

Kristine Fluge og Haakon Aase

Litlebergen 29, 5919 Frekhaug

E-post: k-fluge@online.no

Telefon: 901 20 426

Meland kommune
Plan, utbygging og kommunalteknikk
Postboks 79,
5906 Frekhaug

**REGULERINGSPLAN FOR FV 245 FOSSE - MOLDEKLEIV, MED
OPPGRADERING AV FOSSEKRYSET – OFFENTLEG ETTERSYN.
MERKNAD TIL PLANOMTALE – HØYRINGSFRIST 16/2-19 - FRÅ
KRISTINE FLUGE OG HAAKON AASE, GNR 26, BNR 5 M.FL.**

Me viser til Planomtale frå Statens Vegvesen, PlanID:125620160012 og til Meland Kommune si føresegn, jfr. plan- og bygningslovens (PBL) § 12-7, av 31.10.2018.

Innleiing

Denne planen har etter vårt syn to hovudaspekt. Det eine gjeld tiltak for å betra trafikktryggleiken, særleg for «mjuke trafikantar». Et andre aspektet ved planen er å leggja til rettes for *ein kraftig trafikkvekst – eit vesentleg auka volum av biltrafikk*. Det fyrste aspektet ser vi på som eit viktig og legitimt omsyn. Den andre sida ved planen står i motstrid til vesentlege verdiar og omsyn. Det gjeld m.a. omsynet til miljø og klima, til landbruksareala og jordvernet, til natur- og landskapet og til lokalsamfunna og grendene denne vegen passerer.

Nedanfor vil vi kommentera verknader for

- Grenda Litlebergen
- For landbruksareala generelt
- For vårt eige bruk spesielt
- For langsiktige verknader på miljø og klima

Vi legg skildrar mest detaljert verknadene for vårt eige bruk, det tyder ikkje at dei andre momenta er mindre viktige.

Me ser at både Statens Vegvesen og Meland Kommune har teke til seg at garden vår vert utsett for store inngrep, og bae partar kjem med merknader som me er glade for. Dette gjeld både kompensasjon av tapt landbruksareal gjennom landbruksutviding LL1, flytting av busstopp, tilrettelegging av areal slik at me fritt kan nytta areal heilt inntil grøftekant både på vegside og gang- og sykkelvegside, og at planeringa skal

utformast med ein helling på 1: 10, samt at reetablering til dyrka mark eller opphavlege føremål skal skje etter avtale med grunneigar/oss. Me ser også at både gjerde og grunder skal erstattast (det skulle berre mangla!).

Me vil i tillegg særleg peika på Meland Kommune si føresegn § 3.3, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 og 6.1.

Trass i dette, har me framleis ankepunkt mot planen.

1. Planen legg opp til ei vegutbygging med generelt for store dimensjonar/for høg standard for. Vegen kryssar garden vår. Den går bokstaveleg tala gjennom tunet vårt. Dimensjonen på utbygginga står ikkje i samsvar med dette.
2. Landskapet vil få store visuelle endringar ved utviding av vegen i den målestokken som SVV legg opp til.
3. Spesifikt om byggjeperiode knytt til gardsdrift.

Til punkt 1.

- Planen legg opp til ei vegutviding som føreset stor auke i trafikk. Dette står i motstrid til miljøomsyn med tanke på framtida, både når det gjeld forureining og det å legge meir dyrkbar mark under asfalt. Dette er ikkje berekraftig for framtida. Me meiner at vegeigar, dvs. Hordaland Fylkeskommune må avgjera at det må leggjast andre prinsipp til grunn enn den vegnormal for to-felts veg som planen tykkjest å byggja på. Me meiner at eitt-felts veg er godt nok på store delar av strekket, med tilrettelegging av gode høve for forbikøyring (møteplassar).
- Fleire av kommentarane frå førre runde viste til at fartsgrensa ikkje må vera høgare enn 50 km/t. SVV viser til at det ikkje er SVV som fastset dette, men fartsgrense og vegstandard heng nøye saman! Dersom ein planlegg utbygging med vegstandard som er **dimensjonert** for ei fartsgrense på 60 km/t, er det all grunn til å rekna med at fartsgrensa også blir det i etterkant. Vert vegen planlagd for 60 km/t vert også krava til utforming og dimensjonering deretter. Difor må utbygginga ikkje ta høgde for ein vegstandard med større fart enn maksimum 50 km/t, men også med klare unntak for strekkjer som skal ha lågare fartsgrenser enn 50 km/t.
- Fartsgrense og vegstandard heng også nøye saman med kva **normal for gang/sykkelsti** ein vel. På veg med redusert fart kan det gjerne nyttast fortau (1,5 - 2 m) eller fortau + sykkelveg (total 3,5 meter) i staden for gang og sykkelveg på 6 meter (rabatt 3 m + gang- og sykkelveg 3 m) eller 4,5 meter (rabatt 1,5 m + gang- og sykkelveg 3 m). På bakgrunn av dette vil me framleis hevda at det er mogleg og ynskeleg å planleggja for ein vegstandard som tillèt fortau (evt. fortau + sykkelveg) i det partiet av vegen som går langs bøen vår. At det er mogleg å gjera unntak for normal breidd på gang- og sykkelveg har me døme på Flatøy. Der har ny gang- og sykkelveg ei breidd på 2,4 meter i det smalaste partiet (levegg på eine sida, rekkverk mot køyrebane på andre sida, fartsgrense 70 km/t).
- Me kan ikkje få understreka nok at ein ved utbetring av ein kryssande veg gjennom ein gard tek omsyn til at den nettopp er det: **Ein veg som kryssar eit gardstun!** Her må vera låg fart, fartsdumpar, tilrettelagt for at både folk og fe

kan ferdast trygt. Garden har lege her i fleire hundre år. Garden Sundet (Gnr. 26) er første gong nemnd i dokumenterte kjelder i 1522 (Bygdebok Meland, band 2). Vegen er ny. Me meiner vegen må tilpassa seg garden og grenda og ikkje omvendt.

- Me vil påpeika (sjølv om me veit at det ikkje høyrer inn under SVV) at me har ein unik sjanse til å etablere eit framtidretta system for persontransport: Me har stor busetnad langs sjøen, og fleire kaiområde som med moderate investeringar kan tilpassast persontrafikk med hurtigbåt. Dersom me skal planleggja medvite for framtida, må me våga å tenkja i andre banar enn breiare vegar og auka biltransport.
- Me vil også påpeika arealbruken ved omlegging av kryssa i Midtsundet, Nordsundet og parkeringsplassane som er tenkt der (45 stk.). Igjen er dette etter vårt syn overdimensjonert og står i strid med klare miljøomsyn. Her legg ein altså opp til at ein skal ha ei voldsom auke i biltransport fram til eit friluftsområde. Og det etter at ein har laga gang og sykkelveg på heile strekket frå Fosse til Moldekleiv, i tillegg til at det kanskje burde vore satsa meir på at utvida kollektivtransport fram til eit busstopp som allereie i dag ligg ved gangvegen opp mot Krossfjellet. Ein parkeringsplass til 45 bilar verkar heilt meiningslaust. Til samanlikning har parkeringsplassane ved blandeverket på Flatøy ca. 25 + 27 + 3 handicap-plassar. Er det slike dimensjonane ein ser føre seg at det er trong for? Og kva med dei utvegane til parkering som alt finst i nærleiken? På Litlebergen og ved Betel på Moldekleiv, i makeleg og fin gangavstand.

Til punkt 2.

- Litlebergen har vore og er også i dag eit levande lokalsamfunn. Vi kjenner oss difor ikkje heilt att i SVV si skildring av staden vår. I Planomtalen «Lokalt Landskapsbilete» s. 35 står følgjande å lesa:»...*Ved Litlebergen kjem ein til eit tettare utbygd område, med naust, sjøhus og fritidsbustader, men og ein del einebustader*». I denne utsegna tolkar vi at Litlebergen hovudsakleg vert sett på som eit område knytt til fritid. På Litlebergen er det 23 einebustader (om me har talt rett) og eit landbruksareal fordelt på fleire bruk, og det er etter vårt syn meir enn «*ein del*». Og som sagt har det vore busetnad her i lang tid. Dette må det også takast omsyn til ved den estetiske utforminga av vegen. Me tenkjer her særleg på strekkja frå Ådlandsvegen 152 til 118 (Teigane). Slik me har forstått skal vegen utvidast mot vest, altså vert det høge skjeringar, kanskje gråsteinsmurar om me har lese rett. I dag går terrenget fint og grønt heilt ned mot vegen. Utbygginga vil utgjera ei stor visuell endring som per i dag er vanskeleg å sjå føre seg. Me har ikkje sett teikningar/profilar av korleis SVV tenkjer seg dette, høgde på skjering, evt. murar osv. Me kan ikkje skjønna anna enn at det vil verta store landskapsmessige endringar. Det same gjeld også i dalen frå Sundet mot Midt- og Nordsundet som no vil få ein heilt annan karakter – store delar lagt under asfalt. Dette landskapet har vore eit samanhengande landbruksareal frå Litlebergen til Moldekleiv (omtala av fylkesmannen i Hordaland si landbruksavdeling som «*ein grøn streng*»), og vil med ei berekraftig framtidsplanlegging framleis kunna vore det. Då må vekst

erstattast med måtehald. Ein eittfelts veg gjev rikeleg køyrebreidde gjennom Litlebergen, opp Midtsundbrekka og vidare. Ein eittfelts veg gjev redusert fart og med det større tryggleik.

- I planen er nemnt bevaring av tørrmur i profil 800. Me vil minna om at her minst er to store tørrmura vegmurar som må bevarast. Éin ovanfor Jektevika og éin ovanfor Litlebergen Båtforening (gamle smørfabrikken). Begge desse anlegga er viktige vegminne. Dei er bygde på 1950-talet med den tids krav og teknologi, men har likevel tolt ei stor meirbelastning ved auka trafikk og store køyretøy.

Til punkt 3.

- Anleggs og riggområde i byggjeperioden ser ut til å liggja på begge sider av vegen på egedomen vår. Meland Kommune har i si føresegn påpeika at denne perioden ikkje må leggjast til slått- og beitesesong. Dette kan vi skriva under på. Vi må også påpeika av vi driv sauehald med utegangarar (gammalnorsk spælsau) og med sauefjøs som har standard med tanke på det, dvs. open dør ut til beiteområde knytt til fjøs slik at sauene kan gå fritt ut og inn også i vinterhalvåret. **Dette vil ikkje vera mogeleg dersom beiteområdet knytt til fjøsen skal vera rigg/anleggsområde i byggjeperioden.**
- Me kan ikkje finna at det er nemnt nokon stad, men høgdenivået på vegen gjennom egedomen vår må ikkje opp.
- Planen legg opp til ny vegtilkomst til 26/25 og stenging av eksisterande veg. Eksisterande veg må ikkje stengast for gardsdrifta. Me har traktor i garasje på nedsida av fjøsen mot veg (tidlegare møkhus) og det vil vera sær sars uheldig og tungvint for oss om me først må køyra opp bakken og deretter rundt naboløa for å koma ut på fylkesvegen. Evt. må vegen lukkast med bom som me må kunna opna, og det må vera mogleg å nytta vegen til gangveg, tohjulstraktor, trillebår m.m.
- Me kan ikkje sjå nokon stad at det er teke høgde for at me, trass i at byggjeperiode skal leggjast utanom beite- og haustesesong, kan koma til å verta råka av mangel på beiteområde og mindre vinterfor, t.d. ved at byggjeperiode vert flytta, eller isåing av attdyrka område vert sein og gjev lite oppvekst før hausting. Dette må løysast i dialog med oss.
- Me vil påpeika at me per i dag leiger/nytter innmark/beitemark til dyra på gnr. 26 bnr. 1. Dette området er også lagt ut til rigg og anlegg i byggjeperioden, og store delar av det går med til sjølve utvidinga av vegen.

Konsekvensar for miljø, klima og ei berekraftig utvikling

Ein samlande karakteristikk for det planframlegget som ligg føre, er for store dimensjonar, for store inngrep, mangel på måtehald, basert på ei rein vidareføring av rådande tendensar på transportområdet, dvs. stadig auka vekst i biltrafikken. Ei slik planlegging er, etter vårt syn, ikkje i samsvar med ei berekraftig tilnærming. Motstykket til dette vil vera nøysemd, måtehald og vilje til å bremsa skadelege utviklingstendensar.

Vegutvidinga det er lagt opp til, vil gjera ei større utvikling av byggjefelt mogleg. Det er ikkje berekraftig. Ei moderat og varsam utbygging i dei ulike bygdelag vil vera positiv for lokalsamfunn. Nye feltutbyggingar vil ikkje det. Dersom det likevel blir opna for ei vesentleg auke i bustadbygginga, kan eit evt. auka transportbehov kunna dekkast ved etablering av båtruter, slik det er argumenter for ovanfor. Denne løysinga blir ofte møtt med argumentet om at også båtar forureinar. Det er rett, men samstundes skjer det ei rivande utvikling av fartøy som forureinar mindre, og det er trass i alt tale om *kollektiv* transport, noko stort sett heile det politiske miljøet seier skal prioriterast.

Når det no vert søkt om at Nordhordland skal vera eit *biosfæreområde*, ja, faktisk Noregs fyrste UNESCO biosfæreområde, er det ein ekstra grunn til at alle handlingar blir målte og vegne i eit berekraftsperspektiv. Heilt uavhengig av dette er det viktig at alle tiltak blir vurdert i høve til verknader på klima og miljø. Det er ikkje på dei store konferansane klimaet vårt blir berga, men i dei titusenvis av større og små avgjerder vi tek, avgjerder som har konsekvensar for framtida.

Når vi i dag snakkar om matjorda og om landbruksareala, handlar ikkje det primært om det landbruket vi ser rundt oss i dag. Det er dessverre slik at ein god del gammalt landbruksareal er kome ut av drift. Vi må tenkja på matforsyninga og velferda for våre barnebarn og deira etterkomarar.

Trass i at vi ser i planframlegget visse konsesjonar til landbruket, representerer det i sin heilskap eit stort inngrep i landbruksareala. Vi tenkjer ikkje då berre på vårt eige bruk, men på dei gamla opparbeidde landbruksareala i heile det området som reguleringsplanen omfattar.

Vår konklusjon er at planen må skalerast kraftig ned. Dei såkalla «normalane» må vika for konkrete og kloke vurderingar som tek dei nødvendige omsyn til folk, landskap, lokalsamfunn og miljø.

Vegeigaren, fylkeskommunen, i samarbeid med Statens vegvesen, har høve til å gjera «fråvik» frå normalane, og det bør absolutt gjerast i dette høvet.

Frekhaug 16.02.19

Kristine Fluge (s)

Haakon Aase (s)