

Masfjorden kommune
Områderegulering for FV 570

Strekninga
Einestrand – Nordkvingo
Plan-id 126620130003

Telefon
+47 56 57 00 70
Fax
+47 56 57 00 71
E-postadresse
post@abo-ark.no
Webadresse
www.abo-ark.no
Postadresse
Postboks 291, 5203 Os
Besøksadresse
Hamnevegen 53, 5200 Os



Dato: 02.09.2014

Tiltakshavar:
Masfjorden kommune

1	BAKGRUNN	3
2	NØKKELOPPLYSNINGAR.....	3
3	MEDVERKNAD OG PROSESS.....	3
4	LOKALISERING OG AVGRENSING	4
5	PLANSTATUS OG FØRINGAR.....	5
6	SKILDRING AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	10
7	SKILDRING AV PLANFORSLAGET	18
8	KONSEKVENSAV PLANFORSLAGET	39
9	MERKNADER / INNSPEL.....	45
10	VEDLEGG.....	57

1 Bakgrunn

Bakgrunn for planarbeidet er låg vegstandard og manglande tilbod til mjuke trafikantar. Masfjorden kommune ønskjer å sette i gang planarbeid for å ruste opp vegstrekk og i større grad legge til rette for ferdsel for mjuke trafikantar.

Tiltakshavar for planarbeidet er Masfjorden kommune i samråd med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. ABO Plan & Arkitektur AS er planfaglig konsulent.

2 Nøkkelopplysningar

Kommune	Masfjorden
Stad	Einestrاند – Nordkvingo
Gnr./bnr.	-
Forslagsstillar	Masfjorden kommune
Grunneigar (sentrale)	Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune mfl.
Dato plankart	02.09.2014
Dato reguleringsføresegner	02.09.2014
Eksisterande planstatus	KPA: Hovudveg, LNF- område og byggeområde for bustader, næringsverksemd, kombinert bebyggelse og anlegg, fritidsbustader.
Planområdets areal	207 daa
Reguleringsformål	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Aktuelle problemstillingar	Trafikksikringstiltak, kulturminne, natur og miljø.
Kunngjeringsdato (avis)	12.12.2013
Varslingsdato (brev)	10.12.2013
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	n
Føreligg det varsel om motsegn (j/n)	n

3 Medverknad og prosess

Oppstart av planarbeid vart varsla med brev til grunneigarar og offentlege instansar datert 10.12.2013. Oppstartsvarselet vart også kunngjort med annonse i avisa Strilen 12.12.2013 og på Masfjorden kommune sin nettportal. Frist for merknader var sett til 31.01.2013.

Det har i samband med planarbeidet vore heldt open kontordag på kommunehuset på Masfjordnes 15.01.2013 der eit stort tal på grunneigarar møtte fram.

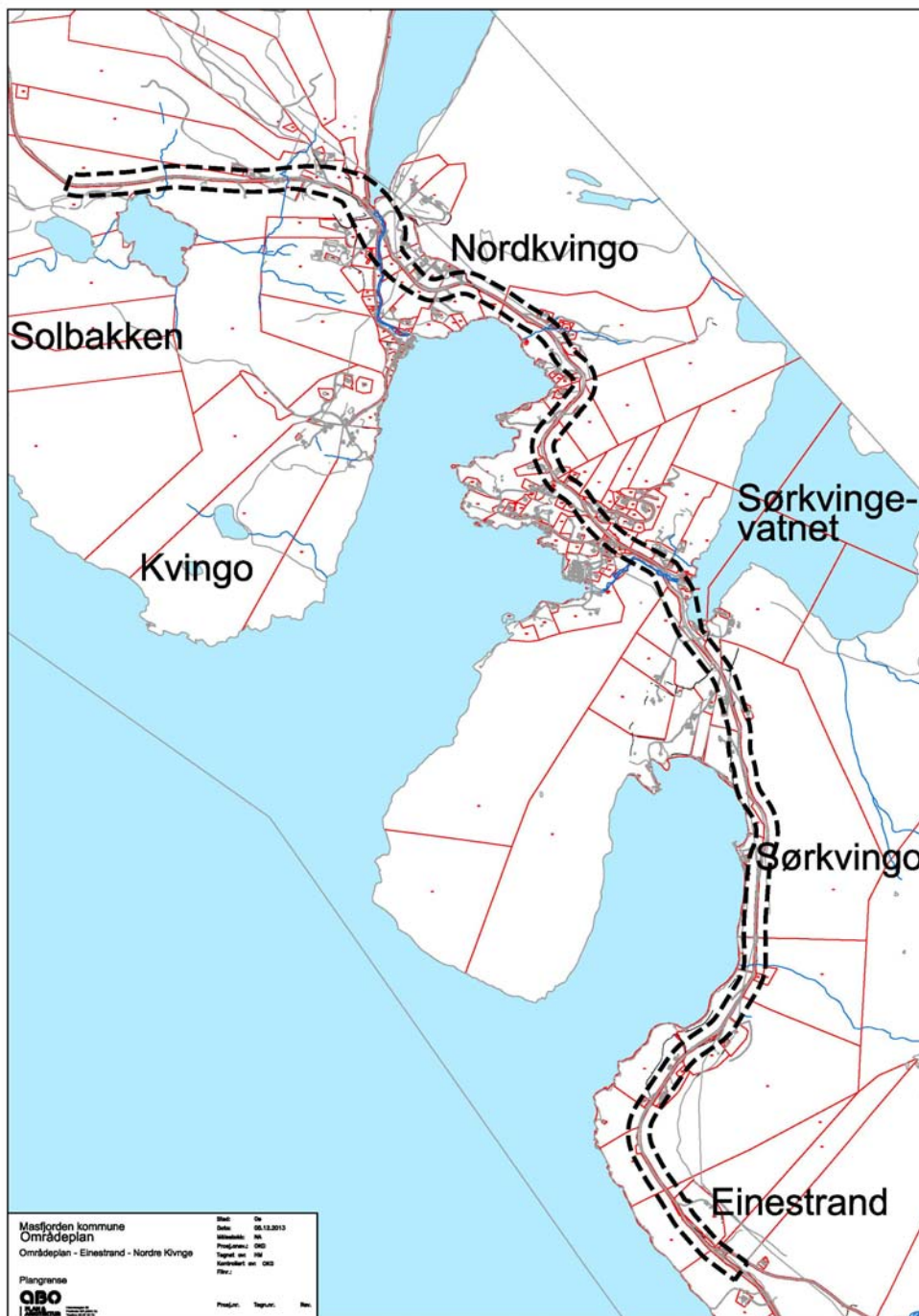
I brev til grunneigarar datert 03.06.2014 vart det invitert til synfaring 18.06.2014 i samband med reguleringsplanen. Målet med synfaringa var å vise alle interesserte grunneigarar den planlagde traseen og berekna fyllings- og skjeringsutslag på dei einskilde eigedomane som vart råka. Det vart på synfaringdagen vist til oppmøtestad med tidspunkt. Representantar frå planleggjar, Masfjorden kommune og Statens vegvesen var til stade på synfaringa.

4 Lokalisering og avgrensning

Området er lokalisert langs Fv 570 Austfjordvegen. Planarbeidet gjeld strekninga langs Fv 570 frå Einestrاند til Nordre Kvinge mellom Heimsta Tjørna og Nodsta Tjørna. Planarbeidet omfattar ein korridor langs Fv 570 og skal sikre areal for utbetring av eksisterande veg og tilrettelegge for mjuke trafikantar. Vegkorridoren skal også gi rom for utbetring/sanering av eksisterande avkjørslar, busshaldeplassar og andre tilhøyrande anlegg.

Det vil være aktuelt å justere på fylkesveg 570 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.

Ved varsel om oppstart vart plangrensa varsla om lag 40 meter ut frå kvar side av vegen og med nokre utvidingar. Totalt varsla areal er 538 daa



Figur 1: Kart som viser planområdet ved varsel om oppstart.

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 verkmiddel 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 ettestrebast:

- 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 særleg omsyn til den delen av befolkninga som har lavast mobilitet.
- Bygeområde planleggast utforma med tilfredsstillende 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 tilfredsstillende tilkomst for alle, slik at områda gir aktivitetsmoglegheiter for alle.
- Arbeidsplassar, omsorgstilbod og bustader for grupper med behov for særleg 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 planlagt utforma med tilfredsstillende tilkomst for alle, slik at områda er brukbare og gir aktivitetsmoglegheiter for alle.

5.2 Trafikksikringsplan for Masfjorden kommune

Masfjorden kommunestyre gjorde 12.06.2013 vedtak om oppstart av arbeid med trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2013 – 2025.

Arbeidet med trafikksikringsplanen er starta opp med bakgrunn i trafikksikringstiltak

- Rundt skular og barnehagar
- I forhold til møtestader som institusjonar / næringsområde / aktivitetsområde / badeplassar / tilgang til friområde
- På ulykkespunkt og i tunnelar
- Rundt busstopp

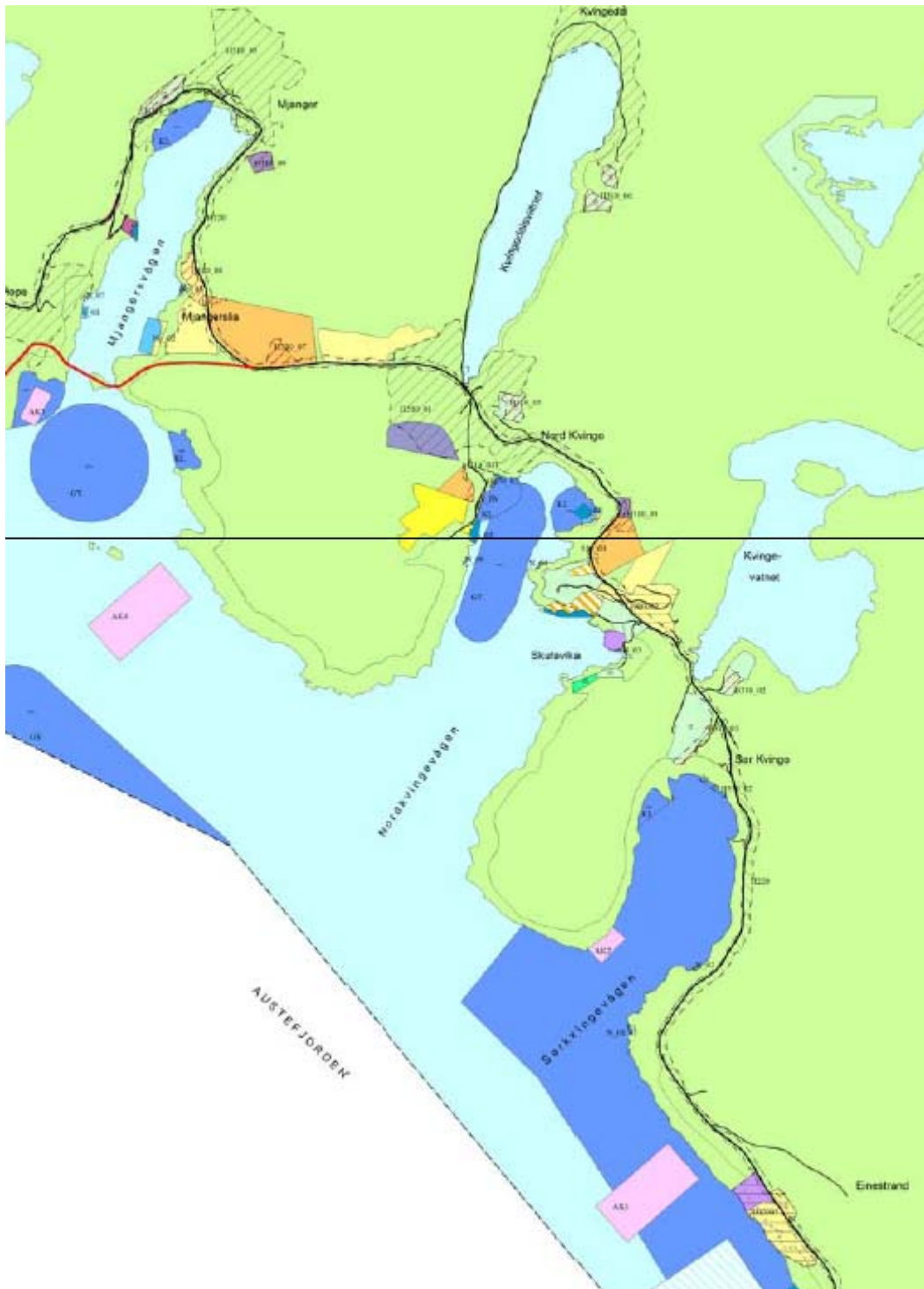
Mandat

Trafikksikringsplanen for Masfjorden kommune skal skildre vegnettet i kommunen. Vegnettet er 3-delt; stamveg (E39), fylkesvegar og kommunale vegar. For fylkesvegar vil hovudtema vere:

- Tunnelar
- Bruer
- Busstopp/busskur
- Ulykkespunkt / fartsgrenser

5.3 Kommuneplanens arealdel 2012 - 2024

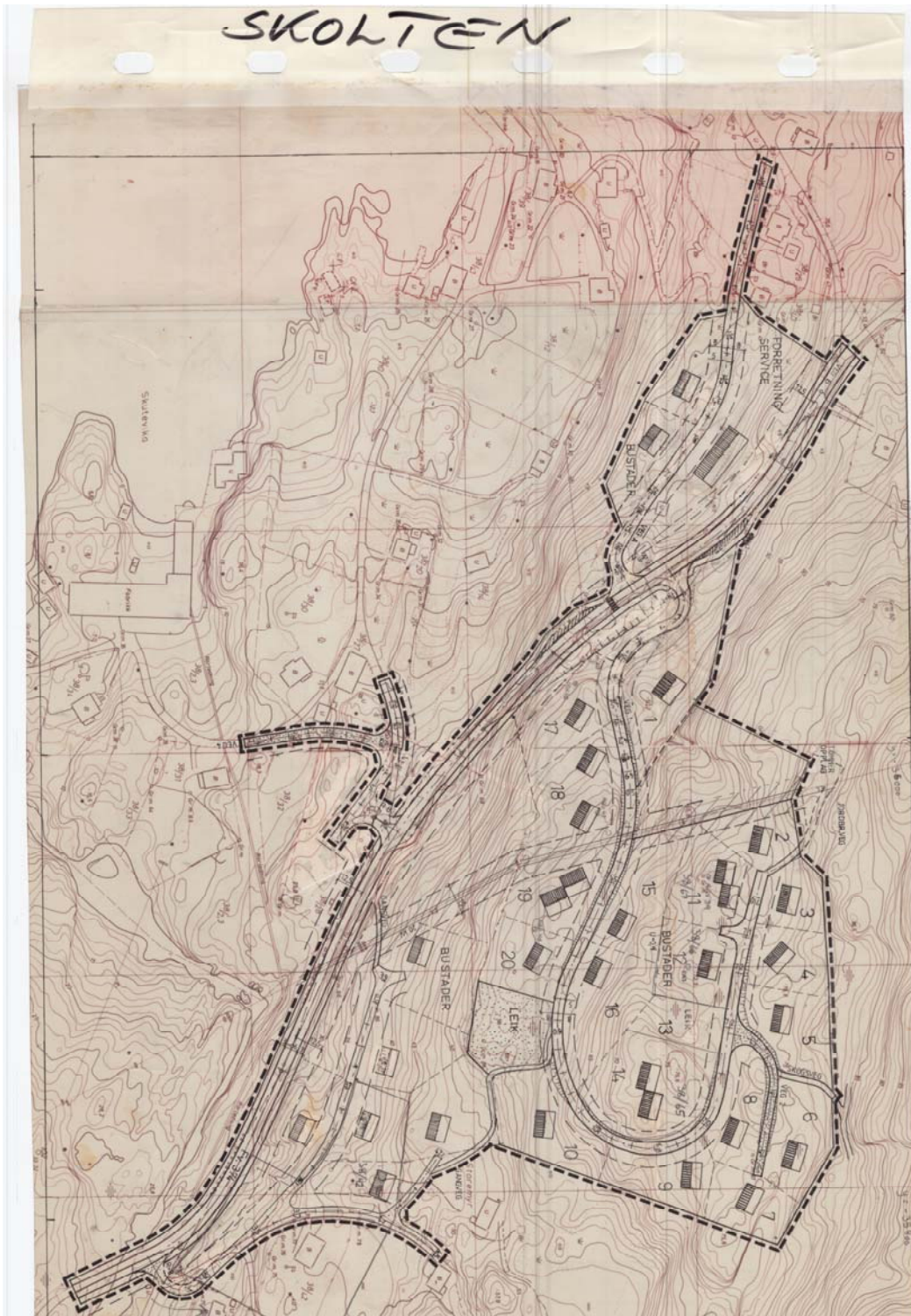
Tiltaket følger fylkesveg 570 med breiddeutviding i forhold til eksisterende veganlegg. Planområdet råkar tilgrensande areal og formål. Sjølve vegbana er vist som hovudveg i kommuneplanen 2012-2024. Langs vegen er areala sett av til LNF- område, bustader, hytter, næringsverksemd, kombinert bebyggelse og anleggsføremål og LNFR- areal med spreidd bustadbygging. Delar av området kring Nordkvingo er vist som omsynssone for landbruk. Avgrensning



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2012 – 2024.

5.4 Reguleringsstatus

Området er i hovudsak uregulert, med unntak av Skolten bustadområde (PlanID: 126619900002). Planarbeidet grensar til Einestrاند bustadfelt (PlanID: 126620070005). Det er elles ikkje kjennskap til anna pågåande reguleringsarbeid i eller i nærleiken av planområdet.



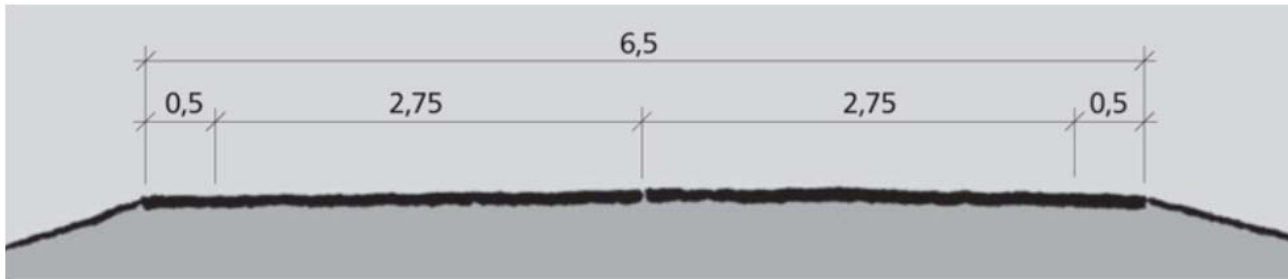
Figur 2: Reguleringsplan for Skolten bustadfelt PlanID: 126619900002

5.5 Norm for vegbygging

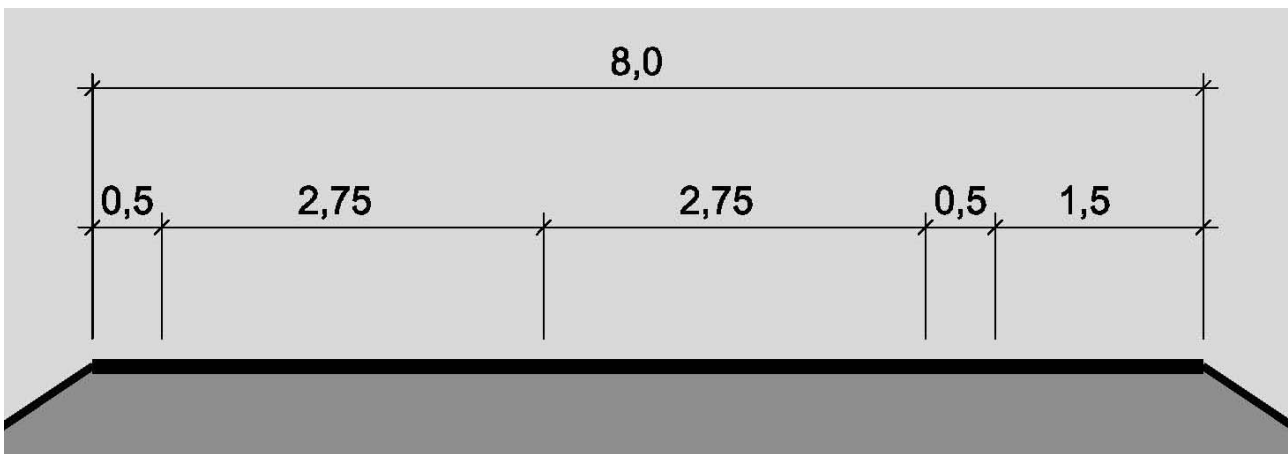
Planarbeidet omfattar fylkesveg 570 og tek utgangspunkt i Statens vegvesens handbok 017 (2013). For planarbeidet er det lagt til grunn utbetningsstandard med vegklasse U-Hø1 for 80 km/t skal nyttast på strekninga. Vegklassen vert nytta ved utbetring av hovudvegar med fartsgrense på 80 km/t. Vegklassen legg til rette for ei samla vegbreidde på 6,5 meter. Dette inneber kjørefelt på 2 x 2,75 m og vegskulder på 2 x 0,5m. For mjuke trafikantar vert det lagt til rette for einsidig utvida skulder på 1,5 m. Vegklassen vert nytta der årstdøgntrafikken (ÅDT) er mindre enn 1 500.

	U-H _ø 1
Vegtype	
ÅDT	<1,5'
Fartsgrense [km/t]	60/80
Tverrprofil [m]	6,5
Skulder [m]	0,5
Kjørefelt 1 [m]	2,75
Indre skulder [m]	
Skille kjøreretninger [m]	
Indre skulder [m]	
Kjørefelt 2 [m]	2,75
Skulder [m]	0,5
Alternativ utforming [m]	
Min. horisontalkurveradius [m]	100/200
Min. klotoide [m]	65/110
Stopsikt [m]	60/100
$\Delta st1_{(stigning)}$	-4/-8
$\Delta st2_{(fall)}$	5/11
Forbikjøringsikt [m]	-/450
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	600/1500
Min. vertikalkurveradius, lav [m]	600/1000
Maks. overhøyde [%]	8
Maks. stigning [%]	8
Maks. resulterende fall [%]	11,3
Min. resulterende fall [%]	2
Kryssløsning	T,R
Avstand mellom kryss	250
Min. horisontalkurveradius [m]	175/350
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	900/2500
Avkjørsler	B
Min. vertikalkurveradius, høy [m]	
Avstand mellom stopplommer [km]	
Forbikjøring	
Eget- eller motg. felt	
Belysning	I
Dimensjonerende kjøretøy	VT
Dimensjonerende kjøremåte	B

Figur 3: Dimensjoneringsklasse for veg – Standardkrav. (Statens vegvesen handbok 017)



Figur 4: Normalprofil for U-Hø1



Figur 5: Normalprofil for U-Hø1 med utvida skulder for mjuke trafikantar. Prinsippet vert nytta for opprusting av Fv570 på strekninga Einestrand - Nordkvingo.

6 Skildring av planområdet (dagens situasjon)

6.1 Storleik og bruk

Planområdet er på totalt ca 207 daa. Området vert i dag hovudsakeleg nytta til veg, landbruk, byggjeområde m.m. Planområdet omfattar og eigedommar som grensar til eksisterande vegtrase.

6.2 Tilgrensande arealbruk

Bruken av areal som grensar til eksisterande veg er hovudsakleg bustader, næringsareal, landbruksområde, utmarksområde og trafikkareal. Høgspenlinjer i luftstrek følgjer vegen langs store delar av planområdets utstrekning. Det er lokalisert nokre næringsområde med avkjøring frå fylkesvegen. Nokre av verksemdene er avhengig at tilkomst med lastebil. I tilknytning til Marine Harvest Norway AS sitt anlegg i Skutevika er det i sørenden av Sørkvingevatnet etablert demning og røyrgate ned til anlegget.



Figur 6: Temakart som viser høgspenlinjer, næringsområde, røyrgate og demning.

6.3 Veg og trafikk

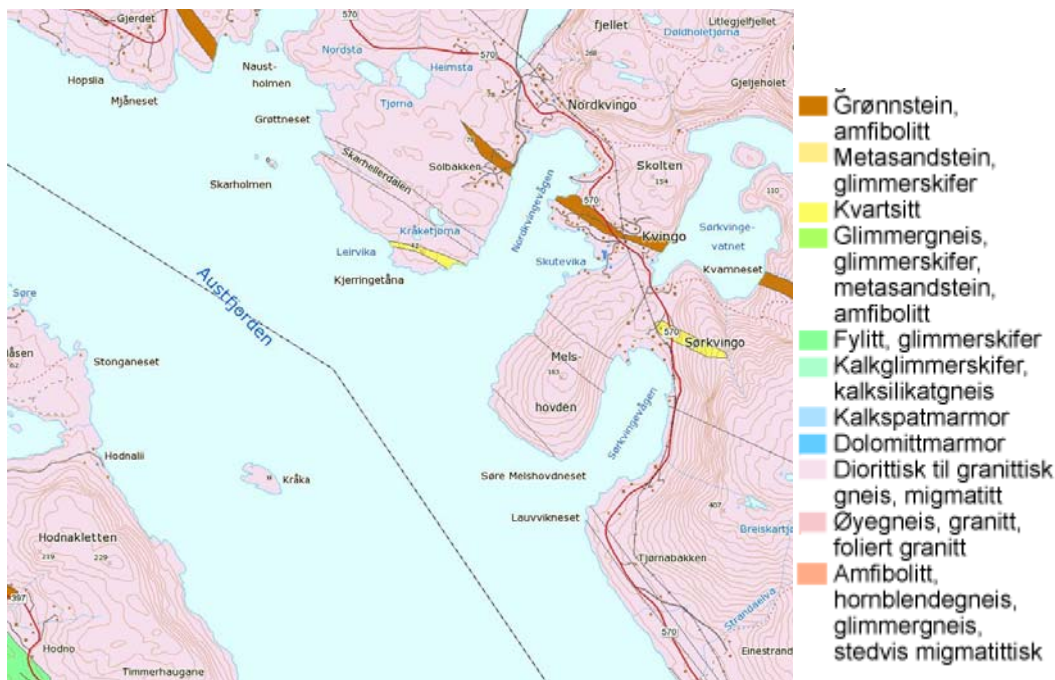
Fylkesveg 570 går frå E39 ved nordenden av Husdalsvatnet og til Fv 57 ved Steine. Parsellen som er omfatta av planarbeidet går frå Einestrand til Norsta og Heimsta Tjørna på Nordre Kvinge. Vegstrekka har registrert ÅDT på 400 frå Einestrand til sørenden på Kvingedalsvatnet. Frå Kvingedalsvatnet og vidare mot Masfjordnes er ÅDT på 350. Vegbreidda på eksisterande veg varierer frå 3,3 m og oppover. Fartsgrensa på eksisterande veg er 80 km/t. Det er i planområdet mange avkjøringar til private bustadhus, næringsverksemdar, jordbruksavkjørsler m.m. Veg til Kvingedalen, Kvingebakken, Skolten, Mjånesvegen og veg til Einestranda er kommunale vegar med avkjøring frå Fv 570. Andre vegar med avkjøring frå fylkesvegen er i hovudsak felles og private vegar. Det er langs vegstrekka registrert 5 ulykker med personskade i perioden 2003-2012. Det er 8 busstopp langs strekninga. Busstoppet på Sørkvingo er opparbeida med busslomme og leskur, busstoppet ved Skolten bustadområde er oppført som kantstopp med leskur. Resten av busstoppa er kantstopp utan leskur.



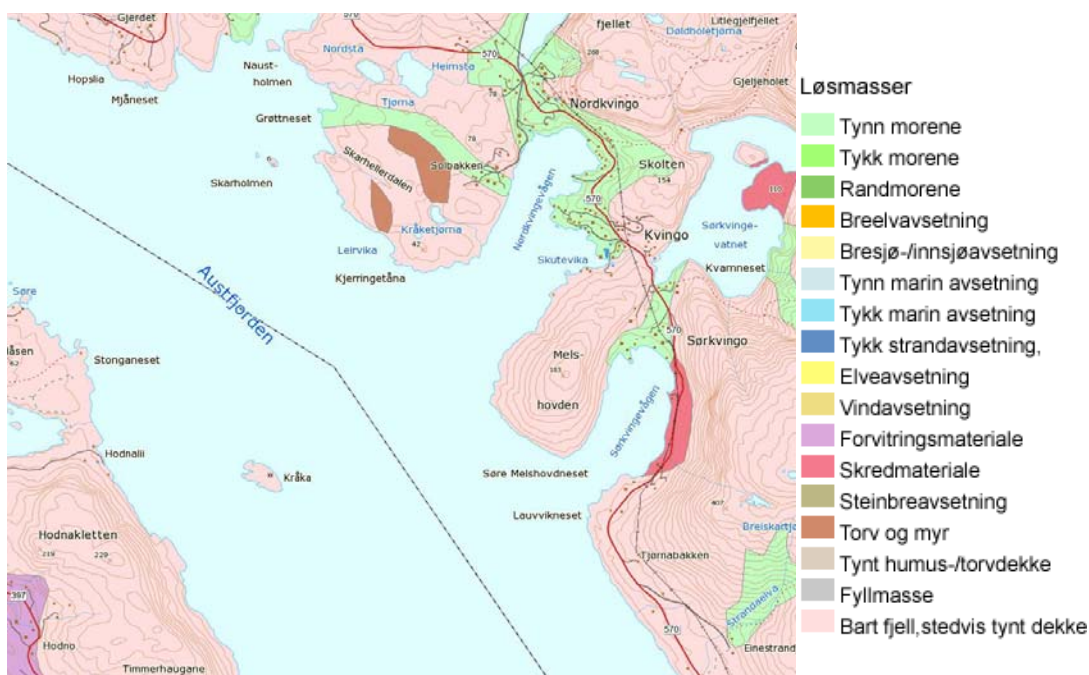
Figur 7: Temakart som viser ÅDT på vegnettet, busstopp og registrerte ulykker. (Statens vegvesen, nasjonal vegdatabank)

6.4 Landskap, vegetasjon og naturmangfold

I Institutt for skog og landskap sin rapport "Landskapskartlegging av Hordaland fylke" ligg planområdet i landskapsregion 21 "ytre fjorbygder på vestlandet". I rapport "Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke" ligg planområdet innanfor "småfjord og storsundlandskap" og breie fjordlaup, fjordmøter og opne fjordmunningar". Landskapet er i rapporten klassifisert som vanleg førekommande og landskap med middels verdi. Planområdet følgjer eksisterande fylkesveg og famnar om tilgrensande sideareal. Landskapet langs vegen er varierende frå bratte fjellsider til avflata parti som går gjennom kulturlandskap. Berggrunnen i planområdet er i hovudsak beståande av diorittisk til granittisk gneis, migmatitt og mindre felt av kvartsitt og amfibolitt. (kjelde: NGU) Lausmasedekket er i hovudsak beståande av bart fjell med stadvis tynt lausmasedekke, skredmateriale og tynt morenedekke. (Kjelde: NGU)

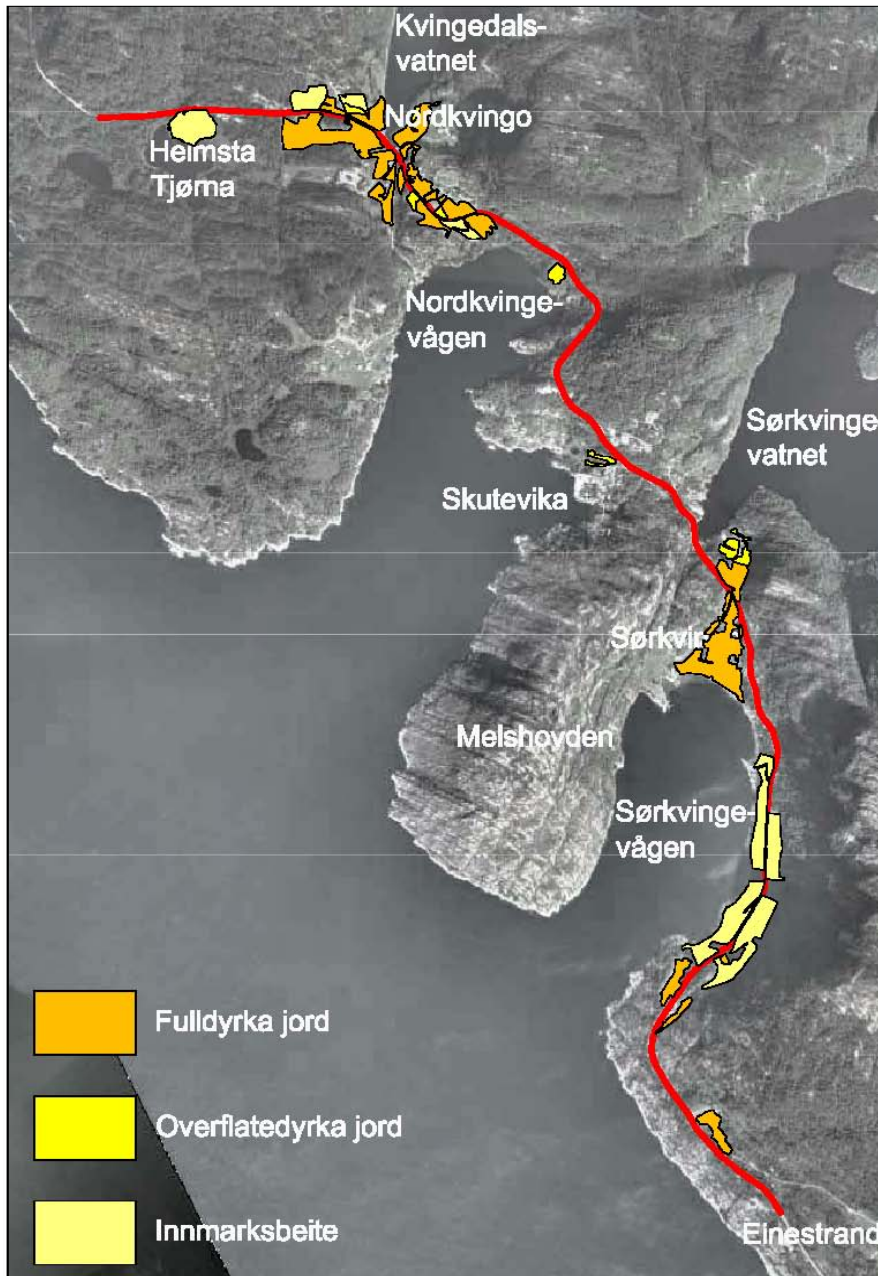


Figur 8: Kartutsnitt som viser berggrunnen i planområdet. (Kjelde: NGU)



Figur 9: Kartutsnitt som viser lausmasedekket i planområdet. (Kjelde: NGU)

Skog langs planområdet er vekslende furudominert, lauvdominert og blandingsskog. Det er registrert nokre mindre felt med gran langs vegstrekka. Alder på skogen varierer frå ungskog < 4 år til gamal skog > 81 år. Boniteten på skogen varierar langs planområdet frå lav bonitet til sær høg bonitet. Delar av planområdet går gjennom kulturlandskap med landbruksinteresser. Det er registrert fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite i tilknytning til vegen. Landbruksområda er i hovudsak lokalisert til Sørkvingelia, Sørkvingo og Nordkvingo.



Figur 10: Kartutsnitt som viser lokalisering av landbruksareal som ligg innanfor og i tilknytning til varsla plangrense.

Det er i databasen Naturbase frå Miljødirektoratet registrert vinterbeite for hjort på Tjørnabakken – Stranda og Kjerringtåna. Det er registrert trekkveg for hjort som kryssar planområdet nord for Nordkvingo. Det er ikkje registrert utvalde naturtypar, prioriterte artar eller verneområde i tilknytning til planområdet. I Artsdatabanken er det registrert artar oppført i "Norsk rødliste 2010". Registreringane er gjort i tilknytning til landbruksareala på Nordkvingo. Registrerte artar oppført i "Norsk rødliste 2010" innanfor planområdet er strandsnipe og stær, begge i kategorien NT (nær trua). Det er også registrert ei mengd fuglar i tilknytning til landbruksareala som ikkje er oppført i "Norsk rødliste 2010".



Figur 11: Temakart som viser registrert vinterbeite for hjort, trekkveg og observasjon av artar oppført i Norsk rødliste 2010.

6.5 Kulturminne

Det er fleire SEFRAK- registrerte bygg langs strekninga. Ca 15 av dei SEFRAK registrerte bygga ligg innanfor ein avstand frå vegen på ca 50 meter. Resten av dei registrerte bygningane langs vegen har større avstand til vegbanen og det er ikkje venta at dei vil bli råka av planarbeidet. Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. I tilknytning til eksisterande veganlegg og landbruksområder er det eit stort innslag av steingjerder og tørrmurar.



Figur 12: Kartutsnitt som viser lokalisering av SEFRAK registrerte bygg og steingjerder.

SEFRAK registrerte bygg, landbruksareal og nyare tids kulturminne/steingjerder er kartfesta på eige kartvedlegg: Oversikt landbruk/kulturminne i målestokk 1:4000 (A0)

6.6 Foto



Figur 13: Skråfoto av eksisterande veg frå Einestrand mot Sørkvingelia.



Figur 14: Skråfoto av eksisterande veg langs Sørkvingelia.



Figur 15: Skråfoto av eksisterande veg frå Sørkvingevatnet mot Stokkleiva.



Figur 16: Skråfoto av eksisterande veg på Nordkvingo, Kvingedalsvatnet og mot Eidsbrekkene.

7 Skildring av planforslaget

7.1 Reguleringsføremål og arealoversikt

Reguleringsføremål	Underføremål	Areal daa
Bygningar og anlegg	Bustader	3,82
	Fritidsbustader	3,48
	Næringsbygg	0,55
	Energianlegg	0,15
	Forretning / tenesteyting	1,12
Samferdsel og teknisk infrastruktur	Veg	56,32
	Gangveg	0,19
	Annan veggrunn - tekniske anlegg	4,28
	Annan veggrunn - grøntareal	77,06
	Haldeplass / plattform	1,12
	Parkering	0,19
	Rasteplass	1,21
Landbruks-, natur- og fritidsformål	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden	57,81
SUM		207,3

7.2 Bygningar og anlegg

Planforslaget regulerer ikkje bygningar som skal stå i kraft av planen med unntak av busskur og nettstasjonar. Nettstasjonar er i plankart regulert til energianlegg.

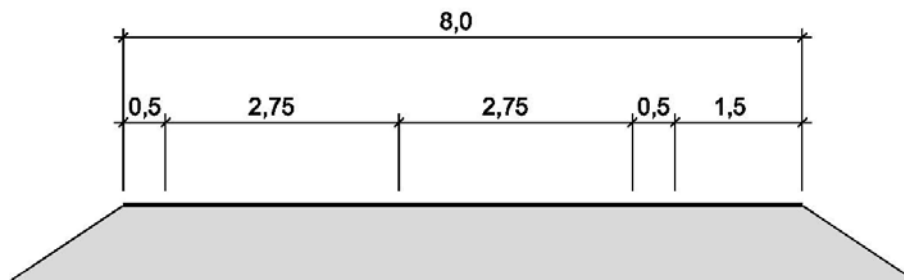
Areal i planen som er sett av til formål bustader, fritidsbustader, næringsbygg og forretning / tenesteyting følger planstatus i gjeldande reguleringsplan og kommuneplanens arealdel. Alt areal regulert til bygningar og anlegg, med unntak av energianlegg er omfatta av områdebestemmelse, anlegg- og riggområde.

7.3 Veg

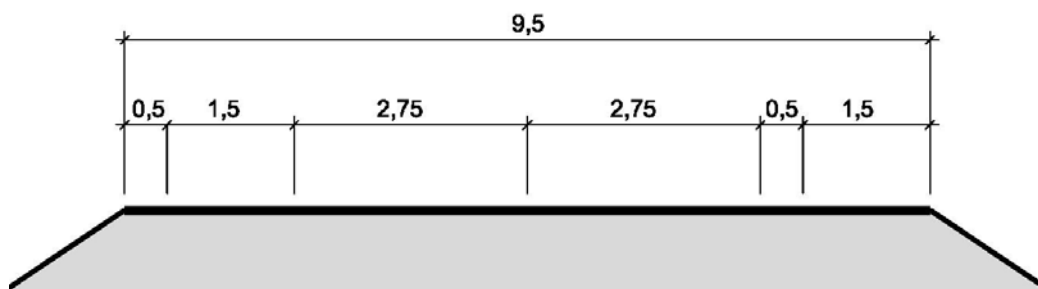
Hovudføremålet med planarbeidet er opprusting av kjørevegen, samt etablere betre løysinga for mjuke trafikantar.

Det planlagde vegsystemet følgjer i hovudsak Statens vegvesen sin vegnormal 017 med vegklassifisering U-Hø1 for 80 km/t. Vegklassen vert nytta for hovudvegar med ÅDT <1500.

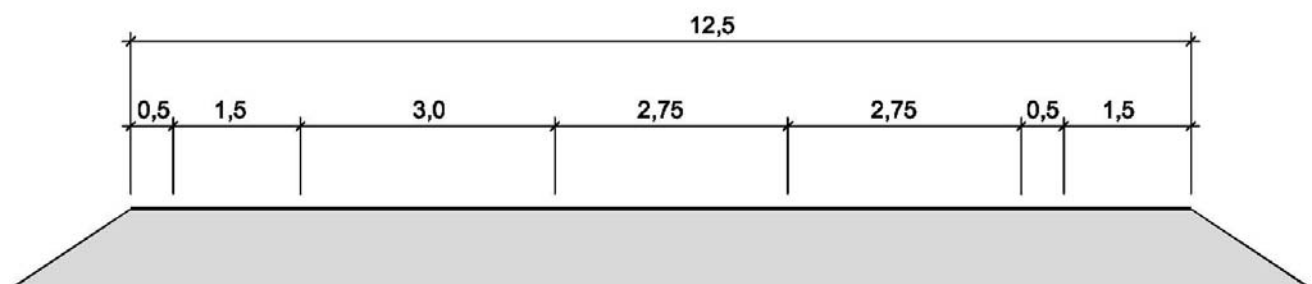
For å gi eit betre tilbod til mjuke trafikantar vert det etablert einsidig utvida skulder på 1,5 m. Denne er planlagt skild frå kjørebana med oppmerking og er lagt på nordsida av planlagt opprusta veg. Følgjande normalprofil vert nytta for vegen:



Figur 17: Normalprofil av veg med einsidig utvida skulder som fortausløyning.



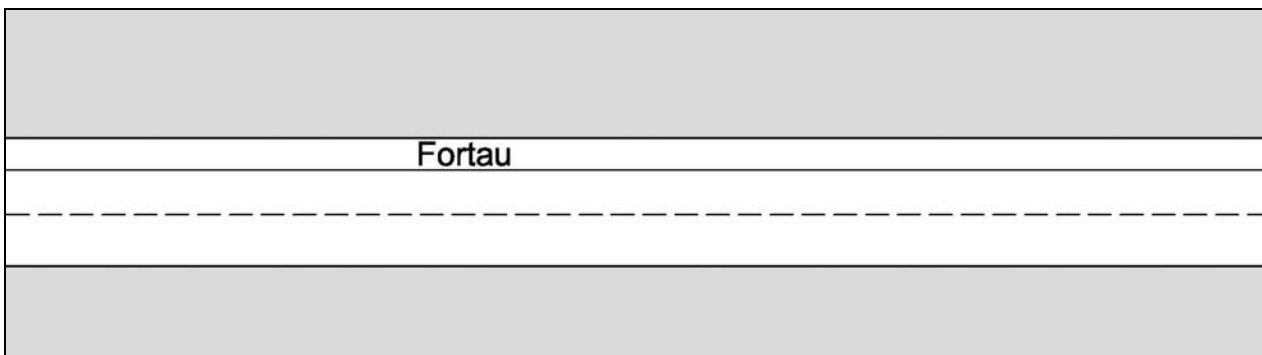
Figur 18: Normalprofil av veg med fortau/utvida skulder i tilknytning til kantstopp for buss.



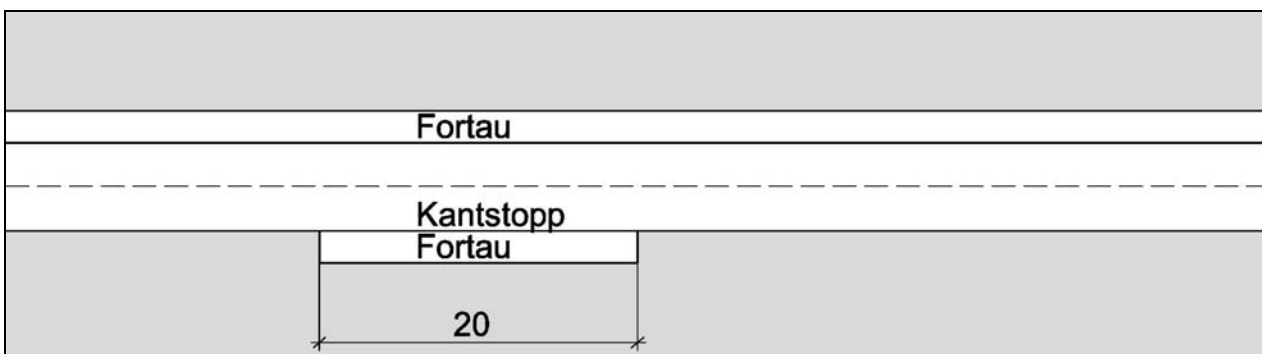
Figur 19: Normalprofil av veg med fortau/utvida skulder i tilknytning til busslomme.

Busstopp langs vegstrekka er planlagt som kantstopp og busslommer. For busslommer og kantstopp på sørsida av vegen, der det ikkje er gjennomgåande utvida skulder er det lag til rette for utvida skulder på 1,5m i busstoppets lengde, eller med tilknytning til sideveg. Dette arealet skal fungere som oppstillingsareal for fotgjengarar. Busslommer og kantstopp er planlagt med kantstein. Det er i planen lagt til rette for følgjande busstopp:

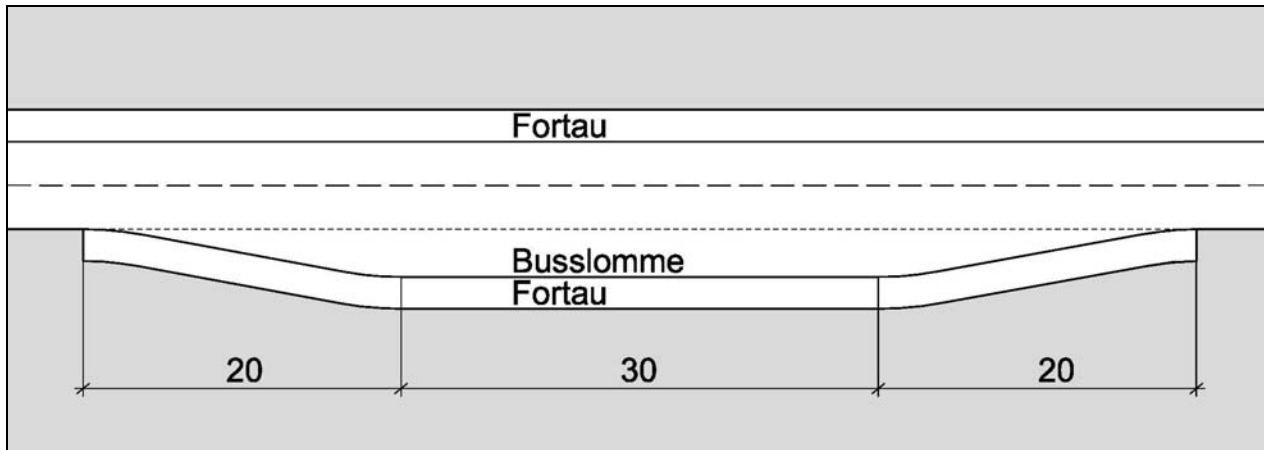
Profil	Type busstopp	Retning med profil
-	Kantstopp	Venstre / Aust for planområdet
20	Kantstopp	Høgre
750	Kantstopp	Venstre
1050	Kantstopp	Høgre
2500	Busslomme	Venstre
2580	Busslomme	Høgre
3160	Busslomme	Venstre
3350	Busslomme	Høge
3480	Kantstopp	Venstre
4500	Kantstopp	Venstre
4410	Kantstopp?	Høgre
4950	Busslomme	Venstre
5010	Busslomme	Høgre
5350	Kantstopp	Venstre
5470	Kantstopp	Høgre



Figur 20: Prinsipp for plassering av fortausløyising på utvida skulder



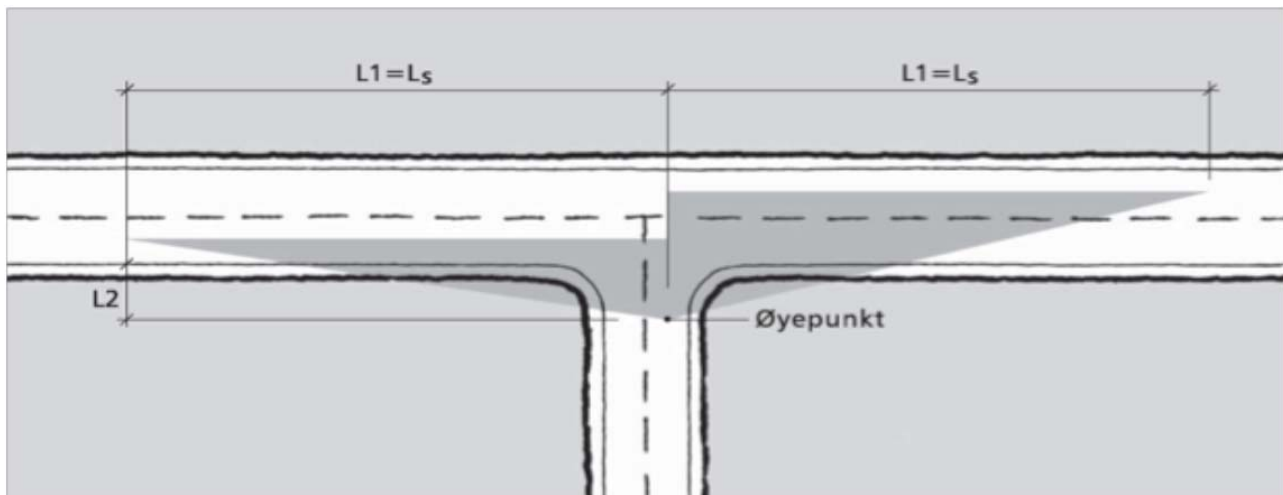
Figur 21: Prinsipp for fortausløyising i tilknytning til kantstopp



Figur 22: Prinsipp for fortausløsning i tilknytning til busslommer

Det er langs vegstrekka lagt til rette for å oppretthalde / etablere nye jord-/skogbruksavkjørsler og avkjørsler som også sikrar tilgang til skog- og jordbruksareal på følgjande stader:

Profil	Gnr. / bnr.	
330	38/4	
1095	38/1	
1200	38/4	
1265	38/4	
1390	38/5	
1825	38/1	
2455	38/1	Avkjørsel frå sekundærveg
2620	38/13	Avkjørsel frå sekundærveg
3410	38/12	Avkjørsel frå sekundærveg
4055	37/11	Avkjørsel frå P-plass
4125	37/11	
4540	37/5	Avkjørsel frå sekundærveg
4885	37/9	
5085	37/2 og 4	
5130	37/5	
5240	37/5	
5370	37/7	
5515	37/5	
5635	37/5	
5940	37/5	



Figur 23: Figur E.26 fra vegnormal 017 som viser frisikt.

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

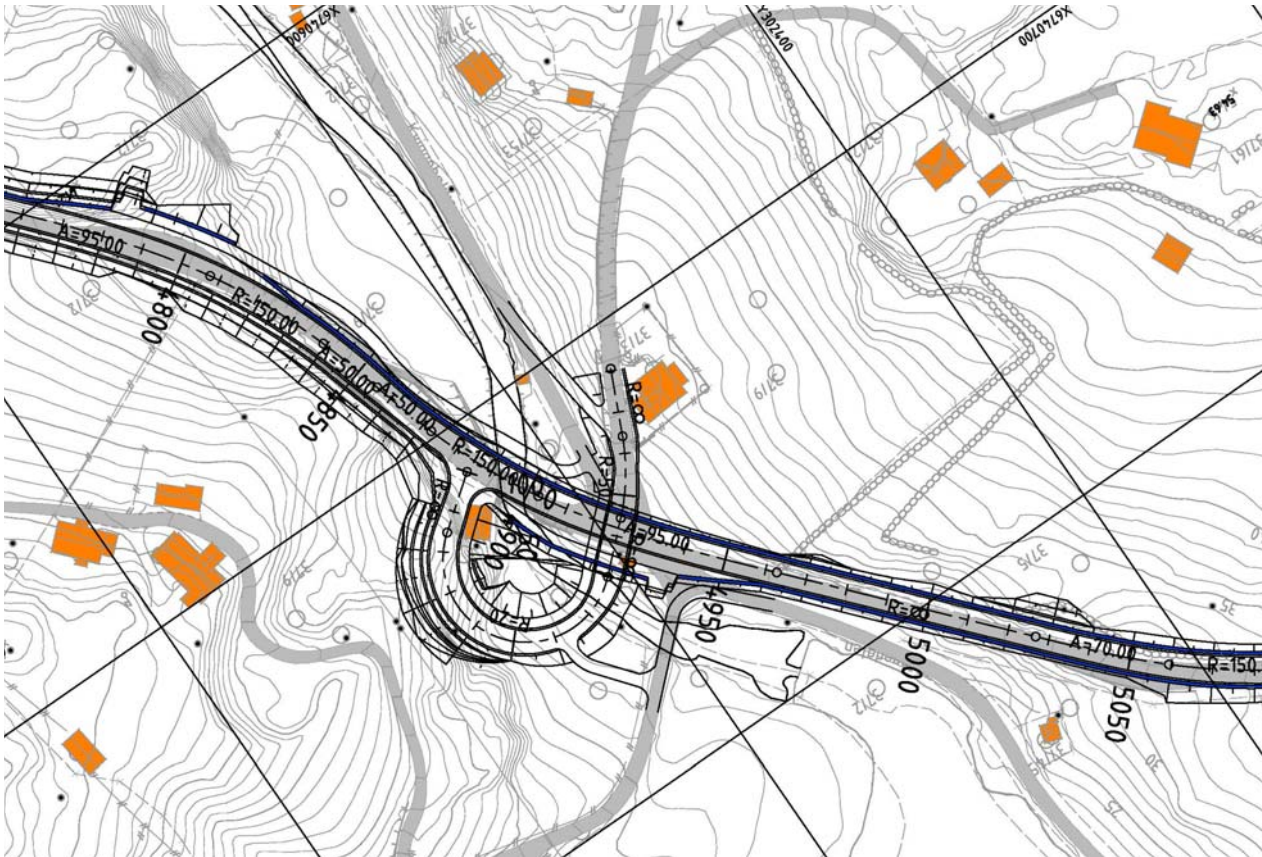
Figur 24: Tabell E.6 fra vegnormal 017 vedrørende frisikt.

Det er ved avkjørsler lagt inn frisikt med $L1 = 100\text{m}$ og $L2 = 4\text{m}$ jmf. figur 23. Dette er ihht. fartsgrense 80 km/t, stoppsikt på 100 m og trafikk i avkjørsler med ÅDT < 50.

Det er for utbetningsstandard U-HØ1 ikkje krav til forbikjøring, det er derfor ikkje berekna forbikjøringssikt.

Krysset på Nordkvingo har i planarbeidet vore ei utfordring å finne tilfredstillande løysing på. Ein har i dialog med Masfjorden kommune / Statens vegvesen diskutert fleire alternativ. Målet har vert å finne ei løysing som ligg tett opptil krava i vegnormal 017, men som også er realistisk i forhold til økonomisk gjennomføring.

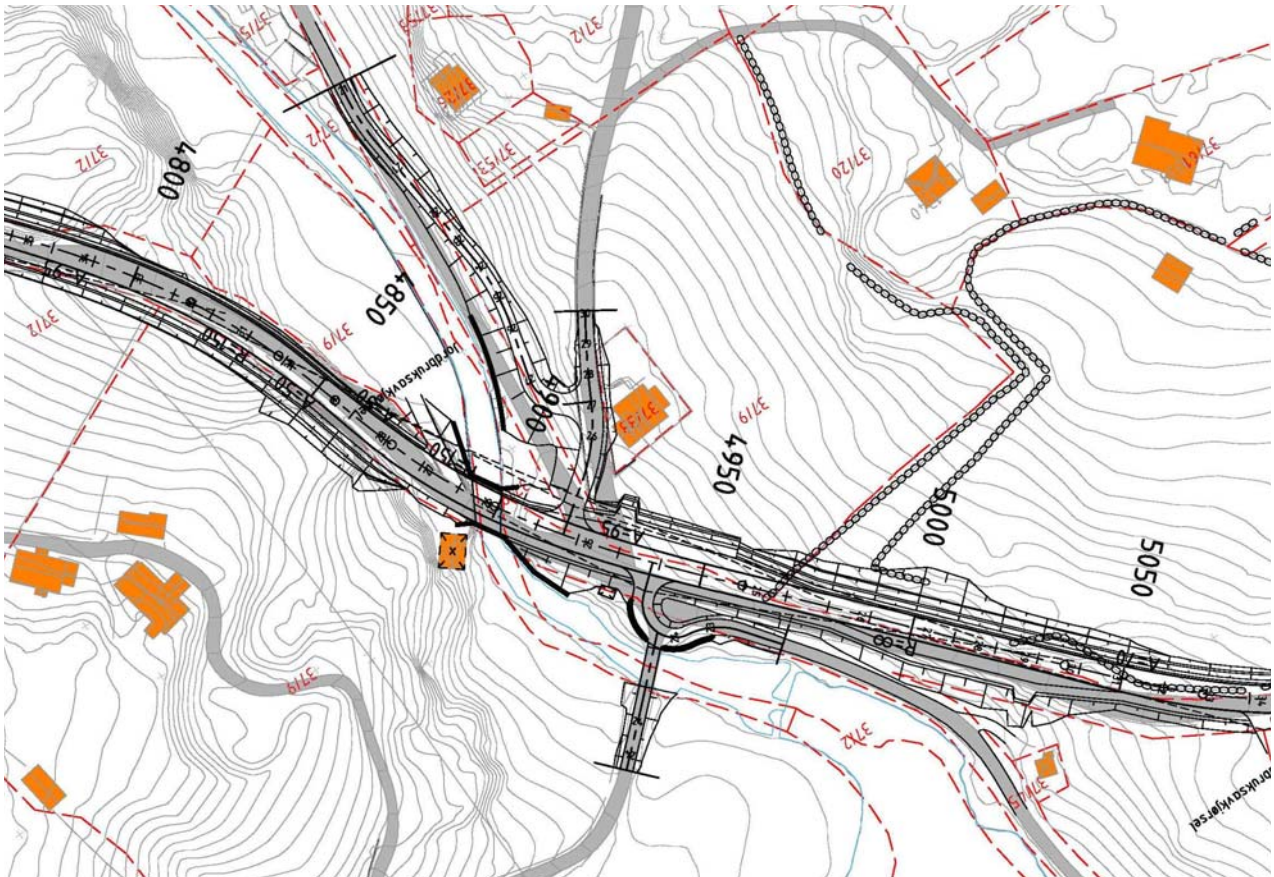
Følgjande løysingar har blitt teikna ut og vore gjenstand for diskusjon med Masfjorden kommune, Statens vegvesen og i samband med synfaring med grunneigarar.:



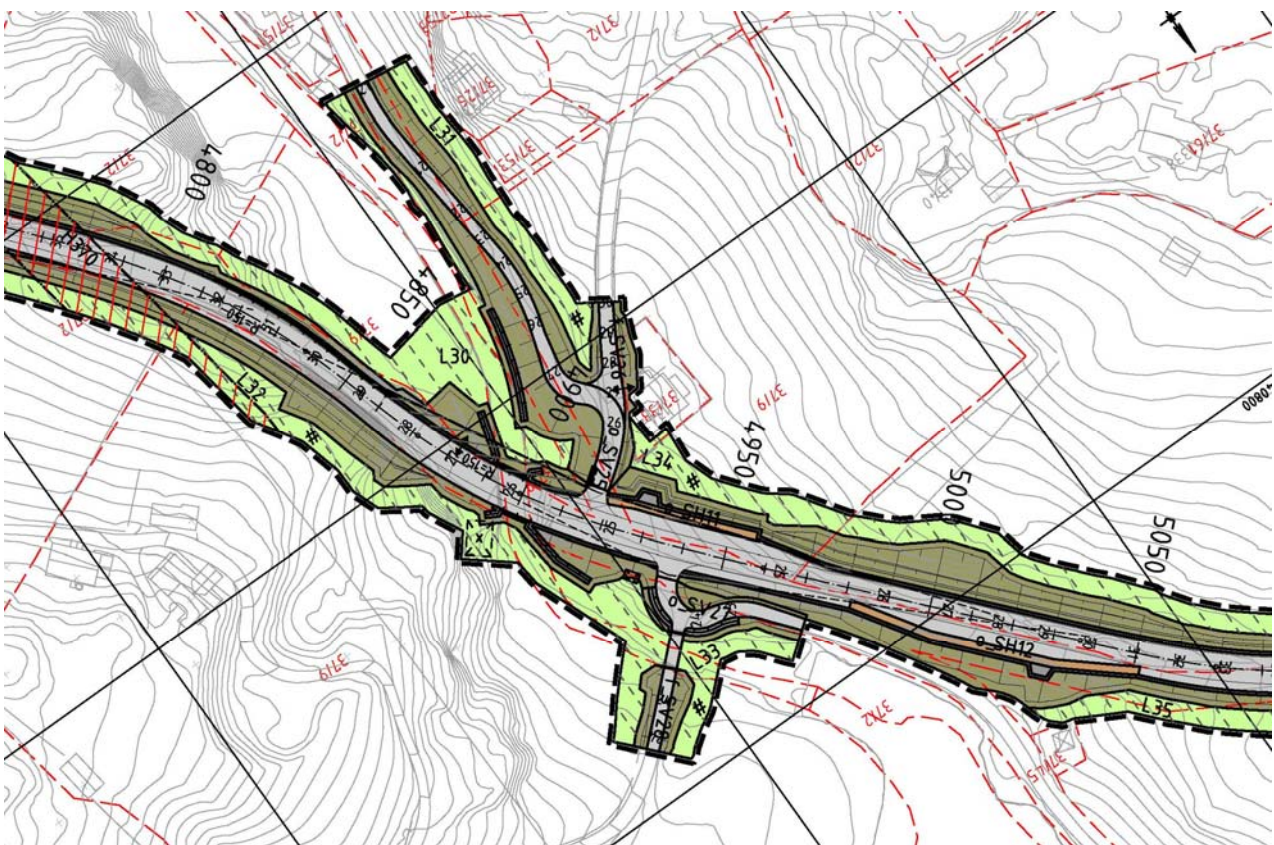
Figur 25: Toplans kryssløysing med bru og planskilt kryssing av fylkesvegen. Løysinga medfører etablering av fleire bruer og er vurdert som svært kostnadskreivjande. (Løysinga er teikna av Constrada AS)



Figur 26: Løysing med samla avkjøring til Kvingebakken, og eit kryss mot Kvingedalen. Løysinga gir ikkje rom for etablering av busstopp ved krysset og medfører større inngrep på landbruksjord.



Figur 27: Løsning der ein samlar avkjøringa til Kvingebakken og felles veg. Løsninga inneber etablering av avkjørsle i busstopp. Medfører endring av Kvingebakken og etablering av ny bru til busnaden nord for krysset.



Figur 28: Løsning tilsvarende som fig. 27, men med kantstopp i staden for busslomme ved profil 4950. Alternativet er lagt til grunn for planforslaget

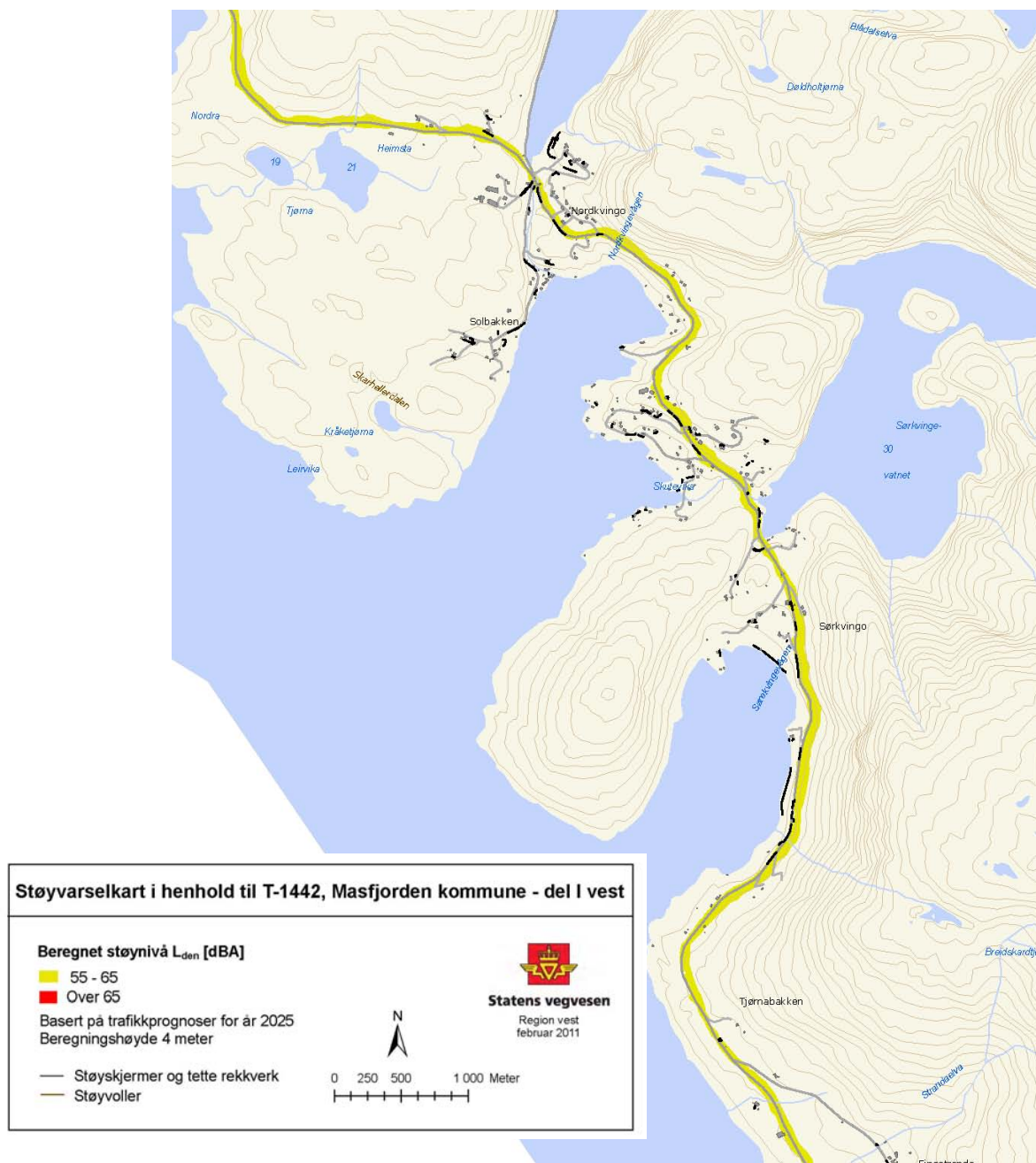
7.4 Parkering / rasteplass

Det er i planforslaget ved profil 4060 lagt til rette for parkering til fritidsbustader. Det er lagt til rette for 5 parkeringsplassar.

Ved profil 2760 – 2830 vert planlagt veg lagt i ny trase lenger sørvest for Sørkvingevatnet. For eksisterande veg som ikkje lenger vert nytta til kjøreveg er det lagt til rette for rasteplass. Rasteplassen sikrar også tilgang til naust og utplanert areal ved Sørkvingevatnet.

7.5 Støyskjerming

Det er i samband med planarbeidet ikkje utarbeidd støyfagleg vurdering. Dette på grunn av svært avgrensa trafikkmengde på vegstrekka. Planarbeidet er utarbeidd med bakgrunn i dårleg standard på eksisterande veg, og ikkje som følgje av forventa auka trafikkmengde. Planen medfører ikkje auka trafikk på vegnettet. Statens vegvesen utarbeidde i 2011 støyvarselkart ihht. T-1442 for Masfjorden kommune – del I vest. Analysen var berekna med trafikkprognose for år 2025. Berekningshøgda var 4 meter. I det utarbeidde kartet er det svært få bygg som ligg innanfor gul støysone med L_{den} 55 dB.



7.6 Anleggsarbeid

Det er utanfor berekna skjering/fylling sett av 5 meter med anlegg- og riggområde. I tilknytning til område der det er behov for større skråningar/skjeringar eller tilpassing til tilgrensande jordbruksområde eller bygningar er dette arealet noko utvida/innskrenka.

7.7 Grøntstruktur

Det er langs veganlegget regulert anna veggrunn grøntareal. Dette skal tene som eit grønt sideareal til veganlegget. Det er i reguleringsføresegnene opna opp for at veglys, murar, rekkverk og andre funksjonar knytt til veganlegget kan plasserast innanfor føremålet.

7.8 Sol- og skyggeforhold

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

7.9 Avvik frå vegnormalen:

Planlagt veg avvik frå Statens vegvesen sin vegnormal 017. Grunnlaget for fråvik er ihht. utbetningsstandard U-Hø1 80km/t. Fråvik er observert på følgjande stader:

		Vegnormal 017 Krav	Parameter	
		8%	Stigning	
		200	Horisontalkurvatur	
		1500 m	Vertikalkurvatur (Høg)	
		1000 m	Vertikalkurvatur (Lav)	
		110 m	Klotoide	
		100 m	Stoppsikt (framover)	
		100 m	Stoppsikt (bakover)	
Frå Profil	Til Profil	Vegnormal 017 Krav	Resultat i vegmodell / planforslag	Kommentar
Stigning				
3193,49	3221,1	8%	9,65%	
3774,61	3800,42	8%	8,89%	
3951,72	3954,93	8%	10,10%	
5016,05	5062,26	8%	9,18%	
Horisontalkurvatur				
47,00	53,52	200 m	150,00 m	
192,53	195,30	200 m	150,00 m	
518,11	622,23	200 m	150,00 m	
1074,71	1078,15	200 m	150,00 m	
1305,20	1327,39	200 m	150,00 m	
1795,39	1942,58	200 m	169,00 m	
1992,58	1995,71	200 m	85,00 m	
2235,18	2242,56	200 m	150,00 m	
2682,38	2684,79	200 m	150,00 m	
2918,72	2941,86	200 m	80,00 m	
3342,02	3377,08	200 m	150,00 m	
3410,42	3460,92	200 m	150,00 m	
3566,77	3615,89	200 m	75,00 m	
3842,08	3938,82	200 m	70,00 m	
4060,31	4144,37	200 m	120,00 m	

4455,46	4490,31	200 m	110,00 m	
4561,67	4650,70	200 m	95,00 m	
4814,40	4838,21	200 m	150,00 m	
4871,55	4899,35	200 m	150,00 m	
5069,10	5130,59	200 m	150,00 m	
5318,55	5319,57	200 m	150,00 m	
Vertikalkurvatur (høg)				
1731,56	1801,35	1500 m	1200,00 m	
2772,99	2823,16	1500 m	1000,00 m	
3422,41	3476,10	1500 m	1000,00 m	
3496,38	3520,14	1500 m	1000,00 m	
3729,87	3774,61	1500 m	800,00 m	
4349,08	4397,47	1500 m	800,00 m	
4523,30	4604,10	1500 m	1200,00 m	
5440,89	5516,84	1500 m	1000,00 m	
Vertikalkurvatur (Lav)				
1801,35	1869,65	1000 m	800,00 m	
2870,36	2905,24	1000 m	800,00 m	
3800,42	3951,72	1000 m	800,00 m	
4883,68	5016,05	1000 m	800,00 m	
5292,71	5382,67	1000 m	800,00 m	
Klotoide				
23,00	47,00	110 m	60,00 m	
53,52	77,52	110 m	60,00 m	
168,53	192,55	110 m	60,00 m	
195,30	219,30	110 m	60,00 m	
353,56	383,64	110 m	95,00 m	
391,45	421,53	110 m	95,00 m	
457,94	518,11	110 m	95,00 m	
622,23	682,40	110 m	95,00 m	
1014,55	1074,71	110 m	95,00 m	
1078,15	1138,31	110 m	95,00 m	
1245,04	1305,20	110 m	95,00 m	
1327,39	1387,56	110 m	95,00 m	
1762,06	1778,72	110 m	81,65 m	
1778,72	1795,39	110 m	53,07 m	
1942,58	1967,58	110 m	65,00 m	
1967,58	1992,58	110 m	46,10 m	
1995,71	2052,16	110 m	69,27 m	
2094,26	2119,26	110 m	79,06 m	
2119,26	2144,26	110 m	79,06 m	
2201,84	2218,51	110 m	64,55 m	
2218,51	2235,18	110 m	50,00 m	
2242,56	2302,72	110 m	95,00 m	
2644,88	2682,38	110 m	75,00 m	
2684,79	2722,29	110 m	75,00 m	
2902,06	2918,72	110 m	36,51 m	
2941,86	2986,86	110 m	60,00 m	
3309,36	3342,02	110 m	70,00 m	
3377,08	3393,75	110 m	50,00 m	

3393,75	3410,42	110 m	50,00 m	
3460,92	3521,08	110 m	95,00 m	
3533,44	3566,77	110 m	50,00 m	
3615,89	3649,22	110 m	50,00 m	
3805,36	3842,08	110 m	50,00 m	
4400,15	4455,46	110 m	78,00 m	
4490,31	4545,62	110 m	78,00 m	
4650,70	4703,76	110 m	71,00 m	
4754,23	4814,40	110 m	95,00 m	
4838,21	4854,88	110 m	50,00 m	
4854,88	4871,55	110 m	50,00 m	
4899,35	4959,52	110 m	95,00 m	
5036,43	5069,10	110 m	70,00 m	
5130,59	5147,25	110 m	50,00 m	
5258,38	5318,55	110 m	95,00 m	
5319,57	5357,07	110 m	75,00 m	
Stoppsikt (Framover)				
190	240	100 m	88 – 98 m	Flate i vegprofilet
472	550	100 m	92 – 99 m	Flate i vegprofilet
1372	1430	100 m	80 – 98 m	Flate i vegprofilet
1690	1726	100 m	80 – 98 m	Flate i vegprofilet
1936	1974	100 m	84 – 98 m	Flate i vegprofilet
2716	2766	100 m	83 – 94 m	Flate i vegprofilet
3370	3423	100 m	88 – 99 m	Flate i vegprofilet
3492	3588	100 m	67 – 98 m	Flate i vegprofilet / terrengflate
3670	3720	100 m	64 – 92 m	Flate i vegprofilet
3964	3988	100 m	91 – 98 m	Flate i vegprofilet
4305	4346	100 m	72 – 95 m	Flate i vegprofilet
4476	4614	100 m	72 – 96 m	Flate i vegprofilet
5100	5200	100 m	82 – 97 m	Flate i vegprofilet
5390	5460	100 m	70 – 98 m	Flate i vegprofilet
Stoppsikt (Bakover)				
5724	5710	100 m	90 – 98 m	Flate i vegprofilet
5570	5500	100 m	68 – 90 m	Flate i vegprofilet
5312	5220	100 m	78 – 96 m	Flate i vegprofilet
5190	5118	100 m	83 – 96 m	Flate i vegprofilet / terrengflate
4701	4587	100 m	78 – 98 m	Flate i vegprofilet / terrengflate
4458	4408	100 m	64 – 98 m	Flate i vegprofilet
3830	3780	100 m	70 – 88 m	Flate i vegprofilet
3670	3606	100 m	78 – 98 m	Flate i vegprofilet
2870	2829	100 m	73 – 90 m	Flate i vegprofilet
1832	1800	100 m	82 – 98 m	Flate i vegprofilet
1540	1477	100 m	82 – 93 m	Flate i vegprofilet
340	296	100 m	83 – 96 m	Flate i vegprofilet
100	100	100 m	91 m	Flate i vegprofilet

7.10 Risiko- og sårbarheit

7.10.1 Metode og definisjonar

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 **x**. 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 vektning 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 byggteknisk forskrift og vedtatt av kommunestyret i Masfjorden kommune 09.12.2010.

Tabell 1 og 2 viser definisjonar nytta om konsekvens og sannsyn.

SANNSYN	VEKT	DEFINISJON
Særs sannsynleg	5	Ei hending pr. år eller oftare
Mykje sannsynleg	4	Ei hending pr 1 – 10 år
Sannsynleg	3	Ei hending pr 10 – 100 år
Mindre sannsynleg	2	Ei hending pr 100 – 1000 år
Lite sannsynleg	1	Mindre enn ei hending pr 1000 år


Tabell 1: Klassifisering av sannsyn


KONSEKVENNS	VEKT	LIV OG HELSE	YTRE MILJØ	MATERIELLE VERDIAR
Katastrofalt	5	Meir enn 3 døde, eller 10 alvorleg skadde	Varig større skade på ytre miljø.	Skader for meir enn 60 mill.
Kritisk	4	Inntil 3 døde. Eller fare for inntil 10 alvorleg skadde.	Alvorleg skade av mindre omfang på ytre miljø, eller mindre alvorleg skade av stort omfang på ytre miljø	Skader mellom 5 mill – 60 mill
Alvorleg	3	Inntil 4 alvorleg personskader, eller mange mindre personskade, men med sjukefråvær. Vesentlege helseplager og ubehag	Store skader på ytre miljø, men som vil utbetrast på sikt.	Skader mellom 500 000 – 5 mill
Ein viss fare	2	Mindre skader som treng medisinsk handsaming ev. kortare sjukefråvær.	Mindre skader på ytre miljø, men som naturen sjølv utbetrar på kort sikt	Skader mellom 50 000 – 500 000
Ufarleg	1	Ingen eller små personskader.	Ingen eller ubetydeleg skade på ytre miljø	Skader for inntil 50 000


Tabell 2: Klassifisering av konsekvens

RISIKOMATRISJE						
SANNSYNLEG	S5					
	S4					
	S3					
	S2					
	S1					
		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENNS						

Tabell 3: Risikomatrix for liv og helse

- 

Medfører uakseptabel risiko. Det skal utførast meir detaljert ROS-analyser for å eventuelt avkrefte risiko eller avklare om risikoreduserande tiltak kan gjennomførast
- 

ALARP-sone, dvs tiltak kan gjennomførast for å redusere risikoen. Detaljert ROS-analyse. Det vil vere naturleg å legge ein kost / nytte analyse til grunn for vurdering av fleire risikoreduserande tiltak.
- 

I utgangspunktet akseptabel risiko, men fleire risikoreduserande tiltak av vesentleg karakter skal gjennomførast når det er mogleg ut frå økonomiske og praktiske vurderingar

Tabell 4: Akseptkriteria nytta i risiko- og sårbarheitsanalysen.

7.10.2 Registrering

Naturbasert risiko og sårbarheit				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Ekstremvær www.met.no / www.nve.no				
Sterk vind				I ”appendiks til rapport nummer KVT/ØB/2009/038” (Kjeller Vindteknikk, NVE)- vindkart for Norge, er planområdet vist med årsmiddelvind i 50 meters høde på 5,5-6,0 m/s. Sterk vind fører sjeldan til skade på menneske, men kan medføre skog og bygningsskadar. Skadar som oppstår er gjerne som fylgje av lausrivne bygningselement og rotvelt av skog. Det er ikkje planlagt bygg eller anlegg som vil bli særleg vindutsett.
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 utløyseing av skred. Dette vert vurdert under tema lausmasseskred. Det er elles ikkje venta at store nedbørsmengder vil medføre risiko for det planlagde tiltaket.
Store snømengder				Området ligg i ein oseanisk sone med milde vintrar. Store snømengder er ikkje vurdert å medføre risiko for planforslaget.
Flaumfare www.nve.no				
Flaum i elvar / bekkar			X	Det renn nokre mindre bekkar under Fv 570 og to elver frå Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatnet.
Flaum i vassdrag/ innsjøar			X	Planområdet grensar til Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatnet. I tilknytning ti ISørkvingevatnet er det oppført demning.
Overvasshandtering				Overvasshandtering vil vere del av detaljprosjektering.
Springflo / stormflo				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Historisk flomnivå				Ikkje registrert
Skredfare www.skrednett.no / www.nve.no				
Kvikkleireskred				Det er i databasen skrednett ikkje registrert aktsemdsområde for kvikkleire innanfor planområdet.
Lausmasseskred	X		X	I følgje lausmassekart frå NGU er planområdet hovudsakelig bestående av morene med varierende mektigheit, skredmateriale og fast fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Delar av planområdet ligg i tilknytning til bratt terreng.
Is – og snøskred	X		X	Store delar av planområdet er i databasen skrednett vist som aktsemdsområde for snøskred.
Fjellskred, steinsprang	X		X	Delar av planområdet i Sørkvingelia og på Nordkvingo er i databasen skrednett vist som aktsemdsområde for steinsprang.
Historiske hendingar				Følgjande hendingar er registrert i databsen skrednett: <ul style="list-style-type: none"> - 14.05.2009 Steinsprang i Sørkvingelia - 28.04.2010 Steinsprang på Sørkvingo - 28.04.2010 Steinsprang ved Heimsta Tjørna Alle hendingar var steinsprang med skade på veg som konsekvens.
Andre uønska hendingar www.dsb.no / www.ngu.no				
Skog- og vegetasjonsbrann				Det er ikkje registrert skogbrannar i Masfjorden kommune i perioden 2001-2010. Det er ikkje planlagt brannfølsame tiltak ved skogsområde. Skogbrann vert ikkje vurdert som ein risiko for planområdet.
Jordskjelv				Jordskjelvfaren i Noreg er moderat. Det er berre registrert nokre få historiske jordskjelv som har gitt skadeverknader på bygningar og infrastruktur.

Verksemdsbasert risiko og sårbarheit				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Brann/eksplosjon www.dsb.no				
Brannfare				Det er ikkje planlagt særskilte brannobjekt i planområdet.
Ekspløsjonsfare				Det er ikkje planlagt tiltak som medfører eksplosjonsfare i planområdet.
Energitransport				
Høgspant				Høgspantliner kryssar planområdet. Det er ikkje planlagt bygningar eller anna følsam arealbruk i nærleiken av høgspantlina.
Gass				Det er ikkje infrastruktur for gass i planområdet.
Forureina vatn www.klif.no				
Drikkevasskjelde				Planområdet har ikkje avrenning mot klausulerte drikkevasskjelder
Nedbørsfelt				Nedslagsfeltet går hovudsakeleg til sjø, men mindre delar av planområdet vil få avrenning mot Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatenet.
Forureining – grunn www.sft.no				
Kjemikalieutslepp				Det er ikkje registrert grunnforureining i planområdet.
Forureining - luft				
Støv/partiklar/røyk				Det er ikkje registrert utslepp av støv, partiklar og røyk frå verksemder i planområdet.
Støy				Det er ikkje planlagt nye verksemder som medfører auka støy i planområdet.
Friluftsliv og tilgjenge til sjø www.hordaland.no				
Fri ferdsel langs sjø				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Friluftsliv				Planforslaget er ikkje vurdert å koma i konflikt med registrert friluftsområde.

Risiko og sårbarheit knytt til infrastruktur				
Uønska hending/ forhold	Potensiell risiko for:			Merknad
	Menneske	Miljø	Økonomi	
Trafikkfare www.vegvesen.no				
Trafikkulykker på veg				<p>Vegstrekket har registrert ÅDT på 400 frå Einestranda til sørenden på Kvingedalsvatnet. Frå Kvingedalsvatnet og vidare mot Masfjordnes er ÅDT på 350. Vegbreidda på eksisterande veg varierer frå 3,3 m og oppover. Fartsgrensa på eksisterande veg er 80 km/t. Det er i planområdet mange avkjøringsar til private bustadhus, næringsverksemdar, jordbruksavkjørsler m.m. Veg til Kvingedalen, Kvingebakken, Skolten, Mjånesvegen og veg til Einestranda er kommunale vegar med avkjøring frå Fv 570. Andre vegar med avkjøring frå fylkesvegen er i hovudsak felles og private vegar. Det er langs vegstrekket registrert 5 ulykker med personskaade i perioden 2003-2012 (nasjonal vegdatabank).</p> <p>Planen legg til rette for utbetra kjøreveg og etablering av fortausløyser på utvida skulder. Dette vert vurdert som eit trafikksikringstiltak og planforslaget er vurdert å medføre auka trafikksikkerheit langs vegen.</p>
Forureining				
Støv/partiklar				<p>Vegstrekket har registrert ÅDT på 400 frå Einestranda til sørenden på Kvingedalsvatnet. Frå Kvingedalsvatnet og vidare mot Masfjordnes er ÅDT på 350. Låg trafikkmengde tilseier at støv og partiklar frå vegtrafikk ikkje medfører risiko for luftforureining.</p>
Støy				<p>Det er i samband med planarbeidet ikkje utarbeidd støyfagleg vurdering. Dette på grunn av svært avgrensa trafikkmengde på vegstrekket. Planarbeidet er utarbeidd med bakgrunn i dårleg standard på eksisterande veg, og ikkje som følgje av forventa auka trafikkmengde. Planen medfører ikkje auka trafikk på vegnettet.</p> <p>Statens vegvesen utarbeidde i 2011 støyvarselkart ihht. T-1442 for Masfjorden kommune – del 1 vest. Analysen var berekna med trafikkprognose for år 2025. Berekningshøgda var 4 meter. I det utarbeidd kartet er det svært få bygg som ligg innanfor gul støysoner med L_{den} 55 dB.</p>
Utslepp/ kjemikalier				<p>I rapport utarbeidd av dsb ”Transport av farleg gods på veg og jernbane – ein kartlegging 2002” er Fv 570 ikkje vist med mengde farleg gods.</p> <p>Det er i perioden 2002-2011 ikkje registrert ulykker med farleg gods i Masfjorden kommune. Det er berre gjort registreringar på hovudvegnettet. Kartlegginga er derfor ikkje representativ for lokal transport.</p> <p>Planforslaget inneber utbetring for delar av Fv570. Det blir derfor ikkje vurdert at planforslaget medfører auka risiko for ulykker med transport av farleg gods.</p>

Ulukker på andre transportårer www.kystverket.no/				
Sjø				Planområdet grensar ikkje til sjø.
Luft				Næraste hovudflyplass er Flesland Flyplass. Det er ikkje planlagt tiltak som vil kome i konflikt med flytrafikk, og området er ikkje vurdert som utsett for luftfartsulukker.
Bane				Det er ikkje trafikk på bane i planområdet.
Beredskap www.dsb.no				
Brann				Næraste lokale brannstasjon ligg på Sandnes/Masfjordnes og hovudstasjon på Duesund. Området er vurdert som godt dekket av brannvernstenesta.
Ambulanse				Ambulanse er lokalisert i Knarvik ca 33 km frå planområdet og i . Området er vurdert som godt dekket av ambulansetenesta.

7.10.3 Risiko- og sårbarheits analyse

1. Skildring av analyseobjekt			
Flaumfare			
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
<p>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 nedbørmengder kan medføre flaum.</p> <p>Fv570 kryssar utlaupselvene frå Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatnet. Fylkesvegen går i like sør/sørvest for vatna.</p> <p>Sørkvingevatnet ligg på om lag på kote +29,5 og er regulert med demning med topp på ca kote + 30 like nord for fylkesvegen. Frå demninga går delar av vatnet i røyrgate til settefiksanlegget i Skutevika. Vegen går i bru over utlaupselva på om lag kote 29,7 med ca 3,5 m frihøgde til elva. Planforslaget legg til rette for etablering av ny bru over elva på om lag kote +30.</p> <p>Kvingedalsvatnet ligg om lag på kote + 20,9. Vatnet er delvis regulert med ei mindre steinfylling ved utlaupet. Steinfyllinga bidreg til å oppretthalde vasstanden i vatnet. Utlaupeelva passerer ei mindre bru til gardsvegen nord for Fv570. Fylkesvegen passerer over utlaupselva like sør for Kvingedalskrysser. Brua på Fv570 ligg om lag på kote + 24 med ca 3,5 – 4 meters frihøgde til utlaupselva.</p> <p>Sikkerheitskrava i TEK10 gjeld ikkje direkte for infrastruktur, men det bør vurderast kva sikkerheitsnivå tiltaket skal dimensjonert for. I tillegg til at veganlegget skal vere sikkert i seg sjølv skal det også sikrast at tiltaket ikkje medfører auka fare for skadar for omgjevnadane. Sikkerheitsnivået bør vurderast ut frå trafikkmengde, betydning for transport og moglegheit for omkjøring i periodar der det stor fare for flaum.</p> <p>Midlertidig overfløyming av veganlegget treng ikkje medføre større negative konsekvensar for dei tre vektingsområda liv og helse, ytre miljø og materielle verdiar.</p> <p>Planlagt veg medfører ikkje endring i vassdraga, men ved etablering av nye bruer over utlaupselvene må det sikrast tilfredstillande dimensjon på elveløpet.</p>			
3. Vurdering av sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Sannsynet for flaum blir vurdert til mindre sannsynleg med ei hending pr. 100 – 1000 år.		Konsekvens ved flaum mot Fv570 vert vurder til ein viss fare for liv og helse og materielle verdiar.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S2	S2	S2
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriteria			
6. Vurdere risikoreduserande tiltak			
<ul style="list-style-type: none"> - Tilstrekkeleg dimensjonering av ny bruer. - Unngå innsnevring av utlaupselver - Etablering av tilstrekkelege flaumsoner 			

1. Skildring av analyseobjekt			
Lausmasseskred			
2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
<p>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.</p> <p>I området frå Einestrاند til Sørkvingevatnet og på Nordkvingo er det fleire bratte skråningar og fjellsider. Lausmassedekket er beståande av fast fjell med stadvis tynt lausmassedekke og skredmateriale. Det er i samband med planarbeidet ikkje gjennomført skredfarevurdering av skråningane.</p> <p>TEK10 stiller ikkje krav til sikkerheit mot skred på veg.</p> <p>Statens vegvesen har utarbeidd akseptkriteier for skred mot veg. For lausmasseskred blir dette vurdert for skred over 10 m³</p> <p>Det bør i vidare detaljprosjektering gjennomførast kartlegging av skredfaren i tilknytning til brattare skråningar og fjellsider.</p>			
3. Vurdering av sannsyn		4. Vurdering av konsekvens	
Sannsynet for lausmasseskred blir vurdert til sannsynleg med ei hending pr. 10 – 100 år.		Konsekvens ved skred mot Fv570 vert vurder til ein viss fare for liv og helse og materielle verdiar.	
5. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S3	S2	S3
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriteria			
6. Vurdere risikoreduserande tiltak			
- Kartlegging av potensiell skredfare og vurdering av sikringstiltak.			

1. Skildring av analyseobjekt

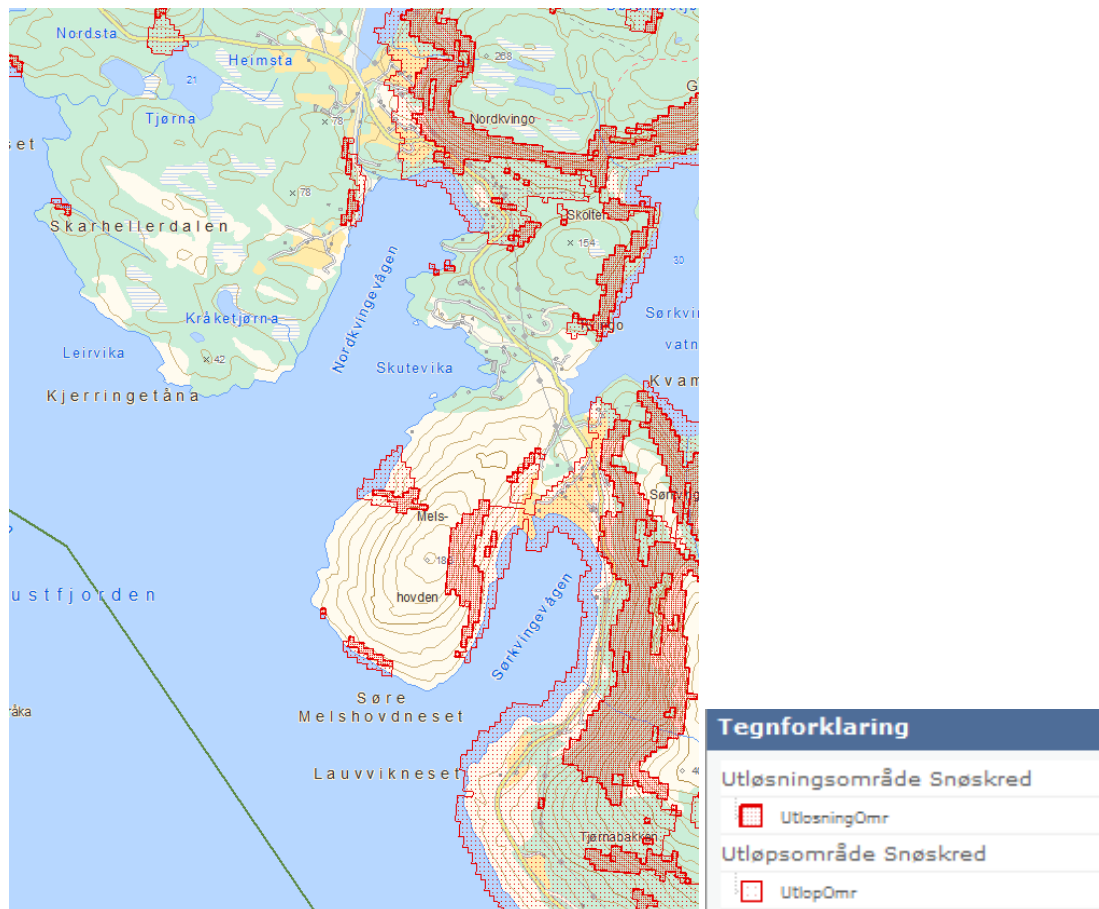
Snøskred

2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare

Område langs Fv570 er vist som aktsomhetsområde for snøskred i databasen skrednett. I området frå Einestrاند og vestover til Sørkvingevatnet og på Nordkvingo er det fleire bratte skråningar og fjellsider. Området ligg i ein oceanisk sone med milde vintrar og moderate snømengder. Fjellsidene er hovudsakeleg skogkledde i utløysingsområde og i større grad beståande av lågare vegetasjon og landbruksområder i utlaupsområdet.

Det vert vurdert som lite sannsynleg at snøskred rammar Fv570. TEK10 stiller ikkje krav til sikkerheit mot skred på veg.

Statens vegvesen har utarbeidd akseptkriteier for skred mot veg. For snøskred vert dette vurdert for skred over 10 m³. Det bør i vidare detaljprosjektering gjennomførast kartlegging av skredfaren i tilknytning til brattare skråningar og fjellsider.



Kartutsnitt frå databasen skrednett. (NVE)

3. Vurdering av årsak og sannsyn

Sannsynet for snøskred blir vurder til mindre sannsynleg med ei hending pr. 100 – 1000 år.

4. Vurdering av konsekvens

Konsekvens av snøskred blir vurdert til ein viss fare for liv og helse og materielle verdiar.

5. Berekne risiko

	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S2	S2	S2
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriterier			

6. Vurdere risikoreducerande tiltak

- Kartlegging av potensiell skredfare, med sikringstiltak,

1. Skildring av analyseobjekt

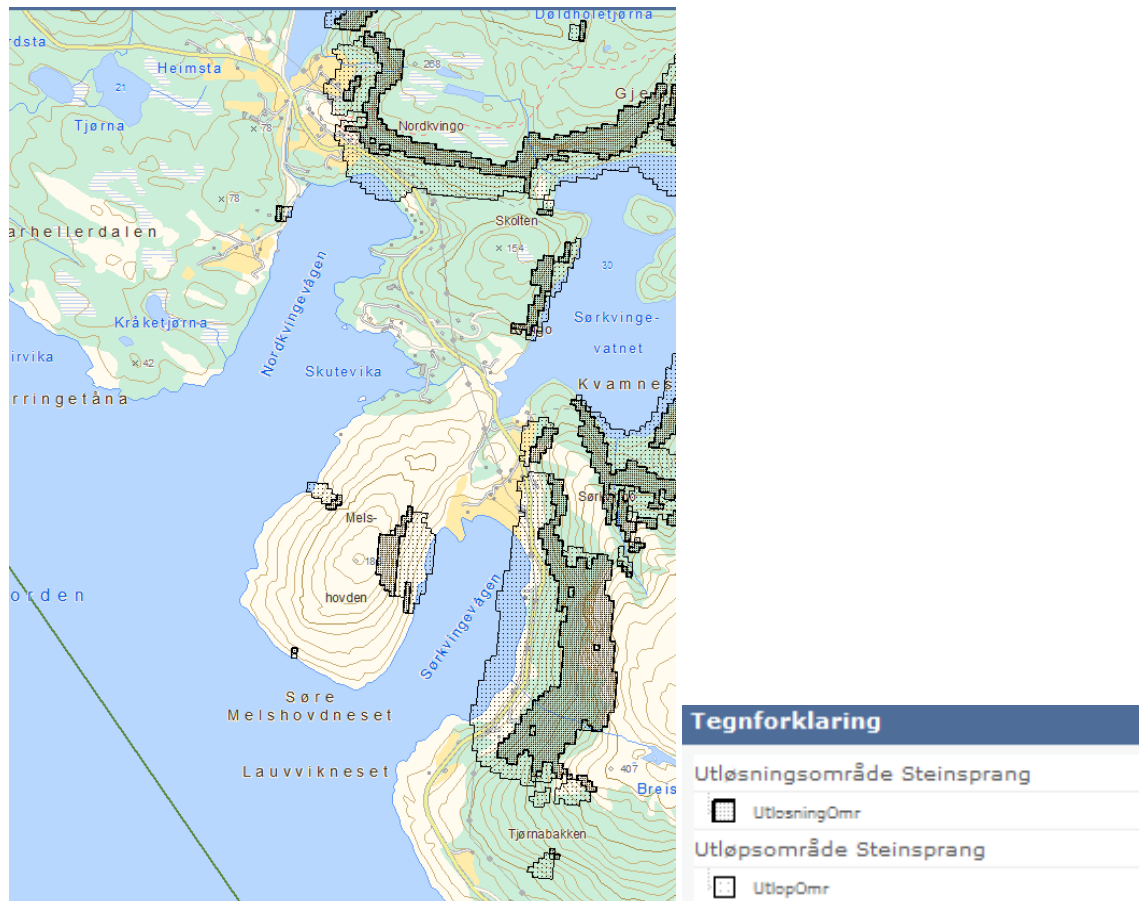
Steinsprang

2. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare

Område i Sørkvingelia og ved Nordkvingo er vist som aktsomhetsområde for steinsprang i databasen skrednett. I området frå Einestranda og vestover til Sørkvingevatnet og på Nordkvingo er det fleire bratte skråningar samt skjeringar etablert i samband med eksisterande veg. Det er tidlegare registrert steinsprang mot veg.

Statens vegvesen har utarbeidd akseptkriterier for skred mot veg. For steinsprang vert dette vurdert for alle mengder nedfall.

Det bør i vidare detaljprosjektering gjennomførast kartlegging av skredfaren i tilknytning til brattare skråningar og fjellsider.



Kartutsnitt frå databasen skrednett (NVE)

3. Vurdering av årsak og sannsyn

Sannsynet for steinsprang blir vurdert til mykje sannsynleg, med ei hending pr. 1 – 10 år.

4. Vurdering av konsekvens

Konsekvens av steinsprang blir vurdert til ein viss fare for liv og helse og materiell verdiar.

5. Berekne risiko

	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S4	S3	S4
Konsekvens	K2	K1	K2
Forhold til akseptkriteria			

6. Vurdere risikoreducerande tiltak

- Kartlegging av potensiell steinsprangfare og etablering av sikringstiltak.

7. Skildring av analyseobjekt			
Forureina vatn / nedbørsfelt			
8. Kartlegging av moglege hendingar/potensiell fare			
Fv570 kryssar utlaupselvene frå Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatnet. Fylkesvegen går i like sør/sørvest for vatna. Ein svært avgrensa del av veganlegget vil få avrenning mot Sørkvingevatnet Kvingedalsvatnet. Avrenning av overflatevatn i perioden etter ferdigstilling er vurdert å vere reint, men det kan utgjere forureiningsfare ved utslepp under anleggsperioden. Det må under anleggsarbeidet takast omsyn til bruk av kjemikaliar og drivstoff slik at det ikkje er fare for at dette renn ut i vassdraga.			
9. Vurdering av årsak og sannsyn		10. Vurdering av konsekvens	
Sannsynet for utslepp til vassdrag blir vurdert til mindre sannsynleg, med ei hending pr. 100 – 1000 år.		Konsekvens av utslepp til vassdrag blir vurdert til ein viss fare for ytre miljø.	
11. Berekne risiko			
	Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdiar
Sannsyn	S2	S2	S2
Konsekvens	K1	K2	K1
Forhold til akseptkriteria			
12. Vurdere risikoreduserande tiltak			
- Fastsette sikkerheitstiltak ved lagring og fylling av drivstoff i tilknytning til vassdrag.			

8 Konsekvensar av planforslaget

8.1 Barn og unge

Planforslaget legg til rette for opprusta veg og i større grad tilrettelegging for mjuke trafikantar. Det er venta at planforslaget medfører at barn- og unge får tryggare ferdselsforhold langs vegen. Etablering av fortausløyising i samband med busslommer/kantstopp vil medføre tryggare rammer ved skuleskys.

8.2 Naturområde, vassdrag og landbruksareal

Planforslaget medfører utviding av veganlegget og medfører inngrep på landbruksareal. Det vert i planen lagt opp til følgjande omdisponering av landbruksareal.

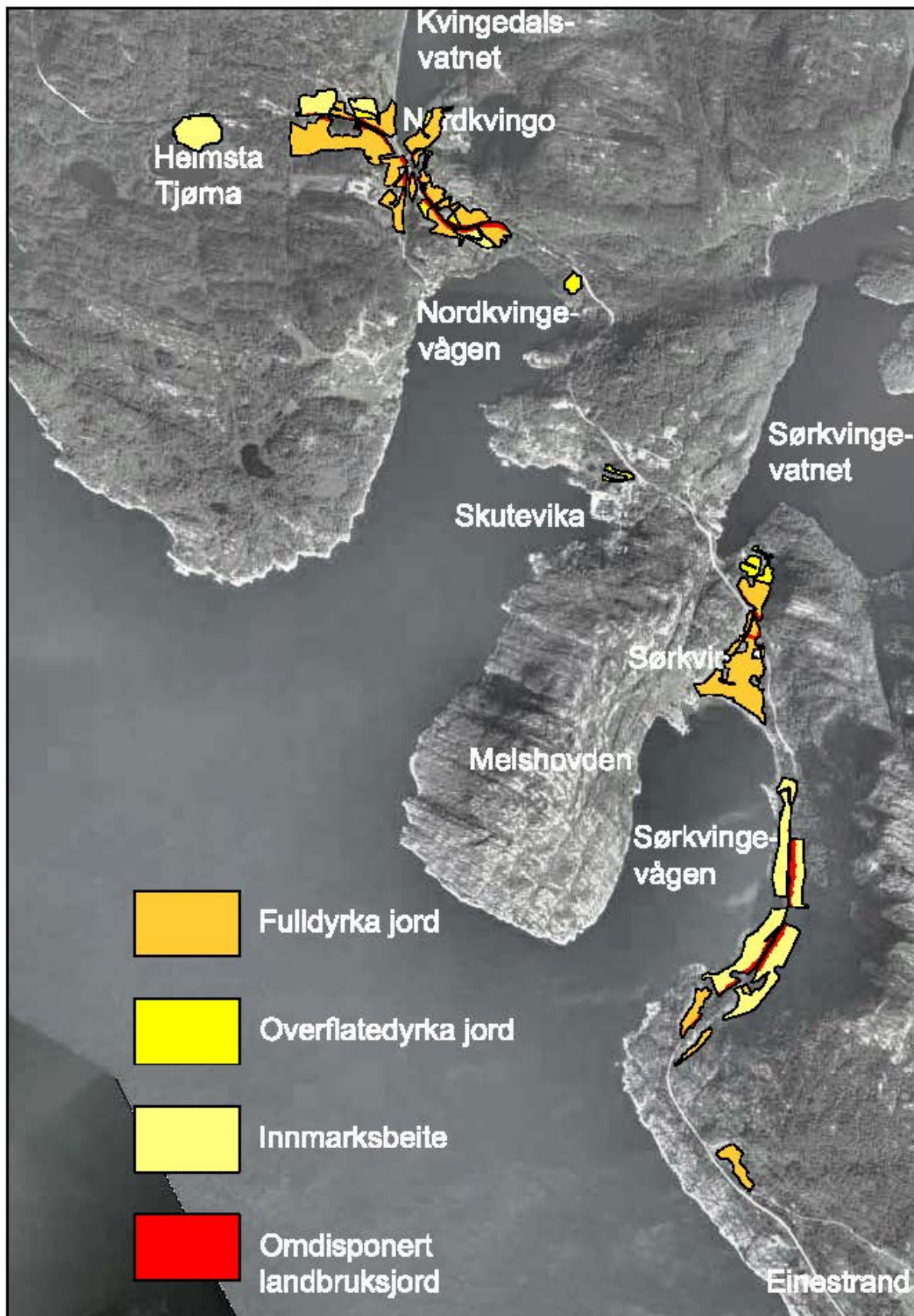
Omdisponert landbruksareal m ²	Arealkategori
9 958	Fulldyrka
708	Overflatedyrka
11 374	Innmarksbeite

Dette er det totale arealet som blir omdisponert i samband med reguleringsplanen. Areal som ligg innanfor eigedomsgrensene langs vegen og er eigd av Statens vegvesen / Hordaland fylkeskommune er medrekna. Hovudvekta av omdisponeringa av jordbruksareal vert på Sørkvingelia, Sørkvinga og Nordkvingo. Omdisponeringa gjeld også areal som i planen er sett av til anna veggrunn grøntareal. Delar av dette arealet vil framleis kunne nyttast i jordbruksamanheng, men vil ved grunnavståing vere eigd av Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune.

Planen er elles ikkje vurdert å få større konsekvensar for naturområde langs Fv570.

Planområdet kryssar nokre mindre bekkar, samt elvene frå Sørkvingevatnet og Kvingedalsvatnet. Mindre bekkar som kryssar vegen vil bli lagt i kulvert under vegen slik som dagens situasjon. Ved Sørkvingevatnet vert den nye vegen trekt noko lenger frå vassdraget og ein unngår inngrep og utfylling. Ved utlaupselva frå Sørkvingevatnet er det lagt til rette for ny bru. Planen legg ikkje opp til innsnevring eller andre inngrep i elva.

Ved sørenden av Kvingedalsvatnet medfører vegutbetringa at det skal etablerast nytt kryss. Krysset vert heva i forhold til dagens situasjon. Dette medfører at det også må etablerast ny bru over elva frå Kvingedalsvatnet langs Fv570 og den private vegen på gnr. 37 bnr. 9. Planforslaget medfører ikkje utfylling, innsnevring eller andre inngrep i elva.



Figur 29: Temakart som viser omdisponering av landbruksjord.

8.3 Vurdering i forhold til naturmangfaldslova § 8-12

§ 8. (Kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vurdering

Det er i Miljødirektoratet sin database Miljøstatus ikkje registrert viktige områder for biologisk mangfold, utvalde naturtyper eller andre viktige artsforekomstar i planområdet. Det er i artsdatabanken registrert artar oppført i Norsk Rødliste 2010. Registrerte artar oppført i "Norsk rødliste 2010" innanfor planområdet er strandsnipe og stær, begge i kategorien NT (nær trua). Det er også registrert ei mengd fuglar i tilknytning til landbruksareala som ikkje er oppført i "Norsk rødliste 2010". Registreringane er gjort i tilknytning til landbruksareala på Nordkvingo.

Planforslaget legg i hovudsak utvidinga av vegbanen vekk frå landbruksområda ned mot Kvingedalsvatnet og er ikkje venta å påverke vassdraget eller randsonene rundt dette. Registreringa av raudlisteartar er ei situasjonsregistrering og det er venta at fuglar har eit langt større aksjonsområde.

Det er gjort fleire registreringar av andre artar innanfor og utanfor planområdet og fråver av andre registreringar langs Fv570 er ikkje vurdert å ha samanheng med manglande kunnskapsgrunnlag.

§ 9. (Føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vurdering

Tiltaket er ikkje vurdert å komme i konflikt med viktige områder for biologisk mangfold, utvalte naturtyper eller andre viktige artsforekomstar i planområdet. Registreringar oppført i Norsk Rødliste 2010 er vurdert å ikkje bli påverka av planforslaget. Det vert vurdert at det ikkje er mangel på kunnskap som tilseier at føre-var-prinsippet skal nyttast.

§ 10. (Økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vurdering

Planforslaget medfører utbygging i eit område som delvis er opparbeida og påverka av menneskelege inngrep i form av infrastruktur og landbruksverksemd. Plankart og reguleringsføresegner stiller krav og avgrensar arealbruken innanfor rammene i planforslaget. Det er vurdert at planforslaget ikkje medfører negativ påverknad for områder utanfor planen.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vurdering

Tiltakshavar skal koste opparbeiding og istandsetting av areal, tilsåing av vegskråningar og sikre eit velfungerande overvassystem ihht. reguleringsføresegnene.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vurdering

Planforslaget medfører i avgrensa grad endring av arealbruken innanfor planområdet. Det vert vurdert at gjeldande lovverk, kommunal kontroll og tiltakshavars interne kvalitetssystem sikrar ei forsvarleg gjennomføring av tiltaket i forhold til miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetode.

8.4 Trafikk / avkjørsler

Planforslaget vil medføre auka trafikktryggleik ved at det vert sikra frisisiktsoner, utvida kjørebane og eit betre tilbud til mjuke trafikantar. Planforslaget medfører stenging/endingar i eksisterande avkjørsler:

Profil	Konsekvens
50	Tidlegare avkjørsel vist som avkjørsel som skal stengast. Ny avkjøring etablert ved profil 0.
2465	Avkjørsel blir stengt. Ny avkjørsel via f_SV8 ved profil 2400
2640	Tidlegare avkjørsel vist som avkjørsel som skal stengast. Ny avkjøring etablert ved profil 2695. (f_SV11)
2735	Eksisterande veg vert lagt om. Ny avkjørsel til rasteplass ved profil 2760
2840	Eksisterande veg vert lagt om. Ny avkjørsel til rasteplass ved profil 2830
2915	Avkjørsel blir stengt. Ny avkjørsel via f_SV12 ved profil 2910
3410	Avkjørsel blir stengt. Ny avkjørsel via f_SV16 ved profil 3430
3460	Avkjørsel blir stengt. Ny avkjørsel via f_SV16 ved profil 3430
3430	Gangveg vert stengt. Ny gangveg via f_SG til f_SV17 ved profil 3490
4910	Avkjørsel blir stengt. Ny avkjørsel via o_SV25 ved profil 4915

8.5 Bygningar

Planframlegget medfører riving av fire bygg i planområdet i tillegg til fjerning/flytting av nokre busskur. Bygg som må rivast som følgje av planen er følgjande:

Gnr/bnr	38/1
Bygningstype	Uthus
Profilnr.	2350

Gnr/bnr	37/9
Bygningstype	Garasje/uthus
Profilnr.	4890

Heimelshavar	Sigvald Kvinge
Adresse	Sleirsvegen 624
Postnr. stad	5986 Hosteland

Heimelshavar	Inga Margit Kvinge
Adresse	Nordkvingo 9
Postnr. stad	5981 Masfjordnes

Gnr/bnr	38/28
Bygningstype	Bustadhus
Profilnr.	3090
Heimelshavar	Gunnveig Kvinge
Adresse	Åbakken 2
Postnr. stad	5981 Masfjordnes

Gnr/bnr	37/7
Bygningstype	Uteløe
Profilnr.	5270
Heimelshavar	Venke Fredheim Ekren
Adresse	Austfjordvegen 1337
Postnr. stad	5981 Masfjordnes

8.6 Energi og miljø

Planforslaget medfører at det i større grad vert lagt til rette for mjuke trafikantar. Dette vil kunne medføre mindre bruk av bil langs veganlegget.

8.7 Støy

Det er i samband med planarbeidet ikkje utarbeidd støyfagleg vurdering. Dette på grunn av svært avgrensa trafikkmengde på vegstrekka. Planarbeidet er utarbeidd med bakgrunn i dårleg standard på eksisterande veg, og ikkje som følge av forventa auka trafikkmengde. Planen medfører ikkje auka trafikk på vegnettet og det er ikkje venta at planforslaget medfører auka støy frå trafikk.

8.8 Eigedomstilhøve

Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune er eigar av vegrunnen langs Fv 570. Planforslaget medfører at ein utvidar og ervervar veggrunn 1,5 meter frå topp skjering/ botn grøft.

Vegar i plankartet merkt med o_SV er offentlege

Vegar i plankartet merkt med f_SV er felles.

Vegar i plankartet merkt med SV er private.

8.9 Kulturminne

Planforslaget vil ikkje medføre konsekvensar for automatisk freda kulturminne. Det er eit SEFRAK registrerte bygg som må rivast som følge av planforslaget. Dette er bustadhus på gnr. 38 bnr. 28 SEFRAK nr. 1266 7 27. Huset er antatt oppført mellom 1875-1899. Bygget må rivast på grunn av nærheit til veg. Bygget ligg allereie svært tett til eksisterande veg. Ny veg er hovudsakeleg utvida på nordsida av huset, men det er likevel vurdert at bygget ligg så tett opp til vegen at det ikkje er eigna til bustadføremål.



Figur 30: Foto av bustadhus på gnr. 38 bnr. 28

Planforslaget vil også få konsekvensar for en del steingardar og murar langs Fv 570. Lengda på steingardar som vert fjerna som følge av planforslaget er steingardar som ligg innanfor berekna skråning/fyllingsutslag. Det er ikkje teke omsyn til eventuelle tilpassingar i anleggsfasen for å redusere inngrepa. På følgjande stader må delar av steingardar fjernast/setjast opp att ved etablering av opprusta veg:

Profil	Gnr./bnr.	Ca meter steingard som vert fjerna:
915	38/7	5
970	38/10	32
2350	38/1	13
2440	38/1	10
2500	38/10	5
4410	37/5 og 37/11	37
4450	37/5	6
4970	37/9	16
4990	37/5	13
5030	37/5	57
5085	37/5	45
5085	37/4	5
5135	37/5	14

8.10 Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører at stolpar for straumforsyning og vegbelysning må flyttast eller leggjast om. Dette gjeld i hovudsak lågspennettet. Det er ikkje vurdert konflikt mellom planforslaget og høgspennliner som går gjennom området.

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

9 Merknader / Innspel

9.1 Varsel om oppstart av planarbeid

Det har til varsel om oppstart av detaljregulering blitt mottatt 24 merknader. Av disse er 5 offentlige og 19 private.

Offentlige merknader:

Nr.	Avsender	Dato	Sending	Vedlegg (tal)
1.	Hordaland fylkeskommune v/ regionalavdelinga	06.01.2014	e-post	
2.	Noregs vassdrags- og energidirektorat	21.01.2014	Post	
3.	BKK Nett AS	26.01.2014	Post	1
4.	Statens vegvesen	28.01.2014	Post	
5.	Fylkesmannen i Hordaland	31.01.2014	e-post	

Private merknader:

Nr.	Avsender	Dato	Sending	Vedlegg (tal)
1.	Ruth Mjanger	05.01.2014	e-post	
2.	Leif Egil Kvinge	06.01.2014	e-post	
3.	Leif Birger Kvinge	07.01.2014	Post	2
4.	Leif Egil Kvinge	22.01.2014	e-post Post	
5.	Marine Harvest AS	24.01.2014	e-post	
6.	Kjetil Fjellby	24.01.2014	e-post	
7.	Lars Andås	28.01.2014	Post	2
8.	Ingebjørg Kv Hindenes	29.01.2014	e-post	
9.	Ruth Mjanger	29.01.2014	e-post	1
10.	Gisle Eriksen og Wiggo Eriksen	29.01.2014	e-post	2
11.	Torunn Kvinge for Gunnveig Kvinge	30.01.2014	e-post	
12.	Torunn Kvinge for Gunnveig Kvinge	30.01.2014	e-post	
13.	Erik Kvinge	30.01.2014	e-post Post	1
14.	Erling Minde	30.01.2014	e-post	
15.	Wenke og Øyvind Ekren	31.01.2014	e-post	
16.	Arne Heggertveit	27.01.2014	Post	
17.	Leif Birger Kvinge	31.01.2014	e-post	
18.	Jon Egil Einestrånd	31.01.2014	e-post	
19.	Ragnhild Tveranger og Vebjørn Kjerstad Aasgard	31.01.2014	Post	1
20.	Solveig og Ola Torleif Rønhovd	18.06.2014	e-post	

9.2 Samandrag av offentlege merknader

Nr.	Etat /avsendar	Hordaland fylkeskommune v/ Regionalavdelinga
1.	Adresse/postnr. stad	Postboks 7900/ 5020 Bergen
	Datert	06.01.2014
	Samandrag av merknad	<p>I planarbeidet ber fylkeskommunen om at følgjande vert teke omsyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Folkehelse – omsyn til mjuke trafikantar og barn og unges interesser • Landskap – Fjernverknad og landskapsverknader må dokumenterast og vurderast • Samferdsel – Kontakt Skyss for å avklare løysingar med kollektivtransport. • Kulturminne – Det er ikkje kjennskap til automatisk freda kulturminne, men er tidlegare gjort gravfunn på Nordkvingo og steinøkser. Det er også ei rekkje SEFRAK registrerte bygningar langs vegen som ein må ta omsyn til. • Planområdet har blitt synfara tidlegare på førespurnad og store delar ser greitt ut i forhold til kulturminneverdiar. Det kan likevel vere potensial for automatisk freda kulturminne. Fylkeskommunen varslar om at det kan bli stilt krav om arkeologiske granskningar i samband med planprosessen.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Planforslaget legg i større grad til rette for mjuke trafikantar. Det blir etablert utvida skulder som fortausløyising. Busstopp bli i større grad lagt til rette for trygg skuleskyss. • Landskap som tema er beskrive i planomtalen. • Konsekvensar for SEFRAK- registrerte bygg er beskrive i planomtalen pkt. 8.9 • Det er oversendt bestilling av arkeologisk synfaring/feltarbeid.
Nr.	Etat /avsendar	Noregs vassdrags- og energidirektorat
2.	Adresse/postnr. stad	Postboks 53/ 6801 Førde
	Datert	21.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Vegen passerar nær Kvingedalsvatnet og Sørkvingevatnet og kryssar utlaupselvene frå desse vatna. Det vet oppmoda om å legg vekt på å unngå utviding av vegen slik at det vert naudsynt med utfyllingar/inngrep i vatn og elver. Dersom inngrep ikkje er til å unngå må det gjerast greie for om det er knytt ålmenne interesser til vassdraga, og korleis inngrepa kan påverke desse t.d. fiskens frie gång, ålmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapeleg interesse, kultur og landskapsomsyn, jordvern, omsyn til flaum og skred osv. • Delar av vegstrekninga er skredutsett. NVE reknar med at skredfaren blir vurdert som del av planarbeidet.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Ein har ved utviding av vegen lagt vekt på å ikkje koma i konflikt med vatn og elver. Der vegen kryssar utlaupselvene er det lagt til rette for etablering av bru for å unngå utfylling i vassdraga. • Det er i planarbeidet ikkje utarbeidd skredfarevurdering. Skred mot veg er vurdert i ros- analyse og omsynssoner er lagt inn i plankart.
Nr.	Etat /avsendar	BKK Nett AS
3.	Adresse/postnr. stad	Postboks 7050/ 5020 Bergen
	Datert	26.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Innanfor planområdet har BKK Nett AS høgspenlinjer, høgspenningskablar og nettstasjon. Anlegga er oppført i medhald av områdekonsesjon • Ved omlegging av eksisterande høgspenningsanlegg må det avsettast trase for nye leidningar og kablar til nettstasjon. Kostnadene ved dette må berast av den som ønskjer å flytte høgspenningsanlegga. • Høgspenlinjer innanfor planområdet har normalt ei byggjeforbodsbelt på 16 meter, 8 meter frå kvar side av frå senter avhengig av faseavstanden. Det blir bedt

		<p>om at byggjeforbodsgrensa vert markert i plankart som trase for nærare angitt teknisk infrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Høgspenningskablar innanfor planområdet må takast omsyn til. Det kan byggjast inntil ein meter frå kabelgrøftene. Tilkomst til kabelgrøfter må ikkje forhindrast. • Ny nettstasjon må plasserast minimum ein/fortrinnsvis 3meter frå vegkant. Størrelse må vere 2,5 x 4 meter. • Spenningsnivå for leiðningsanlegget må ikkje påførast plankartet. Kraftleiðningar skal ha ei heilskapeleg utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysisk utforming. Parallele leiðningar i same trase skal teiknast som ein leiðning. • Det er viktig at eventuelle endringar og/ eller omleggingar av elektriske installasjonar vert tilkjennegitt på eit tidleg tidspunkt.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Teken til orientering • Teken til orientering • Byggjeforbodsgrensa er teken inn i plankartet. • Teken til orientering • Teken til orientering • Teken til orientering
Nr.	Etat /avsendar	Statens vegvesen
4.	Adresse/postnr. stad	Askedalen 4 / 6863 Leikanger
	Datert	28.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Vegprosjektet som tek sikte på oppgradering av Fv 570 mellom Einestrand og Nordre Kvinge er eit samarbeidsprosjekt mellom Masfjorden kommune og Statens vegvesen. Vegvesenet sine trafikale merknader vil vere det som vert lagt fram av Masfjorden kommune.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Teken til orientering
Nr.	Etat /avsendar	Fylkesmannen i Hordaland
5.	Adresse/postnr. stad	Postboks 7310 / 5020 Bergen
	Datert	31.01.2014
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkesmannen ber om at det vert teke omsyn til landbruksområde i den vidare planlegginga, og at ein unngår å byggja ned dyrka mark. Om dyrka mark blir nedbygd, må jordressursane sikrast vidare bruk gjennom føresegnene. • Det må utarbeidast ein oversikt over kor mykje dyrka mark som eventuelt vert omdisponert. • Landskapsverknader må vurderast. Fyllingar og skjeringar bør opparbeidast med gode kvalitetar, og då særleg i strandsona. • Fylkesmannen ser positivt på at tilhøva for mjuke trafikantar skal betrast.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Det er teke omsyn til landbruksinteressar så langt det let seg gjere. Konsekvensane for landbruk går fram av planomtalen. Det er i føresegnene sikra vidare bruk av jordressursane. • Dette er beskrevet i planomtalen pkt. 8.2 • Teken til orientering • Teken til orientering

9.3 Samandrag av private merknader

Nr.	Avsendar/namn	Ruth Mjanger
1.	Adresse/postnr. stad	Marikollen 18/5136/Mjølkeråen
	Datert	05.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/15
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Har nyleg kjøpt gnr. 38 bnr. 15. I plan for Skolten bustadfelt ligg det 2 bustadtomter nær vegen. Planarbeidet vil slik det ser ut påverke størrelsen på dei regulerte tomtene. • Masfjorden kommune har ikkje informert meklar om snarleg oppstart av

		planarbeid.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Førebels svar sendt 06.01.2014
Nr.	Avsender/namn	Leif Egil Kvinge
2.	Adresse/postnr. stad	Stallabrotet 15/ 5640 Eikelandssosen
	Datert	06.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/40
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Ønskjer informasjon om planarbeidet utanom planlagt kontordag 15.01.2014.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Førebels svar sendt 07.01.2014 Vart vist førebels skisser 09.01.2014
Nr.	Avsender/namn	Leif Birger Kvinge
3.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1139/ 5981 Masfjordnes
	Datert	07.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/42
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Har løyve frå Statens vegvesen til å nytte avkjørsel v/ Søre Kvinge bru. Føreset at vegen framleis kan nyttast av store kjøretøy. Har avlaupsleidning frå bustadhus på 38/42 som kryssar under Fv 570 som må takast vare på. Det ligg føre avtale med Masfjorden kommune om å legge avlaupsrør fram til kommunal avlaupsleidning i vegkryss mellom Fv 570 og veg til Søre Kvinge kai. I samband med utviding av fylkesvegen. Dette slik at regulerte bustader kan knyte seg på kommunalt avlaup. Reknar med at avtalen framleis står vd lag og at arbeidet kan utførast i samband med utviding av Fv 570. Reknar med at utvidinga av Fv 570 vil følge eksisterande trase og ikkje koma nærare bustadhus/tomter enn høgst nødvendig. <p>Vedlegg:</p> <ul style="list-style-type: none"> Løyve til utvida bruk av eksisterande avkjørsle Avtale om avlaup med Masfjorden kommune
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Avkjørsel er dimensjonert for lastebil Avlaupsleidningar m.m. vil bli del av detaljprosjekteringa. Sjå kommentar over. Vegen følgjer i hovudsak eksisterande veg, men vil kome noko nærare bustadhuset og regulerte tomter i Skolten bustadfelt. Utvidinga vert i hovudsak teke på nordsida for å unngå utfylling i elva frå Sørkvingevatnet.
Nr.	Avsender/namn	Leif Egil Kvinge
4.	Adresse/postnr. stad	Stallabrotet 15/ 5640 Eikelandssosen
	Datert	22.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/40
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Det er behov for å sikre vegen for fotgjengarar, har vert utsett for påkjørsel og er av den oppfatning at farten er for høg i forhold til vegens standard. Viktigaste tiltak er å sette ned fartsgrensene. Ved utbetring av vegn er rekkverk mellom kjørebane og gangbane sikraste alternativ. Fortau med fortauskant er det nest sikraste. Ei løysing med kvit stripe som skilje mellom kjørebane og gangbane prioriterar bilistar og gir liten sikkerheit for barn og andre fotgjengarar. Stripa vert fort svekka og er ikkje synleg på vinterføre. Utvida kjørebane freistar til større fart, og må kombinerast med nedsett fartsgrense. Fartsgrense bør veljast etter om det vert valt rekkverk (60-70km/t) eller kvit stripe (40-50 km/t) Vegen har liten trafikk, men trafikken kjem gjerne i puljar. Har ei mykje nytta hytte i området og ønskjer at tap av areal blir så avgrensa som mogleg. Vil sette fram krav om at det vert erverva nytt areal for å oppretthalde hytteeigedomens størrelse. Det gjennom flytting av grensepunkt. Tilkomst til fritidsbustaden er avgrensa på grunn av terrenget. Avhengig av

		<p>inngrep vil sti til fritidsbustaden i større eller mindre grad bli råka. Dette medfører at det evt. må settast opp gjerde eller etablerast ny tilkomst.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkerer ved Fv570 og ønskjer at parkeringsplassen vert oppretthaldt. Det må leggest til rette for 2 parkeringsplassar pr. fritidsbustad. Det må også sikrast tilfredstillande drenering ved parkeringsplassen. • Sti til båtplassar langs bekken og må oppretthaldast eller det må leggest til rette for tilkomst. • Tre som vert felt på eigedomen skal leverast tilbake for å bli nytta til ved.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Planen legg til rette for etablering av utvida skulder som fortausløyising. Vegen vert dimensjonert for 80 km/t, men faktisk fartsgrense vert fastsett i samband med detaljprosjektering av vegen. • Planen legg til rette for etablering av utvida skulder som fortausløyising. Det er ikkje regulert rekkverksrom eller kantstein mellom kjørebane og utvida skulder. I tilknytning til busstopp vil det bli etablert kantstein mot haldeplass/plattform. • Vegen er dimensjonert for 80 km/t, men faktisk fartsgrense vert fastsett i samband med detaljprosjektering av vegen. • Evt. grensejustering m.m. vert fastsett i samband med grunnnerv. Dette vil gå som eiga sak etter at reguleringsplanen er vedtatt. • Om eksisterande tilkomst vert fjerna, vil det bli sikra ny tilkomst. Dette vil bli gjennomført i samband med grunnnerv med påfølgjande anleggsfase. • Det er lagt til rette for parkering for fritidsbustader i tilknytning til eksisterande oppstillingsplass. • Dette vil bli avtala i samband med grunnnerv/anleggsfase.
Nr.	Avsendar/namn	Marine Harvest Norway AS
5.	Adresse/postnr. stad	Kvingo/ 5981 Masfjordnes
	Datert	24.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/2, 3
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Marine Harwest Norway AS avdeling Kvingo er etablert med setjefiskanlegg i Skuteviken på Kvingo. Som næringsaktør i distriktet er det positivt til betra infrastruktur. • Setjefiskanlegget har vassforsyning frå Sørkvingevatnet med tre leidningar på Ø700, Ø400 og Ø160 i tilknytning til demninga. • Vil påpeike følgjande forhold som må ivaretakast: <ul style="list-style-type: none"> - Setjefiskanlegget er avhengig av kontinuerlig vassforsyning. - Forureining i vassdraget må førebyggjast. - Vassleidningar må ikkje overdekkast eller kome i kontakt med vegfyllingar. - På førebels teikning C004 og C005 kan det synast som om vassleidningane i profil 2880-3050 ligg utsett til for nedfylling/sprenging. - Marine Harvest Norway AS kan diskutere ei eventuell omlegging av vassleidningstraseen dersom dette lettast gjennomføringa. • Ønskjer å bidra konstruktivt i både plan- og gjennomføring av prosjektet.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Teken til orientering • Teken til orientering • Det er i samband med framføring av opprusta veg teke omsyn til eksisterande leidningar. Det er langs delar av leidningsnett etablert mur for å unngå at vegfyllingar kjem i konflikt med vassleidningar. Vegen er også trekt noko lenger mot nord for å unngå fylling ned mot leidningsnett og elva. • Teken til orientering
Nr.	Avsendar/namn	Kjetil Fjellby
6.	Adresse/postnr. stad	Skolten 12/ 5981 Masfjordnes
	Datert	24.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/5
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Ser positivt på planarbeidet, men vil påpeike nokre forhold i samband med planarbeidet: <ul style="list-style-type: none"> - På førebels teikning C006 er det frå profil 4450 – 4570 teke mykje av flata nedfor driftsbygningen og våningshus til veg og busslomme. Ønskjer at meir av vegbana vert lagt på nedsida av eksisterande veg, der arealet er lite eigna

		<p>til landbruksfremål. Om vegen kan senkast vil ein unngå stor utfylling på nedsida av vegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - På profil C008 ved profil 5950 er det avkjøring til skogsveg. Ber om at denne vert teken med i planen.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> - Veggen er trekt lenger ut, men vil framleis medføre inngrep på nedsida av driftsbygningen. Busstoppet som var vist i førebels teikningar er erstatta med kantstopp for å redusere inngrepa. - Landbruksavkjørsle ved profil 5950 er teke med i planen.
Nr.	Avsendar/namn	Lars Andås
7.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1152 / 5981 Masfjordnes
	Datert	28.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/12
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Førebels skisser av veg tek areal av eigedomen på både oppsida og nedsida av eksisterande veg. På nedsida av vegen er det regulert tomt til forretning/service. Dersom planlagt veg tek areal av tomte er det ikkje mogleg å byggje den ut. Ber om at regulert tomt til forretning/service vert innløyst. • Har skogteig på nordsida av eksisterande veg. Ber om at det vert laga plass til å stå med traktor utanfor hovudvegen. <p>Vedlegg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kart med plassering av plass for traktor - Plankart for tomt til forretning/service
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Veggen er vist med vegfylling inn på delar av tomtearegulert til forretning/service. Utfyllinga går ikkje lenger enn byggegrense i gjeldande reguleringsplan. Evt. innløyning av regulert tomt til forretning/service vil gå som eigen sak ifm. grunnervvervsprosessen. • Det er i tilknytning til skogteigen 38/12 etablert oppstillingsplass/tilkomstveg i samband med felles avkjørsel til 38/21 og 37/30.
Nr.	Avsendar/namn	Ingebjørg Kv Hindenes
8.	Adresse/postnr. stad	Lokketomarka 10 / 5136 Mjølkeråen
	Datert	29.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/87
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Ber om at vegen vert lagt lenger frå eigedomen for å unngå skjering opp mot bustadhus/hage. • Bekymra for grunnristing under anleggsarbeid.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Veggen er ikkje lagt lenger frå eigedomen. Dette med bakgrunn i avkjørsle på motsatt side av fylkesvegen. Det er vist mur langs eigedomen for å redusere inngrepet mest mogleg. • Grunnristing under anleggsarbeid er ikkje del av planarbeidet, men vil bli fylgt opp i anleggsfasen.
Nr.	Avsendar/namn	Ruth Mjanger
9.	Adresse/postnr. stad	Marikollen 18 / 5136 Mjølkeråen
	Datert	29.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/15
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Tomter i tilknytning til plan for Skolten bustadfelt er ikkje vist i førebels skisser til veg presentert på open kontordag 15.01.2014. • Ber om at inngrep i tomt nr. 5. vert mest mogleg avgrensa og at vegskråninga vert utført på ein slik måte at ein framleis kan byggje på tomte med tilhøyrande utareal. • Er informert frå tidlegare eigar at det under planutgreiing for tofelts veg i 1992 var avtale at røyr og leidningar skule ligge i vegen. Viser til avtale som vedlegg til innspel frå Leif Birger Kvinge • Eksisterande avkjørsel går gjennom tunet til 38/42 for å koma fram til 38/15. Ved oppstart av næringsverksemd på garden kan det bli auka trafikk på den smale og bratte gardsvegen gjennom tunet. Etterspør vurdering om ei framtidig avkjørsel

		<p>kan gå frå profil 3000-3150 som går via det private byggjefeltet frå nord og vidare til 38/15, noko som ikkje vil påverke planutkastet. Dette forslaget er ikkje diskutert med private tomteeigarar.</p> <p>Vedlegg: - Kart over Skolten bustadfelt</p>
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Alle tomtene i planen for Skolten bustadfelt er ikkje oppmålt og dermed ikkje vist i grunnlagskartet. • På grunn av elva på sørsida av vegen er utvidinga i hovudsak lagt til nordsida av eksisterande fylkesveg. Planlagt utviding av vegen medfører at delar av bustadtomta vert redusert. Statens vegvesen / Hordaland fylkeskommune vil også erverve areal 1,5 meter utanfor topp skjering. Erstatning for evt. tapt areal vil gå som eigen ervervssak etter at reguleringsplanen er vedtatt. • Det vert ikkje planlagt leidningsnett i samband med reguleringsplanen, men dette vil vere del av detaljprosjektering og gjennomføring av veganlegget. • Det er lagt til rette for at eksisterande avkjørsel ved profil 2910 og 3310. Begge avkjørslene er tilpassa bruk for større kjøretøy. Det vert i planen for Fv570 ikkje teke med meir areal enn naudsynt og ei eventuell framtidig endring av tilkomstveg må avklarast med Masfjorden kommune/private grunneigarar.
Nr.	Avsendar/namn	Wiggo Eriksen og Gisle Eriksen
10.	Adresse/postnr. stad	Apalen 29 / 5915 Hjelmås
	Datert	29.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/30
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Eigedom 37/30 er overdratt frå Eilif V Eriksen til Gisle Eriksen og Wiggo Eriksen. • Skisser til ny veg viser store inngrep i privat hage. Det blir bedt om at plassering av veg vert revurdert. Ønskjer å få flytta vegen frå huset tilsvarande eksisterande vegskulder. Det er tilstrekkeleg ubrukt areal med solid steingrunn på motsatt side av vegen. Ny fylkesveg vil da ligge utanfor eigedomen, men avkjørsel og tilkomstveg vil medføre at sikt vert oppretthaldd. Dette skulle heller ikkje påverke radiusen på vegen. • Det ligg septiktank mellom huset og vegen som vil bli råka ved føreliggjande forslag. <p>Håpar det vert teke omsyn til innspelet da dette er ein eigedom som bli sterkt råka av vegutviding. Dette gjeld opparbeida hage i front av huset og at fylkesvegen kjem mange meter nærare huset.</p> <p>Vedlegg: - Flyfoto med førebels skisse av veg. - Skisse med innteikna ønska endring.</p>
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Teken til orientering • Planforslaget medfører at 37/30 og 38/21 samt tilkomst til skogsteig på 38/12 vert samla som ei felles avkjøring på 38/12. Avkjøringa medfører auka sikt og betre utforming. Dersom vegen vert flytta lengre sør vil det medføre større inngrep på eigedomar på sørsida av vegen ved at fyllinga vert langt større. Ei flytting av vegen vil medføre ein skarpare kurve. • Dersom avlaupssystemet vert råka vil dette erstattast. Dette vil bli del av grunnerverv / detaljprosjektering av veganlegget.
Nr.	Avsendar/namn	Torunn Kvinge for Gunnveig Kvinge
11.	Adresse/postnr. stad	Åbakken 2 / 5981 Masfjordnes
	Datert	30.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/28
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • I samband med open kontordag 15.01.2014 vart eigar gjort kjend med at huset på gnr. 38/28 er planlagt innløyst. Av omsyn til alder er det ønskjeleg å starte bygging av nytt hus så snart som råd. Det blir bedt om at Masfjorden kommune legg til rette for dette.

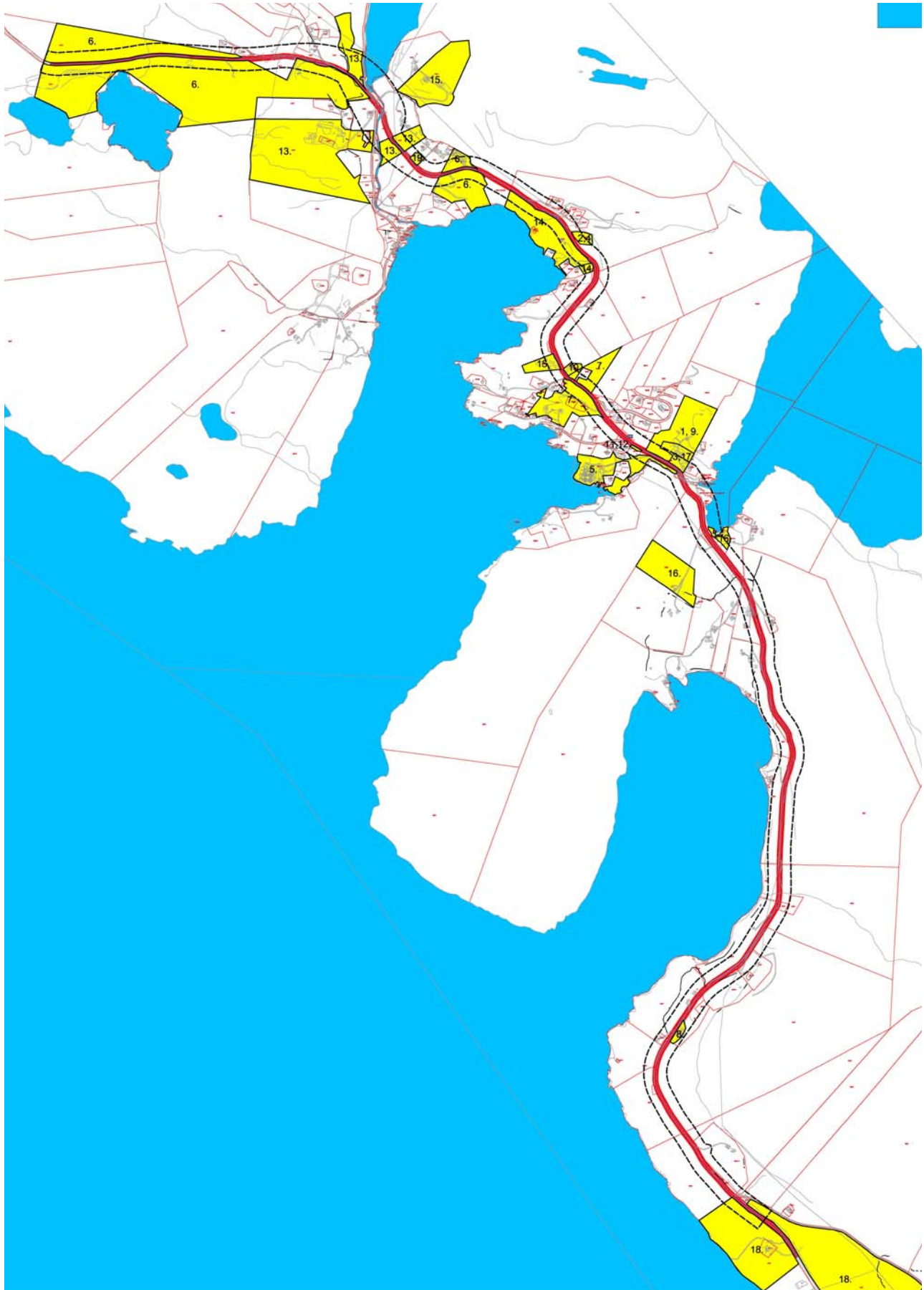
		<ul style="list-style-type: none"> Eksisterande bustadhus har stått på eigedomen lenge før det kom bilveg gjennom bygda. For å bøte på ulempene vegutbygging har medført tidlegar og vil kunne kome til å medføre, blir det bedt om at Masfjorden kommune kompenserar for tap av bustadtomt 38/28 gjennom å stille ei byggeklar tomt til disposisjon. Som erstatning for eksisterande bustadhus, blir det bedt om at kostnadene ved å bygge nytt hus av tilsvarande storleik på bustadtomt 38/101 vert dekkja fullt ut.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Huset er i planforslaget forslått rive. Det er gjennomført møte mellom grunneigar og Statens vegvesen. Dette vil gå som eiga sak. Sjå kommentar over. Sjå kommentar over.
Nr.	Avsendar/namn	Torunn Kvinge for Gunnveig Kvinge
12.	Adresse/postnr. stad	Åbakken 2 / 5981 Masfjordnes
	Datert	30.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/28
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Det er blitt opplyst at det er planlagt 80 km/t som fartsgrense gjennom bygda. Vidare skal to kjørefelt for bil utgjere 6-7 meter. Det er ikkje føresett separat gang- sykkelveg. Ber om at det innanfor den samla vegbreidda på 8 meter vert lagt til rette for areal for gåande som er tydeleg avgrensa frå biltrafikk. Stortinget har dei siste åra vedteke fleire dokument som vektlegg folkehelsearbeid. (1 Prop.90 L2010-2011) <<Lov om folkehelsearbeid>> vert det gjort klart at folkehelsearbeid er eit ansvar for heil kommunen. Fysisk aktivitet er ei viktig kjelde til helse og livskvalitet og for å førebyggje sjukdom. I planområdet er det få turmoglegheiter med unntak av å gå langs bilvegen. Utvida kjørebane vil medføre høgare fart. Med planar om bru over Masfjorden og Mjangervågen vil det medføre auka trafikk. Utan eit tydeleg avgrensa areal for fotgjengarar kan det vere farleg å ferdast langs vege.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Det er i planforslaget lagt til rette for ei utvida skulder som fortausløyising/gangareal. Det vert elles vist til plankart og planomtalen for utfyllande informasjon om prinsipp for fortaus-/gangløyisinga. Det vert vist til kommentar over. Det vert vist til kommentar over.
Nr.	Avsendar/namn	Erik Kvinge
13.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1336 / 5981 Masfjordnes
	Datert	30.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/2
	Samandrag av merknad	<p>Punkt nummerering viser til merking på vedlegg.</p> <ul style="list-style-type: none"> Pkt. 1 Stenging av avkjørsel ved profil 4650. Felles avkjørsel mellom profil 4700 og 4750. Opparbeiding av lokalveg parallelt med fylkesveg. Pkt. 2 Landbrusareal av svært god kvalitet. Minimere inngrep. Det må settast opp bakkemur og ikkje nyttast skråning, da det krev meir areal. Mur må gå høgare enn terrenget slik at ein får avflating av teigen mot mur. Dette for å kunne snu med traktor og reiskap. Pkt. 3 Avkjøring til Kvingedal og Heien er særdeles uheldig med tanke på jordvern. Dette er ein av dei beste teigane på Kvingo. Veg vil stykke opp teigen og medføre at den ikkje er drivverdig. Pkt. 4 Driv med fjørfeproduksjon som medfører rundt 50 vogntog på tunet kvart år. Det vert også nytta semitrailer. Avkjøring til gardstunet må dimensjonast for dette. Pkt. 5 Eksisterande avkjørsel og driftsveg viser ikkje i kartet. Denne må sikrast. Ved krysset på Nordkvingo er det oppstilling for avfallscontainer. Der bør sikrast ein god plass for denne i framtidig vegplan. Det er behov for å kunne parkere 2-3 bilar i området frå Bakken og Kvingedalen) Etterlyser vurdering av behovet for busshaldeplass både i krysset på Nord Kvingo samt ved profil 4450, når det skal opparbeidast gangareal langs traseen.

		Vedlegg - Kartutsnitt med avmerking av punktnummerering
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Avkjørselen ved profil 4670 er stengt og vegen vert lagt om til eksisterande avkjørsel ved profil 4720. • Området er i planen regulert med mur mot landbruksområda på nordsida av vegen. • Avkjøringa er flytta og lagt om lag til der eksisterande avkjøring ligg i dag. Jordbruksteigen vil i langt mindre grad bli råka av vegutvidinga enn i dei førebelse skissene. • Avkjøringa er dimensjonert for lastebil. • Det er lagt inn landbruksavkjørsle ved profil 5070 • Avkjøringa frå Kvingebakkevegen er lagt om og fell saman med gardsvegen til 37/2. Heving av fylkesvegen med ca 1,5 m og ny felles avkjøring medfører at oppstillingsplassen for avfallscontainere må flyttast dersom dei skal stå i direkte tilknytning til Fv 570. • Det er ikkje lagt til rette for parkering i området. • Det er lagt til rette for kantstopp ved profil 4950 og busslomme ved profil 5020. Ved profil 4500 er det lagt til rette for kantstopp.
Nr.	Avsendar/namn	Erling Minde
14.	Adresse/postnr. stad	Heiane 117 / 5131 Nyborg
	Datert	30.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/11 og 47
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Har kommentar til avkjørsel vist i skisseutkast ved profil 3900. Dagens løysing med avrenninga av overflatevatn skapar store problem for vedlikehaldet av privat veg. Problemet er vedvarande og medfører stadig utbetring av vegen ned til parkeringsplass. Problemet vil bli forsterka med utvida vegbane. Ønsker å få avlaupet endra meir i sørøstleg retning. • Kan i utlagt informasjon ikkje finne informasjon om Fv570 vi bli heva i området ved avkjørselen, men føreset at utbyggjar vil dekke meirutgifter ved heving av sjølve avkjørselen.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Evt avrenning og overvasshandtering vil bli del av detaljprosjektering av veganlegget. • Vegen vil bli heva ca 0,6 meter ved profil 3900. Ny/opprusta avkjøring vil bli etablert ved utbygging.
Nr.	Avsendar/namn	Wenke og Øyvind Ekren
15.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1337 / 5981 Masfjordnes
	Datert	31.01.2014
	Gnr. / bnr.	37/7 og 46
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> • I følgje presenterte skisser vil krysset bli heva. Dette medfører at ein må ta ein U sving når ein skal ned mot Kvingedalsvegen. Det blir fortsett drive landbruk og transport med lastebil. Er avhengig av å få store kjøretøy opp til garden. Det vert foreslått å utvide krysset så godt som mogleg. • Er også grunneigar av 37/46. Ønskjer at knausen inn mot lagerbygningen vert sprengt vekk. Sikt i krysset vil bli betre. Det er også moglegheiter for å ta i mot massar dersom det er masseoverskot. Det kan også vere aktuelt å ta i mot massar på 37/7. Ved behov for parkering av anleggsutstyr er dette mogleg på 37/46.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> • Krysset mot Kvingedal vil bli heva. Ein føreset å nytte om lag same avkjøringspunkt mot Kvingedal og over brua. Fylkesvegen er justert noko lenger frå Kvingedalsvatnet i forhold til dagens veg for å betre stigningstilhøva. Radiusen på avkjøringa er utvida for å kunne tilpassast større kjøretøy. • Delar av knausen vil bli fjerna. Evt. fjerning av knausen må avtalast med Statens vegvesen i samband med grunnerv. Dette vil gå som eiga sak etter at planforslaget er vedtatt. Sak vedrørande masseoverskot må avtalast med Masfjorden kommune/Statens vegvesen.
Nr.	Avsendar/namn	Arne Heggertveit
16.	Adresse/postnr. stad	Langarinden 116 / 5132 Nyborg

	Datert	27.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/9
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Trekkerøyr for vassleidning under eksisterande veg må ivaretakast. Ved utviding på 90- talet vart det lag trekkerøyr for vassleidning frå vatnet mot "Dalen" 38/8 og 9. Ved utfylling må trekkerøyret oppretthaldast/forlengast. Planert naustplass i Vassnaustdalen må oppretthaldast. Ved siste vegutbygging vart naustretten oppretthalden og vart som del av utbygginga planert vest for naust på 38/8. Dersom det vert naudsynt å fylle massar ned på nausttomta, vert det bedt om at erstatningsplass vert planert utanfor og merkt fysisk på staden. Dersom utbygginga ikkje fører til endringar for nausttomten er det ønskje om å få merkt denne fysisk.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> VA anlegg m.m. vil bli del av detaljprosjekteringa. Det er ikkje venta at planforslaget vil få konsekvensar for nausttomta. Evt. erstatning vil bli del av grunnervervet i etterkant av vedtatt plan.
Nr.	Avsendar/namn	Leif Birger Kvinge
17.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1139/ 5981 Masfjordnes
	Datert	31.01.2014
	Gnr. / bnr.	38/42
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Er interessert i eventuelle overskotsmassar ved utviding av Fv 570. Evt. som bytte for grunn som går med til vegutvidinga. Massane ynskjust nytta til bygging av veg til private tomter på 38/42 jmf. reguleringsplan for Skolten.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Evt. avtale om bruk av overskotsmassar må avtalst med Masfjorden kommune / Statens vegvesen.
Nr.	Avsendar/namn	Jon Egil Einestrånd
18.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 810 / 5981 Masfjordnes
	Datert	31.01.2014
	Gnr. / bnr.	59/1
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Ønskjer at avkjøring til Einestrånd ikkje vert mindre oversiktleg enn i dag. Ønskjer at overflatevatn og bekkar på oppsida av vegen vert?
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Avkjøring vil bli oppretthalden slik den ligg. Friskt i avkjørsler er vist på kartet. Avrenning og overvasshandtering vil bli del av detaljprosjektering av vegenlegget.
Nr.	Avsendar/namn	Ragnhild Tveranger og Vebjørn Kjerstad Aasgard
19.	Adresse/postnr. stad	Austfjordvegen 1309 / 5981 Masfjordnes
	Datert	
	Gnr. / bnr.	37/69
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Ønskjer felles avkjøring for 37/1 og 37/4 sør for 37/69 Ønskjer å flytte Fv570 lenger vekk frå husa for å få plass til felles avkjøring. Kan nytte del av 37/69 som er i plan med dagens fylkesveg til fellesavkjøring. <p>Vedlegg:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kart som viser ønska løysing.
	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none"> Avkjøringa ved profil 4670 er i planforslaget stengt. Eigedommen vil få ny tilkomst via felles avkjøring med 37/1 og 37/2 ved profil 4720.
Nr.	Avsendar/namn	Solveig og Ola Torleif Rønhovd
20.	Adresse/postnr. stad	Skolten 1 / 5981 Masfjordnes
	Datert	18.06.2014
	Gnr. / bnr.	38/71
	Samandrag av merknad	<ul style="list-style-type: none"> Utviding av vegen kan medføre skade på bunnledning/VA- anlegg og skråning. Får en bratt fjellvegg ned mot Fv 570. Krev at det blir tatt hensyn til støy og sikring. Sprengningsarbeid kan medføre sprekker i grunnmur, skade på bygg m.m. Krev erstatning dersom planen blir vedtatt. Vegen burde vert lagt på fyllmassar på nedsida av eksisterande veg.

	Kommentar til merknad	<ul style="list-style-type: none">• Evt omlegging av VA- anlegg vil bli gjennomført i samband med detaljprosjektering av veganlegget. Vegskråningar vil bli sikra under anleggsarbeid og permanent når veganlegget er ferdigstilt.• Sjå kommentar over.• Evt. erstatning for tap av grunn vil bli som eigen prosess gjennomført av Statens vegvesen.• Teken til orientering.
--	------------------------------	---

9.4 Merknadskart



10 Vedlegg

- Oversikt landbruk og kulturminne
- Teikningsliste