

Austrheim kommune
Reguleringsplan for FV 565 Mastrevik – Kilstraumen med Ulvøy



Plan-id 1264_2014005

Dato: 03.05.2016

Revidert:

Tiltakshavar:
Austrheim kommune

1	BAKGRUNN	3
2	NØKKELOPPLYSNINGAR	3
3	MEDVERKNAD OG PROSESS.....	4
4	LOKALISERING OG AVGRENSING	5
5	PLANSTATUS OG FØRINGAR.....	7
6	SKILDRING AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)	14
7	SKILDRING AV PLANFORSLAGET	24
8	KONSEKVENSAAR AV PLANFORSLAGET	38
9	MERKNADER	44
10	VEDLEGG.....	49

1 Bakgrunn

Planarbeidet har som føremål å legge til rette for gang- og sykkelveg på strekninga frå brua i Kilstraumen til og med krysset til nedkjøring til Austrheim vidaregåande skule. Mange gåande og syklande nyttar denne fylkesvegen som skuleveg og tilkomstveg til kommunesenteret i Austrheim. Fylkesveg 565 gjennom Austrheim kommune er definert som ein viktig fylkesvegstreking, og er difor del av det overordna fylkesvegnett i Hordaland, tidlegare var dette Riksveg 565.

Austrheim kommune har tidlegare vedteke «Planstrategi for kommunestyreperioden 2012-2015.» I planstrategien finn me at desse detaljreguleringane er prioriterte:

- Ulvøy friluftsområde – Detaljregulering
- Gang og sykkelveg Mastrevik – Kilstraumen – Detaljregulering

Austrheim kommune har vurdert det som ei tenleg løysing å slå desse to detaljreguleringane saman til ein detaljregulering. På denne måten kan ein planlegge gang- og sykkelvegen i samanheng med friluftsområde på Ulvøy. Trafikksikring, rekreasjon og bruken av dette strandområde på begge sider av Fv 565 kan då planleggast i ein heilskap og føra til ein samanhengande gang- og sykkelveg over ein større strekning i ein samla plan. I samband med oljerørleidninga Johan Sverdrup prosjektet og auka trafikkmengd i Austrheim kommune framover, er det viktig å få framdrift på dette planarbeidet.

Tiltakshavar for planarbeidet er Austrheim kommune.

ABO Plan & Arkitektur AS og Multiconsult ASA er planfaglig konsulent.

2 Nøkkelopplysningar

Kommune	Austrheim
Stad	Mastrevik – Kilstraumen med Ulvøy
Gnr./bnr.	142/180, 181 m.fl.
Forslagsstillar	Austrheim kommune
Grunneigar (sentrale)	Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune m.fl.
Dato plankart	29.04.2016
Dato reguleringsføresegner	29.04.2016
Eksisterande planstatus	Vegføremaal, bustad, LNF - uregulert
Planområdets areal	305,1 daa
Reguleringsformål	Samferdsel og teknisk infrastruktur
Aktuelle problemstillingar	Trafikksikringstiltak, kulturminne, natur og miljø
Varslingsdato	28.11.2014
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	n
Føreligg det varsel om motsegn	n

3 Medverknad og prosess

Det vart utarbeidd utkast til planprogram datert 17.09.2010 og oppstart av planarbeid, samt offentleg ettersyn av planprogram vart kunngjort 23.09.2010 for Ulvøy friluftsområde. Planprogrammet vart så godkjent 25.03.2011.

Oppstart av detaljregulering av gang- og sykkelveg frå Mastrevik til Kilstraumen vart vedtatt i Austrheim kommunestyre 29.10.2014. Det vart så kunngjort oppstart av planarbeid 28.11.2014.

Desse to plansakene er så slått saman til ein plan for å betre kunne sjå dette i samanheng.

Oppstartsmøte vart gjennomført med Austrheim kommune og Statens vegvesen 18.08.2015.

Det vart 17.11.2015 arrangert folkemøte om planleggingsarbeidet. ABO Plan & Arkitektur AS ved Arne Kristian Kolstad presenterte eit førebels planutkast for gang- og sykkelvegen. Toril Amundsen frå Multiconsult AS presenterte eit førebels planutkast for friluftsområdet på Ulvøy. Kari Elster Moen og Frode Aarland frå Statens vegvesen deltok på møtet og informerte og svarte på spørsmål frå møtelyden. Frå Austrheim kommune deltok ordførar Per Lerøy, driftsleiar Rolf Henning Myrmel, kultursjef Kari Utkilen og sakshandsamar på detaljreguleringa Asbjørn Nagell Toft. Mange tok ordet på folkemøtet, der det var om lag 65 menneske som deltok. Deira synspunkt og råd vert teke med i det vidare planarbeidet.

Det er gjennomført ei rekkje møter med Statens vegvesen i løpet av prosessen.

Det står i plan- og bygningslova at: «*For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlege virkningar for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet.*» Rådmannen ser ikkje at det er aktuelt å utarbeida verken konsekvensutgreiing eller planprogram for denne detaljreguleringa. Det er grundig vurdert av planavdelinga i Austrheim kommune i forhold til plan- og bygningslova sitt lovverk og «Forskrift om konsekvensutredningar.» det er heller ingen vesentleg interesser eller miljøomsyn som vert råka av dette planarbeidet.

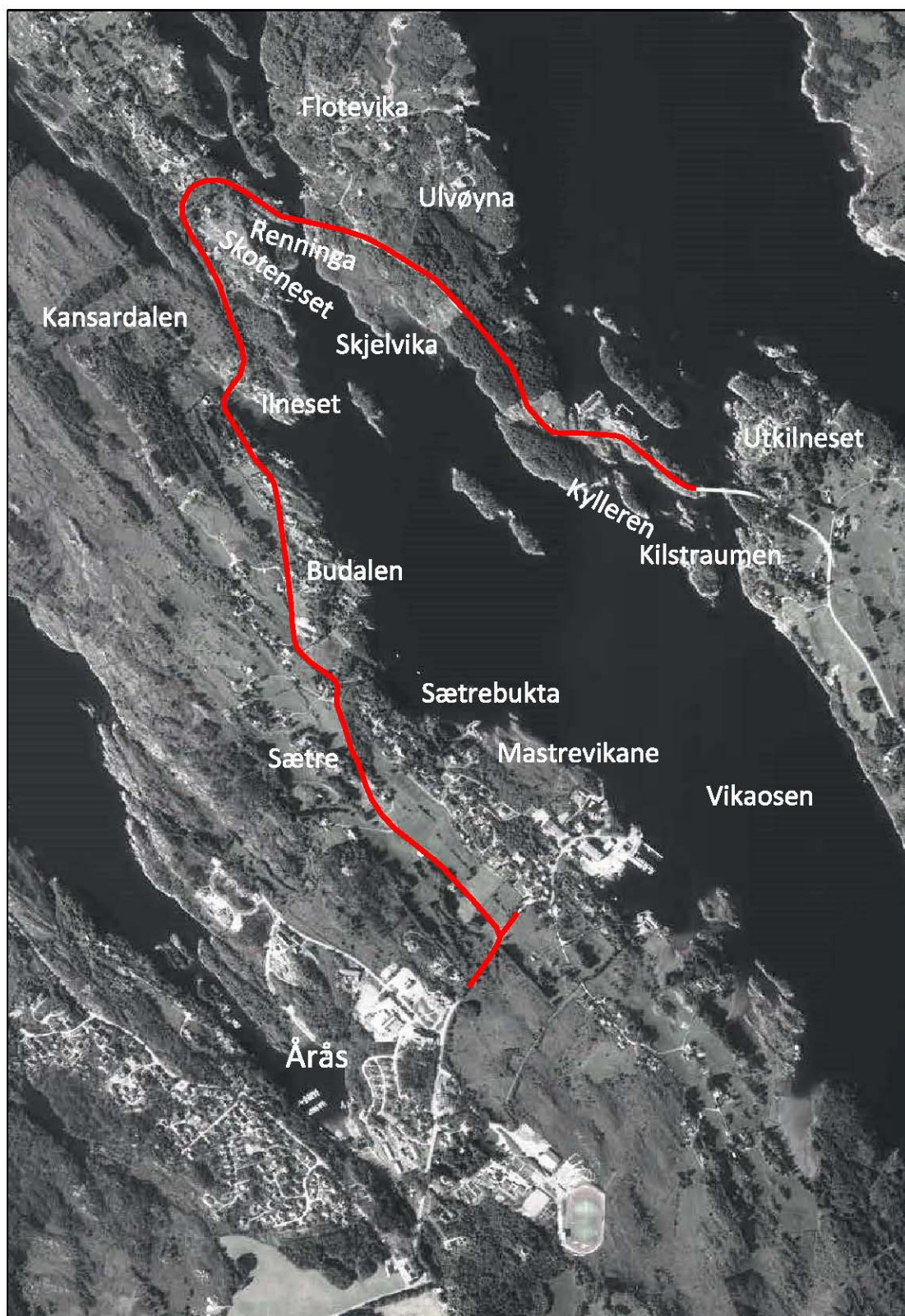
I tillegg er den planlagte gang- og sykkelvegen langs eksisterande offentleg fylkesveg, og det er difor berre positive konsekvensar med å planleggja eit slikt tiltak her. Kostnaden med eit slikt prosjekt er også langt unna kravene for å krevja konsekvensutgreiing som er på tiltak over 500 mill kr. Temaet om det er naudsynt med konsekvensutgreiing er vurdert etter §§ 1,2,3 og 4 i denne føreskrifta.

4 Lokalisering og avgrensing

Området ligg i nordaustre del av Austrheim kommune langs eksisterande fylkesveg 565. Strekninga er på ca. 3,8 km. Planområdet strekk seg frå avkjøring til Austrheim vidaregåande skule og langs Fv 565 fram til brua i Kilstraumen. Planarbeidet omfattar ein korridor langs fylkesvegen og skal sikre areal for gjennomgåande gang- og sykkelveg. Vegkorridoren skal også gi rom for utbetring av eksisterande avkjørsler og busshaldeplassar langs fylkesvegen. Det kan og være aktuelt å justere på fylkesvegen si linjeføring på enkelte punkt. Dette blir gjort for å betre vegens standard, samtidig som dette kan bidra til at arealinngrepa i tilgrensande eigedomar vert avgrensa i størst mogleg grad.



Figur 1: Oversiktskart som viser lokalisering av planområdet.



Figur 2: Flyfoto som viser lokalisering av planområdet, vist med raud line.

5 Planstatus og føringar

5.1 Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesse i planlegginga

I ny plandel av plan- og bygningslova frå 1. juli 2009 er krav til verkemiddel for å ivareta barn og unges interesser i planlegginga styrka. Formålet med retningslinjene er at alle etter lova skal ta omsyn til barn og unge i si planlegging, og legge til rette for gode bustadmiljø og gode oppvekst og levekår.

Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging

Målsetning med retningslinja er at arealbruk og transportsystem skal utviklast slik at de fremjar samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, med miljømessige gode løysningar, trygge lokalsamfunn og bustadmiljø, god trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling.

Rikspolitisk retningslinjer for universell utforming

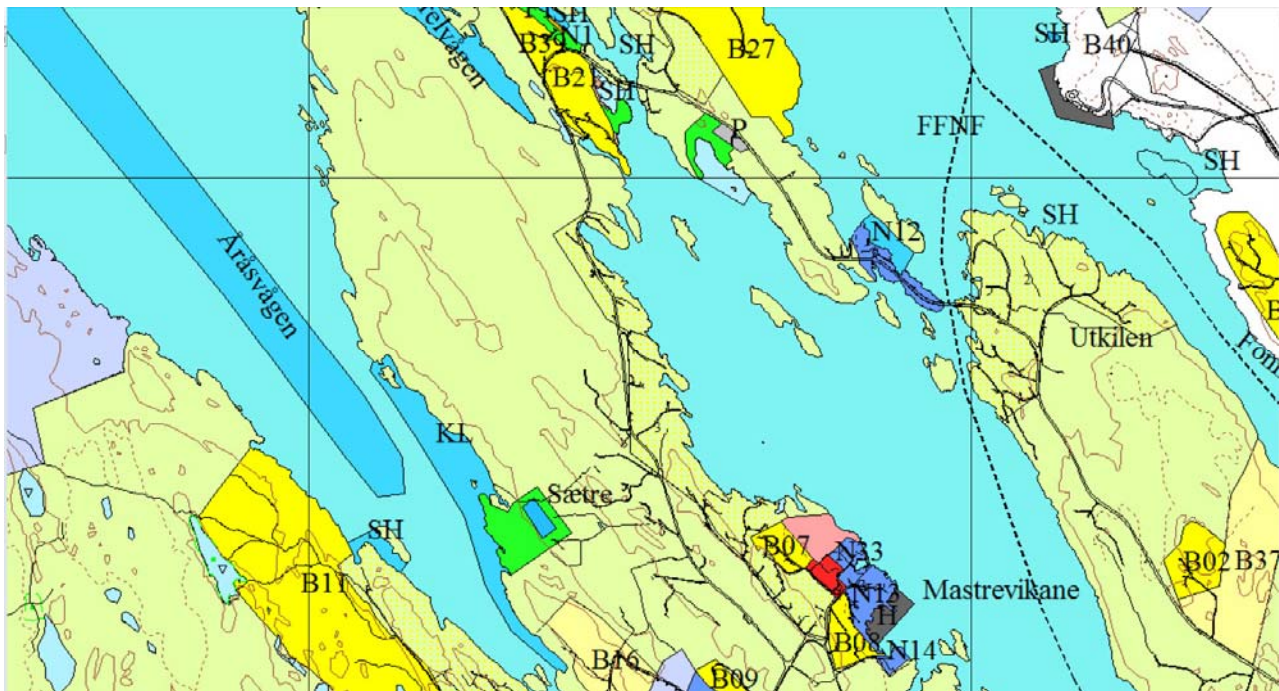
I all planlegging skal følgjande etterstrebast:

- I byar og tettstader planleggast ny utbygging lokalisert til eksisterande sentrum og knutepunkt i kollektivsystemet for å betre tilgangen til aktivitetar og service. I planlegging tas det særlig omsyn til den delen av befolkninga som har lavast mobilitet.
- Byggeområde planleggast utforma med tilfredsstillande tilkomst til alle bygningar, og med vegar og gangvegar som gir god tilkomst for personar med nedsett funksjonsevne.
- Uteareal, felles uteareal i tilknytning til bustadbygging, uteareal for skular og barnehagar, fellesområde, offentlige område m.m., vert planlagt utforma med tilfredsstillande tilkomst for alle, slik at områda gir aktivitetsmoglegheiter for alle.
- Arbeidsplassar, omsorgstilbod og bustader for grupper med behov for særlig tilrettelegging vert planlagd lokalisert på bakgrunn av samla vurdering av konsekvensar knytt til nytteleg, sosial inkludering, utbyggingsmønster, transport, lokalklima m.m.
- Transportinfrastruktur vert planlagd utforma og tilrettelagt slik at den kan nyttast av alle, i så stor utstrekning som mulig.

Nye og eksisterande friområde og friluftsområde vert planlagd utforma med tilfredsstillande tilkomst for alle, slik at områda er brukbare og gir aktivitetsmoglegheiter for alle.

5.2 Kommuneplan

Etablering av ny gang- og sykkelveg er ikkje del av gjeldande kommuneplans arealdel 2006-2017. Ulvøy friluftsområde er vist som eit noverande friområde i denne planen. Austrheim kommunestyre har tidlegare vedteke «Planstrategi for kommunestyreperioden 2012-2015», der planarbeidet med gang- og sykkelveg og Ulvøy friluftsområde er prioritert. Det er starta opp arbeid med ny kommuneplans arealdel 2015-2027 der desse tiltaka vil bli innarbeidd i overordna plan. Områda som grensar til vegen er i hovudsak sett av til LNF-område, LNF-område der spreidd bustadutbygging kan tillatast, bustadområde, friområde med parkering og næringsområde. Areal i sjø er i hovudsak sett av til FFNF- område.



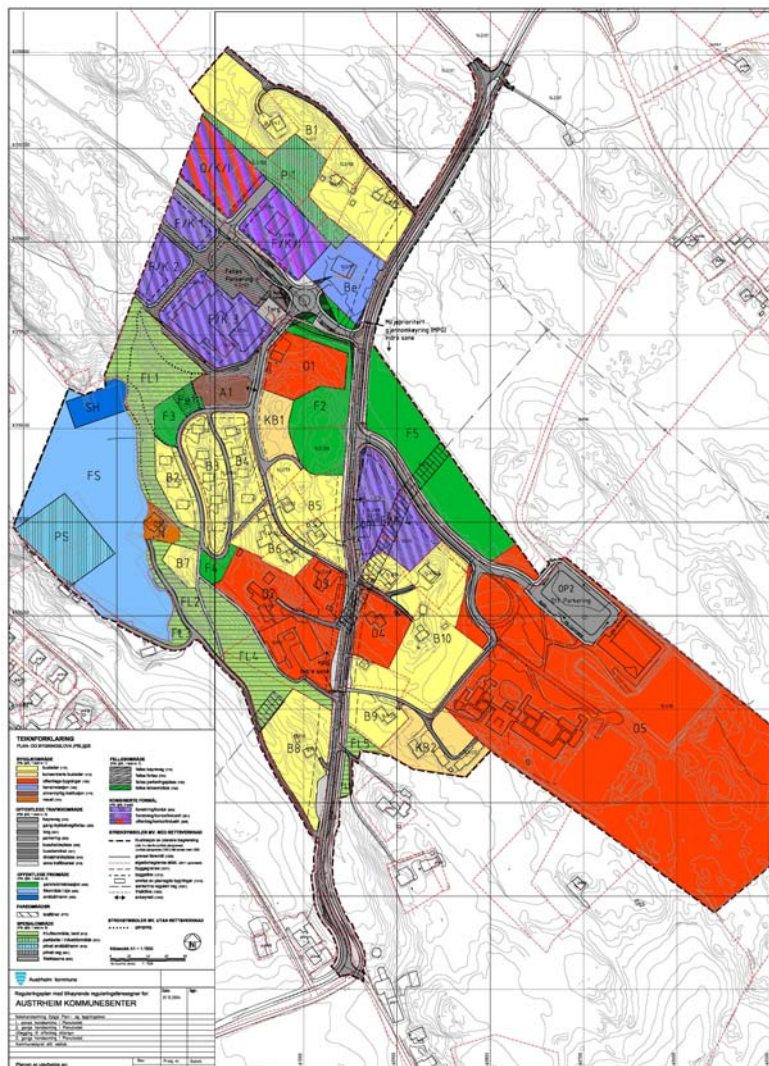
Figur 3: Kommuneplanens arealdel for Austrheim kommune 2006-2017

5.3 Temaplanar

Austrheim kommune varsla 03.12.2014 oppstart og offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for kulturminne 2015-2025. formålet med planen er kartlegging og vurdering av kulturminne i Austrheim kommune.

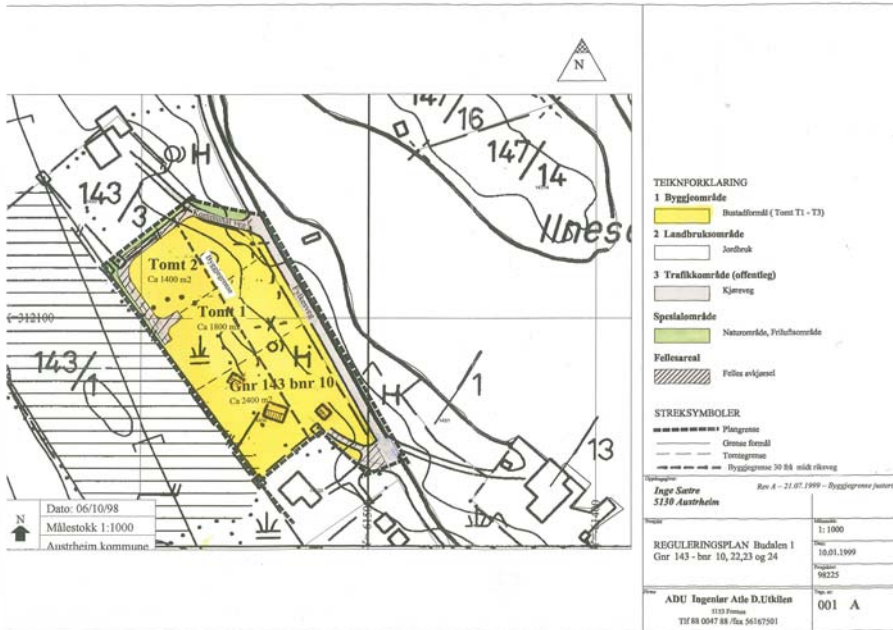
5.4 Reguleringsstatus

Reguleringsplan for Austrheim kommunesenter (arealplan ID 2005004) vert delvis overlappa av denne planen ved avkjørsel til Austrheim vidaregåande skule. Reguleringsplan for Austrheim kommunesenter vart vedtatt 29.06.2005.



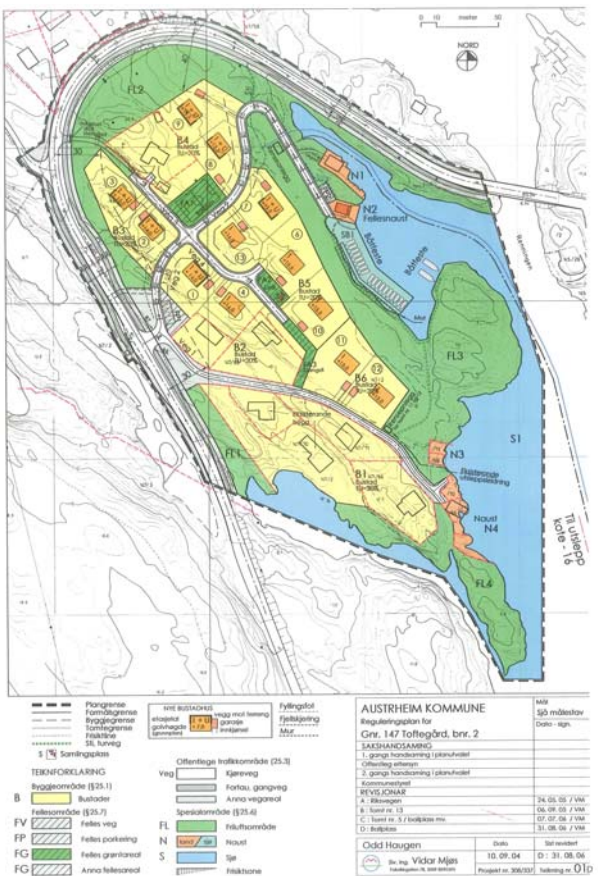
Figur 4: Reguleringsplan for Austrheim kommunesenter planid: 2005004

Reguleringsplan for Budalen (arealplan ID 2000002) vert også delvis erstatta av denne planen. Reguleringsplan for Budalen vart godkjent 28.06.2000 og regulerer 3 bustadtomter med tilkomst langs fylkesvegen.



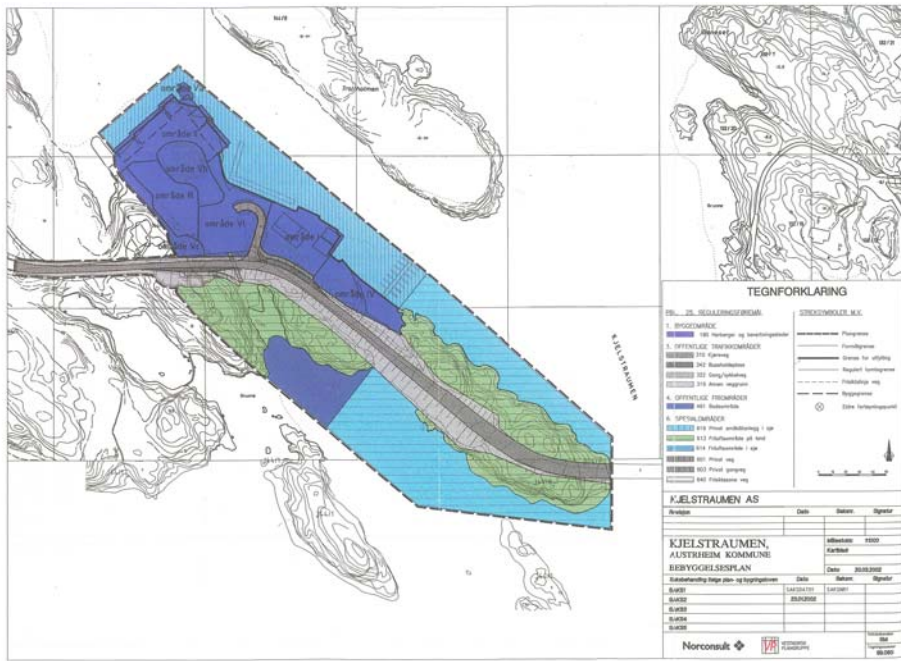
Figur 5: Reguleringsplan for Budalen planid: 2000202

Reguleringsplan for Søre Neset (arealplan ID 2005003) vert også delvis erstatta av denne planen. Reguleringsplan for Søre Neset vart godkjent 29.06.2005. Det ligg i denne planen eit rekkjefølgekrav til opparbeiding av fortau og busslommer langs fylkesvegen. Dette er førebels ikkje gjennomført og må sjåast i samanheng med plan for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen slik at ein får ein mest mogleg eins standard langs strekninga.



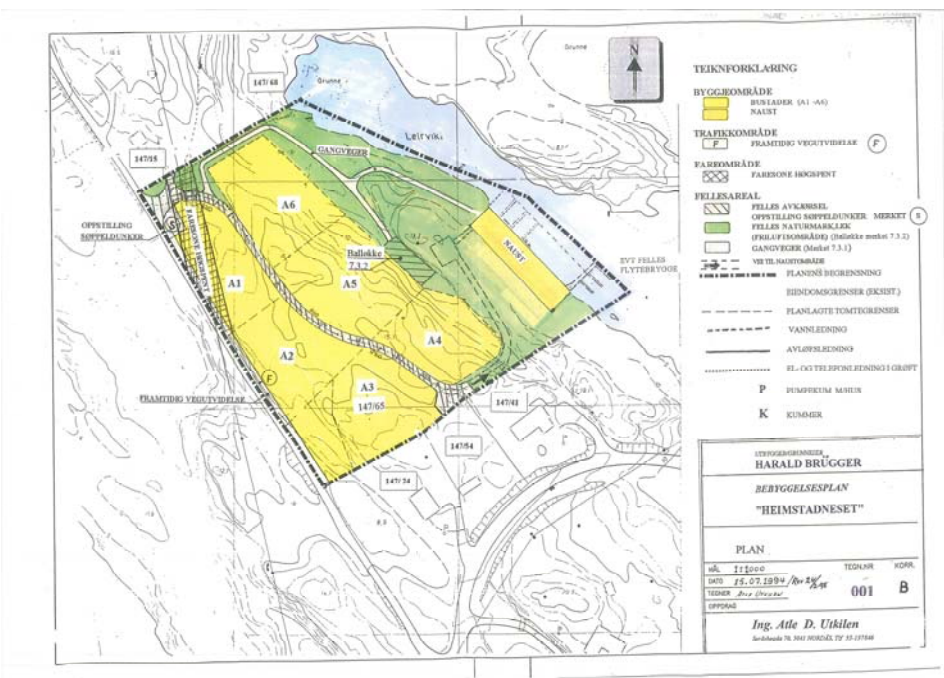
Figur 6: Reguleringsplan for Søre Neset planid: 2005003.

Bebyggelsesplan for Kjelstraumen (arealplan ID 2002004) vert også delvis erstatta av denne planen. Bebyggelsesplan for Kjelstraumen vart vedteken 3.4.2002. Planen regulerer herberge og bevertning, trafikkareal, badestrand, småbåtanlegg, friluftsområde mm.



Figur 7: Bebyggelsesplan for Kjelstraumen planid: 2002004

Planarbeidet grensar til Bebyggelsesplan for Heimstadneset som vart vedteken 4.5.1995. Denne planen regulerer 6 bustadtomter med tilhøyrande naust.



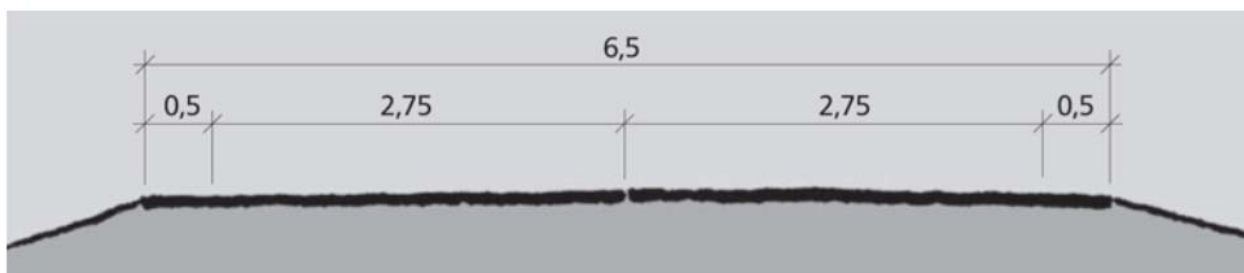
Figur 8: Bebyggelsesplan for Heimstadneset planid: 1995004

5.5 Normer for vegbygging

Planarbeidet omfattar fylkesveg 565 og tek utgangspunkt i Statens vegvesens handbok N100. For planarbeidet er det lagt til grunn at vegklasse U-Hø2 skal nyttast med 60 km/t som dimensjonerande fartsgrense. Vegklassen vert nytta på hovudvegar med ÅDT 1500-4000. Kryssløysingar skal byggast som forkjøringsregulert T-kryss eller rundkjøring. Om vegen vert nytta av meir enn 50 gåande og syklande i døgnet eller om strekninga er definert som skuleveg bør det byggast gang- og sykkelveg. Kryssing av gang- og sykkelveg og kjøreveg kan gjerast i plan. Haldeplassar bør utformast som kantstopp eller busslomme utan refuge. Veg og kryss skal dimensjonerast for kjøretøytype VT (vogntog) og skal sikrast ferdsel etter kjøremåte B ved vegbredde 6,5 m.

	U-H2 ₆₀
Vegtype	
ADT	< 4'
Fartsgrense [km/t]	60
Tverrprofil [m]	7,5
Skulder [m]	0,75
Kjørefelt 1 [m]	3
Indre skulder [m]	
Skille kjøreretninger [m]	
Indre skulder [m]	
Kjørefelt 2 [m]	3
Skulder [m]	0,75
Alternativ utforming [m]	
Min. horisontalkurveradius [m]	100
Min. klotoide [m]	65
Stopsikt [m]	60
$\Delta st1_{(stigning)}$	-4
$\Delta st2_{(fall)}$	5
Forbikjøringsikt [m]	
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	600
Min. vertikalkurveradius, lav [m]	600
Maks. overhøyde [%]	8
Maks. stigning [%]	8
Maks. resulterende fall [%]	11,3/10
Min. resulterende fall [%]	2
Kryssløsning	T,R
Avstand mellom kryss	400
Min. horisontalkurveradius [m]	175
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	900
Avkjørsler	B
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	
Avstand mellom stopplommer [km]	
Forbikjøring	
Eget- eller motg. felt	
Belysning	I
Dimensjonerende kjøretøy	VT
Dimensjonerende kjøremåte	A

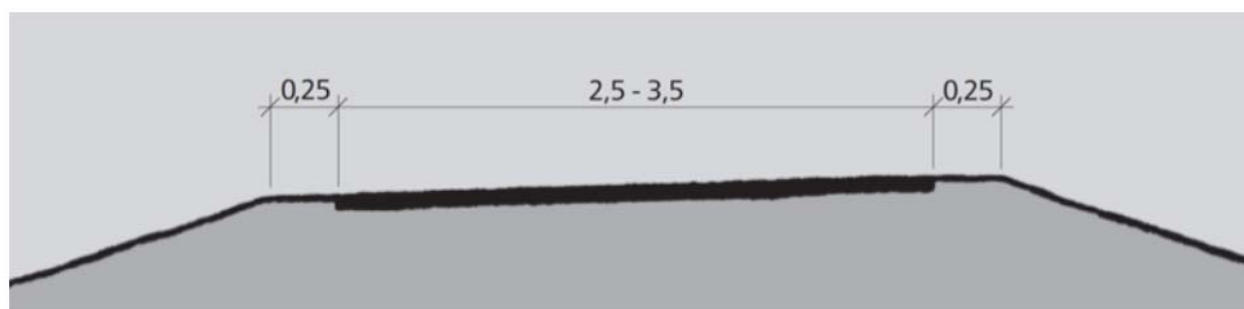
Figur 9: Dimensjoneringsstabell for vegklasse U-Hø2. (Kjelde: Statens vegvesen N100)



Figur 10: Tverrprofil for vegklasse U-Hø2. (Kjelde: Statens vegvesen N100)

Gående pr time	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende pr time	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2,5

Figur 11: Tabell som viser breidde på gang- og sykkelveg. (Kjelde: Statens vegvesen N100)



Figur 12: Tverrprofil for gang- og sykkelveg. (Kjelde: Statens vegvesen N100)

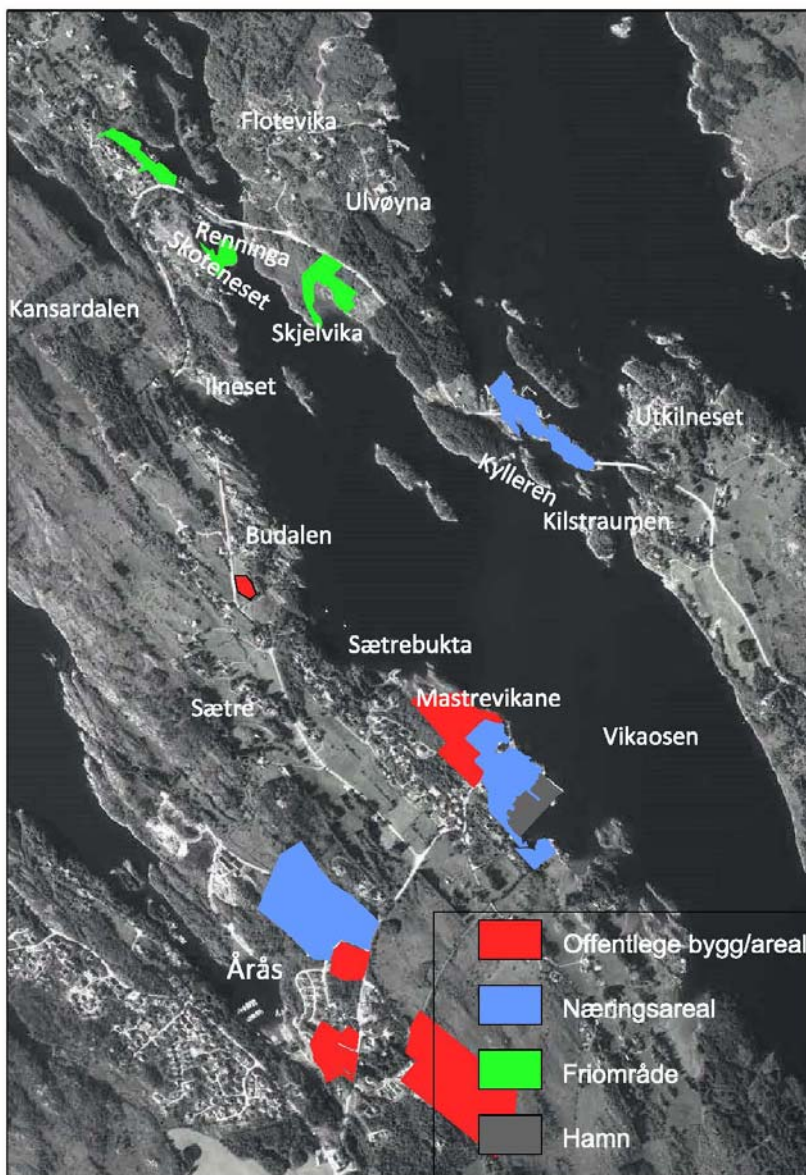
6 Skildring av planområdet (dagens situasjon)

6.1 Storleik og bruk

Planområdet er på totalt ca 305 daa. Området vert i dag brukt til vegføremål. Planområdet omfattar og eigedommar som grensar til eksisterande vegtrase, der arealbruk er bustadområde, landbruksområde og næringsverksemd.

6.2 Tilgrensande arealbruk

Bruken av areal som grensar til eksisterande veg er hovudsakleg bustader, gardstun, næringsverksemd, landbruksområder, naturområde og trafikkareal. Fleire av bygningane ligg tett inntil dagens vegtrase. Ved Ulvøyna og Kvalvågen er det sett av areal til friluftsområde. I kommunesenteret på Årás er det offentlege og private tenester, Mastrevik torg, rådhus, barneskule, bensinstasjon m.m. I Mastrevikane ligg Austrheim vidaregåande skule og næringsområde. Ved Kilstraumen ligg Kjelstraumen vertshus og rorbuer m.m.



Figur 13: Temakart som viser lokalisering av næringsområde, offentlege bygg og friluftsområde.

6.3 Trafikk

Fylkesvegar som inngår i planområdet er registrert med følgjande registrert årsdøgntrafikk og fartsgrense:

Veg: Fv 565 Mastrevik - Kilstraumen
 Fartsgrense: 50/60 km/t
 Trafikkgrunnlag: 2200 ÅDT (2014)
 5% lange kjøretøy

Veg: Fv 565 Sætremarka - kryss Fv 565 og Fv 420
 Fartsgrense: 40/50 km/t
 Trafikkgrunnlag: 2800 ÅDT (2014)
 5% lange kjøretøy

Veg: Fv 420
 Fartsgrense: 50 km/t
 Trafikkgrunnlag: 600 ÅDT (2014)
 5% lange kjøretøy

På bakgrunn av innspel på folkemøte som vart gjennomført 17.11.2015 har Statens vegvesen gjennomført trafikktejingar langs den planlagde strekninga. Trafikktejingane er gjennomført i perioden 21.11 til 25.11.2015. Det er gjennomført tejingar i 3 punkt langs fylkesvegen:

1. Ved kryss Mastrevikane, sør for avkjøring til Mastrevik vidaregåande skule
2. Ved Budalen, ved busstopp
3. Ved Kilstraumen, aust for gjestgivarstaden mot bru

Gjennomsnittleg ÅDT og fart for dei ulike teljepunkta er oppgitt i tabell under:

Teljepunkt	Antall ÅDT ved trafikktejing november 2015	Fartsgrense	Hastighet gjennomsnitt	Registrert trafikkmengde i vegdatabank
a) Mastrevikane (ved hp 07 ca. 2809)	2015	50 km/t	41,2 km/t	2800
b) Budalen (ved hp 07 ca. 4390)	1826	50 km/t	53,8 km/t	2200
c) Kilstraumen (ved hp 07 ca. 6591)	2439	60 km/t	68 km/t	2200

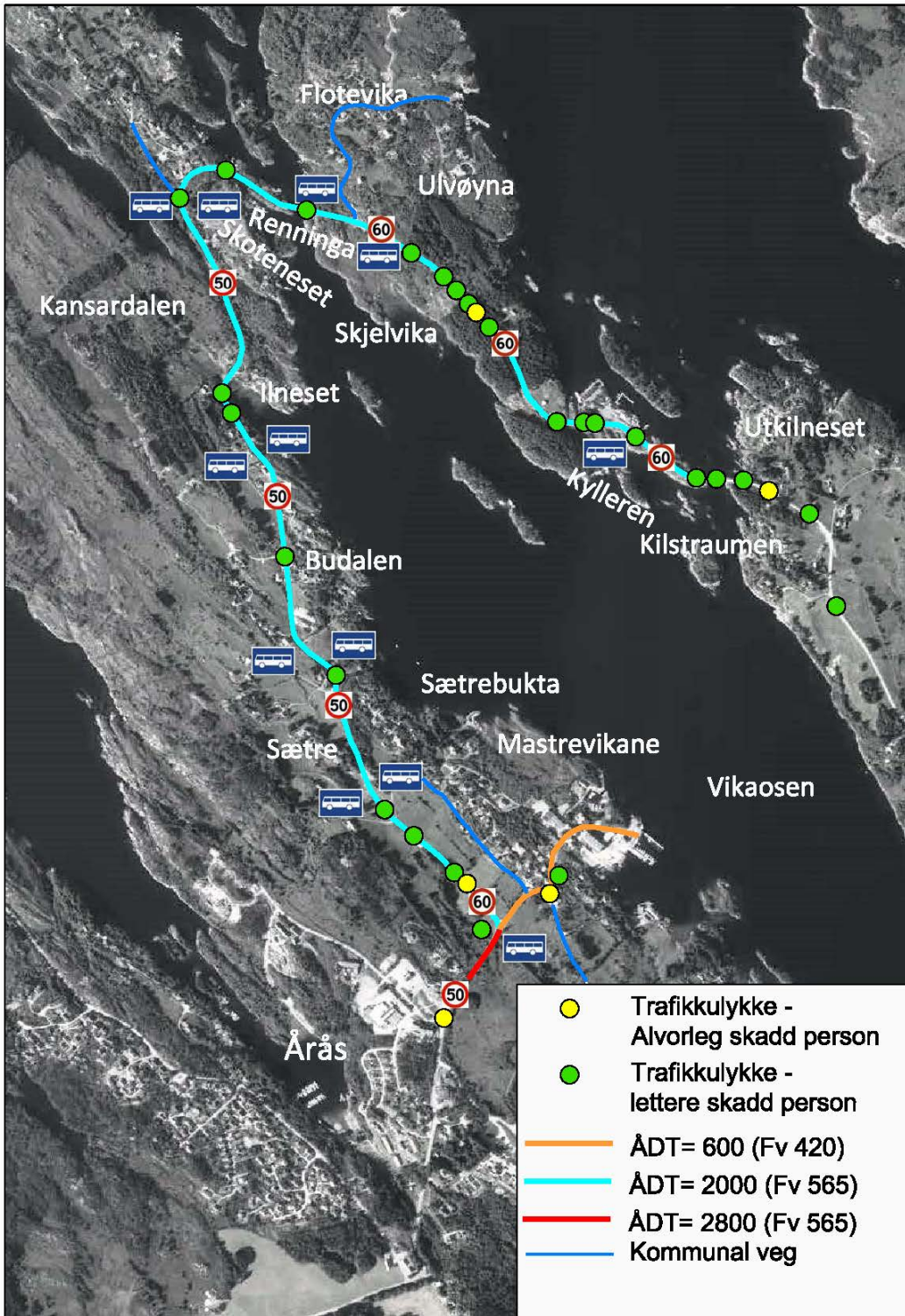
Trafikktejinga viser at det i den aktuelle perioden var vesentleg lågare trafikk ved tellepunkt 1. Mastrevikane og tellepunkt 2. Budalen enn det som ligg inne i Statens vegvesen sin vegdatabank. Trafikktejingane viser også noko høgare trafikk ved tellepunkt 3. Kilstraumen.

Langs Fv 565 frå Sætremarka til kryss med Fv 420 til Mastrevikane er det etablert ein-sidig fortau på sørsida av fylkesvegen. Det er langs fylkesvegen to bruer, brua over Renningen og Kilstraumen ved planområdets austlege avgrensing. Fylkesveg 565 frå Mastrevik til Kilstraumen er utan tilbod til mjuke trafikantar. Det er 7 haldeplassar i kvar retning for buss langs Fv 565 Mastrevik – Kilstraumen. Følgjande avgangar er registrert:

Rutebussar: Kilstraumen – Mastrevik, 13 avgangar dagleg, måndag - fredag
 Kilstraumen – Mastrevik, 5 avgangar dagleg, laurdag
 Kilstraumen – Mastrevik, 4 avgangar dagleg, søndag
 Mastrevik – Kilstraumen, 13 avgangar dagleg, måndag – fredag
 Mastrevik – Kilstraumen, 3 avgangar dagleg, laurdag
 Mastrevik – Kilstraumen, 4 avgangar dagleg, søndag

Med bakgrunn i vegstandard vert det frå Austrheim kommune oppgitt at det er få gåande og syklande på strekninga Mastrevik – Kilstraumen. Eit overslag på om lag 100 gåande og syklande pr. dag er lagt til grunn. Elevar på strekninga har fri skuleskyss med bakgrunn i vegstandarden.

Det er langs Fv 565 registrert ei rekke trafikkulykker. Det er innanfor planområdet registrert ca 20 trafikkulykker med lettere skadd person og 2 ulykker med alvorleg skadd person. Trafikkulykkene er registrert mellom 1978 og 2015. (Kjelde: Nasjonal vegdatabank)



Figur 14: Illustrasjon som viser trafikkmengder, fartsgrense, trafikkulykker, busshaldeplassar og kommunale vegar.

6.4 Landskap, vegetasjon og naturmangfold

Planområdet høyrer til landskapsregion 20 "Kystbygdene på vestlandet" med underklassifisering "Våg og smalsundlandskap og småfjord og storsundlandskap. Landskapet langs Fv 565 frå Mastrevik til Kilstraumen vender seg i hovudsak mot Vikaosen. Landskapet er klassifisert som vanleg førekomande landskap og landskap med middels verdi.

Berggrunnen i området er, i fylgje berggrunnsgeologisk kart frå NGU, registrert som diorittisk til granittisk gneis, migmatitt. Lausmassedekket er, i fylgje NGU registrert som tynn marin avsetning og bart fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Planområdet følgjer eksisterande veganlegg og ligg frå ca 0 – 20 moh.

Boniteten langs vegen er varierende og består vekselvis av innmarksbeite, skog med låg og høg bonitet, overflatedyrka jord og fulldyrka jord. Det er primært sørvest i planområdet det er registrert fulldyrka og overflatedyrka jord inntil vegen.

Det er i Miljødirektoratet sin database – Naturbase ikkje registrert artar av nasjonal forvaltingsinteresse utvalte naturtypar, verneområde eller inngrepsfrie (INON) område i planområdet. Det er i den nasjonale kunnskapsbanken – Artskart registrert artar oppført på Norsk rødliste som ligg innanfor eller i nærleiken av planområdet. Dette gjeld:

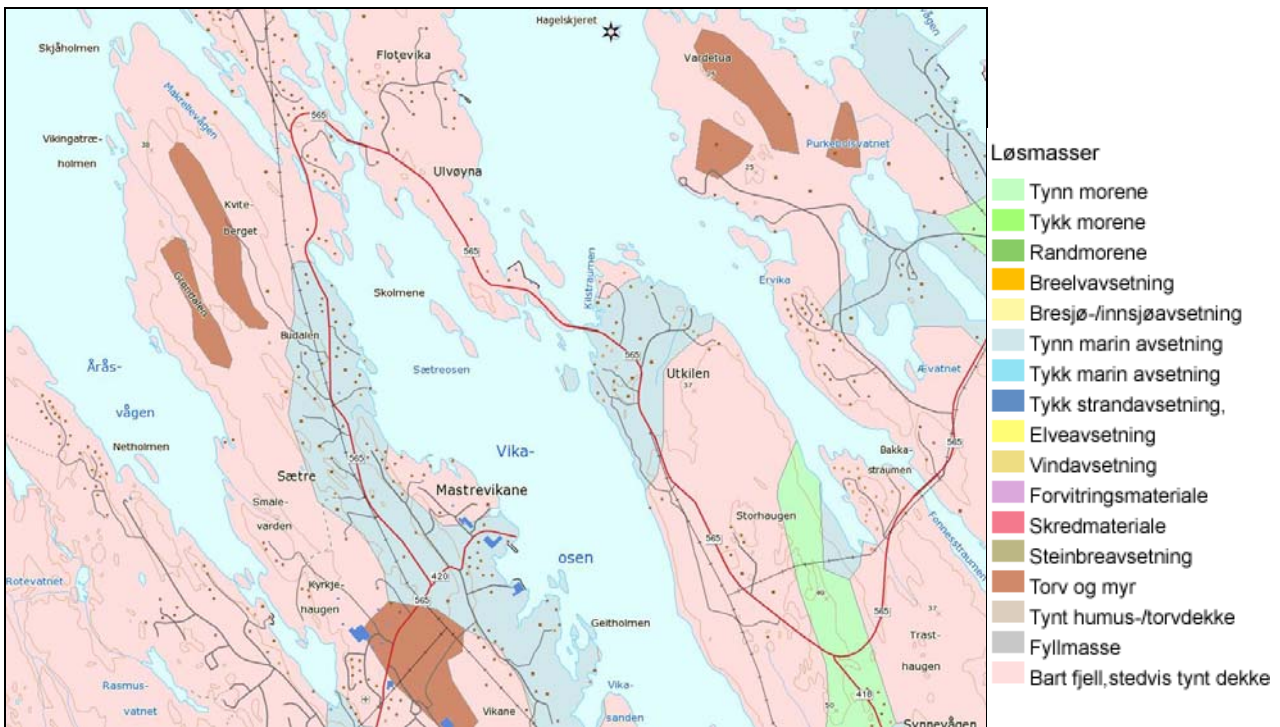
Registrering/art	Lokalisering	Registreringsdato	Kategori
Stær	Sætre	30.09.2014	NT (Nær trua)
Stær	Myravegen	04.02.2014	NT (Nær trua)
Stær	Budalen	26.01.2011	NT (Nær trua)
Vipe	Budalen	13.12.2009	EN (Sterkt trua)
Vipe	Budalen	10.02.2012	EN (Sterkt trua)
Oter	Renninga	08.04.2015	VU (Sårbar)
Gjøk	Ulvøyna	09.05.2014	NT (Nær trua)
Makrellterne	Kilstraumen	24.06.2014	EN (Sterkt trua)

Registreringar er oppgjeve med koordinatpresisjon på 5 – 300 meter. Observasjonen av oter ved Renninga er oppgjeve med ein koordinatpresisjon på 5 meter og ligg innanfor planområdet, og planlagt tiltaksområde. Registreringa av raudlisteartar er ei situasjonsregistrering og det er venta at fuglar har eit større aksjonsområde. Registrering av stær og vipe er gjort i tilknytning til landbruksområde. Makrellterne er observert i tilknytning til sjøområda ved Kilsraumen.

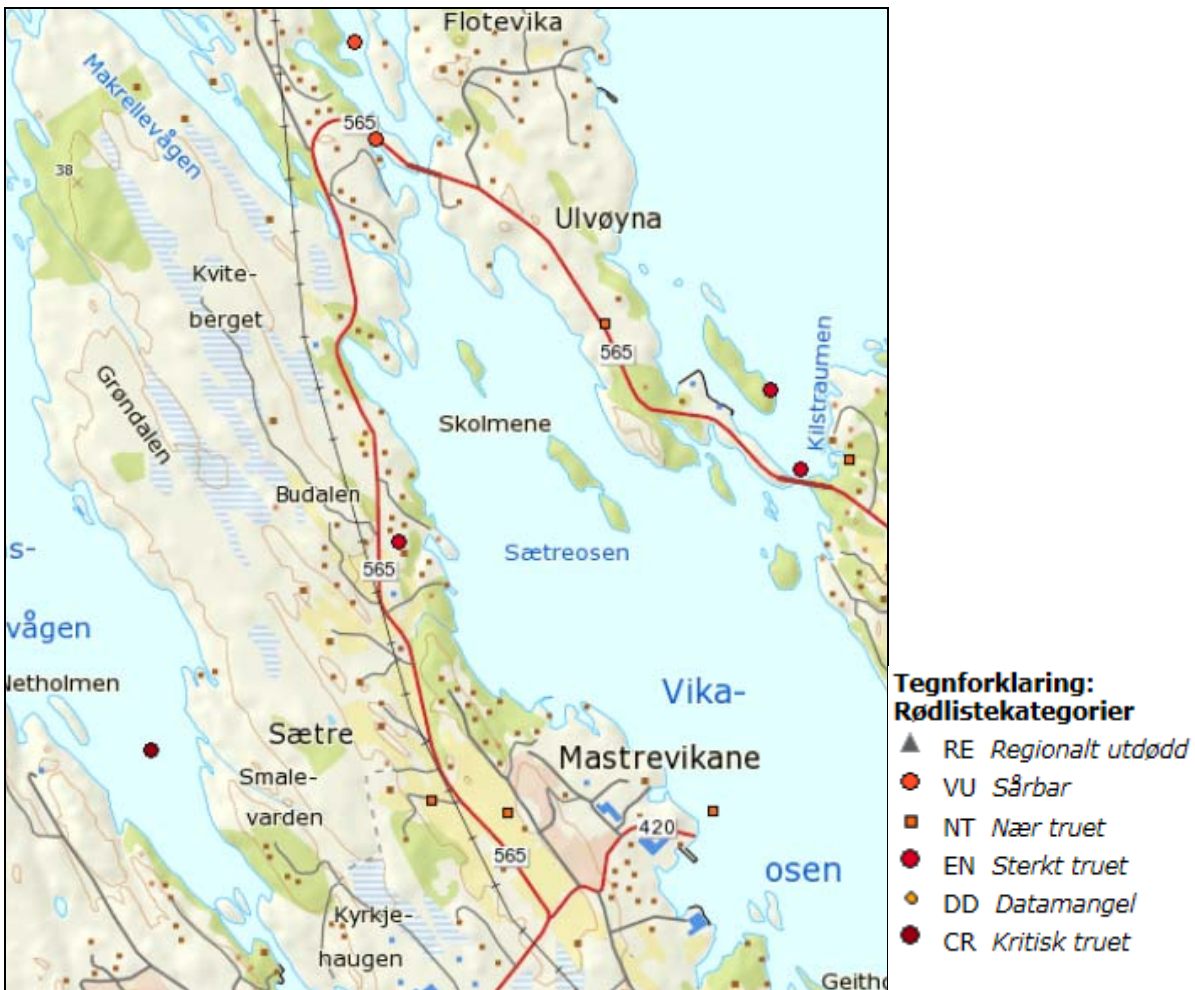
I tilknytning til landbruksareal og sideareal langs eksisterande veg er det registrert fleire fuglar kategorisert som LC (livskraftig).

Det er ikkje registrert artar oppført på svartlista.

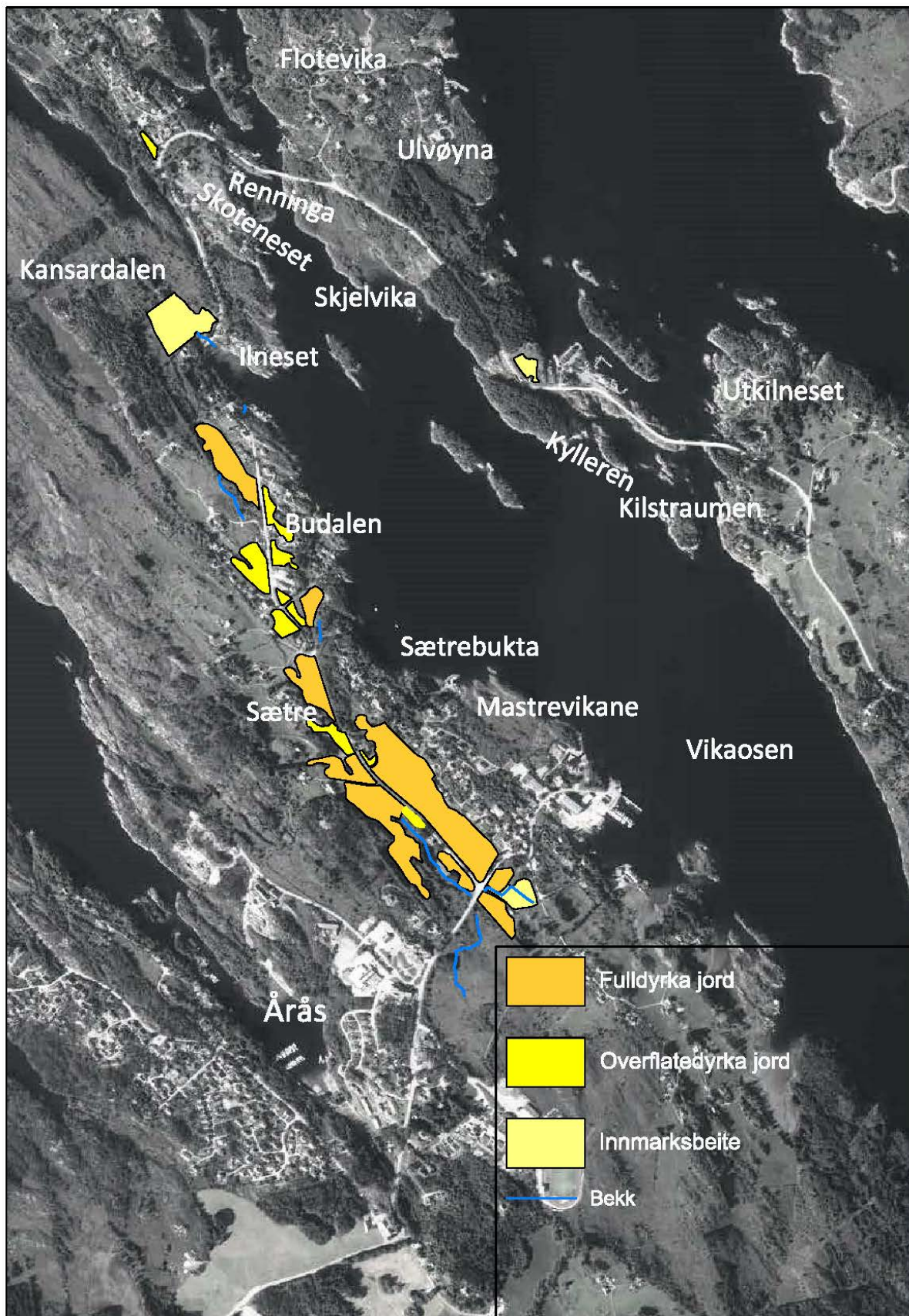
I tilknytning til Kvalvågen og Ulvøyna er det i kommuneplanens arealdel sett av friluftsområde. Frå Renninga og søraustover til Kilstraumen inngår planområdet i det regionale friluftsområde Solesjøen – Kilstraumen. Friluftsområde er registrert som viktig.



Figur 15: Kart som viser lausmassar langs Fv 56. (Kjelde: NGU)



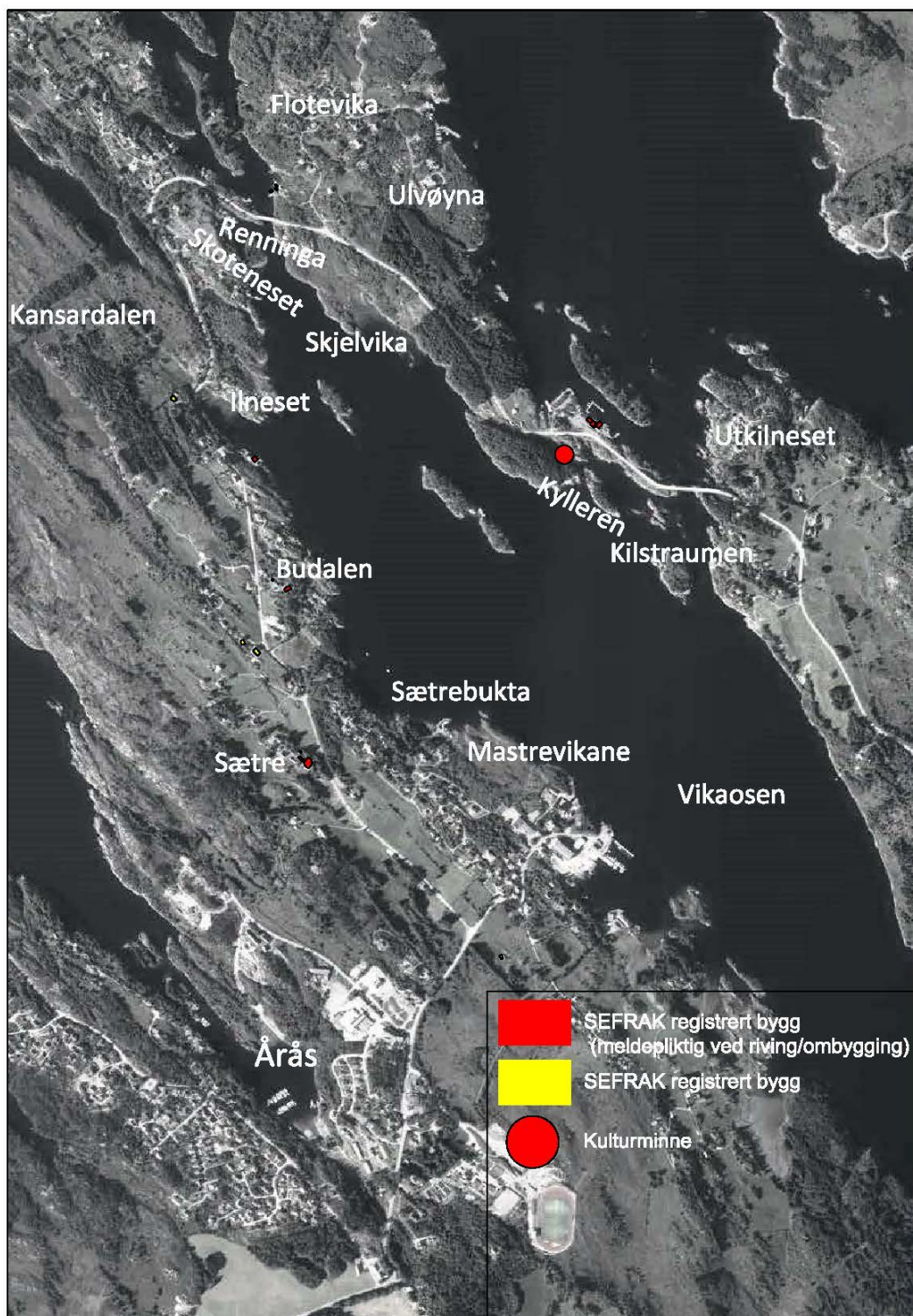
Figur 16: Kart som viser registreringar oppført på Norsk rødliste



Figur 17: Illustrasjon som viser lokalisering av landbruksareal ihht. Institutt for Skog og Landskap sin database - Gårdskart.

6.5 Kulturminne

Det er i riksantikvarens database – Askeladden ikkje registrert automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Ved Kylleren er det registrert restar etter ein eldre ferdselsveg langs sjø. Innanfor ein avstand på ca 50 meter frå Fv 565 er det registrert fleire SEFRAK registrerte bygg. Bygga er registrert ved Sætre, Budalen, Ilneset og Kilstraumen m.fl. Nokre av bygga ligg nær eksisterande veg.



Figur 18: Illustrasjon som viser SEFRAK registrerte bygg og registrert kulturminne ved Kylleren.

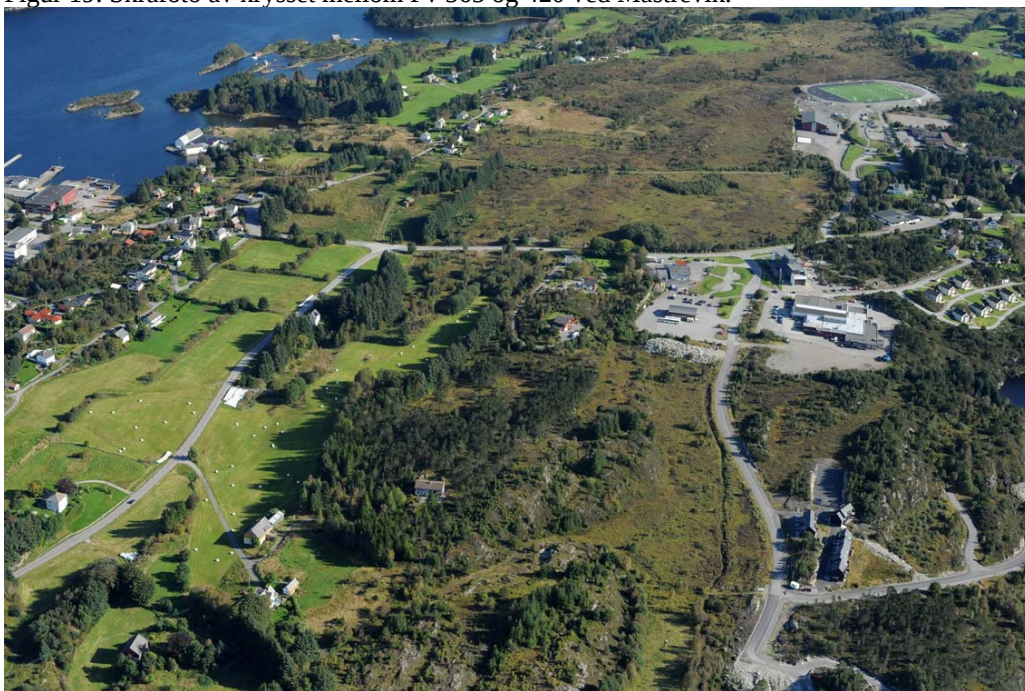
6.6 Eigedomstilhøve

Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen er største grunneigarar langs vegen, men ei rekke private eigedomar inngår i planområdet.

6.7 Foto frå planområdet



Figur 19: Skråfoto av krysset mellom Fv 565 og 420 ved Mastrevik.



Figur 20: Skråfoto av Fv 565 mot Sætre



Figur 21: Skråfoto av Fv 565 ved Sætrebukta til Skotneset



Figur 22: Skråfoto av Fv 565 ved Renninga til Kylleren



Figur 23: Skråfoto av Fv 565 frå Renninga til Kilstraumen

7 Skildring av planforslaget

7.1 Reguleringsføremål og arealoversikt

Reguleringsføremål	Underføremål	Areal daa
Bygninger og anlegg	Bustader – Frittliggjande småhus	12,3
	Næringsbygningar	1,7
	Andre særskilt angitte bygningar og anlegg	0,3
Samferdsel og teknisk infrastruktur	Køyreveg	38,3
	Fortau	3,8
	Gang-/sykkelveg	12,0
	Annan veggrunn grøntareal	40,1
	Kollektivhaldeplass	1,3
	Parkeringsplassar	0,6
	Komb. Formål for samferdselsanlegg	0,7
	Grøntstruktur	Friområde
	Turveg	2,1
Landbruks-, natur- og friluftsområder	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden	61,1
	Friluftformål	51,8
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Ferdsl	1,4
	Friluftsområde i sjø og vassdrag	15,6
	Badeområde	15,3
	Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudformål	5,9
Totalt		305,1

Arealoversikt for overlappende formål/omsynssoner

Sikringssoner	Areal i daa
Frisikt	3,1
Faresone	
Høgspenningsanlegg	4,7
Totalt	7,8

Planforslaget regulerer areal naudsynt for gjennomføring av veganlegget langs Fv 565 og friluftsområde på Ulvøy med tilhøyrande parkering. Arealbruk som er vist langs veganlegget er samanfallande med kommuneplanens arealdel eller vedtatt reguleringsplan. Planforslaget opnar ikkje opp for etablering av nye bygg eller anlegg forutan friluftsområdet og veganlegget med tilhøyrande funksjonar.

Det er for nokre strekk ved Kilstraumen profil 100 til 500, Ilneset frå profil 2000 til 2350 og ved Mastrevikane profil 3650 til 4000 planlagt utbetring av vegkurvatur for å stetta eller tilnærma seg krava til vegstandard ihht. Handbok N100.

Med bakgrunn i bustadhus på gnr. 143/11 som er planlagt riven er eigedomen innlemma i planen. Dette for å kunne flytte/føre opp nytt bustadhus på eigedomen. I friluftsområde på Ulvøy er det regulert andre særskilt angitt bygningar og anlegg. Det kan innanfor dette området etablerast kaianlegg e.l. for å auke tilgjenge og bruk av friluftsområde. Gjeldande reguleringsplan for bustader i Budalen vert innlemma i planen med bakgrunn i at tilkomst til eksisterande og nye tomter vert endra.

7.2 Alternativvurdering

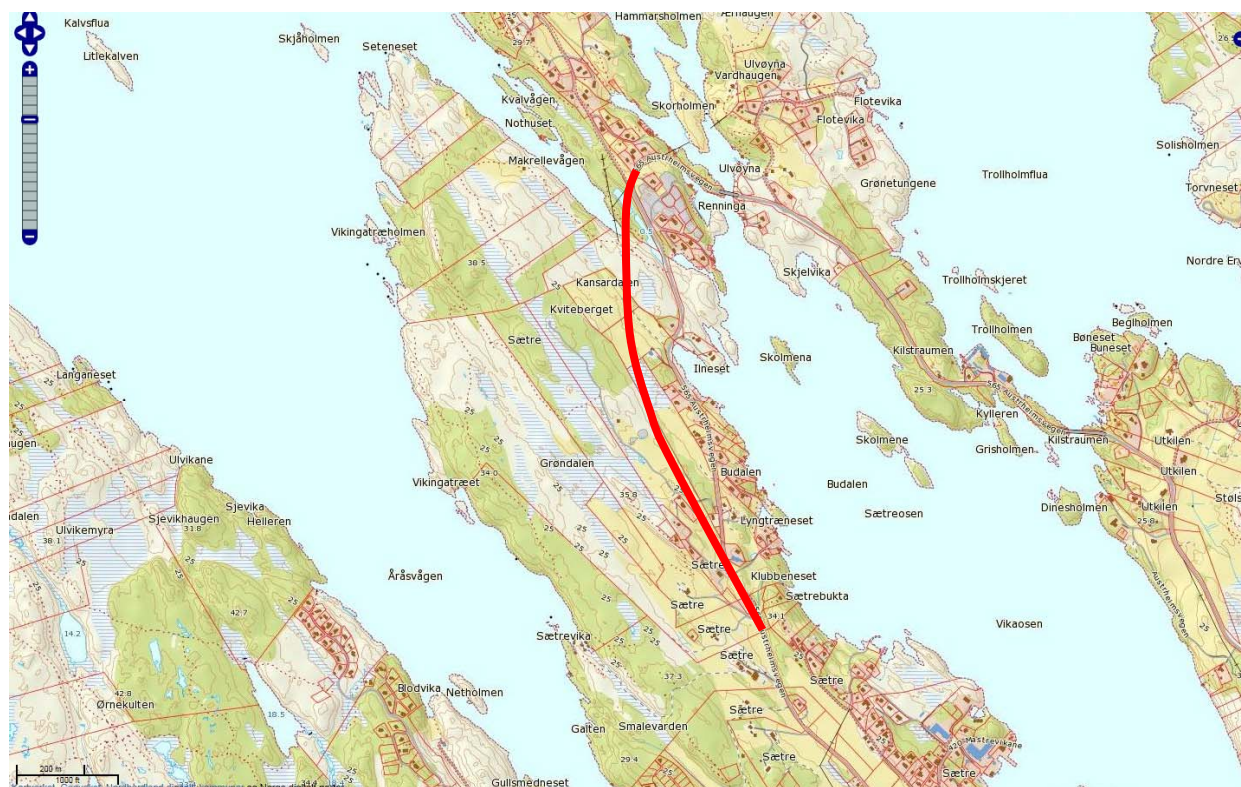
I samband med planarbeidet er det vurdert kva side av vegen gang- og sykkelvegen bør ligge på. Førande for val av side for gang og sykkelvegen har vore at

- Tilbodet for mjuke trafikantar ligg på austsida av fylkesvegen frå kommunesenteret på Årås.
- Bygningar ligg fordelt forholdsvis likt på begge sider av fylkesvegen
- Friluftsområde på Ulvøy vert liggande på sørsida av fylkesvegen i samband med gang- og sykkelvegen
- Det reelle fartsnivået på strekninga er høgare enn 45 km/t og det bør pga. trafikksikringsomsyn ikkje leggst opp til kryssing av hovudveg med fotgjengarfelt.

Bestilling får vegeigar Hordaland fylkeskommune gjeld etablering av gang- og sykkelveg på strekninga frå Mastrevik til Kilstraumen. Det har undervegs i planprosessen kome innspel om alternative trasear for å legge veg utanom bustadområde først og fremst i Budalen. Det er i hovudsak to alternativ som er fremja:

1. Ny trase Budalen – Kansardalen
2. Ny trase Årås – Kastholmen – Bakkøyna

Alternativ vegføring er vist i illustrasjonar nedanfor. Planlegging av ny trase vert vurdert som del av kommuneplanens arealdel.



Figur 24. Kartutsnitt som syner alternativtrase Budalen – Kansardalen som vert vurdert i kommuneplanens arealdel.



Figur 25. Kartutsnitt som viser alternativtrase Årås over Kastholmen til Bakkøyna som vert vurdert i kommuneplanens arealdel.

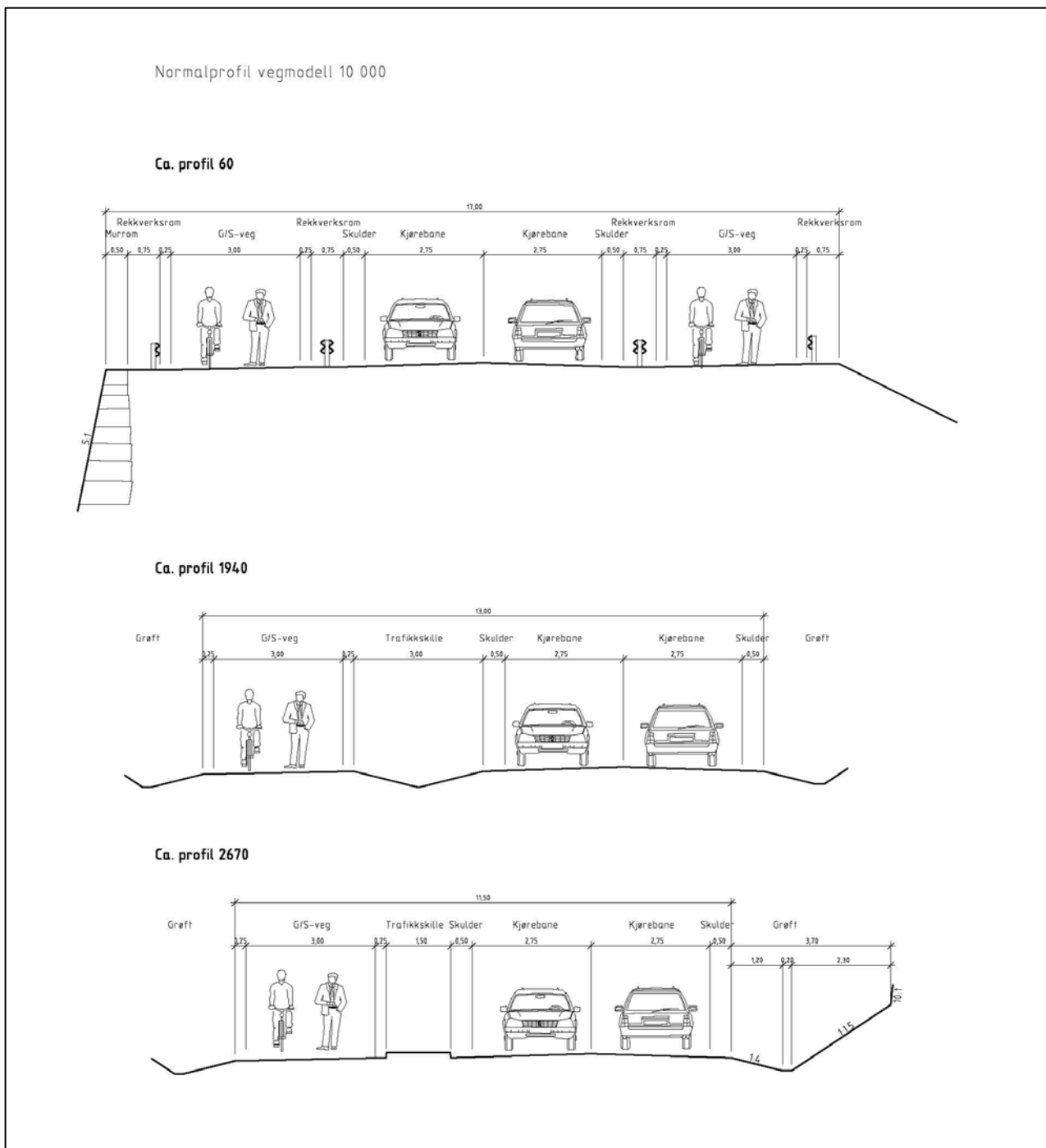
I samband med planarbeidet er det løyvd midlar frå Hordaland fylkeskommune til planlegging av trafikksikring langs vegstrekninga Mastrevik – Kilstraumen. Vegen vert mykje nytta av skuleborn og av born og vaksne til og frå kommunesenteret på Årås. Bustader ligg langs og på begge sider stort sett på heile strekninga. Ein ser det derfor som mest samfunnstenleg å legge gang- og sykkelveg langs eksisterande trase. Alternativa å bygge ny vegtrase er ikkje innanfor dei økonomiske rammene som ligg i denne bestillinga frå vegeigar. Alternativa vert likevel sett på som langsiktige moglege løysingar for å betre vegstandard og trafikksikring langs denne traseen og dette vert derfor lagt inn som innspel til den pågåande rulleringa av kommuneplanens arealdel.

7.3 Trafikk

Hovudføremålet med planarbeidet er framføring av gang- og sykkelveg langs vegstrekka mellom Mastrevik og Kilstraumen bru.

Det planlagde vegsystemet skal i utgangspunktet følgje Statens vegvesen sin vegnormal N100 med vegklassifisering U-Hø2. Vegklasse U-Hø2 legg til grunn ÅDT 1500 - 4000 og fartsgrense 60 km/t. Gang- og sykkelvegen er tilpassa trafikkmengd med 15-50 gåande pr. time og 15-50 syklande pr. time. Dette vil gje gang- og sykkelvegen eit tverrprofil på 3 meter ekskl. tosidig skulder på 0,25 meter.

Gang- og sykkelvegen er planlagt med 3 meter grøft som trafikkskille mellom bilvegen og gang- og sykkelvegen. På delar av strekninga er det med omsyn til arealknappheit planlagt med 1,5 meter trafikkskille. Dette er i hovudsak på strekninga gjennom Budalen. Det er også i samband med tilpassing til bruløysing for Kilstraumen planlagt for rekkverk.

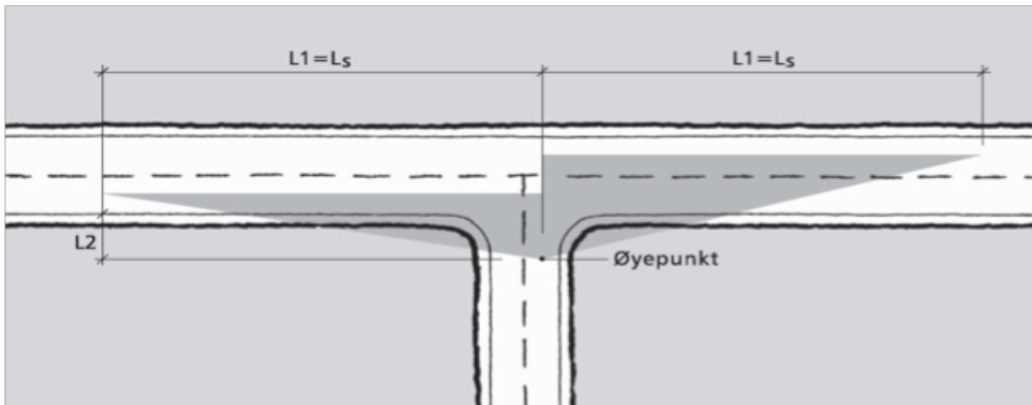


Figur 246: Normalprofil

Det er i avkjørsler lagt inn frisikt for avkjørsler med $L1 = 60$ m og $L2 = 4$ m jf. Figur 27. I kryss er det regulert frisikt med $L1 = 60$ m og $L2 = 6$ m. Dette ihht. dimensjonerende fartsgrense 60 km/t og stoppsikt på 60 m og trafikk i avkjørsler med $\text{ÅDT} < 50$. For kryss er det rekna $\text{ÅDT} < 100$ ihht. tabell 30.

For gang- og sykkelveg er det vist frisikt på 3 x 35 meter, med evt. tillegg for fall på gang- og sykkelvegen.

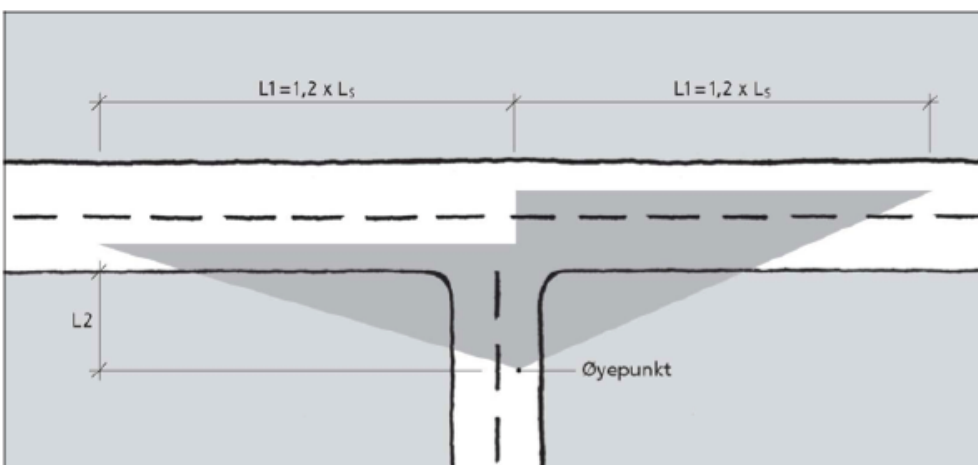
All frisikt er berekna for forkjørsregulerte kryss og avkjøringar.



Figur 257: Siktkrav i avkjørsler. (Kjelde: Statens vegvesen N100)

Trafikk i avkjørsel	Fartsgrense [km/t]			
	30 og 40	50 og 60	80	90
ÅDT < 50	3	4	4	6
ÅDT > 50	4	6	6	8

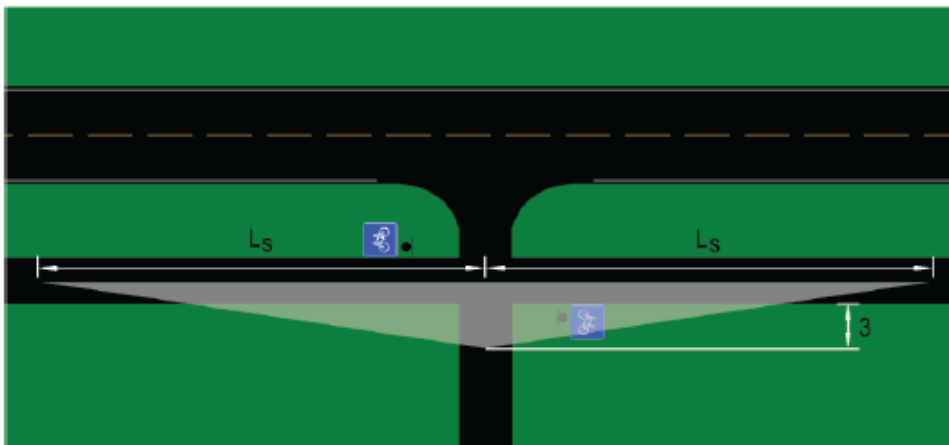
Figur 268: Tabell som viser siktkrav i avkjørsler, $L2$ ihht. Figur 10. (Kjelde Statens vegvesen N100)



Figur 279: Siktkrav i forkjørsregulerte kryss. (Kjelde: Statens vegvesen N100)

Trafikkmengde i sekundærvæg	Fartsgrense primærvæg [km/t]		
	30 og 40	50 og 60	80 og 90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

Figur 30: Tabell for siktkrav i kryss, L2. (Kjelde: Statens vegvesen N100)



Figur 31: Siktkrav for gang- og sykkelveg. (Kjelde: Statens vegvesen V121)

7.4 Parkering

I samband med friluftsområde på Ulvøy er det lagt til rette for ca. 30 offentlege parkeringsplassar ved friluftsområde på Ulvøy. Det er også lagt til rette for ein privat parkeringsplass for fritidsbustad på eigedomen gnr. 142 bnr. 122 da denne eigedomen ikkje har eiga tilkomst. Ut over dette er det ikkje lagt til rette for parkering i planområdet.

7.5 Støyskjerming

Gjennomføring av miljø- og sikkerheitstiltak som ikkje endrar støytilhøva kan som hovudregel gjennomførast utan at ein samstundes gjennomfører utbetring av støytilhøva. I nokre situasjonar kan det likevel vere naudsynt å gjennomføre støyutgreiing fordi ein i samband med trafikksikringstiltaket må flytte eksisterande vegbane. (jf. T-1442). Dette er tilhøvet ved gnr. 143 bnr. 9 og det er i samband med dette gjennomført ei berekning av støy frå vegtrafikk for denne bustaden.

«Berekningane viser at støynivået aukar med 2-3 dB på støyutsatt uteplass og støyutsatte fasader dersom skjermingstiltak langs FV 565 ikkje vert gjennomført. To skjermingsalternativ langs FV 565 er vurdert. Begge skjermene har høgde 1,8 m, men ulik lengde. Det er mogleg å oppnå gode lydforhold på uteplass ved bruk av skjerm langs veg og tomtegrense med lengde 20 m + 10 m eller 40 m + 10 m. Ved å velge ein skjerm med 40 m + 10 m lengde vil fasadenivå i u. etg og 1. etg ikkje endre seg nemneverdig i forhold til dagens situasjon. Ved å velge ein skjerm med 20 m + 10 m lengde vil lydnivå ved fasade mot øst øke med 2-3 dB.

Sidan bustaden ligg utanfor raud støysone vert innandørs lydnivå ikkje vurdert.»

7.6 Tilgjengelegheit

Gang- og sykkelvegen vil følgje kjørevegen sitt lengdeprofil mht. stigning. Tiltaket skal tilpassast eksisterande forhold og enkelte stadlege forhold medfører at det er sannsynleg at prinsippet om universell utforming må avvikast. For friluftsområdet på Ulvøy er det eit mål at tilkomst til området o_BAS skal leggast til rette for universell utforming.

7.7 Energi og miljø

Det kryssar høgspenn og lågspennliner i luftnett gjennom planområdet. Reguleringsføresegnene opnar opp for plassering av master for straumforsyning og nettsatsjonar kan plasserast i areal for annan veggrunn grøntareal.

7.8 Anleggsarbeid

Det er utanfor berekna skjering/fylling sett 10 meter med anlegg- og riggområde. I tilknytning til område der det er behov for større areal for tilpassing til tilgrensande forhold er dette arealet noko utvida. Der det er konflikt mellom anlegg- og riggområde og bygningar eller andre anlegg er arealet innskrenka. Dette er areal som kan nyttast i gjennomføringa av planforslaget, men som skal tilbakeførast ved anleggsutt.

7.9 Grøntstruktur

Det er langs veganlegget regulert anna veggrunn grøntareal. Dette skal tene som eit grønt sideareal til vegen, men med moglegheiter for plassering av installasjonar og tekniske anlegg knytt til veganlegget.

7.10 Sol- og skyggeforhold

Planforslaget legg ikkje til rette for bygningar eller tiltak som vil endre sol og skyggeforholda i planområdet eller i omkringliggjande områder.

7.11 Risiko- og sårbarheit

7.11.1 Metode

Risiko kan definerast som: **Risiko = Frekvens x Konsekvens**

Risiko vert knytt til uønska hendingar. Der det vert vurdert at det føreligg ein viss risiko er det ikkje alltid mulig å fastslå verken konsekvens eller sannsynet for at ei hending opptrer. Det blir derfor gjort ei vurdering av forholda i planområdet der ein nyttar tidlegare registreringar og synfaring i planområdet. Analysen vert først gjennomført som ei grovanalyse, der ein vurderer potensiell overordna risiko i planområdet. Ved funn i registreringa som tilseier at ei risiko- og sårbarheitsanalyse bør gjennomførast, vert temaer markert med . Dersom det er tema som peikar seg ut (t.d. skredfare, grunnforhold og støy), vert det vurdert om det er behov for meir spesialisert fagkunnskap. Ved bestilling av tekniske rapportar vert desse nytta som underlagsmateriale til gjennomføring av ros- analysen.

Vurdert konsekvens og sannsyn av ei hending vert plassert inn i ei matrise, der vekting av dei tre kartleggingsområda, menneskes liv og helse, ytre miljø og materielle verdiar/økonomi er gitt. Vektinga vert gitt ved vurdering av dei ulike kartleggingsområda. Dersom registreringa viser at det er nødvendig med avbøtande tiltak, vert det foreslått risikoreduserande og/eller skadeavgrensande element som kan redusere risikoen slik at denne ligg innanfor eit akseptabelt nivå.

Det er ikkje for alle område som vert vurdert i ros- analysen, mogleg å fastslå verken konsekvens eller sannsyn for at hendinga inntreffer. Det kan likevel for desse områda verta påpeikt risiko for å synleggjere at kartleggingsområdet skal visast merksemd i vidare planlegging og utbygging av området. Det vert for dei aller fleste tema som vert vurdert i ros- analysen gitt ein kort kommentar og/eller ei kort beskriving av

risikoen. For tema som er mindre aktuelle vert det gitt ein kort kommentar om kvifor temaet ikkje er aktuelt for området. Det vert først gjennomført ei registrering av forholda i planområdet. Dersom det er tema i kartleggingsområdet som utpeikar seg vert desse vidareført til kapittelet om "Aktuell risiko" og hendinga vert ført inn i risikomatrissa med antatt sannsyn og konsekvens.

Konsekvensinndelinga er utleia av "Veiledning om tekniske krav til byggverk". Frekvensinndelinga er utleia av føresegnene i byggt teknisk forskrift. Akseptkriterieia nytta i analysen er vedteken av Austrheim kommunestyre 14.04.2011.

SANNSYN	VEKT	DEFINISJON
Særs sannsynleg	S5	Ei hending pr. 2 år eller oftare
Mykje sannsynleg	S4	Ei hending pr 2 – 20 år
Sannsynleg	S3	Ei hending pr 20 – 200 år
Mindre sannsynleg	S2	Ei hending pr 200 – 1000 år
Lite sannsynleg	S1	Mindre enn ei hending pr 1000 år

Tabell 1: Klassifisering av sannsyn

KONSEKVENS	VEKT	LIV OG HELSE	MILJØ	Økonomi
Svært alvorleg	K5	Meir enn 1 død, og/eller meir enn 10 alvorleg skadde, og/eller meir enn 250 evakuerte.	Varig, alvorleg skade på miljøet	Skader for meir enn 30 000 000
Alvorleg	K4	1 død, og/eller 10 alvorleg skadde, og/eller 250 evakuerte	Store og alvorlege miljøskadar	Skader mellom 3 000 000 – 30 000 000
Betydeleg	K3	Få, men alvorlege personskadar	Middels alvorlege miljøskadar av stort omfang, eller; alvorlege miljøskadar av lite omfang	Skader mellom 300 000 – 3 000 000
Mindre alvorleg	K2	Få og små personskadar	Mindre skadar på miljøet som vert utbetra etter kort tid	Skader mellom 30 000 – 300 000
Ubetydeleg	K1	Ingen paronskadar.	Ingen miljøskadar eller ureining av omgjevnadene	Skader for inntil 30 000

Tabell 2: Klassifisering av konsekvens

RISIKOMATRISSE						
SANNSYN	S5					
	S4					
	S3					
	S2					
	S1					
		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENS						

Tabell 3: Risikomatrise for liv og helse

For dei scenaria som ligg i **raud sone**, er risikoen uakseptabel. Dette inneber at det må setjast i verk risikoreduserande tiltak for å få risikoen innanfor akseptable rammer, (helst grøn sone). Dette kan innebere at eit planlagt tiltak må takast ut av planen eller reduserast i omfang. Det kan og setjast føresegner med rekkefølgjekra om sikringstiltak. Om ein ikkje har god nok kunnskap om risikoen, kan det stillast krav om nærare undersøkingar i samband med byggetiltak eller reguleringsplan, slik at risikoen kan kartleggjast meir presist og eventuelle førebyggjande eller avbøtande tiltak planleggjast.

Når det gjeld scenario i **gul sone**, skal tiltak bli vurdert for å betra tryggleiken. Dersom det er kostnadmessig og praktisk forsvarleg, skal tiltak gjennomførast. Det skal vere eit mål å få risikoen så låg som praktisk mogleg.

Scenaria i **grøn sone** er i utgangspunktet uttrykk for akseptabel risiko, men ytterlegare risikoreduserande tiltak bør gjennomførast når det er mogleg utifrå økonomiske og praktiske vurderingar.

Tabell 4: Akseptkriteria nytta i risiko- og sårbarheitsanalysen.

7.11.2 Registrering

Naturbasert sårbarheit				
Uønska hending/forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Liv og helse	Miljø	Økonomi	
Ekstremvær www.met.no				
Sterk vind				Konsekvensane av sterk vind er moderate da dei sjeldan får konsekvensar for menneskes liv og helse: Sterk vind kan føre til bygningsskadar og skogsskadar. Planlagt tiltak er etablering av gang- og sykkelveg og utbetring av veg. Rotvelt av tre vil kunne medføre midlertidig stenging av veganelgget, men vert ikkje vurdert som ein risiko for planforslaget.
Store nedbørsmengder				I rapporten "Hydrological projections for floods in Norway under a future climate" (Lawrence og Hisdal 2011, NVE rapport 5-2011) går det fram at på Vestlandet vil vassføringa i ein 200 års flom sannsynleg auke med meir enn 20% dei neste 100 åra. Store nedbørsmengder kan medføre flaum og utløysing av skred. Dette vert vurdert under tema flaum- og skredfare. Det er ikkje venta at store nedbørsmengder vil medføre risiko for det planlagde tiltaket. Det må i samband med utbygging av området tilretteleggjast for overvassdrenering. Det er naturområde, vegar og bygningar langs planlagt vegutviding og gang- og sykkelveg. Ei utviding av veganlegget kan medføre raskare avrenning ved store nedbørsmengder. Mindre bekkar i planområdet bør haldast opne og naturlege flomsoner må ikkje innsnevrast. Det må under opparbeiding takast omsyn til dreneringskanalar, bekkar og avrenningsområde.

				Overvassløysinga må opparbeidast slik at det nye anlegget ikkje medfører auka fare for flomskade på lågareliggande bygg og anlegg.
Store snømengder				Store snømengder er sjeldan eit problem i området og blir ikkje vurdert som ein potensiell risiko for planlagt område. Gang- og sykkelveg er planlagt med 3 meters breidde og trafikkskilje på 1,5 – 3 meter til kjøreveg. Dette medfører at ein kan kome fram med utstyr for snørydding og trafikkskilje kan nyttast til mellombels lagring av snømassar.
Flaumfare www.nve.no				
Flaum i elvar / bekkar				Det renn nokre mindre bekkar i utkanten av planområdet og ein mindre bekk kryssar under Fv 565 til sjø frå Kansardalen. Ved utviding av veg og framføring av gang- og sykkelveg må evt. kulvert/røyr dimensjonerast for framtidig forventa auke i nedbør. Skadane ved evt. overfløyning vil vere av mindre materiell karakter.
Flaum i vassdrag/ innsjøar				Det er ikkje innsjøar eller vassdrag i eller i tilgrensande område.
Overvasshandtering				Ei større asfaltert flate vil medføre raskare avrenning av overvatn. Det må i samband med opparbeidinga av veganlegget leggjast til rette for at avrenningssituasjonen ikkje vert endra og at dreneringsløysinga får konsekvensar for lågareliggande bygg og anlegg.
Springflo / stormflo				Planområdet ligg langs sjø i tilknytning til Vika ved Ilneset, ved Skotneset/Kvalvågen, Renninga og ved friluftsområdet på Ulvøy mot Kilstraumen. Høgdeskilnaden på planlagt veg/ gang- og sykkelveg og sjø er på minimum 4 meter. Planlagt veganlegg vert ikkje vurdert å vere utsett for risiko ved springflo/stormflo
Historisk flomnivå				Det er ikkje registrert historisk flomnivå i området.
Skredfare www.skrednett.no				
Kvikkleireskred				Det er i NVE's skreddatabase skrednett, ikkje registrert kvikkleire i planområdet.
Lausmasseskred				Lausmassane i planområdet er i følge NGU's lausmassekart registrert som tynn marin avsetning og fast fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Det er ikkje områder som er registrert som utløysingsområde eller utlaupsområde for lausmasseskred i databasen skrednett.
Is – og snøskred				Store snømengder er sjeldan eit problem i området. Det er ikkje områder som i databasen skrednette er vist som potensielle utløysingsområde eller utlaupsområde for snøskred.
Steinras, steinsprang				Det er i databasen skrednett ikkje registrert utløysingsområde eller utlaupsområde for steinsprang.
Historiske hendingar				Det er ikkje registrert skredhendingar innanfor planområdet.

Byggegrunn www.ngu.no www.nve.no				
Setningar				Lausmassane i planområdet er i fylgje lausmasekart frå NGU registrert som tynn marin avsetning og fast fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Det må i samband med bygging av gang- og sykkelveg og utbetring av veganlegget sørgjast for tilfredstillande byggegrunn.
Utgildingar				Lausmassane i planområdet er i fylgje lausmasekart frå NGU registrert som tynn marin avsetning og fast fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Det må i samband med bygging av gang- og sykkelveg og utbetring av veganlegget sørgjast for tilfredstillande byggegrunn.
Radon				Planlagt tiltak er eit veganlegg. Det er ikkje planlagt bygg for varig opphald i samband med planforslaget.
Andre uønska hendingar				
Skog- og vegetasjonsbrann				Tiltaket er eit veganlegg og er ikkje vurdert å påverke skogbrannfaren i området.
Jordskjelv				Jordskjelvfaren i Noreg er moderat. Det er registrert få jordskjelv i Noreg som fører til skade på bygningar og infrastruktur.

Verksemdsbasert sårbarheit				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Liv og helse	Miljø	Økonomi	
Brann/eksplosjon				
Brannfare				Planlagt tiltak er eit veganlegg og vil ikkje påverke brannfaren i området, men medføra auka tilgjenge.
Eksplisjonsfare				Det er ikkje planlagt tiltak som kan medføra auka eksplosjonsfare i området.
Energitransport				
Høgspenning				Det går høgspenning langs veganlegget. Planforslaget opnar ikkje for oppføring av bygg for varig opphald. Trase for høgspenning er regulert som omsynssone for høgspenninganlegg.
Gass				Det er ikkje infrastruktur for gass i planområdet.
Forureina vatn				
Drikkevasskjelde				Det er registrert ein grunnvassbrønn innanfor planområdet. Det til hensikt å framføre offentleg drikkevassforsyning i samband med prosjektet. Sikring av brønnar nytta til drikkevassforsyning vil vere del av byggeplan/detaljprosjektering av veganlegget. Planforslaget kjem ikkje i konflikt med klausulerte drikkevasskjelder.
Badevatn, fiskevatn, vassdrag og liknande.				Det er ikkje vassdrag, fiskevatn eller vassdrag som vil verta påverka av planforslaget.
Nedbørsfelt				Planforslaget er ikkje vurdert å påverke nedbørsfeltet til klausulerte drikkevasskjelder.

Forureining – grunn www.sft.no				
Kjemikalieutslepp				Det er ikkje registrert forureina grunn innanfor planområdet.
Forureining - luft				
Støv/partiklar/røyk				Det er ikkje registrert utslepp av støv, partiklar eller røyk frå verksemder som kan medføre risiko for planområdet.
Støy				Det er ikkje verksemder som driv støyande verksemd i nærleiken av planområdet.
Friluftsliv og tilgjenge til sjø www.hordaland.no				
Fri ferdsel langs sjø				Tiltaket kjem ikkje i konflikt med fri ferdsel langs sjø. Planforslaget legg til rette for etablering av friluftsområde med turveg og tilkomst til sjø.
Friluftsliv				Tiltaket vil ikkje koma i konflikt med friluftslivinteresser, men vil medføre auka tilgjenge for mjuke trafikantar og tilgang til friluftsområde på Ulvøy.

Sårbarheit knytt til infrastruktur				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Liv og helse	Miljø	Økonomi	
Trafikkfare www.vegvesen.no				
Trafikkulykker på veg	X			For beskriving av trafikksituasjonen vert det vist til kap. 6.3 i planomtalen. Det er i nasjonal vegdatabank registrert ca 20 trafikkulykker med lettare skadd person og 2 ulykker med alvorleg skadd person. Registrerte trafikkulykker har hendelsesår mellom 1978 og 2015.
Forureining www.sft.no www.vegvesen.no www.dsb.no				
Støv/partiklar				Trafikkmengda på vegnettet i planområdet er ved gjennomført trafikktelegjing ca 1800 - 2450 ÅDT (2015). Med bakgrunn i trafikkmengde, topografi og klimatiske tilhøve er forureining frå infrastruktur ikkje vurdert som ein potensiell risiko for planområdet.
Støy	X			Fv 565 utgjør den største støykjelda i området. I støyvarselkart ihht. T-1442 for Austrheim kommune ligg delar av eksisterande bustader i gul støysone langs Fv 565. Del av planområdet er omfatta av gul støysone ihht. T- 1442 i kommuneplanens arealdel. Dette gjeld særleg bustader tett langs eksisterande veg i Budalen.
Utslepp/ kjemikaliar				Det er i rapport «Kartlegging av transport av farleg gods i Norge, TØI, 2012» registrert 6197 tonn/m ³ total mengde farlig gods langs Fv 565 frå sør til Fv 420 Mastrevikane. Frå avkjøring til Fv 420 og vidare på Fv 565 er det ikkje registrert mengde transportert farleg gods. Det er i perioden 2002 – 2011 ikkje registret ulykker med farleg gods. Krysset mellom Fv 565 og Fv 420 er planlagt utbetra og vil medføre betre tilhøve for større kjøretøy. Ulykker med farleg gods vert ikkje vurdert som ein

				risiko for planområdet.
Ulukker på andre transportører				
Bane				Det er ikkje infrastruktur for bane i planområdet.
Sjø				Ulykker på sjø er ikkje vurdert å påvirke infrastruktur eller planlagt tiltak i planområdet.
Luft				Næraste flyplass er Flesland. Planområdet er ikkje vurdert å vere utsett for luftfartsulykker eller medføre konflikt med lufttrafikken.

7.11.3 Risiko og sårbarhetsanalyse

1. Skildring av analyseobjekt				
Trafikkulykker på veg				
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare				
Fylkesvegar som inngår i planområdet er registrert med følgjande registrert årsdøgntrafikk og fartsgrense:				
Veg:	Fv 565 Mastrevik - Kilstraumen			
Fartsgrense:	50/60 km/t			
Trafikkgrunnlag:	2200 ÅDT (2014) 5% lange kjøretøy			
Veg:	Fv 565 Sætre marka - kryss Fv 565 og Fv 420			
Fartsgrense:	40/50 km/t			
Trafikkgrunnlag:	2800 ÅDT (2014) 5% lange kjøretøy			
Veg:	Fv 420			
Fartsgrense:	50 km/t			
Trafikkgrunnlag:	600 ÅDT (2014) 5% lange kjøretøy			
Trafikktellingane i tabellen under, er gjennomført i perioden 21.11 til 25.11.2015. Det er gjennomført tellingar i 3 punkt langs fylkesveg 565:				
4. Ved kryss Mastrevikane, sør for avkjøring til Mastrevik vidaregåande skule				
5. Ved Budalen, ved busstopp				
6. Ved Kilstraumen, aust for gjestgivarstaden mot bru				
Gjennomsnittleg ÅDT og fart for dei ulike teljepunkta:				
Tellepunkt	Antall ÅDT ved trafikktelling november 2015	Fartsgrense	Hastighet gjennomsnitt	Registrert trafikkmengde i vegdatabank
d) Mastrevikane (ved hp 07 ca. 2809)	2015	50 km/t	41,2 km/t	2800
e) Budalen (ved hp 07 ca. 4390)	1826	50 km/t	53,8 km/t	2200
f) Kilstraumen (ved hp 07 ca. 6591)	2439	60 km/t	68 km/t	2200
Langs Fv 565 frå Sætre marka til kryss med Fv 420 til Mastrevikane er det etablert ein-sidig fortau på sørsida av fylkesvegen. Fylkesveg 565 frå Mastrevik til Kilstraumen er utan tilbod til mjuke trafikantar. Elevar på strekninga har fri skuleskyss med bakgrunn i vegstandarden.				

Det er langs Fv 565 registrert ei rekke trafikkulykker. Det er innanfor planområdet registrert ca 20 trafikkulykker med lettare skadd person og 2 ulykker med alvorleg skadd person. Trafikkulykkene er registrert mellom 1978 og 2015. (Kjelde: Nasjonal vegdatabank)

Planforslaget legg til rette for at kjørevegegen i planområdet vert oppgradert til vegstandard U-Hø2 med 60 km/t som dimensjonerande standard. Det vert lagt til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg. Planforslaget er vurdert å medføre auka trafikktryggleik. Eksisterande vegstandard og manglande tilbod til mjuke trafikantar er hovudårsaka til at planarbeidet er sett i gang.

3. Vurdering av sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Sannsynet for trafikkulykker med personskade blir vurdert til- mykje sannsynleg, med ei hending pr. 2 – 20 år. For liv og helse.		Konsekvens av trafikkulykker vert for liv og helse vurdert til – Mindre alvorleg, med få og små personskadar.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S4	S4	S4
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriteria			
6. Vurdere risikoreduserande tiltak			
<ul style="list-style-type: none"> - Fartsreduserande tiltak som fartshumpar - Nedsett fartsgrense i forhold til dimensjoneringsgrunnlag - Lysregulerte fotgjengerovergangar 			

1. Skildring av analyseobjekt			
Trafikkstøy			
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
Fv 565 utgjer den største støykjelda i området. I støyvarselkart ihht. T-1442 for Austrheim kommune ligg delar av eksisterande bustader i gul støyson langs Fv 565. Del av planområdet er omfatta av gul støyson ihht. T- 1442 i kommuneplanens arealdel. Dette gjeld særleg bustader tett langs eksisterande veg i Budalen.			
T-1442 legg til grunn at miljø- og sikkerheitstiltak som ikkje endrar støyforholda ved eksisterande verksemd bør som hovudregel kunne gjennomførast utan samtidig utbetring av støyforholda. Dette gjeld blant anna bygging av gang- og sykkelveg. Ved gnr. 143 bnr. 9 vert kjørevegen flytta nærare bustad og tilhøyrande uteoppfallsareal. Det er for bustaden gjennomført støyfagleg vurdering. Rapporten konkluderar med at støynivået aukar med 2-3 dB på støyutsett uteplass, og støyutsett fasade om skjermingstiltak ikkje vert gjennomført. Det er vurdert to skjermingsalternativ, med høgde på 1,8 meter, men med ulik lengde. Ved gjennomførte skjermingstiltak er det mogleg å oppnå gode lydforhold på uteplass.			
Det vert vist til rapporten i sin heilskap for ytterlegare beskriving av støyforhold og foreslått skjermingstiltak. (Mastrevik – Kilstraumen Fv 565, lydforhold, Multiconsult ASA, 15.12.2015)			
3. Vurdering av sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Sannsyn for liv og helse vert vurdert til sær sannsynleg med ei hending pr. 2 år eller oftare.		Konsekvens av støy vert vurdert til- Ubetydeleg for liv og helse.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S5	S1	S1
Konsekvens	K1	K1	K1
Forhold til akseptkriteria			
6. Vurdere risikoreduserande tiltak			
<ul style="list-style-type: none"> - Lokale skjermingstiltak - støyskjerm 			

8 Konsekvensar av planforslaget

8.1 Barn og unge

Planforslaget vil medføre at barn og unge vil få tryggare ferdselsforhold langs vegen. Etablering av fortau er gjort tosidig i samband med busstopp, som vil medføre tryggare rammer ved skuleskys. Planforslaget legg og til rette for eit tilrettelagt fri- og friluftsområde på Ulvøy.

8.2 Folkehelse

Planforslaget er vurdert å vere positivt for folkehelse. Etablering av tilbod til mjuke trafikantar vil kunne medføre at eit langt større tal personar vel å gå eller sykle til daglege gjeremål. Trafikksikring, rekreasjon og tilrettelegging av strandområdet vil kunne medføre auka folkehelse i kommunen. Ved gjennomføring av tiltaket vil eit større tal barn og unge nytte veganlegget, då krav til skuleskys vil falle bort.

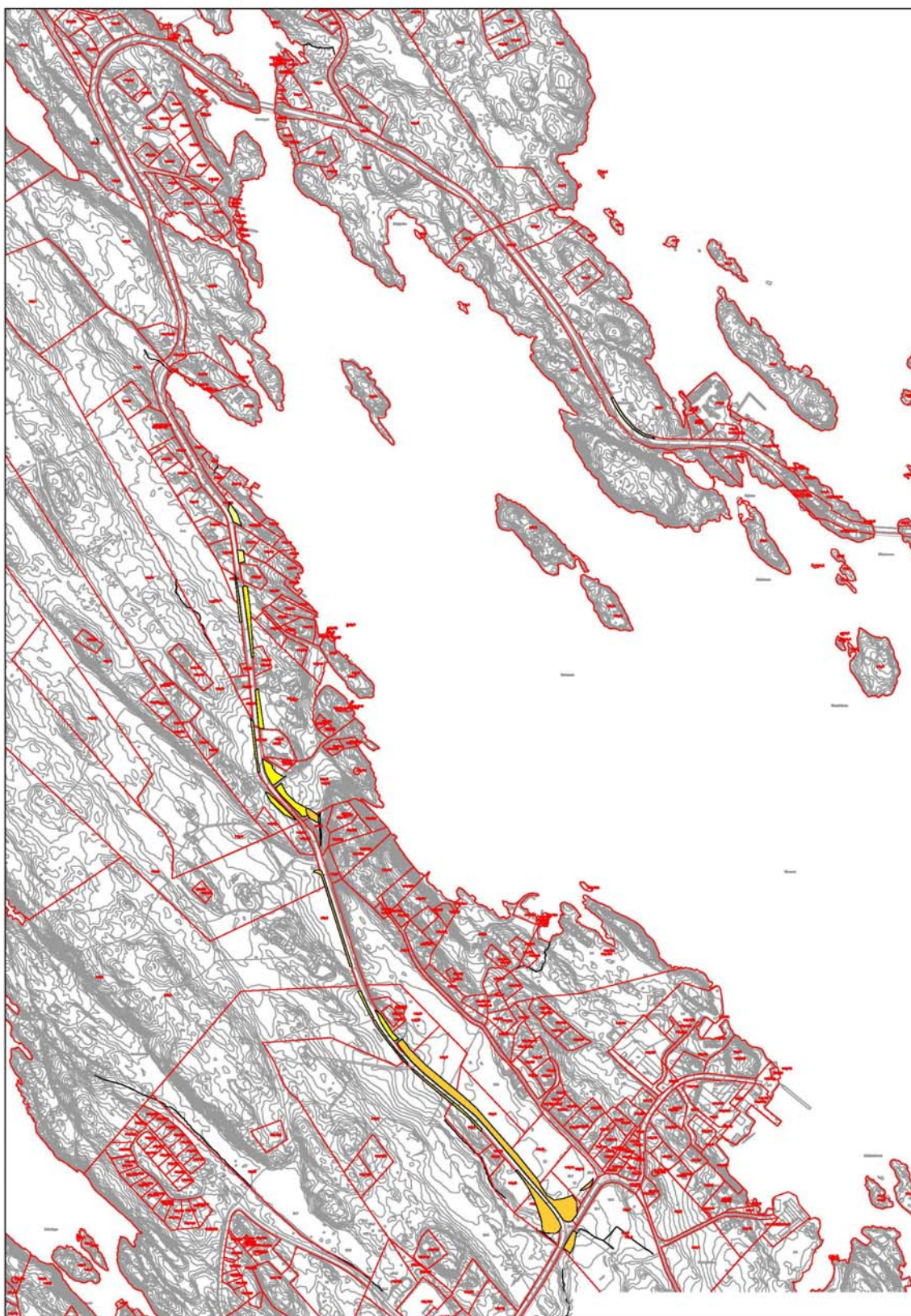
8.3 Naturområde og landbruksareal

Planforslaget inneber utviding av veganlegget og medfører inngrep på landbruksareal og naturområde. Ved Renninga er det registrert oter som er oppført på Norsk rødliste som sårbar. Registreringa er i tilknytning til strandområdet langs eksisterande fylkesveg. Utviding av kjørevegen og etablering av gang- og sykkelveg medfører at det på staden vert etablert utfylling på staden. Utfyllinga vil bli ca 4-9 meter ut frå eksisterande strandline.

Planforslaget medfører inngrep på dyrka mark. Hovudsakleg i området Mastrevikane/Sætre

Omdisponert landbruksareal (daa)	Arealkategori
9,55	Fulldyrka
4,22	Overflatedyrka
0,94	Innmarksbeite

Arealet er berekna med bakgrunn i Institutt for Skog og Landskap sin database – Gårdskart. Dette er det totale arealet som blir omdisponert i samband med reguleringsplanen. Areal som ligg innanfor eigedomsgrense langs vegen og er eigd av Hordaland fylkeskommune / Statens vegvesen er medrekna. Omdisponeringa gjeld også areal som i planen er sett av til annan veggrunn grøntareal. Delar av dette arealet vil framleis kunne nyttast i jordbruksamanheng, men vil ved grunnavståeng vere eigd av Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune. Areal sett av til rigg- og anleggsområde er ikkje medrekna og vil bli tilbakeført.



- Fulldyrka jord
- Overflatedyrka jord
- Innmarksbeite

Figur 28: Oversiktskart som viser omdisponert landbruksareal.

8.4 Vurdering i forhold til naturmangfaldslova § 8 – 12.

Naturmangfaldlova set krav til kunnskapsgrunnlaget ved vurdering av planens konsekvensar for naturmangfaldet, jf § 8. Her heiter det at offentlege avgjerder så langt det er rimeleg skal byggje på vitskapleg kunnskap om artars bestandssituasjon, naturtypar si utbreiing og økologiske tilstand, samt effekten av påverknader. Kunnskapsgrunnlaget skal stå i eit rimeleg forhold til saka si karakter og risiko for skade på naturmangfaldet.

Planområdet er sjekka i naturbasen til Miljødirektoratet og artsdatabanken.no. Føreliggande materiale i offentlege tilgjengelege kjelder og gjennomførte registreringar i samband med prosjektet tilseier at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkeleg for å vurdere planforslaget opp mot lova.

Naturmangfaldslova § 9 set krav til at avgjerder ikkje skal treffast utan at det ligg føre tilstrekkeleg kunnskap om kva verknader avgjerda kan ha for naturmiljøet. Ein skal unngå mogleg vesentleg skade på naturmangfaldet og føreligg det risiko for alvorleg eller irreversibel skade på naturmangfaldet skal ikkje mangel på kunnskap nyttast som grunnlag for å utsette eller unnlate å treffe forvaltingstiltak.

Tiltaket er ikkje vurdert å komme i direkte konflikt med registrerte lokalitetar for fuglar oppført på Norsk røddliste, viktige områder for biologisk mangfald og utvalte naturtypar i planområdet. For registreringa av Oter ved Renninga, vil planforslaget medføre konflikt. Det er på staden planlagt utfylling i sjø for framføring av gang- og sykkelveg. Det vert vurdert at det ikkje er mangel på kunnskap som tilseier at føre-var-prinsippet skal nyttast.

Nye tiltak skal vurderast ut i frå den samla belastninga som økosystemet er eller vert utsett for, jf § 10. Planlagde tiltak må sjåast i samheng med etablerte tiltak som allereie utgjer ei påkjenning på området. Det skal vurderast kva nye påkjenningar eit planlagt tiltak kan føre til.

Planforslaget går dels gjennom større ubygde naturområde, som likevel i større eller mindre grad er påverka av menneskeleg aktivitet. Plankart og reguleringsføresegner stiller krav og avgrensar arealbruken innanfor planområdet, samt stiller krav til tilbakeføring av landskap og vegetasjon etter at anleggsarbeidet er gjennomført.

Planlagde tiltak er vurdert til å medføre inngrep som krev tiltak for å hindre eller avgrense skade på naturmangfaldet. Planframlegget er dermed forbunde med kostnader som må dekkast av tiltakshavar etter naturmangfaldslova § 11. Dette gjeld opparbeiding og istandsetting av areal. Tiltakshavar vil koste istandsetting av terreng langs planlagt veganlegg.

Etter naturmangfaldslova § 12 skal det nyttast miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar. For å unngå eller avgrense skade på naturmangfaldet skal det takast utgangspunkt i driftsmetodar, teknikk og lokalisering, som ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidige bruk av mangfaldet og økonomiske forhold gjev det beste samfunnsmessige resultatet.

Planforslaget medfører endring og inngrep i naturområde. Det vert vurdert at gjeldande lovverk, kommunal kontroll og tiltakshavar sine interne kvalitetssystem sikrar ei forsvarleg gjennomføring av tiltaket i forhold til miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode. Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om plan for ytre miljø. Planen skal sikre at alle krav til ytre miljø vert ivareteke i anleggsarbeidet.

8.5 Trafikk

Planforslaget vil medføre auka trafikktryggleik ved at det for nokre strekk ved Kilstraumen profil 100 til 500, Ilneset frå profil 2000 til 2350 og ved Mastrevikane profil 3650 til 4000 planlagt utbedring av vegkurvatur for å stetta eller tilnærme seg krava til vegstandard ihht. Håndbok N100. Planforslaget vil ikkje medføre auka

trafikk, men vegen vil få forbetra standard. Planforslaget legg til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg som vil sikre ferdsel for mjuke trafikantar på ein langt betre måte enn dagens veg.

Planen medfører endring på ei rekke avkjørsler som får auka svingradius og tilfredstillande sikttilhøve. Utbetring av fylkesvegen, etablering av gang- og sykkelveg og justering/sanering av avkjørsler medføre endra tilkomst til ein del eigedomar. Anlegget vil også medføre inngrep på fleire private eigedomar langs vegen.

8.6 Landskap og estetikk

Vegen følger i hovudsak eksisterande veg. Det utbetra veganlegget følger frå kryss mellom Fv 565 og Fv 420 Mastrevikane flatare jordbruksareal. Ved Austrheimsvegen 906 og ca 350 meter nordover, vil veganlegget medføre ei utvida skjering i terrenget mot aust. Vegen ligg her i eit mindre daldrag. Vegen følger daldraget vidare gjennom småkupert landskap, med tilgrensande bustader og jordbruksområde til Budalen. Frå Budalen og mot Ilneset vert vegen meir eksponert mot sjø. I vika innanfor Ilneset er det på eksisterande veg ein skarp sving. Planforslaget legg til grunn at horisontalkurvaturen vert utvida. Dette medfører at det vert fylt ut ca 15 meter i vika. Vidare mot avkjøringa til Toftegård går vegen delvis i skjering i terrenget og delvis på utfylling mot vest. På neset mot Renninga bru går vegen med delvis utfylling mot Renninga. Vidare mot Kilstraumen er veganlegget lagt delvis på fylling og delvis i skjering mot sørvest. I vika innerst i Kylleren medfører veganlegget utfylling på ca 15 meter.

For friluftsområde på Ulvøy er det regulert parkeringsplass for ca 30 bilar. Parkeringsplassen ligg like vest for Fv 565 på eit flatare areal. Frå parkeringsplassen er det lagt til rette for turveg langs Kylleren mot Kilstraumen. Turvegen følger terrengformasjonar og framførast med breidde på inntil 3 meter. I område o_BAS er det lagt til rette for etablering av brygge i tilknytting til eit mindre nes som stikk ut i sjø.

Det er i reguleringsføresegnene stilt krav om bruk av natursteinsmurar, der dette er funksjonelt for å få ein estetisk fin veg, som er landskapstilpassa. For areal nytta til anlegg – og riggområde er det stilt krav om tilbakføring av terreng, og at dette skal gjennomførast seinast innan eit år etter at vegtiltaket er fullført.

8.7 Støy

Det er ikkje gjennomført støyfagleg utgreiing for heile vegstrekka. I støyvarselkart ihht. T-1442 for Austrheim kommune ligg delar av eksisterande bustader i gul støysone langs Fv 565. Del av planområdet er omfatta av gul støysone ihht. T- 1442 i kommuneplanens arealdel. Dette gjeld særleg bustader tett langs eksisterande veg i Budalen. T-1442 legg til grunn at miljø- og sikkerheitstiltak som ikkje endrar støyforholda ved eksisterande verksemd bør som hovudregel kunne gjennomførast utan samtidig utbetring av støyforholda. Dette gjeld blant anna bygging av gang- og sykkelveg. Ved gnr. 143 bnr. 9 vert kjørevegen flytta nærare bustad og tilhøyrande uteopphaldsareal. Det er for bustaden gjennomført støyfagleg vurdering. Rapporten konkluderar med at støynivået aukar med 2-3 dB på støyutsett uteplass, og støyutsett fasade, om skjermingstiltak ikkje vert gjennomført. Det er vurdert to skjermingsalternativ, med høgde på 1,8 meter, men med ulik lengde. Ved gjennomførte skjermingstiltak er det mogleg å oppnå gode lydforhold på uteplass.

8.8 Bygningar

Planforslaget medfører at eit bustadhus må rivast. Dette bustadhuset ligg på gnr. 143 bnr. 11. Det er i planen opna opp for å bygge opp igjen huset på same eigedomen noko lengre frå vegen. På gnr. 144 bnr. 1 er eksisterande løe i konflikt med planforslaget og er føreslege riven. Utbetring av kurvaturen på fylkesvegen like sørvest for løa medfører at den ligg svært nær det teoretiske skjeringsutslaget. Det er i tillegg tre mindre bygg som må rivast/flyttast. Dette er uthus og leikehytte på gnr. 143 bnr. 38 og uthus på gnr. 143 bnr. 9.



Figur 29: Foto av bustadhus på gnr. 143 bnr. 11 (Kjelde: Google)



Figur 30: Foto av løe på gnr. 144 bnr. 1. (Kjelde: Google)



Figur 31: Foto av uthus på gnr. 143 bnr. 9 t.v. og gnr. 143 bnr. 38 t.h. (Kjelde Google)

8.9 Energi og miljø

Planforslaget medfører at det i større grad vert lagt til rette for mjuke trafikantar. Dette vil kunne medføre at fleire personar i større grad vel å gå eller sykle.

8.10 Erverv og eigedomstilhøve

Teoretisk skråningsutslag er teikna inn i plankarta og vist som annan veggrunn grøntareal. Grensa for annan veggrunn grøntareal er sett minimum 1,5 meter utanfor gang- og sykkelveg og 3 meter utanfor kjøreveg. Dette er areal som Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune vil erverve. Det kan med bakgrunn i uforutsette hendingar, usikre grunnforhold, manglar i kartverk eller liknande gjennomførast endringar i denne grensa.

Det er utanfor annan veggrunn grøntareal sett av 10 meter med anlegg- og riggområde. I tilknytning til område der det er behov for større areal for tilpassing til tilgrensande forhold er dette arealet noko utvida. Der det er konflikt mellom anlegg- og riggområde og bygningar eller andre anlegg er arealet innskrenka.

8.11 Kulturminne

Planforslaget vil ikkje medføre konsekvensar for registrerte automatisk freda kulturminne. Ved Kylleren er det registrert spor etter eldre ferdselsveg. Kulturminnet ligg delvis i sjø og er ikkje del av planforslaget. Landarealet er regulert til friluftsmål. Planforslaget medfører ikkje riving eller andre vurderte konsekvensar for SEFRAK registrete bygg.

8.12 Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører at stolpar for straumforsyning i lågspennettet må flyttast eller leggjast om. Ved Sætre kryssar høgspennline Fv 565. Stolpe på nordaustsida av vegen må som følge av planforslaget truleg flyttast eller leggjast om. Stolpe for høgspennline på søraustsida av svingen ved Toftegård må også truleg flyttast eller leggjast om.

Det er venta at det i anleggsfasen må gjennomførast omlegging av vass- og avlaupsleidningar.

9 Merknader

Det har til varsel om oppstart av reguleringsplan for Fv 565 Strekninga Mastrevik - Kilstraumen blitt mottatt 10 merknader. Av disse er 5 offentlige og 5 private.

Offentlige merknader:

Nr.	Etat/avsender	Adresse	Postnr.	Stad	Datert
1.	Statens vegvesen Region vest	Askedalen 4	6963	Askedalen	13.01.2015
	Samandrag av merknad:		Kommentar:		
	<p>a) Føremålet er å etablere gang- og sykkelveg frå Mastrevik til Kilstraumen. Kilstraumen friluftsområde er også del av planen. Vegtype U-Hø2 i handbok N100 vert lagt til grunn i planlegginga, jf. Statens vegvesen sine tilrådingar i e-post datert 02.09.2014.</p> <p>b) Planarbeidet bygger etter Statens vegvesen si vurdering opp under målsettinga i planretningsline for samordna bustad-, areal og transportplanlegging.</p> <p>c) Statens vegvesen meiner det er positivt at trafikktryggleiken langs Fv 565 skal utbetrast gjennom planarbeidet.</p> <p>d) Vil presisere at alle tiltak skal dimensjonerast i samsvar med handbok N100. Det er fleire busstopp på strekninga, og plasseringa av desse bør vurderast i planarbeidet. Talet på trafikkulykker er aukande med talet på avkjørsler langs ein veg, og det bør derfor vurderast om nokre av avkjørslene kan sanerast.</p>	<p>a) Teken til orientering. Vegklasse er avklara med Statens vegvesen.</p> <p>b) Teken til orientering.</p> <p>c) Teken til orientering.</p> <p>d) Busstopp er plassert i samsvar med dialog med Statens vegvesen. Teikningsgrunnlag er oversendt Hordaland fylkeskommune v/ samferdselsavdelinga. Det er ikkje motteke synspunkt på plasseringa av busstopp. Planarbeidet har lagt handbok N100 til grunn for utforming av veganlegget. Ved avvik frå handboka vert det utarbeidd fråvikssøknad.</p> <p>Der det er naturleg å sanere avkjørsler er dette gjort i planarbeidet.</p>			
2.	Fylkesmannen i Hordland	Postboks 7310	5020	Bergen	26.11.2014
	Samandrag av merknad:		Kommentar:		
	<p>a) Fylkesmannen legg til grunn at planarbeidet er i samsvar med overordna plan og at det ikkje er strid med nasjonale føringar for arealpolitikken.</p> <p>b) Fylkesmannen poengtera at alle planar etter pbl. Skal inkludere vurdering av folkehelseperspektivet og planlegginga skal vere helsefremjande gjennom å fremje faktorar som styrkjer helsa og livskvaliteten, og som bidreg til å verne mot negative faktorar. Alle planar krev god medverknad og barn og unge skal vere høyrde og teke omsyn til i planprosessen.</p> <p>c) Fylkesmannen minnar om at konsekvensar planen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldslova.</p> <p>d) Fylkesmannen gjer merksam på at ros- analysen må nytte akseptkriterie som er i tråd med byggt teknisk forskrift. Analysen må vurdere risiko både innanfor og utanfor planområdet.</p>	<p>a) Teken til orientering. Planområdet er i kommuneplanens arealdel sett av til byggeområde, noverande fylkesveg, friluftsområde og LNF- område. For arealrekneskap for omdisponering av landbruksjord vert det vist til planomtalen.</p> <p>b) Planforslaget er vurdert til å vere positiv med omsyn til folkehelseperspektivet og for barn- og unge. Hovudføremålet med planarbeidet er etablering av gang- og sykkelveg som vil medverke til betra tilhøve for mjuke trafikantar og sikra vegen som skuleveg.</p> <p>c) Det vert vist til planomtalen for vurdering av konsekvensar av endra arealbruk.</p> <p>d) Ros analysen nyttar akseptkriterie i tråd med Tek10 og som er vedtatt av Austrheim kommunestyre 14.04.2011.</p>			
3.	Hordaland Fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen	08.01.2015

	Samandrag av merknad:	Kommentar:
	<p>a) Delar av planområdet ligg innanfor det regionalt viktige friluftsområdet Solesjøen – Kilstraumen. Hordaland fylkeskommune ber om at det vert teke omsyn til dette i det vidare planarbeidet.</p> <p>b) Hordaland fylkeskommune ber om at det vert teke kontakt med SKYSS når det gjeld eventuelle endringar og plassering av busshaldeplassar.</p> <p>c) Planen sin verknad på kulturminne og kulturmiljø skal dokumenterast og vurderast som eit av punkta i planlegginga ved offentleg ettersyn. I planutgreiinga må det inngå omtale av kvart kulturminne og vurdering av verneverdi. I tillegg til bygningar/bygningssmiljø, er det også viktig å få fram både steingardar, gamle ferdselsårer, utmarksminne, tekniske kulturminne og kulturlandskap. Planen kan ikkje vere i konflikt med automatisk freda kulturminne, eller andre nasjonalt og regionalt viktige kulturminne.</p> <p>d) I samband med detaljregulering av Ulvøy friluftsområde vart det i 2011 gjennomført arkeologisk registrering. Registreringa gav ikkje funn av automatisk freda kulturminne. I fylkeskommunen sine arkiv er det ikkje dokumentert automatisk freda kulturminne. Ut frå SEFRAK registret er det kjent fleire bygningar eldre enn 1850 langs Austrheimsvegen, der konsekvensar av tiltaket bør gjerast greie for i planarbeidet.</p> <p>e) Med bakgrunn i området si plassering i høgde over havet og ei stor mengd steinalderbuplassar kjend frå Austrheim kommune er potensialet for funn av tilsvarende kulturminne stort. Fylkeskommunen finn det derfor naudsynt med ei arkeologisk registrering i delar av planområdet. Ber om å få tilsendt detaljert kart over planområdet så fort som mogleg for å lage eit kostnadsverslag.</p> <p>f) For å oppfylle undersøkingsplikta i høve til kulturminnelova, må den arkeologiske registreringa gjennomførast før det kan gjevast fråsegn til planen. Fylkeskommunen har ikkje heimel til å krevje registreringa gjennomført før planen vert lagt ut til offentleg ettersyn, men det vil vere ein fordel for tiltakshavar å klarleggje spørsmål kring kulturminneverdiar på eit tidleg tidspunkt i planprosessen.</p>	<p>a) Del av planarbeidet er å regulere friluftsområde på Ulvøy. Det vert i tilknytning til friområde lagt til rette for parkering og turvegar.</p> <p>b) Teikningsgrunnlag for plassering av busshaldeplassar er oversendt Hordaland fylkeskommune v/ samferdselsavdelinga. Det har ikkje kome tilbakemelding på henvendinga.</p> <p>c) Konsekvensar av planen for kulturminne og kulturmiljø er beskrive som del av planomtalen.</p> <p>d) Sjå kommentar til c)</p> <p>e) Teikningsgrunnlag er oversendt Hordaland fylkeskommune.</p> <p>f) Sjå kommentar til e).</p>

4.	NGIR	Lindåsvegen 1260	5956	Hundvin	26.11.2014
	Samandrag av merknad:		Kommentar:		
	<p>a) I Austrheim kommune har kvar einskild husstand rett til å kunne setje fram opptil to dunkar til levering av avfall kvar vege. Det er viktig at det vert sett av tilstrekkeleg areal for hentestadar.</p> <p>b) Tilkomstveg til hentestaden må ha tilstrekkeleg breidde og tåle tilstrekkeleg akseltrykk, slik at renovasjonsbilen kan nytte den. Hentestaden bør ligge i eit område som er plant, og renovasjonsbilen må kunne gjere operasjonar</p>		<p>a) Planforslaget regulerer utanom friluftsområdet på Ulvøy, kun areal for planlagt veganlegg og tilhøyrande areal for gjennomføring av prosjektet.</p> <p>b) Sjå kommentar til a).</p>		

	<p>utan å vere til hinder for anna ferdsel. Renovasjonsbilen bør kunne snu ved hentestaden. Alternativt må ein ha gjennomkøyringsveg for å unngå rygging. Leikeplass og liknande bør ikkje ligge i nærleiken av hentestaden. Tilkomstveg og snuplass bør ha fast toppdekke, og verta brøyta ved snø og is.</p>	
--	--	--

5.	BKK	Postboks 7050	5020	Bergen	02.12.2014
	Samandrag av merknad:		Kommentar:		
	<p>a) Innanfor planområdet har BKK Nett høgspenlinjer, høgspenningskabler og nettstasjon. BKK ber om at det vert teke omsyn til anlegga i planarbeidet. Høgspenningsanlegga inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi, og er naudsynte komponentar i den lokale straumforsyninga. Nemnte anlegg er oppført ihht. områdekonsesjon og omlegging fordrar ikkje søknad om endring av konsesjon.</p> <p>b) Om reguleringsplanen føreset omlegging av høgspenettet må det settast av plass til ny trase for leidningar og/eller kablar og areal til nettstasjon. Gjer merksam på at det som hovudregel er den søm ønskjer å få høgspenningsanlegg lagt om eller flytta, som må bere kostnaden med dette. BKK vil krevje full kostnadsdekking.</p> <p>c) Høgspen i luftstrekk innanfor planområdet har normalt byggeforbodsbelte på 16 meter, 8 meter målt horisontalt ut frå senter. Ber om at traseen vert regulert til «trase for nærare angitt teknisk infrastruktur» eller som omsynssone.</p> <p>d) For jordkabel kan det byggast så nært inntil kabelgrøfta som 1 meter frå senter.</p> <p>e) Nettstasjon må fortrinnsvis plasserast minimum 3 meter frå vegkant og utanfor vegens frisisiktsone.</p> <p>f) For nye og eksisterande nettstasjonar gjeld også at desse må stå minst 5 meter frå bygning med brennbare overflater og minst 3 meter frå bygning med ikkje brennbare overflater, og kan stå inntil bygning når veggen som vender mot transformatorstasjonen er utført i brannteknisk klasse minst REI 60/A2-s1 eller tilsvarande.</p> <p>g) Spenningsnivået for leidningsanlegga må ikkje påførast planen og skal ha ei eintydig utforming, uavhengig av spenningsnivå.</p> <p>h) Dersom kommune vil drøfte behov for omlegging, eller ønskjer fleire opplysningar privatrettslege forhold knytt til flytting av eksisterande distribusjonsanlegg, kan det takast kontakt med BKK.</p>		<p>a) Teken til orientering.</p> <p>b) Planforslaget medfører at truleg to master for høgspenettet må flyttast. På stader der høgspenningsanlegg kryssar planområdet er det regulert omsynssone.</p> <p>c) På stader der høgspenningsanlegget kryssar vegen er det regulert omsynssone på 8 meter til kvar side, målt ut frå senter.</p> <p>d) Teken til orientering.</p> <p>e) Teken til orientering.</p> <p>f) Teken til orientering.</p> <p>g) Teken til orientering.</p> <p>h) Teken til orientering.</p>		

Private merknader:

	Namn	Adresse	Postnr.	Stad	Datert	Gnr./ bnr.
1.	Cecilie Fonnes	Austrheimsvegen 785	5943	Austrheim	13.01.2015	147/17 147/38 147/18
	Samandrag av merknad:		Kommentar:			
	<p>a) Ber om at kommunen satsar framtidstretta og utvidar mandatet til å sjå på omlegging av sjølve fylkesvegen, bort frå delar av strekninga Toftegård – Mastrevik som har hus tett ved vegen, slik at det vert teke omsyn til eksisterande bygg tett ved fylkesvegen.</p> <p>b) Dei som bur tett til fylkesvegen er plaga av trafikken, støy og farlege trafikksituasjonar. Har fått signal om fartsauke gjennom bustadområdet, med standard på veg og gang- og sykkelveg som referert til, er det vanskeleg å sjå korleis dette skal gjennomførast mht. eksisterande bustader.</p> <p>c) Vegen har mange krappe svingar og mange farlege utkjøringar der dagens fartsgrensa allereie er for høg.</p> <p>d) Rimeleg tilgjengeleg stein frå Johan Sverdrup prosjektet gjer dette til ein unik moglegheit til opprusting av fylkesvegen gjennom denne delen av kommunen og vil ved omlegging gi betre tilkomst til utmark og til framtidig bustadbygging.</p>		<p>a) Omlegging av vegen i forhold til eksisterande trase har ikkje vore del av oppgåva med planarbeidet. Ei eventuell omlegging av vegen er teke inn som del av rullering av kommuneplanens arealdel.</p> <p>b) Det er for bustad som får kjørevegen nærare bustaden gjennomført ei støyfagleg utgreiing. Etablering av gang- og sykkelveg vert vurdert som eit miljø- og trafikksikringstiltak. Veganlegget i planforslaget er konstruert med 60 km/t som dimensjonerande hastigheit. Fartsgrense på ferdig veg vil bli fastsett i samband med byggeplan/detaljprosjektering for veganlegget.</p> <p>c) Det er i samband med planforslaget gjort tiltak for å utvide radiusen i svingar som ikkje er ihht. handbok N100. Det er likevel ikkje mogleg å oppnå kravet i alle kurvar.</p> <p>d) Tilgang på stein og gjennomføring av prosjektet vil vere del av vidare arbeid når planforslaget er vedtatt.</p>			
2.	Nils O. Knutsen	Austrheimsvegen 631	5943	Austrheim	14.01.2015	144/1
	Samandrag av merknad:		Kommentar:			
	<p>a) Har sterke innvendingar mot at gang- og sykkelvegen er lagt på austsida av Fv 565. Ei slik løysing vil få konsekvensar for området med granhekk utanfor våningshuset. Dette vil og medføre ei skjering i terrenget i ca 100 m. Fjerning av granhekk og mindre avstand frå veg til våningshus vil føra til auka trafikkstøy og innsyn. Gang- og sykkelvegen vil og kome i konflikt med den gamle løa på tomten. Avstand frå løa til vegen er ca 3 m.</p> <p>b) Minner om at det er viktig å ta vare på miljøet og foreta minst mogleg inngrep i naturen, noko ein kan oppnå ved å leggja gang- og sykkelvegen på vestsida av hovudvegen.</p> <p>Viser til tidlegare merknader ang. friluftslivområdet Ulvøy.</p>		<p>a) Fv 565 er sørvest for gnr. 144 bnr. 1 hovudsakleg utvida mot sørvest. Utbetring av kurvaturen medfører at vegen like sørvest for den gamle løa kjem nærare løa. Det teoretiske skråningsutslaget er dermed i konflikt med løa og som i planforslaget er føreslege riven. Arealet framfor våningshuset er regulert til annan veggrunn grøntareal og rigg- og anleggsområde. Sidearealet til vegen og det midlertidige rigg- og anleggsområdet ligg over hekken vest for våningshuset.</p> <p>b) Gang- og sykkelvegen er i hovudsak lagt på vestsida av kjørevegen, men utbetring av kurvaturen medfører også inngrep på austsida av vegen.</p>			

3.	Olaug Marie Sætre m.fl.	Austrheimsvegen 820	5943	Austrheim	12.01.2015	143/31, 35 og 42
Samandrag av merknad:		Kommentar:				
<p>a) Meiner at dagens strekning ikkje er egna til framtidens aukande trafikk, og at strekninga derfor må flyttast. Eksisterande veg kan då nyttast som lokalveg for både sykkel gåande og bilar.</p> <p>b) Noverande veg går allereie heilt opp til trappene deira og dei opplever ein veldig trafikkstøy og vibrasjonar.</p> <p>c) Det er fleire ekstra farlege strekningar, som svingen i Kansardalen, ved (Austrheimsvegen 811), ved (Austrheimsvegen 836) og ved (Austrheimsvegen 873).</p> <p>d) Det vil bli påkrevd støydempar, i form av plankegjerdar og lydisolerte vindauger i alle husa langs traseen.</p> <p>e) Det bur svært mange born langs strekninga, og fartsgrensa 60 km/t vil gjere det vanskeleg å få god nok trafikkikkerheit.</p> <p>f) Meiner at steinmassane frå ilandføringsprosjektet i Lerøy kan nyttast til å byggja heilt ny veg Mastrevik – Toftegård.</p>		<p>a) Omlegging av vegen i forhold til eksisterande trase har ikkje vore del av oppgåva med planarbeidet. Ei eventuell omlegging av vegen er teke inn som del av rullering av kommuneplanens arealdel.</p> <p>b) Det er for bustad som får kjørevegen nærare bustaden gjennomført ei støyfagleg utgreiing. Etablering av gang- og sykkelveg vert vurdert som eit miljø- og trafikksikringstiltak.</p> <p>c) Svingen i Kansardalen er utvida i radius i forhold til dagens veg. Ved Austrheimvegen 811, samt i fleire kurver er radiusen utvida til r=100 som er ihht. handbok N100. Avkjørsler og kryss langs vegen er sikra friskt.</p> <p>d) Sjå kommentar til b)</p> <p>e) Veganlegget i planforslaget er konstruert med 60 km/t som dimensjonerande hastigheit. Fartsgrense på ferdig veg vil bli fastsett i samband med byggeplan/detaljprosjektering for veganlegget.</p> <p>f) Tilgang på stein og gjennomføring av prosjektet vil vere del av vidare arbeid når planforslaget er vedtatt.</p>				

4.	Astrid H. Kahrs Fonnes og Magnus Ingar Fonnes	Kvalvågen 45	5943	Austrheim	07.01.2015	147/3
Samandrag av merknad:		Kommentar:				
<p>a) Synes det er gledelig at planarbeidet er komen i gang, men meiner at det bør sjåast på løysing med omlagt veg, vekk frå trappene til folk.</p> <p>b) Ved ilandføring av Johan Sverdrup vil ein få mykje overflødig stein som kan nyttast til omlegging av vegen.</p> <p>c) Spør om kommunen har regna på forskjell i pris satt opp mot kostnader og motstand frå grunneigarar?</p> <p>d) Er villig til å bidra med gratis tomt viss vegen vert lagt bak eksisterande område, og viser til vedlagt skisse.</p>		<p>a) Omlegging av vegen i forhold til eksisterande trase har ikkje vore del av oppgåva med planarbeidet. Ei eventuell omlegging av vegen er teke inn som del av rullering av kommuneplanens arealdel.</p> <p>b) Tilgang på stein og gjennomføring av prosjektet vil vere del av vidare arbeid når planforslaget er vedtatt.</p> <p>c) Evt. anslag av kostnader ved gjennomføring av prosjektet er ikkje utført som del av reguleringsplanen, men vil kunne bli del av politisk vurdering i samband med offentleg ettersyn av planforslaget.</p> <p>d) Teken til orientering og vidarebrakt til Austrheim kommune.</p>				

5.	Tore Sætre	Austrheimsvegen 883	5943	Austrheim	09.01.2015	142/1
Samandrag av merknad:		Kommentar:				
<p>a) Dalen: Utvidinga må skje mot aust, for å ta vare på mest mogleg dyrka mark. Med tanke på avkøyring til hovudvegen, må utvidinga også</p>		<p>a) Veganlegget er frå Krysset ved Mastrevik til Kvalvågen hovudsakleg utvida mot vest. For arealrekneskap for omdisponering av</p>				

<p>utførast mot aust. I dag er avkøyringa grei, men ved ei evt. utviding mot vest, er det vanskeleg å få den praktisk og funksjonell. Høgspenlinja kjem då og i konflikt. Kommunal vassleidning går 2 m frå vegskulder mot vest, og noverande transportveg til arealet må oppretthaldast.</p> <p>b) Storastykkje og Gardflorbakkjen: Utviding må skje mest mogleg mot vest. Noverande transportveg til arealet må oppretthaldast.</p> <p>c) Mastrevikkrysset og Skansen: Utviding må skje mest mogleg mot vest. Noverande transportveg til arealet må oppretthaldast.</p> <p>d) Evt. jord/steinmassar vert flytta til ein naturleg stad.</p>	<p>landbruksjord, vert det vist til planskildringa. Evt. omlegging av høgspenlinjer og vassleidning vil vere del av detaljprosjektering av veganlegget.</p> <p>b) Sjå kommentar til a). Det er i reguleringsføresegnene opna opp for landbruksavkjørsler.</p> <p>c) Sjå kommentar til a) og b).</p> <p>d) Det er i reguleringsføresegnene sikra bruk av landbruksjord.</p>
--	--

Merknader i samband med folkemøte 17.11.2015

6.	Jostein Areklett	Austrheimsvegen 715	5943	Austrheim	23.11.2015	147/41
	Arvid Wilkensen	Kvalvågen 25	5943	Austrheim		147/51
Samandrag av merknad:			Kommentar:			
	Utkjøring til eksisterande veg frå Heimstadneset		a) Teken til orientering. Vegen er regulert til fells veg og vil i utgangspunktet vere privat.			
a)	Kommunen må overta vedlikehald og brøyting av heile vegen til bnr. 41		b) Evt flytting og erstatning av bygningar vil vere del av grunnervvervsprosessen etter at planforslaget er vedtatt.			
b)	I Dalen må eit uthus flyttast evt. erstattast.		c) Det er ikkje regulert støyskjerm, men dette kan bli del av grunnervvervsprosessen etter at planforslaget er vedtatt.			
c)	Avstenging til Fv 565 må utførast med støyskjerm.		d) Gangveg til naustet er ikkje regulert i planforslaget.			
d)	Gangsti mot autovern på nord/austsida av Fv 565 frå bnr. 41 og 51 for tilkomst til naust.		e) For vegklasse U-Hø2 er det ihht. handbok N100 ikkje krav om veglys, men det er oppgjeve at det bør etablerast veglys der veg er parallelført med gang- og sykkelveg. Etablering av belysning vi bli fastsett i samband med byggeplan/detaljprosjektering.			
e)	Veglys		f) Sjå kommentar til a)			
	Ny kjøreveg på vestsida av Fv 565 mellom fylkesveg og bnr. 41 og 51		g) Sjå kommentar til d)			
f)	Kommunen må overta vedlikehald og brøyting av heile vegen til bnr. 41					
g)	Gangsti mot autovern på nord/austsida av Fv 565 frå bnr. 41 for tilkomst til naust.					

10 Vedlegg

10.1 Plankart

10.2 Reguleringsføresegner

10.3 Teikningshefte

10.4 Støyanalyse

10.5 Merknader til varsel om oppstart

10.6 Innspel og oppsummering etter folkemøte