om at kvart hushald i Meland kommune har rett til å kunna setja fram opptil to dunkar til levering av avfall kvar veke. Ved fellesløyisingar må behaldarar som gjev same volum pr. hushald veljast. Hentestad skal liggja i eit område som er plant og renovasjonsbilen må kunne gjera operasjonar utan å vera til hinder for anna ferdsel. Leikeplass og liknande bør ikkje liggja i nærleiken av hentestaden.	• SVV held kontinuerleg kontakt med NGIR for å finna optimale løysingar for renovasjon i samband med sine vegplanar.
2	Fylkesmannen i Hordaland 17.01.2017	• 1. Fylkesmannen legg til grunn at kommunen gjer ei grundig vurdering av om planarbeidet er i samsvar med overordna plan. Er det ikkje i samsvar med arealdelen av kommuneplanen, må kommunen vurdere planarbeidet etter forskrift om konsekvensutgreiing av planar. • 2. Minner om at statlege planretningsliner skal leggjast til grunn ved planlegging etter plan- og bygningslova (pbl) § 6-2 ledd. • 3. Ser ikkje at meldinga om oppstart er i strid med nasjonale føresetnader og forventningar til arealpolitikken, men vil komma med følgjande innspel til meldinga om oppstart: - Krav til ROS – analyse og handtering av risiko i plan. - TEK 10 skal definera kva som er akseptabel risiko for flaum og skred. Alle risikohøve skal markerast på plankartet med omsynssone. Krav til risikoreduserande tiltak skal gå fram av føresegnene. - Vern av jordressursane er ein føresetnad for å nå målsetjingar om mattryggleik og auka matproduksjon. Visar til nasjonale forventningar om at kommunane bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstadsområde og store samanhengande LNF-område.	• 1 og 3. Vurdering rundt konsekvensutgreiing er i samråd med Meland kommune drøfta i oppstartsmøtet. ROS-analyse vert utarbeida i samband med reguleringsplanen, og risikomatrissa legg TEK 10 til grunn. Jordvern er grundig diskutert med Meland kommune i samband med planlegging av massehandtering i planområdet. Det er utført synfaring der særleg tilhøve i omsynet til jordvern vart kartlagt. Det er utarbeida eigne føresegnar for å sikre jordvern og handtering av massar. Vurdering etter naturmangfaldlova vert innarbeida i planskilddinga. I tillegg utarbeidast det ein marksikringsplan. Omsynssoner er synte i plankartet. • 2. Planen fylgjer PBL og rikspolitiske retningsliner for planlegging.

		Planlegginga må ta omsyn til desse landbruksareala. - Dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast etter naturmangfaldlova.	
3	Kystverket vest 19.01.2017	• 1. Påpeiker at delar av planområdet går ut i sjø og bi-lei 2257 – Flatøyosen. • 2. Gjer merksame på at alle tiltak som kan påverke tryggleik eller framkomme i sjøområda krev løyve etter Hamne- og farvasslova frå Kystverket. Ber om at dette vert teke inn i føresegnene. • 3. Ynskjer planen på høyring når denne føreligg.	• 1. Plangrensa er i løpet av planprosessen redusert, og ein legg ikkje til grunn for planarbeidet at det vert fysiske tiltak ut i sjø. • 2. Tiltaket skal ikkje gå ut i sjø, og vil ikkje påverke framkomme eller tryggleik til sjøs. • 3. Kystverket vil få planen på høyring.
4	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne, Meland kommune 31.01.2017	• 1. Forutset at gang- og sykkelvegen vert universelt utforma både med tanke på stigningstilhøve og belegg. • 2. Varslar at vedtaket er eit enkeltvedtak som kan klagast på, jamfør Forvaltningslova (fvl) § 28. Klagen skal sendast skriftleg til det forvaltningsorgan som har gjort vedtaket.	• 1. Ein har som mål at heile strekninga skal kunne oppnå krava til stigning for universell utforming. Belegg vert sklisikkert. • 2. SVV tek imot dette vedtaket som ein merknad til planarbeidet etter Plan- og bygningslova. Planen har ein eigen saksgong og skal til høyring og politisk handsaming hjå kommunen.
5	Norges vassdrags- og energidirektoratet 09.02.2017	• 1. Påpeiker at ved eventuelle kryssingar av bekkane må bruer og kulvertar planleggast med tilstrekkeleg kapasitet. Opplyser om hyppigare episodar med ekstremnedbør som har og vil leie til ytterlegare skadar som følge av overvassflaumar. For alle vassdrag med nedslagsfelt mindre enn ca. 100 km² må ein rekne med minst 20 % auka flaumvassføring i løpet av dei neste 50-100 år. • 2. Opplyser om at ein høgspenteleidning som er ein del av regionalnettet kryssar planområdet ved Moldekleiv. • 3. Opplyser om at sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjonar og andre større kraftleidningar som treng konsesjon etter energilova er unnateke frå PBL. Slike større høgspenningslinjer og transformatorstasjonar skal settast av	• 1. Ein søker å finna ei løysing som minimerer inngrep i vassdrag. Alle kulvertar og røyr skal dimensjonast for 200-årsflaum med 50 % klimapåslag. Dette vert handtert i eigen VA-rammeplan. • 2. Informasjon om kryssande leidningar vert teke med i planomtalen og føresegner der dette er naturleg. • 3. Omsynssone for høgspent inngår i plankartet.

		som omsynssoner (PBL § 11-8 d/kode H740) i plankartet.	
6	Eldrerådet, Meland kommune 10.02.2017	• 1. Ynskjer at grøntarealet mellom vegbane og gs-veg sløyfast, elles går det med for stort areal. • 2. Påpeiker at det er viktig å lage gode omkøyringsvegar i anleggsperioden som må vera klare til anleggsstart.	• 1. Val av vegstandard er gjort i samråd med vegeigar Hordaland fylkeskommune og er i tråd med Statens vegvesen sine gjeldande vegnormalar. Evt. fråvik frå standard og vurderingar av grøntareal, anna veggrunn og anleggsgjennomføring vert vurdert undervegs i planarbeidet. I område med arealknappheit er det gått ned på bredde av rabatt og lagt inn rekkverk. • 2. Dette vert vurdert undervegs i planarbeidet og vil inngå som ein del av byggeplanfasen.
7	Statens Vegvesen 13.02.2017	• 1. SVV har bestilt planarbeidet på vegne av Hordaland fylkeskommune. • 2. SVV slutar seg til målsetnadene for planarbeidet.	• 1 og 2. Vert teke til orientering.
8	BKK Nett 17.02.2017	• 1. Opplyser om at dei har etablerte nett-anlegg i kommunen og etablerer og drifter straumnettet (høgspenst og lågspenst fordelingsnett). Gjer merksam på at det i planområdet må takast høgde for framtidige og eksisterande anlegg det er naudsynt for BKK å etablere og drifta. • 2. Opplyser om at dei har elektriske anlegg i planområdet og legg ved kart med oversikt over desse, samt ei liste over føresetnadar for at kartet kan nyttast. • 3. Opplyser om at eksisterande 132 kV kraftleidning Seim-Meland kryssar planområdet og omhandlande fylkesveg. Denne skal ha omsynssone i plankart, jf. PBL § 12-6. • 4. Ynskjer ikkje å flytte eller kable kraftleidning. Ved ei omlegging stiller dei ei rekke krav: - Det må i plan settast av plass til ny trasé. - Den som krev høgspentanlegget flytta eller erstatta må bera alle kostnader.	• 1 og 4. Ein søker gjennom planarbeidet å finna optimale løysingar og val av tekniske løysingar og traséval. • 2 og 3. Vert teke til orientering.

		- Ny trasé må ha rettigheter med like gode vilkår som dei eksisterande traséane. - Eventuelle nye kablar eller luftleidning som skal erstattast må ha overføringskapasitet som i dag. - Eventuelle krav om omlegging av eksisterande anlegg må meldast inn til BKK Nett i god tid før omlegging må vera ferdig utført. Omlegging kan vera tidkrevjande og med fordel takast omsyn til ved utarbeiding av føresegna og særskilt rekkefølge for gjennomføring. - Om tiltak skal gjerast på omhandlande kraftleidning kan det verta naudsynt å stilla krav til tider på året utkopling må vera avgrensa til og lengda på utkoplinga. - Omlegging av overføringar med spenning høgare enn 24 kV fordrar at BKK Nett søkar NVE om endringar. Endring fordrar mellom anna at ein finn ekstern evne og full kostnadsdekning. • 5. Innanfor planområdet har dei fleire 22 kV luftleidningar, 22 kV jordkabelanlegg og nettstasjonar. Omlegging av desse fordrar ein del omsyn: - Fleire av luftleidningane kryssar fylkesvegen og kan komme i konflikt med tiltaket. Dersom planen forutset omlegging av eksisterande høgspantanlegg, må det settast av plass til nye traséar for leidningar og/eller kablar og areal til nettstasjonar. - Den som krev å få eit høgspent-anlegg flytta eller lagt om må bera kostnadane sjølv. - Ynskjer ein tidleg dialog omkring moglegheita for legging av jordkabel i gang- og sykkelveg. • 6. Seier det er viktig med tidleg informasjon ved eventuelle behov for forsterkningar, endringar eller omleggingar av elektriske installasjonar.	• 5. Veglys må flyttast som følge av vegutbetring og etablering av gs-veg. Ein søker å oppnå optimale løysingar i høve til fri høgde. • 6. Vert teke til orientering
9	Formannskap i Meland kommune, ved Ordførar Øyvind H. Oddekalv	• 1. Minner om godkjend reguleringsplan frå Hatleberget til Moldekleiv og meiner vidare arbeid	• 1. Statens vegvesen har hatt eigen dialog med representantar frå formannskapet og

	26.02.2017	bør ta utgangspunkt i denne reguleringsplanen. • Har to hovudinnspel til det vidare reguleringsarbeidet: • 2. Vegstandard. Meiner fleire omsyn tilseier at ein må velje ein trasé som er maksimalt 9-10 m brei. Dette sikrar omsynet til natur og kulturlandskapet langs traséen. Er kjend med at det er HFK, som avgjer vegstandard og vil ta initiativ til at dei vel ein annan vegbreidde enn det som vart presentert på folkemøte (12-13 m). • 3. Framdrift. Påpeikar at det på folkemøte vart presentert ein framdriftsplan som antyda oppstart på prosjektet 2020 og vegopning 2022. Meiner dette er ein for defensiv tidsplan då bebuarane i området har hatt ein meir eller mindre ferdigregulert vegstrekning sidan 2009. Har oppfatta at det heile tida har vore snakk om oppstart på prosjektet i 2018 og meiner dette framleis må stå ved lag. Ber om at det vert gjeve fortløpande løypemeldingar til formannskapet der det vert gjort greie for status og framdrift.	administrasjonen undervegs i planarbeidet. Gjeldande reguleringsplan har fleire manglar og dekkjer ikkje SVV sitt behov for dette området. Det manglar mellom anna rigg og anleggsområde og 800 m av strekninga er ikkje regulert. I tillegg er vegstandarden på eksisterande reguleringsplan ikkje i høve til gjeldande vegnormalar. Dagens plan dekkjer heller ikkje behovet ved vidare utbygging i området. • 2. Ny reguleringsplan vert planlagt etter gjeldande vegnormalar, og vegstandard som skal liggje til grunn for reguleringsplanen er vald i samband med vegeigar Hordaland fylkeskommune v/Fylkesvegrådet. • 3. SVV hadde møte med Formannskapet sine representantar 15. mars 2017 der det vart informert om kvifor ein har antyda vegopning i 2022. Etter at ein reguleringsplan er vedteken er det fleire tidkrevjande prosessar, mellom anna grunnnerverv, som må på plass før igangsetjing. Formannskapet vil verta haldt løypande orientert om prosessen.
10	Meland Idrettsråd v/Bjørn Tore Hesjedal 17.01.17	• 1. Opplyser om at Idrettsrådet sitt største idrettsanlegg ligg på Fossemyra og vil verta omfatta av denne utbygginga. • 2. Idrettsrådet er opptekne av at mjuke trafikantar skal kunne ferdast trygt på vegen til og frå skule og fritidsaktivitetar både sommar og vinter. Dette ser dei som ei forutsetning for ei stor vegutbygging i nærmiljøet.	• 1 og 2. Dette er teke til etterretning. Fortau vil verta regulert som ein del av Fossekrysset. Vegen oppover mot Fosse er kommunal og inngår ikkje i dette planarbeidet.
11	Hordaland Fylkeskommune, 18.08.17	• 1. HFK minner om at registreringar av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i planlegginga. •	• 1. Allereie registrerte kulturminne har vore med i vurderingar kring traséen frå fyrste stund. Resultata frå dei

	(Oppstartsmelding til fylkeskommunen vart feilsendt, og dei fekk oppstartsmelding ettersendt juni 2017).	• 2. Ein har nyleg oppdatert vernestatus på kulturminne Askeladden ID. 151124 på Fosse. Ein ber om at justert avgrensing vert teken omsyn til i vidare planlegging. • 3. HFK ser det som naudsynt med ei arkeologisk registrering innanfor planområdet. Dei sender med kostnadsoversikt. • 4. Det bør vurderast om nokre av dei SEFRAK-registrerte bygga langs strekninga bør ha omsynssone H570 knyt til seg. • 5. ergens sjøfartsmuseum ber om å få undersøke sjøbotn ved Litlebergen om det vert aktuelt med utfylling i sjø her. • 6. HFK og Skyss ber om at ein særleg ser på trygg tilkomst for brukarane av haldeplassane langs strekninga. Dei ynskjer å vera i dialog om utbetringar og endringar som har konsekvensar for kollektivtransporten.	nye utgravingane vil komme seint inn i prosessen, men ein vil søke å ta omsyn så langt råd er. • 2. Dette er teken omsyn til. • 3. OK. • 4. Det er knyt eigen omsynssone og føresegner til kulturminne. • 5. Det vert ikkje aktuelt med utfylling i sjø. • 6. HFK og Skyss vert haldne orientert.
Innspel frå private høyringspartar			
12	Sundet Utvikling AS Arne Giertsen Fekk frist utsett til 24.02.17	• 1. Er overraska over at det er valt å sende ut varsel om ny reguleringsplan for Fv. 5310 då det allereie føreligg ein godkjend reguleringsplan frå Hatleberget til Moldekleiv. • 2. Regulering av Fv. 5310. I lys av at dette er eit prioritert prosjekt, samsvarar ikkje dette med den tidsplanen som vart lagt fram på folkemøte. I tillegg vil ein ny reguleringsplan medføra omfattande meirkostnadar. Føreslår difor at ein byggjer vidare på eksisterande reguleringsplan. Påpeiker at Fossekrysset og strekninga frå Fossekrysset til Hatleberget har lågare prioritet på Nordhordlandspakken og kan utførast seinare. • 3. Vegstandard. Tilrår og føreslår å oppretthalde total vegbreidde frå godkjend reguleringsplan. Meiner behovet vil vera avgrensa i mange tiår framover.	• 1. Godkjend reguleringsplan har fleire manglar i høve til Statens vegvesen sitt behov, og dekkjer heller ikkje heile strekkingen som no skal regulerast. • 2. Tiltaket med vegutbetring, inklusive g/s-veg, skal vera frå Fosse til Moldekleiv. Fossekrysset i seg sjølv har liten innverknad på framdrifta til ny reguleringsplan. • 3. Vegstandard er i samsvar med SVV sine gjeldande vegnormalar, og val av vegstandard som skal liggje til grunn for planlegginga er gjort i samråd med vegeigar Hordaland fylkeskommune v/Fylkesrådet. Vald standard er ein utbetningsstandard, sett for å auke trafikktryggleiken for både mjuke trafikantar og motoriserte køyretøy, og med

		• 4. Tidsplan for utviklinga. Meiner det er fleire grunnar til at det hastar med å få utbetra vegstrekninga: - Det har vore bygge- og deleforbod på strekninga i lengre tid, noko som er uholdbart. - Det er naudsynt for tryggleiken. - Strekninga står på førsteplass på prioriteringslista for vegprosjekt i Meland kommune. • 5. Politiske føringar. Meland kommune er eigar av reguleringsplan for Fv. 5310, og skal gjera vedtaka. Ein forventar at føringar gitt av politikarar og formannskapet vert overhaldt.	tanke på framtidig utbygging og utvikling langs hovudvegen. • 4. Formannskapet vert orientert om framdrift som i stor grad er bestemt av normal saksgang for reguleringsplanar. • 5. Formannskapet og SVV har tett dialog.
13	Åse Grønsnes og Trond Oddekalv Gnr. 26, bnr. 50 06.02.17	• 1. Påpeiker at planen vil føra til inngrep på deira eigedom og har merknadar: • 2. Ynskjer målingar og registreringar av huset før utviding av vegen med tanke på ev. setningsskadar m.m. etter sprengingsarbeid. • 3. Ynskjer ny mur på eigedommen. Ynskjer omsyn til fylgjande: • 4. Kulturminne langs traséen vert godt ivaretekne. • 5. Ny, utvida veg skal ikkje leggja til rette for auka fartsgrenser (no 50 km/t), då dette framleis vil vera skuleveg, samt ha mange kryssingspunkt. • 6. Synes det hadde vore flott om gs-vegen hadde vore lagt på sida av elva, t.d. frå Litlebergen til Moldekleiv. Dette vil gjere utmarka meir tilgjengeleg og har stor verdi for turgåar, mosjonistar og syklistar. Påpeiker at Meland manglar ein tilrettelagt turveg og at GS-veg med denne plasseringa vil verta mykje nytta. • 7. Ynskjer tilrettelegging for turgåarar til Krossfjellet frå Midtsundet.	• 1. Grunneigarar vert kontakta direkte i samband med grunnervvervsprosess etter vedteken reguleringsplan. • 2. Handterast i byggeplan. • 3. Utforming av murar vert løyst i byggeplan. • 4. Kulturminne vert ivareteke så langt det er mogleg. Dette er ein del av planprosessen og dialog med ulike høyringsinstansar. • 5. Dimensjoneringar av ny veg følgjer gjeldande vegnormalar og legg opp til 60 km/t. Skilting av fartsgrense vert ikkje sett i reguleringsplan, men løysast i byggeplan. • 6. Traséalternativ for GS-anlegg vert vurdert i planarbeidet. • 7. Vert teke til orientering. Vert lagt inn i plan.
14	Ruth Synnøve Røvik-Larsen Gnr. 25, bnr. 65 08.02.17	Trekk fram nokre punkt dei ser med bekymring på og ynskjer skal takast med i vidare detaljregulering; • 1. Eigedommen ligg allereie tett på veg og breiddeutviding og ny gs-veg vil med stort sannsyn innebera ekspropriering av areal frå deira eigedom. Dette vil innebera verdiforringing då vegen kjem tettare	• 1. Bygningens nærheit til tiltaket og grunnforhold gjer at eigedommen innløyast. Innløyasing, grunnerverv og kompensasjon for

		på bygg og vil leggja begrensing på framtidige ynskjer om å etablera betre parkeringsmoglegheiter. • 2. Noverande åtkomst til eigedom går rett frå eksisterande veg, og vil med utviding mot vest sannsynlegvis måtte re-etablerast. • 3. Ynskjer støyskjerming/tilplanting. • 4. Har behov for støttemur grunna bratt terreng. Ynskjer at drenering ivaretakast. • 5. Føreslår moglegheita for ein alternativ trasé for ny gs- veg vest for eigedommen, eller at ein med ei utviding av fv. 5310 mot austsida av eksisterande veg til dømes kan nytta brufundament på bratte parti.	verdiforringing vert løyst i eigen prosess. • 2, 3 og 4. Eigedommen innløyast. • 5. Ein vurderer fleire alternative løysingar i planarbeidet, og innspelet vert tatt inn i vurderingane.
15	Leiv Jan Fosse Gnr. 25, bnr. 1, 17 og 19 16.02.2017	• 1. Opplyser om at gnr. 25, bnr. 19 har avkøyrse til fylkesvegen i Fossekrysset og går inn til fellesareal ved sjøen for gardsbruka på Fosse. Meiner denne er problematisk/trafikkfarleg og må vurderast å leggjast om. • 2. Opplyser om at gnr. 25/bnr. 17 er under regulering til bustad og næringsføremål og at ein kan vurdere å leggje eit riggområde/deponi her.	• 1. Avkøyrse vert lagd om i reguleringsplanen. • 2. Vert teke til orientering.
16	Kristine Fluge og Haakon Aase Gnr./bnr.: 26/5, 26/17, 26/28, 26/29, 26/46, 26/72, 26/127. 16.02.2017	• Driv aktivt jordbruk på gnr. 26, bnr. 5 med tilhøyrande eigedomar. Har fleire innspel til planarbeidet: • 1. Litlebergen. Påpeiker at dette først og fremst er eit bustadområde og ikkje ei gjennomfartsåre. • 2. Vegbreidde. Kan ikkje sjå at vegbreidda det er lagt opp til kan la seg gjera utan at det gjer stor skade på tettstaden og dyrka mark. Meiner vegbreidda bør reflektere bruk. Føreslår å lage fortau, eventuelt med eit sykkelfelt i køyrebanen. Meiner i tillegg det er viktig at vegen ikkje vert laga så brei og «god» at bilistane passerer utan å ta omsyn til aktivitetane langs vegen. • 3. Fartsgrense. Ynskjer ei fartsgrense på 50 km/t gjennom tettstaden og fartsdumpar der det fell naturleg at menneske kryssar vegen. • 4. Alternativ trasé. Legg ved kart over alternativ GS-veg, som går parallelt med hovudvegen i utmarka. Traséen	• 1. og 2. Vert teke til orientering. Ein søker med planen å finna løysingar som tek omsyn til bumiljø og dyrka mark. Dimensjonar for ny veg følgjer gjeldande vegnormalar. Busstoppet ved eigedommen vert flytta sørover for å redusere inngrep i dyrka mark. I tillegg skal areal mellom ny GS-veg og dyrka mark bakkeplanerast og utformast med ein helling slik at arealet kan reetablerast og nyttast til dyrka mark. I område med arealknappheit er det gått ned på bredde av rabatt og lagt inn rekkverk. • 3. Fartsgrense og andre skilt ved fylkesveganlegget vert

		får då beinare strekkje for syklistane og ein tek vare på kulturminne. Meiner folk vil nytta denne aktivt til turgåing. Steingarden som ligg langs denne traséen vil måtte vølast. Foreslår alternativt å nytte vegen i Litlebergen forbi Båtforeininga og laga ny GS-veg langs sjølina mot Fosse. • 5. Avkøyrse. Ynskjer at avkøyrse frå hovudveg til løe og eigedomar på vestsida av vegen (26/5, 26/28, 26/29, 26/46, 26/72), som er einaste tilkomst til fjøs, utmark og eigedommar, ikkje må verta brattare eller ringare på nokon måte. • 6. Tilkomst. Legg ved kart som syner gardsdrift med naudsynte tilkomst. Ynskjer moglegheit til å flytte dyra på same sett som i dag og at maskinar har lett tilgjenge. Gnr. 26, bnr. 127 er eit beiteområde som dei må ha tilgang til med traktor/beitepussar, og moglegheit til å føre dyr inn og ut av området. • 7. Elvemur. Viser til vedlagt kart og ei elv med delvis tørrmura elvemur. Dei tenkjer å mura opp att skadde delar av elvemuren, men vil ikkje gå i gang før dei veit kva vegvesenet tenkjer her. Tidlegare vegutvidingar og endra elvelaup/manglande sikring har ført til at dette området i dag er utsett for jorderosjon. • 8. Jordvern. Påpeiker at omsyn til jordvern må vera eit absolutt krav når vegutbetring planleggjast. Dei har allereie mist store stykke av dyrka mark og ynskjer difor ikkje at vegen skal føre til tap av matjord på deira eigedom. Vert jord grave vekk krev dei at den tilbakeføres til dei. Viser til vedlagt kart. Dei leiger eit beiteområde hjå nabo, Knut Aase, gnr. 25, bnr. 1. og dersom vegen gjev for store inngrep i desse områda, mister dei verdifullt beiteområde. • 9 Kulturminne. Meiner det er uakseptabelt at vegarbeida skal føra til skade på jordkellar, som er eit viktig kulturminne. Nokre parti av elvemurane er sær gamle medan nokre parti er av nyare dato og skriv	ikkje fastsett i reguleringsplan, men vert løyst i byggjeplan. • 4. Ei vurdering av dette alternativet vert gjort som ein del av planarbeidet. Alternativ gs- veg ville gje stor stigning og ikkje vera universelt utforma. Det er for tryggleikskjensla heller ikkje ønskeleg med ein GS-veg som ligg utanfor synsfelt frå veg og bustadsområde. • 5. Vert teke til orientering. Avkøyrse vert flytta til gamal trasé kor stigningsforholda er mindre. • 6. Vert teke til orientering. Det skal takast særleg omsyn til drift av landbrukseigedomar. Dette skal sikrast i både plankart og føresegnar. • 7. Temaet vil verte handsama i VA- rammeplan, og løysing vert skildra i planomtalen. Detaljar rundt det anleggstekniske og utfordringar med jorderosjon må løysast i byggeplan, og er sikra gjennom innspel til YM-plan. • 8. Jordvern er høgt prioritert gjennom planprosessen og SVV er i tett dialog med Alver kommune om dette. Ein skal og sikra mest mogleg dyrka mark gjennom ein marksikringsplan, i tillegg til at ein set krav til korleis ein skal handtera mellombels lagring av dyrka mark i anleggsperioden i reguleringsplanen sine føresegnar. • 9. Ein viktig del av planprosessen er å planleggja veg og g/s-veg etter gjeldande vegnormalar og krav gitt av fylkesvegrådet, samstundes som ein søker å ivareta andre interesser som kulturminne,
--	--	---	---

		seg frå førre vegomlegging. Visar til kart. På gnr. 26, bnr. 5 er det eit kulturminne, ein tørrmura hagemur som ligg tett inn til kommunal veg. Denne fører ned til det gamle kaiområdet og til båtföreininga og vidare opp til hovudvegen att. Krev at eventuell omkøyning må organiserast utanom denne vegen for ikkje å skade muren og at sikringstiltak må settast i verk for å hindre ulukker. • 10. Synfaring. Inviterer til synfaring på eigedomen.	vassdrag og jordvern langs med fylkesvegen. • 10. Synfaring vart gjennomført med grunneigarar på eigedomen 24.02.2017.
17	Aud Sølvi Fosse Drengenes Gnr. 25, bnr. 11 og 16 17.02.2017	• 1. Opplyser om at det er opning i rekkverk ved fv. 5310 der det går ein sti ned til eigedom gnr. 25, bnr. 11. Ber om at detaljreguleringa tek omsyn til eigdommen og sikrar tilkomst til denne. • 2. Opplyser om at gnr. 25, bnr. 11 og 16 er medeigar i gnr. 25 sitt fellesareal ved Fossesjøen og ber om at fellesarealet til gardane sine interesser ivaretakast i reguleringsplanen.	• 1. Gangtilkomst vert sikra. • 2. Vert teke til orientering.
18	Reidar Øvretveit (leder Austebygda Fritidspark) og Morten Røstad (nestleder Austebygda Fritidspark) Gnr.27 , bnr. 11 og 13	• Austebygda Fritidspark ynskjer at moglegheita for riggplass på nabotomta til fritidsparken vurderast. Dette då dei seinare kan nytte det planerte området til utviding av eksisterande anlegg.	• Området ligg for langt unna fylkesveganlegget. Det er ikkje tilstrekkeleg tilkomst jf. Store køyretøy i anleggsperioden. Forslaget vurderast å utgjere uakseptabel risiko- og/eller konfliktnivå mot myke trafikantar, då spesielt skolebarna som passerer her dagleg.

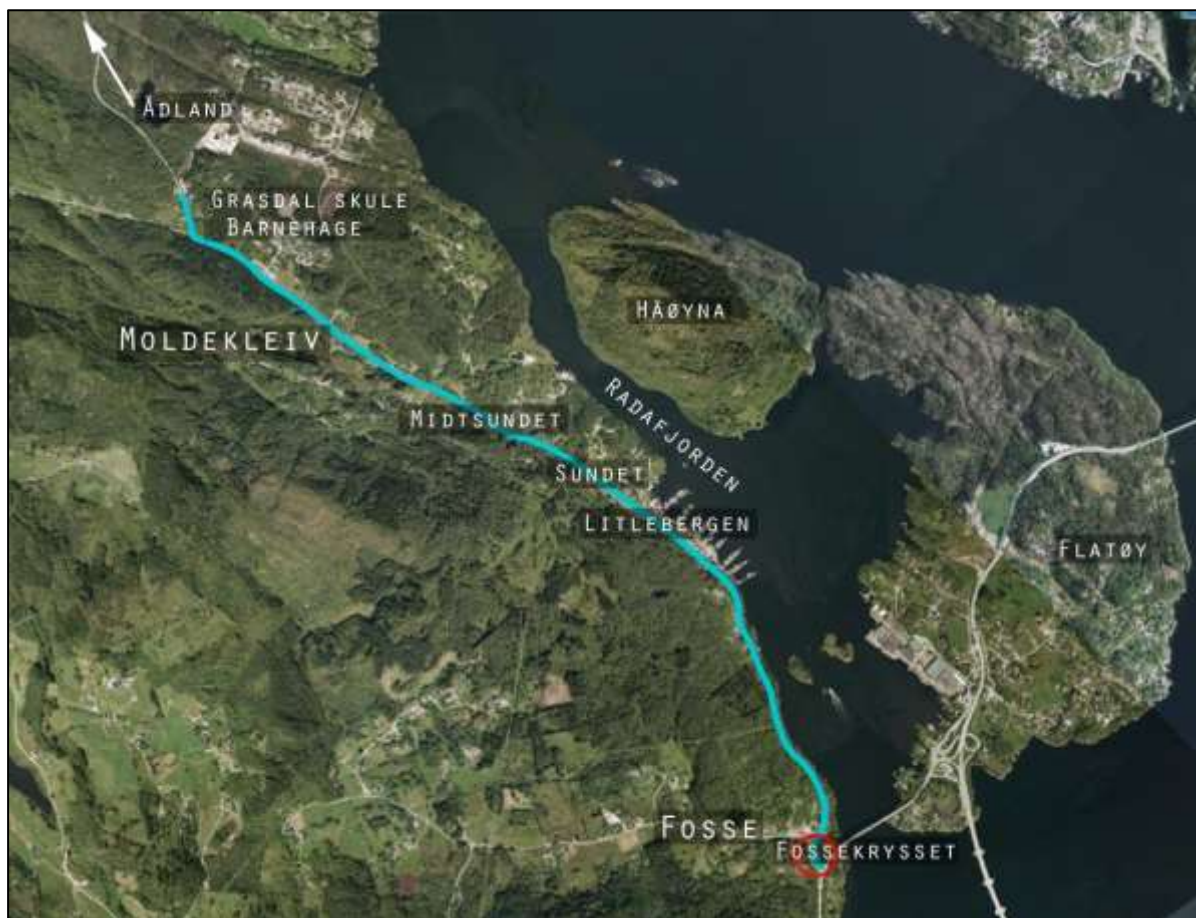
2 PLANOMRÅDET I DAG

2.1 Planområdet

Planområdet ligg i Alver kommune (tidlegare Meland) i Nordhordland, og følgjer fv. 5310 frå Fosse i sør, til Moldekleiv i nord. På fv. 564 frå Knarvik kjem ein til Fossekrysset, der fv. 564 *Rosslandsvegen* går vidare til kommunesenteret Frekhaug, medan fv. 5310 *Ådlandsvegen* går vidare til Litlebergen, Moldekleiv og Ådland.

Planområdet fell delvis saman med strekninga som av tidlegare Meland kommune vart regulert gjennom reguleringsplan for Hatleberget – Skarpeneset i 2009, men tek no med seg heile strekket frå Fossekrysset til Moldekleiv. Frå Moldekleiv og nordover legg ein til grunn at eksisterande plan framleis skal vera gjeldande. Fossekrysset vart utbetra i 2016, men har ikkje optimal veggeometri for dei trafikkmengdene som skal gjennom krysset, og vert i dag rekna som eit trafikkarleg kryss. Forutan trafikken på Ådlandsvegen skal krysset og ta unna for trafikk frå bustadområda på Fosse.

Strekninga som skal regulerast er i overkant av 3.5 km lang. Frå Fosse fylgjer vegen Radafjorden fram til Litlebergen. Herifrå går vegen gjennom område med dyrka mark, beitemark og skog fram til Moldekleiv. Det er nokre einebustadar, hytter og landbrukseigedommar langs vegen, forutan skule, barnhage, forsamlingshus og båthamn.



Figur 9; Strekninga bevege seg gjennom område med naturressursar, bustadområde og tenesteyting. Strekninga, Fv. 5310 er synt i blått. Grunnkart henta frå Googlemaps, 2017.

2.2 Eksisterande vegnett

Køyreveg

Strekninga som skal regulerast utgjer om lag 3,5 km av fv. 5310 Ådlandsvegen, der ÅDT frå 2015 er målt til 2200 i Fossekrysset og 1700 mellom Fosse - Moldekleiv. I år 2040 forventar ein at trafikkmengda vil auke til ÅDT 3600 i Fossekrysset og ca. ÅDT 2800 mellom Fosse – Moldekleiv.



Figur 10; Frå fv 564 og Fossekrysset. I bakgrunnen ser ein Nordhordlandsbrua over til Flatøy.



Figur 11; Frå starten av strekninga på Fosse. Flatøy industriområde i bakgrunnen.



Figur 12; Biloppstilling og kryss/avkøyrse til fritidsbustader før Litlebergen. Foto: SVV.

Vegen har varierende standard med vegbreidde på rundt 4,5 – 5 meter, men nokre stadar er han heilt nede i 3,5 meter breidde. Vegen tilfredsstillar ikkje krava i N100 i høve til breidde, geometri og sikttilhøve. Fartsgrensa er i dag 50 km/t på heile strekninga med unntak av ei strekning på 600 meter frå Fosse til Hatleberget, der fartsgrensa er 80 km/t.



Figur 13; Sideveg til Litlebergen kai. Foto: SVV.



Figur 14; Fylkesvegen går i gjennom gardstunet på Sundet.



Figur 15; Vegen er fleire stader nede i ei breidde mot 3,5 meter. Foto: SVV



Figur 16; Slutten av strekninga. Til høgre fortsett Ådlandsvegen, medan fv.246 Håtuftvegen startar rett fram. Foto: SVV.

Gang- og sykkeltilbod

Med unntak av Fossekrysset manglar strekninga tilbod for gåande og syklande.



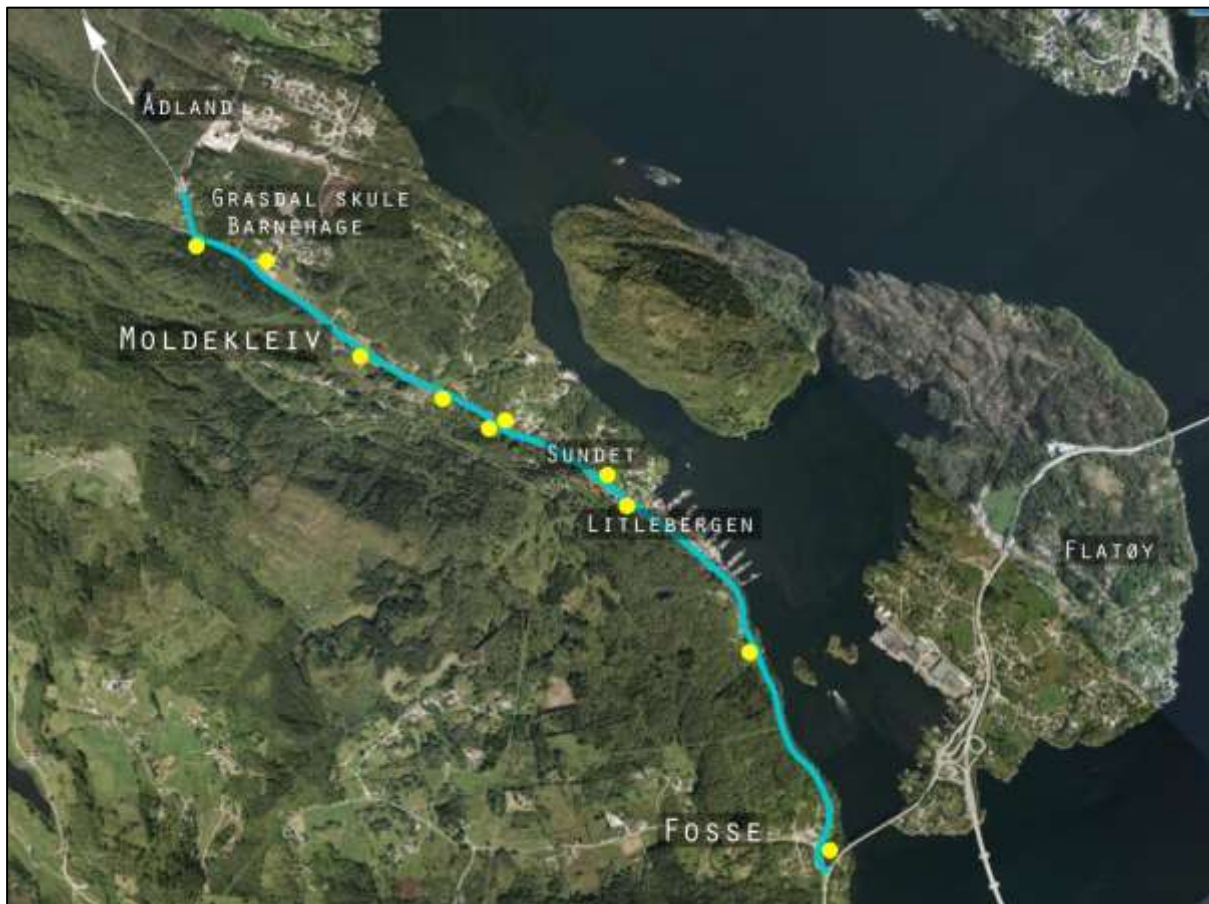
Figur 17; Gang- og sykkeltilbod ved Fossekrysset. Fortau og gangveg til busstopp.



Figur 18; Det er ikkje noko tilbod for gåande og syklande mellom Fosse og Moldekleiv. Foto: SVV.

Kollektiv

Det er fleire busstopp langs strekninga. Busstoppet på Fossekrysset (Fossesjøen) har busstur og universell tilrettelegging. Resten av busstoppa langs strekninga har varierende fasilitetar, nokre har busstur, medan andre berre har kantstopp og skilt.



Figur 19; Busstopp langs strekninga er markert i gult. Grunnkart henta frå Googlemaps, 2017.

Avfallshandtering

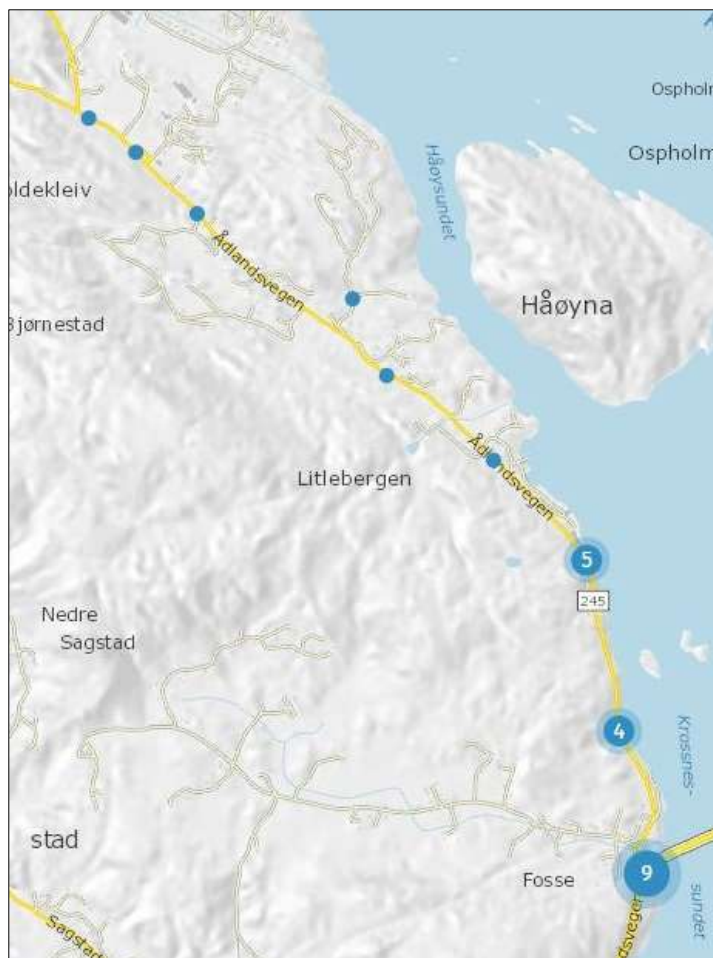
Renovasjonsselskapet i Alver, NGIR, har i dag følgjande stoppestadar som vist på Figur 20 ved tømning av rest- og papiravfall.



Figur 20; Stoppestadar for NGIR, henta frå GPS-registrering i avfallsbilane.

2.3 Trafikktryggleik

Det er registrert fleire ulykker langs heile strekninga. Med unntak av ulykkene knytt til Fossekrysset var dei fleste ulykkene relaterte til utforkøyring.



Figur 21; Ulykker langs strekninga, 2000-2018. Kart og tal henta frå NVDB.

Ved Fossekrysset er det registrert ni trafikkulykker mellom 2000-2018. Syv av desse var bilulykker, medan ei var ei MC-ulykke og ei involverte fotgjengar som kryssa vegen. Syv vart lettare skadd i desse ulykkene, medan tre vart alvorleg skadd. Ein av dei alvorleg skadde var fotgjengar, medan dei to andre var involvert i bilulykker.

Mellom Fosse og Litlebergen er det registrert ti ulykker. Sju av desse var bilulykker der to førarar vart alvorleg skadd og fem vart lettare skadd. På den eine ulukka vart ein passasjer lettare skadd. Tre av ulykkene var MC-ulykker der ein vart svært alvorleg skadd og to vart lettare skadd. Dei fleste ulykkene er utforkøyringar.

Mellom Litlebergen og Moldekleiv er det registrert fire ulykker. Av desse var tre bilulykker der ein vart alvorleg skadd og tre lettare skadd. Ein av ulykkene var ei MC-ulykke der ein vart lettare skadd.

Det er og utført barnetråkkregistrering i tidlegare Meland kommune der Ådlandsvegen var ein del av registreringsområdet. Resultatet synte at skulebarn meinte delar av strekning ikkje var trygg å ferdest på for mjuke trafikkantar. Sjå kap. 2.8.

2.4 Skredfare/ Flaumfare/ Grunntilhøve

Alver høyrer til landskapsregion 21, der det til dels er lite lausmassar. Eit tynt og/eller usamanhengande morenedekke dominerer, ofte i mosaikk med mykje bart fjell. Sva og bergkollar med ei klar, rund støtside og ei markert, oppsprukke leside (Skog og landskap, nijos, 2017).

Det er ei viss fare for jordskred og snøskred langs strekninga. Faresone for ras- og skred (H310) ligg inne i kommuneplanen på om lag heile strekninga frå og med Hatleberget til Moldekleiv. Figur 23 og Figur 23 syner terreng langs strekninga der snøskred kan utløysast og områda som kan nås av skreda. Dette er skredfare basert på matematiske tilhøve rekna ut i frå at ein her finn bratt terreng. Det er ikkje registrert reelle hendingar med jord-, stein- eller snøskred på strekninga (NVE, skredregistrering, 2017).



Figur 22; Jordskredfare. Grunnkart og data henta frå NGU.



Figur 23; Snøskredfare og utløsningsområde. Grunnkart og data henta frå NGU.

I samband med dette planarbeidet er det føreteke geotekniske undersøkingar (vedlegg 7) som syner at det langs strekninga likevel er parti med til dels mykje lausmasser. Geoteknikkar har uttalt fylgjande om rasfare;

Steinsprang / Stabilitet bergart

Steile bergskrentar sør for traséen kan teoretisk vera lausneområde for steinsprang. Sprekkegeometrien er derimot gunstig med tanke på stabilitet i desse skrentane. Det finns ikkje spor etter ferske nedfall i området. Ut i frå dette vurder ein sannsynet for steinsprang å vera lite.

Bergarten sin foliasjon gjer at ein nokre stader kan få ustabile flak i skjeringar. Justering av vinklar på skjering kan til ei viss grad redusere denne fara, men det kan likevel verta naudsynt med noko sikring/bolting.

Flaum- / jordskred

Terrenghelling, drensforhold og jordlag tilseier at flaum-/jordskred ikkje kan uteløkkast. Størst sannsyn vil det vera i samband med ekstreme nedbørperioder. Det kjem to bekkar ned fjellsida i området mellom p 1850 og 1900. Det er ei viss moglegheit for at desse kan erodere i lausmasser med ekstrem vassføring, og at flaum-/jordskred kan utløysast.

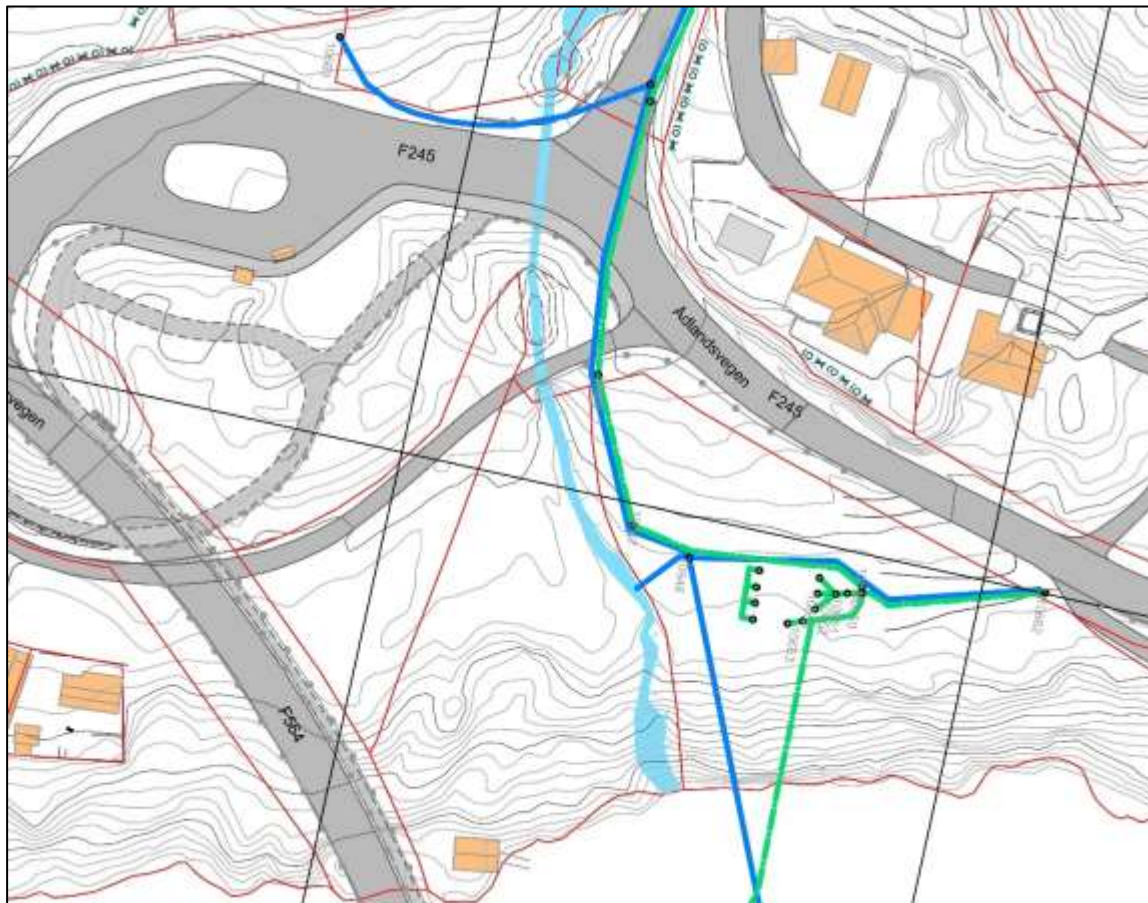
Snøskred

Klimatiske og topografiske tilhøve tilseier at sannsynet for snøskred er særst lite.

2.5 Eksisterande VA-, kabel- og leidningsnett

Vatn og avlaup

I planområdet er det offentlege vass- og avlaupsleidningar. I sørenden av prosjektet ligg det kommunal vass- og spillvassleidning i Fossevegen, desse kryssar planområdet før dei går ut i sjø. Spillvassleidninga er kobla inn på ein kommunal slamavskiljar, på nedsida av Ådlandsvegen, før den har utløp til Krossnessundet.

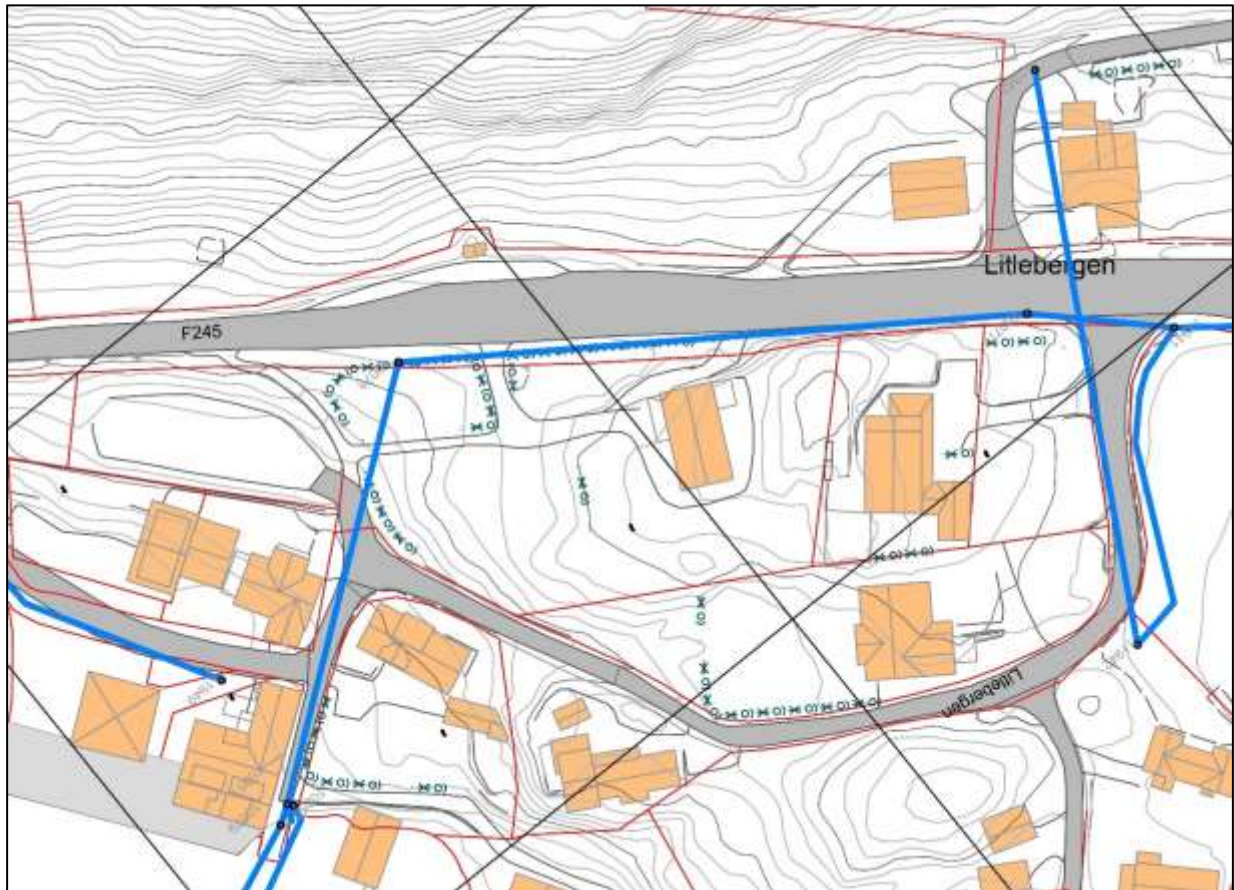


Figur 24; VA-anlegget i Fossevegen som fortsett ut i sjø. Vassledning synt i blått og spillvassledning synt i grønt. Kjelde: Teknisk plan.

Vidare nordover er det ikkje kommunale VA-leidningar i planområdet før ein kjem like nord for båthamna i Litlebergen. Her kjem det i land ein kommunal vassleidning som går opp til kommunal vasskum på nedsida av Ådlandsvegen. Deretter følgjer vassleidninga nordsida av Ådlandsvegen fram til den første avkøyringa til bustadane på Midtsundet. Der kryssar vassleidninga over til sørsida av Ådlandsvegen. Vassleidninga fortsett vidare langs Ådlandsvegen fram til Moldekleiv før ein på ny kryssar Ådlandsvegen.

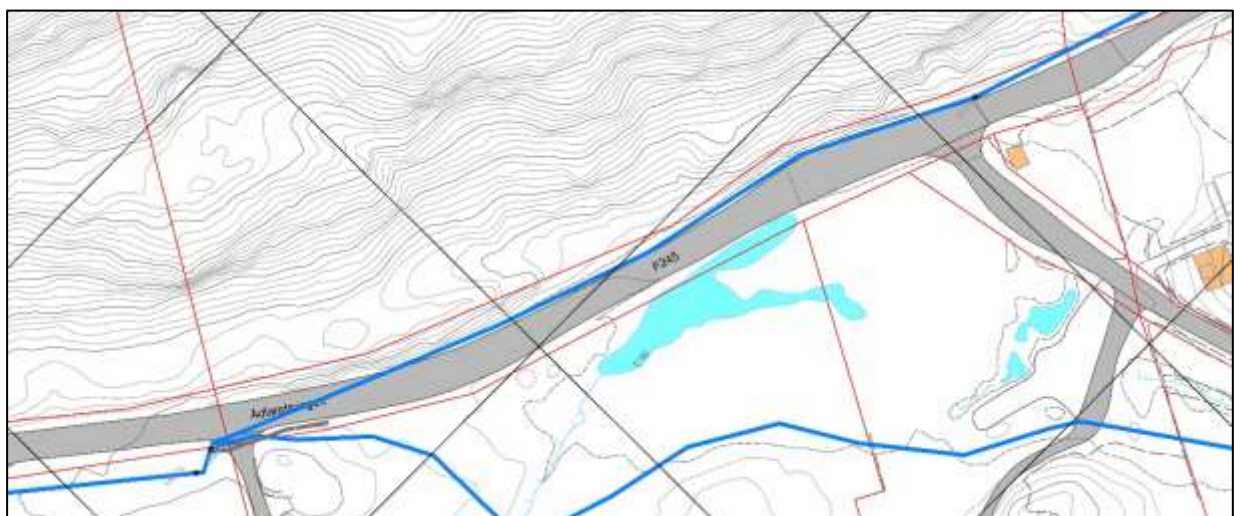


Figur 25; Utløp frå stikkrenna under Ådlandsvegen ved Fossekrysset.



Figur 26; Kommunal vassleidning som kjem i land i Litlebergen og fortsett langs Ådlandsvegen. Kjelde: Teknisk plan.

I avkøyringa til Hammaren og Moldekleivmarka er det ein vasskum der vassleidninga til Moldekleivmarka er tilkopla. Den kommunale vassleidninga fortsett vidare på nordsida av Ådlandsvegen fram til ein vasskum i avkøyringa til nokre private bustadar like nord for Grasdal skule. Herifrå kryssar ein vassleidning Ådlandsvegen og fortsett vidare langs vegen vestover. Den andre vassleidninga ligg på nordsida av ei myr før han fortsett langs Skarpenesvegen.

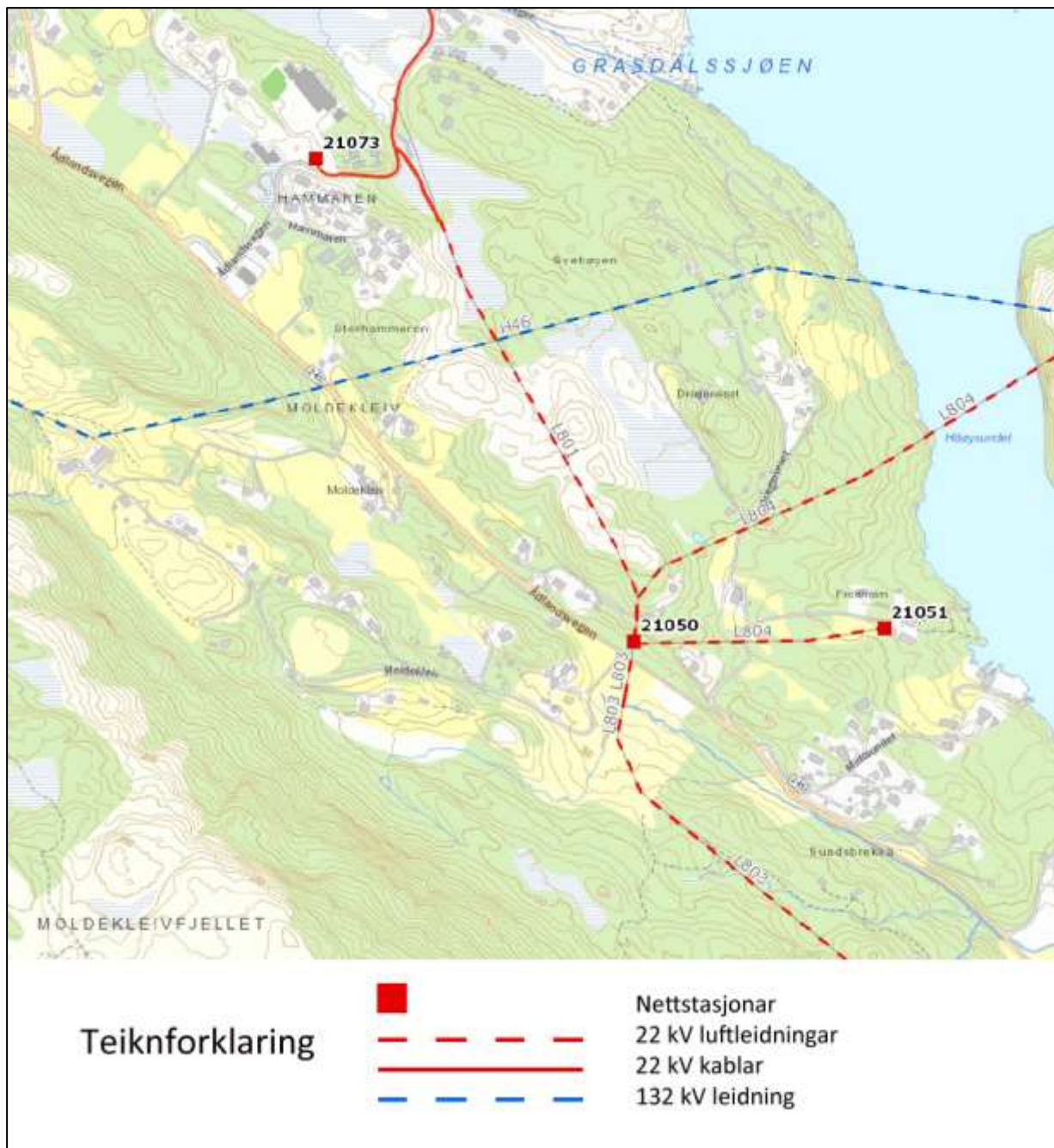


Figur 27; Vassleidninga fortsett vidare langs Håtuftvegen nordover og vidare langs Ådlandsvegen austover. Kjelde: Teknisk plan.

Overvatnet langs Ådlandsbekken vert i dag handtert med opne grøfter langs vegen og stikkrenner under vegen.

Kabel- og leidningsnett

BKK har elektriske anlegg i området. Dei har ei 132 kV kraftleidning som kryssar eksisterande fylkesveg nord for Moldekleiv. Dei har og fleire kV 22 leidningar som kryssar vegen i luftspenn eller bakken. 3 nettstasjonar ligg langs traséen. Sjå figur Figur 28 og Figur 29.



Figur 28; Leidningsnett Moldekleiv. Kjelde; BKK, 2017 (Kartet er ikkje nøyaktig)



Figur 29; Leidningsnett Litleberg - Fosse. Kjelde; BKK, 2017 (Kartet er ikkje nøyaktig)

2.6 Forureining

Luftforureining

Strekninga er ikkje spesielt luftforureina. På Flatøy er det markert ei verksemd med utslepp frå metallurgisk industri (miljøstatus.no, 2017), som saman med skipsfart er med på å påverke samla luftforureining i området. Delar av strekninga er markert med *middels* utslepp frå diffuse industrikjelder, forbrenning og innanriks skipsfart, medan resten av strekninga er markert med *noko låg* på desse.

Delar av strekninga er markert med *middels* utslepp av svevestøv frå diffuse industrikjelde og vegtransport. Delar av strekninga er markert med *noko høgt* utslepp av svevestøv frå forbrenning, medan resten av strekninga er markert med *middels* til *litt over middels* (miljøstatus.no, 2017).

Fossekrysset hadde i 2015 ein ÅDT på 2200 medan resten av strekning hadde ein ÅDT på 1700 same år. Det er forventa at trafikkmengda vil stige, sjå kap. 2.2 , noko som kan resultere i meir forureina luft i framtida, men truleg vil utfasing av fossilt drivstoff motverke denne effekten.

Forureina grunn

Ein reknar ikkje med at det er forureina grunn innanfor plangrensa.

Heilt nord i planområdet er det ein utfylling med stein over ei myr for å oppnå åtkomst til privateigedom. Ein har ikkje kjennskap til kva for slags massar som er nytta til denne utfyllinga og kan difor ikkje veta om desse er forureina.

Forureina vatn

Ein reknar ikkje med at det er forureina vatn innanfor plangrensa, men om massane nemnt i avsnitt over er forureina kan det førekomme forureina vatn i myra.

Støy

Sinus AS har gjennomført støyberekningar langs strekninga. Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442 vart etter plan- og bygningslova lagt til grunn for berekninga. Retningslinjene skal brukast ved mellom anna etablering av ny støyande verksam, som veg.

To støysoner bereknast omkring viktige støykjelder, ein gul og ein rød sone. I den røde sona er hovudregelen at støyfølsam busetnad ikkje skal oppførast. I den gule sonen kan bustader oppførast dersom det kan dokumenterast at avbøtande tiltak gjer tilfredsstillande støyforhold.

Berekningane for trafikkstøy langs strekninga er utført med utgangspunkt i trafikktejingar utført på Fv. 5310 i oktober 2017.

Sjå kap. 3.11 for støysonekart etter tiltak.

2.7 Landskapsbilete

Regionalt landskapsbilete

Planområdet høyrer til landskapsregion 21, *Ytre fjordbygder på Vestlandet*, underregion 6, *Dalsland*. Alver grensar mot landskapsregion 20 og denne avgrensinga er dels lagt langs den indre grensa for strandflatar, dels ved skogen si utbreiing og dels der dei sjønære bustadområda er orientert mot havet eller inn mot fjordane (Skog og landskap, Nijos, 2015). I region 21 og særleg i Nordhordland, finn ein ope landskap med vide fjordstrek, større åsar storkupert hei og sprekkedalar.

Regionen har frodig og variert vegetasjon, med skog som dominerande trekk. Lauv og furu er typisk, sjå Figur 75, medan edellauvskog også er vanleg i solvendte fjord- og dalsider. Edellauvskogane innehar gjerne mange oseaniske artar. I mange område er skogbotnen dekt av tjukke moseteppar med ulike typar mose og lauv. Mange lauvskogar er beitemarkpåverka, sjå Figur 72. Spreidde førekomstar med eldre styvingstre er forholdsvis utbreitt. Nordover er vegetasjonen gjennomgåande fattigare med lyngdominerte bjørke- og furuskogar. Naturleg granskog finns ikkje, men store areal er planta til. Plantefelta har ofte ei skarp avgrensing mot omkringliggande vegetasjon då dei er planta etter eigedomsgrensene (Skog og landskap, Nijos, 2015).

Jordbruk dannar eit sentralelement i mange av regionen sine ulike landskapstypar, og skapar opne lysningar i eit elles skogsdominert landskap, sjå kap. 2.11.

Bygningsmiljø tilknytt sjø- og sjøbruk pregar regionen sine sjøvendte landskapsområde. Vanlegast er naust og sjøbuer, både som enkeltbygg eller i rekker (Skog og landskap, Nijos, 2015).

Lokalt landskapsbilete

Når ein kjem over brua frå Flatøy kjem ein til eit ope område, avgrensa av bratt sideterreng ned mot sjøen og halvbratt terreng mot bustadområdet på Fosse. Elva som går under Ådlandsvegen skapar ei tydeleg barriere og gjev fleire stader sterke føringar på arealutnyttinga. Når ein kjem lenger inn på Ådlandsvegen vert det raskt bratt terreng på både sider av vegen. Frå Fosse og til Sundet har ein frå bilvegen utsikt mot Radaffjorden og Flatøyosen på austsida av vegen. På grunn av det bratte terrenget ned mot sjøen, skjermar vegetasjonen lite for utsikta. På vestsida skrånar terrenget opp til skogsområde.



Figur 30; Flatøyosen med Flatøy i bakgrunnen. Delar av strekninga har god kontakt med Radaffjorden.

Nokre stader langs strekninga ligg fritidsbustader tett opp til bilvegen, med ulik grad av tilgjenge og parkeringsmoglegheiter. Ved Litlebergen kjem ein til eit tettare utbygd område, med naust, sjøhus og fritidsbustader, men og ein del einebustader. Desse ligg samla i eit eige felt opp mot garden Sundet.

Rett etter Litlebergen ligg garden Sundet, eit gardsbruk som framleis er i drift. Gardstunet ligg spreidd, der nokre av driftsbygningane ligg på oversida av vegen. Kulturlandskapet her står fram som godt skjøtt, småskala kulturlandskap. Det er både beitemarker og slåttemarkar opp mot vegen. Ved Sundet opnar landskapet seg opp mot aust, med bøar, ein bekk, eldre bustadhus og løer. Vegen har ikkje lenger kontakt med sjøen, og vidare mot Moldekleiv er det bratt sideterreng på begge sider av vegen.



Figur 31; Bøane på garden Sundet. Ope og flatt landskap mot aust, bratt terreng mot vest. To løer ligg på oppsida av vegen, medan resten av gardsbygningane ligg på austsida.



Figur 32; Bekk og jordkjellar tett opp mot vegen. Nordover frå Sundet pregar bratt sideterreng på begge sider av vegen reiseopplevinga eit godt stykke.

Etter Sundet følger vegen ein bekk/lita elv over fleire hundre meter. På det øvste partiet er steinsetjinga rundt bekken gamal, og ein har og nokre små, men godt bevarte steinbruer. Tilknytt garden Sundet ligg det og ein oppmura jordkjellar tett opp til vegen. Elles er strekinga etter Sundet i hovudsak prega av skog og bratt sideterreng. Ein del avkøyrslar, for det meste på austsida, kjem frå bustader som ligg på små høgder over vegen.



Figur 33; Bratt sideterreng. Foto: SVV

Rett før Moldekleiv opnar landskapet seg noko opp med opne marker opp mot skogkledde lier. Her er landskapet meir prega av jordbruk, med ein del bøar og etter kvart og mindre gardstun.



Figur 34; Gamle elvemurar og ei hellebru over bekken.



Figur 35; Landskapet opnar seg noko opp frå Midsundet og vidare nordover.

2.8 Nærmiljø og friluftsliv

Friluftsliv

Litlebergen er eit kulturmiljø som består av ei rekke sjøhus, forsamlingslokale og naust og kaianlegg for fritidsbåtar. Ein del av bygga er gamle, og husa har ulike verksemder knyt til det maritime opp igjennom tidene. I tillegg har det vore ein gamal leiketøysfabrikk i eit av bygga. I dag er det i hovudsak verksemd knyt til fritidsbåtar her.



Figur 36; Båthamna ved Litlebergen.

Rett ved Litlebergen ligg Smineset, som er eit mindre offentleg anlegg med grøntområde, kai og stupebrett. Her finn ein og to gamle kanonstillingar.

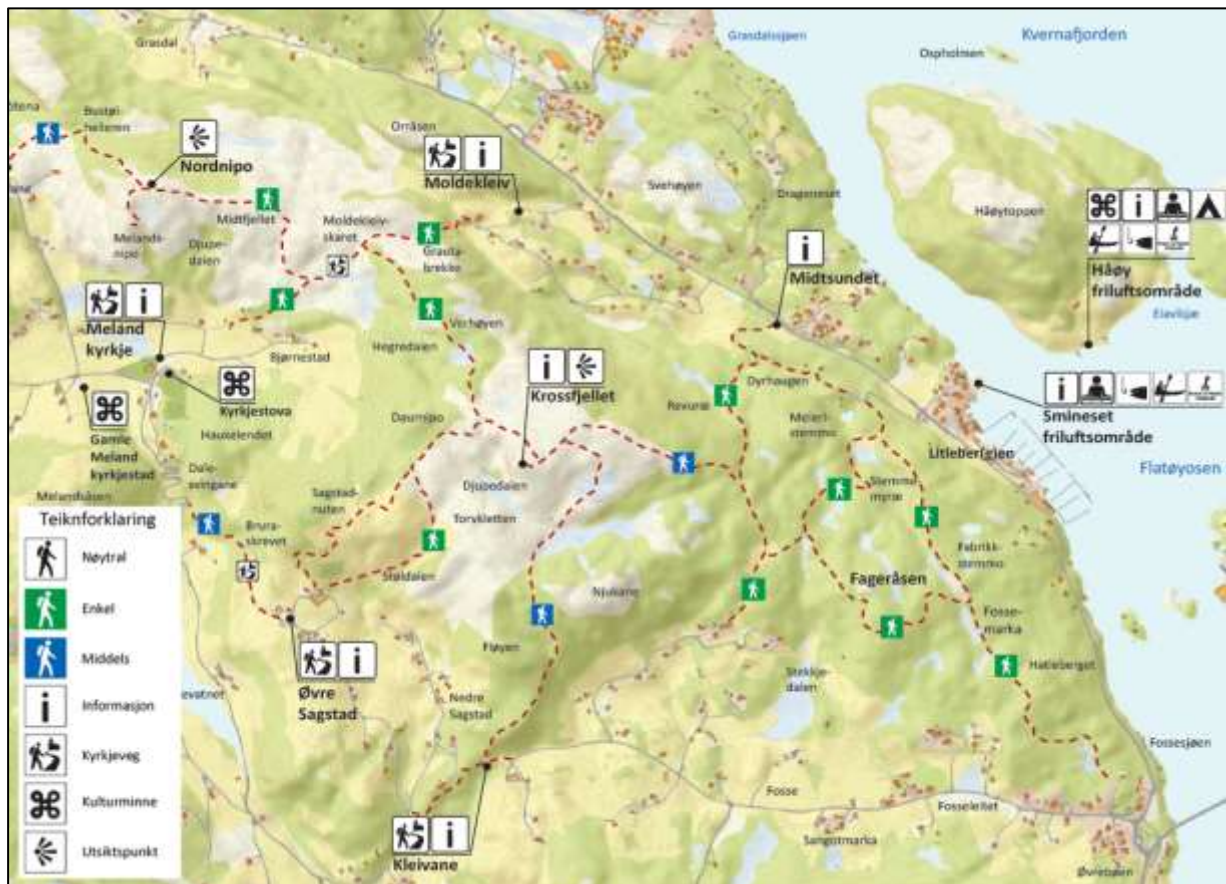


Figur 37; Smineset friluftsområde. Foto BOF.

Frå Sundet og Midtsundet går det turstiar opp mot Fageråsen og Moldekleivfjellet.



Figur 38; Turstiar frå Sundet og Midtsundet. Kjelde: BOF.



Figur 39; Turkart over nærområdet. Kjelde: Alver kommune, kultur

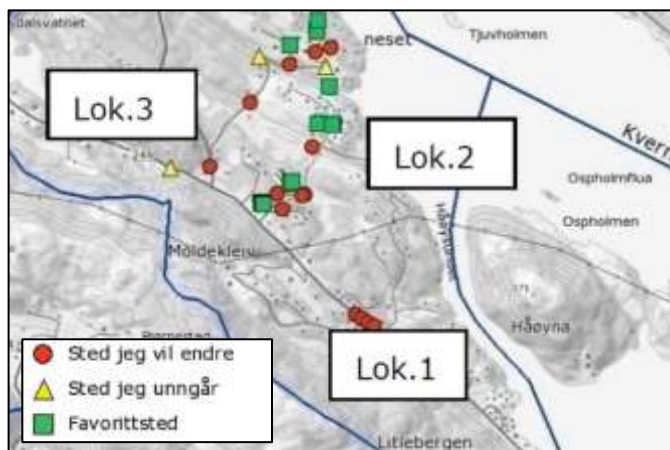
På vestsida av strekninga ligg det fleire turstiar med inngang frå Ådlandsvegen, men det eksisterande tilbodet for parkering er i dag mangelfullt. Fleire stader må ein og nytta bilvegen for å nå desse områda.

Born og unge

I samband med rullering av kommuneplanen utførte Rambøll i 2012 ei barnetråkkregistrering i tidlegare Meland kommune der Grasdal skule, som ligg på Moldekleiv, var ein av tre skuler som deltok. Heile strekninga, med unntak av Fossekrysset og første del av strekninga var inkludert i registreringsområde som ein kalla Grasdal krins. Skulebarna fekk teikne i kart og registrere skuleveg og fritidsveg, samt områda dei brukte til lek og opphald, favoritt- og problemstader og stader ein ynskja å endra. For heile barnetråkkregistreringa sjå vedlegg 4.

Heile strekninga nord for Hetleberget som var ein del av registreringa, vart markert som *farleg skuleveg/fritidsveg*. Barna gav grunnar til dette som; stor trafikk, farleg ved kryss, smal veg, bråe svingar, for lite belysning, skarpe kantar, dårleg sikt, bilstar som køyrde fort og mangel på fortau. Ved Moldekleivvegen (sjå Figur 40) er det registrert problemstad som fleire ville endre grunna smal veg. Det vart og opplyst om at ein måtte nytte grøfta i møte med bil her.

Området kring skulen vart både markert som favorittstad og stad som fleire ville endra. Ein ynskja å endre svingen sør for skulen og svingen ved barnehagen grunna dårleg sikt. Området vart og brukt til lek, aktivitetar og til å vera med vener. Elles er det markert bruk om vinteren for aking og skigåing med tilkomst frå fv. 5310. Området ved Litlebergen vart nytta til sommaraktivitetar. Skogen ved skulen vart og nytta.

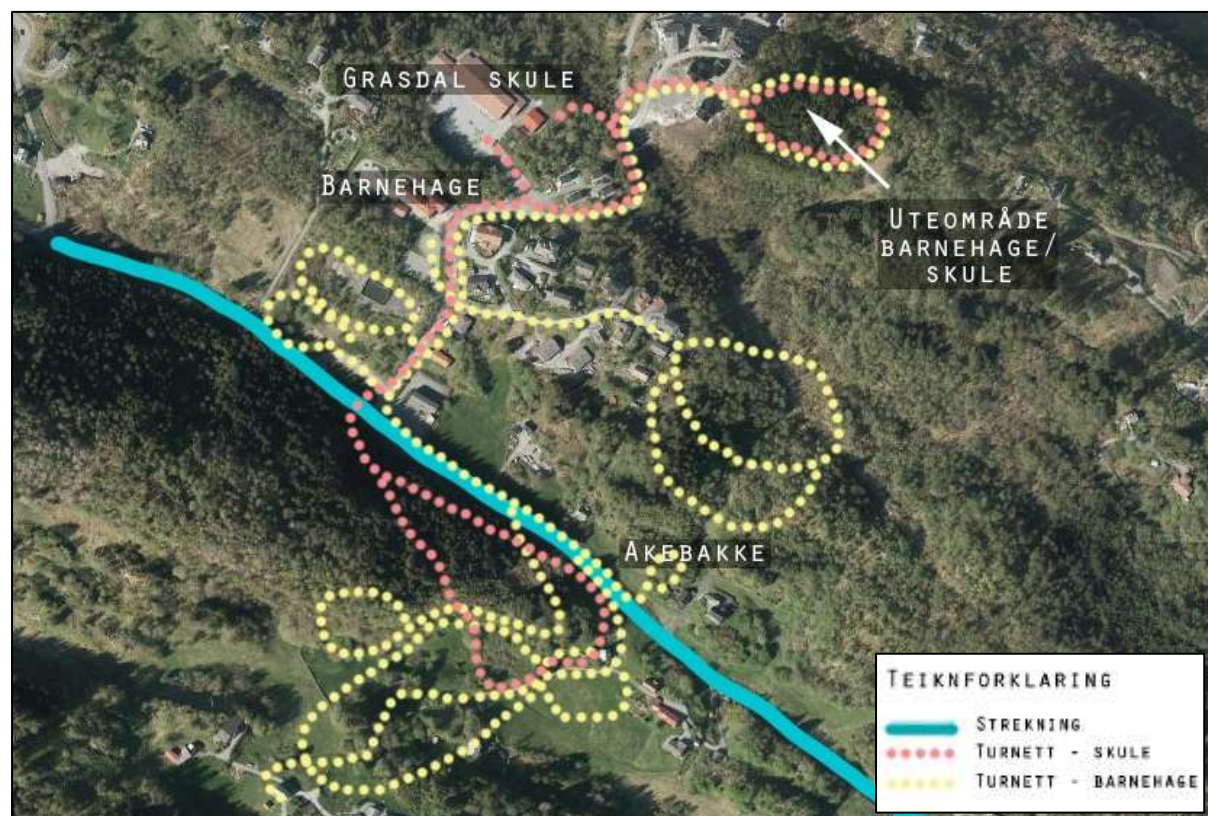


Figur 40; Utsnitt av kart frå barnetråkkregistrering, Rambøll 2012.



Figur 41; Utsnitt av kart frå barnetråkkregistrering, Rambøll 2012.

I samband med dette planarbeidet har ein fått innspel frå rektor ved Grasdal skule og styrar ved Espira barnehage, Grasdal. Barnehagestyrar opplyser om at barnehagen går mykje tur i nærområda. Dei fyljer fv. 5310 mot Fosse før dei kryssar vegen og går opp i skogen. Om vinteren går dei same strekning til akebakken som ligg før det smale strekket av vegen. Dei minste går andre retninga mot Ådland og ned til Moldekleivmarka. Det hender og at barnehagen kjem ned frå Krossfjellet ved Midsundet og går langs vegen opp til barnehagen. Dei går og tur i nærområda som ikkje grensar direkte til fv. 5310 og nyttar området til ulike aktivitetar, sjå Figur 42.



Figur 42; Turområde nytta av skule- og barnehageborn. Kjelde: Rektor ved skulen og styrar ved barnehagen. Grunnkart henta frå FINN kart, 2017.

Skulen nyttar turvegane til Moldekleiv/Krossfjellet og til friluftsområdet for uteskule. Dei fylgjer både vegen og går opp ein sti på hi sida av fylkesvegen ved kryss til skulen (Figur 42).

Næring/tenestetilbod

Det meste av tenestetilbodet som brukarane av den regulerte strekninga nyttar, som butikkar, helsetenester og fritidsaktivitetar finn ein på Frekhaug. På Fosse er det noko næringsverksemd som nyttar seg av kommunal veg frå Fossekrysset og Ådlandsvegen og opp mot Fosse. Her kan ein og komme til idrettsanlegg ved Sagstadvegen.

Ved skulen og barnehagen på Grasdal ligg det eit forsamlingshus for pinsemenigheita Betel. Her er det ei rekke tilbod med aktivitetar for alle aldrar.



Figur 43; Betel meinigheitshus. Foto: SVV.

2.9 Naturmiljø og biologisk mangfald

I nasjonale databasar er det få registreringar innanfor planområdet. I *artsdatabanken.no* er det registrert ei rekke livskraftige (LC/NA/NE) fugleartar innanfor området. To artar er rekna som nær trua (NT), og dette gjeld ærfugl, *Somateria mollissima* som er registrert på Sundet og Drageneset, og gulspurv, *Emberiza citrinella* som er registrert fleire stader mellom Drageneset og Moldekleiv.

På Drageneset er det registrert eit yngleområde for Gråhegre, *Ardea cinerea*, LC, livskraftig art.



Figur 44; Registrerte artar langs strekninga. Kjelde: ngu.no, 2017.

Grunneigar langs tiltaket informerer om at det tidlegare gjekk aure i elva/bekken på Sundet og som fylgjer vegen oppover Sundsbrekka. Då elva/bekken nokre plassar er lagt i røyr og blitt flytta på, er det uvisst kva konsekvens dette har hatt.

Då kunnskapsgrunnlaget for biologisk mangfald langs strekninga vart vurdert til å vera tynt, har ein i samband med planarbeidet fått utarbeida ein eigen rapport av NNI for temaet *naturmiljø*, der registrering av framande og trua artar vart inkludert. Sjå vedlegg 6. Det vart gjort synfaringar og registreringar i felt langs heile strekninga.

Ut i frå dei førekomstar av naturtypar og artar ein fann, er planområdet sin samla verdi etter registreringsarbeidet sett til **middel verdi** for tema biologisk mangfald. Det vart påvist 3 hovudnaturtypar; *Vatn og våtmark*, *Kulturmark* og *Skog*, der *Skog* dekte 99 % av arealet.

Planområdet er delt inn i 7 soner, sjå Figur 45 og Figur 50, og vidare følgjer eit samandrag av funn og verdivurderingar for kvar sone.

Sone	Område	Naturtype	Kommentar
1	Fosse - Litlebergen	Blanda lauvskog	Fleire smale parti, inkl. bratte berg
2	Litlebergen	Kulturmark og skogkantar	Kulturmark med nærliggande næring
3	Sundsbrekka	Blanda lauvskog og elvedal	Skogkledd på begge sider av fylkesvegen
4	Moldekleivkrysset	Kulturmark og skogkantar	Både opne og skogkledd parti
5	Moldekleiv - nord	Kulturmark og skogkantar	
6	Hammeren	Kulturmark og skogkantar	Inkl. og bustadhus og hagar
7	Setrekrysset	Våtmark og skogkantar	Nyare inngrep med steinfylling



Figur 45; Sone 1: Fosse-Litlebergen, Sone 2: Litlebergen, Sone 3: Sundsbrekka og Sone 4: Moldekleivkrysset.
Kjelde: NNI

Sone 1 Fosse – Litlebergen

Vegstrekninga frå Fosse til Litlebergen har varierte omgjevnadar som i sør varierer frå bergskrentar med tett vegetasjon, og meir opne marker i gjengroing. Vidare nordover finn ein hus og hagar og på ei lengre strekning bratte parti med skog, både naturleg blandingsskog, men og plantefelt med gran. Mindre fuktige område og småbekkar gjev variasjon i høve meir fuktige habitat.

Naturtypane ein finn i denne sona er vanlege, sett i eit regionalt perspektiv. Einaste påviste raudlistefunn var ask (VU). Vegkantfloraen var middels artsrik, og varierte ein del over strekninga. Ser ein på naturtypar og flora samla, har sona **liten til middels stor verdi**.



Figur 46; Gullris. Foto; NNI.



Figur 47; Blåknapp. Foto; NNI

Sone 2 Litlebergen

Denne sona er prega av open kulturmark, med både fulldyrka mark og mark som i 2017 hadde karakter av gjødsla kulturbeite. Nasjonalt er naturtypen *kulturmarkseng* raudlista (NT). Kulturlandskapet ved Litlebergen er i aktiv bruk og er ikkje prega av gjengroing. Det vart likevel ikkje påvist artsrike avsnitt, til dømes slåttemark i vegkantane. Vegkantfloraen hadde relativt få artar samanlikna med til dømes sone 1. Utover spreidde funn av ask (VU) gjorde ein ikkje registreringar av raudlisteartar. Sone 2 har sannsynlegvis ein variert og rik småfuglfauna, der husdyrhald gjev positive følgjer for mange fuglearter knyt til kulturlandskapet. I sum sett ein verdi for naturmangfaldet til **middels verdi**.



Figur 48; Kulturmark Litlebergen.

Sone 3 Sundsbrekka

Frå kulturlandskapet ved Litlebergen stig terrenget mot nord samtidig som at landskapet skiftar karakter til rik *blanda lauvskog*. På austsida av vegen fin ein artar som hassel og ask, men og platanlønn (svartelista – høg risiko) i den bratte lia. På vestsida av vegen finn vi ein meir variert dalgang med ei smal elv med små fossefall som utgjer viktige element for naturtypen *elvedal*.

Det vart ikkje påvist sjeldne karplanter i tiltaks- og influensområdet, med den relativt artsrike skogen har innslag av ask (VU) som einaste raudlista art. Vegkantfloraen har innslag av edellauvskogsartar som skogsalat og stankstorknebb, og kulturmarksartar som firkantperikum og gjerdevikke. I høve til funksjon for eit rikare artsmangfald er elvedal og rikare blandingslauvskog dei viktigaste elementa. Sona si samla verdi vert sett til **middels verdi**.



Figur 49; Bratte sider på begge sider av vegen med rik blandingsskog. Foto; NNI.

Sone 4 Moldekleivkrysset

Vegen går i sone 4 gjennom eit eldre kulturlandskap, med ei blanding av opne kulturmarker, mindre skogholt med blanda lauvskog og parti med storvaksne lauvtre. Vegkantfloraen er dominert av vanlege artar utan spesielle funn, og dei opne kulturmarkene er prega av suksisjon med oppslag av artar om myrtistel, kystbjønnekjeks, geitrams og lyssiv. Naturtypar og flora i denne sona er vanlege i regionen og utan spesielle funn. Verdien er sett til **liten til middels verdi**.



Figur 50; Sone 5: Moldekleiv nord, Sone 6: Hammeren, Sone 7: Setrekrysset. Kjelde: NNI.

Sone 5 Moldekleiv nord

Denne sona er dominert av eit ope, småskala kulturlandskap. Vegkantane er tydeleg påverka av gjødsling og har ein sparsam flora. Delar av strekinga har mura kantar, noko som gjev mikrohabitat for mange småskala artar. I høve naturtypar er *kulturmarkseng* for tida nasjonalt raudlista naturtype (NT), der drift og intaktheit trekk verdien opp, men der gjødsling og meir intens drift påverkar artsmangfaldet negativt og trekk verdien ned. Opne kulturmarksenger har overgang til skog med lauvrike skogkantar (funksjonell viktig sone). Samla verdi er sett til **middels til liten verdi**.



Figur 51; Vestsida av vegen i sone 5 er prega av planteskog, medan ein på austsida finn bustader med hageanlegg og enkelte parti med eldre kulturmark.

Sone 6 Hammeren

I dette avsnittet langs fylkesvegen flatar terrenget ut med kulturmark, hagar og bustader aust for vegen, medan det i vest står skog tett innpå vegen, mellom anna eit tett plantefelt med gran. Naturtypar og vegkantflora i sona er vanlege i regionen og verdien er sett til **liten til middels verdi**.



Figur 52; Sone 6 sett mot nord.

Foto; NNI

Sone 7 Setrekrysset

Det nordre landskapsavsnittet i planområdet, sone 7, har ulik utforming vest og aust for vegen. I vest er dei vegnære areala dominert av ei bratt, skogkledd li, der planta granskog utgjer mykje av skogsnaturen. På austsida dominerer kulturmarker prega av attgroing i sør, og mot nord eit skogkledd areal med overgang til eit våtmarksområde. Det er ikkje påvist raudlista naturtypar eller artar i sona. Det har tidlegare vore eit tjern her, men dette er redusert både i areal og verdi av ei utfylling med stein sentralt i området.



Figur 53; Restar av ope vatn i våtmarka og steinfylling i sone 7.

Funksjon for allment dyreliv knyt til denne type natur er nok til stades, frå lokale kjelder er nemnt at amfibie (buttsnutefrosk og/eller nordpadde) tidlegare var vanleg i området. Ein høg frekvens av trafikkdrepte amfibie kan ha utarma lokal bestand. Området sin funksjon for amfibie i dag er ukjent. Elles finst her frå tid til anna andefugl, sannsynlegvis stokkand (lokale kjelder). Våtmarka kan ha ein bra produksjon av insekt, mellom anna vart låvesvale observert både i juli og august 2017 (dette prosjektet). Våtmarka har og eit potensial som hekkeområde for sivsporv og kjerrangarar, eller som trekk- og vinterlokalitet for rikser, for eksempel den raudlista vannrikse som er påvist i ei rekke liknande våtmarkshabitat dei siste tiåra. Verdien av sona for artar er sett til **middels verdi**.



Figur 54; Mannasøtgras, myrhatt, elvesnelle og flaskestarr. Foto: NNI. Figur 55; Tjønnaaks. Foto: NNI.



Figur 56; Attgroinga av våtmarka i sone 7 er komen langt. Foto; NNI.

2.10 Kulturmiljø og kulturminne

Fosse

På Fosse var det i tidlegare tider mykje aktivitet knyt til ei rekke kvernhus langs Fosseelva. På austsida av vegen ligg to ruinar, eitt av eit kvernhus, og eitt av eit bygg som vart nytta til tresking av korn. Her ligg og registrert eit busettingsområde frå eldre steinalder. Dette har fått vernestatus *automatisk freda*. Kjelde; Riksantikvaren, kulturminnesok.no. 2017.



Figur 57; Restar av kvernhus langs Fosseelva.

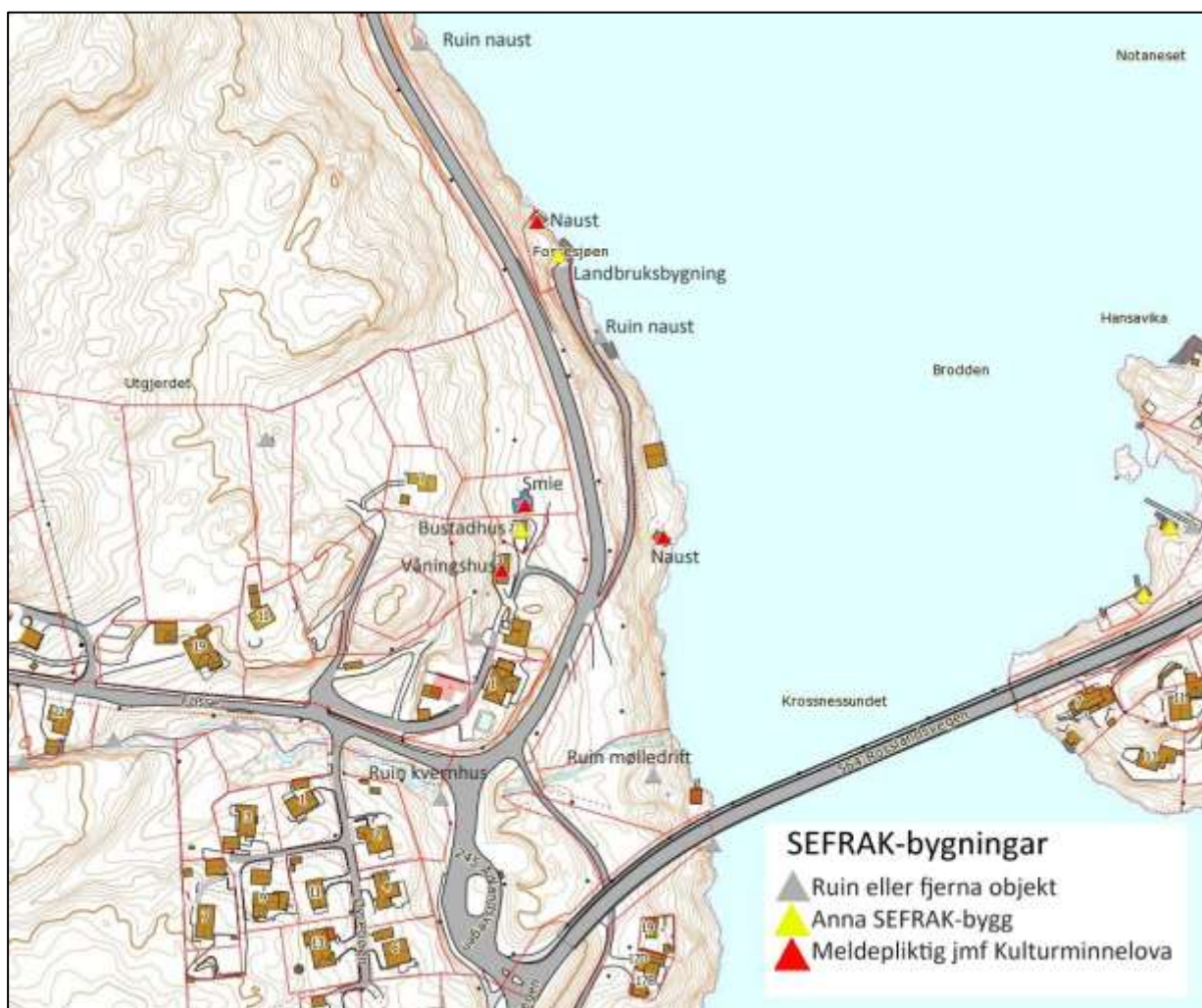


Figur 58; Fossen ned frå kvernhuset er steinsett med ein solid natursteinsmur som er i god stand.



Figur 59; Registrerte kulturminne på Fosse. Kjelde: kulturminnesok.no. 2017.

Det er og fleire SEFRAK-registrerte bygg tett opp til planområdet.



Figur 60; SEFRAK-registrerte bygg på Fosse. Kjelde; Ngu.no, 2017.

Litlebergen

Området er egna som ankringsplass og ligg strategisk plassert ved den indre farleia langs kysten. Det er gjort fleire lausfunn i området, blant anna funn som tyder på maritim bruk av Flatøyosen frå 1600-talet og utover (kulturminnesok.no, 2017).

På Smineset finn ein to kanonstillingar som er frå slutten av 1800-talet, men som vart oppgradert av tyskarane under andre verdskrig.



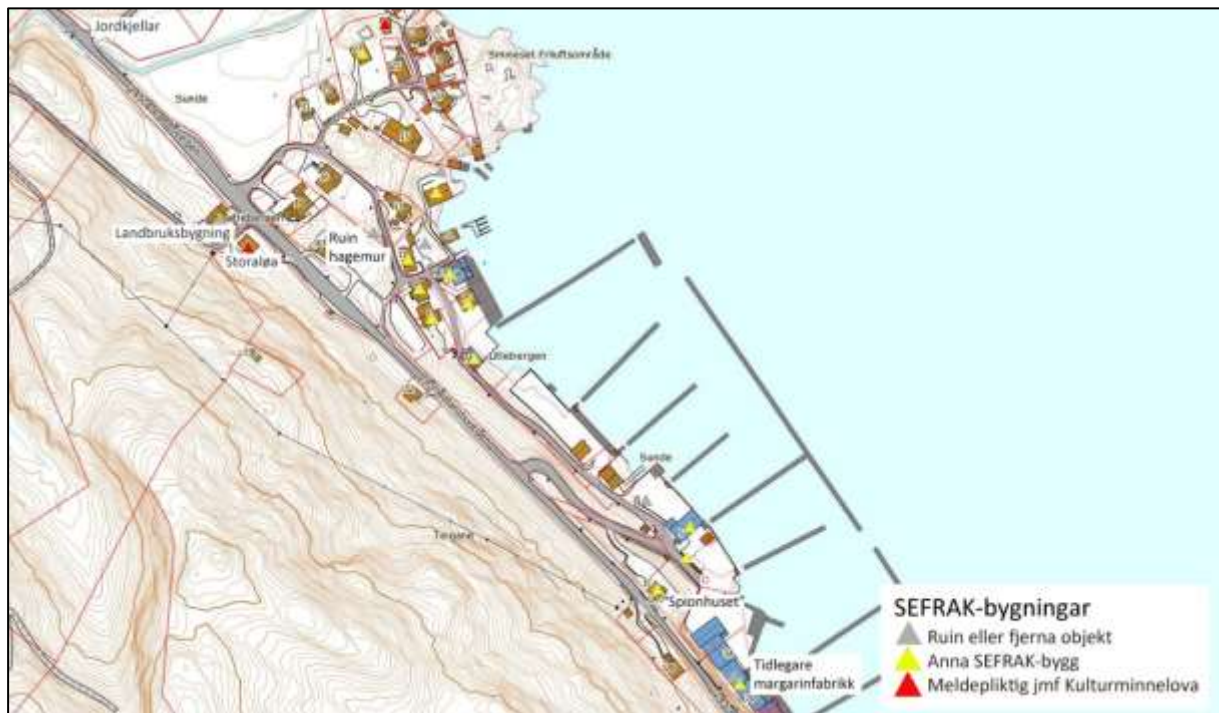
Figur 61; Kulturminnekart over Litlebergen. Kjelde: kulturminnesok.no/Riksantikvaren, 2017.

I Litlebergen finn ein ei rekke SEFRAK-registrerte bygg, men og ruinar, murar etter bygg som enten har brunne ned eller er rivne. Nokre av desse murane, som er i småskala naturstein, er i god stand, eller har nyleg vore opprusta.

Tett opp til fylkesvegen ligg Spionhuset, eit bygg som vart bygd for ein familie som var spionar for tyskarane i mellomkrigstida. Herifrå hadde ein god oversikt over ein mykje nytta farlei.



Figur 62; Det så kalla "Spionhuset". Huset står ikkje på same tomte som under krigen, men vart flytta nokre meter i samband med utbygging av eksisterande veg i 1955. Foto: SVV.



Figur 63; SEFRAK-registrerte bygg Litlebergen. Kjelde; Ngu.no, 2017.

Garden Sundet har fleire SEFRAK-registrerte bygg. Garden har delt tun, der driftsbygning ligg på vestsida av fylkesvegen, medan våningshus og mindre driftsbygningar ligg på austsida. På vestsida av vegen ligg det og ei løe, «Storaløa», som er frå første del av 1800-talet, og som er fråskilt garden. Løa og floren hang tidlegare saman som eit bygg, men ligg no som to separate einingar med ein veg imellom. Det andre bygget er ein saueflor tilhøyrande Sundet gard, men denne er merkt med grå trekant som tyder revet/ruin. Bygget som står der no er av nyare dato, men har same plassering og grunnmur som tidlegare driftsbygning. Det opphavelige våningshuset på garden brann i 1943, og det er reist eit nytt på same staden. I nyare tid er det og bygd fleire bustadhus på denne garden, medan restane etter ein gamal hagemur nettopp har vore restaurert (Nordhordlandskart.no, 2017 og kulturminnesok.no, 2017).



Figur 64; Våningshus og hesjer på garden Sundet.



Figur 65; Storaløa til venstre, og floren til høyre.



Figur 66; Nyare våningshus på garden.

Ved garden Sundet ligg det og ein jordkjellar heilt inntil fylkesvegen, sjå Figur 32. Denne er i god stand, men er ikkje lenger i bruk. Jordkjellaren er frå 1800-talet.

Frå Sundet og nordover følger fylkesvegen ein bekk/lita elv. Denne har frå gammalt av vore steinsett. Nedre del er ikkje lenger original, då fylkesvegen her allereie har vore utvida, men lenger opp i Sundsbrekka finn ein att den opphavelige steinsettinga og dessutan mindre hellebruer og oppmura stiar. I området rundt garden Sundet er det og ein del steingardar. Nokre er i god stand og nyttast framleis som ein del av innhegning til beite.



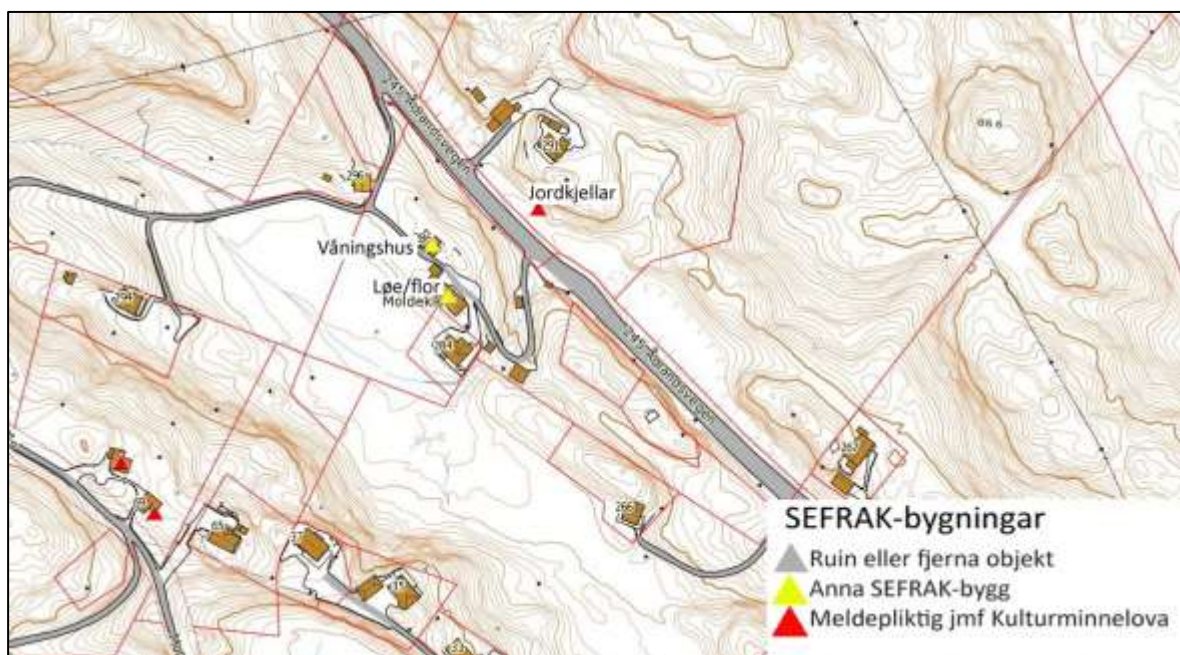
Figur 67; Steingard langs sideveg på garden Sundet.



Figur 68; Steinsett parti av bekk er vanskeleg å sjå grunna attgroing.

Moldekleiv

Langs Moldekleivvegen går ein steingard omtrent heilt ned til fylkesvegen. Denne er i god stand. Mot Moldekleiv er det berre garden Stølen som har SEFRAK-registrerte bygg inntil planområdet. Her finn ein eit våningshus, ei løe og ein jordkjellar frå siste del av 1800-talet.



Figur 69; SEFRAK-registrerte bygg på Moldekleiv. Kjelde; Ngu.no, 2017.

2.11 Naturressursar

Alver kommune høyrer til Landskapsregion 21, som skildrast som ein region som er godt utnytta til jordbruksføremål, og dei best eigna førekommstane er gjerne oppdyrka. Grasproduksjon dominerer på dyrka mark, og har ein samanheng med regionen sitt utstrekte husdyrhald (jord og landskap, NIJOS, 2015).



Sjølv om planområdet har parti med mykje lausmassar, er det ikkje kjend at desse er eigna til utnytting. Av grunnvassborehol er det berre eitt som ligg innanfor planområdet, på eigedomen 25/132 ved Jektevika.

Figur 70; Grunnvassborehol synt i blått.
Kjelde: Nasjonal grunnvannsdatabase

Langs veglina er det fleire område med fulldyrka mark, overflatedyrka og innmarksbeite. Sjå Figur 71 og Figur 72. På garden Sundet driv ein med sau, og her ligg både beitemark og slåttemark tett opp til vegen, sjå Figur 48 og Figur 64. Gardstunet på Sundet vert delt av fylkesvegen, noko som gjer at ein del landbruksaktivitet kryssar denne dagleg.

Langs den fulldyrka slåttemarka på nordaustsida av vegen går det ein bekk, som til tider kan bli rett stor. Det er i dag eit problem med erosjon frå denne bekken. I periodar med mykje regn fløymer han over markene både på oppsida og nedsida av vegen.



Figur 71; Jordbruksareal Litleberg. Kart frå nibio.no. Ådlandsvegen synt i blått. Kjelde; Ngu.no, 2017.



Figur 72; Jordbruksareal Moldekleiv. Ådlandsvegen synt i blått. Grunnlagskart; Ngu.no, 2017.



Figur 73; Beitemark heilt nord i planområdet



Figur 74; Dyrka mark ved garden sundet

Heile planområdet, med unntak av et området kring Moldekleiv, er registrert med produktiv skogbonitet. Mesteparten av skogen er også registrert med høg og særskilt høg bonitet, og ein finn både lauv- og barskog innanfor planområdet. Skogen er klassifisert som *ny* skog, men det er nokre parti med *eldre* skog og *gamal* skog.



Figur 75; Treslag langs strekninga. Kart frå Skog og landskap.no, 2017.

3 SKILDING AV TILTAKET

3.1 Hovudmål med planen

Strekninga på fv. 5310 Fosse-Moldekleiv har i dag ein varierende standard, og tilfredsstillar ikkje dei gjeldande krava i HB N100 til breidde, geometri, siktilhøve og manglar tilbod for mjuke trafikantar. Langs traséen er det fleire tilgrensande reguleringsplanar som legg opp til nye bustadområde. Fylkesvegen må dermed oppgraderast til å tole framtidig trafikkmengd som følgje av fortetting, og dagens krav til vegutforming. Det er eit overordna mål at planen skal auke trafikktryggleiken for alle trafikantar.

Køyrevegen vert utbetra med breiare køyrefelt i begge retningar, asfaltert skulder og god breidde på grøfter. Eksisterande kryss og avkøyrslar langs tiltaket vil bli oppgradert, lagt om eller sanert. Det vert etablert eit separat, gjennomgåande tilbod for gåande og syklende, der ein rabatt held dei mjuke trafikkantane skild frå køyrevegen. Kollektivhaldeplassar vert oppgradert og justert med tanke på utforming og plassering. Framkomme til haldeplassane er sikra med fortau/GS-veg og tilrettelagte kryssingspunkt.

Fossekrysset, sør i planområdet skal oppgraderast med venstresvingefelt.

3.2 Arealrekneskap og føremål

Føremål	Areal (ca.)
Bygningar og anlegg*	29,6 daa
Idrettsanlegg	5,7 daa
Køyreveg	31,5 daa
Veg	6,9 daa
Fortau	1,6 daa
Gang-/sykkelveg	14,5 daa
Anna veggrunn – grøntareal	66,5 daa
Parkeringsanlegg	2,9 daa
Haldeplass/plattform	0,8 daa
LNFR og naturformål	57,4 daa
Landbruksføremål	26,2 daa
Naturområde i sjø og vassdrag	0,9 daa
Turveg og friområde	4,3 daa
Til saman:	249,0 daa

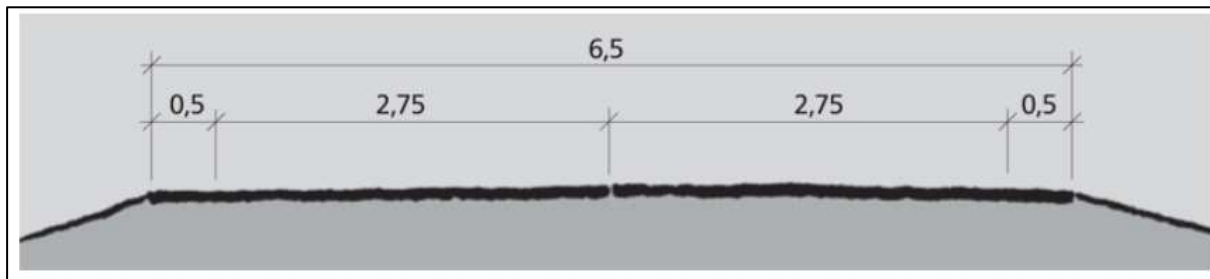
Tabell 1: Reguleringsføremål

*I hovudsak midlertidig bandlagt for rigg- og anleggsformål.

3.3 Vegnett

Køyreveg

Det er bestemt i samråd med vegeigar Hordaland fylkeskommune at ny veg skal følge *utbetningsstandard for øvrige hovudvegar, vegklasse 2 (U-HØ2)* langs heile strekninga. Som tverrprofilet under syner, vil køyrevegen bestå av to køyrefelt på 2,75 m og skuldrer på 0,5 m.

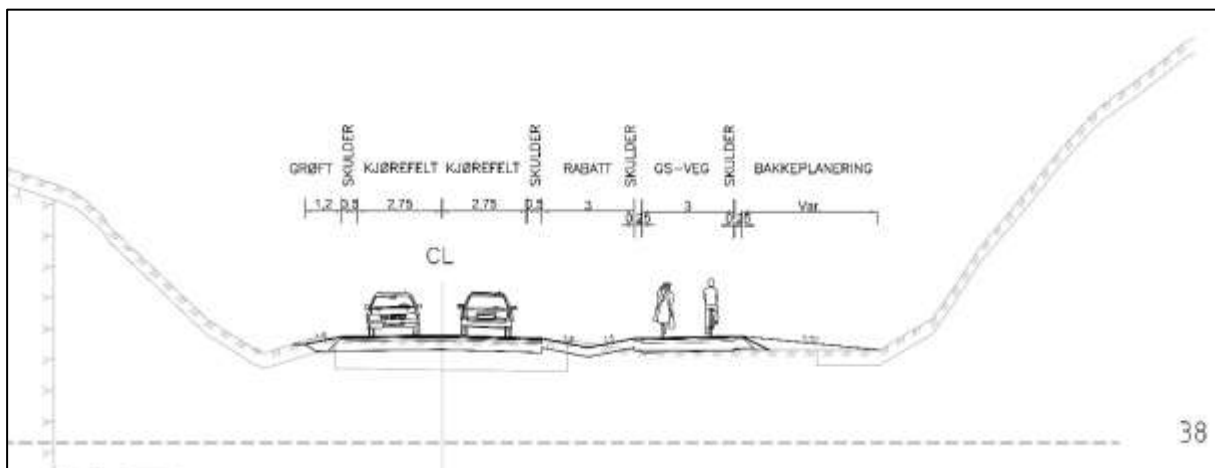


Figur 76; Tverrprofil frå handbok N100 for U-HØ2, 60km/t.

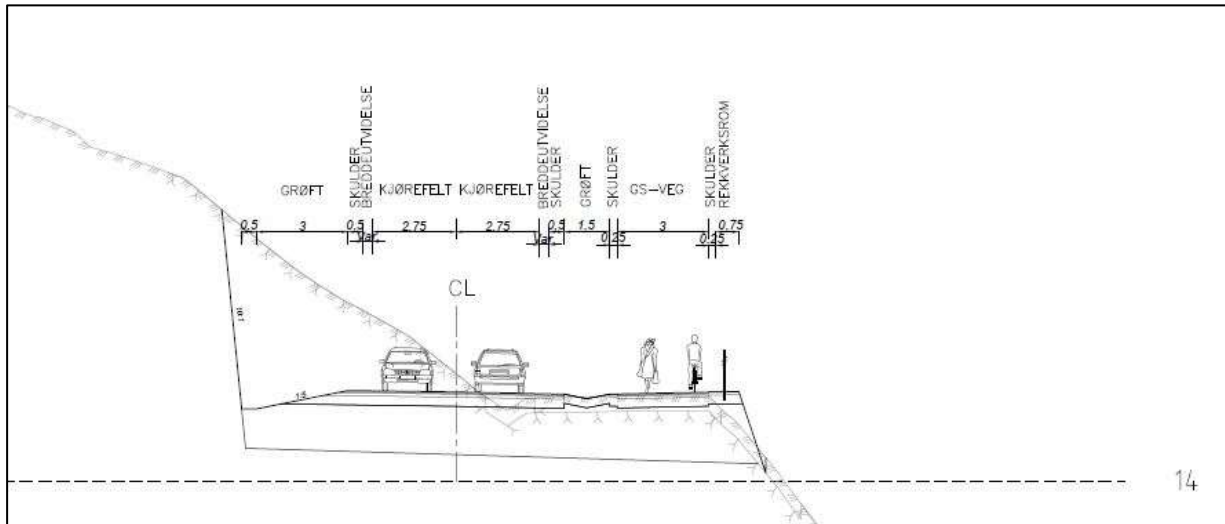
Grøftebreidda varierer langs tiltaket, avhengig av høgde på fjellskjerigar og tilgjengeleg sideareal. Grøftene skal sørge for eit sikkert vassavrenningsmønster, i tillegg til å skape ein tryggingssavstand mellom køyrebanekant og fjellskjering. Den auka avstanden mellom skjering og køyrebane, vil og forbetre siktilhøva langs strekninga. I tillegg kjem rekkverksrom mot fjorden, der det er påkravd.

Geotekniske undersøkingar er gjennomført i samband med dette prosjektet. I samband med dette er det komme anbefalingar for utforming av skjeringar sjå vedlegg 7 og 8.

Det er lagt opp til ein rabatt på 1,5 m med rekkverk langs heile strekninga, med unntak av nokre plassar der ein har plass til ein 3 m brei rabatt utan behov for rekkverk og som ikkje resulterer i store terrenginngrep.



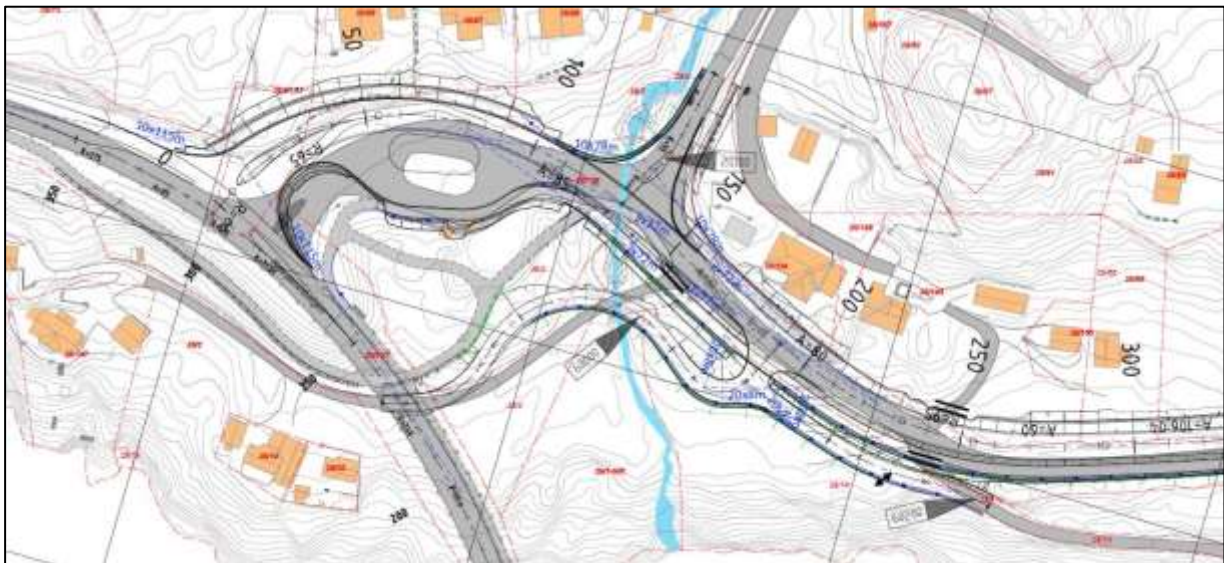
Figur 77; Tverrprofil for køyreveg og GS-veg, med prinsipp 3m rabatt.



Figur 78; Tverrprofil for køyreveg og GS-veg, med prinsipp 1,5m rabatt.

Kryss og avkøyrslar

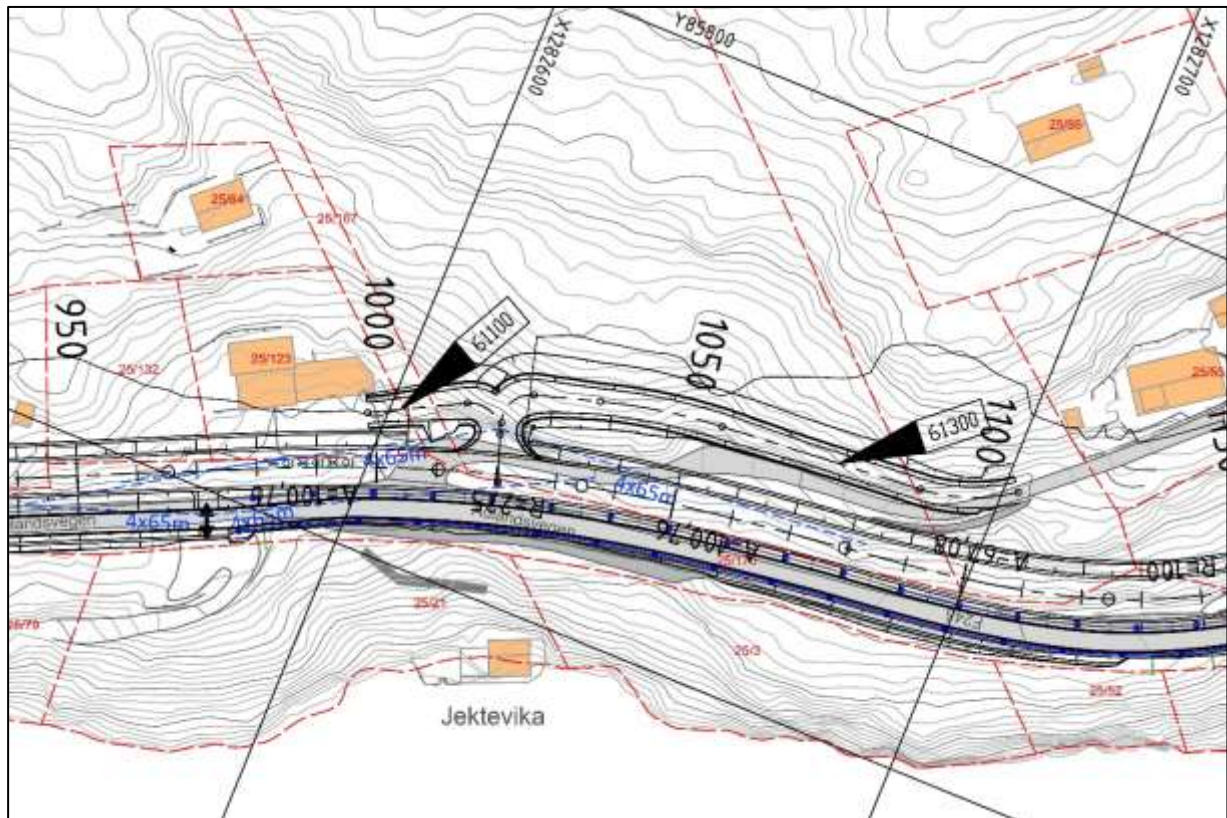
I Fossekrysset vert det gjort plass til venstresvingefelt for dei som kjem frå Frekhaug og som skal inn på Ådlandsvegen. Etter Fossekrysset er kurva på svingen inn til fv. 5310 utvida for å betre sikta både for dei som skal inn på Rosslandsvegen, men og for dei som skal inn på Ådlandsvegen frå Fosse. For å få plass til venstresvingefelt i Rosslandsvegen og ei tilkopling mot eksisterande gangveg over brua innanfor landkaret, må krysset flyttast ca. 17-18 meter lengre vest.



Figur 79; Fossekrysset oppgraderast og avkøyrsla etter Fossekrysset flyttast og sikrast betre sikt.

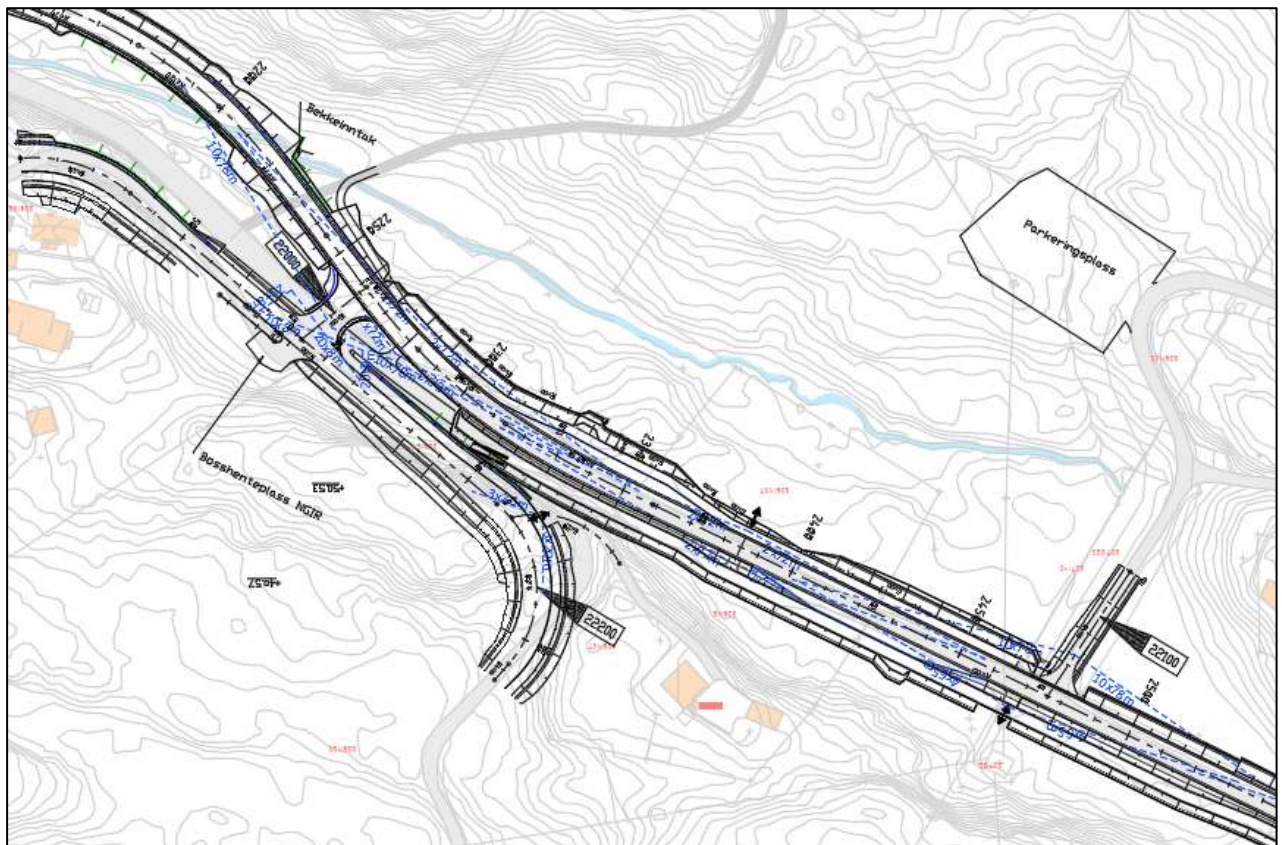
Første avkøyrslar på austsida etter Fossekrysset og avkøyrsla ned til Fossesjøen vert flytta og samla i ein ny avkøyrslar med betre sikt, Sjå Figur 79. Grunna avlaupskummer mellom køyrevegen og sjøen, må vegane byggast på murar. Det er foreslått tilkomst til kummane frå veg 60200.

Ved profil 1010 i Jektevika får eigedomane 25/123 og 25/53 utbetra avkøyrslane og lagt om tilkomstvegane sine, sjå Figur 80. Her vil det sikrast tilkomst til parkeringsplassar på austsida av køyrevegen, mot sjøen. Kantstopp ved Jektevika skal beholdast i begge retningar.



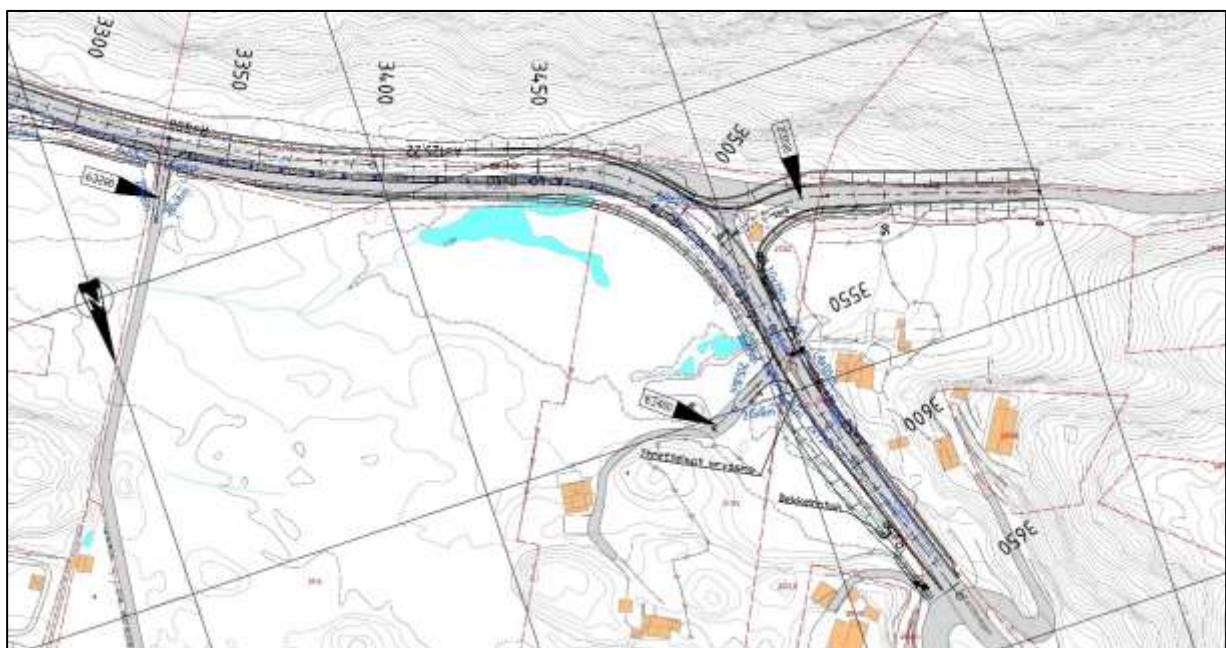
Figur 80; Utbetra avkøyrslar til eigedomane 25/123 og 25/53.

Ved profil 2300 - 2350 vert avkøyrslar til Nordsundet sanert. Ein etablerer ny samla avkøyrslar for Midtsundet og Nordsundet med betre siktilhøve. Tilstøytane avkøyrslar vert justert. Vegmodell 22200 tilpassast planlagde reguleringsplanar i området. På vestsida av fylkesvegen, langs kommunal veg Moldekleiv vert det etablert parkeringsplassar for brukarar av tilgrensande turområde på vestsida av vegen. Ein legg opp til samla kryssingspunkt frå parkering for alle mjuke trafikantar som skal nytte GS-veg, tursti, eller som skal til og frå busshaldeplassen. Det er og sett av plass til bosshenteplass for NGIR på austsida av vegen.



Figur 81; Avkjørsel til Nordsundet sanerast og avkjørsler frå denne vert tilpassa. Det etablerast ein ny samla avkjørsel for Midtsundet og Nordsundet.

Fv. 5310 reknast som hovudveg til Ådland. Ved profil 3500 er fv. 246 difor sekundærvæg og koplatt på fv. 5310 med eit T-kryss og dråpeøy.



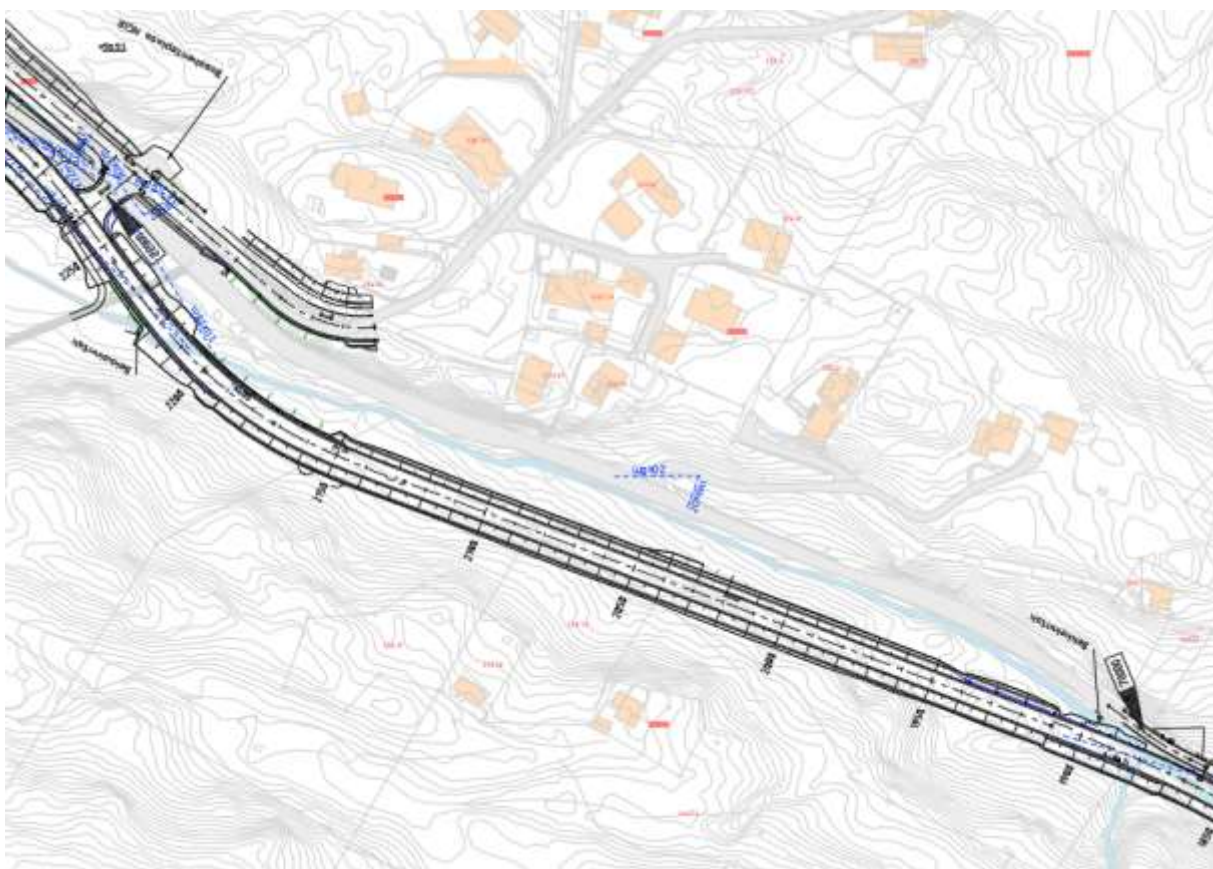
Figur 82; Utbetra kryss i profil 3490.

3.4 Gang- og sykkeltilbod

Gang- og sykkelveg

For mjuke trafikantar er det planlagt samanhengande gang- og sykkelveg langs fv. 5310. Som tverrprofilen på Figur 77 syner, vil gang- og sykkelvegen vere 3,5 m brei med 0,25 m skulder på kvar side. Gang- og sykkelvegen vert utforma i samsvar med krav om universell utforming. Tverrfall på 2 % vil sikre tilstrekkeleg vassavrenning, utan at det utgjer særleg risiko for at rullestolar vil dreie.

Gang- og sykkelvegen vert liggjande på nordaustsida av fylkesvegen langs heile strekninga. Frå Fossekrysset til Sundet vert han liggjande mellom køyrevegen og sjøen. Her vil han følgje same vertikalprofil som køyrevegen. Frå Sundet, profil 1860, vert gang- og sykkelvegen liggjande på eksisterande fylkesveg til profil 2300. Her vert elva eit naturleg skilje mellom køyretøy og mjuke trafikantar. Frå Midtsundet følgjer gang- og sykkelvegen køyrevegens vertikalprofil langs resten av strekninga.



Figur 83; GS-veg vert lagt på eksisterande fylkesveg frå Sundet til Midtsundet.

Kravet til stigning på gang- og sykkelveg utanfor sentrumsområde er 5 % for ei lengde på over 100 m. Det vert søkt om fråvik for tilhøve kor stigninga overskrider krava.

Sti

Det er fleire godt brukte stiar i samband med planområdet. Tilgjenge frå barnehage og skule sikrast for å leggja til rette for friluftsliv og fysisk aktivitet. I samarbeid med barnehagen og skulen på Grasdal er dei viktigaste områda og stiane kartlagt, sjå Figur 42.

På motsett side av køyrevegen ved avkøyrsl til barnehagen og skulen i profil 3170, går ein sti opp til Moldekleiv/Krossfjellet. Desse områda nyttast til turar og uteskule. Ei tilrettelagt kryssing av køyrevegen og tilkomst til stien er difor planlagt.

På motsett side av køyrevegen ved avkøyrse til Midtsundet, profil 2250, går ein mykje nytta tursti opp til Krossfjellet. Tilkomst til denne frå gang- og sykkelvegen vil oppretthaldast via tilrettelagt kryssing av køyrevegen og fortau. Brukarar av tursti til Krossfjellet som parkerer på den nye parkeringsplassen vil også krysse vegen her. Sjå Figur 81.

Fortau

Det er lagt opp til fortau fleire stader langs tiltaket. Breidda på fortauet varierer avhengig av om det er planlagt nytt fortau eller om det skal koplast på og tilpassast eksisterande fortau.

Ved krysset til Fosse er det lagt opp til fortau frå kryssing av Ådlandsvegen til eksisterande fortau på nordsida av vegen. Det vert etablert ei kryssing av fv. 5310 etter krysset til Fosse. Dette resulterer i sikrere kryssing for mjuke trafikantar, då det vert færre kryssingar av køyrevegen, og betre siktilhøve.

Ved busstoppet i profil 1600 er det etablert eit fortau, nokre meter sørover og nordover som ei forlenging av ventearealet. Hensikta er å betre tilkomst til haldeplassen og leggje til rette for sikker kryssing av køyrevegen.

Frå busstoppet på vestsida av vegen i profil 2270-2460 er det lagt opp til fortau. Dette for å leie brukarane av kollektivtilbodet på Moldekleiv trygt fram til haldeplassen.

Det er lagt opp til fortau frå køyrevegen ved profil 3200, og vidare opp langs vegen inn mot skulen.

Ved profil 3500 legg ein opp til fortau i kryssområdet mot Håtuft.

Bilparkering tuområde

Ved Moldekleiv (profil 2475) har ein i samråd med Alver kommune lagt opp til parkeringsplass for brukarar av turstien til Krossfjellet. Om ein tek i bruk regulert areal kan ein få plass til om lag 40 bilar, sjå Figur 81.

Sykkelparkering

Det vert sett av areal til sykkelparkering ved Fossekrysset.

3.5 Kollektiv

Busstopp

Busslommene vert utforma etter krava i Statens vegvesen sine handbøker *N100 Veg- og gateutforming*, *V123 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg* og *V129 Universell utforming*. Busslommene er planlagt med 3 m breidde og 54 m lengde, der inn- og utkøyringslengdene til saman utgjer 34 m. Busslommene er plasserte på rettstrekk, for å sikre baksikt ved utkøyring. Langs busslommene på vestsida av vegen opparbeider ein eit venteareal på 2,5 m breidde. Ventearealet på austsida av vegen er kombinert med gang- og sykkelvegen. Utanfor ventearealet vert det plassert eit leskur på kvar haldeplass.

Eksisterande busstopp ved profil 1750 vert flytta vestover til profil 1490 for å avgrense inngrepa i areal på dyrka mark. Eksisterande busstopp ved profil 2850 vert flytta til profil 1900 for å avgrense inngrepa og høgda på fjellskjeringane.

Dei tre busstoppa ved krysset mot Håtuft vert fjerna.

3.6 Utforming

Skjeringar/Fyllingar

Sideareal (grøftar, fyllingar og skjeringar) langs vegen er i plankartet synt som *anna veggrunn-grøntareal*. Areala som er synt som *mellombels rigg- og anleggsområde* skal etter ferdigstilling av anlegget formast naturleg i høve til omliggande terreng, og plantast til med lokale stadeigne artar. Prinsippet om å ta vare på den lokale jorda og nytta denne i ferdigstillinga, vil vere med på å sikre lokale artar og naturleg revegetering.

Fyllingar mot dyrka mark og beiteområde, skal utformast med ei helling på 1:10. Då kan areala framleis nyttast og haldast ved like heilt inn til vegkant. Der ein har inngrep mot eksisterande hagar og dyrka mark, skal sidearealet utformast med tilsvarande kvalitetar som eksisterande.

Rekkverk

I rabatten mellom køyrevegen og gang- og sykkelvegen skal det settast opp rekkverk der rabatten er mindre enn 3 m. Frå Sundet til Midtsundet kryssar køyrevegen elva to gonger. Det skal i samband med kryssingane byggast murar, og areal til rekkverk langs køyrevegen er sett av for dette. Langs ytterkant av gang- og sykkelvegen er det lagt til rette for rekkverk der det er krav om det.

Murar

Det skal langs fleire stader av tiltaket byggast tørrmurar, med helling på høvesvis 1:3 eller 1:5. Vegmodell 60200 må byggast på støttemur, då det ikkje er plass til fylling mot sjøen. Ved profil 800 er det i dag ein høg tørrmur. Denne skal bevarast, forsterkast og forlengast der det er trong for det. Ved Litlebergen frå profil 1120-1600 skal det byggast tørrmurar, då dette er eitt av dei smalaste partia på strekninga.

Lyssetting

Prosjektet skal lyssetjast på dei same strekningane som i dag, og kryssingspunkt skal ha ekstra lyssetting.

Grøntareal

Mot dyrka mark skal eksisterande massar takast vare på og legge grunnlaget for lokal frøbank. Det same gjeld for bekkekantar og sidevegar som har ein genuin frøbank. Rabatt skal såast til med gras.

Bekk

Elv/bekk ved Fossekrysset vert bevart, samt delar av elva/bekken nord for Sundet. Samla vert 320 meter av bekken lagt i røyr. 100 meter mellom profil 1800 og 1900, 20 meter der køyrevegen kryssar bekken ved profil 2200, 140 meter mellom profil 2300-2470 og 60 meter mellom profil 3560-3650. Områda rundt langs bekken skal skjøttast slik at naturleg vegetasjon vil reetablerast. Botnsediment skal takast vare på og nyttast i nytt bekkeløp. Dimensjon på røyr må minst vera av same storleik som røyra ein koplar seg til, eller i samsvar med NVE sine føringar.

Møblering/Materialval

Busshaldeplassar skal utformast med busskur likt det som står på Fossesjøen i dag.

Gjerde

Eksisterande gjerde knyt til landbruksdrift skal erstattast, og der det vert trong for ny avgrensing ved breiddeutviding og omlegging av trasé skal nytt gjerde setjast opp. Grinder tilpassa driftsbehov inngår og.

3.7 Universell utforming

Gang- og sykkelvegen vert utforma i samsvar med krav om universell utforming. På enkelte delar av strekninga, der kor gs- vegen leggst på eksisterande veg, er stigninga større enn kravet til universell utforming. Langs med gangareal skal det vurderast å plassere ut benkar for å auke det universelle tilgjenge, noko som vil vere naudsynt i områda der ein ikkje møter kravet om universell utforming på stigning. Overgangsfelt og busshaldeplass skal utformast med leieliner og taktile heller, og dekket skal vere i tilnærma sklisikkert.

3.8 Område for anlegg og rigg

Område for anlegg og rigg er synt i plankart som eige føresegningsområde #1. Eit større område for landbruksutviding er sett av mellom profil 2300-2470. Riggområde og anleggsbeltet skal nyttast under anleggsperioden til riggplass, anleggsvegar og lagerplass for material, anleggsbrakker og maskiner.

Etter avslutta anleggsperiode skal areala, i størst mogleg grad, førast attande til tilsvarande stand som område hadde før anleggstart, og i samsvar med nytt føremål gitt i plan.

Etter høyringsrunden er det også lagt inn moglegheit for anleggs

3.9 Kabel- og leidningsnett

Planen utløyser ikkje trong for å flytte på eksisterande leidningsnett. Faresoner er lagt inn der leidningar kryssar vegen enten i grunn eller i luftspenn.

3.10 Vatn og avlaup

Statens vegvesen skal etablera nytt anlegg for å handtera overvatn i forbindelse med det nye veganlegget. Det blir lagt nye leidningar for overvatn langs delar av fylkesvegen. Det skal også etablerast nye stikkrenner. Overvatn frå veganlegget blir leda ut i sjø.

I forbindelse med at vegvesenet skal utbetra fylkesvegen og samtidig etablera ny gang- og sykkelveg, skal Alver kommune etablera nytt anlegg for vatn og spillvatn. Det skal etablerast ny vassleidning med dimensjon Ø400mm langs heile fylkesvegen. Spillvatn frå områda langs fylkesvegen skal transporterast ut av Flatøyosen og vidare til slamavskiljaren på Fosse. For å transportera spillvatnet fram til Fosse ser ein for seg et behov for å etablera to nye pumpestasjonar. Ein pumpestasjons etablerast i området rundt krysset mellom Ådlandsvegen og Håtuftvegen og skal pumpa spillvatnet opp til høgbrekket på fylkesvegen. Derifrå er det sjølvfall for spillvatnet fram til den neste pumpestasjon. Den andre pumpestasjonen etablerast ved sjø på Litlebergen og pumpar spillvatnet, via leidning i sjø, fram til slamavskiljaren på Fosse.

I området mellom profil 1850-1900 skal vegen kryssa tre bekkar, men synast berre som ein bekk på kartet, sjå Figur 83. Det er ei forutsetning at stikkrenne/kulvertar dimensjonerast og utformast i samsvar med gjeldande retningslinjer. Sikring mot erosjon i dette område bør vurderast nærmare (sjå vedlegg 7).

Ved småbåthamna ved Litlebergen skal det kunna etablerast ein ny vassleidning innanfor føresegningsområde #3, frå pumpestasjon regulert til teknisk infrastruktur.

Det er utarbeida eigen rammeplan for vatn og avlaup som ein del til denne planen (sjå vedlegg 10).

3.11 Forureining

Støy

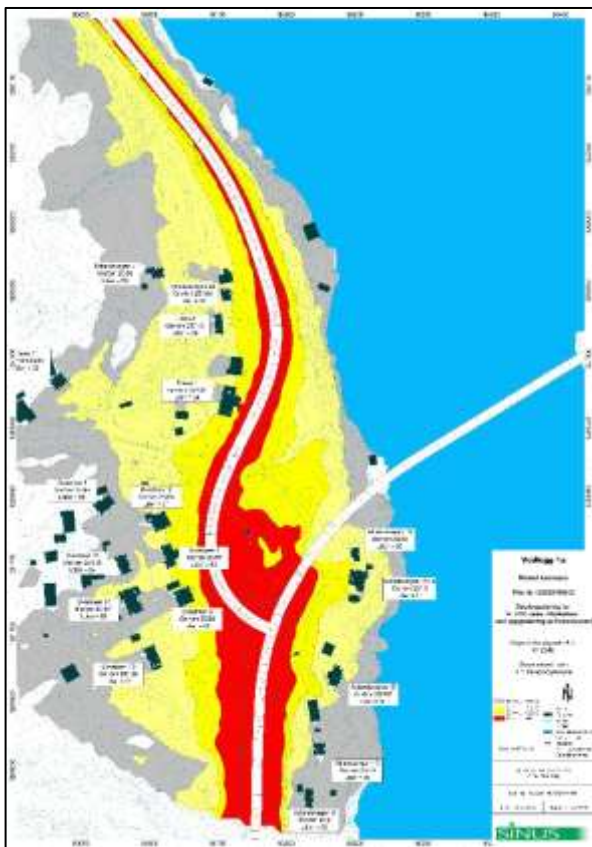
Det er gjort utrekningar av støy langs delar av strekninga. Prosjektet vert vurdert til å vera eit miljø- og tryggleikstiltak og følgjande målsettingar jamfør retningslina T-1442 og Statens vegvesen si praktisering av støyretningslinja T-1442/2012 vert då lagt til grunn for vurdering av støytiltak;

- For bustader som har heile eller delar av hovuduteplass i raud sone, skal det gjerast tiltak for å redusere støynivået. Dette gjeld også bustader som får ei auke i støynivå på 3 dB og i tillegg ligg minst i gul støysone.
- For bustader som har eit nivå over $L_{den} = 65$ dB ved fasade, samt har eit støynivå innomhus over $L_{pAeq24t} = 35$ dB, skal det gjerast tiltak for å redusere støynivå innomhus.

Støymålingane er målt med berekningshøgde 2 meter og 4 meter. Berekningshøgde 2 meter illustrere støynivå på uteplass på terreng, medan 4 meter illustrere støynivå på eventuell uteplass over terreng. Alle illustrasjonane under syner utrekningar med 4 meter berekningshøgde.

Bustader med $L_{den} = 55$ dB og høgare skal synfarast. Fordi ein ikkje vett kva slags nivå uteplass ligg på er det tatt utgangspunkt i støy på fasade. I enkelte grensetilfelle er det lagt til grunn at eigedommen må synfarast for å finna hovuduteplass.

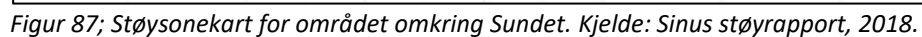
Støy frå anleggsperioden og driftsfase skal liggje innanfor dei godkjende grenseverdiane ein finn i rettleiaren T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. Det er entreprenøren sitt ansvar at desse vert fylgt.

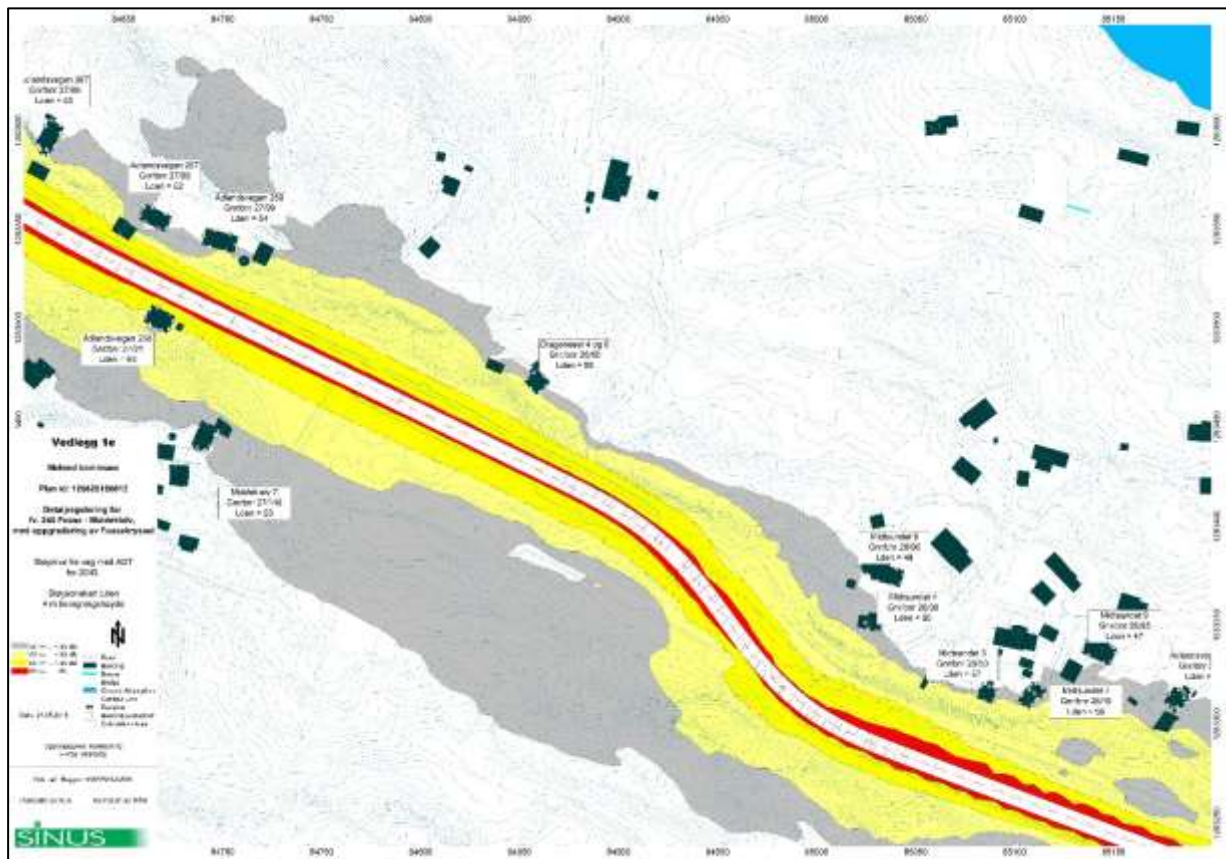


Figur 85; Støysonekart ved området omkring fossekrysset. Kjelde: Sinus støyrapport, 2018.

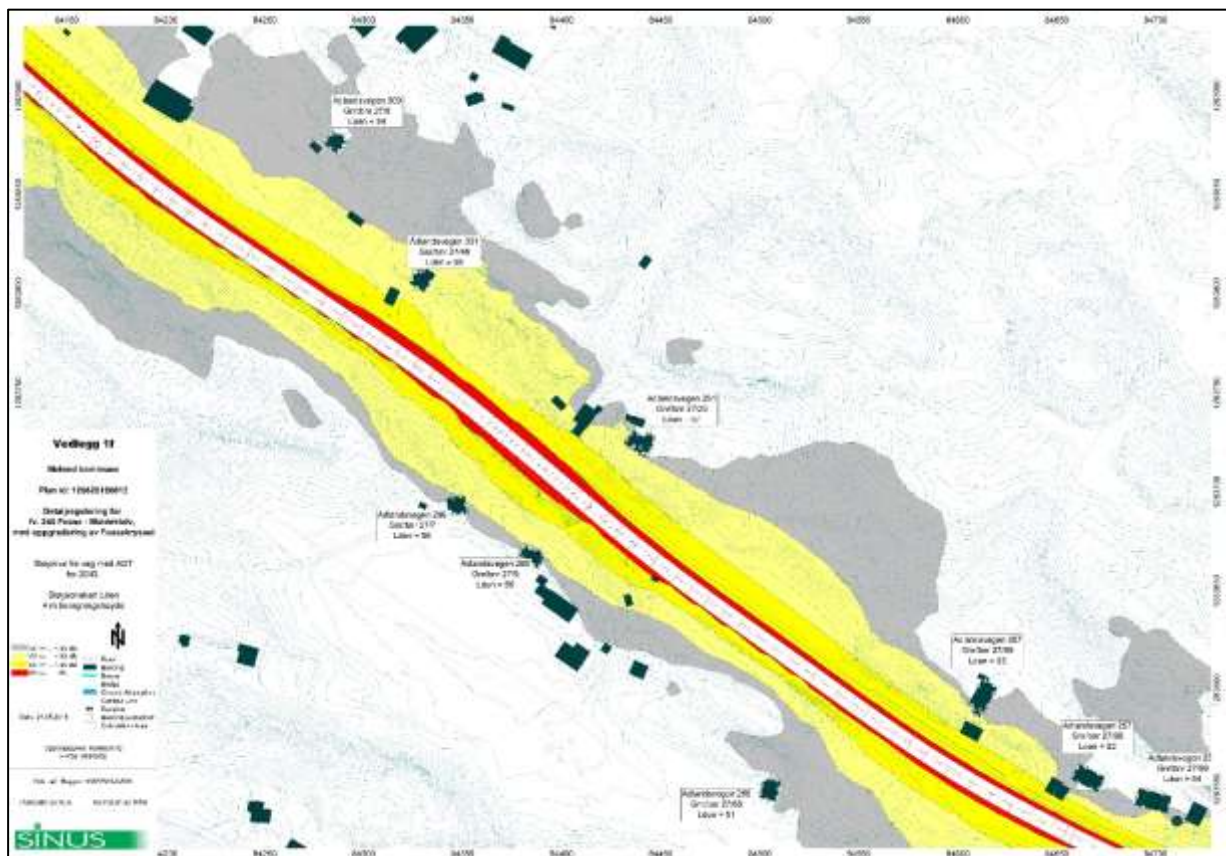


Figur 84; Støysonekart for strekninga mellom Fossekrysset og Litlebergen. Kjelde: Sinus støyrapport, 2018.

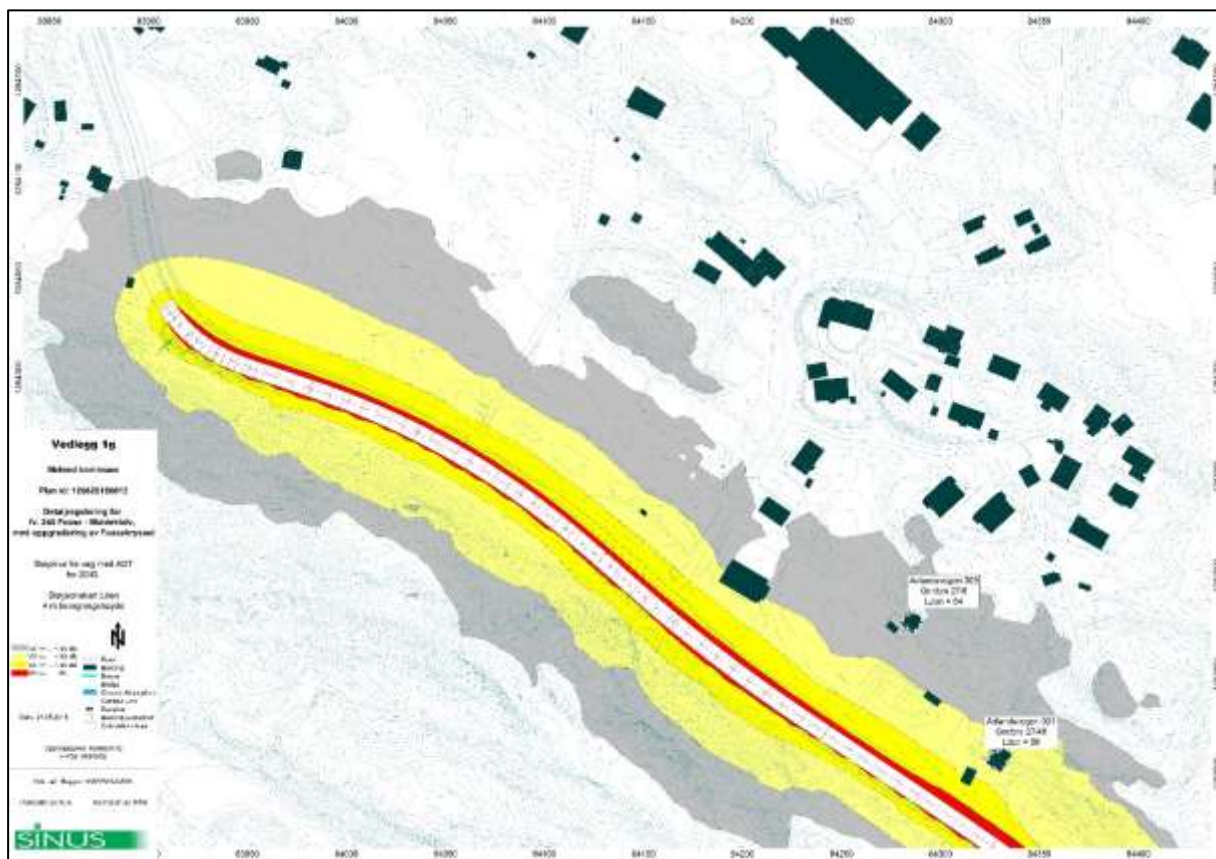




Figur 88; Støysonekart for Midtundet. Kjelde: Sinus støyrapport, 2018.



Figur 89; Støysonekart for Moldekleiv. Kjelde: Sinus støyrapport, 2018.



Figur 90; Støysonekart heilt nord i planområdet, ved Moldekleiv. Kjelde: Sinus støyrappport, 2018.

Luftforureining

I anleggsfasen skal entreprenør handtere massar på eit slikt sett at problem med støv og vinderosjon vert redusert mest mogleg. Dette sikrast gjennom innspel til ein Ytre miljøplan, sjå kap.4.14.

Forureina grunn

Handtering av eventuelle forureina massar skal gjerast greie for i innspel til ein Ytre miljøplan, sjå kap.4.14. Ein ventar ikkje å støyte på forureina massar av vesentleg omfang under anleggsarbeida for fv. 5310. Noko usikkerheit er knytt til fyllinga i myra heilt nord i planområdet.

3.12 Erverv

På generelt grunnlag skal det ervervast grunn 1 meter utanfor tryggleikssona. Ved eventuelle skjeringar og fyllingar utover dette, skal Statens vegvesen erverve 1 meter utanfor skjeringstopp og fyllingsfot. Det skal takast særleg omsyn til bustadtomter og anna verdifullt areal, til dømes tre, dyrka mark, beitemark og omsynssoner. I desse tilfella kan ein erverva mindre areal utanfor tryggleikssona, skjeringstopp og fyllingsfot.

Fem bygg må ervervast som fylje av tiltaket. Fire av desse er allereie innløypt i samband med eksisterande reguleringsplan frå 2007 og er no eid av kommunen. Dette gjeld:

- Eigedom med gnr. 25, bnr. 171 kor ein garasje og eit bustadhus må rivast.
- Eigedom med gnr. 26, bnr. 58 kor eit bustadhus må rivast
- Eigedom med gnr. 26, bnr. 129 kor eit bygg må rivast.

I tillegg må ein fritidseigedom med gnr. 25, bnr. 65 innløysast som fylgje av tiltaket.



Figur 91; Bustad på eigedom gnr. 25, bnr. 171 er innløyst i samband med tidlegare plan.

Figur 92; Bustad og garasje på eigedom gnr. 25, bnr. 171 er innløyst i samband med tidlegare plan.



Figur 93; Bustad på eigedom 26, bnr. 58 er innløyst i samband med tidlegare plan.

Figur 94; Bygg på eigedom gnr. 26, bnr. 129 er innløyst i samband med tidlegare plan.



Figur 95; Fritidsbustad ervervast i samband med tiltaket

Skog, dyrka mark og beitemark må og ervervast som følge av tiltaket. Dette vert behandla i ein eigen prosess.

Sjå avsnitt 4.4 for avbøtande tiltak.

4 KONSEKVENSER AV PLANFRAMLEGGET

4.1 Innleiing

Hovudmålet med tiltaket er å skape ein trygg reiseveg for alle trafikkantar. Køyreveg skal oppgraderast og det skal etablerast gang- og sykkelveg på heile strekninga. Fossekrysset skal og utbetrast med venstresvingefelt frå Frekhaug.

4.2 Kostnadar

I budsjettet for Nordhordlandspakken er det sett av 88 mill. kroner til gjennomføring av prosjektet, som inkluderer oppgradering av Fossekrysset. Det er gjennomført eit meir detaljert kostnadsoverslag etter Statens vegvesen sin ANSLAG-metode. Her vart prosjektet rekna til å ha ein P50 kostnad på 184 mill. kroner. Største usikkerheit er knytt til marknadssituasjon og massar/massehandtering. Særleg skjering i lausmassar rundt Litlebergen er ein usikker på kor langt opp ein må grave av. I reguleringsplan og i kostnadsoverslag har ein antatt at ein ikkje kan ha en mindre bratt fyllingsskråning ved fjerning av massar enn dagens skråning på ca. 50-67% (1/2-1/1,5).

Samfunnsøkonomi/folkehelseperspektivet

Ei utbetring av ein veg på denne strekninga gjer at fleire bustadområde kan byggjast ut. Inntekter knyt til utbygging av både veg og bustader vil vera positivt for ei rekke entreprenørar. Ein betre veg og nye bustader legg og til rette for ei ytterlegare utvikling av Alver kommune.

Ein sikker veg der ein kan få redusert talet på ulukker gjev innsparing i helseutgifter, tapt arbeidsforteneste m.m. for både direkte og indirekte involverte. Vidare vert den samfunnsøkonomiske gevinsten av eit samanhengande gang- og sykkelnett rekna å gå i pluss etter få år. Det er særskilt dei helsemessige kostnadane ein kan redusera i dei enkelte kommunane og for arbeidsgivarar, om fleire vert fysisk aktive. Der ein legg til rette for at barn og unge får varige vanar med å halde seg fysisk aktive, vil ein spare samfunnet for store utgifter i framtida. Gode vanar som resulterer i betre helse vil redusere utgifter i heile livsløpet til den enkelte, både i helsevesenet, og i utgifter knyt til tapt produktivitet/sjukefråvær.

4.3 Trafikktryggleik/ulukker

Det er i dag ikkje eit samanhengande gang- og sykkeltilbod langs strekninga, og på store delar av strekninga er tilbodet til mjuke trafikantar heilt fråverande.

Tiltaket gjev gåande og syklande eit samanhengande tilbod langs heile strekninga og skil dei frå bilistane. Syklande og gåande treng ikkje lenger dele vegbanen med bilistar. Desse tiltaka aukar tryggleiken for alle brukargruppene. Kryssingspunkt av køyrevegen er lagt til stader med god sikt.

Utbetring av kryss, avkøyrslar og eit gjennomgåande tverrprofil på køyrevegen vil vera gunstig for trafikktryggleiken på strekninga. Betre kurvatur og breiddeutviding med to felts veg vil vonleg redusera talet på utforkøyringar, og venstresvingefelt i Fossekrysset vil minske faren for påkøyrslar bakfrå.

4.4 Eksisterande bygg og eigedommar

For fleire eigedommar langs strekninga vil tiltaket føre til arealbeslag. For nokre eigedommar inneberer dette mindre arealinngrep i tilgrensande hagar, dyrka mark og beitemark, medan det for andre også inneberer riving av bustad, fritidsbustad og garasje.

På nokre eigedomar kjem vegen så langt innpå at bygg vert råka. Kva for bygg dette gjeld er gjort greie for i kapittel 3.12. Eigarar vil få kompensasjon for tapa, og dette vert løyst i ein eigen prosess i samband med byggjeplan.

Nokre av desse eigedommane er regulert, medan andre ikkje. For eigedommane som er regulert, vil beslaglagt areal verte omregulerte til ulike formål.

Sundet gard gnr. 26/ bnr. 5

Denne eigedomen må gi frå seg mykje grunn, både til utviding av køyreveg og til etablering av gang- og sykkelveg på både dyrka mark, beite og i utmark. Det er gjort fleire grep i planen for å redusere inngrepa og kompensera areala på ulike sett.

Ved å flytta busstopp i profil 1730 til profil 1470 frigjer ein eit areal, som vil vera med på å redusere inngrepet i dyrka mark på teigen mot aust. Ein har og langs denne teigen redusert rabatten mellom gang- og sykkelveg og køyrevegen ned til 1,5 m. Der eksisterande røyr kjem fram under fylkesvegen vert dette røyrret flytta og forlenga, slik at ein får litt meir areal og betre arrondering i denne delen av teigen og betre tilgjenge til landbruksutvidinga nord for bekken.

Dagens avkøyrsløp opp mellom løene på vestsida av er i dag bratt, og denne flyttast no til kor gamal avkøyrsløp gjekk. Dette gjer slakare stigning.

For eigedomane langs tiltaket kor det skal bakkeplanerast vil grunneigar fritt kunne disponera areal heilt inn til gang- og sykkelvegen. Bakkeplaneringa skal utformast med ein helling på 1:10 og areala skal reetablerast til dyrka mark eller sitt opphavsformål etter avtale med grunneigar.

Eigedommar gnr. 26/bnr. 5 og 127

Ved profil 2300 - 2420 vil det bli planert ut eit område tilsvarande 8800 m², som skal ferdigstillast til landbruksformål for denne eigedomen. Eksisterande bekk blir her lagt i røyr på ei strekning over 150 meter.

4.5 Parkering

Bilparkering

Planen opnar for parkering i nærleiken av starten på turstien til Krossfjellet frå Midsundet, langs den kommunale vegen Moldekleiv. Dette aukar tilgjenge for ei rekke brukarar, både til Krossfjellet og omliggande toppar. Talet på plassar vert ikkje detaljregulert, men om kommunen vel å bygge ut til føremålet vil ein truleg få plass til omkring 40 plassar. Kryssing av veg vert tilrettelagt på staden ved parkeringa.

4.6 Forureining

Støy

Støyrapport er utarbeida av Sinus AS. Utrekningane syner at 7 bustader/fritidsbustader må synfarast innvendig og 33 eigedommar må synfarast utvendig for å vurdere behov for tiltak utandørs og/eller innandørs, sjå vedlegg 2. Følgjes opp i byggeplanfasen.

Luftforureining

Ikkje aktuelt. Strekninga ligg i ruralt landskap og vegen har forholdsvis lite trafikk, også i framtida.

4.7 Universell utforming

Tiltaket får universelt utforma busshaldeplassar og gangvegar. Tiltaket medfører at tilgjenge langs heile strekninga aukar, noko som igjen inneberer at det vert lettare for menneske med nedsett

rørsleevne å nytte heile planområdet. Gang- og sykkelveg er utforma med stigningstilhøve som ligg innanfor krava til universell utforming, med unntak for strekninga kor gang- og sykkelvegen vert lagt på eksisterande veg, mellom profil 1800 og 2250. På dette strekke bør ein plassere benkar langs gang- og sykkelvegen som avbøtande tiltak. Benkane skal plasserast i ein avstand på ca. 200 meter, noko som vil auke universell tilgjenge for mange på strekninga.

Fleire busshaldeplassar får universell utforming, noko som aukar tilgjenge til å nytte seg av kollektivtilbodet langs strekninga.

4.8 Landskapsbilette

Med eit breiddeprofil som planen legg opp til, vil det på bratte parti gi store endringar samanlikna med i dag. På dei brattaste partia ligg vegen tett opp til sjø, og ein har valt å legge vegen slik at ein får fjellskjeringar og murar framfor fyllingar mot, og ut i vatnet. Frå Fosse til Litlebergen vil ein få fjellskjeringar mot vest langs heile strekninga.

Natursteinsmurar må dimensjonerast alt etter omliggande miljø. På parti der ein har mykje gamle murar og dei nye murane vert ein synleg del av landskapsbiletet, vil det vera naturleg å velje mindre dimensjonar på steinen. På parti av vegen der muren ikkje ligg synleg for folk, kan ein gå opp i dimensjon.

Reiseoppleving

For bilistar vil reiseopplevinga bli tilnærma lik som i dag, men ein vil få bratte fjellskjeringar enkelte stader langs strekninga. Ein får størst skilnad i reiseopplevinga for gåande og syklande. Dei vil no kunne ferdast langs strekninga utan heile tida å følge med på trafikkbiletet. Frå Fosse til Litlebergen ligg GS-vegen med god utsikt mot Radafjorden. Opp Sundsbrekka går GS-vegen på austsida av elva. Her vil ein ferdast med lyden av elva og skogen rundt seg. Elva og den gamle steinsettinga vil vera synleg frå GS-vegen. Når ein ikkje lenger må passe seg for bilane får ein høve til å ta inn naturen og omgjevnadane på eit heilt anna sett.

4.9 Nærmiljø og friluftsliv

Tre bustadar, ein garasje og ein fritidsbustad vert innløyste for å sikra nok areal. To av bustadene er allereie innløyst i samband med eksisterande plan frå 2007.

Langs Sundsbrekka er køyrevegen lagt vest for elva, separat frå GS-vegen for å unngå skjeringar mot utbygde eigedomar.

Prosjektet er særst positivt for mjuke trafikkantar. Tilgjenge mellom de ulike aktivitets- og bustadområda langs traséen vil med etablering av gang- og sykkelveg verte styrka. Strekninga i seg sjølv kan og verte eit eige turmål. Plassering av g/s-vegen mellom sjøen og køyrevegen aukar og attraktiviteten. Den nye gang- og sykkelvegen gjev betre tilgjenge til omliggande friluftsområde og gjev bilfri tilgjenge til Frekhaug og alle tilboda der. Parkering for bilar ved sti til Krossfjellet kan bidra til at fleire nyttar dette turområdet.

Barn og unge

Tiltaket vil vera særleg positivt for barn og unge. Gang- og sykkelvegen aukar tilgjenge til område for leik og aktivitetar, skule, kontakt mellom ulike bustadområde og aktivitetar knyt til friluftsliv. Dette er nok den brukargruppa som kjem til å nytta den nye gang- og sykkelvegen mest. Større born vil kunne komma seg til Frekhaug på sykkel eller til fots på eit trygt sett. Tilgjenge til stiar og akebakken på Moldekleiv er sikra.

Heile strekninga var av barn markert som farleg skoleveg og enkelte stader markert som «stader eg vil endre». Tryggleikskjensla til born vert auka då GS-vegen langs heile strekninga blir separert frå køyrevegen.

4.10 Naturmiljø

Naturtypar og artar langs traséen er rekna som vanlege for regionen. Naturtypen *kulturmark*, som ein finn intakt på Sundet og delvis intakt på Moldekleiv, har høg verdi. Her vart det likevel ikkje gjort verdifulle funn av artar innanfor naturtypen. Samla verdi for naturtype og artar knyt til denne er difor sett til middels. Elles er det elveløpet langs Sundsbrekka som har rikast artsdiversitet og verdi i planområdet.

Langs elveløpet i Sundsbrekka har ein separert køyreveg og GS-veg for å redusera inngrep i elva. Ny køyreveg blir lagt på vestsida av elveløpet. For å redusere fyllingsutslag vil vegen bli lagt i skjering og med mindre murar. Eksisterande køyreveg med sideareal blir liggande som han er i dag, og skal nyttast som GS-veg heilt opp til Midtsundet. Ein har som mål at ein slik sett skal redusere inngrep i sjølve elva og i artsrikdommen som er knyt til sideareala for både elv og eksisterande køyreveg. Der elva kryssar køyreveg må ein forlenge røyret som går under vegen i dag. Ved Sundet vil dette grepet gjera at ein får noko erstatningsareal for jordbruksjord som går tapt som fylgje av utviding til GS-veg.

Utbygging av veg kan gi ei rekke ulike påverkingar på naturmiljø, som;

- fysiske inngrep og direkte tap av natur og livsmiljø
- uro og støy i nærleiken til veganlegget
- forureining knyt til byggefase og driftsfase
- fragmentering av naturområde og etablering av barriereeffektar
- auka dødelegheit grunna kollisjon med køyretøy (dyr og fuglar).

For tiltaket Fosse – Moldekleiv vil det i første rekke vere nye fysiske tiltak i vegnær natur som gjev auka lokal påverking. Ut i frå funna i naturkartlegging utført i samband med planen vurderer ein tiltaka i sone 3 (Sundsbrekka) som dei inngrepa med potensial for størst negativ innverking på verdifull natur. I tillegg til vegnær terrestrisk natur vil akvatisk natur – rennande vatn/elv – kunne verte påverka, både i anleggsfase (avrenning av partiklar til vassmiljøet – skade på vassorganismar og fisk) og i til dels i driftsfasen.

Ein tilrår avbøtande tiltak for å minimere dei negative konsekvensane for vassmiljøet. Dette gjeld og for elvestrekninga ved Fosse, der både køyreveg og samleveg skal leggjast om. Avbøtande tiltak vil vera å hindre utslepp av finare partiklar og slam til vassmassane under anleggsarbeidet. Der ein får direkte inngrep bør massar frå sideareal langs bekk/elv takast vare på og nyttast til gjenbygging av elveleiet. Det same gjeld botnsubstrat.

Eit anna område som i utgangspunktet er sårbar natur – våtmarker – finn ein heilt i nord, i sone 7 (Setrekrysset). Den vegnære våtmarka er komen langt i attgroingsfasa, i tillegg til at steinfyllinga allereie har påført den lokale våtmarka skade. Bruk av areal til nytt veg- og gs-anlegg i denne sona vert difor mindre øydeleggjande enn om våtmarka hadde vore i urørt/betre stand. Tap av lokalt artsmangfald er ikkje til å unngå, men ein har klart å flytte krysset så langt nord som råd for å unngå for store inngrep i våtmarkene.

Vegkantfloraen har fått stor merksemd i Noreg det siste 10-året, både frå miljø- og vegmynde. Det vart ikkje påvist spesielle verdifulle førekomstar i dei ulike sonene, men vegkantfloraen i planområdet kan reknast som artsrik, og bevaring av artsrikdommen bør vera eit mål. Avbøtande tiltak vil vera å ta vare på massane frå sidearealet til utforminga av det nye veganlegget, for slik å sikre den lokale frøbanken. Dette er sikra i føresegnene. Det er og viktig at ein unngår svartelista artar der ein må supplere med ny jord og nye frøblandingar.

På fleire stader skal det utførast landskapsutjevning med overskotsmassar som igjen skal ferdigstillast som jordbruksareal; fulldyrka eller overflatedyrka etter avtale med grunneigar. Metode for oppfylling, kvalitet på jordlag m.m. er skildra i eigen føresegn § 6.4 som fylgjer planen. Føresegna skal sikre at jordsmonnet ikkje vert for skada av tiltaket. På noko av arealet vil lauvskog, undervegetasjon og sideareal til bekk bli varig skada. 250 meter av bekk vert lagt i røyr. Noko av arealet er i dag dyrka mark som skal bakkeplanerast opp mot køyreveg, slik at arealet framleis kan nyttast. Her vert markene og artsmangfaldet reetablert.

Vurdering etter Naturmangfaldlova

Vurdering etter Naturmangfaldlova §8-12	
§ 8	<i>Kunnskapsgrunnlaget</i>
	Nasjonale databasar er nytta for å hente inn informasjon om planområdet, som Artsdatabanken og ulike databankar drifta av Miljødirektoratet. Planområdet har ei rekke registreringar av fugleartar i artsdatabanken.no, men ein vurderte likevel kunnskapsgrunnlaget for naturtypar og artar for ikkje godt nok. Vidare har ein difor utført egne registreringar med fokus på botaniske tilhøve og potensiale for zoologiske habitat. Kunnskapsgrunnlaget kan no reknast som godt, særleg innanfor karplanter og fugleliv.
§ 9	<i>Føre-var-prinsippet</i>
	Ein har forsøkt å gjere inngrep i elva opp Sundsbrekka så lite som mogleg, og ny køyreveg er lagt opp i lia langs bekken. Det er knyt egne føresegner til planen for bevaring av den lokale frøbanken og for handsaming av dyrka mark samt handtering av svartelista/aggressive artar.
§ 10	<i>Økosystemtilnærming og samla belastning</i>
	Det er regulert for bustadutbygging fleire stader langs traséen, og trafikken i framtida vil auke. Areal vil gå tapt som fylgjer av dette, men i mindre grad areal som har tilsvarende verdi (artar knyt til kulturmark og elvedal) som areal som går tapt som fylgje av denne planen. Planen har som mål å minimere arealtap av dyrka mark og planering av sideareal skal gjerast på eit slikt sett at ein aukar kvalitet, areal og driftsgrunnlag av dyrka mark. Ei utfylling i elvedalen over Midtsundet fører til at ein må legge bekken i røyr på ei strekning over omlag 100 meter, og habitat rundt bekken vil gå tapt. I tillegg må 150 meter av bekken leggjast i røyr lenger nord, ved Moldekleiv. Dette er den største negative konsekvensen for naturmiljøet som fylgjer av denne planen.
§ 11	<i>Kostnadane ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar</i>
	Tiltakshavar vil ta alle utgifter knyt til avbøtande tiltak og eventuelle skadar på miljøet.
§ 12	<i>Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar</i>
	Anlegget skal dimensjonerast for framtidige klimaendringar. Inngrep i elva skal gjerast nennsamt, og botnsubstrat skal takast vare på og brukast opp att. Det skal sikrast mot avrenning frå fyllmassar og framtidig trafikk. Det er utarbeida innspel til Ytre miljø-plan som skal innarbeidast i YM-plan. YM-planen vil fylgje arbeidet fram til ferdig anlegg.

4.11 Kulturmiljø

Det ligg fleire kulturminne innanfor planområdet. Ved Fossekrysset ligg to ruinar etter mølledrift, og det er gjort eit funn etter eldre busetting som har fått status *automatisk freda kulturminne*. Her har ein då ei sikringssone på 5 meter rundt avgrensinga av kulturminnet. Ny veg med avkøyrsl i profil 190 er difor lagt 7,5 meter frå kulturminnet. Vernesona er sikra gjennom planen sine føresegner, sameleis følgjer det føresegn som skal sikra at utforming av veg ikkje verkar skjemmande på kulturminnet.

Ingen kulturminne ved Litlebergen vert direkte råka, og potetkjellarane på Sundet og Midtsundet har fått knytt omsynssone til seg.

Det såkalla spionhuset som ligg i Litlebergen har fått knytt omsynssone til seg.

4.12 Naturressursar

Noko dyrka mark, beitemark og skog går tapt ved etablering av ny gang- og sykkelveg og breiddeutviding av eksisterande køyreveg. Ein har gjort fleire grep for å redusere inngrepa på dyrka mark, noko som er skildra i kap. 3.12.

Arealkategoriar (Bonitet/markslag)	Jord- og skogbruksareal omregulert til GS-veg/fortau, køyreveg og anna veggrunn
Skog	ca. 12.000 m ²
Innmarksbeite	ca. 1.500 m ²
Overflatedyrka jord	ca. 3.500 m ²
Fulldyrka jord	ca. 1.300 m ²
Totalt	ca. 18.300 m ²

Som fylgje av deponi med tilhøyrande elvelukking, vil ein i tillegg transformere ca. 5.000 m² beitemark til ca. 7.000 m² fulldyrka jord.

4.13 Konsekvensar for gjeldande og framtidige planar

Planarbeidet tek omsyn til framtidig trafikkmengd som ein ventar aukar, blant anna grunna nye bustadsområde og fortetting langs planområdet. Planen er utarbeida for å tilpassa seg eksisterande reguleringsplanar i området.

4.14 Innspel til Ytre Miljøplan

I tabellen nedanfor er det lista opp miljøutfordringar det skal arbeidast vidare med i YM-plan:

TEMA	PROBLEMSTILLINGER/VURDERINGER	FØRESEGNER
Støy	T-1442 støyretningslinja skal leggjast til grunn for anleggsstøy. Støytiltak skal vurderast nærare i byggeplanfasen.	§2
Luftforureining	Entreprenørane skal så og plante til ferdige arbeidsområde så raskt som mogleg for å hindre vinderosjon og støvplager.	

Vibrasjonar / rystingar ved sprenging	1. Bygningar som kan bli råka av vibrasjonar frå anleggsarbeidet skal ha tilstandsrapport før arbeidet kan byrje. 2. Bygningar som vert påverka av sprengingsarbeidet skal synfarast og dokumenterast før anleggsarbeidet startar.	§2 og 3
Forureining av jord og vatn	Det er registrert framande arter innanfor planområdet. Om ein skulle råke på framande artar innanfor planområdet i anleggsfasen, skal infisert jord handterast i tråd med Statens vegvesen sin handlingsplan mot framande artar. Massedeponering eller -lagring skal skje på stader og måtar som ikkje gjev avrenning til vassdrag. Ved arbeid langs og i elveløpet skal det veljast arbeidsmetodar som ikkje gjev avrenning av finpartiklar eller anna forureining til vassdrag. Botnsubstrat skal takast vare på og nyttast opp att i oppbygging av nytt elveløp.	§3
Landskapsbilete	Murar skal utformast slik at dei høve til omliggande estetiske kvalitetar.	§6 og §8
Nærmiljø og friluftsliv	Stiar langs strekninga skal sikrast tilgjenge under anleggsperioden og gjennom utforming av anlegget.	§9
Naturmiljø	Det skal sikrast mot avrenning og forureining av vassdrag. Massar langs eksisterande veg skal takast vare på og nyttast opp att ved ferdigstilling av anlegget for å sikre den lokale frøbanken og artsdiversiteten.	§ 8
Kulturminne	Anlegget skal utformast med estetiske kvalitetar som høver til omliggande kulturmiljø.	
Naturressursar	Det skal takast særlege omsyn til drift av råka gardar. Så lenge dyr går ute må gjerde og innhegningar vera intakte. Massar frå dyrka mark skal lagrast i nærleiken og i låge rankar for å unngå for stort marktrykk og komprimerte massar. Det må leggjast særleg vekt på nennsam handtering av desse massane i anleggsperioden, også i høve til dei underjordiske grøftene/steinkistene som går i grunnen. Ved utlegging og utforming av nytt dyrka areal må det vera særleg stort fokus på riktig fall, grunnarbeid og drenering. Anleggsmaskiner som nyttast til dette arbeidet skal ha så lågt marktrykk som mogleg, og skilje laga i grunnen med ein slik presisjon at ein ikkje skader kvaliteten på jorda, blandar jordlag eller øydelegg drenering i grunnen. Ein tilrår eigen kursing av maskinførar for dette, og helst i dialog med grunneigarar som kan komme med nyttig detaljkunnskap om grunntilhøva og jordkvaliteten.	§ 8
Energiforbruk	Ingen spesielle tiltak.	
Materialval og avfallshandtering	Alt avfall skal sorterast i dei fraksjonar kommunen legg til rette for, og leverast til godkjend mottak. Om ein finn jordmassar med framande artar skal desse handterast etter Statens vegvesens eigen handlingsplan for framande artar.	

	Gjenbruk av asfalt, planter, gatestein og andre material der det er aktuelt/mogleg.	
--	---	--

4.15 Oppsummering konsekvensar

Trafikktryggleik

Syklistar, gåande og bilistar vert skilt frå kvarande og dette er det viktigaste tiltaket for tryggleik på strekninga som på mesteparten av strekninga manglar eit tilbod for mjuke trafikkantar. Fossekrysset får venstresvingefelt og køyreveg vert utbetra til to køyrefelt. Kurvatur, kryss og avkøyrslar vert oppgradert, noko som og reduserer risiko for ulukker.

Brukaroppleving/tilgjenge/folkehelse

Tiltaket legg opp til ein samanhengande gang- og sykkelveg frå Fossekrysset og til enden av strekninga, ved krysset Ådlandsvegen - Håtuftvegen, og gjev dei mjuke trafikantane eit eige areal åtskilt frå køyrevegen. Dette gjev ein positiv reiseoppleving og gjer strekninga meir brukarvenleg. Gang- og sykkelvegen knyt seg og opp mot innfallsåre til turnettet i området og legg til rette for parkering på strategisk punkt i høve til dette.

Brukarvenlege og attraktive gang- og sykkelvegar legg til rette for ein aktiv kvardag for alle brukargrupper, noko som vil bidra positivt til folkehelsa.

Kollektiv

Busstoppa vert utbetra, universelt utforma og lyssett, noko som betrar tryggleiken. Saman med leskur aukar dette attraktiviteten.

Parkering

Det er lagt opp til ein eigen parkeringsplass ved tursti til Krossfjellet. Her vil det truleg bli plass til 45 parkeringsplassar for bil. Ved kollektivhaldeplassen på Fossesjøen legg ein opp til sykkelparkering.

Næring

Arbeidstakarar som vel sykkel eller gonge som transportmiddel får betre helse og sjukefråværet vil då gå ned. Dette er ein viktig faktor i det samfunnsøkonomiske reknestykket som syner at det er lønnsamt å byggje gang- og sykkelvegar. Utbetra køyreveg gjer det meir attraktivt for verksemdene langs traséen.

Naturmiljø

Den største negative konsekvensen for naturmiljø vil vera i øvre del av elvedalen. Der vert bekken lagt i røyr og ein planerer ut eit område for å kunne erstatte dyrka mark som vert råka i planen

Naturressursar

Det vert ein del inngrep i dyrka mark i anleggsperioden. Føresegner skal sikre handteringa av matjorda, og nye areal med dyrka mark skal etablerast. Arealrekneskapen for dyrka mark skal gå i pluss som følgje av tiltaket.

Kulturmiljø

Kulturminnet i starten av strekninga har ei sikringssone på 5 meter rundt avgrensinga av kulturminnet. Her er ny avkøyrslar lagt i god avstand frå kulturminnet. Vernesona er sikra gjennom planen sine føresegner. Utforminga av veg skal utformast slik at det ikkje verkar skjemma på kulturminnet.

Landskap

Tiltaket medfører inngrep i skog og fjell, og ein får til dels bratte og høge skjeringar. Sideareal er utforma for å styrke brukbarheita og attraktiviteten. Det er lagt estetiske føringar for utforminga av anlegget gjennom føresegnene.

Forureining

Det er lagt inn føringar for at anleggs- og driftsperiode skal gje minst mogleg utslepp til omgjevnadane. Retningsliner for støy gjev krav til gjennomføring og tiltak, sjå kap. 4.6.

Erverv

Planen krev innløyasing av bygg og sideareal som skog, beitemark og dyrka mark. Grunneigarar for kompensasjon i samsvar med gjeldande praksis i SVV.

5 ROS (RISIKO OG SÅRBARHEITSANALYSE)

Det er utarbeida ein ROS-analyse. Det er lagt som vedlegg til plan. Under følgjer eit utdrag.

Metode og gjennomføring

ROS-analysen sitt innhald er utforma med utgangspunkt i NS 5814 *Krav til risikovurderingar* (2) og rettleiaren frå Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap, *Rettleiar for samfunnssikkerheit i arealplanlegging, kartlegging av risiko og sårbarheit* (2011) (3). Risikoakseptkriteria og kategoriar for vurdering av sannsyn og konsekvensar er nytta med utgangspunkt i tidlegare gjennomførte ROS-analyse for Fosse-Moldekleiv. Analyse har føregått i følgjande trinn:

1. Skildring av analyseobjekt
2. Identifikasjon av fare og uønskte hendingar
3. Skildring av analyseobjekt/planområde
4. Gjennomgang av sjekklister for identifikasjon av farar og uønskte hendingar
5. Analyse av risiko
6. Evaluering av risiko
7. Konklusjon

Vurdering av risiko

I kartlegging av farar og risiko er det nytta sjekklister for ROS-analyser basert på DSBs rettleiar og egne sjekklister (Vedlegg 13).

Aktuelle uønskte hendingar og risiko vurderast i forhold til tre risikostyremål:

- Liv og helse (helseskadar og død)
- Stabilitet (svikt i viktige samfunnsfunksjonar, framkomst og evakueringsbehov)
- Ytre miljø (miljømessige konsekvensar)

Risiko vurderast som ein funksjon av sannsyn og konsekvens med tilhøyrande usikkerheit. For alle identifiserte uønskte hendingar settast sannsyn og konsekvens. Det nyttast ein risikomatrise til å vise og rangere risiko som vert identifisert. Døme på risikomatrisa som nyttast er vist i Figur 96.

	Ufarleg	Ein viss fare	Farleg	Kritisk	Katastrofe
Svært sannsynleg					
Mykje sannsynleg					
Sannsynleg					
Lite sannsynleg					
Usannsynleg					

Figur 96: Eksempel på risikomatrise

Plassering av hendingane i risikomatrisa danner grunnlag for vurdering av behov for ytterlegare tiltak. Dei uønskte hendingane vurderast i forhold til moglege årsaker, sannsyn og konsekvens. Akseptkriteriene for risiko er gitt av dei farga sonene i risikomatrisa. Risikoreduserande tiltak vurderast for alle aktuelle uønskelege hendingar.

RØD:

Ikkje akseptert.

Risiko må reduserast - forebyggande tiltak skal om mogleg setjast i verk.

GUL:

Aksepter dersom det finnes enkle tiltak - nye forebyggande tiltak vurderast.

GRØNN:

Kan akseptast.

Nye tiltak vurderast dersom dei gjer betydeleg risikoreduserande effekt.

Risikoevaluering av identifiserte aktuelle uønskeleg hendingar

Det høgst vurderte risikonivå/risikostyringsmålet vert vist i risikomatrise i Figur 97. Risikonivået er vurdert etter planlagt utbygging med alle forutsette tiltak, utan ytterlegare anbefalte tiltak.

	Ufarleg	Ein viss fare	Farleg	Kritisk	Katastrofe
Svært sannsynleg					
Mykje sannsynleg		9	3, 11, 12, 17		
Sannsynleg		2, 4, 6, 8	1, 7, 13, 14, 16		
Lite sannsynleg	5, 15	10			
Usannsynleg					

Figur 97: Risikomatrise – total risiko, høgaste risikonivå vurdert for aktuelle uønskte hendingar.

Risikonivået som er vurdert for kvart enkelt risikostyringsmål for de aktuelle identifiserte hendingane er vist i Tabell 1.

Tabell 1: Risikonivå pr. risikostyringsmål for aktuelle identifiserte hendingar.

ID	Uønskte hendingar	Risikonivå/Risikostyringsmål
1	Lausmasseras,/skred/kvikkleire	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
2	Steinras/steinsprang	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
3	Flaum frå vassdrag eller nedbørshendingar	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
4	Bereevne og setningsforhald	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
5	Vasstandsheving	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
6	Ekstrem vind	Liv og helse

ID	Uønskete hendinger	Risikonivå/Risikostyringsmål
		Stabilitet
		Miljø
7	Ekstrem nedbør	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
8	Støv og støy frå trafikk	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
9	Brot på høgspenst	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
10	Ulykke med farleg gods	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
11	Bil- og/eller motorsykelulykke som enten køyrar på mjuke trafikantar, kolliderer eller køyrer utanfor vegen.	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
12	Anleggsperiode: trafikkulukke, anleggstrafikk og framkjørm for nødetatar	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
13	Svikt i framkjørm for personar og varar	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
14	Ulykke under leik/fritid	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
15	Avgrrensa åtkomst til friområde, aktivitetar og idrett	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
16	Brann i verna/freda bygg, brann i skolar eller barnehagar	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø
17	Påverke eksisterande kultur- og fornminne	Liv og helse
		Stabilitet
		Miljø

Foreslått tiltak

Det er i ROS-analysen kartlagt og foreslått 17 tiltak som bør følgjast opp vidare, enten gjennom planlegging, ivaretaking og oppfølging i forbindelse med detaljprosjektering av veg og fortau eller i forbindelse med søknad for utbetring av veg. Effekten av dei forskjellige tiltaka kan vere utfordrande å kvantifisere med dei kategoriar for sannsyn og konsekvens som ligg til grunn for analysen, og effekten av tiltaka er derfor ikkje vist. Det vurderast likevel at dei foreslått tiltaka vil bidra til å redusere risikonivået til så lågt som mogleg gjennom det detaljnivå som føreligger for prosjektet under arbeidet med analysen. En oversikt over foreslått tiltak for dei kartlagde aktuelle hendingsane er vidare i presentert i Tabell 2.

Tabell 2: Oversikt over foreslått tiltak for vidare oppfølging.

ID	Tilknytte uønskete hending(ar)	Tiltak	Når/korleis
1	Lausmasseras/skred/kvikkleire	- Geologisk rapport er utarbeid. Metode for utgraving og sprenging i fjell og lausmassar må følgje Statens vegvesen sin standard, slik at det ikkje blir fare for masseutglidning.	Geologisk rapport må følgjast i vidare arbeid.
2	Steinras/steinsprang	- Geologisk rapport er utført. Geologisk rapport må følgjast.	Geologisk rapport må følgjast i vidare arbeid.

ID	Tilknytte uønskete hending(ar)	Tiltak	Når/korleis
3	Flaum frå vassdrag eller nedbørshendingar	Det er utarbeida ein VA-rammeplan med forslag til å utbetre handtering av overvatn for heile området. Utbetring av veg vil også gje utbetring av handtering av overvatn.	VA-rammeplan må følgjast.
4	Bereevne og setningsforhald	- Geologisk rapport følgjast. - Ein bør gjere vurdering på nærliggjande bygg for å sjå på setningsskader før og etter vegutbygging.	Geologisk rapport må følgjast. Synfaring av nærliggjande eigedomar må gjerast før arbeid på veg startar og etter arbeid er utført.
5	Skade ved forventa vasstandsheving	Det er utarbeida ein VA-rammeplan som legg føringar for vidare anbefalingar.	VA-rammeplan må følgjast i planverktøy og vidare prosjektering og utføring
6	Ekstrem vind	Vegen skal utbetrast, noko som vil gje noko større avstand til vegetasjon.	Ingen tiltak
7	Ekstrem nedbør	Det er utarbeida ein VA-rammeplan som legg føringar for vidare anbefalingar. Stikkrenner og overvassleidningar skal dimensjonerast i tråd med Statens vegvesen sine krav til 200 årsflaum med 1,50 klimafaktor.	VA-rammeplan må følgjast
8	Støv og støy frå trafikk	Eksisterande hus vil ikkje få endra støysone. Det gjerast ikkje tiltak på eksisterande hus.	Ingen tiltak.
9	Brot på høgspent	Det må vurderast korleis ein best mogleg kan unngå å koma i konflikt med høgspent i arbeida med utbetring av veg. Dette må takast med i detaljprosjektering	Detaljprosjektering må utførast for å hindre konflikt med høgspent. Entreprenør må følgja detaljprosjektering.
10	Ulykke med farleg gods	Ingen tiltak	Ingen tiltak
11	Bil- og/eller motorsykkelykke som enten køyrar på mjuke trafikantar, kolliderer eller køyrar utanfor vegen	Vegen skal utbetrast.	Alt arbeid som skal gjerast er for å betre forhold for alle trafikantar.
12	Anleggsperiode: trafikkulukke, anleggstrafikk og framkjømd for nødetatar	Vegen skal utbetrast, entreprenør må planlegge og informera både bebuar i område og nødetatar. I tillegg må entreprenør sørge for at omkøyingsveg er tilstrekkeleg	Oppfølging og overlevering til entreprenør.

ID	Tilknytte uønskete hending(ar)	Tiltak	Når/korleis
		sikra for omkøyning på vinterstid. Det er særers bratt og svingete veg som må vera framkommeleg for store køyretøy når vegen stengast. Dersom brannbil ikkje klarar sving, må vegen utbetrast før stenging veg.	
13	Svikt i framkjømd for personar og varar i anleggsperiode	- Vegen skal utbetrast, entreprenør må planlegge og informera bebuar i område. Omkøyringsveg må sikrast på vinterstid med godt vedlikehald, noko entreprenør må syta for. Vegen er særleg bratt og svingete, snørydding og salting/strøsel er derfor særers viktig.	Oppfølging og overlevering til entreprenør.
14	Ulykke under leik/fritid	- Vegen skal utbetrast, entreprenør må planlegge og informera bebuar i område. Anleggsområde må sikrast på ein god måte.	Oppfølging og overlevering til entreprenør.
15	Avgrensa åtkomst til friområde, aktivitetar og idrett	- Breiare veg og nytt fortau vil gje auka tilgjengelegheit når vegen er utbetra. Den vil gje noko Avgrensa tilgjengelegheit i byggjetid, entreprenør må varsle buande i området.	Ingen tiltak.
16	Brann i verna/freda bygg, skolar eller barnehagar	- Vegen skal utbetrast, entreprenør må planlegge og informera bebuar i område. Anleggsområde må sikrast på ein god måte. Entreprenør må ha gode rutinar for å forhindre at gneist frå anleggsmaskinar kan spreie seg til vegetasjon.	Oppfølging og overlevering til entreprenør.
17	Påverke eksisterande kultur- og fornminne	- Prosjekterande og entreprenør må visa særleg omsyn til verneområda. Del av bekk som vert lagt i røyr må planleggast med omhug	Informasjon må overførast til prosjekterande og entreprenør.

Konklusjon i ROS

Det er gjennomført en ROS-analyse i høve til plan- og bygningslovens § 4-3. I analysen er det tatt utgangspunkt i ny rettleiar frå DSB om utarbeiding av ROS. Det er vurdert 17 aktuelle risikoforhold og uønskete hendingar, som vil kunne medføre konsekvensar enten for liv og helse, stabilitet og/eller miljø.

Det er identifisert noko risikoforhold som vurderast som uakseptable, men med tiltak vil risikoen bli akseptabel.

Følgande hendingar er vurdert å måtte gjere spesielle tiltak for å få ned uakseptabel risiko:

- (1) Utgliding eller ras ved terrengbehandling
 - (3) Flaum frå vassdrag og nedbørhendingar
 - (7) Ekstrem nedbør
 - (9) Brot på høgspenst
 - (11) Bil- og/eller motorsykkelulykke som enten køyrar på mjuke trafikantar, kolliderer eller køyrar utanfor vegen
 - (12) Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggs-trafikk og framkjømd for nødetatar
 - (13) Svikt i framkjømd for personar og varar i anleggsperiode
 - (14) Ulykke under leik eller fritid
 - (16) Brann i verna/freda bygg, brann i skolar eller barnehagar
 - (17) Påverke eksisterande kultur- og fornminne
- For resterande hendingar som er vurdert med akseptabel risiko er det foreslått ytterlegare tiltak for oppfølging for samlege av disse. Følgjande hendingar er vurdert som akseptabel risiko (hending ID-nummer i parentes):

- (2) Steinsprang
- (4) Setningsskader på eksisterande eller nye bygg og konstruksjonar
- (5) Skade ved forventet vasstandsheving
- (6) Ekstrem vind som gjer at røter veltar over veg
- (8) Støv og støy frå trafikk
- (10) Ulykke med farleg gods
- (15) Avgrensa åtkomst til friområde, aktivitetar og idrett

Gjennom vidare oppfølging av dei foreslått tiltaka, enten med planlegging, detaljprosjektering av veg eller oppfølging i anleggsfase vurderast det at risikoen vil kunne ivaretakast, og antatt risikonivå etter dette vil være akseptabelt eller så lavt som mogleg i høve til slik løysningar er foreslått og føreligg.

6 ENDRING I PLAN ETTER 1. HØYRING OG OFFENTLEG ETTERSYN

Etter at plan har vore på høyring og offentleg ettersyn, er det utført mindre endringar i planen med bakgrunn i innkomne merknadar og innspel. Endringane som er utført er kommentert i etterfylgjande tekst, med utklipp frå plan som viser framlagt plankart frå 1. gangs høyring,

Plankart 1

Område vist som o_LNA, avsett til anlegg- og riggområde på g.nr./b.nr. 25/1-14 kan ikkje kombinerast med bandlegging etter kulturminnelova eller med ei omsynssone for bevaring av kulturmiljø. I planforslag på 1. gangs høyring er freda lokalitet ikkje koda rett, med H730. Hordaland fylkeskommune varsla at ein vurderte å fremje motsegn i høve kulturminne av vesentleg regional og nasjonal verdi.

Nytt plankart er oppdatert for å etterkoma hovudpunkt i fylkeskommunens merknad for dette plankartet. Ein har no sosi-kode H730 over heile det automatisk freda kulturminnet, samt ytterlegare 5 meter tilhøyrande sikringssone. Utanfor det freda kulturminnet med sikringssone, ynskja fylkeskommunen også ein omsynssone, koda H570 (omsynssone for kulturmiljø). Den er også lagt inn. Ein har ikkje lagt inn omsynssone heilt til bru, eller på nordsida av vassdrag. Ein treng tilgang til arealet nær bru og brukar for vedlikehald, utan å måtte søkje til kulturminnemynde for alle tiltak her. På nordsida av vassdrag har kommunen eit septiktankanlegg, og kommunen kan ikkje akseptera bindingar som hemmar deira rett og moglegheit til vedlikehald og drift av dette anlegget.



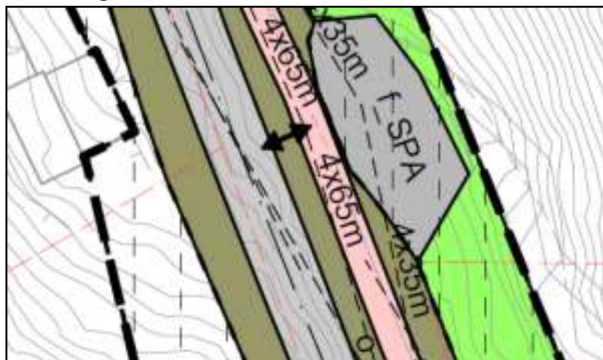
Utsnitt frå planforslag på 1. gangs høyring



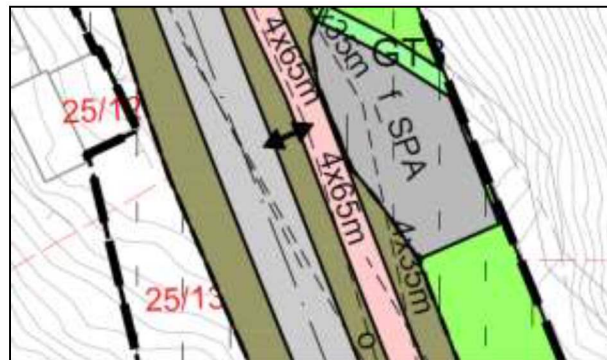
Utsnitt for endra kart etter høyring

Plankart 2 og 3

Areal regulert med formål parkering, felles (f_SPA) på g.nr./b.nr. 25/79 er justert for å gi plass til GT3, ein opparbeida sti til naust på 25/125. Dette er gjort med bakgrunn i merknad frå grunneigar på 25/125 og 25/79.



Utsnitt frå planforslag på 1. gongs høyring



Utsnitt for endra kart etter høyring

Plankart 3 og 4

Privatveg f_SV7 er flytta vekk frå SEFRAK-registrert løe, slik at ein har moglegheit til å bevege seg rundt, samt drive vedlikehald på bygning utan å måtte nytta veg f_SV7. Etter ynskje frå fylkeskommune, er begge husa frå «Storaløa» trekt ut av anlegg- og riggområde. Heile området mellom dei to driftsbygningane er også tatt ut av planen.



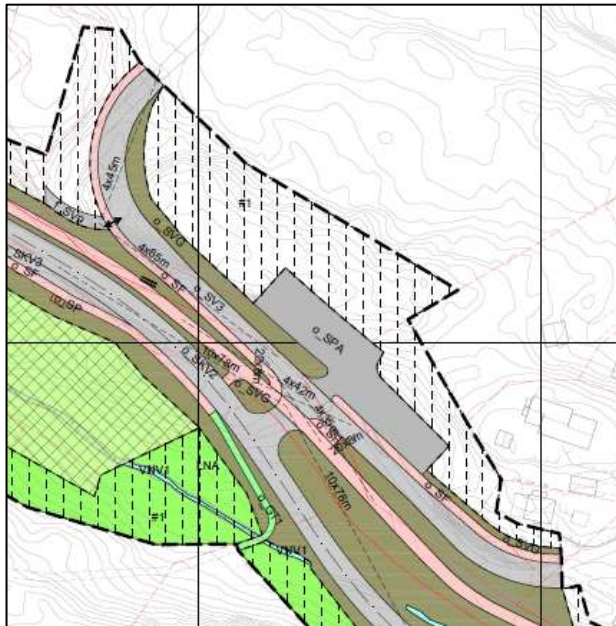
Utsnitt frå planforslag på 1. gongs høyring



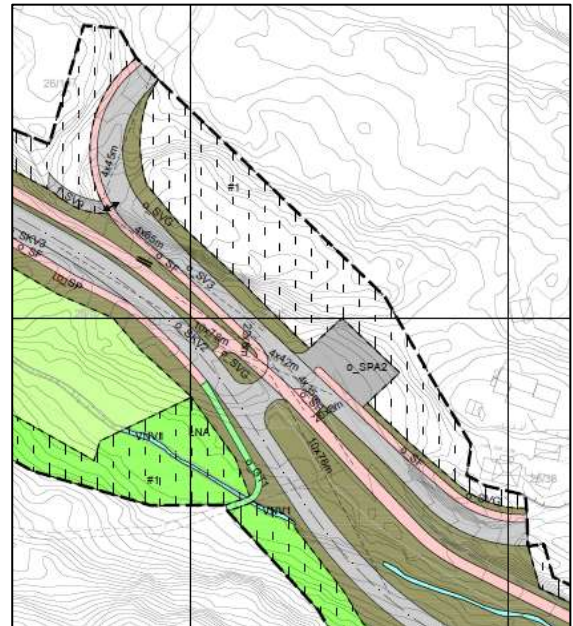
Utsnitt for endra kart etter høyring

Plankart 4 og 5

Formål til parkeringsareal for turgåarar er kraftig innskrenka etter ynskje både frå grunneigarar i området, og fylkeskommune. Føresegnsområde over landbruksformål er fjerna i plankart. Rett til å leggja bekk i røyr er sikra i føresegn for Landsbruksformål (LL).



Utsnitt frå planforslag på 1. gongs høyring



Utsnitt for endra kart etter høyring

Plankart 5

Planområdet er auka noko for å tilpasse plan mot sti i tilstøytane naboplan for Midtsundet. Ein har også lagt inn illustrasjonssymbol for sti i planen.



Utsnitt frå planforslag på 1. gongs høyring



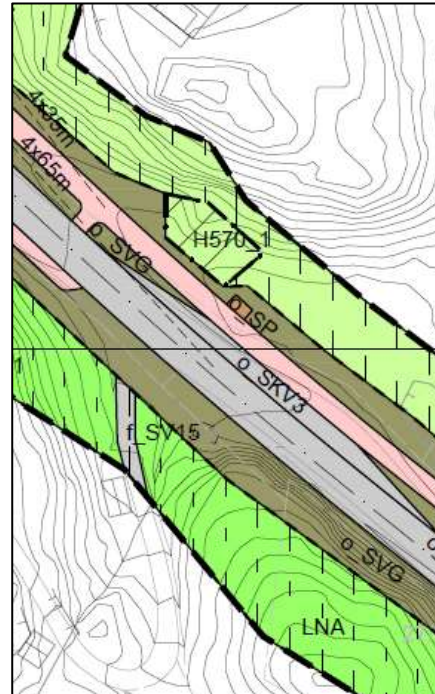
Utsnitt for endra kart etter høyring

Plankart 5

Ein potetkjellar på gnr., bnr 27/25 har fått omsynssone, H570. Ein har trudd at denne låg utanfor plan, men merknad frå fylkeskommunen har gjort ein merksam på at den ligg nærare veganlegg enn opphåveleg tenkt. Avkøyrslø til g.nr./b.nr. 27/87 er opna att etter innspel frå grunneigar. Stenging her vil krevja innløyising av garasje, samt fare for ombygging av bustadhus for å sikra tilkomst.



Utsnitt frå planforslag på 1. gongs høyring



Utsnitt for endra kart etter høyring

7 ENDRINGAR I PLAN ETTER AVGRENSA HØYRING OG OFFENTLEG ETTERSYN I REVISJON DESEMBER 2019

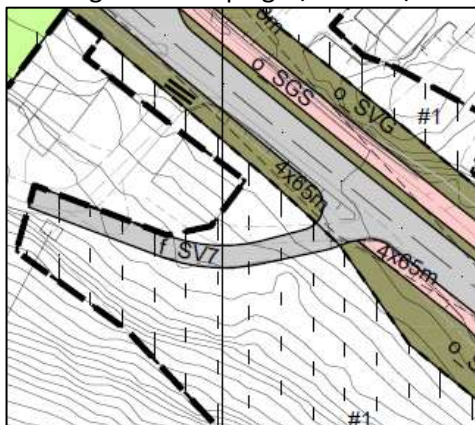
Generelt

Alle plankart har fått endra nokre formål under rigg- og anleggsområde som følgje av ny rettleiar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Desse formåla er formål som ligg i underliggande planar, eller i kommunedelplan der ein ikkje har ein gjeldene reguleringsplan. Areal vert midlertidig bandlagd av vår plan, men denne bandlegginga har vore i planen med anna underformål på tidlegare høyringar. Slike endringar i plankartet er ikkje omtalt her, då ein i praksis ikkje har gjort endringar på permanent regulerte formål.

Plankart 3

Etter merknader frå grunneigar går ein vekk frå veg f_SV7 slik den låg i kartet etter høyring, og ein nyttar dagens veg mellom dei to løene. Fortau langs busslomme stoppar med lomme. Ein har også regulert inn dei to løene i plan.

Sefrakregistrert løe på gnr/bnr 326/1 er regulert med omsynssone for kulturmiljø.



Utsnitt frå kart endra etter 1.gongs høyring



Utsnitt frå kart etter merknader

Plankart 3

Det er lagt inn føresegningsområde på småbåthamna for å sikre rett til å etablere vassleidning over disse eigedomane. Etter nedlegging av vassleidning, skal areal opparbeidast til minst same standard som før ein starta arbeidande. Formål under føresegningsområdet er henta direkte frå underliggende reguleringsplan – dette skal tas ut av denne planen når anleggsarbeida er ferdig.



Utsnitt frå kart endra etter 1.gongs høyring



Utsnitt frå kart etter merknader

Plankart 3

Det såkalla spionhuset er regulert inn igjen i plan, med omsynssone H570.



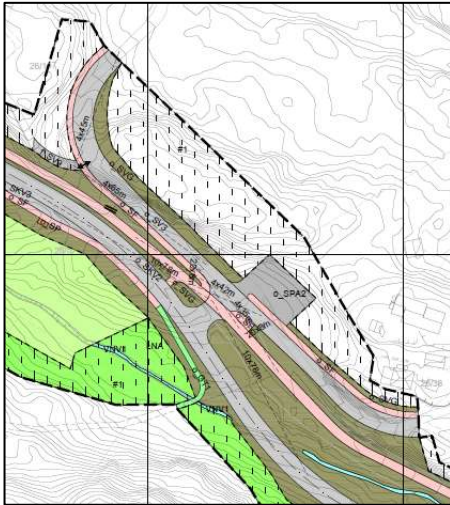
Utsnitt frå kart endra etter 1.gongs høyring



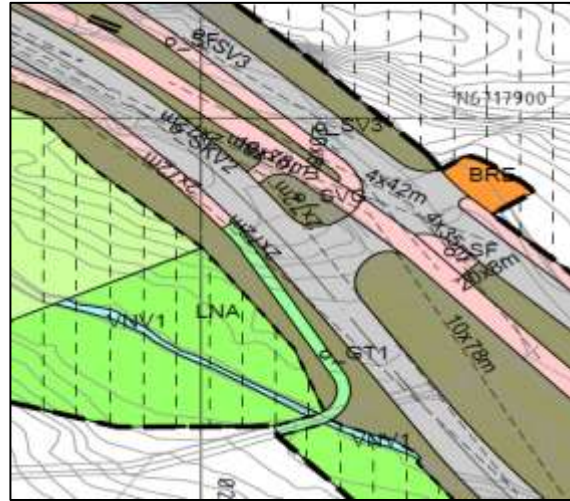
Utsnitt frå kart etter merknader

Plankart 4

Føremål for renovasjon (BRE) er lagt til området der parkeringa låg. Det var tidlegare lagt inn opning for å nytte parkeringsareal for renovasjon gjennom føresegn.



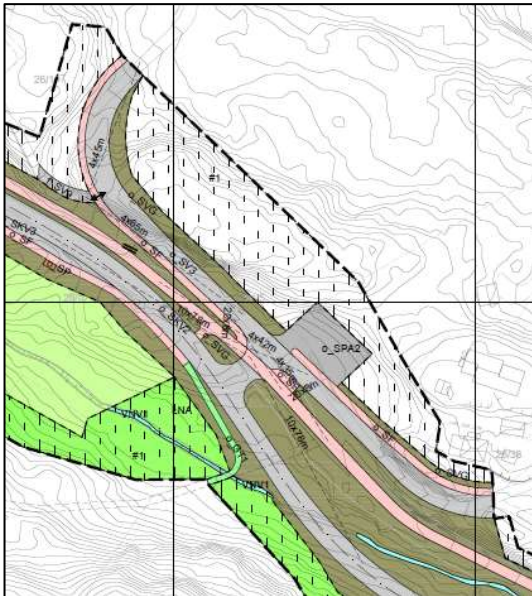
Utsnitt frå kart endra etter 1.gongs høyring



Utsnitt frå kart etter merknader

Plankart 4 og 5

Parkeringa ved Midsundet er flytta om lag 200 meter nordover, til andre sida av hovudvegen i siste versjon av plankartet. Parkeringa vil tene turgåarar til Moldekleivfjellet.



Utsnitt frå kart endra etter 1.gongs høyring

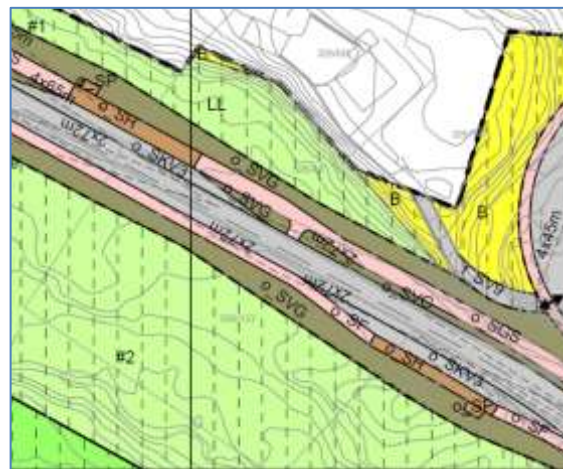


Utsnitt frå kart etter merknader

Plankart 1, 3, 4, 5 og 6



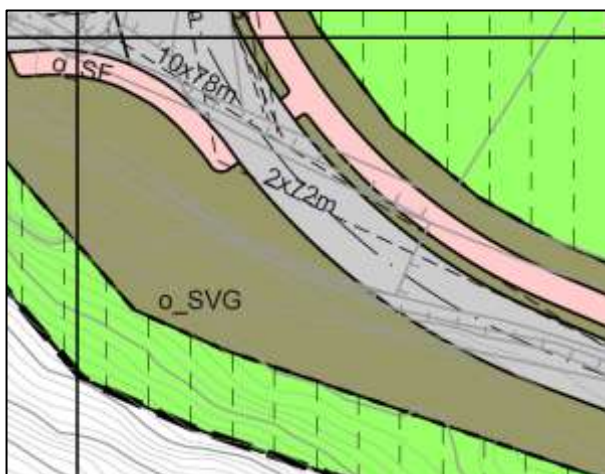
Utsnitt frå plankart etter 1.gongs høyring



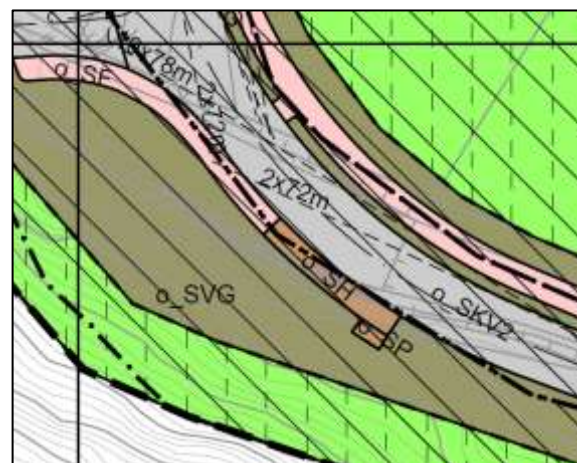
Utsnitt med eksempel på busshaldeplass

Plankart 6

Lagt inn ny haldeplass.



Utsnitt frå plankart etter 1.gongs høyring



Utsnitt med ny busshaldeplass

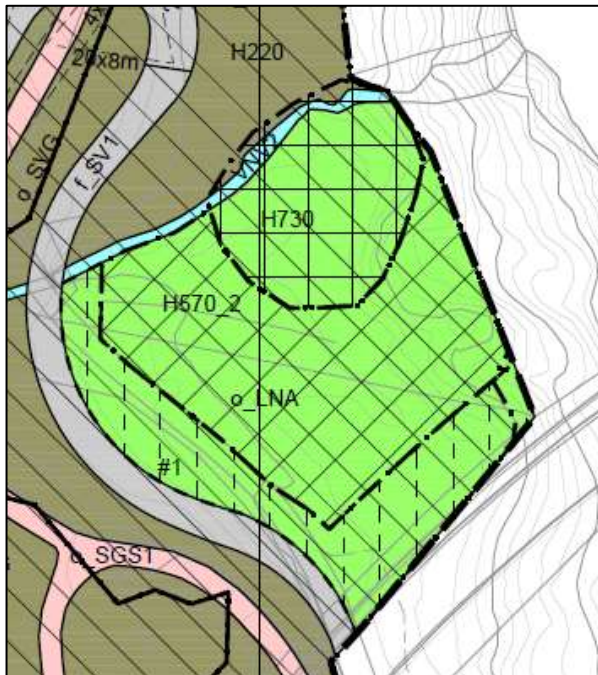
8 ENDRINGAR I PLAN ETTER AVGRENSA HØYRING OG OFFENTLEG ETTERSYN I REVISJON JULI 2020

Generelt

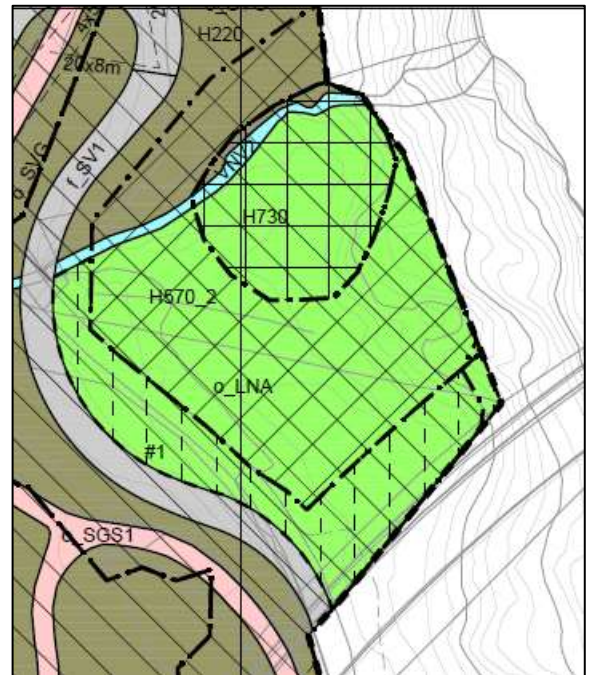
Alle plankart har no faresone for støy lagt inn.

Plankart 1

Etter fråsegn frå fylkesdirektør for kultur, idrett og inkludering er omsynssone, H570, kring kulturminnet lagt inn etter deira ynskje.



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020.



Utsnitt med utvida omsynssone rundt kulturminne.

Plankart 2

Faresone for flaum er lagt inn rundt bekkar langs elv.



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020



Utsnitt med utvida omsynssone rundt kulturminne.

Plankart 3

Formål for underliggjende plan i Littlebergen er oppdatert med nye kodar for å betre samsvare med formål frå PBL85, som er nytta i gamal plan. Ein har også justert regulert veg i plankart til regulert veg, og ikkje tilpassa faktisk veg, slik det var gjort i førre versjon.



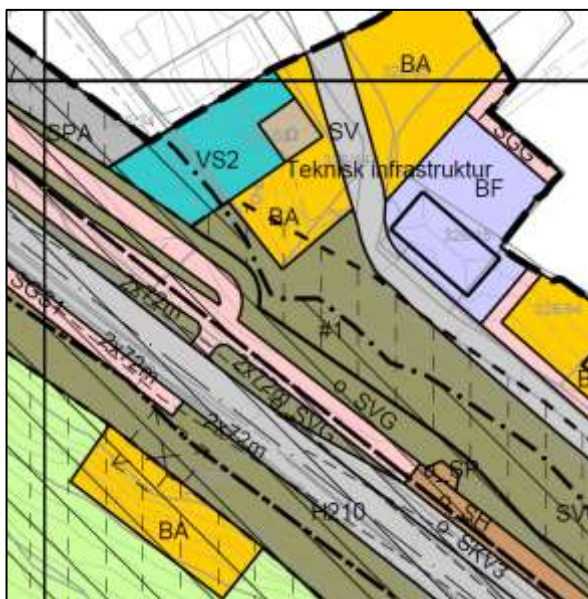
Utsnitt fra plankart fra avgrensning høring juli 2020



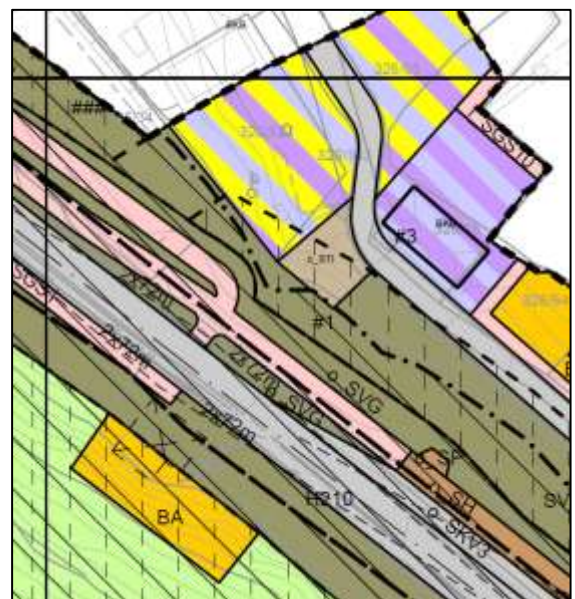
Utsnitt fra plankart med oppdaterte føresegn.

Plankart 3

Areal (Teknisk infrastruktur) avset til pumpestasjon er flytta ut av eigedom med bustad.



Utsnitt fra plankart fra avgrensning høring juli 2020



Areal til teknisk infrastruktur er flytta søraust for bustadeigedom.

Plankart 4

Ein har trekt GS-vegen 5 meter inn frå hovedvegen ved overgangssona, i samsvar med anbefaling i Statens vegvesens handbøker.



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020



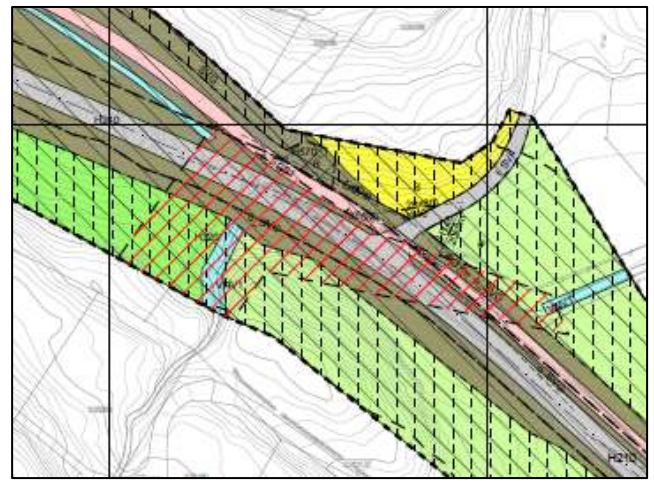
Justert GS-veg ved kryssningspunkt samt lagt inn et punkt for tlirettelagt kryssing.

Plankart 4

Faresone for flaum er lagt inn i plankart ved elv og kryssingspunkt under veg.



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020



Plankart med flaum fare.

Plankart 5

Fortau er trekt inn i sideveg før avslutning..



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020



Plankart med fortau trekt inn.

Plankart 6

Ein har trekt GS-vegen 5 meter inn frå hovedvegen ved overgangssona, i samsvar med anbefaling i Statens vegvesens handbøker.



Utsnitt frå plankart frå avgrensa høyring juli 2020



Justert GS-veg ved krysningspunkt.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Merknadar til oppstart

Vedlegg 2: Sinus rapport, 2018

Vedlegg 3: Barnetråkkregistrering Meland kommune, Rambøll 2012

Vedlegg 4: NNI-Rapport 488. Utbedring av Fv245 Fosse – Moldekleiv, Meland kommune. Vurdering av naturverdier og virkninger av tiltak, NNI Resources AS, 2017

Vedlegg 5: Geoteknisk rapport Fosse – Moldekleiv, Notat nr. IAS 2155-2, Instanes 2018

Vedlegg 6: Geoteknisk rapport Fosse – Moldekleiv, Notat nr. IAS 2155-3, Instanes 2018

Vedlegg 7: Tekniske teikningar

Vedlegg 8: VA rammeplan

Vedlegg 9: Geoteknisk rapport, Statens vegvesen

Vedlegg 10: Merknader ved 1. gongs høyring.

Vedlegg 11: Merknader avgrensa høyring januar 2020.

Vedlegg 12: Merknader avgrensa høyring oktober 2020.

Vedlegg 13: ROS analyse, januar 2021