



Trafikkvurdering - Biovind Ølen

Vurdering av trafikk knyttet til biogassanlegg i Ølen

Dato for utsendelse	Versjon	Utarbeidet av	Kontrollert av
20. feb 2026	v.4.1	L Blytt / T Igesund	TB Sille / H Lystad

1. Innledning	3
2. Dagens situasjon	3
2.1. Eksisterende vegnett	4
2.2. Eksisterende trafikkmengder	7
2.3. Kollektivdekning	7
2.4. Eksisterende infrastruktur for gående og syklister	8
2.5. Trafikksikkerhet	9
3. Fremtidig situasjon	10
3.1. Planforslaget - næringsområdet	10
3.2. Adkomst	11
3.3. Parkering	11
3.4. Framtidige trafikkmengder	11
Njordvegen	12
Mot Ølen (Fv 514) nord	13
Mot Sandeid (Fv 514) syd	13
Mot Etne (E134) øst	13
Mot Ølensvåg (vest) (E134)	13
Vurdering av beregnet trafikkøkning	14
3.5. Trafikksikkerhet og forslag til tiltak	14
4. Oppsummering	18
Vedlegg 1 Trafikkdata	20
Vedlegg 2 Detaljregulering av Nerheim næringsområdet	22
Vedlegg 3 Statens vegvesen - uttale til varsel om oppstart	23
Vedlegg 4 Rogaland fylkeskommune Uttale til oppstart planarbeid	25
Vedlegg 5 Uttaler til trafikkvurderingen fra Statens vegvesen, Senter for miljørettet helsevern og Statsforvalter	26
Vedlegg 6 Rogaland fylkeskommune – Plan og arealforvaltning, datert 05.02.2026	28

1. Innledning

Norwaste har fått i oppdrag av Biovind å gjøre en trafikkvurdering i forbindelse med søknad om et biogassanlegg i Ølen på Nerheim næringsområdet i Vindafjord kommune. Notatet vurderer et antall trafikkrelaterte spørsmål i denne settingen.

I forbindelse med varsling av planendring har Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen kommet med merknader knyttet til trafikk og mobilitet (se vedlegg 3 og 4).

Etter at Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune har hatt Trafikkvurdering Biovind Ølen versjon 2 til uttale, er trafikkvurderingsdokumentet oppdatert med nye trafikkdata. Dokumentet er gjennomgått for å svare ut merknadene fra Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Følgende er oppdatert:

- Beregning av total ÅDT
- Vurdering om veganlegget (både nytt og det eksisterende) er i tråd med gjeldende krav mtp. trafikkøkningen
- Virkning for trafiksikkerhet, vegtransport og overordnet vegnett
- Avbøtende tiltak for myke trafikanter

Etter at Trafikkvurderingen har vært på åpen høring er flere innspill kommet. Kortversjoner av noen viktige innspill er vist i vedlegg 4 og 5. Innspillene har ført til flere endringer i dokumentet, særlig pkt 2 og 3,5.

2. Dagens situasjon

Planområdet ligger sør for Ølen i det nye næringsområdet, Nerheim, se figur 1. Området er klargjort for etablering av næringsaktiviteter og er under utvikling. I området mellom det planlagte næringsområdet og RV 514 er det i dag to butikker, et med byggevare, XL-bygg (Berge sag), og et større hagesenter (Ebne). I tillegg er det et boligområde med ca ni eneboliger. Næringsområdet grenser mot skog og fjell i vest og landbruk mot øst. Det er en gangvei som går fra hagesenteret ned til Ølen. Det finnes også et kulturminne og et museum som heter Nerheimstunet som har åpent på søndager i sommersesongen. Det leies også ut til arrangementer.



Figur 1: Planområdet (se vedlegg 2) og lokalisering av biogassanlegget er markert med en neon-grønn prikk. Kilde: kommunekart.com, Google earth og Plankart 06.12.2023

2.1. Eksisterende vegnett

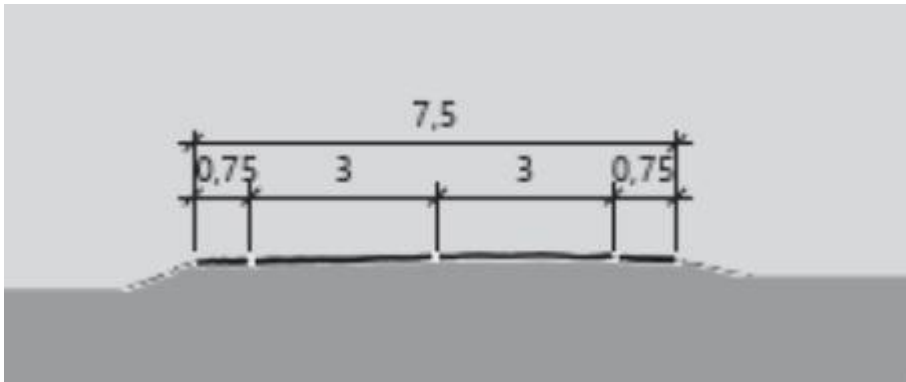
Planområdet grenser til den kommunale vegen Njordvegen som krysser Fv 514. Navnet på fylkesvegen heter Sandeidvegen. Fartsgrensen på fylkesvegen er 50 km/t, samme fartsgrense er det på Njordvegen. Boligområdet ved den kommunale Løkjelsmyrvegen har tilkomst fra og til Njordvegen. XL-Bygg har utfart til Njordvegen rett før det nye næringsområdet. Alle veiene er asfaltert. Det er fortau fra riksveg 514 langs Njordvegen fram til Løkjelsmyrvegen.

Håndbok om veg-og gateutforming N100:2023 gir retningslinjer for adkomst til næringsområder. Adkomst til næringsområder har fartsgrense 40 eller 50 km/t. Stigning skal være maksimalt 6%. Håndboken angir følgende:

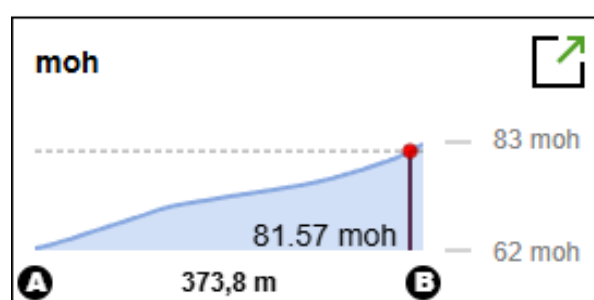
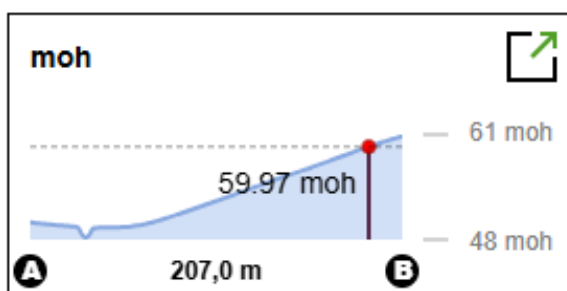
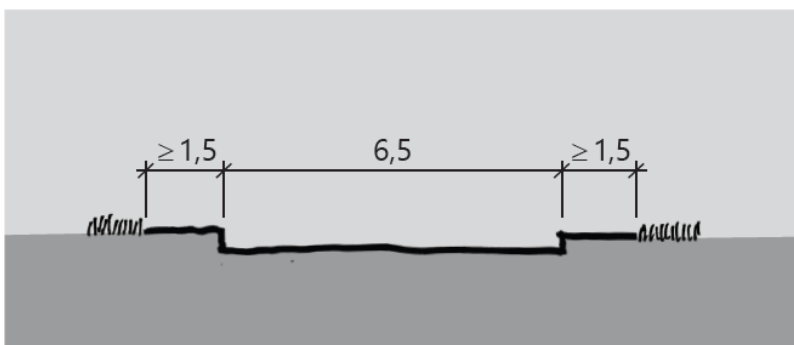
Adkomst til næringsområder skal bygges med tverrprofil som vist i Figur 2.7—1 eller Figur 2.7—2. Løsning med ensidig fortau kan også benyttes, og da erstattes kantsteinsklaring (0,25 m) med skulder (0,75 m) på siden uten fortau.

Denne løsningen er benyttet langs Njordvegen etter våre opplysninger, se fig 10, og vi mener derfor at vegen som er opparbeidet fram til planområdet tilfredsstiller gjeldende krav.

Figur 2.7—1 — Adkomst til næringsområde, med tosidig fortau (mål i m).



Figur 2.7—2 — Adkomst til næringsområde, uten fortau (mål i m).



Strekning 1: Sandeidveien-Løkjelsmyrvegen Strekning 2: Kryss
Njordvegen/Løkjemyrsvegen - industriområde

På strekningen mellom krysset Njordveien og krysset Løkjelsmyrvegen er terrengstigningen beregnet til om lag 1,9 %, noe som vurderes som uproblematisk for både personbil- og tungtrafikk og godt innenfor anbefalingene i Håndbok N100.

Fra krysset Njordveien/Løkjelsmyrvegen og opp til industriområdet øker terrenget til om lag 3,7 %. Helningen vurderes som lav til moderat og er godt tilpasset fremkommelighet for både lette og tunge kjøretøy i tråd med kravene i Håndbok N100.

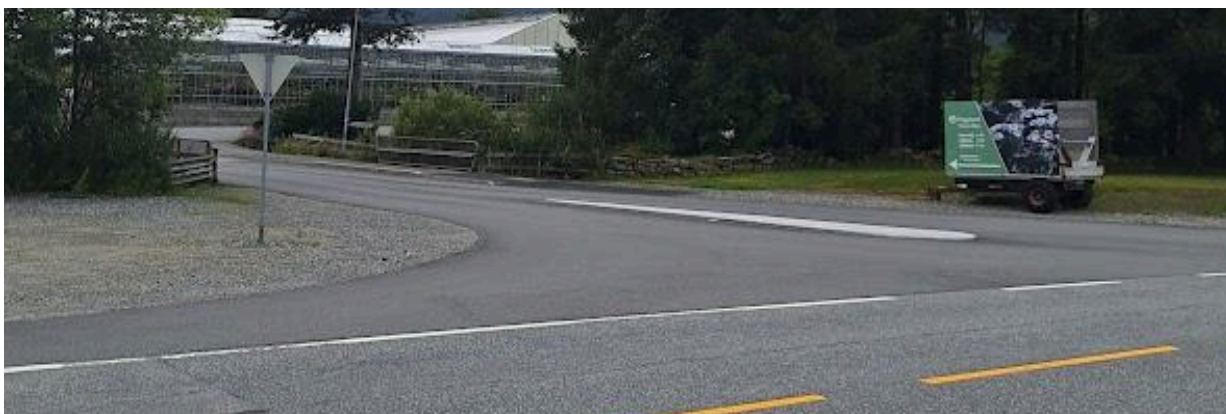
Tabell 1. Utdrag fra Håndbok N100 Veg- og gateutforming fra Statens vegvesen, (tabell 2.2.2-1)

	Fartsgrense ≤ 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Minste horisontalkurveradius	40	60	125
Minste vertikalkurveradius	150	400	600

Geometriske krav til gater utenfor kvartalstruktur (mål i m).



Figur 2: Krysset FV514 og Njordvegen og krysset Njordvegen og Løkjelsmyrvegen. Hagesenteret og byggefeltet med ni boliger og en mindre virksomhet (Haugaland kraft) har påkjørsel til Njordvegen her (Kilde:Google 2024)

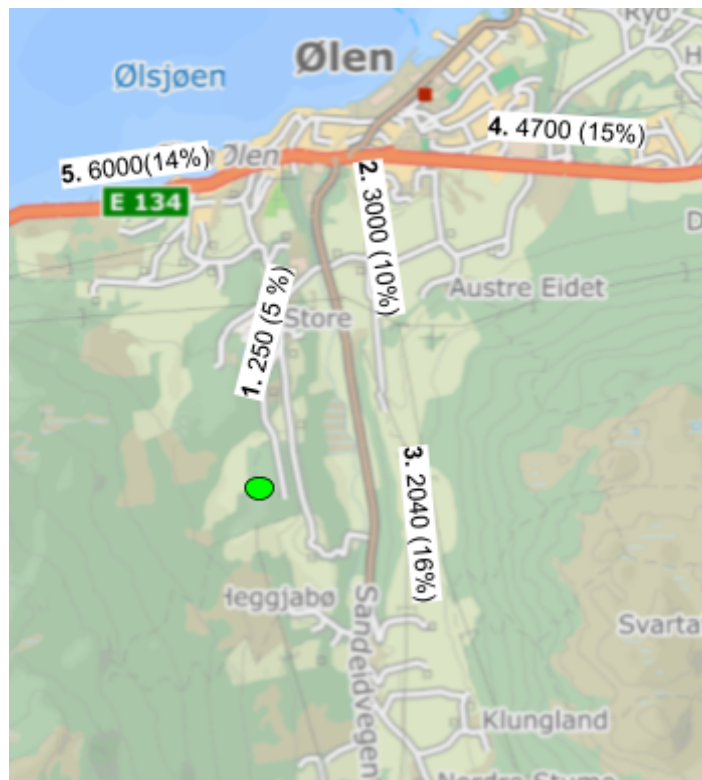


Figur 3: Krysset Fv 514 og Njordvegen inn mot næringsområdet (Foto: Rune Sørheim, 2024)

2.2. Eksisterende trafikkmengder

Dagens trafikkmengder ved planområdet er hentet fra nasjonal vegdatabank og fremstilt i figur 4 og vedlegg 1. Vegstrekninger til ulike gårdsbruk som vil levere og motta gjødsel er ikke vurdert da dette ikke er kjent informasjon. Fem relevante strekninger er vurdert pr nov. 2025. Alle har bruksklasse "Bk10 - 50 tonn", med maks vogntoglengde på 19,50 m.

1. Den kommunale Njordvegen til det planlagt biogassanlegg
ÅDT er anslått til 250 (5%)
2. Fylkesveg 514 mellom tettstedet Ølen og krysset til Njordvegen
FV514 K S2D1 m2981-3456 ÅDT 3000 (10%)
3. Fylkesveg 514 mellom Ølen og Sandane
FV514 K S1D1 m508-5186 FV514 K S2D1 m0-2981 ÅDT 2040 (16%)
4. Europaveg 134 gjennom Ølen som går øst og forbi Ølen skolen
FV514 K S1D1 m12540-13441 ÅDT 4700 (15%)
5. Europaveg 134 gjennom Ølen som går vest
FV514 K S1D1 m9027-12479 ÅDT 6000 (14%)



Figur 4: Dagens trafikkmengder pr. 2025 (ÅDT). Andel tungtrafikk i parentes. Biogassanlegget er markert med grønn prikk.

2.3. Kollektivdekning

Fra Ølen Bussterminal er det flere bussavganger, men den nærmeste bussholdeplass til biogassanlegget er Eiodalen og det er lokalisert langs Sandeidvegen (Fv 514) rett sør for krysset der Njordvegen har på/avkjørsel til Fv 514, se figur 5. Det er bare stopp for buss

(rute 150) i retning Ølen. Det er seks/sju avganger i hverdagen og mellom to og fire avganger i helgen. Busstoppet, Øklandsvegen, i retning Sandane er 2 km sør for krysset Njordveien.



Figur 5. Bussholdeplassen Eiodalen. Holdeplass uten busslomme, men gang- og sykkelveg i bakkant. (Foto: Rune Sørheim 2024).

2.4. Eksisterende infrastruktur for gående og sykklister

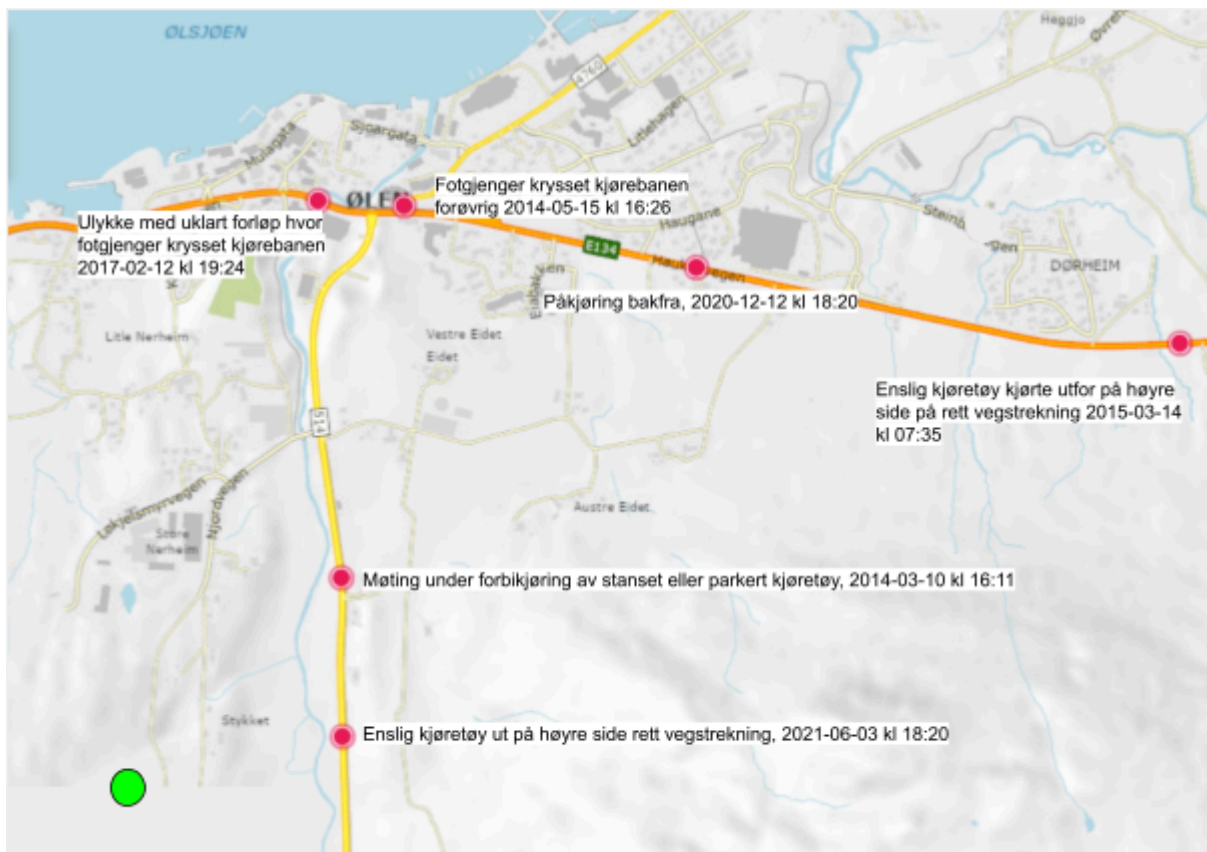
Eksisterende infrastruktur for gående og sykklister er vist i figur 6. Det er fortau langs Njordveien til næringsområdet. Det er fortau mellom Løkjelsmyrvegen langs Njordveien fram til Fv 514. Det er en gang- og sykkelsti mellom Njordveien og Ølen sentrum og langs Sandeidvegen (Fv 514) mellom de to busstoppene Eiodalen og Øklandsvegen. Det er ikke fotgjengeroverganger i tilknytning til busstoppet Eiodalen eller mellom gang- og sykkelsti som fortsetter på andre siden av veien mot Ølen sentrum. I enden av Løkjelsmyrvegen er det markert en tursti opp til Svalafjellet. Dette er en middels lett fottur og i informasjon fra Turistforeningen og Friluftsrådets landsforbund opplyses det at man kan parkere langs veien.



Figur 6. Oversikt over dagens infrastruktur for gående og syklister. Gang- og sykkelveg markert i grønt, fortau i blått Kilde: <https://vegkart.atlas.veg>. Turvegen er angitt i www.Ut.no

2.5. Trafikksikkerhet

Figur 7 viser oversikt over alle registrerte trafikkulykker ved planområdet de siste 10 årene. Det er registrert 6 trafikkulykker, hvorav fire av disse var på E134, Haukelivegen. Europavegen (E134 Haukelivegen) er mer belastet med trafikkulykker, og mellom Ølensvåg og Etne de siste ti årene har det vært 21 trafikkulykker.



Figur 7. Trafikkulykker i planområdet de siste ti årene. Planlagt biogassanlegg markert med grønn prikk.

3. Fremtidig situasjon

3.1. Planforslaget - næringsområdet

Vindafjord kommune har i sin konsekvensutredning og ROS-analyse fra 2017¹ vurdert Nerheim næringsområdet og har utarbeidet endelig detaljregulering 21.3.2024². I ROS-analysen fra 2017 ble det brukt fem konsekvenstall, fra -2 til +2, for blant annet trafikk. For trafikkavvikling ble konsekvenstallet satt til 0 med kommentar "Ved bygging av ny E134 er det føresett at området får ei ny og fullgod tilkomst. Noverande tilkomst er i samsvar med reguleringsplan." I figur 8 ser man at tilkomsten er oppgradert fra Rv154 til E134.

Videre i ROS-analysen er trafikksikkerhet for alle grupper gitt konsekvenstallet -1 med kommentaren "Krysset med Fv 514 er lite oversiktleg". I figur 9 kan man se krysset mellom Fv 514 og Njordvegen. Det er fortau på høyre side, men det er ikke avbildet her. Busstopp sees helt til høyre i bildet.



Figur 8: Krysset i Ølen der Fv 514 kommer inn på E134 (foto: google streetview sep. 2023)



Figur 9: Krysset Fv 514 og Njordvegen inn mot næringsområdet, med busstopp helt til høyre. (foto: Rune Sørheim, 2024)

¹ [KU OG ROS 26.05.17](#)

² [Føresegner Nerheim næringsområde - 21.03.2024](#)

3.2. Adkomst

På det nye Nerheim næringsområdet er det blant annet planlagt å bygge et biogassanlegg. Inne på området der biogassanlegget skal plasseres, vil være lukket for alminnelig ferdsel med adgangskontroll. Detaljene om trafikkavvikling er ikke utarbeidet for næringsområdet, men trafikk inn og ut av området vil skje via Njordvegen fra Fv 514, se figur 10.



Figur 10: Toppen av Njordvegen mot industriområdet, ny veg med fortau. Foto Rune Sørheim 2024.

3.3. Parkering

Det vil være parkeringsplasser for ansatte og servicepersonell inne på anlegget. Det anslås et behov for ca. fem plasser for de ansatte og tre gjesteplasser

3.4. Framtidige trafikkmengder

Det er ikke vurdert fremtidig trafikkvolum som skyldes generell økning i persontrafikk og tunge kjøretøy i Rogaland. Biogassanlegget vil produsere Bio-LNG, som tilsvarer 85 GWh, og CO₂. Når gassen er gjort flytende, vil dette tilsvare ca 6000 tonn Bio-LNG og 10 000 tonn CO₂. Biogassanlegg er planlagt å behandle ca 225.000 tonn biogasssubstrat. I denne sammenhengen vil ett tonn representere én kubikkmeter. Substratet vil i hovedsak være flytende og vil derfor transporteres i tankbiler til anlegget. Noe vil også ankomme i mindre volum i containere. Substratet råtnes ut i biogassanlegget og skal etterpå transporteres ut av anlegget for å brukes som gjødsel i landbruket. Anlegget planlegger å avvanne biorest slik at man får en fast og en flytende fraksjon. Både substratet og bioresten vil i hovedsak transporteres ut via større tankbiler og noe vil gå ut av anlegget i containere. Siden volumet som behandles i et biogassanlegg i liten grad endres som følge av prosessen, vil anlegget ha behov for at ca 225.000 tonn per år fraktes inn og ut av anlegget. De fleste kjøretøyene vil kunne både levere substrat og hente biogjødsel, men ikke alle. Kun de som leverer bløt husdyrgjødsel fra tankbil vil kunne levere og hente biogjødsel på samme tur. Ut fra substrat-sammensetning er det gjennomført et estimat over hvilke kjøretøyturer som kan utnytte tur/retur transport.

Substrat og biogjødsel transport

Biler som frakter bløt/våt substrat vil kunne ta 35 tonn substrat og annen substrat vil komme med bil på 20 tonn. Biogjødsel ut av anlegget vil bli fraktet med biler som tar 35 tonn per dag. Biler som kommer med bløt husdyrgjødsel kan ta returlast (biogjødsel) ut av anlegget. Andre biler vil gå ut tomme ut. Det vil også være behov for noe gjødseltransport ut av anlegget som ikke innebærer leveranse av substrat. Det er vurdert at det vil være behov for totalt 81 kjøretøyturer per dag fordelt på 210 arbeidsdager i året for transport av både substrat og biogjødsel. Anlegget planlegger frakt i hovedsak på dagtid, mellom kl 07:00 og 19:00. Hvis man bare frakter substrat / biogjødsel kun på dagtid og på arbeidsdager, vil det være ca. 7 kjøretøyturer (T/R) for frakt av substrat / biogjødsel per time. Det er beregnet **50** kjøretøyturer per dag i gjennomsnitt per år (ÅDT).

Gasstankbiler

Bio-LNG vil bli fraktet med tankbiler som kan ta ca 22 tonn og CO₂ vil bli fraktet med tankbiler som kan ta ca 24 tonn. Disse bilene vil være underlagt ADR-regelverket for transport av farlig gods. Med en produksjon på 6 000 tonn vil det være behov for 2,6 tankbiler for Bio-LNG per dag i snitt fordelt på 210 arbeidsdager i året. For CO₂ vil det være behov for 4 tankbiler per dag i snitt fordelt på 210 arbeidsdager i året. Anlegget planlegger frakt i hovedsak på dagtid, mellom kl 07:00 og 19:00 og det vil derfor være 6 til 7 kjøretøyturer (T/R) for frakt av gass per arbeidsdag, som blir ca en tankbil annenhver time. Det er beregnet at det vil være **4** kjøretøyturer per dag i gjennomsnitt per år (ÅDT).

Persontrafikk

Det er beregnet at det vil være fem ansatte på anlegget i 210 døgn og hvorav en ansatt vil være til stede alle dager i året. Det er beregnet **7** kjøretøyturer per dag med lett kjøretøy i snitt (ÅDT).

Total trafikkøkning (ÅDT)

For å kunne sammenligne trafikkøkningen med eksisterende ÅDT (årsdøgntrafikk) på vegnettet generelt og Njordvegen til industriområdet spesielt må man benytte verdien for ÅDT for trafikkøkningen også. Til industriområdet blir antall kjøretøyturer 54 tunge kjøretøy (50 + 4) per dag i snitt per år og 7 kjøretøyturer per dag med lette biler. Til sammen vil potensiell gjennomsnittlig trafikkøkningen bli (54 tunge + 7 lette) 61 kjøretøyturer (ÅDT) hvis man etablerer et biogassanlegg på Nerheim næringsområde.

Det er grunn til å anta at både antall kjøretøyturer vil fordele seg noenlunde jevnt i nord og sydgående retning langs Fv 541, men likevel noe mer sørover mot Sandeid da det er mer landbruk og husdyrgjødsel denne vegen. Under er scenario med mest trafikk beskrevet på de ulike veiene ut fra industriområdet.

Njordvegen

Ut fra de skjønsmessige vurderingene om ÅDT som Statens vegvesen publiserer på vegdata, har Njordvegen en belastning på 250 ÅDT hvorav 5% er tyngre kjøretøy. Andelen tunge kjøretøyturer tilsvarer i dag 13 tunge kjøretøyturer per døgn og 238 lette kjøretøyturer.

Biogassanlegget vil føre til at kjøretøyturer vil øke til totalt 54 tunge kjøretøy per døgn i gjennomsnitt. Totalt vil ÅDT (tunge og lette) for Njordvegen øke fra 250 til 311, hvorav 17% er tunge.

Mot Ølen (Fv 514) nord

Ut fra de skjønnsmessige vurderingene om ÅDT som Statens vegvesen publiserer på vegdata, har Fv 514 mot Ølen fra Njordvegen en belastning på 3000 ÅDT hvorav 10% er tyngre kjøretøy. Andelen tunge kjøretøyturer tilsvarer i dag 300 kjøretøyturer per døgn og 2700 lette kjøretøyturer.

Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører i retning Ølen vil andelen kjøreturer med tyngre kjøretøy øke fra 300 til 354 eller 10 til 10,7 %. Det totale antall kjøretøyturer (ÅDT tunge og lette) vil øke fra 3000 til 3061, andel tunge kjøretøy øker fra 10% til 12%.

Mot Sandeid (Fv 514) syd

Det er trafikkteiling på strekningen mellom Njordvegen og Sandeid og Fv 514 mot Sandeid har en belastning på 2040 ÅDT hvorav 16% er tyngre kjøretøy. Andelen tunge kjøretøy tilsvarer i dag 326 kjøretøyturer med tunge kjøretøy per døgn og 1714 med lette kjøretøyturer.

Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører i retning Sandeid vil ÅDT øke med 54 (t) og 7 (l) til : 380 (t) og 1721 (l) tot ÅDT 2101. Andelen kjøreturer med tyngre kjøretøy vil øke fra 16 til 18 %. Det totale antall kjøretøyturer (ÅDT tunge og lette) vil øke fra 2040 til 2101, dvs 3 % økning i trafikkmengde.

Mot Etne (E134) øst

Ut fra de skjønnsmessige vurderingene om ÅDT som Statens vegvesen publiserer på vegdata, har E134 mot Etne fra Njordvegen en belastning på 4700 ÅDT hvorav 15% er tyngre kjøretøy. Andelen tunge kjøretøy tilsvarer i dag 705 kjøretøyturer per døgn og 3995 lette kjøretøyturer.

Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører i retning Etne på E134 vil ÅDT øke med 54 (t) og 7 (l) til : 759 (t) og 4002 (l), tot ÅDT 4761. Andelen kjøreturer med tyngre kjøretøy endres fra 17% til 16 %. Total trafikkmengde (ÅDT tunge og lette) vil øke fra 4700 til 4761, ca 1 %.

Mot Ølensvåg (vest) (E134)

Ut fra de erfaringsbaserte estimat som ÅDT som Statens vegvesen publiserer på vegdata, har Fv 514 mot Ølensvåg en belastning på 6000 ÅDT hvorav 14% er tyngre kjøretøy. Fordeling tilsvarer i dag 840 (t) kjøretøyturer per døgn og 5160 lette kjøretøyturer.

Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører i retning Ølensvåg vil andelen kjøreturer med tynge kjøretøy øke med 54 (t) og 7 (l), til 894(t) og 5167 (l) tot ÅDT 6061. Andel tunge kjøretøy øker fra 14 til 15 %. Det totale antall kjøretøyturer (tunge og lette) vil øke fra 6000 til 6061, noe som tilsvarer 1% økning.

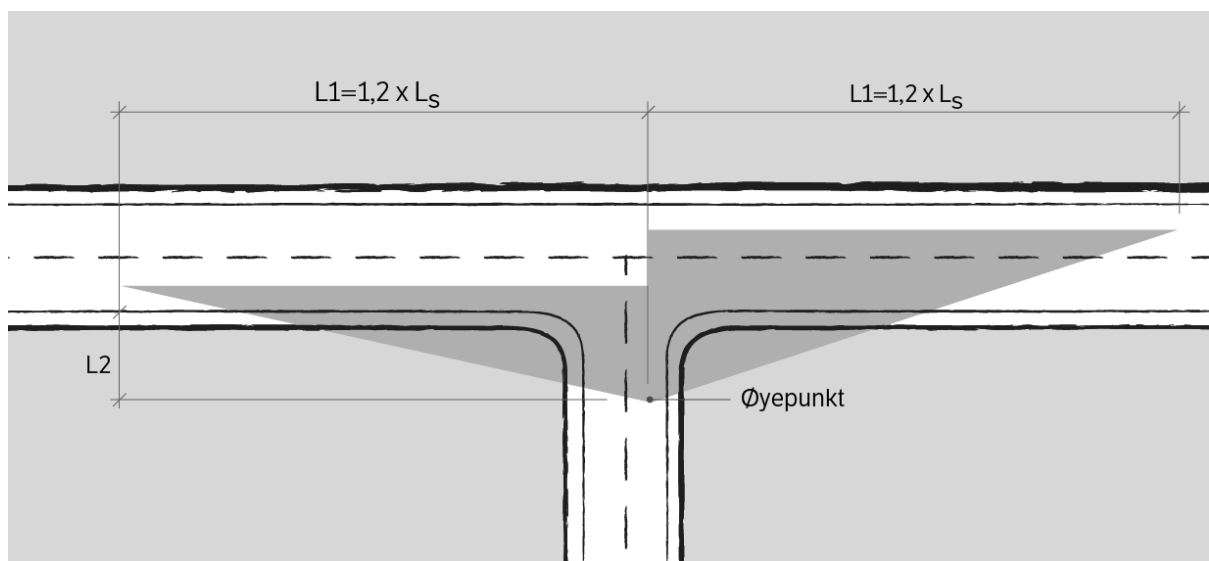
Vurdering av beregnet trafikkøkning

Etablering av et biogassanlegg vil medføre økt tungtrafikk og en beskjeden mengde personbiltrafikk. Tungtrafikk vil utgjøre 17% av trafikkbelastningen. Økningen er særlig merkbar mellom biogassanlegget inne på industriområdet og til krysset Njordvegen og FV514. På de øvrige hovedveiene vil trafikkøkningen være relativt beskjeden.

Nye veier som er etablert inne på industriområdet er av tilstrekkelig høy standard med fortau til å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter. Se fig 10.

3.5. Trafiksikkerhet og forslag til tiltak

I reguleringsplanene var det påpekt at krysset Fv 514 og Njordvegen er lite oversiktlig. Norwaste har ikke kompetanse til å vurdere om dette fortsatt gjelder, men ser av bildet (figur 9) at krysset er oversiktlig og vi antar at dette er i henhold til siktkrav i forkjørsregulert kryss, se figur 11. Ut fra bildene, se figur 12, ses tilførselsvegene til Njordvegen. Ølen vassverk har en pumpestasjon i nærheten av krysset. Det kan bety at det vil være vedlikeholdsbesøk knyttet til denne stasjonen og at eventuell tjenesteparkering kan medføre risiko for redusert sikt. Utfart fra XL-bygg er i en sving og det samme er utfarten fra Løkjeksmyrvegen. Disse kryssene er likevel oversiktlige.



Figur 11 Siktkrav i forkjørsregulert kryss, hentet fra håndbok N100 (2023)

N100 (2023) kap 2 Tabell 4.1.1.6—1 — Øyepunktets avstand inn i sekundærveg, L2, forkjøringsregulerte T- og X-kryss.

<i>Trafikkmengde i sekundærveg</i>	<i>Fartsgrense primærveg</i>		
	<i>30 og 40 km/t</i>	<i>50 og 60 km/t</i>	<i>80 og 90 km/t</i>
<i>ÅDT < 100</i>	4	6	6
<i>100 < ÅDT < 500</i>	6	6	10
<i>ÅDT > 500</i>	6	10	10



Figur 12 Utkjøringene fra XL- Bygg (venstre) og hagesenter (midt) og Løkjelsmyrvegen (høyre)
(foto:Google 2024)

Kort situasjonsbeskrivelse og forslag til tiltak for å bedre trafikksikkerheten er listet under. Listen skal fungere som utgangspunkt for diskusjon til for å forbedre trafikkavviklingen inne på biogassanlegget og trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Krysset Fv 514 og Njordvegen: (se fig 2, 3, 5 og 9)

- Det er et busstopp (Eiodalen) med seks avganger om dagen på Fv 514 mot Ølen. Busstoppet mangler busslomme. I samme kryss er det en gang- og sykkelsti som

krysser Fv 514 for å kunne fortsette enten mot Sandeid eller mot Ølen sentrum. Overgangen har ikke lys eller merket med skilt.

- Anbefaling: Tiltak knyttet til transport, gang- og sykkelløsninger og øvrige trafiksikkerhetstiltak bør sikres gjennom planbestemmelsene for å redusere risiko og ivareta en trygg og effektiv trafikkavvikling. Sikkerheten for syklende og gående bedres ved å etablere skilting, fotgjengerovergang over både Fv514 og Njordvegen. Bedret belysning i krysset bør også vurderes. Biogassanlegget vil ha få ansatte og det er vanskelig å se at dette alene bør utløse krav om etablering av busslomme/ kollektivholdeplass. På den annen side vil økt tungtrafikk gjennom krysset gjøre behovet for en sikker kollektivholdeplass aktuell. Vi anbefaler derfor at dette vurderes.
- Skoleveg - Det er boliger langs Heiabøvegen (Store Nerheim) og Løkjelmyrvegen (Litle Nerheim). Fra krysset Heiabøvegen til Fv514 vil det derfor være gående og syklende skolebarn. Trafiksikkerheten er ivaretatt med fortau langs Njordvegen fram til eksisterende gang- og sykkelsti.
- Njordvegen krysser en bekk nær Fv514. Dersom dette medfører ising eller glatte forhold, så bør tiltak med hensyn til veidrift vurderes, strøing, salting, evt skilting.
- Antallet tunge kjøretøy inn og ut av biogassanlegget vil i normal arbeidstid og ukedager være i snitt sju ganger i timen. Transportaktiviteten bør fordeles utover døgnet for å unngå kapasitetsutfordringer både internt på anlegget og i krysset mot Fv 514.
- Intern logistikk bør styrkes med oppstillingsplasser og gode manøvreringsarealer slik at kø ikke bygger seg opp ut mot fylkesvegen.
- Trafikk med tunge kjøretøy kan med fordel fordeles utover vanlig arbeidstid til helgedager og kveld, for å sikre at trafikken flyter best mulig. Det skal både losses substrat og lastes biogjødsel og gass ved anlegget. Med så mange kjøretøyturer per time på hverdag og dagtid kan det bli u hensiktsmessig med tanke på å få logistikken inne på anlegget til å fungere.
- Det anbefales å etablere en egen oppstillingsplass for service kjøretøy ved pumpestasjonen til Ølen Vassverk, samt å innføre parkeringsrestriksjoner innenfor siktesonen i krysset. Dette vil forhindre at drift- og vedlikeholdskjøretøy påvirker siktforholdene på Fv. 514 og Njordvegen. Videre bør siktsoner legges inn som hensynssoner i reguleringsplanen for å sikre at de ikke bygges ned eller blokkeres.
- I enden av Løkjelsmyrvegen er det markert en tursti opp til Svalafjellet. Dette er en middels lett fottur og i informasjon fra Turistforeningen og Friluftsrådets landsforbund opplyses det at man kan parkere langs veien. Det bør vurderes om det bør legges bedre til rette for parkering i forbindelse med tursti. Om nødvendig kan parkering forbudt langs veien vurderes for å sikre fri sikt og framkommelighet.

Rogaland fylkekommune -Plan og arealforvaltning sin uttale datert 05.02.2026 (se vedlegg 6)

Utdrag: **Me understrekar at rekkjefølgjekrava i reguleringsføresegn § 6.3 må vera gjennomførte før det kan givast bruksløyve til biogassanlegget, og at dette må komma tydeleg fram av føresegna.**

Vidare må det presiserast i reguleringsføresegn § 6.3, siste avsnitt, at utbetring av kryssa mellom fylkesveg 514 og Njordvegen omfattar opparbeiding av fortau, busslommer med leskur og tilrettelagde kryssingspunkt i samsvar med detaljreguleringsplanen. Skilt- og belyningsplanar skal utarbeidast i samband med innsending av tekniske teikningar for anlegget.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter langs Sandeidvegen FV 514 (se fig 6,7,8 og 9)
(Se merknad fra Statens vegvesen vedlegg 5) Fra krysset Njordvegen FV514 går det en gang og sykkelveg sørover. For å følge denne vidare nordover må en krysse FV514, følge Njordvegen et kort stykke og krysse bekken før gang- og sykkelvegen fortsetter nordover mot Ølen sentrum langs bekken. Denne kryssingen må sikres bedre med fotgjengerovergang, skilting og belysning. Dette vil da ivareta trafikksikkerhet for de som går eller sykler her.

Det er likevel ikke noen løsnig for de som ferdes langs Sandeidveien nordover mot Ølen. Denne vegen har en ÅDT på 3000 og i følge Håndbok N100 skal det da være gang- og sykkelveg.

Dersom ÅDT > 1000, og potensialet for antall gående og syklende langs vegen overstiger 50 i et normaldøgn eller strekningen er skoleveg, skal det etableres egen parallelført gang- og/eller sykkelveg eller være tilbud for gang- og sykkeltrafikken på lokalt vegnett. Krav 3.4.1

Hva som skal gjeres her må ses opp mot de vurderinger som ble gjort da gang- og sykkelvegen ble anlagt langs bekken istedenfor langs fylkesveien, og hvordan gangvegen faktisk brukes. Hvis dagens løsnig langs bekken brukes, og svært få ferdes langs fylkesveien, så kan løsnigen være akseptabel. Men hvis mange likevel ferdes langs fylkesveien, kan økningen i tungtrafikk på fylkesvei og Njordvegen være utslagsgivende for å anlegge gang- og sykkelvei langs FV 514. Skilting for å dirigere myke trafikanter vekk fra fylkesvegen kan vurderes. Siden ÅDT er langt over kravet allerede, så vil det etter vår mening ikke være riktig å påføre biogassanlegget eventuelle kostnader med å anlegge gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Vi vil derfor ikke anbefale dette tiltaket som del av denne planendringen.

4. Oppsummering

Trafikkvurderingen omfatter:

- Den kommunale Njordvegen til Nerheim industriområdet
- Fylkesveg 514 mellom tettstedet Ølen og krysset til Njordvegen
- Fylkesveg 514 mellom Ølen og Sandane
- Europaveg 134 gjennom Ølen som går øst og forbi Ølen skolen
- Europaveg 134 gjennom Ølen som går vest

Alle vegene er klassifisert til å tåle bruksklasse "Bk10 - 50 tonn", med maks vogntoglengde på 19,50 m. Totalt seks trafikkulykker er registrert de siste ti årene på strekningene, hvorav fire var på E134. Trafikkøkningen på fylkesveger og europaveger vil være relativt beskjedne, og vi ser ikke behov for avbøtende tiltak.

Det er særlig den kommunale Njordvegen og krysset mot FV514 som bør styrkes for å sikre gode forhold for myke trafikanter. Trygge og sammenhengende gang- og sykkelløsninger, tydelige krysningspunkt og god belysning bør prioriteres for å redusere risiko og ivareta en sikker ferdsel for alle.

Det vil være på- og avkjøringer med tunge kjøretøy fra Njordveien rett ved et busstopp og krysset der gang- og sykkelveg krysser Rv 514. Overgangen mellom gang- og sykkelveg og busstoppet i Fv 514 er ikke merket eller belyst.

Adkomstveien til næringsområdet er kommunal veg, Njordvegen, hvor det tilkomst fra et hagesenter, et trelastutsalg (Bygg-XL) og et byggefelt med ni boliger. Det er fortau langs Njordvegen, fra tilkomstveg fra boligfelt og ned til Fv 514.

Biogassanlegget som er planlagt vil medføre at det kjøres inn ca 225 000 tonn substrat og samme mengde som biogjødsel per år. Hver bil vil kunne ta 35 tonn substrat og biogjødsel og det er vurdert at det vil være behov for totalt 87 kjøretøyturer per dag fordelt på 210 arbeidsdager i året og 4 kjøretøyturer for frakt av gass. Anlegget planlegger drift på dagtid, mellom kl 07:00 og 19:00, men transport vil kunne skje utenom disse dagene og timene for å fordele trafikkbelastningen.

Statens vegvesen har vurdert at Njordvegen har i dag en belastning på 250 ÅDT hvorav 5% er tyngre kjøretøy. Biogassanlegget vil føre til at gjennomsnittlig kjøretøyturer (ÅDT) vil øke med 54 tunge kjøretøy. Totalt vil ÅDT (tunge og lette) for Njordvegen øke fra 250 til 311. Njordvegen er opparbeidet i tråd med gjeldende retningslinjer med fortau på en side.

Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører på Fv 514 i retning Ølen vil andelen kjøreturer med tyngre kjøretøy øke fra 16 % til 18%. Det totale antall kjøretøyturer vil øke med i underkant av 3 % på denne strekningen. Dersom all tungtransport og lette kjøretøy fra biogassanlegget kjører i retning Sandeid, vil andelen kjøreturer med tyngre kjøretøy øke fra 11 til 14%. Det totale antall kjøretøyturer (tunge og

lette) vil øke med 3 %. Det er grunn til å anta at antall kjøretøyturer vil fordele seg jevnt i nord og sydgående retning langs Fv 541, med en liten overvekt sørover mot Sandeid da det er mer landbruk og husdyrgjødsel denne vegen.

Anbefalte tiltak

- Sikkerheten for syklende og gående bedres ved å etablere skilting, fotgjengerovergang over både Fv514 og Njordvegen.
- Anbefaler etablering av kollektivholdeplass ved krysset.
- Vi anbefaler ikke at ny gang- og sykkelveg langs FV 514 tas inn i dette planforslaget.
- Intern logistikk bør styrkes med oppstillingsplasser og gode manøvreringsarealer slik at kø ikke bygger seg opp ut mot fylkesvegen.
- Trafikk med tunge kjøretøy kan med fordel fordeles utover vanlig arbeidstid til helgedager og kveld, for å sikre at trafikken flyter best mulig.
- Det anbefales å etablere en egen oppstillingsplass for service kjøretøy ved pumpestasjonen til Ølen Vassverk, samt å innføre parkeringsrestriksjoner innenfor siktesonen i krysset.
- Videre bør siktsoner legges inn som hensynssoner i reguleringsplanen for å sikre at de ikke bygges ned eller blokkeres.

Vedlegg 1 Trafikkdata

Statens vegvesen kategoriserer vegnettet og har data for de ulike vegstrekningene i Norge. Alle veger er knyttet til en vegsystemreferansesystem som består av ulike nummer og tall som vist i figuren til høyre.






Begrepet årstdøgtrafikk (ÅDT) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Det beregnes som summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning i begge retninger i løpet av et år, delt på 365. ÅDT for lange kjøretøy gir en indikasjon på merbelastningen av et eventuelt biogassanlegg vil gi vegnettet. Eksempel: Hvis 219 000 kjøretøy passerte et tellepunkt på en vegstrekning i 2023, var ÅDT på strekningen 600 kjøretøy dette året.

Fem strekninger er vurdert:

1. Den kommunale Njordvegen til det planlagt biogassanlegg (1160 KV1243 K S1D1 m0-389).
2. Fylkesveg 514 mellom tettstedet Ølen og krysset til Njordvegen (FV514 K S2D1 m2981-3456)
3. Fylkesveg 514 mellom Ølen og Sandane (FV514 K S1D1 m499-5182 og FV514 K S2D1 m0-2981)
4. Europaveg 134 gjennom Ølen som går vest og forbi Ølen skolen (EV134 K S4D1m12580-1264)
5. Europaveg 134 gjennom Ølen som går øst (EV134 K S4D1 m9027-9038)

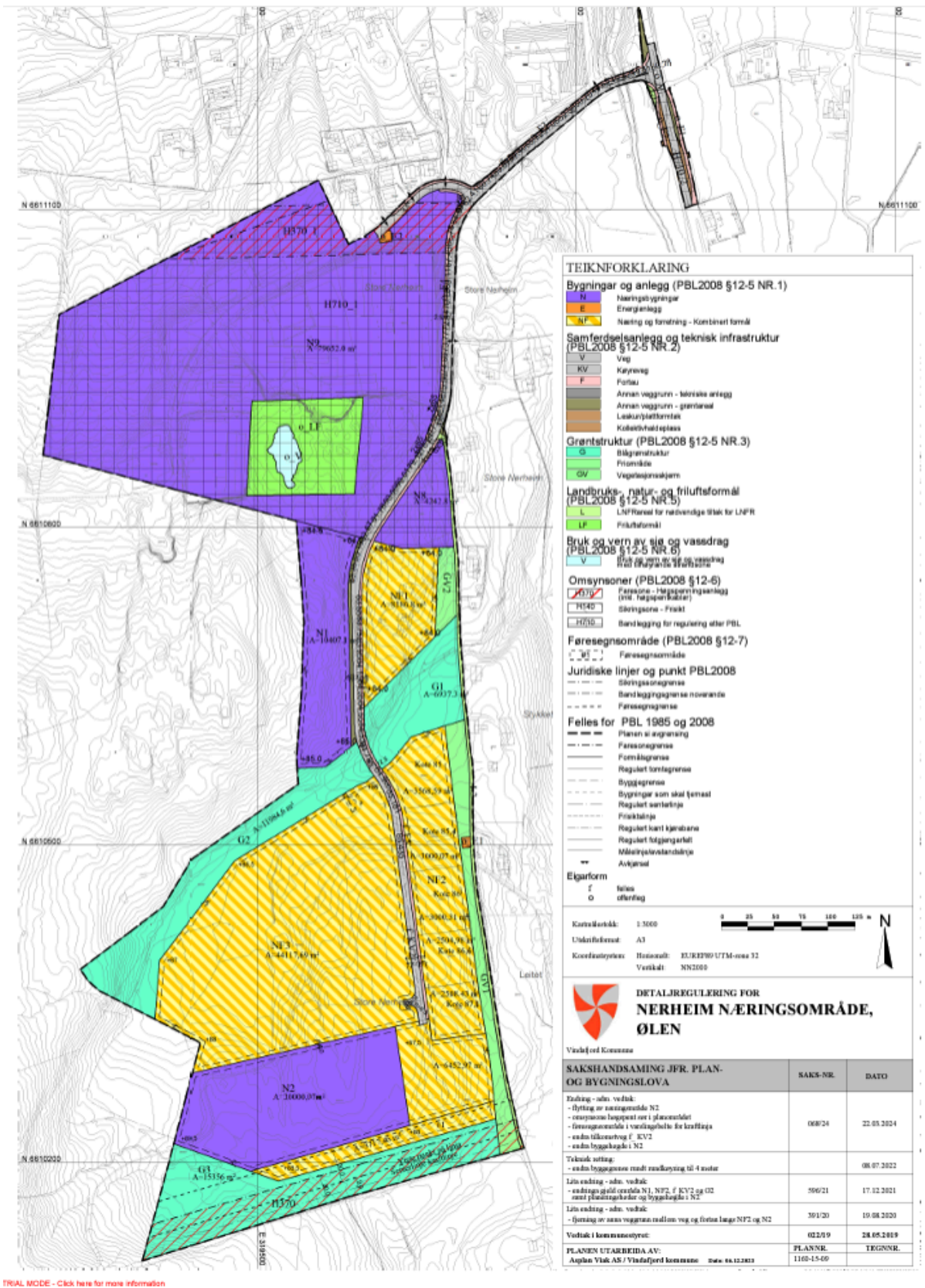
Informasjon over de fem veistrekningene basert på data fra vegkart.atlas.vegvesen.no.
Vegstrekningen er farget blå i figurene.

Referanse	Bilde	ÅDT	Andel ÅDT lange kjøretøy	Bruksklasse	Grunnlag
1. 1160 KV1243 K S1D1 m0-389 Njordvegen 50 km/t sone		250	5 %	Bruksklasse Bk10 - 50 tonn Maks vogntoglengde 19,50 m	Skjønn
2, FV514 K S2D1 m2981-3456 Sandeidvegen 50 km/t sone		3000	10%	Bruksklasse Bk10 - 50 tonn Maks vogntoglengde 19,50 m 50 km/t hastighet	2024 Erfarings basert estimat

Referanse	Bilde	ÅDT	Andel ÅDT lange kjøretøy	Bruksklasse	Grunnlag
<p>3. FV514 K S1D1 m499-5182</p> <p>og</p> <p>FV514 K S2D1 m0-2981</p> <p>Sandeidvegen ~80 km/t sone</p>		2040	16 %	<p>Bruksklasse Bk10 - 50 tonn</p> <p>Maks vogntoglengde 19,50 m</p> <p>80 km/t hastighet, men 50 km/t 200 m fra krysset til Njordvegen</p>	Trafikkdata 2024 kontinu erlig reg
<p>4. EV134 K S4D1 m12580-12648</p> <p>Haukelivegen øst 50 km/t sone</p>		4700	15 %	<p>Bruksklasse Bk10 - 50 tonn</p> <p>Maks vogntoglengde 19,50 m</p>	Erfarings basert estimat
<p>5. EV134 K S4D1 m9027-9038</p> <p>Haukelivegen vest 50 km/t sone</p>		6000	14 %	<p>Bruksklasse Bk10 - 50 tonn</p> <p>Maks vogntoglengde 19,50 m</p>	Erfarings basert estimat

Trafikkmengden på de fleste veiene rundt Ølen er basert på erfaringsbasert estimater. Det ene konkrete tellepunktet er mellom Sandeid og Ølen på Sandeidvegen (RV152). Det er tellepunkter på Haukelivegen (E16), men de er lenger øst og vest for Ølen sentrum.

Vedlegg 2 Detaljregulering av Nerheim næringsområdet



Vedlegg 3 Statens vegvesen - uttale til varsel om oppstart



Statens vegvesen

ARKIPELET AS
pb. 29

5501 Haugesund

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Anna Synnøve Hvass / 46788870

Vår referanse:
25/299679-2

Deres referanse:

Vår dato:
20.11.2025

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid – Nerheim Næringsområde – Vindafjord kommune – planID 1160-15-09 – detaljregulering

Vi viser til brev, datert 23.10.2025, med varsel om oppstart av detaljregulering for biogassanlegg på Nerheim næringsområde i Vindafjord kommune.

Saken gjelder

Planarbeidet omfatter regulert område N2 og NF3 i gjeldende plan Detaljregulering for Nerheim Næringsområde.

Formålet med planarbeidet er å konkretisere typen industri som kan inngå i næringsformålet og åpne for etablering av biogassanlegg.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Kvaløygata 1
5537 HAUGESUND

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Statens vegvesens rolle i denne saken

Vår rolle i denne saken er som forvalter av riksveg og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor trafikksikkerhet og vegtransport.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet

Det legges til grunn ca. 40 lastebiler til/fra området per dag. Det skal gjøres en vurdering av om utformingen av veganlegg er i tråd med gjeldende krav. Vi legger til grunn at det gjøres en trafikk og mobilitetsanalyse i planarbeidet. Virkningene planforslaget vil ha for trafikksikkerhet, vegtransport og overordnet vegnett må vurderes i planforslaget. Eventuelle avbøtende tiltak må komme frem av plandokumentene. Trafikksikkerhet må også inngå som tema i ROS-analysen.

Krysset til næringsområdet er mot fv. 514. Vi legger til grunn at kryssutforming og eventuelt andre forhold som gjelder fylkesvegen avklares med Rogaland fylkeskommune som rett vegmyndighet for fylkesvegen.

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Transport vest – transportforvaltning 2
Med hilsen

Tonje K. Doolan
Seksjonsleder

Anna Synnøve Hvass
Planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg 4 Rogaland fylkeskommune Uttale til oppstart planarbeid



Plan og arealforvaltning

ARKIPELET AS
pb. 29

5501 Haugesund

Deres referanse:

741c48876428

Dato: **20.11.2025**

Saksnr.: **2019/27523**

Dok.nr.: **13**

Saksbehandler:

Knut Thorkildsen

Slettebak

Vindafjord kommune - detaljregulering - Nerheim næringsområde - Varsel om oppstart

Fylkesdirektøren viser til varsel om oppstart av planarbeid for del av Nerheim næringsområde i Vindafjord. Hensikten med planarbeidet er å endre del av gjeldende plan for å legge til rette for næringsformål, nærare bestemt biogassanlegg.

Området er sett av til næring i kommuneplanen. I gjeldende reguleringsplan er området sett av til næringsformål og kombinert formål, begge deler spesifisert som industri-, nærings-, handverks og lagerverksemd.

Føremål, utnyttingsgrad og forureining

Fylkesdirektøren har ingen vesentlige merknadar til formålet det blir lagt til rette for. Oppdatert plan må legge til rette for ein effektiv bruk av areala innanfor planområdet.

Fylkesdirektøren legg til grunn at det i planarbeidet blir lagt vekt på å unngå forureining som påverkar naboar, for eksempel støy, lukt og lys.

Ut over dette må føringar i kommuneplanen og relevante føringar i regionale planar følgast opp i vidare arbeid med planforslaget.

Fylkesveg

Når det gjeld transport til og frå området, er det føresett om lag 40 lastebilar per dag. Som ein del av planarbeidet må det gjennomførast ei trafikkvurdering. Den totale ADT ut mot fylkesveg 514 må gjerast greie for, og det må dokumenterast at både det regulerte vegnettet innanfor plangrensa og eksisterande fylkesveg 514 er dimensjonerte for den auka trafikkmengda som planendringa medfører. Det må òg sikrast at mjuke trafikantar blir tilstrekkeleg ivaretekne.

Dersom den foreslåtte endringa utløyser behov for utbetring av fylkesvegnettet, skal dette gå fram av planbeskrivinga. Eventuelle nødvendige tiltak skal sikrast gjennom planføresegnene.

Hilsen
Gareth Philip Doolan
seksjonssjef

Knut Thorkildsen Slettebak
seniorrådgivar

Besøksadresse
Haakon Vlls gate 9
Stavanger

Postadresse
Postboks 130 Sentrum
4001 Stavanger

T 51 51 66 00
E firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no

Vedlegg 5 Uttaler til trafikkvurderingen fra Statens vegvesen, Senter for miljørettet helsevern og Statsforvalter

SVV

I planarbeidet og ROS-analysen er trafikk sikkerheten for trafikantene vurdert internt på området. Vi kan ikke se at trafikk sikkerheten for myke trafikanter utenfor planområdet er blitt vurdert. Som følge av planendringen og etablering av biogassanlegg vil det bli en økt trafikk på 61 kjøreturer, hvor 54 er tunge kjøretøy. Det er i dag ingen tilbud for myke trafikanter langs fv. 514. Vi viser til krav 3.41-5 i håndbok N100 som sier at en veg med ÅDT på mer enn 1 000 kan gi krav om gang- og sykkeltilbud dersom det er skolevei, eller potensialet for antall gående og syklende langs vegen er mer enn 50. ÅDT på fylkesvegen fra Ølen til krysset til planområdet er ifølge vegkart 3 000, noe som gjør at krav 3.41-5 kan slå inn. Vi kan ikke se at dette kravet er diskutert i trafikknotatet eller planbeskrivelsen og har **planfaglig råd** om at en vurderer hvilke konsekvenser den økte tungbiltrafikken vil ha for de myke trafikantene.

I bestemmelse 6.3 stilles det krav til at anlegg for myke trafikanter ved kryss mot fv. 514 skal opparbeides før det gis brukstillatelse til nye tiltak. Kollektivanlegget skal, ifølge samme bestemmelse, ikke opparbeides før nye arbeidsplassintensive virksomheter etableres. Vi gir **planfaglig råd** om at kryssområdet mot fv. 524 inkludert kollektivanlegg etableres som regulert i gjeldende plan, før det gis brukstillatelse for nye tiltak.»

Senter for miljørettet helsevern

Trafikk, trafikk sikkerhet og myke trafikanter

Planinitiativet legger opp til økt transport, herunder betydelig andel tungtrafikk.

Miljørettet helsevern vurderer trafikk sikkerhet som et viktig helse- og trivselstema.

Det forutsettes at planarbeidet særskilt vurderer:

- konsekvenser av økt trafikk for myke trafikanter, herunder gående og syklende
- barn og unge, inkludert eventuelle skoleveger og ferdsel til/fra kollektivtilbud og fritidsaktiviteter
- behov for trafikk sikkerhetstiltak som bidrar til trygg ferdsel og reduserer risiko for ulykker og utrygghet

Trafikksikkerhet og opplevd trygghet i nærmiljøet er viktige faktorer for folkehelse, og bør inngå som en del av ROS-analysen og planvurderingene.

Statsforvalter

Vidare står det berre ei setning om farleg gods; «Transport av farlig gods til anlegget er mindre nevneverdig». Vi ser ikkje kva denne vurderinga bygger på, og meiner tvert imot at frakt av både substrat og ulike gassar må vurderast nærmare. Ei auke i trafikken med 87 køyretøyturar pr. dag er mykje (uavhengig av type gods dei frakter), og kan også føre til utfordringar når det gjeld trafikktryggleiken i og ved planområdet. Dersom det er ytterlegare tiltak som trengs for å sikre god nok trafikktryggleik her bør det komme som rekkjefølgjekrav til planen.

Vedlegg 6 Rogaland fylkeskommune – Plan og arealforvaltning, datert 05.02.2026

Merknaden følgjer i sin heilskap vedlagd, og blir gitt att under:

«Vindafjord kommune har sendt forslag til endring av detaljreguleringsplan for Nerheim næringsområde på høyring. Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av biogassanlegg.

Planen har vakt stort engasjement lokalt, og kommunen har motteke eit stort tal på innspel, kor dei fleste handlar om moglege negative verknader knytt til lukt.

Føremål

Fylkesdirektøren vurderer i utgangspunktet lokasjonen som godt eigna for eit biogassanlegg. Området er sett av til industri, og det er få bustadar som nære naboar.

Det finst ikkje eit eige planføremål for biogassanlegg, men fylkesdirektøren er kjent med at departementet munnleg har antyda at energianlegg kanskje er eit meir korrekt føremål enn industri. Fylkesdirektøren oppmodar kommunen om å vurdere dette nærare før vedtak av planen.

Arealeffektivitet

Føresegnene i planen opnar for svært låg arealeffektivitet, med eit minimum på 20 % BRA. Dette er grunngjeve med dei behova som eit biogassanlegg kan ha, men nivået gjeld alle delfelt innanfor planen. Fylkesdirektøren gir eit fagleg råd om at ein aukar det generelle minimumskravet for BRA. (Dette vil innebere ei endring av heile reguleringsplanen, ikkje berre dette delfeltet.)

Lukt

Det er lagt fleire notat knytt til lukt ved saka, mellom anna ei konsekvensutgreiing. Det blir konkludert med at eit biogassanlegg ikkje vil gi merkbare ulemper knytt til lukt for naboar. Dette baserer seg på ein konkret prosess. Fylkesdirektøren legg til grunn at dette samsvarar med den prosessen som anlegget faktisk vil følgje.

Luktutslepp skal regulerast etter løyver handsama etter forureiningslova. Fylkesdirektøren legg til grunn at dette vil vere tilstrekkeleg for å unngå vesentleg negativ verknad.

Fylkesveg

I trafikkvurderinga datert 24.11.2025 er handbok N100 frå 2014 og 2019 lagt til grunn. Det vert gjort merksam på at vurderinga må baserast på siste gjeldande utgåve av handbok N100, som tredde i kraft 06.10.2023.

I trafikkvurderinga kapittel 2.1 skal det visast til N100 (2023) kapittel 2. Vidare skal siktkrav i forkøyrrregulerte T-kryss utformast i samsvar med N100 (2023) kapittel 4.1. Plandokumenta må oppdaterast slik at dei viser til siste utgåve av handbok N100.

I ROS-analysen er det lagt til grunn at tryggleiken for mjuke trafikantar skal vera vareteken før etablering av det planlagde tiltaket. I trafikkvurderinga blir det tilrådd at trafikktryggingstiltak for gåande og syklande blir sikra gjennom planreglane, under dette krav om etablering av busslommer, skilting og fotgjengarovergangar, og dessutan vurdering av belysning. Av planbeskrivinga kjem det fram at trafikktryggleiken for mjuke trafikantar skal varetakast gjennom rekkjefølgjekrav i reguleringsføresegn § 6.3.

Me understrekar at rekkjefølgjekrava i reguleringsføresegn § 6.3 må vera gjennomførte før det kan givast bruksløyve til biogassanlegget, og at dette må komma tydeleg fram av føresegna.

Vidare må det presiserast i reguleringsføresegn § 6.3, siste avsnitt, at utbetring av kryssa mellom fylkesveg 514 og Njordvegen omfattar opparbeiding av fortau, busslommer med leskur og tilrettelagde kryssingspunkt i samsvar med detaljreguleringsplanen. Skilt- og belysningsplanar skal utarbeidast i samband med innsending av tekniske teikningar for anlegget.*

Alle tiltak i tilknytning til fylkesvegen skal ha teknisk utforming i samsvar med krava i gjeldande handbok N100 «Veg- og gateutforming». Tekniske teikningar for alle tiltak som berører fylkesvegnettet skal sendast til vegstyresmakta for gjennomsyn. Teikningsgrunnlaget skal vera i samsvar med handbok R700.**

I samband med gjennomsyn av dei tekniske planane vil det bli avklart om det er behov for ein gjennomføringsavtale for tiltaka. Ein eventuell gjennomføringsavtale skal vera inngått med Rogaland fylkeskommune før byggjeart.»