



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

PLANSKILDING



Elin Basset, Statens vegvesen

Fv 57 - gang-/sykkelveg Skodvin - Vågseidet PlanID 1263-201406

Parsell: Skodvin - Vågseidet

Kommune: Lindås kommune

Føreord

Statens vegvesen Region vest legg fram forslag til reguleringsplan for utbygging av gang- og sykkelveg langs fv. 57 frå Skodvin til Vågseidet i Lindås kommune jf. plan- og bygningslova §12-10.

Statens vegvesen utarbeider og fremjar utkast til reguleringsplan, i tillegg til å melde oppstart av planen. Lindås kommune er planstyresmakt og har ansvar for den formelle handsaminga av planforslaget.

Planforslaget vert handsama etter plan- og bygningslova sine reglar, med følgjande forventa saksgang:

- Planen vert handsama politisk i Lindås kommune, og det vert gjort vedtak om å leggje planen ut til høyring og offentleg ettersyn. Vedtaket vert kunngjort i lokalavisa. Planen vil liggje ute til offentleg ettersyn i 6 veker. Høyringsfrist vil gå fram av kunngjeringsa. Involverte grunneigarar og offentlege partar vil verte tilskrevne.
- Etter høyringsfristen vil merknader som kjem inn verte kommentert og vurdert av Lindås kommune og Statens vegvesen. Eventuelle planendingar kan bli innarbeidd som følgje av merknadene. Etter dette vil planen bli teken opp til 2. gangs politisk handsaming i kommunen.
- Planen vert vedteken politisk i Lindås kommune. Vedtaket vert gjort kjent i lokalavisene med opplysningar om adgang til klage og tilhøyrande tidsfristar. Involverte grunneigarar og offentlege partar vil verte tilskrevne.

Planforslaget inneheld følgjande:

- Reguleringsplankart, datert 15.11.2017
- Reguleringsføresegner, datert 15.11.2017
- Planskildring (dette dokumentet), datert 15.11.2017
- Vedlegg (teikningshefte, fagrapportar, ROS-analyse, VA-rammeplan), sjå elles liste sist i dokumentet

Planforslaget ligg i papirutgåve på rådhuset i Knarvik. Dokumenta ligg også i digital form på:

- Lindås kommune si nettside <https://www.lindas.kommune.no>
- Statens vegvesen si nettside: <https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv57skodvin>

Planforslaget er utarbeidd av Statens vegvesen Region vest i tett samarbeid med Lindås kommune med bidrag frå Asplan Viak, Rambøll, Sweco, UniMiljø og Norconsult.

Statens vegvesen Region vest

15.11.2017

1. Nøkkelopplysningar	3
2. Bakgrunn og føringar	3
3. Planprosess og medverknad	4
4. Gjeldande planstatus og overordna retningslinjer	6
4.1 Overordna føringar og statlege planretningslinjer	6
4.2 Regionale planar og føringar	7
4.3 Regional transportplan Hordaland 2018–2029	7
4.4 Kommunale planar	8
5. Skildring av planområdet (situasjonen i dag)	10
5.1 Lokalisering og planavgrensing	10
5.2 Veg og trafikk	12
5.3 Ulukker	13
5.4 Teknisk infrastruktur	14
5.5 Landskapsbilete	16
5.6 Nærmiljø/friluftsliv	19
5.7 Geologi og geoteknikk	21
5.8 Naturmangfald	22
5.9 Naturressursar	24
5.10 Kulturmiljø	26
6. Skildring av forslag til detaljregulering	30
6.1 Generelt	30
6.2 Planlagt arealbruk	31
6.3 Tekniske føresetnader	33
6.4 Nærare skildring av planstrekninga	46
7. Verknader av planforslaget	52
7.1 Trafikktryggleik	52
7.2 Landskapsbilete	52
7.3 Nærmiljø og friluftsliv	52
7.4 Kulturminne og kulturmiljø	54
7.5 Naturmangfald	55
7.6 Naturressursar	57
7.7 Støy	58
7.8 Massehandtering	59

7.9 ROS-analyse	60
7.10 Luftforureining	60
7.11 Forureining til vatn og grunn	61
7.12 Helse, miljø og tryggleik/ Føkehelse	61
8. Gjennomføring av forslag til plan	62
8.1 Framdrift og finansiering	62
8.2 Kostnader	62
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	62
8.4 Tryggleik, helse, arbeidsmiljø og Ytre miljø-plan for byggefasen	63
9. Grunnerverv	70
10. Samandrag av merknader	71
11. Vedlegg	84
12. Litteraturliste	85

1. Nøkkelopplysningar

Tabell 1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Område	Fv. 57 med gang- og sykkelveg frå Skodvin til Vågseidet
Gardsnamn/adresse	Lindåsvegen
Gnr./bnr.	94/10 m/fleire
Tiltakshavar	Statens vegvesen
Grunneigarar (sentrale)	Hordaland fylkeskommune
Plankonsulent	Statens vegvesen m/fleire
Den nye planen sitt hovudformål	Etablering av ny gang- og sykkelveg og omlegging av køyreveg
Planområdet sitt areal i daa	Ca. 334
Aktuelle problemstillingar (støy, høgder for bygg, o. l.)	Arealbeslag, naturmangfald, kulturminne
Ligg det føre varsel om motsegn? (j/n)	Nei
Krav om utgreiing av konsekvensar (KU) (j/n)	Nei
Kunngjering om oppstart, dato	Oppstart av planarbeidet vart annonsert i 14. januar 2015 i Nordhordland og Strilen og utvida varsling 16. januar 2017 i Nordhordland, Strilen og BT
Fullstendig planforslag mottatt, dato	
Er det halde informasjonsmøte? (j/n)	Ja, det er avhalde informasjonsmøte i Lindåshallen 29. januar 2015

2. Bakgrunn og føringar

Planarbeidet gjeld etablering av tilbud for mjuke trafikantar langs fylkesveg 57 frå Skodvin til Vågseidet. Strekinga er på om lag 3,2 km. Vegen har ei fartsgrense på 80 km/t med unntak av to strekingar ved Skodvin skule og Vågseidet, der fartsgrensa er 60 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er i overkant av 4000 køyretøy, med ein del tunge køyretøy (13 %).

Sør for planområdet er Skodvin knytt til Konglevoll med ein 1,4 km lang gang- og sykkelveg. Denne ligg på austsida av fv. 57. Nord for planområdet, mellom Vågseidet og Lindås tettstad, går (i tillegg til fv. 57) fv. 398 Fjellangersvingane (*gamlevegen*). Denne vegen kan nyttast av gåande og syklande då trafikkmengda her er låg og fartsnivået er på eit akseptabelt nivå. Frå Lindås tettstad vidare nordover til Mongstad er det sett i gang arbeid med reguleringsplan for å vidareføre gang- og sykkeltilbodet.

Skodvin skule er i dag ein privat montessoriskule med om lag 70 elevar. Skulebarna er ei viktig målgruppe for tiltaket.

Planen skal sikre god kopling mot tilgrensande vegnett for mjuke trafikantar. Ved Skodvin skule er det planlagt ei gangbru for planfri kryssing av fv. 57, slik at gang- og sykkelvegen frå Konglevoll koplast saman med den nye gang-sykkelvegen i dette prosjektet. Utbetring av kryss og avkøyrslar, og sanering av nokre avkøyrslar på fv. 57 er naudsynt og er ein del av tiltaket.

Utbetring av busshaldeplassane som ikkje innfrir krava i gjeldande normalar er inkludert i planen og det skal etablerast gangtilkomst mellom haldeplassane og gang- og sykkelvegen.

Det er og lagt inn forslag om etablering av ein kommunal parkeringsplass i tilknytning til Skausnøya friluftsområde.

Effektmål for tiltaket er:

- Separat tilbod for gåande og syklende
- Trafikksikker veg i samsvar med krav til utforming gitt i handbok N100
- Utbetring av kryss og avkøyrslar, og sanering av avkøyrslar
- Bidra til å auke sykkelandelen til 8 % jf. Nasjonal Transportplan (NTP)

Den Trondhjemske postvei (postvegen) grensar til tiltaket. Planen skal sikre postvegen som kulturminne og leggje til rette for betre tilkomst til postvegen.

I teikningsheftet og på planteikningane er profilnummereringa delt i to. Første del strekkjer seg frå Skodvin skule til Løtveit (gnr./bnr. 99/7). På denne strekninga blir det ikkje endringar på fylkesvegen. Profilar på denne strekninga vert i planskildringa og føresegnene skrivne med ein a før profilnummereringa (Pr. a0– a2100). Frå Løtveit til Vågseidet vert bokstaven b nytta (Pr. b0–b1250).

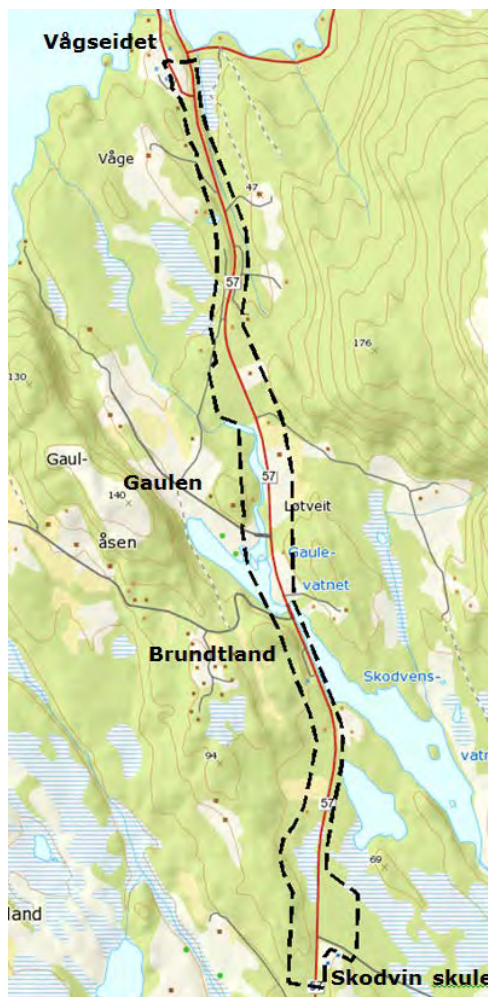
Planarbeidet utløyser ikkje krav om konsekvensutgreiing og planprogram, jf. Forskrift om konsekvensutgreiing §2 og §3, sjå KU-notat vedlegg nr. 16.

3. Planprosess og medverknad

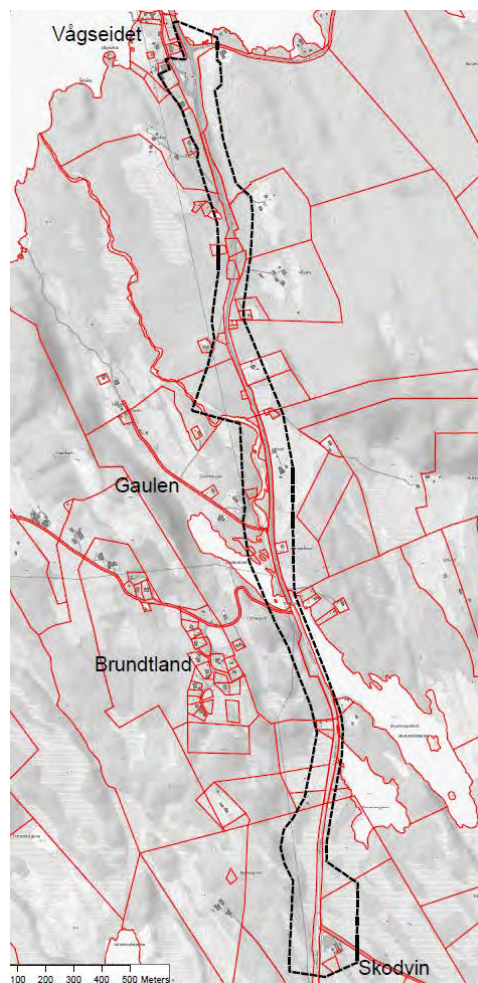
Med heimel i plan- og bygningslova § 3–7 og § 12–8 varsla Statens vegvesen oppstart av reguleringsplanarbeid for fv. 57 Skodvin – Vågseidet i januar 2015. Oppstart av planarbeid vart varsla med brev til råka naboar og offentlege instansar 12. januar 2015. Varselet vart også kunngjort med annonse i avisene Strilen og Avisa Nordhordland 14. januar 2015. Frist for merknader vart sett til 13. februar 2015 og det kom inn 16 merknader.

I samband med varsel om oppstart vart det også arrangert informasjonsmøte i Lindåshallen 29. januar 2015, kl. 1800. Det møtte om lag 50 personar på møtet.

Det har vore trong for å gjere mindre justeringar av oppstartsgrensa grunna mellom anna tilpassing av tiltaket til den Trondhjemske postvei. Utviding av grensa vart varsla til råka naboar og offentlege instansar 9. januar 2017, med merknadsfrist 7. februar 2017. Varselet vart òg annonsert i Strilen, Avisa Nordhordland og BT. Det kom inn 5 merknader i 2017.



Varslingsgrense ved oppstart av plan (2015)



Utvida varslingsgrense (2017)

Alle merknader og dokument som kom inn i samband med at Statens vegvesen varsla oppstart av planarbeidet er samanfatta og kommentert i kapittel 8. Innspel i sin heilskap ligg i vedlegg nr. 14 og 15.

4. Gjeldande planstatus og overordna retningslinjer

4.1 Overordna føringar og statlege planretningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge sine interesser

Føremålet med retningslinjene er at alle etter lova skal ta omsyn til barn og unge i si planlegging. Dei skal leggje til rette for gode bustadmiljø og gode oppvekst og levekår.

- Styrke og gjere synleg barn og unge sine interesser i all planlegging og byggesakshandsaming etter plan- og bygningslova
- Gje kommunane betre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i planlegging og byggesakshandsaming
- Gje eit grunnlag for å vurdere saker der barn og unge sine interesser kjem i konflikt med andre omsyn/interesser

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

I høve til retningslinjene skal ein i planprosessen mellom anna

- Vurdere tilkomst i planområdet for å ivareta universell utforming i all planlegging etter plan- og bygningslova.
- Vurdere trong for å lage særskilte retningslinjer og/eller føresegner om universell utforming i den enkelte planen.
- Syte for at relevante organisasjonar, brukargrupper og enkeltpersonar får høve til å ta del i planprosessen, slik at synspunkt, kunnskap og erfaringar kjem fram.
- Sikre at dei vurderingane som er gjort i høve til punkta over vert dokumentert.

Vidare skal ein i størst mogeleg grad oppfylle følgjande krav til fysisk utforming (utdrag)

- Transportinfrastruktur vert utforma og lagt til rette slik at den kan brukast av alle, i så stor utstrekning som mogeleg.
- Uteareal, som felles uteareal i tilknytning til bustadhus, uteareal for skular og barnehagar, fellesområde, offentlege område m.m., planleggjast utforma med tilfredsstillande adkomst for alle, og slik at områda er brukbare og gir høve til at alle kan drive aktivitet.

Naturmangfaldlova

Når ein plan rører ved natur skal konsekvensane for biologisk mangfald vurderast i høve til Naturmangfaldlova §§ 8 – 12.

Vassressurslova

Har som føremål å sikre forsvarleg bruk og forvaltning av vassdrag og grunnvatn. Å unngå skade på vassdraget samt å oppretthalde kantvegetasjon er her sentrale omsyn.

Drikkevassforskrifta

Har som formål å beskytte helsa til menneske. Grenseverdiar skal sikre at drikkevatnet er helsemessig trygt.

Nasjonale mål – kulturminne og kulturmiljø

Det er eit nasjonalt mål at tap av verneverdige kulturminne og kulturmiljø skal minimerast. Offentleg forvaltning har eit særskilt ansvar for å sikre at dei nasjonale måla for kulturminnepolitikken vert oppfylt. Kulturminnelova er det sentrale lovverket for å beskytte kulturminne og kulturmiljø gjennom freding. I planarbeid er plan- og bygningslova det viktigaste verkemiddelet for å sikre kulturminne som ikkje er freda, og kommunane har difor eit særleg ansvar med å sikre kulturminne i arealplanar gjennom bruk av omsynssoner og føresegner.

Nasjonal verneplan for vegar

Den Trondhjemske postvei på strekninga Trælevikja – Vågseidet er valt ut i Statens vegvesen sin nasjonale verneplan (*Nasjonal Verneplan for vegar, bruar og vegrelaterte kulturminner, 2002*) til å representere traseen for postvegen i Hordaland (ID 164). Det er berre tre strekningar av heile postvegen som er med i verneplanen (dei to andre ligg i Møre og Romsdal og i Sogn og Fjordane). Når det gjeld desse strekningane, seier verneplanen at «*det er svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart i fremtiden*» og at «*spesifikke vernebestemmelser skal utarbeides*». Strekninga er eit statleg listeført kulturminne med nasjonal verdi.

4.2 Regionale planar og føringar

Regionale planar som det må takast omsyn til:

- Regional plan for folkehelse 2014–2025 – fleire gode leveår for alle
- Regional kulturplan 2015–2025
- Regional plan klima og energi
- Regional plan for vassregion Hordaland

4.3 Regional transportplan Hordaland 2018–2029

Regional Transportplan (RTP) har skildra situasjonen i dag og kva for transportmessige utfordringar Hordaland står overfor i løpet av planperioden (2018–2029). Planen gjer vidare greie for kva mål og strategiar ein legg til grunn for dei ulike plantema, og kva tiltak som bør setjast i verk for å utvikla eit betre transporttilbod.

Planen skal leggje grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som han skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde.

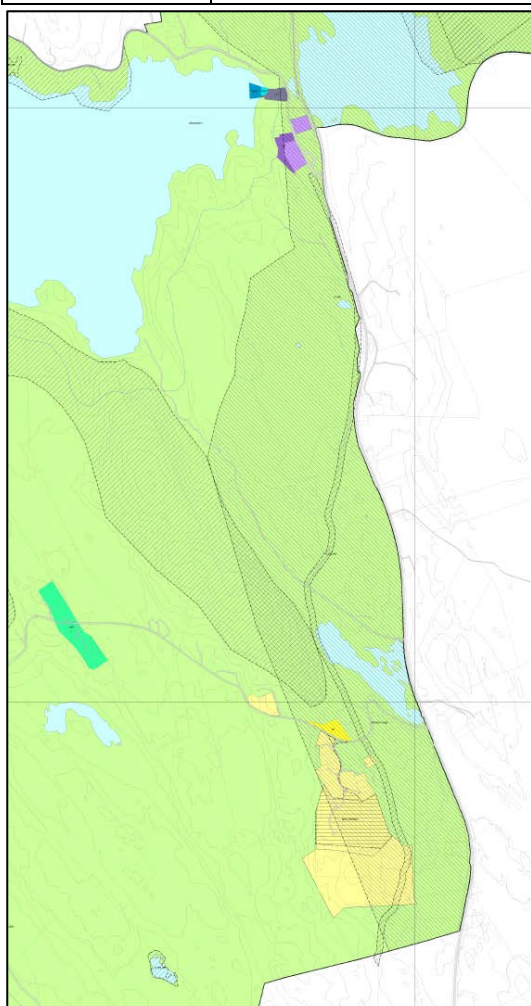
4.4 Kommunale planar

Kommuneplan og kommunedelplan

Oversikt over overordna planar på strekninga av fv. 57 mellom Skodvin og Vågseidet:

Tabell 2 Arealplanar

Arealplanid	Planas namn	Type plan	Planstatus
1263–200815	Kommuneplan 2011–2023	Kommuneplanens arealdel (20)	Gjeldande plan Vedtak i kraft: 22.09.2011
1263–200810	Kommunedelplan Lindåsosane, Lygra og Lurefjorden	Kommunedelplan (21)	Gjeldande plan Vedtak i kraft: 27.11.2015



Utsnitt Kommunedelplan



Utsnitt Arealdel til kommuneplanen

Planområdet er i arealdelen til kommuneplanen i hovudsak vist som LNFR. I tillegg er skulen vist som offentlig eller privat tenesteyting (rosa) og areal nord for skulen som idrettsanlegg (lys grøn). Over formål skule- og idrettsanlegg, samt lengre aust for planområdet ligg det ei

skravert omsynssone for landbruk. I tillegg ligg det ein skravur i buffer langs vegtraseen som viser omsynssone for støy, gul sone.

Planområdet ligg i kommunedelplanen nesten i sin heilskap innanfor formålet LNF. Heilt i nord er det eit lite område markert som noverande næringsbygningar. Planområdet ligg og innanfor omsynssona H190 anna sikringsone. Sona viser nedslagsfelt for industrivassforsyning, Ajursetvatn, Eidsvatn, Skodvinvassdraget, Tykkhellervatn og Austevatn.

Det er i kommunedelplanen lagt inn to mogelege framtidige trasear for gang- og sykkelveg mellom utvida bustadområdet på Brundtland og fv. 57. I § 3.4 i føresegnene til kommunedelplanen står det «Trasé for GV1, gangveg i samband med bustadområde på Brundtland, skal avgjerast i reguleringsplan. Heimel: Pbl § 11-9 nr. 8». Det er ikkje sett i gang reguleringsplanarbeid per november 2017.

Aust på kommunedelplankartet, frå sør til nord, er det ei omsynssone «bevaring kulturmiljø». Denne dannar ein buffer langs trasé for Den Trondhjemske postvei.

Andre kommunale planar

Tabell 3 Andre kommunale planar

Arealplanid	Plannamn	Type plan	Planstatus
1263-200509	Landbruksplan		Gjelande plan Vedtak i kraft: 08.12.2005
	Kommunedelplan for trafikksikring 2017-2020		Godkjent 06.04.2017
	Kulturminneplan 2011-2021		Datert 10.08.2011
1263-31052001	Brundtland. Del av gnr. 91 bnr.1	Plan for busetnad i høve til kommunens arealdel (33)	Gjeldande plan Vedtak i kraft: 31.05.2001

5. Skildring av planområdet (situasjonen i dag)

5.1 Lokalisering og planavgrensning

Planområdet ligg i Hundvin-bygda, om lag midtvegs mellom Knarvik og Mongstad.



Lokalisering av prosjektet. Kjelde: Gisline

Lindås tettstad er næraste senter for handel og service, ungdomsskule og idrettstilbod. Avstanden til Lindås tettstad er på 8–9 km. Hundvin-bygda omfattar fleire mindre grender frå Leivestad i sør til Vågseidet i nord. Arealbruken i planområdet er i hovudsak landbruk, natur og friluftsområde. Sjølve planområdet ligg i nordre del av Hundvin-bygda, og følgjer eksisterande fv. 57 frå Skodvin til Vågseidet.

Utvida oppstartsgrense for planen strekkjer seg vidt, og har eit areal på 512 dekar. Planområdet strekkjer seg over ei lengd på 3,2 km langs fv. 57 og har eit areal på 334 dekar.



Raude strek viser strekninga g/s-vegen skal etablerast langs. Kjelde: norgei3d.no



Kartutsnitt med vegstrekninga som skal utbetrast frå Lindås tettstad til Mongstad. Kjelde: Gisline

5.2 Veg og trafikk

Trafikk

Fv. 57 har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 4300 kjt/d (2016), andelen tyngre køyretøy er på 13 %. Berekna ÅDT for år 2042 er på 6100 kjt/d, med ein andel tyngre køyretøy på 14 %. Framskrivne trafikktal er usikre og avhengige av vidare utvikling i Mongstad området.

Fartsgrensa er 80 km/t med unntak av to strekningar med 60 km/t, ei ved Skodvin skule (i skuletida) og ei ved krysset på Vågseidet.

Køyreveg

Standarden på eksisterande fv. 57 er vurdert til å vere tilstrekkeleg. Fv. 57 har ei breidde på 7,5m i gjennomsnitt (inklusive skuldrer). Det er etablert vegrekkverk på deler av strekninga. Vegen er ikkje lyssett.

Det har vore vurdert å velje ein høgare vegstandard. I samråd med prosjekteigar er det avgjort ein ikkje ønskjer sprang i vegstandarden og fylkesvegen vert i hovudsak liggjande slik som i dag, med same vegstandard som strekningane sør og nord for planområdet.

Kollektiv

Det er fire haldeplassar i kvar retning på strekninga i tillegg til bussnuplass på Vågseidet. Buss mot Knarvik frå Mastrevik går om lag 14 gongar kvar dag inkl. skuletransport, og stoppar på haldeplassane på strekninga. Frå Vågseidet går det i tillegg buss mot Eikanger via Skauge og Myking.

Gang- og sykkeltilbod

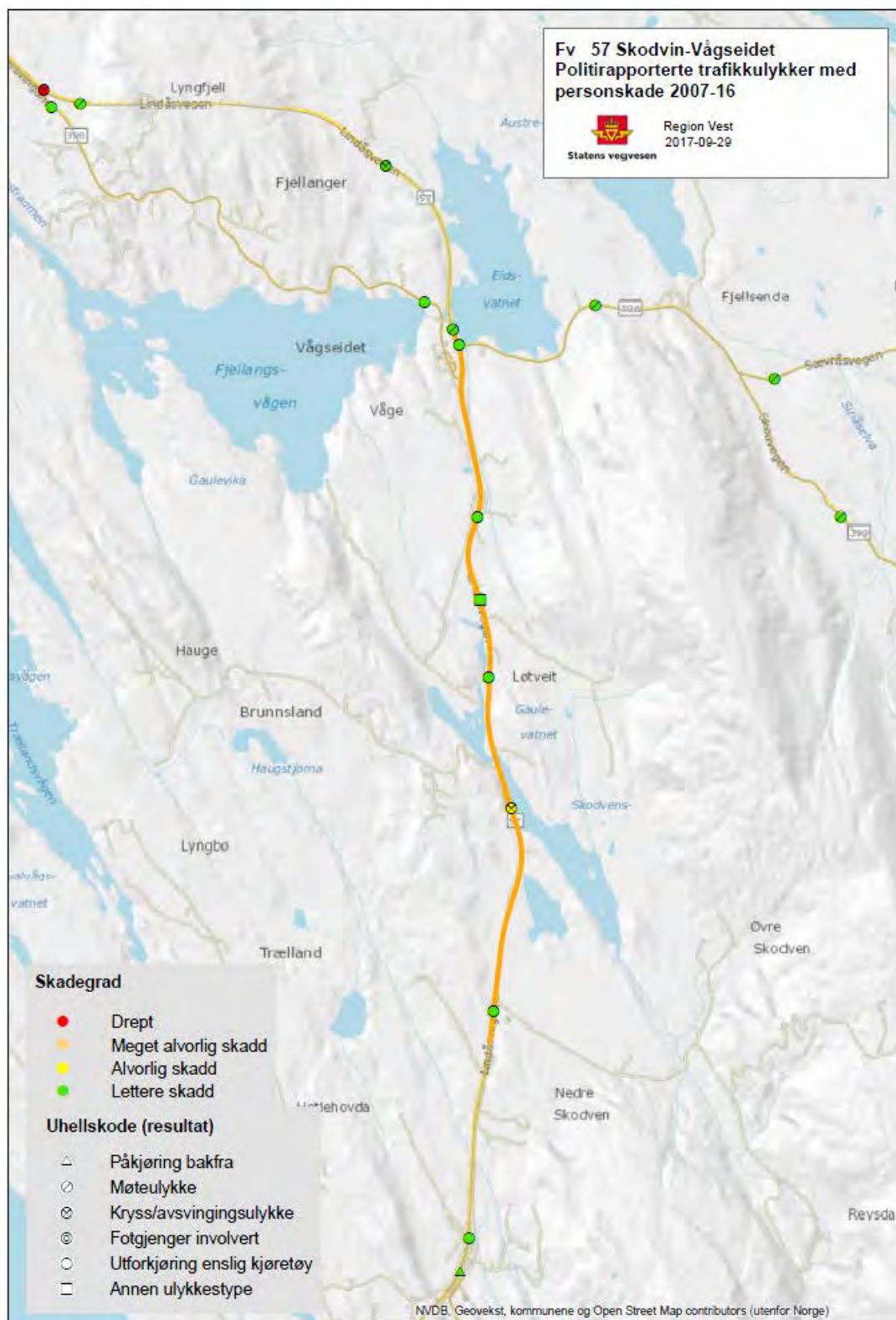
Det manglar samanhengande tilbod for mjuke trafikantar på strekninga. Det finst gang- og sykkelveg mellom kryss til Marås/Brundtland og kryss til Gaulen, ei strekning på 300 m. Det er også etablert ein grusa veg for mjuke trafikantar, som er eit resultat av ein dugnad. Strekninga er på om lag 200 m i nærleiken av Skodvinstjørna. Begge desse tiltaka ligg på vestsida av fv. 57. Det er få gåande og syklande langs vegen i dag, då det ikkje er tilbod til desse trafikantgruppene.

Kontrollplass på Marås

Det ligg ein kontrollplass på vestsida av fv. 57 nær kryss til Brundtland/Marås tett opp til ei større skjering. Det er ikkje ønskeleg å flytta kontrollplassen, då det er krevjande å etablere ny kontrollplass.

5.3 Ulukker

Det er registrert sju ulukker med personskade på strekinga mellom 2007–2016, av desse var ei av ulukkene ei sykkelulukke. Dei fleste ulykkene er utforkøyringsulukker. Det er ingen punkt på strekinga som er spesielt utsett.



Ullukkeskart for området 2007–2016 utarbeidd av Statens vegvesen

5.4 Teknisk infrastruktur

El-anlegg

Det er registrert høgspente og lågspente luftlinjer i planområdet. Detaljer om el-anlegg må skaffast fram i byggeplanfasen.



Høgspenteledning 22 kV med nettstasjonar. Kjelde: BKK

VA-anlegg

Det er registrert eit mogleg pumpestasjon ved Skodvin skule. Ein har i planfasen ikkje funne nærmare informasjon om anlegget. Dette må skaffast fram i byggeplanfasen.



Mogleg pumpestasjon ved Skodvin skule, Foto frå synfaring, fotograf Silje U. Lyngstad, Statens vegvesen



Mogleg pumpestasjon ved Skodvin skule, Foto frå synfaring, fotograf Silje U. Lyngstad, Statens vegvesen

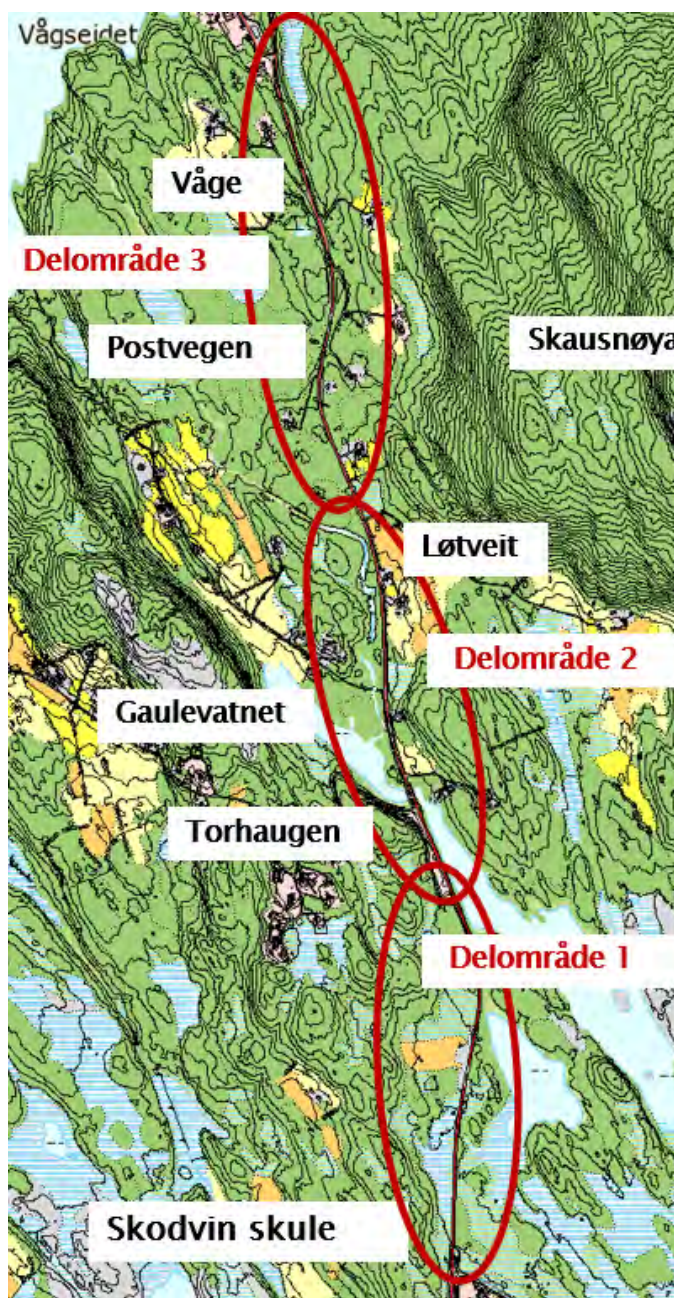
5.5 Landskapsbilete

Hovudform i landskapet er karakterisert av langstrakte åsryggar med retning mot NV-SØ og kollar med mindre toppområde, ofte er austsida slakare enn vestsida. Åslandskapet er ein del av den geologiske strukturen i Bergensbuene. I forseinkingar mellom åsryggar og kollar finst små rolege bekkar som renn mellom vatn og våtmarksområde. Vegetasjonen varierar mellom samanhengande kystfuruskog, rein lauvskog, blandingsskog og store plantefelt med gran. Stadvis finst svært gamal furuskog. Vegetasjonsbilete er svært tett i dei fleste landskapsområda. På åsryggane er flater med bart berg og små berghamrar. Her er vegetasjonen meir open. Det finst òg opne myrflater med sumpvegetasjon.

Jordbruksmark (gjerne småskala jordbruksgrender) er plassert i slake terrengskråningar mot våtmarksområde og vatn. Beitemark skapar opne rom og variasjon i det elles tette vegetasjonsbilete.

Mange av åsane er sentrale landskapselement, som gir gode og attraktive område for busetnad og næring. Vegar og annan infrastruktur går igjennom fleire av landskapsområda og skogen. (Uttakleiv, 2009)

Landskapsområdet har middels verdi.



Strekninga er delt i tre delområde, område med ulik landskapskarakter. Kart utarbeidd av Kolbrun Oddsdottir, Statens vegvesen.

Lokalitet	Underregion (UR)	Landskapstype (LT)	Landskapsområde (LO)
Skodvin	21.5 Ytre fjordbygder på Vestlandet-Bergensbuen	21-T08 Ås landskap	21-T08-66

Tabell viser plassering av Skodvin i høve til klassifiseringssystemet som deler inn landskapet i Hordalandfylke på landskapsområdenivå. (http://kart.hfk.no/gismobile_nw/?Viewer=kartinvest_lettkartinvest.no, 25.10.2017)

Delområde 1 – frå Skodvin skule til Gaulevatnet. (pr. a0–a1300)

På ca. ein kilometer lang strekning går fv. 57 tvers gjennom våtmarksområdet. Strekninga er prega av bjørk og furuskog. Tre veks heilt inntil vegkanten og myrområda er knapt synlege, då vegetasjonen er tett.



Strekninga nordover frå Skodvin skule. Tett bjørkeskog langs vegen på begge sider. Foto frå Google maps



Foto til venstre viser eksempel på ein bergvegg med vegetasjon. Fotograf Kolbrun Oddsdottir, Statens vegvesen
Foto til høgre viser fjellskjering ved Bashaugane og Torhaugen. Foto frå Vegbilder, Statens vegvesen

På vestsida av vegen ligg Bashaugane og Torhaugen. Hellingsgraden er forholdsvis stor men likevel veks det bjørkeskog i fjellsidene. Eksisterande fjellskjering ved Torhaugen er 800 meter lang og hellingsgraden er brattare enn kringliggjande fjellsider. Ved avkøyrslle til kontrollstasjonen er fjellskjeringa terrassert og vegetasjon pregar skjeringa.

Delområde 2 – frå Gaulevatnet til Løtveit. (pr. a1300 – a2100)

Frå Gaulevatnet renn elva nordover langs fv. 57. På ei 500 m lang strekning renn elva langs fylkesvegen. Elva ligg i 9 –30 m avstand frå eksisterande veg og med fin kontur i forhold til vegen si plassering. Vegetasjonen langs elvebredda er variert og frodig, og har kontrastar frå bjørkevekst til elvesnelle–starr–sump. Eksisterande gang- og sykkelveg ligg tett opp til elva og skråning/fylling ned mot elva har ein anna karakter enn kringliggjande terreng og vegetasjon.

På austsida av vegen ligg jordbruksområde, fleire stader med dyrka mark opp til vegkant. Det gir ein meir open karakter i forhold til dei stadane der det vekst tre tett opp til vegkanten, og vegen har difor ein meir lukka karakter.



Foto ved Gauleelva som viser elvesnelle-starr-sump vegetasjonen langs elvebredda.

Foto til venstre henta frå *fagrappport naturmiljø*, Rambøll 2015

Foto til høgre henta frå *fagrappport økosystema i ferskvatn*, UniMiljø 2015

Delområde 3 – frå Løtveit til Vågseidet. (pr. b0-b1250)

Nord for elva er strekninga prega av fleire smågardar som ikkje er så synlege då dei er omgjeve av blanda skog eller gran. Skogen veks opp til vegen og pregar reiseopplevinga, kor det er bjørk er det lyst, og kor det er granskog er det skugge. Enkelte stader er det restar etter sprengte knausar.



Fjellskjering på vestsida av fylkesveg 57 sør for Vågseidet. Foto frå Vegbilde, Statens vegvesen

Fleire hundre meter før Vågseidet ligg i dag ei 1– 5 meter høg og 600 meter lang fjellskjering som ikkje er dekt av vegetasjon. Busstopp ved avkøyrsløp til Våge gard ligg tett på den Trondhjemske postvei. Fylkesvegen ligg på ei bratt skogkledd fylling, mot vest er det skjering. Aust for fyllinga ligg bekk og myr med ca. 25 meters avstand.

5.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det er utarbeidd rapport for nærmiljø og friluftsliv, vedlagt planen (*Verknader for nærmiljø og friluftsliv*, Asplan Viak 2015), sjå vedlegg nr. 08. Kommunen har fleire større regionale friluftsområde og eit godt opparbeidd sti- og løypenett som inkluderer padleløyper i sjø og vassdrag. Både Bergen og Omland friluftsråd (BOF) og Den norske turistforening (DNT) har merka løyper. Tilgjengelege innfallsportar til dei større friluftsområda finst fleire stader, både med og utan tilrettelagte parkeringsplassar. Mange innfallsportar til større område fungerer som lokale turområde i sitt nærmiljø. I planområdet gjeld dette mellom anna padleløypene i Lindåsosane, og turstien til Skausnøya som er ein del av det større utfartsområdet Fjellsbøheia. Postvegen er også ein mykje brukt tursti.



Uheldig parkering på busshaldeplassar ved sti til Skausnøya friluftsområde. Fotograf Guro Steine, Asplan Viak

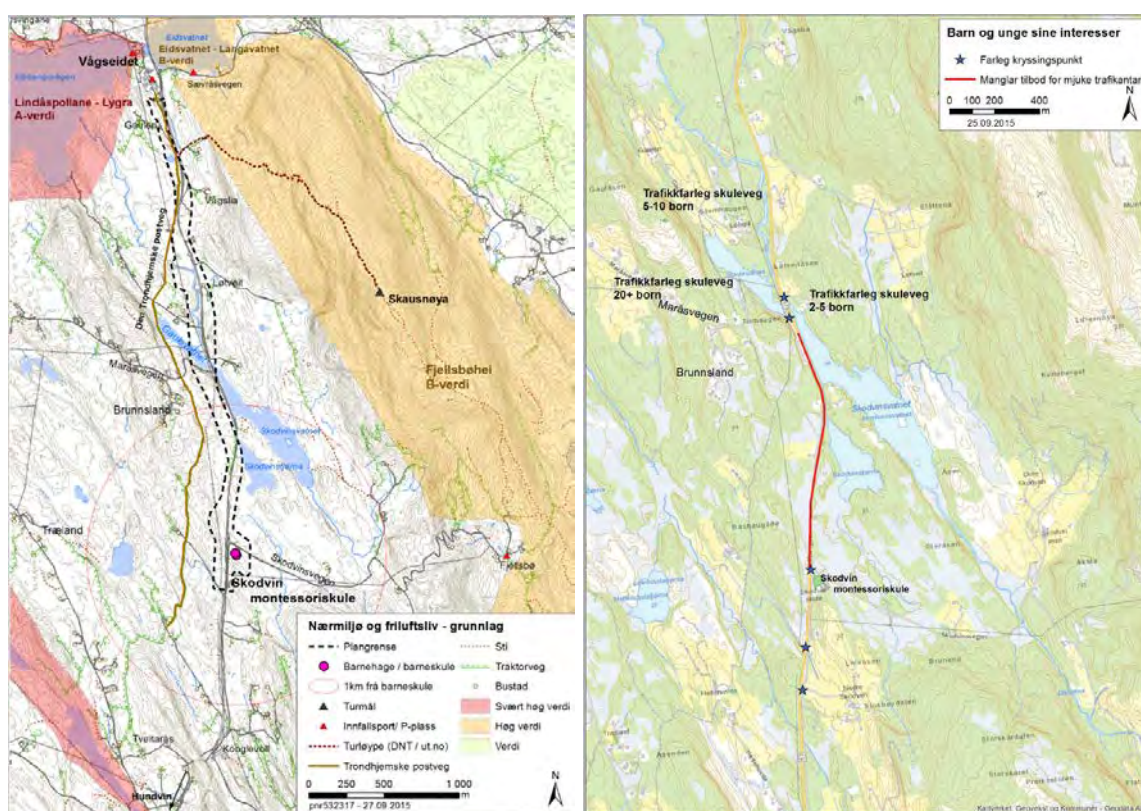
Kommunen har eit rikt kulturlandskap, og eit aktivt bygdesamfunn fordelt på mange større og mindre bygder og grender. Store avstandar og spreidd busetnad gjer at transport i kvardagslivet i stor grad er bilbasert, og mange skulebarn er avhengige av skuleskys.

Hundvin-bygda har ca. 550 innbyggjarar fordelt på 200 bustader og ein nokså spreidd busetnad. I tillegg kjem ca. 160 hytter/fritidsbustader. Medan den eldre busetnaden i hovudsak er knytt til gardstun og kulturlandskap, er nyare busetnad i stor grad lagt til samla felt av ulik storleik og fordelt i grenda. Hundvinfeltet ved Lurefjorden er størst, i tillegg kjem Brundtland, Bruvoll, Fjellsbøbrekkene og Træland. Av desse er det berre feltet på Brundtland som har tilkomst frå vegstrekninga omfatta av planområdet.

Konglevoll og krysset mellom fv. 57 Lindåsvegen og fv. 390 Vassbygdivegen er eit knutepunkt i Hundvin-bygda. Krysset, som ligg sør for planområdet, er eit viktig målpoint med fleire funksjonar og nærmiljøaktivitetar. Her ligg daglegvarebutikken *Hundvinbu* med

bensinpumper og post, *Konglevoll bedehus Betania* og *Ungdomshuset Dalheim*. Vegkrysset er nyleg bygd om og har fått planfri kryssing til Hetlehovda og gamle Hundvinsvegen.

Skodvin skule ligg innanfor planområdet og for seg sjølv ved fylkesvegen om lag 1,2 km nord for Konglevoll-krysset. Skulen har om lag 70 elevar. Uteområdet er grønt og frodig med ballplass, kjøkkenhage og leike- og aktivitetsapparat. Skulen vert òg nytta til SFO slik at det er aktivitet på skulen i tidsrommet 0730 – 1700. Utanom skuletid og organiserte aktivitetar er det relativt få som bur så nær at skuleområdet vert nytta til uorganisert leik i fritida. *Hundvin Naturbarnehage* ligg på Bruvoll, ca. 1,5 km sør for skulen og planområdet. Den private barnehagen er den einaste barnehagen i Hundvin-grenda. *Hundvin kyrkje* ligg på Hundvin, ca. 3 km frå skulen.

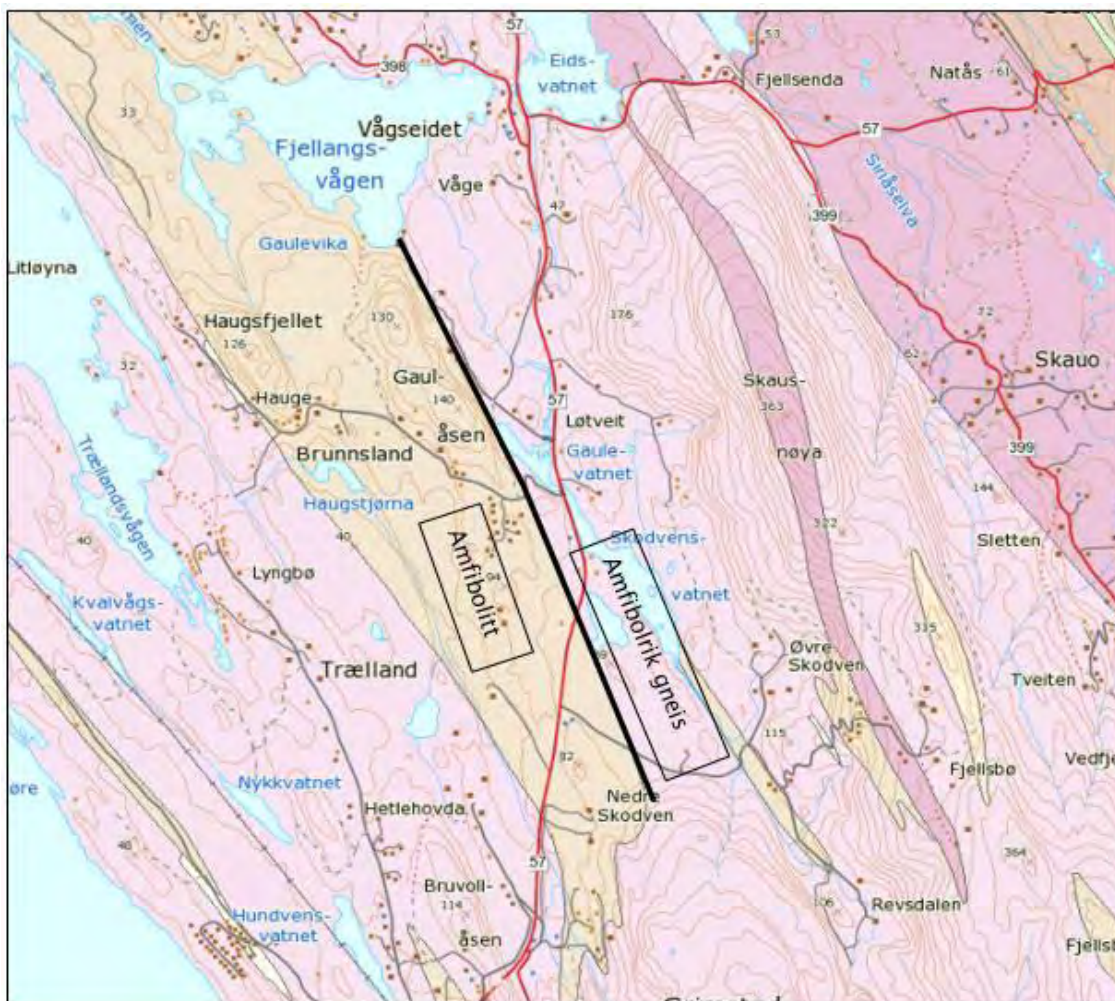


Registreringar av nærmiljø og friluftsliv langs strekninga. Kjelde: *Verknader for nærmiljø og friluftsliv*, Asplan Viak

5.7 Geologi og geoteknikk

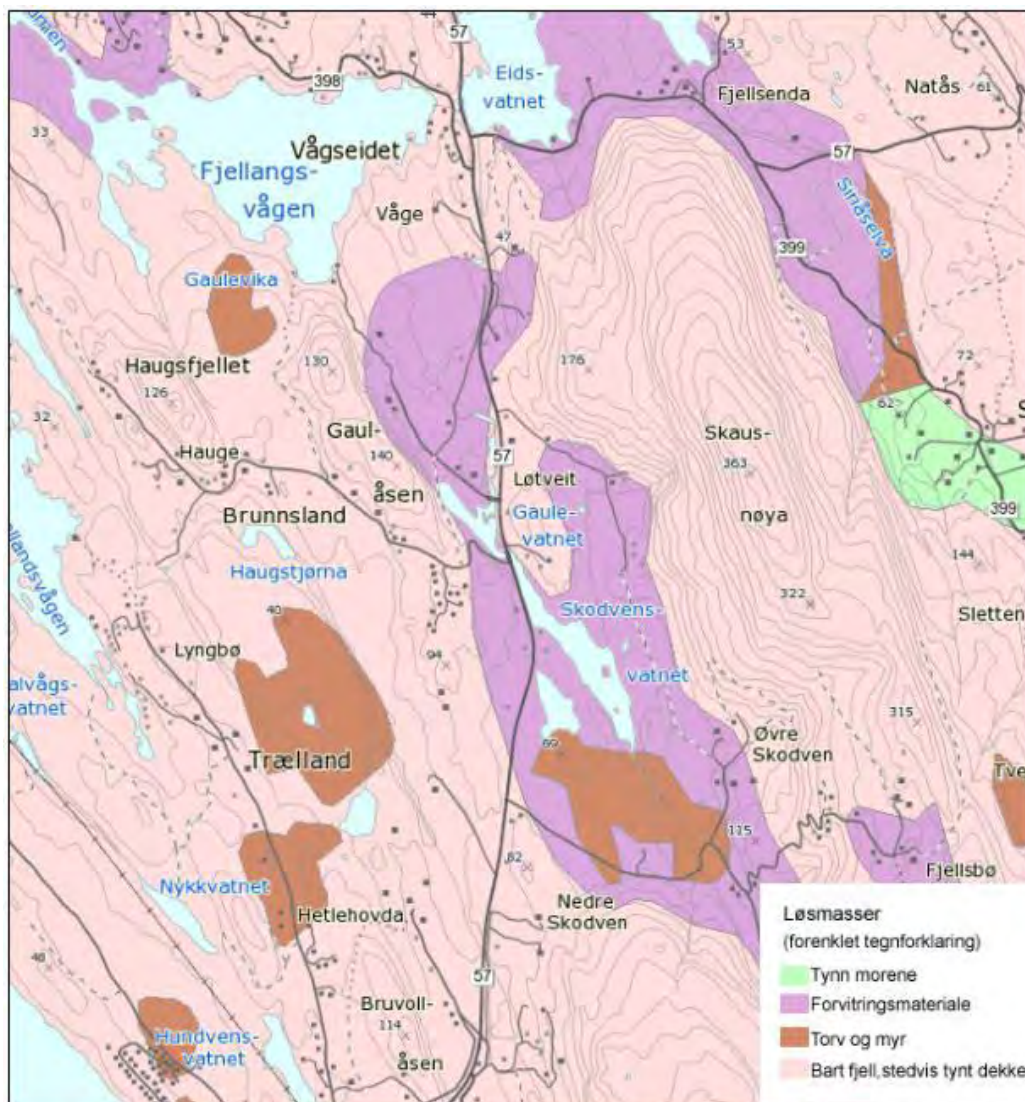
Det er i samband med planarbeidet utarbeidd geoteknisk rapport og geologisk rapport. (Statens vegvesen, 2015). Begge rapportane er vedlegg til planarbeidet, sjå veglegg nr. 09 og 10. Den geologiske rapporten skildrar dei geologiske forholda langs planstrekninga, kartlegging av stabilitetsforhold i fjellskjeringar og vurdering av trong for sikring i fjellskjeringar. Det er i tillegg utført vurdering av fjell i samband med etablering av nytt landkar til gangbru ved Skodvin skule. Den geotekniske rapporten skildrar kva for grunnundersøkingar som er gjort, og vurderingar av desse i høve til prosjektet.

Berggrunnen i planområdet tilhøyrar Lindåsdekket, ei tektonisk eining i Bergensbuane. Bergartane er danna i Proterozoisk tid og seinare omdanna under den kaledonske fjellkjedefoldinga for om lag 400 mill. år sidan. I følge NGUs berggrunnskart 1:50 000 består planområdet av amfibolitt mellom ca. profil 0 – profil 650, og av amfibolrik gneis frå ca. profil 650 – profil 3275. Kart over berggrunnen (1:50 000) viser bergartsfordelinga i planområdet. Kjelde: ngu.no.



Kart over berggrunnen (1:50 000) viser bergartsfordelinga i planområdet. Kjelde: ngu.no

Lausmassane i planområdet er samansatt av forvittringsmaterial, torv og myr, samt store område med bart fjell. Forvittringsmaterial er lausmassar danna på staden ved fysisk eller kjemisk nedbryting av berggrunnen. Bart fjell er område kor meir enn 50 % av arealet er fjell i dagen, lokale variasjonar i terrenget fører til at større og mindre mektigheiter med lausmassar kan førekome.



Kart over lausmassar (1:50 000) viser fordelinga av lausmassar i planområdet (Kjelde ngu.no)

5.8 Naturmangfald

Det er i samband med planarbeidet gjennomført ei verdikartlegging av naturmiljøet i planområdet. Det er også utarbeidd ei analyse av økosystema i ferskvatn langs strekinga, sjå vedlegg (*Økosystema i ferskvatn langs planlagt gong- og sykkelveg ved fv. 57 i Lindås*, Unimiljø 2015 og *fagrapport naturmiljø*, Rambøll 2015), sjå vedlegg nr. 04 og 05. I etterkant av rapportarbeidet er omfang av vegtiltaket utvida noko. Det er vurdert at innhaldet i rapportane likevel er dekkande for planområdet.



Foto av Gauleelva henta frå *fagrappport naturmiljø*, Rambøll 2015

Det vart ikkje funne raudlista artar eller område med potensiale for rikare samfunn under synfaringa. Vassundersøkingane resulterte heller ikkje i funn av raudlista artar.

Det finst ikkje verneområde innanfor planområdet, og naturverdiane i planområdet er knytt til vassdraga. Det er registrert to viktige naturtypar i planområdet. Begge lokalitetane er del av Gaulenvassdraget og er definert med naturtype vasskantsamfunn.

Skodvinsvatnet er registrert som leveområde for ål. For lokalitetane langs den påverka strekinga skil særleg våtmarka vest for fv. 57 seg ut som gunstig oppvekst- og overvintringshabitat for fugl, frosk og insekt. I tillegg er dei rennande delane i Gauleelva viktige som overvintringshabitat for fugl.

Når det gjeld svartlista artar vart det under synfaringa registrert hagelupin på to ulike stader.

Det er gjennomført undersøkingar i Skodvinstjørna, i kanalen mellom Skodvinsvatnet og Gaulevatnet, i Gauleelva som er ein del av Gaulenvassdraget og i Eidsvatnet. I tillegg vart eit mindre våtmarksområde og ein bekk sør for Eidsvatnet synfart. Det vart ikkje funne raudlista eller sjeldne artar av botndyr ved lokalitetane. Økologisk tilstand i Gauleelva er klassifisert på grensa mellom moderat og god. Dette vil seie at det er god tilgang på næring i elva, og med moglege tilførsel av gjødslande stoff, til dømes frå landbruk. Det er ikkje utvikla klassifiseringssystem som kan nyttast til vatn/innsjøar, men resultatane frå Gaulenvassdraget og Eidsvatnet indikerer normale økologiske forhold og tyder ikkje på eutrofiering (overgjødsling). Den økologiske tilstanden til tilløpsbekken til våtmarksområdet sør for Eidsvatnet har ikkje blitt undersøkt. Bekken har svært låg vassføring i tørre periodar, noko

Viltressursar

Det er hjort som står for den største verdien av vilt innan fagområdet naturressursar. Hjortejakta innan planområdet er organisert av Myking og Hundvin grunneigarlag. Statistikken syner at tiltaksområdet er ein del av eit rikt og verdifullt jaktområde for hjort. Her vert det årleg skote over 100 hjort i valdet.

Grunnvatn

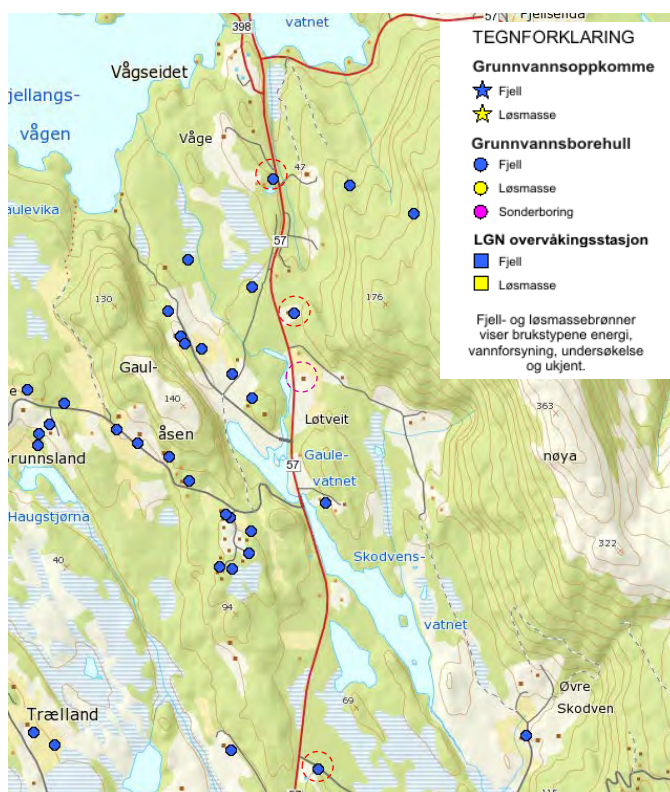
Grunnvassressursar er knytt til uttak frå brønner i fjell og lausmassar. Det er sparsamt med lausmassar i heile planområdet og mest bart fjell. Rundt Skodvinsvatnet og vidare nordover mot Vågseidet på vestsida av Fv. 57 finn ein likevel noko forvitningsmateriale i forseinkingar i landskapet. Desse lausmassane er av NGU ikkje vurdert til å ha potensiale for grunnvatn. Registreringar i grunnvassdatabasen (Granada NGU, 2015) syner at det er bora 3 grunnvassbrønner innanfor planområdet. Alle desse brønnane er bora i fjell og føremålet er å skaffe drikkevatt. Det finst og eit par energibrønner noko vest og utanfor planområdet.

Private drikkevassbrønner

Det vart under feltarbeid i planområdet gjennomført registrering av private brønner. Innanfor plangrensa vart det berre registrert ein brønn som ikkje alt er registrert i NGU sin database. Dette er ein fjellbrønn som ligg nær våningshuset på eigdommen gnr./bnr. 97/5. Det har i samband med varsling av oppstart av planarbeidet komen inn merknad om ytterlegare ein privat brønn på eigedom gnr./bnr. 99/7. Brønnane må følgjast opp i byggeplanfasen. Anna privat vassforsyning og avløp er ikkje kartlagt i detalj.

Kommunal drikkevassforsyning

Det er i dag ikkje registrert kommunal drikkevassforsyning innanfor planområdet.



Registrerte grunnvassbrønner i fjell på strekninga frå Skodvin skule til Vågseidet (ngu.no). Brønner som ligg innanfor planområdet markert med stipla raud sirkel. Privat brønn ikkje registrert i NGU sin database med stipla rosa sirkel

Lindås kommune har fått godkjent konsesjon for nytt uttak av drikkevatt og industrivatt til Mongstad området og til oljefelt i Nordsjøen etter ferdigstilling av fagrapport. Vassforsyning i dag skal supplerast med ei alternativ løysing. Eidsvatnet vil då verte nytta til drikkevatt. Planområdet grensar til Eidsvatnet som ligg tett i fv. 57.

Verknader av endra bruksføremål for Eidsvatnet til drikkevasskjelde er difor først og fremst omtala i plandokumentet jf. innspel om avbøtande tiltak til Ytre miljøplan, og gjennom tiltak i VA-planen.



Foto av Eidsvatnet henta frå rapport *Økosystema i ferskvatn langs planlagt gong- og sykkelveg ved fv. 57 i Lindås*. Fotograf G. Velle, Unimiljø

5.10 Kulturmiljø

Fv. 57 går gjennom eit typisk Nordhordlands kystlandskap som vekslar mellom oppdyrka innmark og utmark. Det er fleire SEFRAK-registrert bygg i området og viktige landskapselement som steingardar og bakkemurar.

Det er i samband med planarbeidet utarbeidd ein rapport med vurderingar av kulturminne og kulturmiljø innanfor planområde. Rapporten er vedlagt planarbeidet. (Statens vegvesen, 2017), sjå vedlegg nr. 07.

Planområdet langs fylkesvegen var tidlegare del av inn- og utmark for gardane Skodvin, Brunnsland, Løtveit og Våge. Influensområdet er eit typisk småskala jordbruksområde med gardstun, og kulturlandskapet er i stor grad forma av jordbruk. Dei fleste gardstuna ligg eit stykke frå vegen, men på Våge og Løtveit ligg det tun nært inntil vegen.

Det er ingen kjende automatisk freda kulturminne i planområdet, men førhistoriske kulturminne og funn er kjent frå både Skodvin, Brunnsland og Våge. Dei to førstnemnde gardane har dessutan namn som viser til at det har vore busetnad her alt i jarnalder. Potensialet for å gjere funn av ukjende automatisk freda kulturminne på desse gardane er vurdert å vere middels til stort.



Kartutsnitt frå Askeladden. Raud ring og gul trekant syner SEFRAK-registrert hus på Nybø, Løvveit. Blå linje er postvegen. Blå ring er plassering av stemmegard i Gaulelva. I elva har det vore fleire kvernhus, eit av desse låg like like aust for Gaulen bru der postvegen kryssa elva. Legg merke til namnet Stemhaugen vest for elva på Gaulen. Dei røde trekantane er hus på Gaulen som er registrert i SEFRAK. Fargen syner at dei er bygd før 1850.

Innanfor planområdet derimot, er potensialet for å gjere nye funn av ukjende automatisk freda kulturminne vurdert til å vere lite. Store delar av planområdet er allereie utbygd eller endra av tiltak i nyare tid, som til dømes av bygginga av fylkesvegen.

Den Trondhjemske postvei (postvegen)

Den Trondhjemske postvei i Lindås går gjennom området, og delar av vegen ved Våge er med i planområdet. Vegen er bygd på slutten av 1700-talet og er den første veg det offentlege bygde mellom Bergen og Trondheim. Mykje av vegen vart lagt over tidlegare

bygge- og allfarvegar. Vegen har nasjonal verdi som kulturminne, og strekninga mellom Trælavikja og Vågseidet er del av Statens vegvesen sin Nasjonale verneplan og er statleg listeført som kulturminne.



Del av postvegen ved Våge. Foto Tine Eikehaug, Statens vegvesen

Stemmegard og kvernhusanlegg i Gaulelva

I Gaulelva har det vore fleire kvernhus. For å lage nok trykk demde ein opp vatnet ved å bygge ei stemme i elva ved Løtveit, om lag 100 meter nord for eksisterande bru inn til Gaulen. Denne var tørrmura, og det var mogeleg å krysse elva til fots over den. Restar etter stemma ligg framleis i elva, men er noko utglidd og vanskeleg å sjå.

Både Løtveit, Gaulen og Våge hadde kvern i Gaulelva, som dannar grense mellom gardane Gaulen og Våge. Kva som finst att av spor etter desse anlegga er ikkje undersøkt. Nær Gaulen bru langs postvegen, ligg det både eit tørrmurt slåk og ein grunnmur etter eit kvernhus. Anlegget har ikkje vore nytta etter 1900.

Gardsbruk, Våge gnr./bnr. 99/7 «Utsyn»

Bruk 7 under garden Våge (gnr. 99), ligg langs fylkesvegen og vart utskilt som eige bruk i 1934. Bruket er eit småbruk der gardsdrifta har berre vore del av inntekta. Gardstunet inneheld tre hus, våningshus og to uthus. Våningshuset er noko påbygd og har ikkje opphavleg utsjånad. Bruket har ein tydeleg tunstuktur, og kulturlandskap er omkransa av open innmark. Bruket grensar mot Løtveit i sør, og her er det ein tørrmur mot vegen. Forma kan minne om eit torvhus/uthus med to veggjar att, men truleg er den del av eit gjerde. Muren er ikkje med på utskiftingskartet frå Våge datert 1914, så den er yngre enn det. Langs vegen står det også ei trekke som utgjør eit skilje mellom vegen og garden.



Tørrmur langs vegen på gnr./bnr. 99/7, Våge. Foto frå synfaring, fotograf Eilin Basset, Statens vegvesen

6. Skildring av forslag til detaljregulering

6.1 Generelt

Side for gang- og sykkeltiltak

Hensikta med denne reguleringsplanen er å etablere ein gang- og sykkelveg mellom Skodvin og Vågseidet. Eksisterande fv. 57 skulle i utgangspunktet ikkje endrast eller utbetrast.

Det er i planarbeidet valt å leggje gang- og sykkelvegen på vestsida av fylkesvegen fordi:

- Bustadområda med flest busette ligg på vestsida av fv. 57 (Brundtland, Gaulen, Våge).
- Eksisterande gang-sykkelveg mellom kryss til Marås og Gaulen (Pr. a1300–a1590) og dugnadstien i nærleiken av Skodvinstjørna (Pr. a580–a860), ligg på vestsida av fv. 57.
- Den staden som ligg best til rette for ei planfri kryssing av fv. 57 (bru) er ved Skodvin skule kor det er høge skjeringar på begge sider av veggen.
- Frå Vågseidet skal gang- og sykkelvegen knyte seg til fv. 398 mot Lindås tettstad, og denne ligg på vestsida av fv. 57. Planfri kryssing av fv. 57 ved Vågseidet vart vurdert for omfattande og teknisk krevjande.

Prosess rundt Den Trondhjemske postvei og val av trase i nord

I planarbeidet vart det avdekkja at delar av prosjektet er i konflikt med kulturminnet Den Trondhjemske postvei som har nasjonal verdi som kulturminne. Det har vore ein prosess rundt konflikten med postvegen med Hordaland fylkeskommune. Lindås kommune og Norsk vegmuseum vart òg involvert. Det vart vurdert og samanlikna fleire alternativ i den nordre delen av planen:

- Etablering av gang- og sykkelveg på vestsida av eksisterande fylkesveg
- Flytting av fv. 57 mot aust og etablering av gang- og sykkelveg kor eksisterande fv. 57 ligg
- Bruk av postvegen sin trasé som gang- og sykkelveg nord for avkøyrsløp til Våge
- Gang- og sykkelveg vest for postvegen nord for avkøyrsløp til Våge

Det vart konkludert med, etter ei samla vurdering, at ein måtte gå vidare med alternativ med omlegging av køyrevegen mot aust, sjå vedlegg nr. 12.

Det vart òg sett på om postvegen kunne brukast som eit mellombels tilbod på den siste tredjedela av strekninga ved en etappevis utbygging, men løysinga vart forkasta, sjå vedlegg nr. 13. Reguleringsplanen legg difor opp til ei omlegging av fv. 57 frå Vågseidet og om lag 1,3 km sørover, for å ta vare på postvegen.

Vegtiltak sitt omfang

Vegtiltaket sitt omfang er dermed ulik i søre del og nordre del av planområdet:

- **Pr. a0–a2100:** Gang- og sykkelveg etablerast langs eksisterande fylkesveg, etter ein planfri kryssing ved Skodvin skule, medan køyreveg ligg som i dag.
- **Pr. b0–b1250:** Gang- og sykkelveg etablerast kor eksisterande køyreveg ligg og køyrevegen leggjast om mot aust og blir utbetra.



Utsnitt frå B-teikning, Statens vegvesen. Viser oppdeling av vegprofilering

Geometrisk utforming av vegsystemet med sideområda er henta frå Statens vegvesen sine handbøker. Sjå vedlagt teikningshefte for detaljar om utforminga, vedlegg nr. 01.

6.2 Planlagt arealbruk

I tabellane under er det vist arealbruk i planområdet (arealføremål, omsynssoner og bestemmelsesområde), på grunnen og over grunnen.

- På vertikalnivå 2 (på grunnen)

Arealføremål PBL §12-5	
§12-5. Nr. 1 – Bygningar og anlegg	Areal (daa)
Offentleg eller privat tenesteyting (2)	12.4
Sum areal denne kategori:	12.4
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål	0.5
Annan veggrunn – grøntareal (54)	97.9
Annan veggrunn – teknisk anlegg (5)	2.4
Fortau (5)	0.7
Gang-/sykkelveg (5)	11.5
Gangveg/gangareal (4)	0.4
Kollektivhaldeplass (9)	3.2
Køyreveg (2)	33
Parkeringsplassar (3)	2.2
Veg (16)	3.8
Sum areal denne kategori:	155.8
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift	Areal (daa)
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (28)	143.2
Vern av kulturmiljø eller kulturminne (3)	5.7
Sum areal denne kategori:	149

§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Areal (daa)
Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovudformål (4)	0.5
Drikkevatn	5
Naturområde i sjø og vassdrag (5)	11.5
Sum areal denne kategori:	17.1
Totalt alle kategorier:	334.2

Bestemmelsesområde PBL §12-7	Areal (daa)
Bestemmelsesområde	Areal (daa)
Anlegg- og riggområde (29)	144.8
Utforming (3)	7.2
Sum areal denne kategori:	152.3
Totalt alle kategorier:	152.3

Omsynssoner PBL §12-6 jf. §11-8	Areal (daa)
a.1 sikringssoner	Areal (daa)
Frisikt (2)	0.1
Nedslagsfelt drikkevatn	99.2
Sum areal denne kategori:	99.2
a.2 støysoner	Areal (daa)
Gul sone etter rundskriv T-1442 (18)	111
Raud sone etter rundskriv T-1442 (4)	210.9
Sum areal denne kategori:	321.9
a.3 faresoner	Areal (daa)
Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenkablar) (3)	13.8
Sum areal denne kategori:	13.9
c) Sone med særlege omsyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grøntstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø med opplysning om interesse	Areal (daa)
Bevaring kulturmiljø (2)	22.4
Sum areal denne kategori:	22.5
Totalt alle kategorier:	457.5

- På vertikalnivå 3 (over grunnen)

Arealføremål PBL §12-5	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Annan veggrunn – teknisk anlegg (5)	0.13
Gang-/sykkelveg	0.02
Køyreveg	0.05
Veg	0.05
Sum areal denne kategori:	0.25
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (daa)
Vern av kulturmiljø eller kulturminne	0.06
Sum areal denne kategori:	0.06
Totalt alle kategorier:	0.3

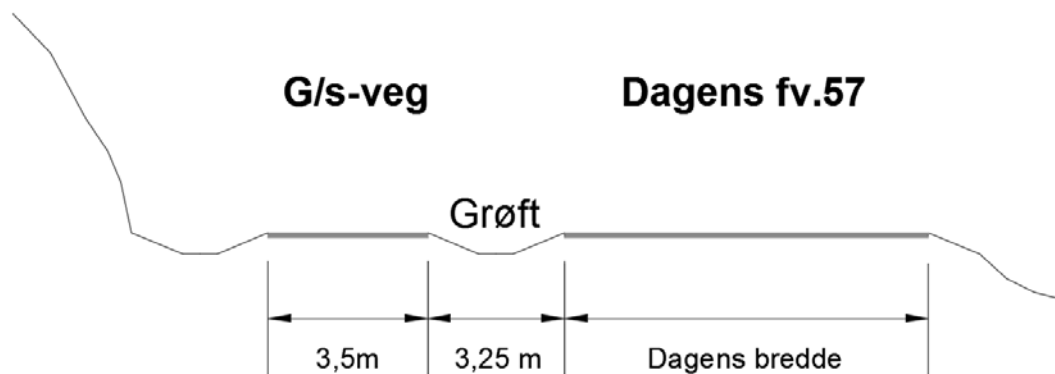
Omsynssoner PBL §12-6 jf. §11-8	
c) Sone med særlege omsyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grøntstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø med opplysning om interesse	Areal (daa)
Bevaring kulturmiljø	0.06
Sum areal denne kategori:	0.06
Totalt alle kategorier:	0.1

6.3 Tekniske føresetnader

6.3.1 Gang- og sykkelveg (SGS)

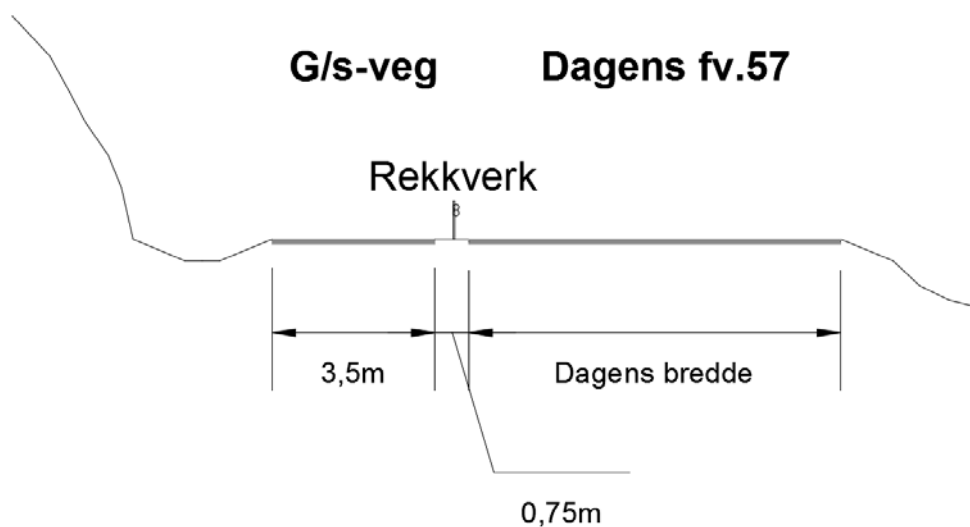
Det er valt 3,5 m breidde på gang- og sykkelvegen (3 m asfaltert breidde og 0,25 m grusa skulder på begge sider). Det vert tillate med køyring til eigedomar på gang- og sykkelvegen på to strekningar (pr. a570-a810 og pr. b1100-b1190 – Sjå føresegner). På desse strekningane bør skuldrene asfalterast.

Gang- og sykkelvegen vert lagt med minimum 3 m avstand frå køyrevegen der det er mogeleg (pr. a200-1060 og pr. b0-1050).



Profil grøn midtrabatt mellom G/S-veg og køyreveg i del sør, Statens vegvesen

Der det på grunn av kringliggjande forhold ikkje er plass nok (kontrollplassen på Marås, Gaulevatnet og Gauleelva), vert det nytta rekkverk mellom gang- og sykkelveg og køyreveg (Pr. a1060-a2100). Det skal leggjast til rette for to opningar i rekkverket ved Pr. a1380 og Pr. a1860 for å sikre tilkomst til gang- og sykkelvegen for bustader som ligg på austsida av fylkesveg ved Torvena og Løtveit.



Profil rekkverk mellom G/S-veg og køyreveg i del sør, Statens vegvesen

Det vert naudsynt med tilrettelegging av eigna kryssingspunkt for tilkomst til ny gang- og sykkelveg og busshaldeplassar frå bustad/fritidsbustad/mm. som ligg på motsett side av fv. 57. Plassering av kryssingspunkt er vist på C-teikningar, sjå teikningshefte vedlegg nr. 01. Kryssingspunkt vert lagt til rette innanfor SVG-areal.

I kryss (kryss til Marås og til Gaulen) vert gang- og sykkelvegen trekt 5 m tilbake for å få plass til ein ventande personbil mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen. I avkøyrslar vert gang- og sykkelvegen ført rett fram. På byggeplannivå må det med skilting og oppmerking gjerast tydeleg for trafikantane kva som er kryss og kva som er avkøyrslar, slik at vikepliktsforholda mellom køyrande og syklande i kryssingpunkta vert tydelege.

I sørenden av planområdet vert gang- og sykkelvegen ført over bru til Skodvin skule og kopla til eksisterande gang- og sykkelveg mot Konglevoll på austsida. I nordenden av planområdet, vert gang- og sykkelvegen lagt i ein sving mot vest opp på tilkomstvegen til eigedom gnr./bnr. 99/17. Gang- og sykkelvegen vert ført bort til eksisterande fortau langs fv. 398 kor han vert avslutta. Fortauet vert utvida.

Det er ikkje tatt omsyn i dette planarbeidet til mogeleg gang- og sykkeltrasé frå Brundtland omtalt i kommunedelplan for Lindåsosane, Lygra og Lurefjorden.

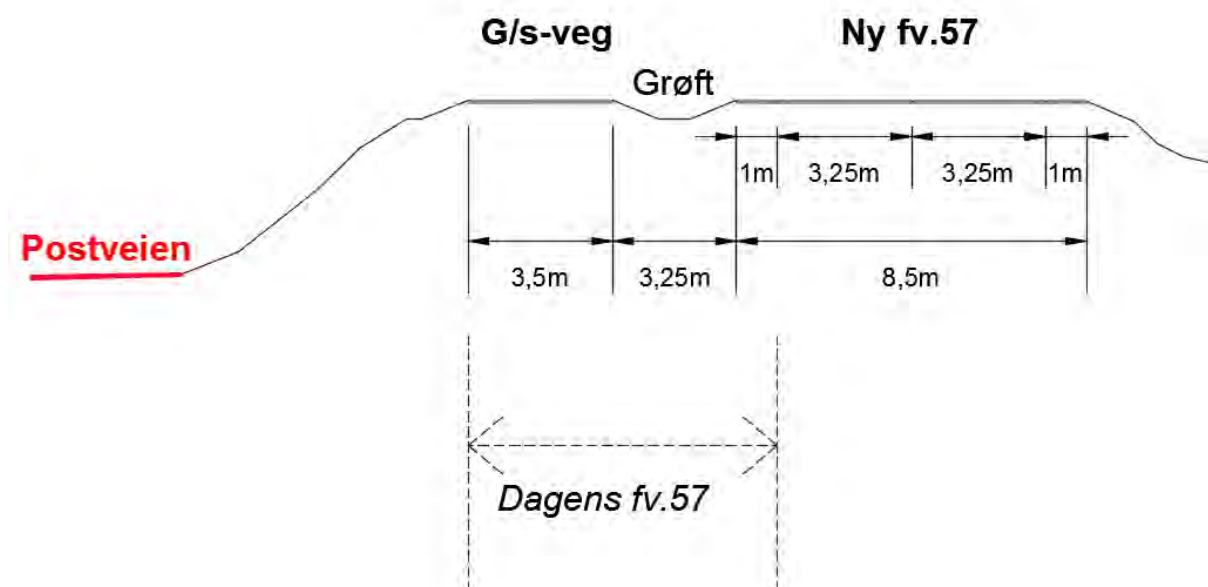
6.3.2 Køyreveg (SKV)

Eksisterande veg (Pr. a0 – a2100)

Køyrevegen ligg som han ligg i dag. På både vest- og austsida av fylkesvegen, vert busshaldeplassar utbetra, nokre kryss og avkøyrslar utbetra, og nokre avkøyrslar sanert. I tillegg vert det regulert anna veggrunn areal på austsida av fylkesvegen utanom vegen sine eigedomsgrenser der kor det er trong for trafikksikringstiltak, erverv av siktsoner, mm. Elles vert det der berre regulert anna veggrunn areal inntil vegen sine eigedomsgrenser.

Ny veg (Pr. b0 – b1250)

Køyrevegen vert lagt om frå busshaldeplassen på Løtveit (Pr. a2100) til kryss med fv 396 (Pr. b1250), slik at det vert plass til gang- og sykkelveg på vestsida av køyrevegen utan å gjere inngrep nærare postvegen enn i dag. Kryss med fv 396 vert ikkje endra. Gang- og sykkelvegen vert etablert på eksisterande fv 57 og vert liggjande ca. i same høgde. Køyrevegen vert flytta på austsida av gang- og sykkelvegen, skilt frå han med 3 m grøn rabatt.



G/s-veg på eksisterande køyreveg og forskyving av køyreveg mot aust, Statens vegvesen

Køyrevegen vert utbetra på denne strekninga. Vald standard er U-H4 med redusert breidde 8,5 m (utan forsterka midtoppmerking). Det er eit prinsipp at vegstandard skal vere einsarta

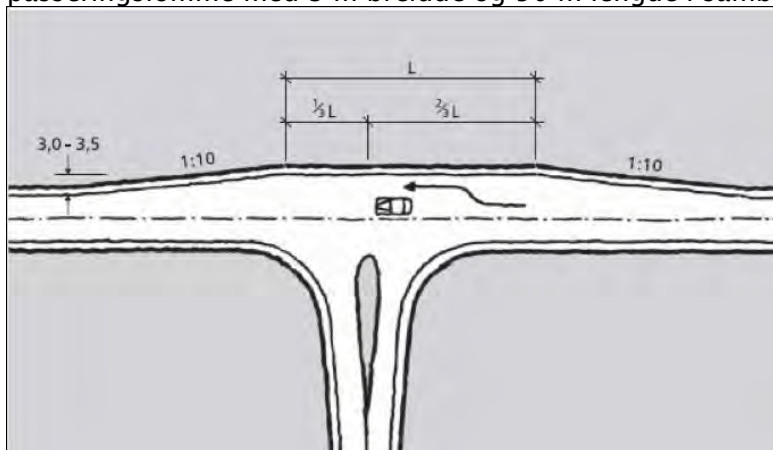
over lengre strekningar. Det er valt en standard som er lik eksisterande veg sin standard ettersom det ikkje føreligg planar for å oppgradere heile vegstrekninga. ÅDT-grunnlaget er dessutan svært nær grenseverdien mellom U-H4 og U-H5 (det vart stipulert en ÅDT på 6100 kjt/d, mens grenseverdien er en ÅDT på 6000 kjt/d). Det er søkt fråvik for standarden.

Busshaldeplassar, kryss og avkøyrslar vert utbetra, og ei avkøyrslar vert sanert.

6.3.3 Kryss og avkøyrslar

Kryss Skodvinsvegen (Pr. a130)

Kryss mellom fv. 57 og Skodvinsvegen vert trekt nordover for å få eit meir rettvingla kryss og Skodvinsvegen si linjeføring vert utbetra. Det vil verte sprengt vidare i eksisterande skjering sør for Skodvinsvegen for å oppfylle siktkrav. Det er avsett areal til etablering av ei passeringslomme med 3 m breidde og 90 m lengde i samband med krysset.



Utforming av passeringslomme, Statens vegvesen handbok N100

Avkøyrslar til gnr./bnr. 91/7 (fritidsbustad), gnr./bnr.91/4 (landbruksareal), gnr./bnr.91/9 (fritidsbustad) mfl. (Pr. a630)

Desse avkøyrslene vert samla til ei felles avkøyrslar ved pel a630. Det vert tillate med køyring til eigedomen på gang- og sykkelvegen på ein strekning på om lag 240 m (Pr. a570-a810). Den samla avkøyrslar er plassert rett overfor traktorvegen på eigedomen gnr./bnr. 91/4 så det berre vert trong for kryssing av gang- og sykkelvegen for landbruksdrifta, og ikkje køyring på den.

Avkøyrslar til gnr./bnr. 91/9 (fritidsbustad) mfl. på ny gang- og sykkelveg (Pr. a810)

Eksisterande parkeringsplass på tomte gnr./bnr. 91/9 vert råka av gang- og sykkeltiltaket og eksisterande tilkomst til fritidsbustad via ny gang- og sykkelveg vert vanskeleg på grunn av høgdeforskjell. Det er føreslått ein ny parkeringsplass med vendehammar i sør (på eigedomane gnr./bnr. 91/31 og gnr./bnr. 91/1), og med vidare gangsti til eigedomen gnr./bnr. 91/9. Parkeringsplassen vil verte felles for eigedomane gnr./bnr. 91/9 og gnr./bnr. 91/31. Utforming av avkøyrslar vert detaljert i samband med utarbeiding av byggeplan.



Ny avkøyrsløse Pr.a810, Utsnitt frå plankart R002

Avkøyrsløse til gnr./bnr. 96/4 (fritidsbustad) mfl. (Pr. a870)

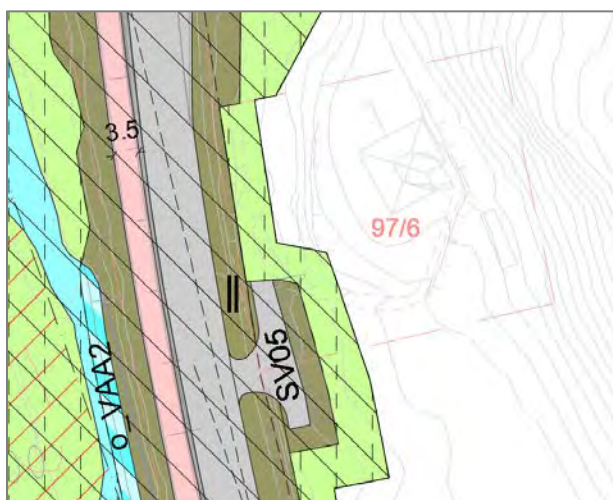
Avkøyrsløse si utforming tilfredsstillar ikkje gjeldande krav og det er regulert areal til utbetring.

Kryss Maråsvegen (Pr. a1280)

Krysset mellom fv. 57 og Maråsvegen vert lagt om for å få eit meir rettvikla kryss og trekt sørover for å få betre siktforhold mot nord. Det er avsett areal til etablering av ei passeringsslomme med 3 m breidde og 90 m lengde i samband med krysset.

Avkøyrsløse til gnr./bnr. 97/6 (fritidsbustad) (Pr. a1520)

Avkøyrsløse si utforming tilfredsstillar ikkje gjeldande krav. Det er regulert areal til ei utbetra avkøyrsløse med vendehammar. Utforming av avkøyrsløse vert detaljert i samband med utarbeiding av byggeplan.



Utbetra avkøyrsløse Pr. a1520, Utsnitt frå plankart R003

Kryss Gaulen (Pr. a1600)

Krysset mellom fv. 57 og vegen til Gaulen ligg i hovudsak uendra frå dagen situasjon men det er regulert breiare vegbreidde på den kommunale vegen. Det er avsett areal til etablering av ei passeringslomme med 3 m breidde og 90 m lengde i samband med krysset.

Avkøyrsla til gnr./bnr. 99/19 (fritidsbustad) (Pr. b270)

Avkøyrsla vert sanert i samband med innløyasing av fritidsbustad.

Avkøyrsla til gnr./bnr. 99/28 (bustadhus), gnr./bnr. 99/5 (bustadhus) mfl.

Avkøyrsla vert flytta om lag 35 m sørover for å få betre vinkel. Tidligere vegareal skal tilbakeførast til gangareal til busshaldeplass og nærliggande terrengtype. Den søre delen av avkøyrsla vert flytta mot aust på grunn av fyllingar frå ny køyreveg.

Kryss Skausnøya P-plass, gnr./bnr. 99/6 (bustadhus) (Pr. b700)

Avkøyrsla vert utforma som kryss og lagt noko om mot sør for å betre vinkelen på krysset. Linjeføringa vert tilpassa ny parkeringsplass.

Avkøyrsla til gnr./bnr. 99/1 (bustadhus) mfl. (Pr. b770)

Forskyving av fylkesvegen mot aust gir plass for å betre vinkelen på avkøyrsla. Det vert eit klarare skilje mellom avkøyrsla og busshaldeplassen.

Kryss med fv. 398 på Vågseidet (Pr. b1120)

Kanalisert T-kryss mellom fv. 57 og fv. 398 ligg i hovudsak som eksisterande kryss, men er flytta litt mot aust. Krysset er dimensjonert for fartsgrense 60 km/t. Linjeføringa til ny fv. 57 treff eksisterande veg før krysset med fv. 396.

Avkøyrsla til gnr./bnr. 99/27 på gang- og sykkelveg og på fv. 398 (Pr. b1190)

Avkøyrsla vert tilpassa ny gang- og sykkelveg og redusert noko i breidde.

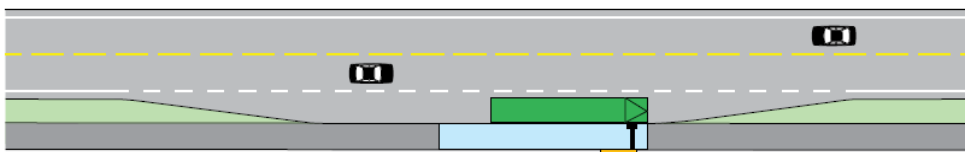
Elles vert det mindre justeringar av nokre andre avkøyrslar for tilpassing til ny veg og ny gang- og sykkelveg.

6.3.4 Kollektivtrafikk

Busslommer vert utbetra langs heile planstrekninga (3,25 m breidde og 75 m lengde kor av 45 m er inn/utkøyringslengde og 30 m er oppstillingsplass for ein buss).

På austsida av vegen vert det etablert fortau med 2,5 m breidde ved plattform. Fortauet vert forlengt bort til nærmast avkøyrsla. Det vert etablert sti (min. 1 m brei) på offentleg anna veggrunn frå plattform til anna nærliggande avkøyrsla.

På vestsida vert gang- og sykkelvegen nytta som plattform. Denne løysninga fungerer tilfredstillande der det er lite sykkeltrafikk. Plattforma vert litt breiare enn gang- og sykkelvegen for den vert utvida på restareal mellom gang- og sykkelveg og busslomma.



Busslomme langs gang- og sykkelveg, Statens vegvesen V123 Kollektivhandboka

Alle busstopp vert universelt utforma med taktile heller, kasselstein og leskur.

Ved Skodvin er det avsett areal til etablering av ei ny busslomme på vestsida av vegen. Eksisterande snuplass for bussar på autsida ved skulen vert utvida og oppgradert. Det er plass til ein buss i kvar retning, og det er mogeleg å snu bussar. Det skal etablerast trygge forbindingar for mjuke trafikantar på snuplassen bort til gangareal o_SGG3.



Eksempel på utforming på snuplass for bussar, Utsnitt frå teknisk vegplan, Statens vegvesen

Gangareal o_SGG3 vert etablert med 2,5 m breidde frå snuplassen til tilrettelagd kryssing av Skodvinsvegen til Skodvin skule.

Eksisterande busstopp i nordgåande retning ved Marås krysset vert flytta om lag 140 m mot nord, for at mjuke trafikantar frå avkøyrslø f_SV04 (Pr. a1370) ikkje treng å krysse fylkesvegen to gonger for tilkomst til busslomma.

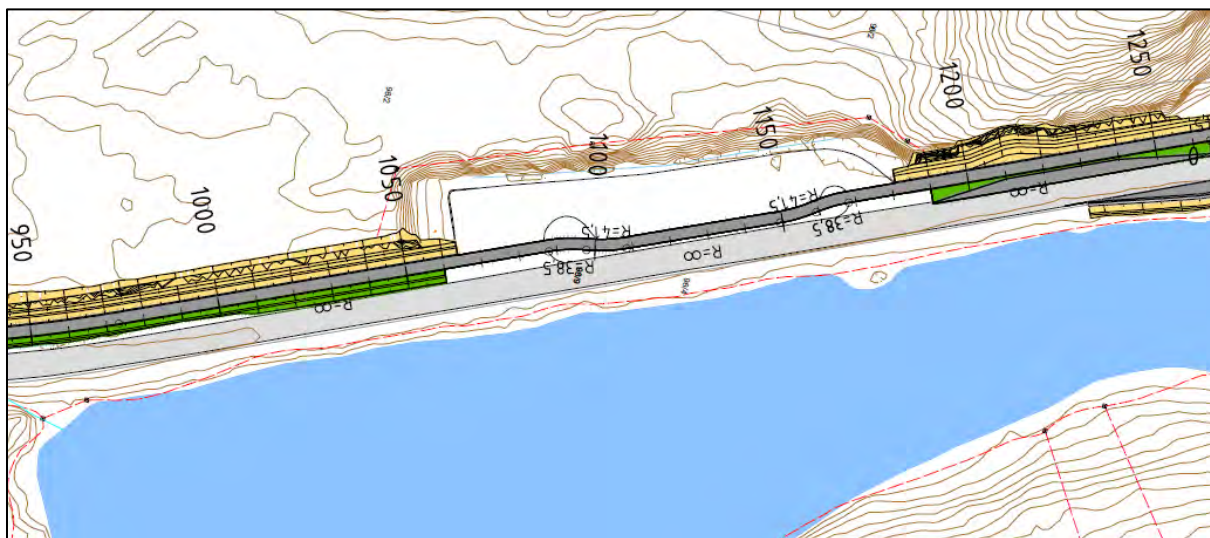
Dei andre busshaldeplassane endrar i liten grad plassering.

6.3.5 Kontrollplass (o_SVT1)

I nærleiken av krysset mellom fv. 57 og Maråsvegen ligg ein kontrollplass (Pr a1060–a1180), med plass og utstyr til mellom anna mobile bremseprøvar for tunge køyretøy.

Det er valt å la gang- og sykkelvegen passere kontrollplassen der kontrollplassen per i dag er avgrensa av ei refuge. Denne løysinga er vurdert som lite konfliktfylt sidan kontrollar er sjeldne og det ikkje er forventa stor trafikk på gang- og sykkelvegen. Denne løysinga er og vurdert rimelegare enn å leggje gang- og sykkelvegen inn i den høge skjeringa (ca 10 - 14

m) bak kontrollplassen, og gir kortare veg for gåande og syklande. Rekkverk vert satt opp mot fylkesvegen. Sjå teikning F002 i vedlegg nr. 01.



Gang- og sykkelveg gjennom Marås kontrollplass, Utsnitt frå teknisk vegplan, Statens vegvesen

Gang- og sykkelvegen er breiare enn eksisterande refuge, det blir difor naudsynt for Statens vegvesen sine tenestebilar å nytta del av gang- og sykkelvegen under operativ bruk av kontrollplassen. Det skal i byggeplanfasen utarbeidast ei leseleg, trygg løysing som i minst mogleg grad hindrar Statens vegvesen sin bruk av kontrollplassen.

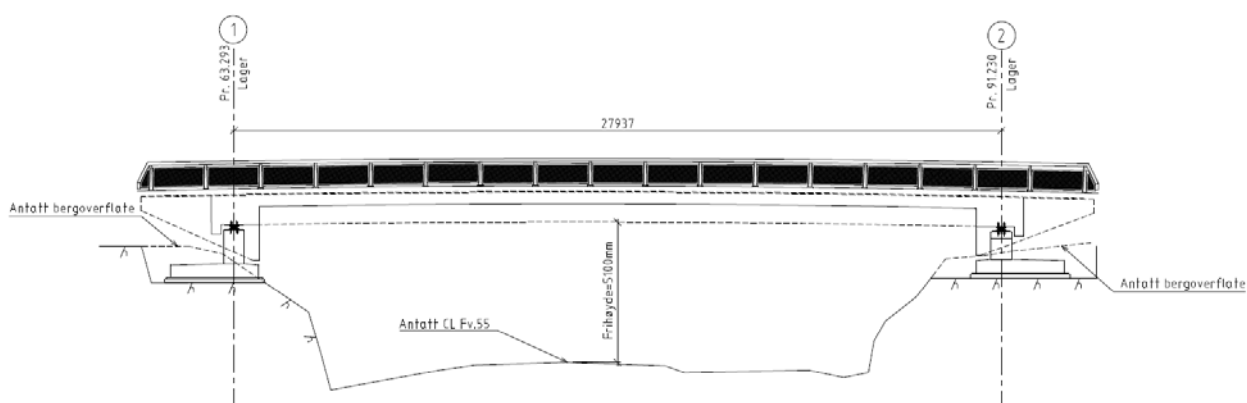
6.3.6 Bruer

Gang- og sykkelbru ved Skodvin skule (bestemmelsesområde #1)

Det er planlagt ei ny gang- og sykkelbru på om lag 29 m fritt spenn over fv. 57 ved Skodvin skule. Brua er planlagt fundamentert direkte på eksisterande fjellskjeringar i begge aksane.

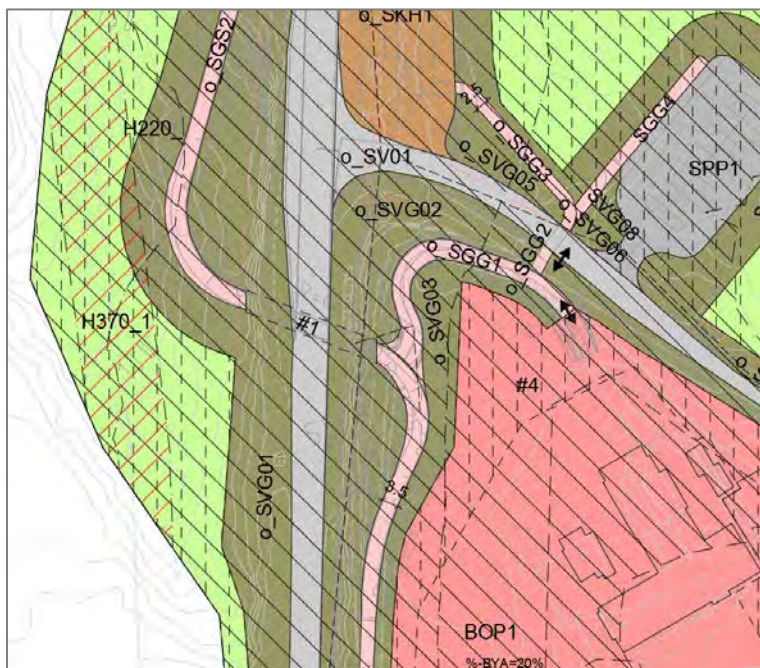
For å redusere inngrepet på skulearealet og for å tilpasse brua til eksisterande gang- og sykkelveg mot Konglevoll på autsida av fv. 57, leggjast brua med ein vinkel på omtrent 20 grader tvers over fv. 57. Landkara går parallelt med fv. 57. Føringsbreidde på brua er 3,5 m.

Sjå teikning K001 i vedlegg nr. 01 og forprosjekt for brua vedlegg nr. 11.



Oppriss av ny gang- og sykkelbru over fv 57 ved Skodvin skule, Utsnitt frå K-teikning (vedlegg 01), Statens vegvesen

Gang- og sykkelbrua vert liggjande om lag 2m over eksisterande terreng ved Skodvin skule for å tilfredsstillere krav til fri høgde over fv. 57. Det vert inngrep på skulearealet med brurampar på grunn av høgdeskilnaden. Brua og rampane skal tilpassast skuleplassen slik at minst mogleg areal går tapt. Det kan anten nyttast konstruksjonar/murarar mot skuleplassen i staden for fyllingar for å redusere inngrepet, eller fyllingar med slak helling (1:2 – 1:3) slik at skråningane kan nyttast til leik. Plankartet sikrar plass til fyllingar med skråning 1:3.



Ny gang- og sykkelbru over fv 57 ved Skodvin skule, Utsnitt frå plankart R001

Torvena bru (Pr. a1320)

Brua over kanalen mellom Skodvinsvatnet og Gaulevatnet (Torvena bru), med eit spenn på om lag 3,8 m, består i dag av ein gamal køyredel utan rekkverk mot vatnet og ein relativt ny gang- og sykkelvegdel. Det er naudsynt å utvide breidda på brua på begge sider fordi:

- Eksisterande rekkverk på gang- og sykkelvegdel ligg i siktsone for krysset mot Marås.

- Nytt rekkverk som må setjast opp mot vatnet på køyredelen vil liggje i siktsona for avkøyrsløse til gnr.bnr. 97/8 mfl.
- Ny passeringsslomme i samband med Marås krysset avsluttast på brua og krev mindre utviding av køyrefeltet på austsida.

Det er vurdert naudsynt å erstatte dei to eksisterande bruane med ei breiare bru. Det er ikkje utarbeidd forprosjekt for denne brua i reguleringsplanfasen. Det vert sikra areal til utviding av bru på begge sider (slik at brurekkverk kjem utanfor siktsonene).

Det må i byggeplanfasen planleggjast korleis ny bru skal skiftast ut med omsyn til miljø/vassdrag og geologi/geoteknikk/botnforhold. Det må gjerast hydrologivurderingar og det er viktig å ikkje redusere eksisterande gjennomstraumingskapasitet for kanalen under brua. Kanalen skal minimum ha same breidde som i dag. Sjå føresegner §6.4 og §6.5.

Gaulen bru (Pr. a1600)

Det er registrert i planfasen at det på sikt vil verte trong for utskifting av eksisterande bru på kommunal veg til Gaulen. Det er ikkje utarbeidd forprosjekt for denne brua i reguleringsplanfasen. Det er avsett areal for etablering av ny bru på same stad. Det må i byggeplanfasen planleggjast korleis ny bru skal skiftast ut med omsyn til miljø/vassdrag og geologi/geoteknikk/botnforhold. Det er viktig å ikkje snevre inn elveløpet. Sjå føresegner §6.6.

6.3.7 Sideområde

Grøfter/overvatn

Det er planlagt å nytte open drenering langs eksisterande fylkesveg og ny gang- og sykkelveg som hovudprinsipp og det er sett av areal i plankartet for djupe sidegrøfter på utsida av vegtiletet.

Sjå teikningar F001–F005 i vedlegg nr. 01 og VA–rammeplan vedlegg nr. 03.

Det kan vere aktuelt å nytte lukka drenering på korte strekningar. Dette vil bli vurdert i samband med byggeplanfasen. Ei evt. endring av grøfteprofilet vil ha avgrensa omfang og det er difor ikkje trong for å revidere VA–rammeplanen.

Myr sør for Eidsvatnet (Pr. b930 – b1250)

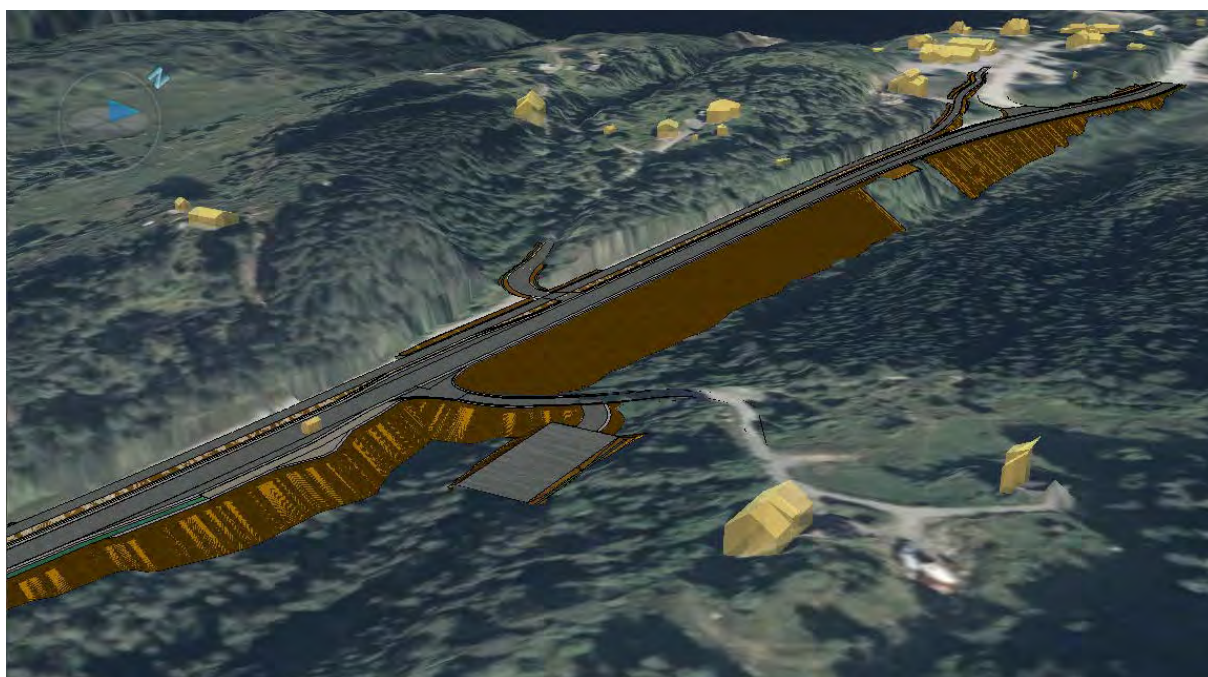
Myra sør for Eidsvatnet regulerast som SVG–areal sidan det vert inngrep i delar av den med vegfylling og masseutskifting, og sidan den vert brukt som del av overvatnsystem.

Vegovervatn sør for Eidsvatnet er planlagt ført med lukka dreneringssystem med utslepp i myra. Denne vil fungere som fordrøyning og naturleg reinsing. Sjå plankart R005 og VA–rammeplan vedlegg nr. 03. Løysinga for handtering av vegovervatn i myrområdet vert fastsatt og detaljert i samband med byggeplan. Det vert tillate å etablere om naudsynt sikringstiltak for drikkevasskjelda Eidsvatnet, som til dømes system for reinsing av vegvatn, i myrområdet.

Fyllingar

På grunn av flytting av køyrevegen mot aust i den nordre delen av planområdet, vert det store fyllingar på austsida av ny fylkesveg:

- Ved ny busshaldeplass ved Våge på austsida (Pr. b600–b700), vert det fylling på opp til ca. 7 m høgde.
- På austsida og nord for avkøyrsele til Våge (Pr. b700–b950), vert det omfattande fylling på opp til ca. 13 m høgde ut i ein bekk på nedsida av eksisterande vegfylling.
- På austsida av vegkrysset med fv. 398 (Pr. b950–b1250), vert det omfattande fylling på opp til ca. 13 m høgde ut i våtmark.



Utsnitt frå 3D-modell som viser vegfyllingar sør for Vågseidet, Statens vegvesen

Skjeringar

For å gje plass til gang- og sykkelvegen i søre del av planområdet og leggje om køyreveg i nordre del, må det sprengast ein del og ein vil få nye vegskjeringar. Dei største skjeringane vert følgjande:

- Sør før Marås kontrollplass (Pr. a870–a1060) vert det skjering på opp til ca. 10 m på vestsida av ny gang- og sykkelveg.
- Nord for Marås kontrollplass (Pr. a1180–a1260) vert det skjering på opp til ca. 18 m på vestsida av ny gang- og sykkelveg.
- Nord for Løvteit (Pr. b250–b340) vert det skjering på opp til ca. 7 m på austsida av ny fylkesveg.

Det vert trong for sikring av skjeringane. Sjå geologisk rapport vedlegg nr.10.

Tryggleikssone

Tryggleikssone ved 80 km/t er 7 m. På stekninger kor ein ikkje skal utbetre vegen leggjast det inn bestemmelsesområde Anlegg- og riggområde (kor ein bl. a. tillèt mindre

terrengendringar) for å sikre mogelegheit til å gjere trafikksikringstiltak i tryggleikssona (+2 m). Sjå §8.3.1 i planføresegnene.

Lyssetting

Lyssetting vert lagt mellom gang- og sykkelveg og fylkesvegen der det vert etablert grøn midtrabatt for felles lyssetting av køyreveg og parallellført gang- og sykkelveg. På strekninga kor berre rekkverk skil gang- og sykkelvegen (Pr. a1060–a2100) vert lyssettinga lagt på austsida av vegen for å minimere trong for inngrep mot Gauleelva. På strekingar kor gang- og sykkelvegen vert skilt frå køyrevegen, bør separat lyssetting etablerast.

6.3.8 Fråvik

Det er søkt fråvik for til saman fem forhold i tilknytning til planarbeidet.

- Dimensjoneringsklasse ved utbetningsstandard (Standardkrav kappittel D)

Det er standardklasse U–H5 som skal brukast med den trafikken som er framskriven for fv. 57. Vegen er planlagd med standardklasse U–H4, med tverrprofil 8,5 m utan forsterka midtoppmerking.

- Resulterende fall (Geometrikrav kappittel D)

På eit punkt er resulterende fall på omlagd fv. 57 lågare enn kravet i N100 (2%).

- Minste horisontalkurveradius på gang- og sykkelveg (Geometrikrav kappittel E.2.2)

Ved gang- og sykkelbrua på Skodvin er minste horisontalkurveradius på gang- og sykkelvegbrurampar lågare enn kravet i N100 (40m).

- Sikt mellom to kryssande gang- og sykkelveggar (Siktkrav kappittel E.2.3)

Ved gang- og sykkelbrua på Skodvin er fri sikt mellom to gang- og sykkelbrurampar redusert i forhold til kravet i N100 (8m × 8m).

- Stoppesikt for syklande (Siktkrav kappittel E.2.3)

Ved gang- og sykkelbrua på Skodvin er stoppesikt på gang- og sykkelvegbrurampar lågare enn kravet i N100 (minimum 35m).

6.3.9 Anleggs- og riggområde

I tillegg til areal for veganlegget med sideområde, er det trong for ekstra arbeidsareal i anleggsperioden (#4–#32). Det er regulert inn mellombels anleggs- og riggbelte, riggområde og deponiområde.

Mellombels anleggs- og riggbelte kan i anleggsperioden nyttast som riggplass og område for mellomlagring av alle typar massar, lagring av materialar, utstyr og anleggsveggar. Det er avsett anleggs- og riggbelte langs heile strekninga med min 5m breidde på det trongaste,

og breiare belte der det vert trong for ranking av massar for revegetering, masseutskifting, etc.

Riggområde kan i anleggsperioden nyttast til mellombels brakkeriggjar, mellombels verksteds- og lagerbygningar, køyre- og parkeringsareal, tekniske anlegg og andre anlegg i tilknytning til bruk som riggområde.

Deponiområde kan nyttast til permanent deponi av jordmassar og masseutskiftingsmassar. Sjå punkt 7.8 Massehandtering.

I følgjande tabell er det lista opp områda som er føreslått regulert som riggområde og deponiområde. Sjå også C-teikningar (vedlegg 01).

#5	(Området rundt ny P-plass ved Skodvin skule)	Rigg- og deponiområde	Ca. 23900 m ²
#7	(Området på vestsida av fv. 57 v/ ca. pr. a350–a550)	Rigg- og deponiområde	Ca. 12200 m ²
o_SVT01	(Marås kontrollplass v/ pr. a1060 – a1180)	Riggområde	Ca. 600 m ²
#18	(Hogstfelt v/ pr. a2030–b150)	Rigg- og deponiområde	Ca. 13700 m ²
#23	(Området sør for P-plass v/ Skausnøya v/ ca. pr. b550–b660)	Deponiområde	Ca. 5600 m ²
o_SPP2 o_SVG40	(P-plass v/ Skausnøya)	Riggområde	Ca. 1835 m ²
#27	(Området på austsida av bekkeløp v/ pr. b800–b940)	Deponiområde	Ca. 5700 m ²

Mellombels anleggs- og riggområde skal ryddast og setjast i stand, sjå føresegnene §8.3.

6.3.10 Kablar og leidningar

Naudsynt omlegging av eksisterande kablar og leidningar vert planlagd i samband med bygging av veganlegget.

Høgspenlinjer

Nærleik til høgspen luftleidningar vil krevje spesielle restriksjonar på arbeid nær høgspen og truleg også tidvis trong for utkopling av straum. BKK må verte involvert i arbeidet med byggeplan.

6.4 Nærare skildring av planstrekninga

6.4.1 Den Trondhjemske postvei (postvegen)

Bevaring av kulturminnet og kulturmiljøet

Postvegen og sona rundt den sikrast gjennom reguleringsplanen i den nordre delen av planområdet, frå Gaulen steinbru (ca. Pr. a2050) til eigedomen gnr./bnr. 99/17 ved Vågseidet (ca. Pr. b1080), der spora av postvegen forsvinn.

Postvegen regulerast med LNFR underformål Vern av kulturmiljø eller kulturminne (LKM). LKM-føremålet leggjast over postvegen si opphavlege bygde breidde (3,7 meter), pluss 1 meter på kvar side for grøftene, det vil seie på ei totalbreidde på 5,7 meter.

I tillegg, leggjast det omsynssone bevaring kulturmiljø (H570) over postvegen med en buffer på opp til 10 m på kvar side av postvegen sine vegkantar. Føresegnene skildrar restriksjonar i omsynssona.

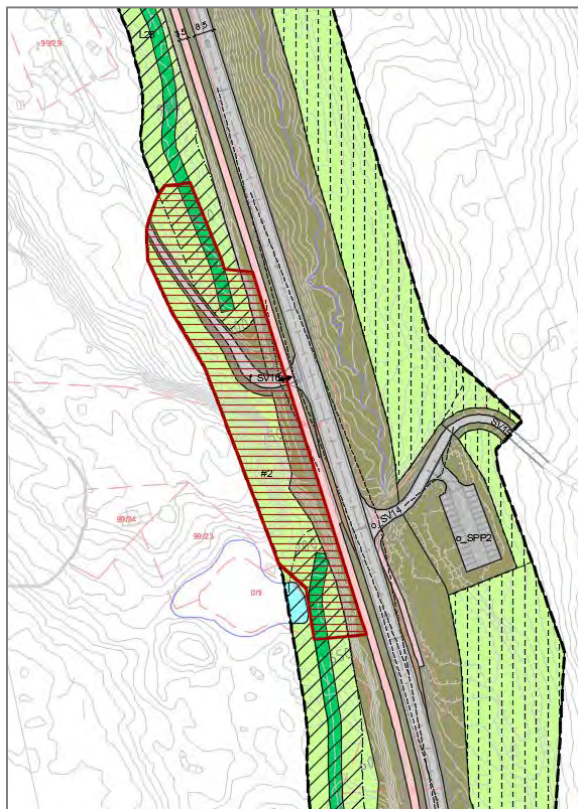
Sikringa omfattar både strekninga som er registrert i verneplanen (LKM1/LKM2/LKM3 og H570_1/H570_2) og strekninga oppå eksisterande vegskjering mellom Våge og Vågseidet som vart avdekt i planarbeidet (LKM4 og H570_3). Det er eit brot i postvegen sin trase, og dermed i LKM-areala og omsynssonene, ved avkøyrslø til Våge.

Omsynssona på strekninga Våge – Vågseidet i reguleringsplanen avvik frå omsynssona i kommunedelplanen for Lindåsosane, Lygra og Lurefjorden, der postvegen vart antatt liggjande under eksisterande køyreveg. Dessutan er bufferen frå kommunedelplanen justert i reguleringsplanarbeidet på grunn av innmåling av funn og avsetting av ei større breidde på postvegen.

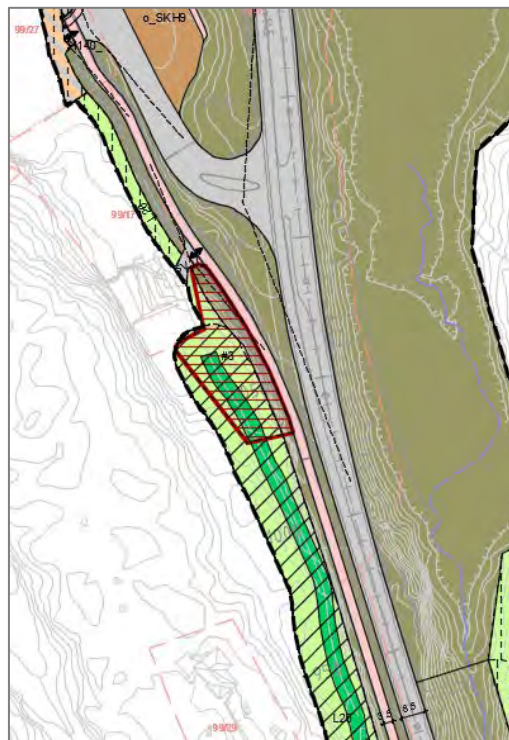
Tilkomst til postvegen

I tillegg til sikring av postvegen, skal det i reguleringsplanen leggjast til rette for betre tilkomst til postvegen for allmenn ferdsel:

- Eksisterande tilkomst til postvegen ved Pr. b300 skal oppretthaldast og tilpassast ny gang- og sykkelveg.
- Det skal etablerast enkle koplingar (til dømes sti eller trapp) til postvegen i begge retningar ved Våge innan bestemmelsesområdet #2, og dermed knytast saman dei to splitta strekningane av postvegen sør og nord for avkøyrslø til Våge (f_SV16).
- Det skal etablerast ei enkel kopling (til dømes sti eller trapp) til postvegen frå ny gang- og sykkelveg ved Vågseidet innan bestemmelsesområdet #3.



Bestemmelsesområde #2 for etablering av enkle koplingar til postvegen, Utsnitt frå planteikning, Statens vegvesen



Bestemmelsesområde #3 for etablering av enkel kopling til postvegen frå ny gs-veg, Utsnitt frå planteikning, Statens vegvesen

Etablering av koplingane til postvegen vert ein del av vegprosjektet og er sett som rekkefølgjekrav i reguleringsplan, sjå føresegner §2.2.

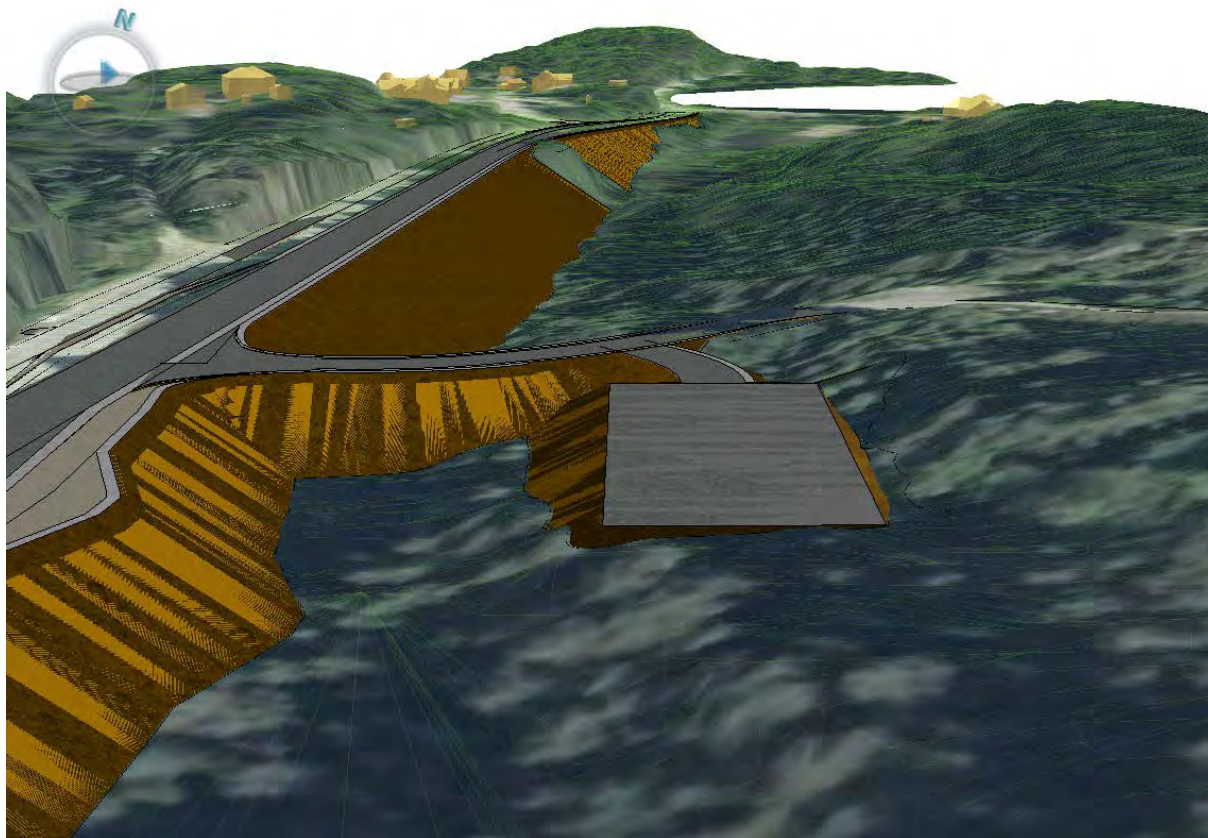
Koplingane vil verte enkle og ikkje universelt utforma som følgje av bratt terreng. Føresegnene opnar for at det kan gjerast enkle tiltak som grusing, grøfting, etablering av trapp eller liknande i bestemmelsesområda, også i dei ytste delane av omsynssona. Nøyaktig plassering og utforming av koplingane vil verte fastsett i samband med byggeplan. Utforminga skal vere godt terrengtilpassa, og harmonere med postvegen. Norsk vegmuseum skal kontaktast ved utarbeiding av løysing, spesielt om korleis ein koplar ny sti/trapp til sjølve postvegen. Kryssinga av avkøyrsløp til Våge (f_SV16) frå turstiane skal vere trafikksikker, med tilfredsstillande sikt.

6.4.2 Offentlege P-plassar

Den offentlege P-plassen ved Vågseidet o_SPP3 kan nyttast blant anna av brukarar av Den Trondhjemske postvei.

For å avbøte problem med parkering av turgåarar på busshaldeplassar ved Våge, er det føreslått etablert ein kommunal P-plass for friluftsområdet Skausnøya. P-plassen vil ha om lag 28 P-plassar. Den regulerast til o_SPP2 og skal eigast og driftast av Lindås kommune.

Avkøyrsla på fv. 57 til P-plassen skal eigast og driftast av Lindås kommune. Avkøyrsla og P-plassen si utforming skal sikre at ikkje P-plassen vert nytta til vogntog. Utforming av P-plassen skal tilpassast landskapet i retning og høgde.



Utsnitt frå 3D-modell som viser ny P-plass til Skausnøya, Statens vegvesen

6.4.3 Skodvin skule

Eksisterande skuleareal og utvida skuleareal vert regulert med arealføremål Offentleg og privat tenesteyting (BOP). Innanfor BOP kan det leggjast til rette for barnehage, undervisning og forsamlingslokale.

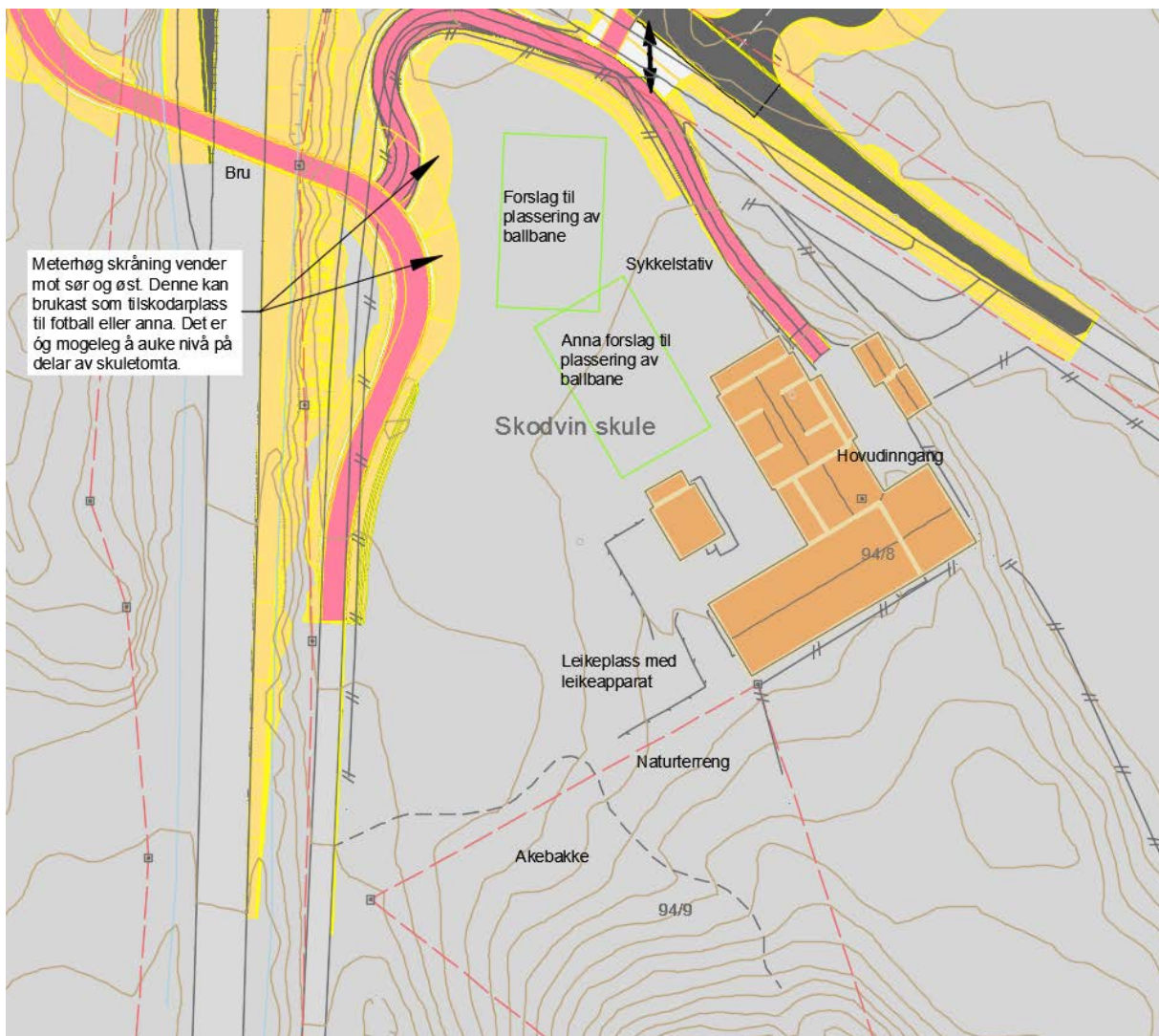
Arealet som Skodvin skule brukar per i dag vert regulert som BOP1, og omfattar skuleareal, eksisterande parkeringsplass, den kommunale tomte gnr./bnr. 94/9 og resterande areal bak tomte gnr./bnr. 94/9.

Skuleplass

Ny gang- og sykkelbru og rampar legg beslag på skuleplassen (o_SVG03). Eksisterande ballbane vil verte redusert. Foto og illustrasjonen under viser forslag til utforming og mogelege plasseringar av ny ballbane. Etablering av inngjerda ballbane kan vere aktuelt.



Eksempel på inngjerda ballbane med storleik 13x22 m. Fotograf Kolbrun Oddsdottir, Statens vegvesen



Illustrasjon av ulike plasseringar av ballbaner. Forslag Kolbrun Oddsdottir, Statens vegvesen

Erstatningsareal BOP2

For å erstatte tapt leikeareal, regulerast det erstatningsareal BOP2 på baksiden av skulebygget.

Byggegrense

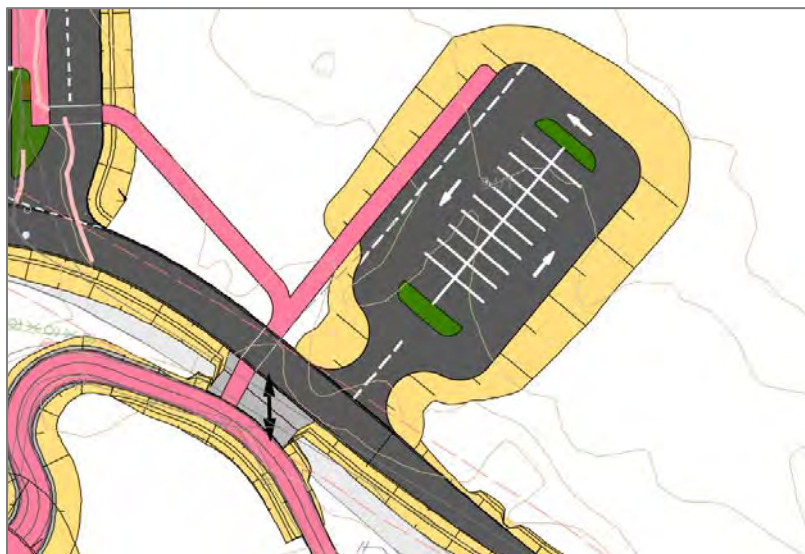
Byggegrense for BOP1 og BOP2 er vist på plankartet R001. Mindre terrengarrondering, leikeapparat og andre mindre konstruksjonar knytt til skulen sitt uteområde er tillate utanfor byggegrensa.

Tilkomst

Eksisterande gangtilkomst til skulearealet i sør (opning i skulegjerdet) må flyttast sørover til like før oppstiginga mot brua starter.

Regulering av ny parkeringsplass

For å betre trafikktryggleiken ved Skodvin skule er det i tillegg til utbetring og flytting av Skodvinsvegen, sett av areal for etablering av ny privat parkeringsplass med «kiss & ride» på nordsida av Skodvinsvegen. Dette arealet regulerast til SPP1 og skal nyttast til parkering for BOP1 og BOP2. SGG4 er gangveg frå parkeringsplassen til kryssing av Skodvinsvegen.



Eksempel på utforming av parkeringsplass med Kiss & Ride, Utsnitt frå teknisk vegplan, Statens vegvesen

I kommuneplanen er det ved parkeringsplassen sett av eit areal med BIA-formål (Idrettsanlegg) ved Skodvin skule. Dette arealet vil ikkje lenger kunne disponerast til idrettsanlegg. Den kommunale skulen er nedlagt og ein ser difor ikkje trong for å kompensere for dette arealet i reguleringsplanen.

6.4.4 Inngrep i elv/bekk/vatn

Tiltaket vil truleg føre til inngrep i vassdrag, elv og bekk nokre stader.

Kombinert arealformål VAA omfattar SVG i vatn i kombinasjon med VNV, og er nytta på dei stadane kor det kan verte inngrep under vassflata.

Torvena bru

Ein ny og utvida brukonstruksjon ved kanalen mellom Skodvinsvatnet og Gaulevatnet vil føre til inngrep i Skodvinsvatnet og Gaulevatnet. Det er sett av areal til ei vanleg vegfylling i planen, men ein vil vurdere alternative løysingar i byggeplanfasen. Sjå kapittel 7.5.

Gauleelva

Bygging av ny gang- og sykkelveg langs fv. 57 langs Gauleelva vil føre til inngrep i elva nokre stader. Det er sett av areal til ei vanleg vegfylling i planen, men ein vil vurdere alternative løysingar i byggeplanfasen. Sjå kapittel 7.5.

For å kunne oppretthalde gjennomstrøymingskapasitet i Gauleelva vil det truleg verte naudsynt med mellombels og/eller permanent flytting av elveløp, sjå §5.1 i føresegner.

Bekk på austsida av fv. 57 ved Pr. b370 – Pr. b470

På grunn av omlegging av fv. 57 og tilkomstveg til gnr.bnr. 99/28 og 99/5 m.fl. ved Pr.b370–Pr.b470, vil det verte naudsynt å flytte ein liten bekk på austsida av eksisterande tilkomstveg austover.

Bekk nord for Skausnøya P-plass (Pr.b620 – Pr.b950)

Det vil verte inngrep i tilløpsbekk til Eidsvatnet nord for Skausnøya P-plass på grunn av vegfylling frå fv. 57 og mogeleg deponi for overskotsmassar. Bekken vil stadvis truleg vert lagt i røyr.

Eidsvatnet

Tiltaket stoppar ved kryss mot fv. 396 ved pr. b1250. I planen er det tatt med anleggsbelte ut i Eidsvatnet i tilfelle det vert trong for å leggje siltgardin eller andre sikringstiltak ved utløp frå myrområde under vegen i anleggsfasen.

7. Verknader av planforslaget

7.1 Trafikktryggleik

Det vert ein stor auke i trafikktryggleiken spesielt for mjuke trafikantar langs fv. 57 mellom Skodvin og Vågseidet. Utbetring av kryss, avkøyrslar, busstopp, og etablering av passeringslommer vil også gje auke i trafikktryggleiken på strekninga. Det vert òg gjort tiltak for å betre trafikksituasjonen ved Skodvin skule, og ved Skausnøya friluftsområde.

7.2 Landskapsbilete

Delstrekning 1 (pr. a0-a1300): Gang- og sykkelbrua ved Skodvin ligg skrått over vegen og har retning som liknar overordna hovudtrekk i landskapet. Konstruksjonen vil bli fundamentert på fjell. Gang- og sykkelvegbrua ligg nokre meter høgare enn leikeområda på skuletomta. Det er viktig at sideterreng vert utforma slik at området kan inngå i skulen sitt uteareal. Konsekvens av tiltaket er at ballbana vert mindre. Mellom gang- og sykkelvegen og vegen er det sett av 3 m grøntrabatt på fleire strekningar. Tiltaket sitt omfang og dimensjon passar godt inn i landskapet. Tiltaket gir høgare skjeringar mot vest.

Delstrekning 2 (pr. a1300-a2100): Nord for Gaulevatnet er rabatt mellom sykkelveg og veg fjerna for å minske tiltaket si påverknad på vegetasjon langs med elvebredda. Tiltaket vil kome for tett opp til elva fleire stader på denne 700 m lange strekninga. Fleire stader vil dette medføre ca. 3 m høg fylling, som vil kome nært det arealet som omtalast som elvebotn og kor elvesnelle-starr-sump veks.

Delstrekning 3 (pr. b0-b1250): Herifrå forskyvast fv. 57 mot aust. Dette gjer det naudsynt å etablere ei 200 meter lang skjering med 1-5 m høgde på austsida av vegen for å bevare postvegen sin trasé på vestsida av fylkesvegen. I profil b350-b600 lagast det nytt terreng på austsida av vegen, her er sidearealet til vegen godt forankra i landskapet. P-plass ved Skausnøya er godt tilpassa terrenget i retning og plassering høgdemessig. Frå sør for Våge til Vågseidet vert det ei stor vegfylling mot aust. Nord for ny P-plass til Skausnøya bør fyllinga få ei helling som liknar hellinga på terrenget den skråar mot, slik at området får eit heilskapleg preg.

Konklusjon er at landskapsområde har middels verdi og at tiltaket ikkje vil gi reduksjon i landskapsverdi.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

7.3 Nærmiljø og friluftsliv

Dei viktigaste verknadene av tiltaka i planen er positive og knytt til trafikktryggleik og betre tilkomst til viktige funksjonar og målpunkt:

- Samanhengande gang- og sykkelveg frå Hundvin til Vågseidet bind saman bygda i eit trygt alternativ for gåande og syklande på ei strekning med spreidd busetnad og spreidde funksjonar.
- Redusert barriereverknad.
- Ny planfri kryssing i bru over fylkesvegen ved Skodvin skule gir trygg kryssing av vegen for gåande og syklande i eit utrygt punkt.
- Fleire kjem innanfor trygg sykkelavstand til viktige målpunkt som skulen og butikken og ungdomshuset på Konglevoll, også bustadfeltet på Brundtland.
- Opprydding av trafikksituasjonen ved Skodvin skule gir auke i trafikktryggleiken med oppgradering av busshaldeplass, gangareal frå busshaldeplass til skulen, ny parkeringsplass til skulen og «kiss & ride».
- Etablering av P-plass for Skausnøya turmål gir betre tilrettelegging for friluftsliv, samstundes som det aukar trafikktryggleiken ved å fjerne parkering i busslommer og langs vegen/avkøyrslar.

Ny gang- og sykkelveg vil leggje beslag på areal langs fylkesvegen på heile strekninga. Ingen bustadhus vert direkte råka av gang- og sykkelvegen, men det ligg 3 bustader så nær vegen at mindre delar av eigeidomen/areal nærast vegen går med. Det gjeld gnr./bnr. 91/9 på Skodvin, og gnr./bnr. 99/17 og gnr./bnr. 99/27 på Vågseidet. For nærmiljø vert fordelane med trygg gang- og sykkelveg vurdert å vege opp for arealinngrepa.

Ingen friluftsliv- og turområde vert direkte råka. I dag parkerer og går turgåarane langs fylkesvegen for å kome til starten av turvegen til Skausnøya. Gang- og sykkelvegen, samt ny parkeringsplass vil gjere tilkomsten til turområdet Skausnøya/Fjellsbøheia betre og tryggare. Ny planfri kryssing i bru ved skulen vil gjere inngrep og varige arealbeslag i uteareal ved skulen. Det er avsett erstatningsareal i planen.

For busetnaden på austsida av vegen og ved busshaldeplassane må ein krysse vegen for å kome til gang- og sykkelvegen. Det vil ved nokre kryssingspunkt verte tilrettelagt for opningar i vegrekkverket.

På strekninga Løtveit – Våge vert vegen flytta mot aust og ei hytte på gnr./bnr. 99/19 vert direkte råka av vegen og er i planforslaget føreslått fjerna.

Arealbeslaga vil i hovudsak omfatte i LNF-område samt noko areal i hagar og på hyttetomter. Ein del avkøyrslar er i planen føreslått lagt om. Inngrep på den enkelte eigeidomen (mellombels og permanent) vil framgå av plankartet.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

Anleggsperioden

Anleggsperioden med anleggsbelte og riggområde langs vegen vil leggje beslag på større areal enn det som omfattar den ferdige gang- og sykkelvegen. Det må reknast med at avkøyrslar, stiar, turvegar og andre nærområde til vegen kan verte vanskeleg tilgjengelege, lagt om eller stengt i periodar. Det må også reknast med støy i nærområda til veganlegget,

både for skulen, fastbuande, hytteeigarar og turgåarar. I særleg mykje brukte område som Skodvin skule og turvegen til Skausnøya skal det leggjast til rette for trygg ferdsel og bruk av områda gjennom heile anleggsperioden.

7.4 Kulturminne og kulturmiljø

Tiltaket sine verknader for den Trondhjemske postvei

Tiltaket vil ikkje råke postvegen direkte, og tiltaket vil ikkje ha negativ verknad for verdien av postvegen. Tiltaket vil kunne råke omgjevnadene nær inntil postvegen, særleg ved profil b250 – 350.

Ved profil b300 er det «inngang» til postvegen. Denne må sikrast og få ei god utforming på kulturminnet sine premiss. Mellom postvegen og fylkesvegen er det i dag småskog, og det er eit ønske at mest mogeleg av dette vert ståande som ein «grøn buffer».

Ved profil b700 er postvegen borte etter at fylkesvegen kom. Som avbøtande tiltak lagast det ny sti som kan kople vegane saman att.

Mellom profil b700 og b800 er spora etter postvegen borte grunna vegbygging. Som eit avbøtande tiltak vert det laga ny sti mellom fylkesvegen/gardsvegen til Våge og postvegen også ved profil b800.

Ved profil b1050 og b1100 ved Vågseidet skal det og etablerast ei løysing for at ferdsel på postvegen skal fungere att.

Den planlagde P-plassen ved profil b700 bør også kunne nyttast som P-plass for turgåarar på postvegen, noko som kan leggjast til rette ved skilting.

Stemmegard og kvernhusanlegg i Gaulelva

Stemmegarden vil ikkje verte råka av tiltaket.

Gardsbruk, Våge gnr./bnr. 99/7 «Utsyn»

Den planlagde g/s-vegen skal leggjast på vestsida av fylkesvegen, men frå profil a2080/b0 vil tiltaket medføre at fylkesvegen vert flytta austover. Tiltaket vil ikkje få direkte konsekvensar for gardstunet, men trerekka og del av innmarka vert råka. Også den markantetørrmuren langs vegen vert råka då den utgjør ein fare for tryggleiken ved å ligge innanfor tryggleiksona til fylkesvegen. Tiltaket vil ha liten negativ verknad på verdien av kulturmiljøet.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

7.5 Naturmangfald

Verknader av tiltak

Mogelege verknader av ei vegutbygging vil først og fremst vere eit inngrep i naturen som fører til arealendring i form av tap av naturleg areal. Når det gjeld terrestrisk natur vil inngrepet ikkje påverka viktige naturverdiar. Naturverdiane i planområdet er knytt til vassdraga. Tilstanden i vassdrag kan påverkast av fysiske inngrep og/eller forureining i anleggsperioden.

I *fagrapport naturmiljø* (Rambøll 2015) er verknadene omtala. I etterkant av rapportarbeidet er omfang av vegtiltaket utvida noko. Det er vurdert at utvidinga av omfanget ikkje gir endring i konklusjonane når det gjeld verknadene.

Når det gjeld fysiske inngrep i den sørlege delen av planområdet (langs Gaulenvassdraget) er det i planen satt av plass til ei vanleg vegfylling. På nokon korte strekk vil tiltaket truleg råka Gauleelva. Det gjeld også ved kanalen mellom Skodvinsvatnet og Gaulevatnet der ein i planen legg opp til ein ny og utvida brukonstruksjon. På desse partia vil ein i byggeplanfasen vurdere alternative løysningar som til dømes armert lettfylling og natursteinmur for å avgrense verknaden av tiltaket. Evt. inngrep i elva vil uansett berre råke ein avgrensa del av elva og vil difor berre ha lokal effekt. Dette området er ikkje viktig i samband med gyting og ein reknar med at habitatkvaliteten i elva ikkje vert redusert. Utarbeiding av konkrete løysingar i byggeplanfasen skal skje i samråd med Fylkesmannen og NVE.

Tiltaket vil påverka to mindre bekkar i tillegg til Gauleelva. Som nemnt ovanfor har desse bekkane svært låg vassføring i tørre periodar, noko som tyder på at dei har ein avgrensa botnfauna og manglar fisk. Økosystema er heller ikkje raudlista og det er lite sannsynleg at spesielle naturverdiar vil gå tapt.

Inngrepet kan føre til forureining av vassdrag i anleggsperioden. Aktuelle problemstillingar er auka partikkelspreiing eller utslepp av stoff som er nytta, eksempelvis nitrogen frå sprengstoff. Eksempel på mogelege utsleppsscenario er lekkasjar til omgjevnadane ved uhell på anleggsområdet, eller berre generell (ukontrollert) avrenning frå anleggsområdet. Tilførsel av nitrogenforbindelsar frå sprengstoff kan vere akutt giftig for ferskvassorganismar, og vil også kunne ha ein eutrofierande effekt. Skarpe partiklar frå sprengstein kan også ha skadelege effektar på biologi, spesielt gjeld dette fiskeyngel og ungfisk. Ein annan potensielt negativ effekt av partikelspreiing er tilslamming av sediment nedstraums anleggsområdet. Dette kan medføre redusert kvalitet på gytesubstrat og tetting av skjul for fisk. Dette er særleg relevant for Gauleelva.

I den sørlege delen av planområdet er det den delen av Gaulenvassdraget som ligg på vestsida av vegen (Gaulevatnet og Gauleelva) som er mest utsett for forureining i anleggsperioden. Også tilløpsbekken til våtmarksområdet sør for Eidsvatnet er utsett for forureining. Våtmarksområdet drenerer mot Eidsvatnet og det er planar om regulering av dette vatnet som drikkevatt. Ved eventuelle uhell i anleggs- eller driftsfasen er det fare for

spreiing av forureining mot Eidsvatnet (f. eks oljeutslepp). Både for Gaulenvassdraget og tilløpsbekken til Eidsvatnet, skal ukontrollert avrenning av overvatn mot/til vassdraget hindrast.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

Vurdering etter Naturmangfoldlova §8-12

Det overordna formålet med Naturmangfoldlova (2009) er å ta vare på naturens mangfald og dei økologiske prosessane gjennom bærekraftig bruk og vern. Naturmangfoldlova (NML) § 6 slår fast ei generell plikt som seier at ein kvar skal opptre med aktsemd og gjere det som er rimeleg for å unngå skade på naturmangfaldet. Plikta til å vise aktsemd vil vere oppfylt dersom verksemda skjer i samsvar med løyve frå offentlege myndigheiter.

§8	Kunnskapsgrunnlaget
	På bakgrunn av gjennomførte undersøkingar §8 (kartlegging naturmangfald) og dokumentasjon er kunnskapsgrunnlaget om naturmangfald for planområdet vurdert som tilfredsstillande.
§9	Føre-var prinsippet
	Kunnskapsgrunnlaget om artar sin bestandssituasjon, naturtypar si utbreiing og økologiske tilstand, samt effekt av påverknader er vurdert som tilfredsstillande, og det er rekna som ei rimeleg vurdering at føre-var prinsippet leggast liten vekt på ved vurdering av verknader for naturmangfald, jf. Nml § 9
§10	Samla belastning for naturmiljø
	Det er ikkje kjent at det føregår anna planlegging i området som vil kunne påverka registrerte verdiar for naturmangfald. Når det gjeld terrestrisk natur rører tiltaket berre ved trivielle naturtypar og vanlege artar og den samla belastninga vil vere ubetydeleg. Når det gjeld vassmiljøet kan inngrepet medføre forureining av vassdrag som følgje av avrenning frå anleggsvatn mot vassdrag. Særleg Gauleelva er utsett for eventuell forureining. Tilstanden i Gauleelva er klassifisert på grensa mellom god og moderat. Dette kan skuldast landbrukspåverknad (tilførsel av næringsstoff) og tilførsel av nitrogenrikt anleggsvatn vil kunne auka nitrogenbelastninga. Også gjennom tilslamming av sediment nedstraums anleggsområdet kan den økologiske tilstanden i Gauleelva forringast.
§11 og §12	Miljøoppfølging/vidare arbeid
	Ytre miljøplan vil kunne sikra naudsynt omsyn til vassdrag i planområde. Planen gir også mogelegheit til å etablere retningslinjer for å sikra at massehandteringa i anleggs- og driftsfasen hindrar uønska spreieing av hagelupin (svartelista høg-risiko art). I Ytre miljøplan skal ein sikre at mest mogeleg miljøvennlege metodar skal nyttast ved utfylling i og nærføring ved vassførekomstar. Alternativ lokalisering, jf. § 12

	Alternativ lokalisering er ikkje naudsynt ut frå naturmangfaldverdiar, jf. nml § 12. I anleggsfasen og driftsfasen er det føresett at naudsynte detaljplanar og Ytre Miljøplan vil sikra best mogelege driftsmetodar og teknikk jf. nml § 12, med særleg fokus på avrenning av overflatevatn til vassdrag og fare for utilsikta spreiding av framande, uønskte artar.
--	---

7.6 Naturressursar

Verknader av vegtiltaket for jordbruk og skogbruk

I *fagrapport naturressursar* (Sweco 2015) er verknadene omtala. I etterkant av rapportarbeidet er omfang av vegtiltaket utvida noko. Det er vurdert at utvidinga av omfanget ikkje gir endring i konklusjonane når det gjeld verknadene.

Følgjande tabell viser oppdatert permanent og mellombels arealbeslag på jordbruks- og skogbrukseigedomar.

	Total areal i plangrense (daa)	Areal til køyreveg, gs-veg og annan veggrunn (daa) Permanent arealbeslag	Areal til rigg-, anleggs- og deponiområde (daa) Permanent og mellombels arealbeslag
Jordbruk			
Fulldyrka jord	2.3	0.3	2
Overflatedyrka jord	0.6	0.2	0.4
Innmarksbeite	2.6	1.3	1.3
Totalt	5.5	1.8	3.7
Skogbruk			
Skog særst høg bonitet	117.9	53.3	64.6
Skog høg bonitet	43.6	12.9	30.7
Skog middels/lav bonitet	2.3	1.3	1
Totalt	163.8	67.5	96.3

Totalt er det 10 eigedomar som vert direkte råka av tiltaket i høve til landbruk. Venta arealbeslag innanfor tiltaksgrensen er om lag 0,3 daa fulldyrka jord, 0,2 daa overflatedyrka og 1,3 daa innmarksbeite.

Totalt er det 51 eigedomar som vert direkte påverka av tiltaket i høve til skogbruk. Venta arealbeslag innanfor tiltaksgrensen er om lag 53 daa av skog av svært høg bonitet, om lag 13 daa av skog av høg bonitet, og om lag 1 daa av skog av middels/låg bonitet.

Noko av arealtapet som gjeld skog ligg på areal som Statens Vegvesen alt eig, men det er og fleire private grunneigarar som vil måtte avstå skogsressursar.

Tiltaket ventast ikkje å ha nemneverdige negative verknader for jord- og skogbrukressursar.

Mineralressursar

Det er ikkje registrert drivverdige mineralressursar innanfor planområdet.

Utmarksressursar

Hjort er ein verdifull utmarksressurs i planområdet, elles er verdien av jakt og innlandsfiske i planområdet vurdert som liten. Tiltaket ventast ikkje å ha nemneverdige negative verknader for utmarksressursar.

Vassressursar

Det finst nokre private grunnvassbrønner og overflatebrønner i planområdet. Nokre av desse kan bli negativt påverka av tiltaket og må i så fall kompenseras. Vågseidet er forsynt med vatn frå Vågseidet vassverk. Lindås kommune har, undervegs med pågåande plan, fått godkjent konsesjon for nytt uttak av drikkevatt og industrivatn til Monstad. Eidsvatnet nord i planområdet inngår i denne godkjenninga. Eidsvatnet tilhøyrar vassforekomst 065–13–R Lurefjorden bekkefelt med oppgitt god økologisk og kjemisk tilstand. Ein må ta omsyn til drikkevassforskrifta i denne planen. Plangrensa er difor utvida noko ut i sørenden av vatnet i tilfelle det vert trong for ekstra reinsing i samband med tiltaket. Elles er det lagt opp til naturleg reinsing av moglege forureiningar frå tiltaket i regulert myrområdet.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

7.7 Støy

Det er berekna og vurdert vegtrafikkstøy som følgje av vegutbygginga. Desse berekningane er gjort ved hjelp av Novapoint Støy, som bereknar støy etter Nordisk berekningsmetode, og resultatane er synte i støysonkart. Støyvurderingane er gjort i samsvar med T-1442 (*Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*) og rettleiaren til denne (M-128/2014). Tilrådingane i T-1442 skal, så langt det er teknisk moglege og økonomisk forsvarleg etter kost/nytte- vurderingar, overhaldast.

T-1442 tilrår støyskjermingstiltak for bustader med støyfølsam bruk dersom støynivået overskrid nedre grense for gul støyzone, i.e. $L_{den} = 55$ dBA, sjå også tabell 1 i T-1442. Ambisjonsnivået til Statens vegvesen er som hovudregel å senke støyen til under gul støyzone utandørs, og tilfredsstillende NS8175 klasse C innandørs. NS8175 klasse C vil seie et støynivå under $L_{pAeq24h} = 30$ dBA i opphaldsrom. Berekningane syner då at om lag 6 bustader og 4 fritidsbustader vil ha trong for støyskjermingstiltak. Regelverket gjeld berre utandørs støy for fritidsbustader. Bustader som får tilbod om innandørs støytiltak skal etter tiltaket oppfylle krava til ventilasjon, gitt i teknisk forskrift.

Frå profilnummer a0 – a2100 er prosjektet eit «miljø- og sikkerhetstiltak» ut frå kriteriane i T-1442 og lokale støytiltak vurderast då ut frå prinsippa i Vegdirektoratets «Notat for praktisering av støyretningslinjen i Statens vegvesen». Det inneber at frå profil a0 – a2100 gjer ein tiltak utandørs berre i raud støyzone (og gul støyzone dersom ein har ein støyauke på meir enn 3 dB) og innandørs berre for bygg i raud støyzone der støyen innandørs

samtidig er over 35 dB. NS8175 klasse C skal alltid tilfredsstillast når ein gjer tiltak innandørs.

Det er vurdert kjelderetta tiltak som støyskjermer og støyvoll. Topografien i området og det lave talet på bustader gjer at skjerm eller voll vil vere vanskeleg å bygge og/eller ha for liten støyskjermingseffekt. Støytiltak på dette prosjektet må difor sannsynlegvis gjennomførast lokalt, på og ved bygningane. Avgjersle om kva for nokre tiltak som skal utførast og korleis dei utførast, vert tatt på byggeplannivå. Då må ein gjere eige-domsspesifikke berekningar med høg nøyaktigheit for å finne rett utval av bygningar som skal ha tiltak.

Støytiltaka skal som hovudregel fullførast før det vert sett trafikk på veganlegget, og så tidleg som mogeleg, for at tiltaka òg kan gi effekt mot anleggsstøy. Retningslinja definerer eigne krav som gjeld i anleggsperioden; det må difor gjerast eigne vurderingar mot anleggsstøy.

For avbøtande tiltak sjå Innspel til YM-plan pkt. 8.4

7.8 Massehandtering

Dårlege grunntilhøve og trong for masseutskifting for etablering av både gs-vegen og ny fylkesveg er ei utfordring i prosjektet. Sjå geoteknisk rapport (vedlegg nr.09).

Det er utarbeidd ei grov masseoversikt for prosjektet:

Underskot steinmassar	Ca. 70 000 m ³
Overskot jordmassar/lausmassar/utskiftingsmassar	Ca. 100 000 m ³

Berekninga er basert på følgjande føresetnader:

- Masseutskifting til fjell er tatt med i berekninga på strekningane a220–a800, a1300–a2100, b15–b150 og b570–b1240.
- Bergmassar frå skjeringane kan nyttast til berande vegfyllingar, og jordmassar/lausmassar kan nyttast i vegfyllingar på toppen av berande fyllingar.

Det er stor uvisse rundt massebalanse i prosjektet som følgje av uvisse om omfang av masseutskiftinga. Det må gjerast supplerande grunnundersøkingar på byggeplan for å få meir detaljerte tal på naudsynt djupn for masseutskifting på kvar delstrekning, og få meir detaljerte mengder på utskiftingsmassar og steinunderskot. Det må òg takast prøver av vassinnhald i utskiftingsmassar på byggeplan for å avklare kor stort volum dei faktisk utgjer.

I reguleringsplanen er det sikra tilstrekkeleg areal og mogelegheit for permanent deponering av førebels overskotsmassar overslag (ca. 100 000 m³).

Fem område er sett av til mogelege permanente deponi for overskotsmassar: #5, #7, #18, #23 og #27. Sjå punkt 6.3.9. Det vert tillate permanent endring av terrenget i desse områda, sjå føresegnene §8.3.4. I område #27 tillatast det heving av terrenget med inntil 5 m, i område #18 med inntil 3 m, og i område #5, #7 og #23 med inntil 2 m.

Utforming og detaljering av deponiområda skal gjerast på byggeplan, samstundes som ein får avklart nærare både mengder, handtering av massane og om dei aktuelle områda er egna for deponering. Det må gjerast supplerande grunnundersøkingar av deponiområda i samband med byggeplan.

Trong for deponering av utskiftingsmassar på deponiområda kan verte mindre enn 100 000 m³ sidan det ligg i planen moglegheit til å deponere meir overskuddsmassar på annan veggrunnareal og vegskråningar. Vassinnhald i utskiftingsmassane og moglegheit til å komprimere dei kan òg tale for redusert trong for deponering.

Det vert trong for tilskot av steinmassar utanfrå og mellomlagingsområde. Rigg- og deponiområde, og anleggs- og riggbeltet langs heile strekninga vil kunne nyttast til dette. Det er lagt inn moglegheit til meir sprenging i planområdet i reguleringsplankartet for å redusere masseunderskot, i samband med betre landskapstilpassing av vegtiltaket.

7.9 ROS-analyse

I samsvar med plan- og bygningslova § 4-3 skal det i ein reguleringsplan utførast ROS-analyse (risiko- og sårbarheitsanalyse) av tiltaka i ein reguleringsplan. Målet er å fremje samfunnstryggleik ved å førebygge risiko for skade og tap av liv. Det skal analyserast innanfor områda naturrisiko (til dømes grunntilhøve), verksemdsrisiko (til dømes høgspontanlegg, fylling i sjø), sårbare objekt og beredskap. Dersom det er avdekka tiltak som gir areal med fare, risiko eller sårbarheit skal dette merkast i planen med omsynssone jf. § 11-8 og § 12-6.

Det er gjennomført ROS-analyse for løysingane i reguleringsplanen som vert lagt ut til offentleg ettersyn. Rapport frå ROS-analyse er vedlegg til reguleringsplanen, sjå vedlegg nr.2.

7.10 Luftforureining

I retningslinje T-1520 frå Miljøverndepartementet står det at trafikkbelastning frå vegar med ÅDT (årsdøgntrafikk) over 8000 er så stor at det vil vere trong for å gjere luftkvalitetsutrekningar. Dette er ei retningslinje som blir mindre streng når avstanden frå vegen til bygningar og uteopphaldsareal aukar.

I dette prosjektet er det framskrivne trafikketal for prognoseår 2042 som skal nyttast i vurderinga. Dei er utarbeidd av Statens vegvesen og berekna ÅDT er 6100 kjt/d, med ein andel tyngre køyretøy på 14 %.

Trafikktalet er mindre enn 8000 og avstanden frå vegen til næraste bustad/hytte er om kring 15 m.

I framtida vil utslepp per køyretøy truleg gå ned. Dette gjeld i hovudsak NO_x og i mindre grad PM₁₀. Det er difor ikkje forventat at luftkvaliteten her skal vere problematisk på grunn av trafikken på desse vegane.

7.11 Forureining til vatn og grunn

Delar av planområdet ligg nære vassdrag. Inngrep som fører til verknad på vassdrag og sjø bør vere så små som mogeleg. Målet er at Eidsvatnet som drikkevassressurs ikkje skal få redusert vasskvalitet av tiltaket. Det er ingen registreringar i Miljødirektoratet si database for lokalitetar med forureina grunn. Lindås kommune har ikkje kjennskap til noko forureina grunn i planområdet.

7.12 Helse, miljø og tryggleik/ Fokehelse

Helse, miljø og tryggleik

Det er i planarbeidet lagt vekt på å finne gode og sikre løysingar slik at alle trafikantgrupper vert utsett for minst mogeleg risiko i det ferdig utbygde vegsystemet. Utforming og dimensjonering er gjort i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker. Det er lagt vekt på å finne løysingar som tilfredsstillar krav til utforming og nye løysingar som betrar tilbodet til mjuke trafikantar.

På eksisterande vegnett vil det i anleggsfasen skje transport av stein- og jordmassar. Det vil vere aktuelt å stille krav til gjennomføring av denne transportaktiviteten i byggeplanfasen, slik at trafikantar og busette ikkje skal få for store ulemper i anleggsfasen.

Gjennomføring av tiltaket vil føre med seg fjellsprenging av skjeringar. Det vil verte stilt strenge krav til trygging og reduksjon av ulemper ved gjennomføring av desse arbeida. For alle bygningar som kan verte utsette for risiko og skader som følgje av sprengingsarbeida, vil det verte utført ei registrering og utarbeiding av ein tilstandsrapport slik at eventuelle skadar kan dokumenterast.

Ved bygging og seinare drift av anlegget skal det utarbeidast ein plan for ytre miljø (YM-plan). Ulike miljøkrav, aktuelle fysiske tiltak og krav til undersøking og oppfølging av miljøtiltaka vil inngå i denne planen. Vatn og vassdrag vil ha ein sentral plass i denne planen. Ureina vatn frå anlegget skal ikkje verte leidd ut i terreng og vassdrag utan reinsing.

Folkehelse

Folkehelsearbeidet handlar om å skape gode oppvekstvilkår for barn og unge og det handlar også om å utvikle (lokal-)samfunn som legg til rette for sunne og aktive levevanar for alle i kvardagen. I lov 2011-06-17 nr. 64 om folkehelsearbeidet (folkehelselova) vert folkehelsearbeidet definert som samfunnet sin innsats for å påverke faktorar som direkte eller indirekte fremjar innbyggjarane si helse og trivsel, førebygger psykisk og somatisk sjukdom, skade eller liding, eller som vernar mot helsetruslar. Lova understrekar også kor viktig det er å jobbe samordna, langsiktig og systematisk, også med tanke på ei jamnare fordeling av faktorar som direkte eller indirekte påverkar helsa.

Folkehelselova pålegg også kommunane å ta eit heilskapleg ansvar for å fremje folkehelse gjennom dei verkemidla kommunen rår over. Kommunane skal også verksetje naudsynte tiltak for å møte folkehelseutfordringar blant sine innbyggjarar. I dette ligg det også

forventingar til utforming og kvalitetar i det fysiske miljøet, som i eit folkehelseperspektiv er viktig for å stimulere til trygg og sikker ferdsel, leik og fysisk aktivitet.

Å etablere universelt utforma gang- og sykkelveg langs fv. 57, gir innbyggjarane høve til å kome seg ut i naturen, til og frå jobb, fritidsaktivitetar utan å måtte transporterast med køyretøy. Dette er i tråd med folkehelsearbeidet og eit tiltak som bidreg til auka aktivitet.

8. Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift og finansiering

Finansiering av strekninga vil skje via regional transportplan (RTP) og det må løyvast midlar frå det ordinære fylkesvegbudsjettet. Det er per i dag ikkje løyvd midlar til bygging av dette prosjektet. Det er ikkje avklart når dette vil skje, det er difor uvisst når tiltaket vil bli realisert.

Strekning Skodvin skule – Vågseidet er ei prioritert strekning i planprogrammet, men er ikkje med i investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 vedteken 12.12.2017.

8.2 Kostnader

Basert på reguleringsplanforslaget har Statens vegvesen gjennomført eit anslag for prosjektet. Anslaget skal gi eit kvalitetssikra kostnadsoverslag som skal føreleggjast avgjerdstakarar og leggjast til grunn for vidare finansiering, prosjektstyring og handtering av usikkerheit i prosjektet.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Alle trafikanter skal ha tryggast mogeleg ferdsel gjennom anleggsområdet i heile byggeperioden. Det skal utarbeidast faseplanar i samband med byggeplan som viser trafikkavvikling i anleggsfasen for alle trafikanter, og korleis tiltaket kan gjennomførast med minst mogeleg ulempe for naboar og brukarar av området. Anleggsområda skal vere tydelig skilta og det skal leggjast vekt på informasjon til publikum. Det er særlege utfordringar knyta til trafikkavvikling ved etablering av bruonstruksjonane. Utbygging skjer langs skuleveg og tett opp mot Skodvin skule. Skodvin skule skal konsulterast for å sikre at anleggsarbeidet i minst mogeleg grad påverkar skulen sin kvardag og elevane sin tryggleik.

Skodvin gang- og sykkelbru

Fv. 57 må stenges i ca. eit døgn når ny Skodvin gang- og sykkelbru støypast og herdast. Det er ikkje mogeleg å lage ein mellombels anleggsveg utanom byggområdet for brua utan uhøvelege store konsekvensar. Støyping av Skodvin bru bør dermed skje på eit tidspunkt med lite trafikk (natt/helg/ferie) og helst når Skodvin skule ikkje er i drift.

Aktuell omkøyringsveg vil verte fv. 565 via Radøy. Per i dag, er ikkje fv.565 ein aktuell

omkøyringsveg for tyngre køyretøy. Men det er føreset at utbygging av parsellen Marås – Soltveit (Nordhordlandspakken) vil verte ferdig før bygginga av prosjektet Fv. 57 Skodvin – Vågseidet setjast i gang, og at fv.565 då får ein tilfredsstillande standard for å handsame trafikk frå fv. 57. Ved stenging av fv. 57 bør det konfererast med Mongstad raffineri og andre potensielle rørte partar, Lindås kommune, naudetatar, rutebilselskap, etc.

Ny Torvena bru

Etablering av ny Torvena bru vil og verte utfordrande. For å ha fv. 57 open til ei kvar tid (eit køyrefelt), vil det verte naudsynt å lede trafikken anten på ny/gammal del av Torvena bru, eller på mellombels anleggsveg ute i Skodvinsvatnet.

Ny Gaulen bru

Det er sikra areal rundt eksisterande bru for omkøyring i anleggsfasen (til dømes via ein mellombels brukonstruksjon).

Lysregulering av eit køyrefelt

Ved arbeid på eller nær fv. 57 vil ein i periodar måtte lysregulere eit køyrefelt.

8.4 Tryggleik, helse, arbeidsmiljø og Ytre miljø-plan for byggefasen

SHA og HMT vil bli ivaretatt i anleggsfasen gjennom SHA-planar og anleggsplanar. Det skal utarbeidast ein Ytre Miljø-plan (YM-plan) på grunnlag av innspel som er gjort i denne fasen.

Statens vegvesen si handbok R760 "Styring av vegprosjekt" (2012/2014) set krav om at byggherren skal utarbeide ein plan for Ytre miljø (YM-plan) før det vert utarbeidd konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Ein YM-plan skal skildre prosjektet sine utfordringar knytt til det ytre miljøet og korleis desse skal handterast. Planen sikrar at føringar og krav til ytre miljø vert teke vare på og innarbeidd i konkurransegrunnlaget. YM-planen bør starte opp tidleg i byggeplanfasen slik at viktige omsyn er avklart når prosjekteringsarbeidet startar. Planen skal vidare nyttast under anleggsarbeidet. Viktige punkt som vert avdekkja i arbeidet med reguleringsplanen går fram i denne planomtalen, sjå tabellen med innspel til YM-plan.

Innspel til YM-plan

Dei negative verknadane kan minskast noko ved avbøtande tiltak. I tabellen under er det lista opp spesielle miljøutfordringar med forslag til avbøtande tiltak som det skal arbeidast vidare med i YM-plan.

<i>Tema/mål</i>	<i>Problemstillingar/vurderingar</i>
<i>Støy</i>	Skuleområde og bygningane med støyfølsam bruksformål <i>Byggeplan</i>

<p>Mål: Prosjektet skal ikkje føre til uakseptabel støy. Tilrådingar i T-1442 skal overhaldast.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiltak for å redusere støy ved bygningar angitt i støyrapport, til dømes fasadetiltak. • Lokal støyskjerming av uteplassar ved bustader og fritidshus. <p><i>Anleggsfasen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nytte støysvake maskinar. • Varsling av naboar ved støyande arbeid. • Mellombels støyskjerming. • Avgrensing i tid for støyande verksemd. • Følgje retningslinjer gjeve i T-1442. • Utføre mest mogeleg av dei støyande arbeida ved skulen i sommarferien.
<p><i>Vibrasjonar</i></p> <p>Mål: Sprenging skal ikkje gjere skade på nærliggjande bygg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tema vil bli aktuelt dersom det skal vere sprenging i nærleiken av skule/bustader/bygg, til dømes skuleområde og hytte ved profil a850 <p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av tilstand på bygg før anleggsfasen startar dersom det skal sprengast i nærleiken av bygg. • Berekning av vibrasjonsgrensar. <p><i>Anleggsfasen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nytte vibrasjonsmålar. • Varsling av naboar, sprenging skal utførast på dagtid på kvardagar. • Utføre mest mogeleg av dei sprengningsarbeida ved skulen i sommarferien
<p><i>Luftforureining</i></p> <p>T-1520 sjå pkt 7.11</p> <p>Mål: Ingen skal utsetjast for unødige støvplagar som følgje av anlegget</p>	<p>Transport av massar. Handtering av støv frå anleggsarbeid, både ved arbeid i nærleiken av busetnader, skule og i nærleiken av vassdrag.</p> <p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide ein rigg og marksikringsplan. Plassering av rigg og mellombelse tippar bør ikkje vere i nærleiken av bustadhus. • Massehandteringsplan. <p><i>Anleggsfase</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimere transport. • Følgje rigg og marksikringsplan. • Nytte tiltak som reduserer støvplagar. Til dømes tildekking av lasteplan ved transport av massar, og massetippar. • Spying av anleggsvegar og anleggsområde kan vere eit aktuelt tiltak ved tort ver. • Tilsåing/revegetering av flatar som er utsett for erosjon.

<p><i>Forureining av jord og vatn</i></p> <p>Mål: Anlegget skal ikkje føre til unødig forureining av vatn og grunn, eller spreining av ureina massar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Krav til utslepp i anleggs- og driftsfase må avklarast med Fylkesmannen. • Det skal sikrast ei forsvarleg handtering av overflatevatn frå massedeponia. • Overvatn frå vegen skal i driftsfasen i hovudsak reinsast ved naturleg infiltrasjon i grunnen. • Hindra ukontrollert avrenning av anleggsvatn mot/til vassdraget. Det skal vurderast om det er naudsynt med rensing av utsleppsvatn frå anlegget (jfr. eventuelle krav frå Fylkesmannen). • Ved inngrep i vassdraget bør partikkelspreiing hindrast, til dømes ved bruk av siltgardiner. • Overvaking av Gaulevatnet, Gauleelva og tilløpsbekken til Eidsvatnet under anleggsfasen. • Det er potensiale for forureina massar i planområdet ved myrområdet sør for Eidsvatnet. Det må undersøkjast om det er deponert massar her. Det blir rådd til at det utførast miljøtekniske grunnundersøkingar i desse områda dersom det er aktuelt med inngrep.
<p><i>Landskapsbilete</i></p> <p>Mål: Landskapsbiletet skal i størst mogeleg grad stå fram som harmonisk også etter at anlegget er ferdig.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arkitektonisk utforming og heilskap skal vektleggjast i prosjektet. • Kring brufundamenta er det viktig å jobbe med utforming av fjellskjeringar og bruk av vegetasjon som avdempande tiltak. • For skjeringar lavere enn 2 meter er det viktig å vektleggje terrengtilpassing ved bruk av planering/terrengform (Profil a300-a650 og profil b150-b200 på vestsida. Profil b50-b220, b230-b350 på austsida). Hensikta er å forme nytt terreng utan synlege skjeringar og leggje til rette for naturleg revegetering. • Der kor skjeringar overskrider 5 meters høgde og der det er tilstrekkeleg sideareal skal jord leggjast opp på skjeringar med helling 1:2. Avstand mellom skjering og grøftebotn bør vere minst 3 meter, som i profil a800-a1050 på vestsida. I sideareal bør det leggjast til rette for naturleg revegetering der dette er mogeleg. • Skjeringar skal formast og avrundast slik at fjellterreng harmonerer med veg og konstruksjonar som bru, murar, busstopp og vekt plass. Dette gjeld profil a100-a300, a700-a800 på vestsida og profil b700 -b830 på vestsida og særleg avkøyrse til gardsbruk. • Skjeringar bør ha same hellingsgrad som dei bratte åsane omkring (profil a1050-a1250 på vestsida). • Fylling langs sykkelveg og parkeringsplass skal tilpassast til sideterreng.

	<ul style="list-style-type: none"> • Langs jordbruksareal bør ein vurdere slak helling på sideareal (1:4), dette for at sideområda skal kunne haustast maskinelt og holdast opne. • Fylling langs elvebredda kan formast med miljøvenleg erosjonssikring. Det er viktig å vektleggje ei utforming som er tilpassa omgjevnadane. Slike tiltak er med på å minske visuell verknad på starrsump langs elvebredda i profil a1350-a2000 mot vest. • Nytt terreng kan formast der kor ein har høg fylling ved vegen 1:1,5 med at dalbotnen blir heva slik at vegskråningane blir slakare med helling 1:2 – 1:3 og mogelegheit for naturleg revegetering (profil b700 – b1050 på austsida). • Langs med vatn og elva vil reiseopplevinga bli rikare om ein ryddar vekk tre på valte strekningar (profil a975-a1025 og a1200-a1250 på austsida). Dette bør innarbeidast i driftsplanane. • Rigg- og marksikringsplan skal utarbeidast på byggeplan. Prinsipp for avtaking og mellomlagring og tilbakeføring av jord av ulike arealtypar skal beskrivast. • Det skal i byggeplanfasen utarbeidast O-teikningar som viser utforming av dei permanente deponia. • Sideterreng til veg og areal i skog- og naturområde skal ha naturleg revegetering. Dette gjeld særleg skog- og myrområde.
<p><i>Nærmiljø og friluftsliv</i></p> <p>Mål: Tiltaket skal ikkje føre til at tilhøva for friluftsliv og rekreasjon blir unødig redusert, verken i anleggsfasen eller i driftsfasen. Det skal heller ikkje føre til ein reduksjon av tryggleik i nærmiljøet.</p>	<p>Omsyn til skule, busetnad og hytter langs vegen og brukarane av friluftsområdet Skausnøya. Fv 57 har ein barriereverknad, der det ikkje er planfrie kryssingar. Auka arealbeslag vil gi negative verknader til dømes der bustader vert direkte råka med redusert framkomst grunna arbeid i eksisterande veg.</p> <p>Sjå også under tema støy.</p> <p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppretthalde tilkomst til turområde og vatn. Eventuelt etablere mellombelse tilkomstvegar. • Planfri kryssing ved Skodvin. • Plan for eventuelle omleggingar av tilkomstvegar, samt tilbakeføring. • Plassering av riggområde. Skal ikkje kome i konflikt med nærmiljø. <p><i>Anleggsfase</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Varsling av råka naboar. • God merking for å ivareta tryggleiken for dei som ferdast langs vegen. • Sikring av anleggsområde. • Trygg tilkomst til busshaldeplassar.

	<ul style="list-style-type: none"> • Interimvegar/nye samband skal etablerast før eksisterande rivast slik at anleggsperioden sikrar opne ferdselsårer og tilkomst til lokale bebuarar. • Viktig med tryggleik i område der tilkomst vert endra og i området som vert nytta som riggområde. • Redusera eller hindre anleggstrafikk på vegar som vert nytta av born, til dømes ved Skodvin skule og ved idrettsparken på Kolås. • Utvide tidsrommet for redusert fart i sona ved skulen (SFO) • Evt. skjerming av uteareal • Vurdere støyskjerming av utearealet ved skulen • Etablering av sti på strekningar langs vegen der det vert nytta rekkverk mellom køyreveg og gang- sykkelveg slik at dei som bur på austsida kan gå trygt til næraste kryssingspunkt (spesielt Torvena – Løtveit busshaldeplass). • Entreprenør skal ha eigen trafikktryggingssplan under byggefasen. Planen skal ha fokus på mjuke trafikantar, med spesielt omsyn til område kor anleggsarbeidet kan kome i konflikt med skuleveg/skuleområdet og kryssingspunkt.
<p><i>Naturmangfald</i></p> <p>Mål: Tiltaket skal unngå spreieing eller innføring av uønskte artar. Viktige naturmiljø skal i minst mogleg grad påverkast negativt av anlegget.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hindre spreieing av svartlista artar (til dømes hagelupin) • Det må etablerast retningslinjer (i YM-planen og RM-plan) for å sikra at massehandteringa i anleggsfasen hindrar ikkje-ønska spreieing av svartlista artar med høg risiko. • Jfr. forskrift for framande organismer og utfyllande oppfølging i Statens vegvesen rapport 387 om framande skadeleg artar. • Gauleelva er eit viktig overvintringsområde for fugl. Dette bør takast omsyn til ved val av tidspunkt av anleggsaktivitetar. Mest mogleg miljøvennlege metodar skal nyttast ved utfylling i og nærføring ved vassførekomstar, jfr Tiltakshandbok for betre fysisk vassmiljø; UniResearch 2017 • Fisken si frie vandring og moglegheiter for skjul skal oppretthaldast. • Inngrep langs vassdraga skal vere så små som mogleg. Kantsoner med vegetasjon skal oppretthaldast i størst mogleg grad. • Leggje til rette for reetablering av kantsoner langs vassdrag. Stadeigne naturlege artar skal nyttast og toppmassar skal takast vare på og nyttast i samband med revegetering. • Rigg- og deponiområde skal helst leggjast i område med lite verdifull natur og heller ikkje i nærleiken av vassdrag/våtmark. <p><i>Overvaking etter anleggsfasen</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • For å sikre at oppføring av ny gang- og sykkelveg ikkje har skada habitatet bør det utførast ei synfaring etter at inngrepet er utført. Dette vil avdekke om vidare avbøtande tiltak bør setjast i verk. Ei ny synfaring bør gjennomførast ei viss tid etter anleggsfasen, til dømes etter eit år eller når forholda er forventa å vere stabile.
<p><i>Vassdrag og Strandsone</i></p>	<p>Buffersoner der det ikkje skal vere inngrep innarbeidast i rigg- og maksikringsplanen. Sjå også under temaet naturmangfold.</p>
<p><i>Kulturminne og kulturmiljø</i> Mål: Tiltaket skal ikkje øydeleggje eller degradere verdifulle kulturminne eller kulturlandskap</p>	<p>Varsemd ved arbeid ved postvegen og stemma profil a1700.</p> <p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vidareføre omsynssoner for kulturminne. • Ved egedomen gnr./bnr. 99/7 kan steingjerdet flyttast og murast opp på nytt. Til dette arbeidet må det leggjast vekt god kvalitet innan historisk tørrmuring. • Ved egedomen gnr./bnr. 99/7 kan ein vurdere å plante ny trerekkje utanfor tryggleikssona for fylkesvegen. • Postvegen bør, som eit nasjonalt viktig kulturminne, også skiltast med kringelskilt frå køyrevegen. Det kan også vurderast å lage infoskilt om postvegen og erstatte det eldre treskiltet ved profil b300. <p><i>Anleggsfase</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Merke og skjerme kulturminne som ligg i eller nær anleggsområda. • Ved brot på steingardar bør dette gjerast på ein skånsam måte slik at steingarden vert bevart i størst mogeleg grad. • Ved funn av kulturminne som ikkje er registrerte, skal arbeidet stoppast og rett myndigheit skal varslast. • Respektere omsynssoner.
<p><i>Naturressursar</i> Mål: Tiltaket skal i minst mogeleg grad påverke landbruket i området. Drikkevasskjelder skal sikrast.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oppretthalde god tilkomst til innmark- og utmarksareal. • Matjord skal sikrast til vidare bruk til jordbruksføremål. • Utarbeide rigg- og marksikringsplan som sikrar jordbruksjord i størst mogeleg grad. • Matjord og frøbankjord skal mellomlagrast i rankar med maks høgd 2m, slik at jorda ikkje vert skada som vekstmedium. • Drikkevasskjelder skal sikrast mot forureining. Det skal vurderast å nytte naturleg reinsesystem i regulert myrområdet under bygging og i drifta av veganlegget.

	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeid nær brønnar, vatn og vassdrag må utførast på ein slik måte at ein minimerar risikoen for forureining av ressursen. Om dette ikkje let seg gjere må det gjennomførast kompensierende tiltak. Dette gjeld erstatning for brønnar eller viktige vasskjelder som går tapt eller som får påviseleg redusert verdi. • Tilkomst til skogbruksareal og landbruksteigar må setjast i stand eller kompensrast der desse blir skadde eller øydelagde. • Det skal utarbeidast ein rigg- og marksikringsplan som sikrar at naturressursar blir skåna i størst mogeleg grad under byggeplanarbeidet og seinare i anleggsfasen • Av omsyn til hjortejakta vert det tilrådd å unngå anleggsstøy i helgene frå 1. september til 15. oktober då det er i helgene jakta primært utførast.
<p><i>Energiforbruk</i></p> <p>Mål: Tiltaket skal gjennomførast slik energiforbruket blir lågast mogeleg</p>	<p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage planar for transport med mål om å redusere trong for energi. <p><i>Anleggsfase</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage planar for transport med mål om å redusere trong for energi og følgje desse.
<p><i>Materialval og avfallshandtering</i></p> <p>Mål: Tiltaket skal føre til minimal mengde produsert avfall. Handtering av avfall skal vere forsvarleg for miljøet</p>	<p>Prosjektet vil generere avfall knytt til bygge- og anleggsverksemd, samt mogeleg avfall frå eksisterande veg dersom denne ikkje kan gjenbrukast. Sjå og tema landskap og forureining til vatn og grunn.</p> <p><i>Byggeplan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal fastsettast krav til gjenbruk. <p><i>Anleggsfase</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dersom det er mogeleg skal materiale med lang levetid nyttast i anlegget. • Dersom det er mogeleg skal ein velje materiale som krev lite vedlikehald. • Det skal ikkje nyttast forureina massar. • Alt avfall skal samlast opp og handterast slik at det ikkje oppstår forureining eller forsøpling. • Alle skal vite kor avfall skal hivast og korleis det skal sorterast. Containerar for dei ulike typane avfall skal merkast godt. • Helse- og miljøfarlege stoff skal så langt som mogeleg ikkje nyttast på anlegget. • Miljøfarlege stoff på anlegget skal vere dokumentert slik at ein har informasjon om produsent, år for produksjon, samansetning, HMS-datablad, avhendingsmetode og liknande.

9. Grunnerverv

Plankarta viser kva areal som er regulert til dei ulike formåla.

Areala er rekna ut frå planen og digitale kartgrunnlag. Endeleg oppgjjer blir etter oppmåling i marka etter at veganlegget er bygd og eigedomsgrenser fastlagde. I tillegg til areal som vert erverva permanent er det avsett areal i planen til mellombels anleggsområde i byggperioden og deponi. Dette arealet blir dersom ikkje anna er skreve tilbakeført til grunneigar etter at anlegget er ferdigstilt.

På generelt grunnlag skal det ervervast 2 meter utanfor tryggleikssona der det gjerast tiltak. Ved eventuelle skjeringar og fyllingar ut over dette, skal det offentlege erverve 1-3 meter utover fyllingsfot og skjeringstopp. Det visast ekstra omsyn ved bustadtomter eller anna verdifullt areal, som dyrka mark.

10. Samandrag av merknader

Tabell 4 merknader pr 13.2.2015

Nr.	Frå	Uttale og innspel	Kommentarar
Uttale frå offentlege høyringspartar			
1	Fylkesmannen i Hordaland, 12.01.2015	<p>I – Mykje av arealet langs fylkesvegen ved Løtveit er klassifisert som fulldyrka jord i følgje markslagskart AR5. Fylkesmannen ber om at det vert vist omsyn til dyrka mark i vidare planlegging.</p> <p>II – Fylkesmannen minner om at dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet, og at dette må kome tydeleg fram i planarbeidet, jf. Naturmangfaldlova §§ 7 til 12.</p> <p>III – ROS-analysen må nytte akseptkriteria som er i tråd med byggteknisk forskrift (TEK 10). Analysen må vidare, som presisert i plan- og bygningslova, sjå på risiko både innanfor og utanfor planområde som kan påverke tiltaket, og eventuell endra risiko som følgje av tiltaket.</p>	<p>Merknadene er lagt til grunn for planarbeidet.</p> <p>I – Gang- og sykkelvegen vert etablert på vestsida av eksisterande fylkesveg ved Løtveit. På austsida, vert det regulert til eigedomsgrenser for fv. 57 for etablering av naudsynt vegteknisk infrastruktur som lyssetting og rekkverk, samt mellombels anleggsbelte. Sjå plankart R003 og føresegner §8.3.1. Det er lite dyrka mark og beite som går med i planforslaget. Sjå planskildring punkt 7.6.</p>
2	NGIR 20.01.2015	<p>I – I Lindås kommune har kvart einskild hushald rett til å kunne setje fram opptil to dunkar (to fraksjonar) til levering av avfall kvar veke. Det er viktig at det vert sett av tilstrekkeleg areal for hentestad(ar) for dunkane. Hytter i området nyttar fellesløyser (hyttekonteinrar).</p> <p>II – Det er viktig at tilkomstvegen – til hentestaden/-stadane og konteinrane – har tilstrekkeleg breidde og tåler tilstrekkeleg akseltrykk, slik at renovasjonsbilen kan nytta den. Renovasjonsbilen må kunne gjere operasjonar utan å vere til hinder for anna ferdsel. Tilkomstveg bør ha fast toppdekke.</p>	<p>Merknadene er tekne til orientering.</p> <p>Det har vore kontakt med NGIR i planarbeidet. Alle henteplassane er på austsida av fv. 57 og gang- og sykkelvegen kjem dermed ikkje i konflikt med desse. På austsida, vert det utbetring av nokre avkøyrslar og kryss, og omlegging av fv. 57 i nordre delen av planstrekninga. Det vert tillate etablering av areal til oppstilling og henting av avfall i o_SVG. Sjå føresegner §4.7.</p>

3	Hordaland fylkeskommune 03.02.2015	<p>I – Fylkeskommunen ber om at planarbeidet legg særleg vekt på areal- og transportplanlegging, arkitektur og estetikk, barn og unges interesser, friluftsliv, folkehelse, landskap, kulturminne, samferdsel og universell utforming.</p> <p>II – Fylkeskommunen minner om pkt. 2 i dei regionale retningslinjene i Fylkesdelplan for kulturminne der dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Fylkeskommunen ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeidet. Fylkeskommunen har per i dag ikkje opplysningar i sine arkiv om automatisk freda kulturminne i det aktuelle planområdet.</p> <p>III – Nordlege del av den aktuelle vegstrekninga er ein del av den Trondhjemske postvei som har nasjonal kulturminneinteresse. Postvegen er mellom anna med i Statens vegvesen sin nasjonale verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne. Fylkeskommunen kjenner per i dag ikkje til om det er intakte eldre delar av vegen att i dette området. Fylkeskommunen ber om at dette blir belyst i planarbeidet, og at det blir teken omsyn til eventuelle eldre vegelement som kan knytast til postvegen.</p>	<p>Merknadene er lagt til grunn for planarbeidet.</p> <p>III– Det har vore ein prosess rundt konflikten med postvegen der Hordaland fylkeskommune, Lindås kommune og Norsk vegmuseum har vore involvert. Det vart avgjort å leggje om køyrevegen mot aust i nordre delen av planområdet for å ta vare på postvegen. Sjå planskildring punkt 6.4.1, vedlegg nr.12 og vedlegg nr.13.</p> <p>Det er lagt inn LNFR underformål Vern av kulturmiljø eller kulturminne og omsynssone bevaring kulturmiljø på postvegen som er registrert i verneplanen (LKM1, LKM2, LKM3, H570_1, H_570_2) og på resterande del av postvegen som vart avdekt i planarbeidet (LKM4, H570_3).</p> <p>Det er også lagt inn tilrettelegging av enkle koplingar til postvegen innan områda #2 og #3 som eit rekkefølgekrav i reguleringsplanforslaget, for at det skal verte betre tilkomst til postvegen. Sjå plankart R004 og R005, planskildring punkt 6.4.1 og føresegner §2.2 og §8.2.</p>
4	NVE 05.02.2015	<p>I – Dersom det vert planlagt inngrep i vassdrag må det gjerast greie for kva allmenne interesser som er knytt til</p>	<p>Merknadene er delvis lagt til grunn for planarbeidet.</p>

		<p>vassressursen, og kva konsekvensar inngrepa får for dei allmenne interessene. Som døme på allmenne interesser kan nemnast fisken si frie vandring, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapleg interesse, kultur og landskapsomsyn og liknande.</p> <p>II – Kantsona langs vassdrag er verdifull for friluftsliv og miljø. Vassressurslova § 11 stiller krav om at det skal oppretthaldast eit naturleg vegetasjonsbelte langs alle vassdrag. NVE rår til å nytte arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag, jf. PBL §12-5 nr 6, til å merke vasstreng og kantsoner. Elv med kantsoner kan regulerast til "Natur og friluftsliv".</p>	<p>II– Det er brukt arealformål "Naturområde i sjø og vassdrag" (VNV) for vassdrag innanfor planområdet, LNFR-formål for kantsoner, og kombinert formål VAA (VNV/SVG) på de stadane kor det kan verte permanent inngrep under vassflata. Eksisterande vasskant er vist med blå farge på basiskart, for å synleggjere kor vassdraget vert råka av vegtiltaket. Det er lagt inn føresegner for å sikre mest mogeleg skånsamt inngrep i vassdrag, både under anleggsfasen og for det ferdige vegtiltaket, sjå føresegner. Dette er òg omtalt under Innspel til YM plan, sjå planskildring punkt 8.4.</p>
5	<p>BKK 13.02.2015</p> <p>Vedlegg: 2stk. kartskisser</p>	<p>I – BKK Nett har fleire 22 kV luftleidningar, 22 kV jordkabelanlegg og nettstasjonar innanfor planområdet. Nemnde anlegg er bygt i medhald av områdekonsesjon, jf. energilova § 3-2. Omlegging av desse anlegga fordrar ikkje søknad om endring av konsesjon, men en del omsyn må likevel takast. Dersom planen føreset omlegging av eksisterande høgspenningsanlegg, må det setjast av plass til nye trasear for leidningar og/eller kablar og areal til nettstasjonar. Det gjerast merksam på at det som hovudregel er den som ønskjer å få eit høgspenningsanlegg lagt om eller flytta, som sjølv må bære</p>	<p>Merknadene er tekne til orientering. Det er lagt inn omsynssone H370 og føresegner for høgspenningslinjer innanfor planområdet. Sjå plankart R001-004 og føresegner §7.4.</p> <p>II – Det har vore kontakt med BKK i planarbeidet. Det har vore gitt tilbakemelding frå BKK at det ikkje er aktuelt for BKK å leggje høgspenningskablar i jord på strekninga Skodvin-Vågseidet.</p> <p>III – Naudsynt omlegging av eksisterande kablar og</p>

		<p>kostnadane med dette. BKK Nett vil måtte krevje full kostnadsdekning.</p> <p>II – BKK Nett ønskjer å få vurdert moglegeheitene for å leggje 22 kV høgspenningskabel langs fv. 57 i samband med Statens vegvesens føreståande tiltak.</p> <p>III – Det er viktig at eventuell trong for forsterkingar, endringar eller omleggingar av elektriske installasjonar blir gitt til kjenne på eit tidleg tidspunkt.</p>	<p>leidningar vert planlagd i samband med bygging av veganlegget.</p>
6	Norsk Vegmuseum 20.02.2015	<p>I – Planen rører ved den Trondhjemske Postvei (objekt nr. 164 i Statens vegvesen sin nasjonale verneplan; id-nr. 176554 i Askeladden) og ei verneverdig strekning av postvegen som ikkje ligg i verneplanen.</p> <p>II – Kulturminnet sin vernestatus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trondhjemske Postvei er ikkje freda, men er verneverdig og har nasjonal verneverdi etter verneplanen. Kulturminnet skal difor handsamast som eit kulturminne av nasjonal verdi. • Dei historiske vegstrekningane utan den formelle verneplanstatusen har også verneverdi. Ein hovudveg som Trondhjemske Postvei vurderast til å ha regional til nasjonal verdi. • Ein må ta høgde for endringar ved rullering av verneplanen, inkludert forlenging av vegstrekning. <p>III – Reguleringsplanen sitt forhold til Trondhjemske Postvei</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved eigedomane gnr./bnr. 99/14 og gnr./bnr. 99/24 kan det planlagde tiltaket kome i konflikt med verneplanstrekninga. 	<p>Merknadene er tekne til orientering.</p> <p>Det har vore ein prosess rundt konflikten med postvegen der Hordaland fylkeskommune, Lindås kommune og Norsk vegmuseum har vore involvert. Det vart avgjort å leggje om køyrevegen mot aust i nordre delen av planområdet for at postvegen ikkje verte råka. Sjå planskildring punkt 6.4.1, vedlegg nr.12 og vedlegg nr.13.</p> <p>Det er lagt inn LNFR underformål Vern av kulturmiljø eller kulturminne og omsynssone bevaring kulturmiljø på postvegen som er registrert i verneplanen (LKM1, LKM2, LKM3, H570_1, H_570_2) og på resterande del av postvegen som vart avdekt i planarbeidet (LKM4, H570_3).</p> <p>Det er også lagt inn tilrettelegging av enkle koplingar til postvegen</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Nordover frå dette punktet mot Vågseidet, kan tiltaket kome i konflikt med den verneverdige strekninga som ikkje ligg i verneplanen (fylkesvegen svært nær postvegen på nokre punkt). <p>IV – Bevaring av Trondhjemske Postvei Det er viktig å sikre kulturminna i verneplanen, og samstundes ivareta dei verneverdige vegminna som ikkje er i verneplanen. Målet er å ta vare på autentisiteten til kulturminna. Vegminna får større verdi når det er lengre og samanhengande strekningar som er bevart. Det er også eit sterkt ønske at vegminna blir brukt, at dei er kjelde til rekreasjon og opplevingar og at dei blir halde ved like.</p> <p>V – Det bes om at planleggjar vurdere to alternative tiltak dersom det vert konflikt med g/s-vegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bruk av postvegen som turveg i staden for g/s-veg på strekningane der g/s-vegen i konflikt med postvegen. Ein må då vike bort frå krava til g/s-veg for å ivareta mest mogeleg av verdiane til kulturminnet. Stigningsforhold, dekke på vegen og kopling mellom postvegen og g/s-vegen kan vere utfordrande i høve til tilgjengelegheit for alle. Ønskjeleg med ein konstruktiv dialog, ein bør trekkje inn erfaringskompetansen til universell utforming. Norsk vegmuseum ønskjer å vere involvert. 2. G/s-vegen flytt til austsida av fv. 57, for å unngå konflikt med postvegen. Bør vere 	<p>innan områda #2 og #3 som eit rekkefølgjekrav i reguleringsplanforslaget, for at det skal verte betre tilkomst til postvegen. Sjå plankart R004 og R005, planskildring punkt 6.4.1 og føresegner §2.2 og §8.2.</p> <p>V-1. Det vart vurdert å nytte postvegen som g/s-tilbod men løysinga vart forkasta. Sjå vedlegg nr.12. Det vart òg sett på om postvegen kunne nyttast som eit mellombels tilbod ved en etappevis utbygging, men løysinga vart forkasta. Sjå vedlegg nr. 13.</p> <p>V-2. Plassering av gang- og sykkelvegen på aust- og vestsida av fv. 57 har vore vurdert. Plassering på vestsida vart vurdert som mest fordelaktig. Sjå planskildring punkt 6.1.</p> <p>VI- Norsk vegmuseum vil bli varsla i god tid før reguleringsplanen leggjast ut til offentleg ettersyn.</p>
--	--	--	--

		<p>aktuelt å vurdere dersom kulturminne- verdiane til postvegen må vegast tyngre enn omsynet til tilgjengelegheit for alle.</p> <p>VI – Norsk vegmuseum ber om attendemelding i god tid før reguleringsplanen leggjast ut til offentlig ettersyn.</p>	
Innspel frå private høyringspartar			
7	Håkon Vabø på vegne av turgruppa i Lindås Idrettslag 13.02.2015	<p>Ønske om å få godkjente parkeringsplassar (20-25) i område ved startpunktet for Skausnøya turmål (på austsida av fv. 57, ca. 250 m sør for 60-sona ved Vågseidet). Over 10.000 besøkjande i sesongen 2013/2014. Begge busslommene ved startpunktet brukast til parkering.</p>	<p>Merknaden er lagt til grunn i planarbeidet.</p> <p>Det er lagt inn areal til etablering av ein kommunal parkeringsplass (med ca. 28 plassar) ved startpunkt for Skausnøya turmål i reguleringsplanforslaget. Sjå plankart R004.</p>
8	Atle Vaage på vegne av Nordhordland Sykkelklubb 13.02.2015	<p>I – Nordhordland Sykkelklubb meiner at andre strekningar med høgare befolkning enn Skodvin – Vågseidet burde vore prioritert, til dømes strekninga Hilland-Alverstraumen-Kalnes i Radøy, strekninga frå Knarvik til Leiknes-Hjelmås, og strekninga Frekhaug mot Sagstad skule. Området Skodvin-Vågseidet har få innbyggjarar, og det er heller ingen planar om større utbyggingar i næraste framtid. Skodvin skule si framtid er usikker, og få eller ingen elevar går eller sykklar langs den aktuelle traséen.</p> <p>II – Klubben sine medlemmar vil neppe bruke gang- og sykkelvegen. Større grupper av syklistar utgjør ein fare for fotgjengarar på gang- og sykkelvegar, sidan fotgjengarar og syklistar ikkje har kvar sine felt.</p>	<p>Merknadene er tekne til orientering.</p> <p>Strekning Skodvin skule – Vågseidet er ei prioritert strekning i planprogrammet, men er ikkje med i investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 vedteken 12.12.2017.</p>
9	Nina Sætre Larsen 20.01.2015	<p>I – Einig i trong for g/s-veg for lokalbefolkninga.</p> <p>II – Turgåarar parkerer i busslommene ved starten på Skausnøya skogstur.</p>	<p>Merknaden er teken til orientering.</p> <p>Det er lagt inn areal til etablering av ein kommunal</p>

		Med g/s-løysinga, vil turgåarar kunne parkere på Vågseidet og gå langs vegen før dei går på fjellet.	parkeringsplass ved startpunkt for Skausnøya turmål i reguleringsplanforslaget. Sjå plankart R004.
10	Lindbjørg T. Bogevik 03.02.2015	Ønskjer g/s-vegen vidareført på austsida over sin eigedom.	Merknaden er teken til orientering. G/s-vegen vert etablert på vestsida av fv. 57. Begge sider av fv. 57 har vore vurdert, men det vart konkludert med at vestsida er mest fordelaktig. Sjå planskildring punkt 6.1.
11	Elin Gaulen 01.02.2015	I – Ønskjer g/s-vegen lagt på vestsida då det er der flest folk bur og den påbyrja gangvegen er. II – Føreslår å utvide køyrevegen på austsida av Gaulen kryss for å gjere det mogeleg å køyre forbi. Kan oppstå kø midt i svingen når ein ventar på å få køyre inn til Gaulen.	Merknadene er lagt til grunn i planarbeidet. I – G/s-vegen vert etablert på vestsida av fv. 57 kor det er mest fordelaktig. Sjå planskildring punkt 6.1. II – Det er lagt inn areal til etablering av ei passeringslomme ved krysset til Gaulen i reguleringsplanforslaget. Sjå plankart R003.
12	Tore Skår Gnr. 91/Bnr. 4 03.02.2015	I – Ber om at det lagast ei avkøyrsløp til sin parsell med slåttemark (gnr./bnr. 91/4) langs g/s-vegen slik at han kjem inn på den med traktor. II – Tilkomst med traktor må gjelde under byggeperioden dersom slåttemarka skal haustast samstundes. III – Opplyser om ei dreneringsgrøft frå slåttemarka og ut under der g/s-veg er planlagt. Det må takast omsyn til denne i byggeperioden.	Merknadene er tekne til orientering. I – Det vert lagt til rette for tilkomst til slåttemarka frå g/s-vegen. Sjå plankart R002 og planskildring punkt 6.3.3. II – I byggeplanfasen, vert det utarbeidd faseplanar for korleis trafikken skal avviklast gjennom byggeperioden. III – I byggeplanfasen, vert det utarbeidd drensplan.
13	Marcin Gadzinski Gnr. 99/Bnr. 17 10.02.2015	Har sendt inn kart med omriss av gjerdet som dei har ønske om å setje opp rundt eigedom (gnr./bnr. 99/17). Gjerdet følgjer eigedomsgrensa.	Merknaden er teken til orientering. Oppsett gjerde rundt tomta kan måtte flyttast på grunn

			<p>av permanent inngrep med gang- og sykkelveg og tilhøyrande sidegrøft. Det vert óg trong for mellombels areal for gjennomføring av tiltaket under anleggsfasen. Løysinga vert detaljert på byggeplan.</p> <p>Det blir gjort merksam på at delar av gnr./bnr. 99/17 ligg på postvegen og at ferdsel på postvegen er ein allmenn ferdselsrett som ikkje skal hindrast. I reguleringsplanforslaget, vert det opna for å etablere kopling, til dømes sti eller trapp, til postvegen i det søraustre hjørnet av eigedomen (#3). Sjå plankart R005, planskildring punkt 6.4.1 og føresegner §8.2.</p>
14	<p>Svein Tonning og Connie Stormark Gnr. 91/Bnr. 42 og 44 10.02.2015</p>	<p>Føreslår at det vert lagt trekkerøyr til vassleidning langs g/s-vegen til sitt planlagde og eksisterande byggefelt (gnr./bnr. 91/42 og gnr./bnr. 91/44). Det er meldt interesse for kommunal vassforsyning i det eksisterande bustadfeltet på Brundtland grunna dårlig vasskvalitet. Det er fleire grunneigarar i området som kan vere interessert.</p>	<p>Merknaden er teken til orientering. Statens vegvesen regulerer ikkje vassleidningar. Eventuell søknad om vassleidning må sendast Lindås kommune for handsaming. Det gjerast merksam på at postvegen går over eigedomen gnr./bnr. 91/44 og at bygging eller stenging av allmenn ferdsel på postvegen ikkje er tillate.</p>
15	<p>Geir-Rune Skodvin 12.02.2015 Vedlegg: Foto</p>	<p>I - Har avstått grunn til skuleveg/dugnadsprosjekt tidlegare (gjerdet flytta to meter inn). Har heldt</p>	<p>I - Merknaden er teken til orientering. II - Det vert lagt opp til køyring på g/s-veg fram til</p>

		<p>vedlike stien (grusdekke) og brukt den som utkøyrsløse til hovudvegen.</p> <p>II – Ber om å fortsatt kunne køyre på g/s-veg til tomt.</p> <p>III – Ønskjer opning i autovern dersom det vert satt opp, for å få tilkomst til fots til båt i Skodvinsvatnet.</p> <p>IV – Ser positivt på prosjektet dersom g/s-vegen følgjer vegen som vart laga på dugnad.</p>	<p>eigedomen gnr./bnr. 91/31. Det er føreslått ein ny parkeringsplass med vendehammar i sør (på eigedomar gnr./bnr. 91/31 og gnr./bnr. 91/1), og med vidare gangsti til eigedomen gnr./bnr. 91/9. Sjå plankart R002, og planskildring punkt 6.3.3.</p> <p>III – Det er satt av areal til 3 meter grøft mellom g/s-vegen og fv. 57, utan rekkverk. Det vert lagt opp til eit kryssingspunkt ved avkøyrsløse mot hytteeigedomane på austsida av fv. 57. Sjå teikning C002 i vedlegg 01.</p> <p>IV – Ny gang- og sykkelveg følgjer i hovudsak dugnadsstien. Sjå plankart R002.</p>
16	<p>Thomas Vågenes 13.02.2015</p> <p>Vedlegg: Foto</p>	<p>I – G/s-vegen bør lagast brei for å unngå at syklistar må stoppe når det er køyring på g/s-vegen.</p> <p>II – Syklistar bør ha eige felt, og fotgjengarar eige felt, utan nødvendigvis fysisk sperring.</p> <p>III – Fysisk skilje/autovern mellom harde og mjuke trafikantar.</p> <p>IV – Eksisterande fylkesveg bør oppgraderast.</p> <p>V – Med g/s-veg på vestsida, må 6 framtidige brukarar krysse fylkesvegen ved avkøyrsløse nord for Torvena busshaldeplass. Der bør det lagast ei trafikktrygg løysing.</p> <p>VI – Enklast å leggje g/s-vegen på austsida. Det er meir areal å ta av,</p>	<p>Merknadene er tekne til orientering.</p> <p>I – G/s-vegen får asfalterte skuldrer på dei strekningane kor køyring er tillate. Total asfaltert breidde vert då 3,5m.</p> <p>II – Det er ikkje krav til skilje mellom gåande og syklande i forhold til forventa nivå på gang- og sykkeltrafikk.</p> <p>III – Mellom køyreveg og g/s-veg vert det anten ei grøft på 3 meter eller rekkverk. Sjå planskildring punkt 6.3.1 og 6.3.2.</p> <p>IV – På strekninga Skodvin–Vågseidet er det prioritert etablering av g/s-veg men ikkje oppgradering av</p>

		<p>samstundes som ein slepp skjering i svingen sør for kontrollplassen.</p> <p>VII – Ønskjer lyssetting langs g/s-vegen.</p> <p>VIII – G/s-vegen bør brøytast ekstra godt om vinteren.</p>	<p>fylkesveg i planprogram for fylkesvegnettet for Regional transportplan Hordaland. Prosjektet er ikkje med i investeringsprogram for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 vedteken 12.12.2017.</p> <p>Fv. 57 vert oppgradert der det på grunn av g/s-anlegget vert naudsynt.</p> <p>V – Merknaden er teken til orientering. Det skal leggjast til rette for ein trafikktrygg opning i midtrekkverket ved avkøyrsla nord for Torvena bru. Sjå teikning C002 i vedlegg 01. I tillegg, vert Torvena busshaldeplass på austsida flytta mot nord, for at mjuke trafikantar frå avkøyrsla nord for Torvena bru ikkje treng å krysse fylkesvegen to gonger for tilkomst til denne busslomma. Sjå plankart R002.</p> <p>VI – Plassering på aust- og vestsida av fv. 57 har vore vurdert. Plassering på vestsida vart vurdert som mest fordelaktig. Sjå planskildring punkt 6.1.</p> <p>VII – G/s-vegen vert lyssett med fylkesvegen. Sjå planskildring punkt 6.3.7.</p> <p>VIII – Det føreligg rutinar for vinterdrift av g/s-vegar. Ein tar ikkje opp dette temaet i reguleringsplanfasen.</p>
--	--	--	---

Tabell 5 Merknader pr 7.2.2017

Nr.	Frå	Uttale og innspel	Kommentarar
Uttale frå offentlege høyringspartar			
1	Fylkesmannen i Hordaland 17.01.2017	Fylkesmannen har ingen merknader til melding om utvida plangrense. Viser elles til uttalen av 12.01.2015.	Merknaden er teken til etterretning.
Innspel frå private høyringspartar			
2	Haldis K Kaardal 22.01.2017	Busstopp sør på Vågseidet har i mange år vore nytta som parkeringsplass for brukarar av Skausnøya turmål. Ønskjer løysing for parkeringsproblem.	Merknaden er lagt til grunn i planarbeidet. Det er lagt inn areal til etablering av ein kommunal parkeringsplass ved startpunkt for Skausnøya turmål i reguleringsplanforslaget. Sjå plankart R004.
3	Grete og Johnny Sætre Gnr. 99/Bnr. 6 25.01.17	<p>Ser fram til g/s-veg med glede.</p> <p>I – Ingen motførestillingar mot innhogg i eigedom, mot kompensasjon etter gjeldande lover og regler. Ønskjer at det finnast løysing for trevekst som er tenkt nytta som ved på areal dei mister: Anten hogst på gunstig tid av året, samt opplegging på tilgjengeleg stad, eller kompensasjon for tap.</p> <p>II – Eksisterande bakke fram til huset er bratt. Nyttar i dag den lange flata før bakken for å kome seg opp vinterstid. Reknar med det ikkje vert gjort tiltak som gjer tilkomst vanskelegare.</p> <p>III – Plaga med trafikkstøy per i dag. Reknar med det vert mindre støy når anlegget er ferdig.</p> <p>IV – Eigedomen har i dag tilkomst for buss og lastebil. Reknar med at både veg og avkøyrsla ikkje vert mindre tilgjengeleg enn i dag.</p> <p>V – På nordsida av eigedomen går det ein populær tursti til Skausnøya. Det er parkering på busstopp på begge sider av</p>	<p>I – Merknaden er teken til orientering. Tema kompensasjon vert handsama i samband med grunnforhandlingane.</p> <p>II – Vegene vert lagt litt om for betre kryssutforming og tilpassing til ny parkeringsplass. Vegene vert litt kortare. Frå profil 75, er avkøyrsla sitt løp det same som i dag. Sjå plankart R004, planskildring punkt 6.3.3 og teikning D001 i vedlegg nr. 01.</p> <p>III – Det er utført støyberekningar og utarbeidd støysonekart for framtidig situasjon i samband med reguleringsplanarbeidet. Forslag til tiltak vil bli utarbeidd i samsvar med gjeldande regelverk i samband med byggeplan. Sjå føresegner §7.3.</p> <p>IV – Sjølve avkøyrsla på fv. 57 er dimensjonert for lastebil i reguleringsplanforslaget. Frå profil 75 følgjer adkomstvegen same løp som i dag.</p> <p>V – Det er lagt inn areal til etablering av ein kommunal parkeringsplass ved startpunkt</p>

		vegen, i avkøyrsla og på eiegen. Ønskjer løysing på parkeringsproblem ved etablering av offentleg parkeringsplass.	for Skausnøya turmål i reguleringsplanforslaget. Sjå plankart R004.
4	Jermund og Siv Kårdal Gnr. 99/ Bnr.7 06.02.2017	Merknad til utvida anleggsbelte, då veg, kloakk, privat brønn, hus og andre bygningar ligg innanfor anleggsbeltet.	Merknaden er teken til orientering. Avgrensinga på kartet som var sendt ut 9. januar 2017 var ei varslingsgrense, ikkje ei planavgrensing. Planavgrensing for reguleringsplanforslaget ved Løtveit er vist på plankart R003. Det vert permanent inngrep i eiegen på grunn av naudsynt flytting og utbetring av busshaldeplass på Løtveit. I anleggsfasen vert det trong for mellombels areal for gjennomføring av tiltaket. Konflikt med kloakk og brønn må avbøtast på byggeplannivå dersom dei skulle verte råka av tiltaket. Tiltaket vil kome i konflikt med eit steingjerde (mur) nær eiegenegrensa. Gjerdet er i planen tenkt flytta. Sjå føresegner §8.3.3.
5	Advokat Mikkel Mundal på vegne av Kristen Laastad Gnr. 97/ Bnr.5 06.02.2017 Vedlegg: Kartskisse	I – Merknad mot at Laastads bustadeiegen ligg innanfor plangrensa, sjølv om det i hovudsak gjeld anleggsbelte. Det er ønskeleg at plansona i minst mogeleg grad kjem innanfor gjerdet på hans eiegen. II – Det blir stilt spørsmål til varslingsgrensa, då g/s-veg skal liggje på vestsida av vegen, og Laastads eiegen ligg på austsida. III– Det blir opplyst at Laastads eiegen er dyrka mark.	I/II/III – Merknaden er teken til orientering. Avgrensinga på kartet som var sendt ut 9. januar 2017 var ein varslingsgrense, ikkje ei planavgrensing. Planavgrensing for reguleringsplanforslaget ved Løtveit er vist på plankart R003. Gang- og sykkelvegen vert etablert på vestsida av eksisterande fylkesveg ved Løtveit. På austsida, vert det regulert til eiegenegrensar for fv. 57, for etablering av naudsynt vegteknisk infrastruktur som lyssetting og rekkverk, samt

			<p>mellombels anleggsbelte (sjå føresegner §8.3.1). Laastads bustadhus vert ikkje råka.</p> <p>Det vert permanent inngrep i eigedomen gnr./bnr. 97/5 ved kryss til Gaulen for etablering av ei passeringslomme, og nord for Torvena bru for flytting av busslomme Torvena. I anleggsfasen vert det trong for mellombels areal for gjennomføring av tiltaket. Sjå plankart R003.</p>
--	--	--	---

11. Vedlegg

1. Teikningshefte datert 15.11.2017
2. ROS-analyse – Norconsult, rev av Statens vegvesen datert 31.10.2017
3. VA-rammeplan – Fv. 57 Skodvin–Vågseidet, gang- og sykkelveg – Norconsult datert 16.12.2016
4. Fagrapport – Naturmiljø – Fv. Skodvin –Vågseidet – Rambøll datert 30.10.2015
5. Fagrapport – Økosystema i ferskvatn langs planlagt gong- og sykkelveg ved fv. 57 i Lindås. Rapport nr. 253 – UniMiljø datert 30.09.2015
6. Fagrapport – Naturressursar – Reguleringsplan for ny GS-veg Fv. 57 Skodvin – Vågseidet – Sweco datert 13.11.2015
7. Fagrapport – Kulturmiljø – Reguleringsplan Fv. 57 Skodvin – Vågseidet – Statens vegvesen datert 11.2017
8. Fagrapport – Verknader for nærmiljø og friluftsliv – Reguleringsplan for fv. 57 Skodvin–Vågseidet, Gang- og sykkelveg – Asplan Viak datert 30.10.2015
9. Geoteknikk – Fv. 57 Skodvin – Vågseidet. Revidert geoteknisk rapport for reguleringsplan 30046–GEOT–2 – Statens vegvesen datert 21.03.2016
10. Geologi – Fv. 57 Skodvin – Vågseidet. Revidert geologisk rapport til reguleringsplan 30048–GEOL–2 – Statens vegvesen datert 13.04.2016
11. Forprosjekt – Fv. 57 Skodvin–Vågseidet gang- og sykkelbru – Statens vegvesen datert 09.09.2015
12. Notat – Konflikt med den Trondhjemske Postvei, alternative traseer for g/s-veg i nord – Statens vegvesen datert 26.01.2016
13. Notat – Midlertidig bruk av den Trondhjemske postvei som gang- og sykkelveg – Statens vegvesen datert 13.01.2017
14. Innkomne merknader ved varsel om oppstart januar 2015
15. Innkomne merknader ved varsel om oppstart januar 2017
16. Vurdering av KU-plikt, notat – Statens vegvesen datert 01.10.2017

12. Litteraturliste

1. Nasjonal verneplan Veger – Bruer – Vegrelaterte kulturminner, 2002
2. Landskapskartlegging av Hordaland fylke – Rapport 02/2009. Lars A. Uttakleiv
3. Stortingsvedtak av Innst.56 S (2015–2016) om Nasjonal jordvernstrategi
4. Melding St.11 (2016–2017), Endring og utvikling — En fremtidsrettet jordbruksproduksjon



Statens vegvesen
Region vest
Ressursavdelinga
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen