PLANSKILDRING

Detaljregulering for tilkomst og parkering ved Båsnes, Arriva Shipping - Ølensvåg

PlanID: 1160202401

Gnr.: 311 Bnr.: 1, 2, 8, 11 VINDAFJORD KOMMUNE

Dato/revisjon: 19.08.2024

Forfattar: E. Silde, K.Særsten

Oppdragsgjevar: Sandfrakt Eiendom AS

TITTEL DETALJREGULERING FOR TILKOMST OG PARKERING VED BÅSNES, ARRIVA SHIPPING, ØLENSVÅG – Vindafjord kommune		
PLANID 1160202401	DATO 08.07.2024	REV - DATO 19.08.2024
PROSJEKTNUMMER 137582	VERSJON 2	
OPPDRAGSGJEVAR Sandfrakt Eiendom AS / Arriva Shipping AS	OPPDRAGSGJEVARS REFERANSE Sindre Matre	
UTFØRT AV Elisabeth Silde	SIGN Elisabeth Silde	
KONTROLLERT AV Kjerstina Særsten	SIGN Kjerstina Særsten	
EKSTRAKT Innsending av justert planforslag til Vindafjord kommune.		

Innhald

1 SAMANDRAG 5

2 BAKGRUNN 5

2.1 FØREMÅLET MED PLANEN 6

2.2 FORSLAGSSTILLAR, PLANKONSULENT, EIGARTILHØVE 6

2.3 KRAV OM KONSEKVENSUTGREIING? 6

3 PLANPROSESSEN 7

3.1 MEDVERKANDE PROSESSAR, VARSEL OM OPPSTART, EVT. PLANPROGRAM 7

3.2 OPPSUMMERING AV INNSPEL/UTTALAR TIL OPPSTARTVARSLING 8

4 PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR 9

4.1 OVERORDNA PLANAR 9

4.2 TILGRENSANDE PLANAR 10

4.3 STATLEGE PLANRETNINGSLINJER / RAMMER / FØRINGAR 10

5 SKILDRING AV PLANOMRÅDET 11

5.1 PLASSERING AV OMRÅDE 11

5.2 AREALBRUK I DAG OG TILGRENSANDE AREALBRUK 12

5.3 KULTURMINNE OG KULTURMILJØ 15

5.4 NATURVERDIAR 15

5.5 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDE 15

5.6 LANDBRUK 16

5.7 TRAFIKKTILHØVE 17

5.8 BORN SINE INTERESSER 17

5.9 TEKNISK INFRASTRUKTUR 18

5.10 GRUNNTILHØVE 18

6 SKILDRING AV PLANFORSLAGET 20

6.1 PLANLAGT AREALBRUK 20

6.2 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFØREMÅL 20

6.3 BYGGEGRENSER 21
6.4 PARKERING 21
6.5 TRAFIKKLØYSING 22
6.6 UNIVERSELL UTFORMING 25
6.7 LANDBRUK – AREALARRONDERING 25
6.8 REKKJEFØLGEKRAV 27

7 ROS ANALYSE 27

7.1 INNLEIING OG METODE 27
7.2 IDENTIFISERING AV UØNSKTE HENDINGAR 28
7.3 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHEIT AV UØNSKTE HENDINGAR 29
7.4 SAMANSTILLING 32

8 VURDERING AV VERKNADAR/KONSEKVENSAR AV PLANFORSLAGET 32

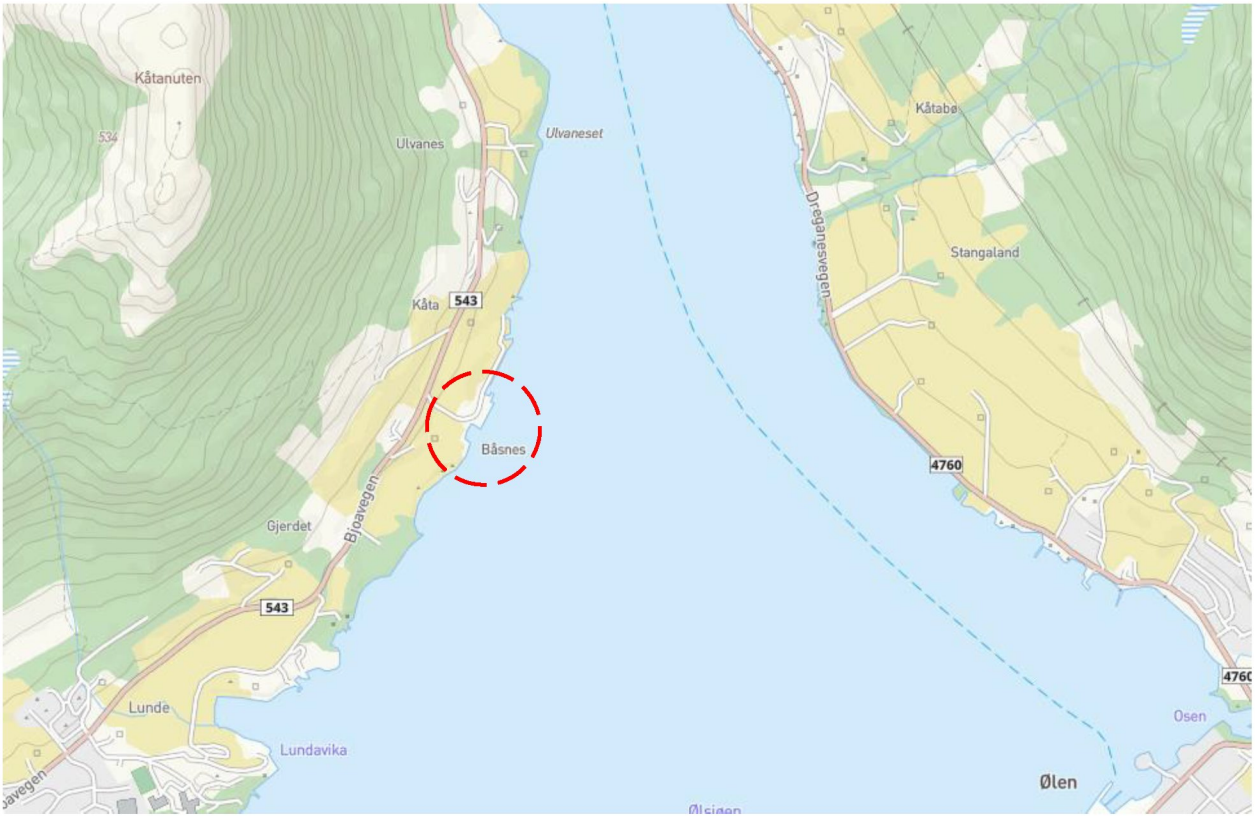
8.1 OVERORDNA PLANAR OG KONSEKVENSAR FOR DAGENS AREALBRUK 32
8.2 TILHØVET TIL KRAVA I KAP. LL I NATURMANGFALDLOVA 33
8.3 TRAFIKKTILHØVE 33

9 AVSLUTTANDE KOMMENTAR 34

10 VEDLEGG 34

1 Samandrag

På vegne av oppdragsgjevar er det utarbeida reguleringsplan for å utbetre tilkomst og parkering til Arriva Shipping AS. Verksemda har opparbeidd område med kai, verkstad og kontor ved sjøen i Ølensvåg på gnr./bnr. 311/11. Dagens avkøyring og veg ned til næringsområde er bratt og avkøyrsla mot fylkesveg er uoversiktleg. Tilgrensande landbrukseigedomar nyttar vegen som tilkomst til landbruksareala. Eksisterande naust og utleigehytter tilknytt garden gnr./bnr. 311/1 og naust på gnr./bnr. 311/8 nyttar også vegen i dag.



Figur 1 – Oversiktskart (Kjelde: kommunekart.com).

2 Bakgrunn

Verksemda som er etablert i området har bygd seg opp gjennom mange år, og det heile starta på 70-talet. Verksemda driv med sjøretta næring med større skip, og verksemda er avhengig av plasseringa ved sjø og kaiareal. Administrasjonsdelen med kontor heng saman med aktivitetane på kaiområdet, og må difor vere samlokalisert.

Vegen som blei bygd til området blei opparbeidd for mange år sidan, og både avkøyringa og vegen er svært bratt. Lastebilar har sidan vegen blei bygd blitt større, og det er difor i dag eit problem for

verksemda at større lastebilar og vogntog ikkje kjem seg ned til kaiområdet. På bakgrunn av dette, er det sett på korleis ein kan bygge ein tryggare og betre veg. Det er også strengare krav til vegar i dag, enn den gong eksisterande veg vart bygd. Ny veg vil difor også handle om HMS-tiltak i forhold til vanlege bilar for tilsette som skal køyre ned den bratte vegen.

Arriva Shipping AS har hatt fleire møter med grunneigarane, og ein har kome fram til ei løysing med ny vegframføring. Denne vil tene både Arriva Shipping AS og gardsbruka i området.

2.1 Føremålet med planen

Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny avkøyring, veg og parkeringsplassar til næringsområdet ved sjøen.

2.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigartilhøve

Omega 365 Areal AS er plankonsulent for oppdraget, og Sandfrakt Eigedom AS/Arriva Shipping AS er forslagsstillar. Under er lista opp eigarar i planområdet:

Gnr.:	Bnr.:	Grunneigarar:
311	1	Leif Sigurd Lunde
311	2	Bernt Torvald Berntsen
311	8	Sigmund Lunde og Terje Lunde
311	11	Sandfrakt Eigedom AS

2.3 Krav om konsekvensutgreiing?

Det skal planleggast for veg i LNF-område fram til avsett næringsområde. Det er ikkje mogleg å kome til næringsområde utan veg over dyrka mark. Eksisterande veg vil tilbakeførast til landbruk, og ein vil nytte så lite landbruksareal som mogleg. Slik det er vurdert av plankonsulent og kommunen, vil ikkje vegen vere av slikt omfang at det vert krav om konsekvensutgreiing av planforslaget. Verknadane av planforslaget vert skildra i planomtalen.

3 Planprosessen

3.1 Medverkande prosessar, varsel om oppstart, evt. planprogram

Planarbeidet starta formelt opp med oppstartsmøte med kommunen den 13.03.2024.

Planarbeidet vart varsla med brev den 15.03.2024 til offentlege mynde, grunneigarar og naboar, samt annonsert på nett og i avisa Grannar. Det kom inn 4 uttalar frå offentlege mynde og organisasjonar innan fristen som vart sett til 11.04.2024.

Figur 2 - Utklipp annonse Grannar 21.04.2024.

3.2 Oppsummering av innspel/uttalar til oppstartvarsling

Avsendar	Oppsummering av uttale	Plankonsulenten sin kommentar
HIM, 20.03.2024	Det er ingen pliktige abonnentar som skal nytte vegen. Tilkomst for eventuelle slambilar må ivaretakast.	Det er i dette tilfelle snakk om utbetring av veg, og vegen vil verte betre enn dagens veg.
NVE, 02.04.2024	Planområde ligg i aktsemdområde for snøskred. Vidare vurderingar må skje i samsvar med krav i TEK17 §7-3 og Veilleder – Sikkerheit mot skred i bratt terreng -Kartlegging av skredfare i reguleringsplan og byggesak(nve.no).	Tema knytt til skred er greia ut i planomtale/ROS-analysen, der mellom anna rapport nr. 16-2017 – Skredfarekartlegging i Vindafjord kommune er nytta.
Rogaland Fylkeskommune, 10.04.2024	Plan: Området avsett til LNF i kommuneplanen. Fylkesdirektøren legg vekt på at planarbeidet vil ivareta føringar i kommuneplanen og Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Samferdsel: Avkøyrsel tilfredstillar ikkje dagens tekniske krav, då den er for bratt, har dårleg sikt og har for liten radius. En ny avkøyrsel etter dagens krav vil være meir trafikksikker. Det vil være naudsynt med heving av terrenget for å imøtekome krav til vertikal linjeføring. Det vil vidare vere behov for oppmåling av eigedomsgrenser ved avkøyrselen. Tekniske teikningar må sendes fylkeskommunen for gjennomsyn. Handbok R700 skal leggast til grunn. Tiltak ved Fv. krev gjennomføringsavtale med vegmyndigheit. Dette må sikrast i reguleringsføresegnene. GS-veg: Det bør vurderast å vidareføre regulert gang- og sykkelveg nordover til og med ny avkøyrsel. Avslutningsvis vil det være ein fordel å flytte avkøyrselen som skildra i varsel om oppstart for å betre trafikksikkerheita	Planforslaget legg til rette for at eksisterande verksemd kan fortsette sin aktivitet på staden dei allereie er etablert, med utbetring av veg som sikrar trafikksikkerheit og betre tilgjenge for store bilar. Ny avkøyrsel vil vere i samsvar med handbok N100, og soleis vere meir trafikksikker for mjuke trafikantar og bilistar på fylkesvegen. Ein vil betre sikttilhøva og ivareta krav til vertikal linjeføring. Ivaretatt. Det er svært avgrensa busstilbod på Bjoavegen. Regulert busshaldeplass med gangveg på austsida av Bjoavegen er ikkje opparbeidd. Det er etablert gang- og sykkelveg og busshaldeplass på vestsida. Vegen er oversiktleg og fartsgrensa er 60 km/t. Så lenge vegen ikkje er definert som skuleveg, så kan me ikkje sjå at det vil vere krav til g-/s-veg i handbok N100. Sjå punkt 5.7 og 6.5 om trafikk. Tatt til orientering.
Statsforvaltaren i Rogaland, 10.04.2024	Viser til innstramminga i omdisponering av jordbruksareal som følgje av nasjonale og regionale mål for arealforvaltning, og	Det er ikkje mogleg å oppnå betre trafikktryggleik på anna vis enn å flytte vegen, og nytte landbruksareal til ny tilkomst. Vegen vert tilpassa landskapet så

	stiller spørsmål til om det absolutt er nødvendig etablere ny tilkomstveg. Dersom ein går vidare med planarbeidet må ein opprette parkering innanfor gnr./bnr. 311/11, ikkje på fulldyrka jord. Sjå på alternativ som legg mindre beslag av jordbruksareal. Kan ikkje sjå at tilkomstvegen til utleigehyttene kan prioriterast over jordvernet.	godt som mogleg, og det vil vere ei målsetting om at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt. Eksisterande veg vert tilbakeført til jordbruksareal. Planforslaget har som føremål å betre HMS-forholda ved eksisterande verksemd. Sidan oppstarten på 70-talet har aktiviteten på området auka, og krav til HMS blitt mykje strengare. Trafikk til/frå utleigehyttene over kaien som i dag, er ikkje ei god løysning då det føregår lasteoperasjonar til/frå skip, manøvrering av store bilar og anna næringsaktivitet på kaien. For å lage ny tilkomst til utleigehyttene er det naudsynt å etablere eit vegstrekk på 50 m som går gjennom LNF-føremål. Å legge til rette for at verksemder kan drive vidare der dei er etablert, er veldig viktig for sysselsetting og busetnad i kommunen. Det er ikkje areal nok innanfor 311/11 til parkering for tilsette nå som verksemda er blitt større. Det finst ikkje alternative parkeringsmoglegheiter i nærleiken utan at det vil beslaglegge noko landbruksjord. Tema er nærare utgreidd gjennom planskildringa.

4 Planstatus og rammevilkår

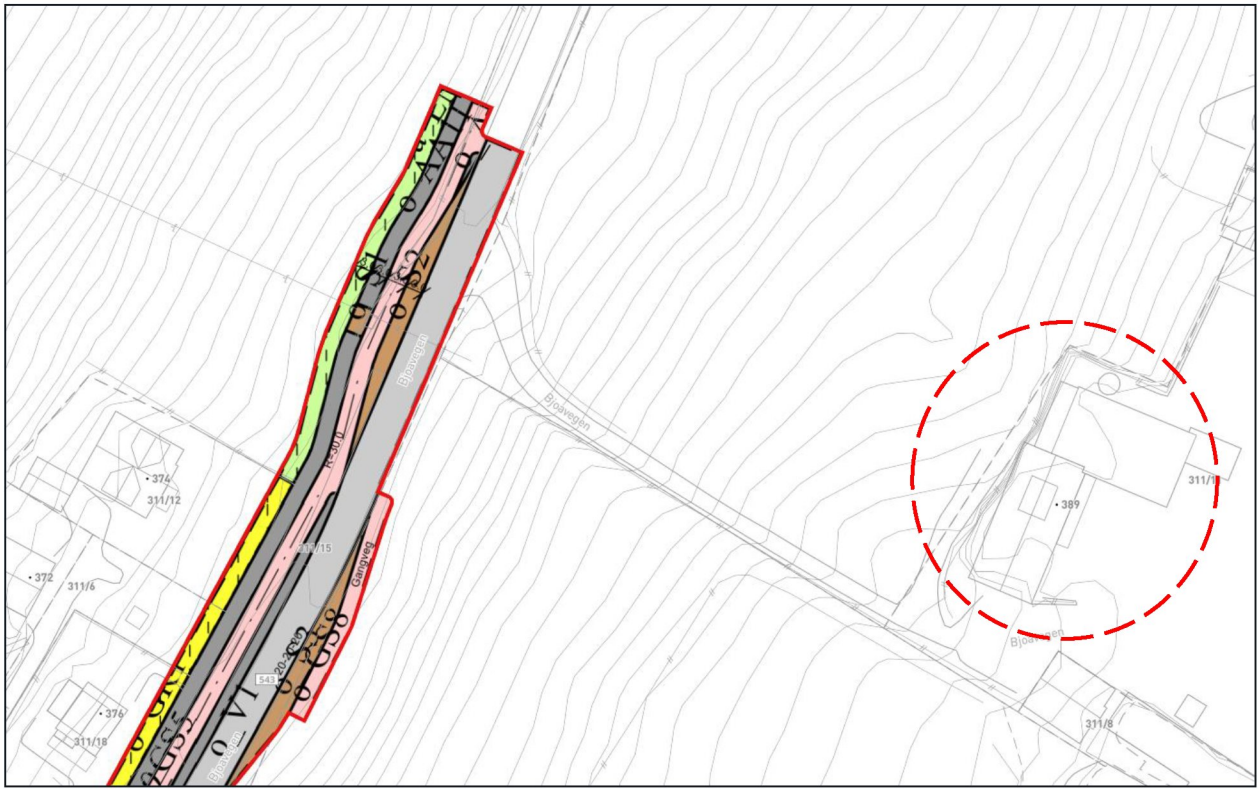
4.1 Overordna planar

Området er avsett til næringsbebyggelse, medan eksisterande veg ligg i føremål for LNF. Området langs sjøen ligg innanfor faresone H320 - flaumfare. Det føreligg ingen detaljregulering for planområdet.

Figur 3 - Utklipp frå Vindafjord kommuneplan 2017 (Kjelde: kommunekart.com).

4.2 Tilgrensande planar

Sør-vest for planområdet ligg detaljplan for fv. 543 frå Lunde til Kåta, vedteke 14.06.2011. Planen omfattar vegbane, gang- og sykkelveg, anna veggrunn for teknisk anlegg og kollektivhaldeplass. Planen grensar til dagens avkøyring til Arriva Shipping.



Figur 4 - Detaljplan for fv. 543 frå Lunde til Kåta. Arriva Shipping merka i raudt. (Kjelde: arealplaner.no/vindafjord1160).

4.3 Statlege planretningslinjer / rammer / føringar

Reguleringsplanen er utarbeida i tråd med Plan- og bygningslova og dei reglar som er gitt for reguleringsplanar i lovas kap. 12.

Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona er aktuelle for planområdet. Formålet med desse retningslinjene er å tydeleggjere nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100- metersbeltet langs sjøen. Strandsoneforvaltninga skal bidra til ei berekraftig utvikling i tråd med FN sine berekraftsmål.

Retningslinjene skal bidra til at det tas særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsona og at unødvendig bygging langs sjøen unngåast, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-8. Retningslinjene skal bidra til ei geografisk differensiering gjennom planlegginga. Retningslinjene er strengast der utbyggingspresset er stort og verneverdiane er høgast.

Regional plan for areal og transport på Haugalandet er også aktuell for området. Planen legg til rette for ein heilheitleg plan for Haugalandet, der ein mellom anna skal legge til rette for vekst og utvikling og bidra til at Haugalandet framstår som ein attraktiv region både for innbyggarar og næringsliv. Planen legg

vidare opp til ein strategi for kortast mogleg avstand til dagleglivet, mindre transport, større moglegheiter for å gå og sykle, sam nytte kollektivtransport med omsyn til miljø og helse.

5 Skildring av planområdet

5.1 Plassering av område

Planområdet ligg langs Ølsfjorden i Vindafjord kommune, og har eit areal på ca 10 daa. Området grensar til fv. 543 Bjoavegen. Fylkesvegen ligg i avkøyringa på 25.7 moh, medan næringsområdet ved sjøen ligg på kring 2 moh. Landskapet stig bratt oppover frå sjøen opp til fylkesvegen, og vidare oppover mot Kåtanuten. Eksisterande tilkomstveg er ca. 112 meter lang, det vil sei at gjennomsnittleg stigning på tilkomstvegen er 20% (1:5).

Figur 5 - Flyfoto av planområdet. (Kjelde: kommunekart.com).

5.2 Arealbruk i dag og tilgrensande arealbruk

Innanfor næringsområdet ligg bedrifta Arriva Shipping. Bedrifta vart etablert i 1972, og er eit familieeigd fraktselskap. I tillegg til hovudkontoret i Ølensvåg har ein også kontor i Stavanger og Gdansk. Områda rundt er sett av til LNF-føremål, og er nytta som dyrka mark. Nord for planområdet ligg det to utleigebustadar. I sør ligg det også eit naust med tilhøyrande småbåtanlegg. Det ligg spreidd busetnad kring området.

Figur 6 - Dagens situasjon. Arriva shipping og eksisterande tilkomstveg. Bilde teke frå vest.

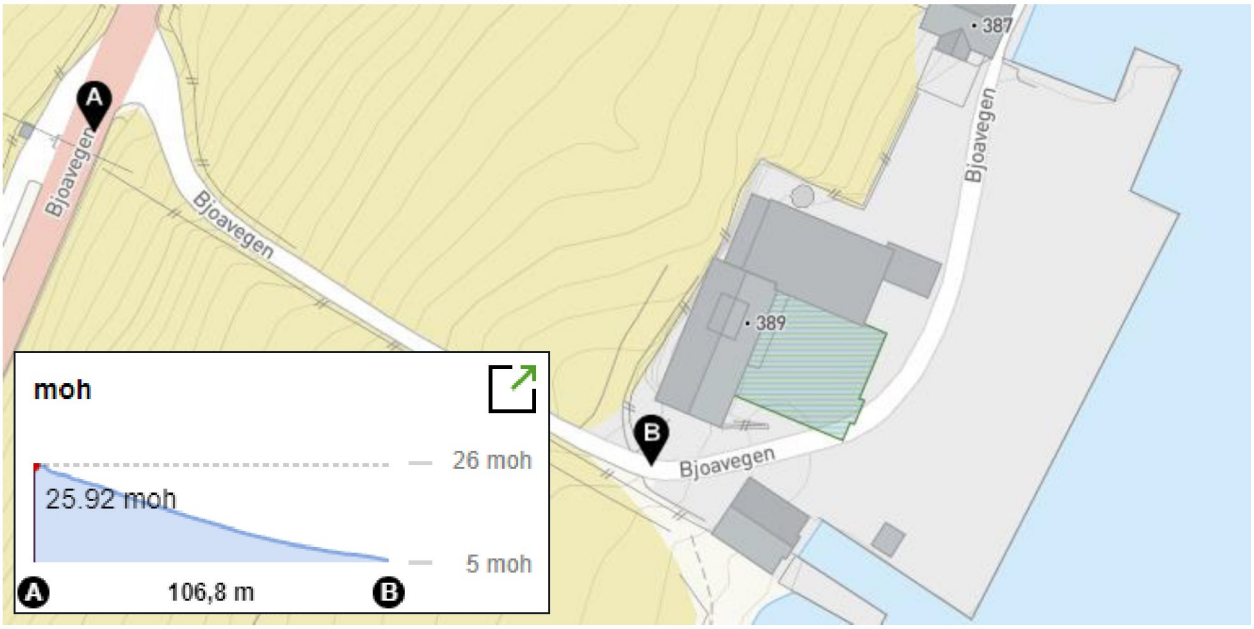
Figur 7 - Dagens situasjon. Næringsområdet i front, med eksisterande tilkomstveg på venstre side. Bildet teke frå aust.

Figur 8 - Eksisterande situasjon. Bilete teke frå nord (på tilkomstveg til utleigebustadane som ligg nord for Arriva Shipping).

Figur 9 - Eksisterande situasjon. Bilete teke frå sør, på fv. 543.

Figur 10 - Eksisterande situasjon. Bilete synar dagens avkøyring.

Terrengprofil:



Figur 11 - Terrengprofil av eksisterande terreng. (Kjelde: kommunekart.com).

Terrengprofilen synar kor bratt dagens tilkomst er. Som nemnt er det problem særleg vinterstid både for privatbilar og større køyretøy som skal ned og opp vegen.

5.3 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert kulturminne innanfor, eller i nærleiken av planområdet i følgje kulturminnesøk.no. Næraste kulturminne ligg 430 meter sør for planområdet, og er eit gravminne frå Folkevandringstid. Rogaland fylkeskommune har fått saka til uttale ved varsel om oppstart, og kulturminneavdelinga har ikkje komme med innspel som gjeld nyare eller eldre tids kulturminne. Det er i etterkant avklart at dei ikkje ser området som potensielt område for kulturminneverdiar.

5.4 Naturverdiar

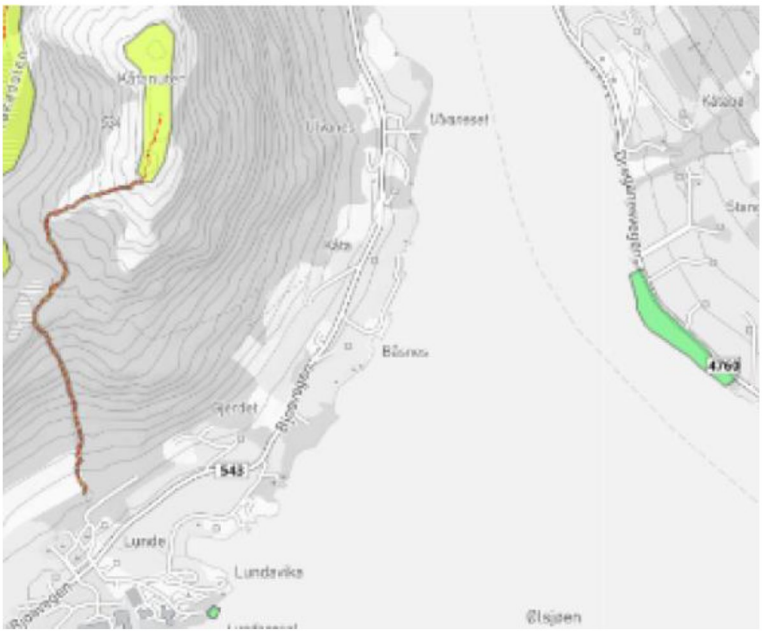
I nærleiken av planområdet er det registrert to artar av karplante, og ein sopp. Alle er registrert som livskraftige i følgje Artsdatabanken. Det er vidare ikkje gjort registreringar av raudlisteartar, framande artar eller andre artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Området består av dyrka mark, veg og utbygd næringsareal og potensialet for at det skal vera store verdiar i dette området er difor vurdert å vere liten.

Figur 12 - Registrerte observasjonar av artar ved planområdet. (Kjelde: artsdatabanken.no).

5.5 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområde

Planområdet ligg tett på friluftsområde på land og til sjø. Frå fylkesvegen som går på oppsida av sjølve området kan ein ta seg til fleire fjelltoppar med etablerte turstiar. Sjølve planområdet er i stor grad tilknytt

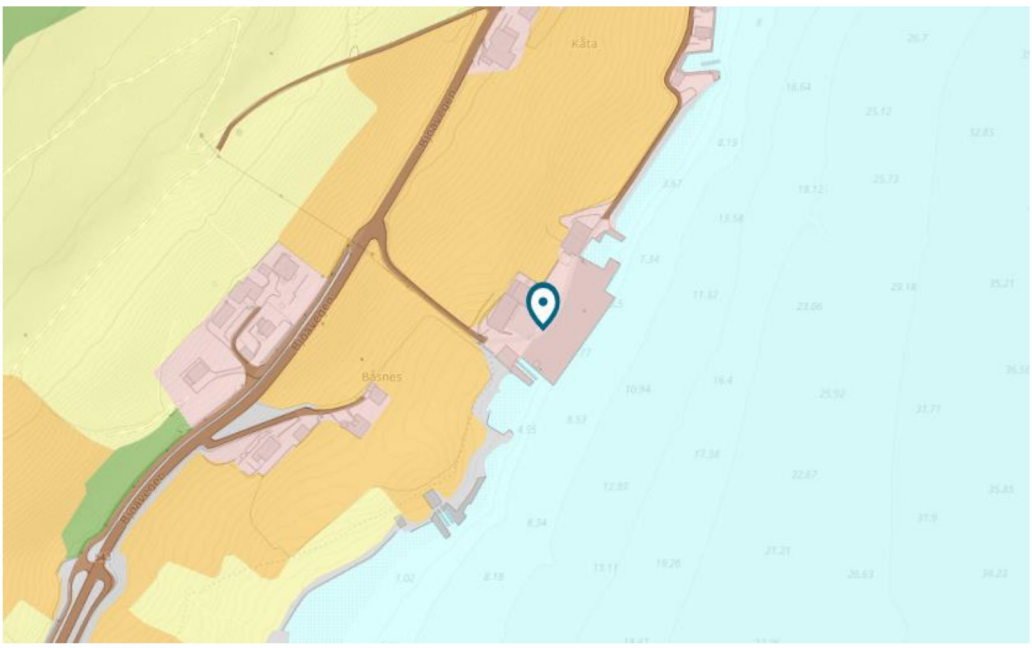
eksisterande næringsverksemd og landbrukseigedommar, noko som ikkje gjer det særleg egna for rekreasjonsbruk for andre enn dei som har naust eller er besøkande i utleigehyttene i området.



Figur 13 - Kart som syner friluftslivsområde (kjelde: Vindafjord kommune)

5.6 Landbruk

Arealet innanfor planområdet som ikkje er tilknytt næring er registrert som fulldyrka jord (oransje). Lysegul sone synar innmarksbeite, medan grøne områder synar lauvskog av særs høg skogbonitet i følgje Nibio.



Figur 14 - Kart som synar arealtype. (Kjelde: kilden.nibio.no).

5.7 Trafikktilhøve

Planområdet grensar til avkøyring ved fv. 543. Fylkesvegen har ei fartsgrense på 60 km/t, har breidde på 6,5 m og trafikkmengd (ÅDT) på 1000, kor 10% er store køyretøy. Dagens avkøyrsel til planområdet er ikkje i samsvar med tekniske krav i handbok N100. I sør har avkøyrselen for liten radius. Vegen ned til planområdet er også svært bratt, noko som skapar dårlege siktforhold når ein kjem opp bakken og skal ut på fylkesvegen.

Vurderte potensielle vegklassar for fylkesvegen er etter handbok N100 Hø2 – Øvrige hovedvegar, ÅDT < 12 000 og fartsgrense 60 km/t eller L1 – Lokal veg, fartsgrense 60 eller 80 km/t og ÅDT < 1500.

Det går gang- og sykkelveg frå Bergneset industriområde på motsett side av fylkesvegen, fram til avkøyrselen ved planområdet. Gang- og sykkelvegen endar i ein busshaldeplass. Vegen vidare utover er ikkje nytta som skuleveg.

Figur 15 - Eksisterande situasjon, bilde teke frå fv. 543 mot nord. (Kjelde: google.com/maps).

Figur 16 - Eksisterande situasjon, bilde teke frå fv. 543 mot sør. (Kjelde: google.com/maps).

5.8 Born sine interesser

Me er ikkje kjent med at planområdet har særskilt verdi for born og unge i dag.

5.9 Teknisk infrastruktur

Vassforsyninga i området kjem frå Ølen vassverk. For avlaup er området tilknytt reinsedistrikt frå Ølensvåg og Berge-Lunde med utslepp til Ølsfjorden.

Planforslaget og tiltaka vil ikkje krevje ei auke i nettkapasiteten ein har i dag. Det er nyleg gravd ned både straum, fiber og avløpsanlegg.

5.10 Grunntilhøve

Stabilitet og rasfare er vurdert i ROS-analysen. I følgje NVE er det registrert to skredhendingar i nærleiken av planområdet. Hausten 1709 gjekk det eit større jordskred under Kåtanuten (534 moh). Skredet gjekk frå høgt oppe i fjellsida, nedover åker og eng og heilt til sjøs. Sør for planområdet er det registrert eit lausmasseskred i 2015. Hendinga var registrert av sju personar, men det føreligg ingen dokumentasjon av hendinga. Det er difor stor usikkerheit knytt til skredtype, stad og tid.

Planområdet ligg innanfor aktsemdområde for skred i bratt terreng. Det er gjennomført ei skredfarekartlegging i Vindafjord kommune i 2017 av Multiconsult [1], der ein kartla moglegheit for skredtypane snø-, sørpe-, stein-, jord-, og flaumskred. Planområdet ligg i registreringsområde for Kåta.

Øvste del av skråningane mot toppen av Kåtanuten kan i teorien vere utløysningsområde for snøskred. Eventuelle skavlar/flakskred som vil losne vil ikkje ha særleg påfyll av snø på veg ned då nedbøren i det lågtliggande terrenget med stort sannsyn kjem som regn. Den tette skogen vil også bremse eventuelle snøskred. Det er ikkje gjort funn av teikn til tidlegare snøskred i form av knekte trær. Lokalbefolkninga er heller ikkje kjent med snøskred i området. Faren for snøskred er soleis vurdert av Multiconsult til å vere lågare enn sannsyn på 1/5000 per år, og vil difor ikkje vere dimensjonerande skredtype i området.

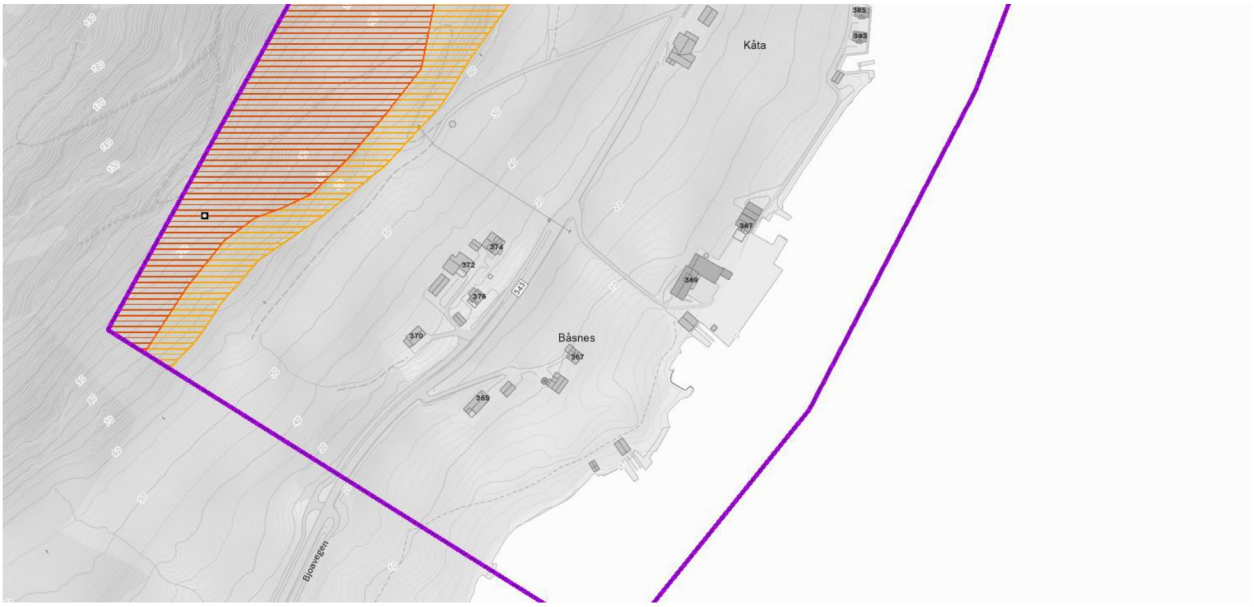
Sannsynet for at framtidige skred vil nå langt er betydeleg redusert på grunn av den tette skogen. Det er ikkje observert teikn til større ustabile bergparti. Eventuelle skred vil med stort sannsyn stoppe før eksisterande busetnad. Skogen bidrar og til å binde- samt stabilisere lausmassedekket i skråningar slik at faren for jordskred vert redusert. I rapporten er det poengtert at det er viktig at ein unngår flatehogst i dette området.

Steinsprang og evt. overflatiske jordskred er vurdert som aktuelle skredhendingar i den nordvestlege delen av kartleggingsområdet. Planområdet ligg i den sørlege delen av kartleggingsområdet og er ikkje omfatta av faresoner for skred.

Planområdet ligg under marin grense, og ROS-analyse har følgd NVE sin rettleiar med prosedyre i kapittel 3. Konklusjonen er at det det ikkje er fare for kvikkleireskred i område. Dette baserer seg på synfaring i området der det er påvist fjell i dagen fleire stadar. Det er også nyleg gjort gravearbeid for legging av avløpsrøyr og kablar langs eksisterande veg opp til fylkesvegen. Omega har vore i kontakt med graveentreprenør Tveit Maskin AS, og dei kunne bekrefte at det var gode stabile massar (morene med litt finare siltlag) frå bygningane nede ved sjøen og opp til fylkesvegen.

[1] Skredfarekartlegging i Vindafjord kommune, NVE – Rapport nr. 16-2017

Figur 17 - Foto frå grøft ved fylkesvegen (kjelde: Tveit Maskin AS)



Figur 18 - Utklipp frå NVE Atlas som synar faresoner (oransje og raud skravur) for skred i området ovanfor planområdet.

6 Skildring av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Planen legg til rette for utbetring av eksisterande tilkomstveg til Arriva Shipping. Dette inneber ny trase ned til næringsområdet, utbetring av vegkryss/avkøyrsel frå fylkesveg, samt betre parkeringshøva ved Arriva Shipping. Vegen vil også gje betre tilkomst til jordbruka kring næringsområdet, samt utleigehyttene og naust nord for næringsområdet og eit naust i sør.

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsføremål

Bygningar og anlegg (Pbl § 12-5 nr. 1)		*Sum (daa)*
Næringsbygningar, NÆ	Restareal mellom Arriva og ny veg f_V2, som vert naturleg tilleggsareal til eksisterande næring som kan nyttast til bygg og lagring. Føreslått byggehøgd er tilsvarande som er på nybygget som nyleg er oppført.	0,72
Energianlegg, EA	Område kor det er planlagd etablering av ny trafo	0,05
Samferdsle og teknisk infrastruktur (Pbl § 12-5 nr. 2)		*Sum (daa)*
Veg, V	Nye tilkomstvegar. Felt f_V3 er eksisterande asfaltert areal nytta til manøvrering/snuplass, samt tilkomst til landbruksareal	2,10
Annan veggrunn – tekniske anlegg	Mur langs veg	0,30
Annan veggrunn – grøntareal	Fylling- og skjeringsareal langs veg.	0,86
Parkering, P	Område avsett til private parkeringsplassar for Arriva	0,62
Landbruks,- natur- og friluftsføremål (PBL § 12-5 nr. 4)		*Sum (daa)*
Landbruksføremål, L	Landbruksareal	4,40
Total sum		**9,1 daa**

Omsynssoner (PBL § 12-6)	
Frisikt, H140	Frisikt i avkøyrsler
Høgspenningsanlegg (inkl. høgspentkablar), H370	Høgspentkablar

Føresegnsområde (PBL § 12-7)	
Føresegnsområde, #	Mellombels bygge- og anleggsområde i samband med bygging av ny tilkomstveg. Arealet vert tilsådd og del av landbruksareal i etterkant av anleggsarbeidet.

6.3 Byggegrenser

Deler av planområdet ligg innanfor 100-metersbeltet langs sjø og det er etter plan- og bygningslova § 1-8 byggeforbod i område som ligg i denne sona, om ikkje det er fastsett anna byggegrense i arealplan. Planforslaget legg ikkje opp til nye tiltak nærare sjø enn det som allereie er etablert, men eksisterande og nye tiltak er sikra med byggegrense mot sjø. Byggegrensa er i hovudsak lagt i føremålsgrensa for dei ulike bygg- og anleggsføremåla. Illustrasjonen under viser byggegrenser med raud stipla strek.

Figur 19 - Utsnitt frå plankartet kor byggegrenser er framheva, kjelde: Omega 365 Areal AS

6.4 Parkering

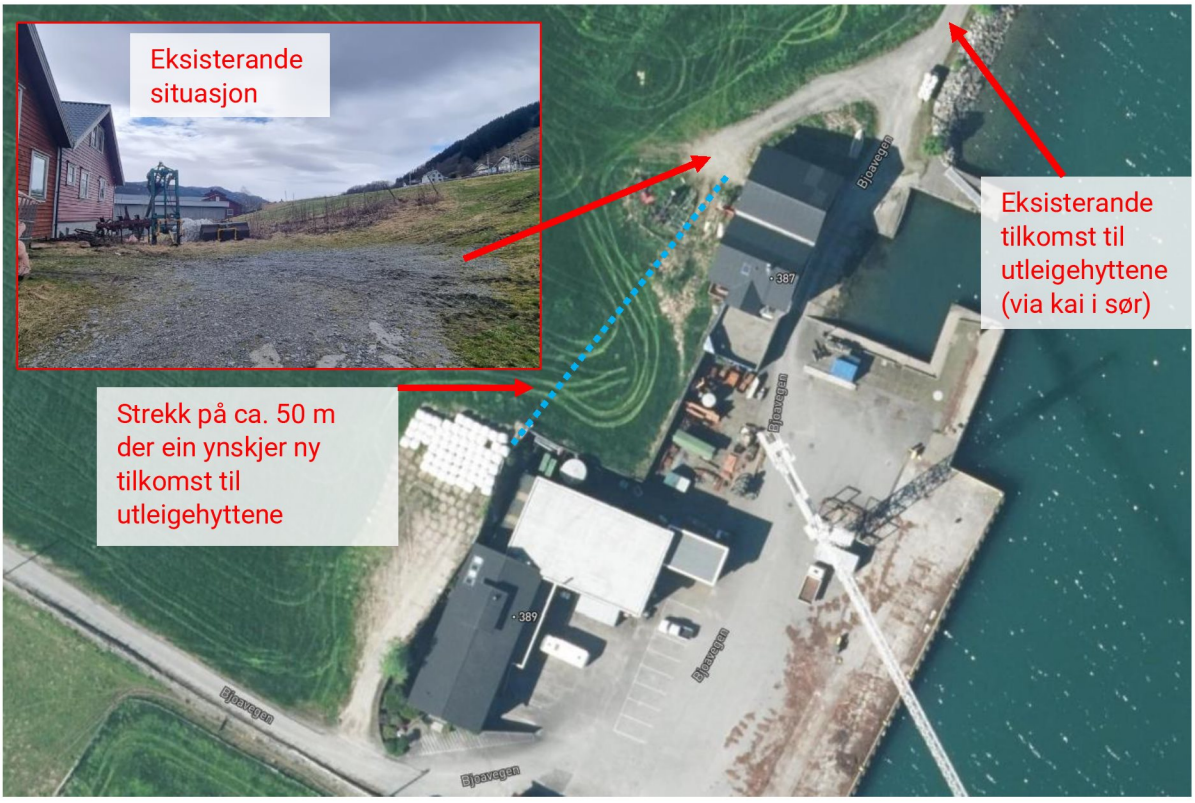
Det vert lagt til rette for ny parkering i forbindelse med regulering av tilkomstvegen. I dag må ein parkere på kaien i framkant av næringsbygget ved Arriva Shipping. Her føregår det ein del manøvrering/lossing av materiell og anna til fraktebåtane som ligg til kai. For å betre sikkerheita er det regulert parkering på oppsida av næringsbygga for at det ikkje skal oppstå konflikt mellom privatbilar og lasteoperasjonar på kaien. Parkering ligg delvis på gnr/bnr 311/1 og delvis på gnr/bnr 311/11. Parkeringa på 311/1 er regulert til LNF i kommuneplanen. Området er nytta delvis til dyrka mark og delvis til lagring av siloballar i dag. Det er i dag 15 fast tilsette ved bedrifta, og det er behov for ekstra parkeringsplassar i samband med at det ligg båtar

til kai og når det er gjester ved bedrifta, det er også sporadisk bruk for kontorplass for tilsette ved andre kontor. Det er ikkje tilfredsstillande buss samband til staden, og det er ikkje tilsette som bur heilt i nærleiken. Ut frå dette er det behov for nokre fleire parkeringsplassar enn det som er vanleg å sette av til næringsbedrifter.

6.5 Trafikkløysing

Den nye tilkomstvegen frå fv. 543 og ned til næringsområdet vil verte mindre bratt, noko som inneber eit lengre strekk, som vil gå over dyrka mark. Terrenget er bratt, og ein har derfor ikkje andre moglegheiter enn å legge ny trase. Eksisterande veg vert tilbakeført til LNF. Det vil vidare etablerast ei ny avkøyring frå fylkesvegen, noko lenger nord for den eksisterande. Den nye avkøyringa vert prosjektert etter handbok N100, og vil betre trafikksikkerheita betrakteleg. Fylkeskommunen har i uttale til oppstartsvarsel signalisert at dei er positive til planlagde tiltak som vil betre tryggleiken.

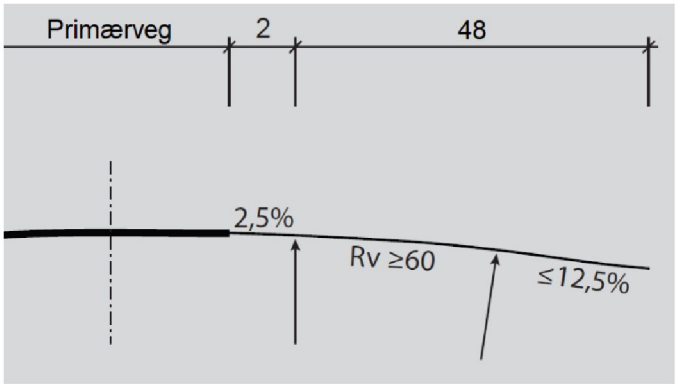
Vegen ned til planområdet er ein privatveg som gir tilkomst til Arriva Shipping, to utleigehytter og eit naust som ligg nord for næringsområdet og eit naust sør for planområdet. I dag må ein køyre over kaien for å ta seg fram til hyttene. I planforslaget legg ein opp til ny tilkomst som vil gå på baksida av kaien og næringsbygga. Dette inneber eit vegstrekk frå planlagt parkering, fram til ein etablert traktorveg - eit strekk på ca. 50 meter. Ved å legge om vegen unngår ein at privatbilar til utleigehyttene kjem i konflikt med lasteoperasjonar og anna arbeid på kaien.



Figur 20 - Flyfoto (Kjelde: kommunekart.com).

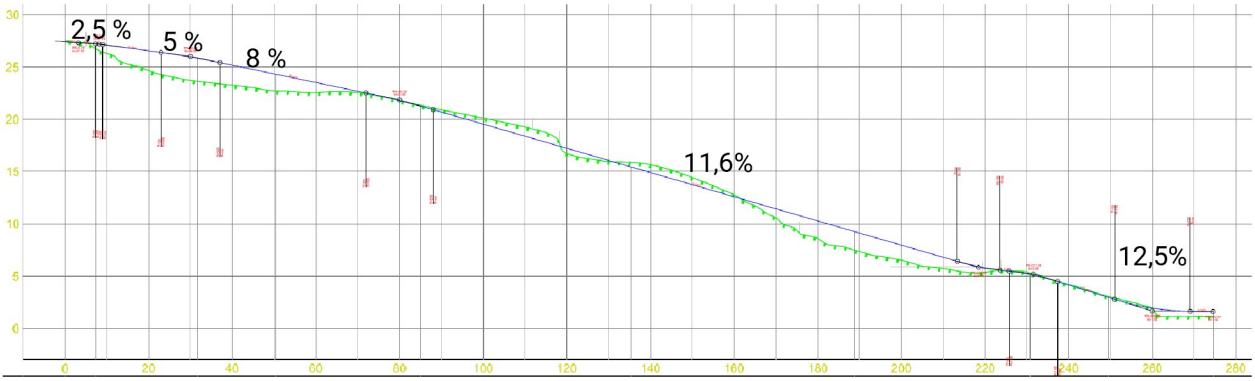
6.5.1 Utforming av vegar

Tilkomstvegen (f_V1) frå fylkesveg er regulert med 5,0 meter breidde, pluss breiddeutviding i kurvar. Avkøyrsla ved fylkesvegen er utforma i samsvar med krav gitt i N100 kap. 4.1.4.1.



Figur 21 - Figur som viser geometrisk utforming av avkøyrsle frå primærveg, kjelde: Statens vegvesen, handbok N100

Vertikal linjeføring på den nye vegen er vist på figuren under, og stigninga blir rundt 12% på det meste.

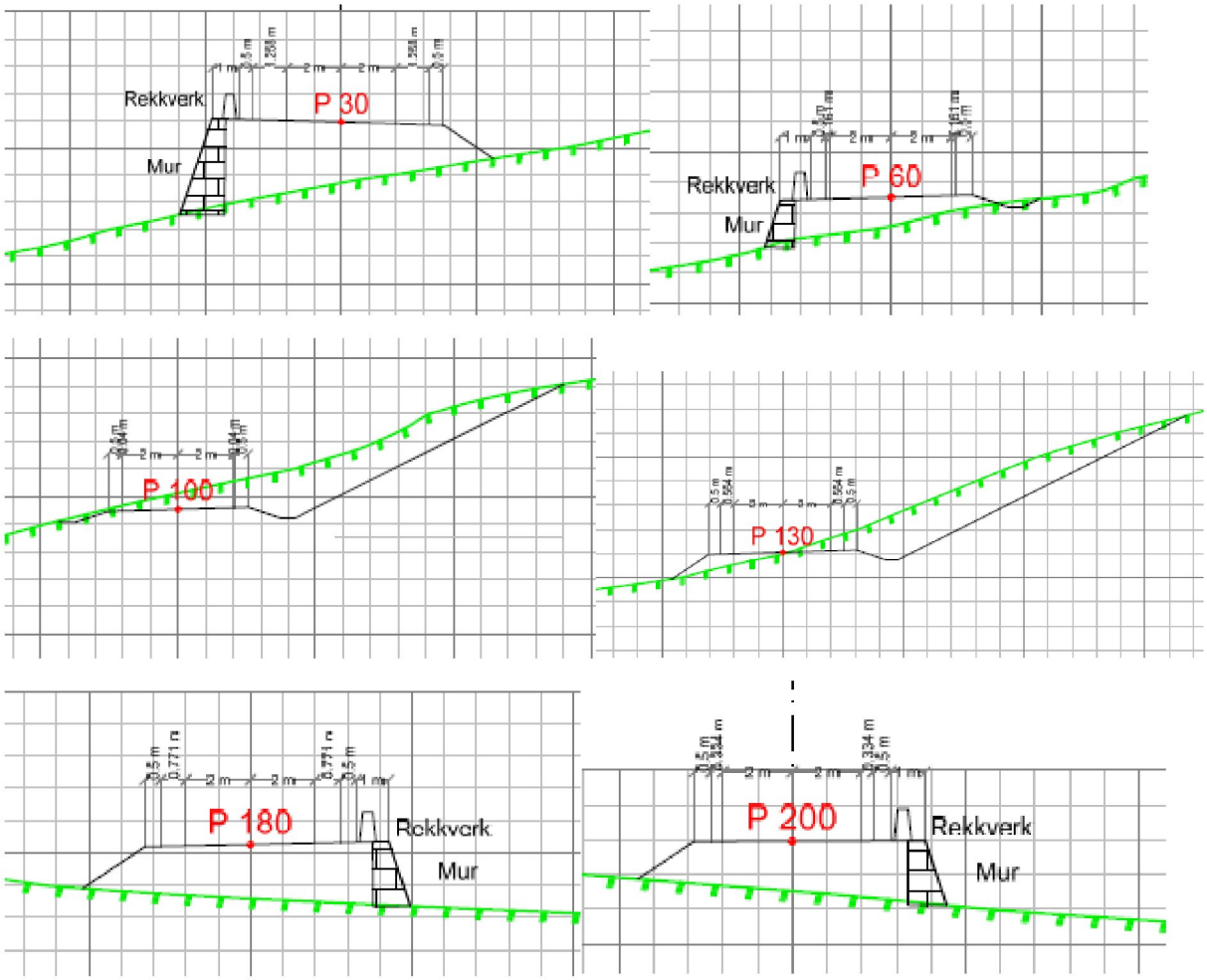


Figur 22 - Lengdeprofil av ny tilkomstveg som viser stigningsforhold (%)

Stigninga er over det som er krav i Vegvesenet sine handbøker (normtal er maksimalt 6-8%), men det bratte terrenget gjer det vanskeleg å legge veg med optimal stigning. Vegen er privat og har forholdsvis avgrensa trafikkmengd. Det vert uansett ei stor forbetring frå eksisterande veg som har over 20% stigning.

Felles veg f_V2 er regulert med 4 meter breidde og er tilkomstveg til parkeringsplassar (P) for næringsverksemda samt ny tilkomstveg for utleigehytter nord for planområdet.

Vegen er utforma med lite sideareal/murar der det er større høgdeskilnad mot dyrka mark. På plankartet er murar vist med annan veggrunn, tekniske anlegg. Profilar visar korleis vegen skal utformast for at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt.



Figur 23 - Tverrprofilar som syner opparbeidinga av vegen

6.5.2 Varelevering

I dag er vegen for bratt for enkelte vareleveringar med lastebil til Arriva Shipping. Det har difor vore fleire tilfelle der leveringa må skje ved Westcon sør for Arriva Shipping, og deretter frakta med mindre køyretøy fram til Arriva Shipping. Normalt har ein levering via bilvegen og sjøvegen til området.

6.5.3 Tilgjenge for gåande og syklande

Vegen ned til næringsområdet vil ha betre stigningstilhøve, samt større breidde enn det eksisterande veg har i dag. Dette vil betre tilhøva for gåande og syklande til/frå næringsområdet. Fylkesvegen i området er ikkje skuleveg, og ut frå vegklassar lagt til grunn, så er det då ikkje krav til gang- og sykkelveg, då potensialet for talet på gåande og syklande langs vegen ikkje overstig 50 i eit normaldøgn og trafikkmengd ikkje er over 1000 ÅDT. Reguleringsplanen vil heller ikkje medføre auka trafikk til/frå området. Under er utsnitt frå N100, Hø2 – Øvrig hovudveg.

Løsninger for gående og syklende

KRAV 3.3.5—11 **SKAL** GJELDENDE FRA 22.06.2021

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 3.3.5—12 **KAN** GJELDENDE FRA 22.06.2021

Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og/eller sykkelveg og der hvor ÅDT < 4 000, kan skulderen utvides til 1,5 m på begge sider.

KRAV 3.3.5—12_1 **SKAL** GJELDENDE FRA 22.06.2021

Utvidet skulder skal ikke brukes på strekning definert som skoleveg.

KRAV 3.3.5—13 **SKAL** GJELDENDE FRA 22.06.2021

Eventuell kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg skal være planskilt eller signalregulert ved ÅDT > 6 000.

Gang- og/eller sykkelveg utformes etter krav i kapittel 4.2.

Figur 24 - Utdrag frå SVV Handbok N100, kjelde: Statens vegvesen

6.6 Universell utforming

Vegen vil ligge i eit terreng som er bratt. Det vil difor ikkje vere mogleg å oppnå universell tilgjenge langs denne. Ein vil likevel oppnå betre stigningsforhold samanlikna med dagens tilkomstveg.

6.7 Landbruk – arealarrondering

Det er ikkje andre aktuelle alternativ for å betre tilkomsten, enn å legge om vegen med ei slakare stigning, og soleis beslaglegge noko landbruksareal. Vegen vert tilpassa landskapet så godt som mogleg, og det

har vore ei målsetting om at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt. Det vil likevel vere slik at arealet mellom fylkesvegen og ny veg vil gå frå fulldyrka areal til beite, då dette arealet vil vere smalt for dagens landbruksmaskinar. Vegen vil krevje inngrep i sideareal, og dette er vist i tverrprofilar over, og det er vist som annan veggrunn på plankartet. Det er også lagt inn eit mellombels bygge- og anleggsbelte som skal nyttast for å jamne ut tilliggande areal. Det er sett krav til at dette arealet skal tilbakeførast til landbruk seinast eit år etter ferdiggjering av vegen. Det vore fokus på arronderingsmessige tilhøve, og det vil difor vere naudsynt å endre noko på eigarstrukturen for å få best mogleg nytte av areal som grensar mot den nye vegen. Dette er grunneigarane og Arriva samde om. Eksisterande veg vert tilbakeført til landbruk.

Illustrasjonen viser landbruksareal som vert beslaglagt som følgje av planen (grå farge). Areal kor eksisterande veg går, skal opparbeidast til landbruksareal (grøn farge). I tillegg til ny veg, er det planlagd og gjort forberedande arbeid for etablering av ny trafo på ein liten del av landbruksareal søraust i planområdet.

Ny parkering og veg mot nord vil også beslaglegge dyrka mark. Det vert eit areal mellom den nye vegen og Arriva, som i dag er del av dyrka mark. Dette er eit lite område, som vil vere ubrukeleg for landbrukset, men vil vere viktig som næringsareal for Arriva. Arealet er planlagt planert på nivå med dagens næringsareal. Planen vil medføre nedbygging av ca. 2.7 daa landbruksareal når ein legg eksisterande veg tilbake til landbruksareal.

Figur 25 - Beslaglagt landbruksareal

6.8 Rekkjefølgekrav

Det er sett rekkefølgjekrav for å sikre at teknisk plan og gjennomføringsavtale er på plass før ein går i gong med bygging av ny avkøyrsle frå fylkesveg. Det er også sett krav til at mellombels bygge- og anleggsområde må tilbakeførast til landbruk innan eitt år.

7 ROS analyse

7.1 Innleiing og metode

Plan- og bygningslova (PBL) set krav til ROS-analysar ved arealplanlegging. Formålet med risiko- og sårbarheits analyse er å utarbeida eit grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige omsyn kan integrerast i den ordinære planlegginga, og at det kan gi betre grunnlag for beredskaps- og kriseplanlegging i samfunnet.

ROS-analysen er utført i samsvar med rettleiar «Samfunnstryggleik i kommunen si arealplanlegging» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap (2018), når det gjeld metode og kriteria for rangering av sannsyn. Om det er naturhendingar i form av skred og flaum, vert sannsyn vekta i samsvar med sikkerheitsklassane for slike hendingar gitt i TEK17.

Tabell: Kriteria for rangering av sannsyn

Sannsynsklasse	Kor ofte kan ein vente hendingar:	Sannsyn (per år)
Høg	Oftare enn 1 gong i løpet av 10 år	**>10%**
Middels	1 gong i løpet av 10-100 år.	**1-10%**
Låg	Sjeldnare enn 1 gong i løpet av 100 år	**<1%**

Rettleiaren legg opp til ei vurdering av dei tre konsekvenstypane «liv og helse», «stabilitet» (tidlegare kalla 'miljø') og «materielle verdiar».

«Liv og helse» skal vurderast ut frå talet på omkomne, skadde (varig og mellombels) eller andre som er påført helsemessige belastningar på grunn av den uønskte hendinga.

«Stabilitet» skal vurderast ut frå konsekvensar for befolkninga (tal og varigheit) som blir råka av hendinga gjennom svikt i kritiske samfunnsfunksjonar, og som kan bidra til manglande tilgjenge på mat, drikke, husly, varme, kommunikasjon, tilgjenge etc.

«Materielle verdiar» skal vurderast ut frå direkte kostnadar som følgje av den uønskte hendinga i form av økonomiske tap knytt til skade på eigendom.

DSB sin rettleiar legg ikkje føringar for kva grenseverdiar som bør nyttast ved vurdering av konsekvens - eller om grenseverdiar vert delt inn i tre eller fleire kategoriar osv. Årsaka til dette er at omfanget av konsekvensen vil kunne variera frå plan til plan utifrå planens storleik og kva formål/tiltak planen legg opp til. Det vert difor opp til den som utfører analysen å vurdera kva grenseverdiar som vert naturleg å nytta, ut

i frå planens omfang og formål. Rettleiaren påpekar likevel at grenseverdiane for konsekvens bør vera dei same for kvar hending/situasjon i ROS-analysen.

Tabell: Kriteria for rangering av konsekvens

Konsekvenskategoriar	**Låg**	**Middels**	**Høg**
Vekt	1	2	**3**
Liv og helse	Små personskadar	Større personskadar som treng medisinsk handsaming og/eller sjukefråvær.	Alvorleg skade eller sjukdom som treng lengre medisinsk handsaming/ i verste fall dødsfall.
Stabilitet	Liten skade. Ingen til kort nedetid.	Middels skadar på ytre miljø, som vil utbetrast innan rimeleg tid.	Store skadar på ytre miljø, som vil utbetrast på sikt.
Materielle verdiar	Skadar for inntil 1 million kr.	Skadar mellom 1-5 millionar kr.	Skadar over 5 millionar kr.

7.2 Identifisering av uønskte hendingar

Er området utsett for eller kan planen medføre risiko for:	**Aktuelt for planområdet?**		**Merknad** **Viss ikkje aktuelt – kvifor?**	**Kjelde**
Naturhendingar:	**Ja**	**Nei**		
Ras/ skred (steinsprang, snø, sørpe og lausmasseskred)		x	Skildra i punkt 5.10 ovanfor. Området er farekartlagt for skred og planområdet ligg utanfor skredfaresoner	
Geoteknikk (bergartar, lausmassar og stabilitet)	x			
Flaum (elv, bekk)		x	Ingen elv, bekk i planområdet	
Havnivå (stormflo, høgvasstand, store bølgjer og stigning av havnivå)		x	Ingen områder påverka.	
Overvatn	x			
Ekstrem vind		x	Ikkje relevant for tiltaka veg og parkering	
Skog- og grasbrannar		x	Ikkje relevant for tiltaka veg og parkering	
Andre uønskte hendingar:	**Ja**	**Nei**		
Trafikkulukker	x			
Skipstrafikk		x	Ikkje relevant	
Industri og næringsliv i nærområdet		x	Ikkje relevant	
Ureining (akutt og anna, ureining av grunn, deponi etc.)		x	Ikkje relevant	

Transport av/ulukke med farleg gods		x	Ikkje relevant	
Brann og eksplosjon. Innsatstid og kapasitet for naudetatane		x	Ikkje relevant	
Dambrot		x	Ikkje relevant	
Støy til omgjevnadene		x	Ikkje relevant	
Stråling (høgspent linje, radon)		x	Ikkje relevant	
Terrengformasjon (naturlege terrengformasjonar som utgjer spesiell fare)		x	Ikkje relevant	

7.3 Vurdering av risiko og sårbarheit av uønskte hendingar

For uønskte hendingar som er vurdert som aktuelle for planområdet, er det behov for analyse av risiko- og sårbarheitstilhøva for å ivareta samfunnssikkerheita i planforslaget. Geoteknikk/områdestabilitet, havnivåstiging, overvatn og trafikkulukker er tema som vert vurdert vidare.

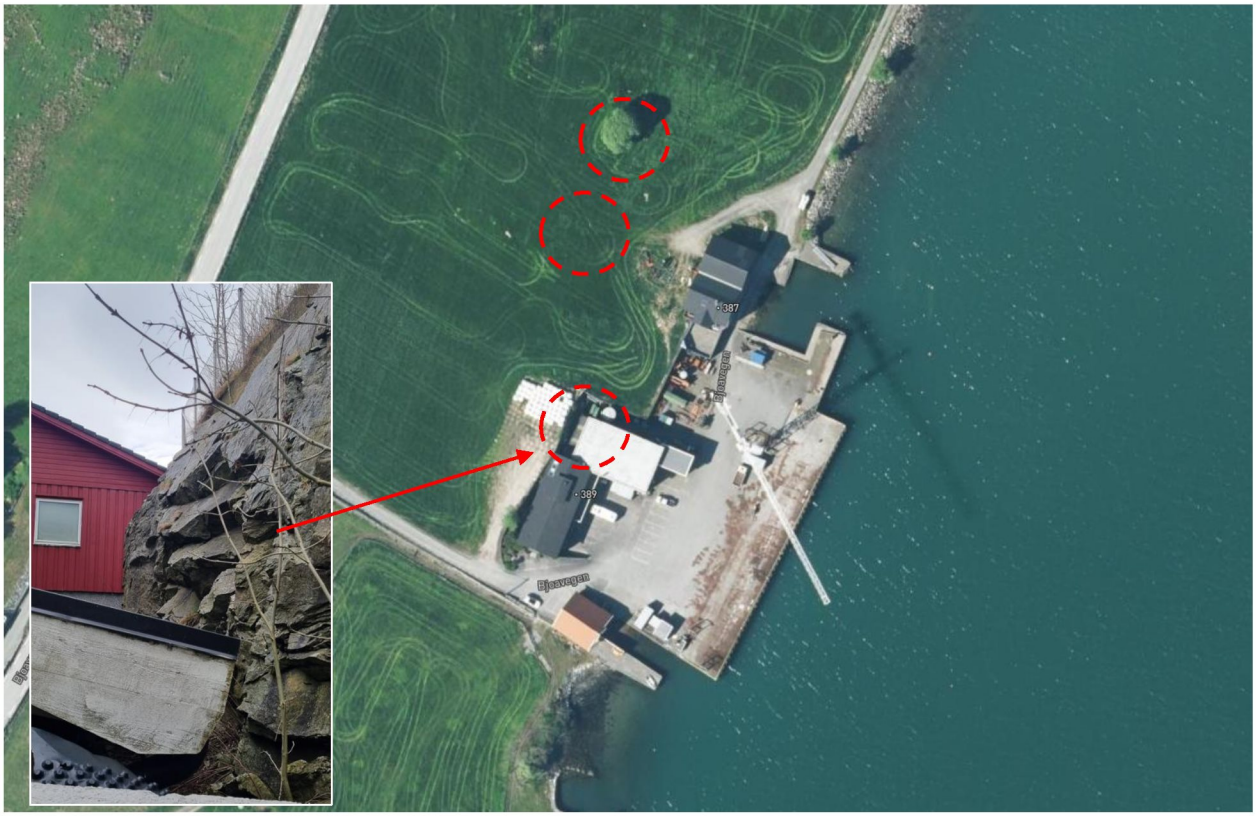
7.3.1 Geoteknikk (bergartar, lausmassar og stabilitet)

Planområdet ligg under marin grense og i følgje lausmassekart er det tjukk morene i området.

NVE sin rettleiar 1/2019[2] med prosedyre i kapittel 3 skal leggast til grunn for utgreiing av områdeskredfare. Prosedyren er gjennomgått og ein har komme fram til følgande:

1. Undersøk om det finst registrerte faresoner – ***konklusjon: det er ikkje registrert faresoner***
2. Avgrens område med mulig marin leire, også om det kan vere marin leire lenger oppe i terrenget – ***konklusjon: heile planområdet ligg under marin grense og kan potensielt vere areal kor det finst ustabile massar under morenemassane. Rettleiaren understrekar følgjande: Ved påvist berg i dagen eller grunt til berg (< 2 m), er det ikkje fare for at det vil utløysast områdeskred. Det er påvist fjell i dagen fleire stadar, sjå foto under.***

[2] NVE, https://publikasjoner.nve.no/veileder/2019/veileder2019_01.pdf



Figur 26 – Merka områder som viser fjell i dag. Innfelt bilete viser fjellskjeringa i bakkant av Arriva shipping sine bygningar.

På bakgrunn av at ein har påvist fjell rundt i planområdet, og at det er område nærare sjø kor det er fast fjell, er ikkje områdestabilitet vurdert å vere ei potensiell fare i området og heller ikkje at det er område i terrenget ovanfor som er vurdert å ha innhald av kvikkleire som gir ustabil grunn. Skredfarerapporten som Multiconsult har utarbeida støttar opp om desse konklusjonane, då denne seier at det generelt er tynt lausmassedekke i den delen som er kartlagt i rapporten.

Det er også nyleg utført gravearbeid frå området ved sjøen og heilt opp til fylkesvegen i samband med legging av avløpsleidning og kablar. Det vart då ikkje påvist ustabile massar eller kvikkleire.

7.3.2 Overvatn

Tema	**Overvatn**	
Meir harde flater og intens nedbør kan forårsaka utfordringar med overfløyming. Hending kor det kjem mykje nedbør på kort tid og veganlegg og bygningar vert fløymd over grunna for liten kapasitet på anlegg for å handtere vatn.		
Naturpåkjenning (TEK17)?	Sikkerheitsklasse flaum/skred	Forklaring
Nei		
Eksisterande barriere		

Ingen kjente					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngjeving	
			x	Det er stort sannsyn for at det vert meir og oftare nedbør med grunnlag i forventa klimaendringar. Men det er vurdert å vere lavt sannsyn for at planlagde tiltak vil medføre større endringar i avrenninga i området. Området har jamn helling og kort veg til sjø.	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngjeving
Liv og helse			x		Hendinga er vurdert å få små konsekvensar for liv og helse.
Stabilitet			x		Vasskade på vegnett kan stoppe trafikk i kortare periodar.
Materielle verdiar			x		Vasskade på offentleg vegnett, bygningar og anlegg.
Usikkerheit	Grunngjeving				
Låg	Me er ikkje kjent med at overvatn er ei utfordring i området. Nye tiltak vil medføre små endringar i forhold til i dag.				
Risikoreduserande tiltak					
Ingen					

7.3.3 Trafikk

I samband med all ferdsel på/ved veg er det risiko for at det kan skje ulukker i form av kollisjon og påkøyrsel. Følgene av ei ulukke kan sjølv ved lav hastigheit bli store for dei som vert ramma, men sannsynet for at ei ulukke skal skje minimerast dersom areala rundt vegen er oversiktlege og farten er låg. Ei ny avkøyring ihht. tekniske krav i handbok N100 vil betre siktforhalda og gjere det tryggare for både bilistar, samt gåande og syklande langs fylkesvegen.

Dagens veg ned til næringsområde er bratt og smal. På vinterstid ved glatte køyreforhold er det problem for både privatbilar og større varetransport både ned og opp vegen. Ein slakare veg vil gjere tilkomst tryggare både sumar- og vinterstid.

Tema	**Trafikk**				
Trafikkulukke mellom køyretøy, eller ulukker med gåande eller syklande involvert.					
Naturpåkjenning (TEK17)?		Sikkerheitsklasse flaum/skred		Forklaring	
Nei					
Eksisterande barriere					
Ingen kjente					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngjeving	
			x	Basert på ulykkesstatistikk frå Vegvesenet sine vegkart. Det er ikkje registrert ulukker i dette området.	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngjeving

Liv og helse			x		Kollisjon mellom køyretøy eller påkøyrsle av fotgjengar kan medføre alvorleg skade/død. Utforkøyring som følgje av snø og is er også aktuell hending i området, men konsekvensane for dette er vurdert å vera små.
Stabilitet			x		Ved ulukke kan trafikken stoppe opp, men vil oftast vere for eit kort tidsrom.
Materielle verdiar			x		Skade på køyretøy og medisinsk behandling.
Usikkerheit	Grunngjeving				
Høg	Stor usikkerheit ved å vurdere sannsyn og konsekvens ved trafikkuhell.				
Risikoreduserande tiltak					
• Ved utbetring av vegen ihht planforslag vil ein oppnå ein tryggare veg for både mjuke trafikantar, privatbilar og større varetransport. • Samferdsleanlegg knytt til påkopling mot fylkesveg skal prosjekterast og utførast i samsvar med gjeldande handbøker frå Vegvesenet, og vegmynde skal godkjenne planane før utbygging.					

7.4 Samanstilling

T0 potensielle uønska hendingar er vurdert i kapittelet over. Det er konkludert med at kvikkleireskred ikkje er ei reell hending i området, då det er påvist fast fjell fleire stadar. I forhold til overvatn er det ikkje vurdert å krevja særskilde tiltak i dette tilfellet. Planforslaget vil betre trafikksituasjonen i området.

I tabellen under er det føreslått tiltak for å redusera risiko – og sårbarheitstilhøva (der dette er vurdert som naudsynt), og det vert og gjort greie for korleis tiltaka skal følgjast opp i planen.

Risikoreduserande tiltak		
Uønskt hending	**Tiltak** For å oppnå tilstrekkeleg tryggleik	**Oppfølging gjennom planverktøy**
Trafikk	Utforming av vegar i samsvar med gjeldande normer, inkludert å tilfredsstille frisiktkrav.	Plankart og føresegner

8 Vurdering av verknadar/konsekvensar av planforslaget

8.1 Overordna planar og konsekvensar for dagens arealbruk

I gjeldande kommuneplan for Vindafjord er det berre området nede ved sjøen rundt eksisterande bygningar som er avsett til næringsføremål. Det er ikkje avsett område for framtidig utviding, og den

eksisterande vegen ned frå fylkesvegen inngår som del av eit større LNF-område. Ny veg vil gå over område som i dag er dyrka mark og beslaglegge meir areal enn den noverande, då det er behov for eit lengre vegstrekk for å redusere stigninga på vegen. Verksemda har vakse og det er nyleg oppført eit større tilbygg på sjøsida av dei gamle bygningane. For å unngå konflikt mellom personbilparkering på kaiareala og næringsaktivitet, er ny parkeringsplass planlagd på baksida av bygningane, i føremål avsett til næring og delvis LNF.

Den eksisterande vegen vil tilbakeførast til jordbruk, og ein har som mål at den nye vegen vil tilpasse seg omkringliggande dyrka mark så godt som mogleg, blant anna ved at deler av vegskjeringa langs den nye vegen skal ha ei slakare helling enn ein elles ville hatt, slik at den kan inngå i landbruksarealet etter utbygging av vegen. Det har vore ei målsetting at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt – samstundes som ein regulera for ein veg med slakare stigning og som gjev gode sikttilhøve ved avkøyringa til fylkesvegen. Dette er vist i plankart ved at det er avsett smale areal til annan veggrunn, og at det er sett av areal til eit mellombels bygge- og anleggsbelte som gjer at ein kan skrå arealet ut, samstundes som det er sett krav til at dette arealet skal tilbakeførast innan eit år. Tverrprofilar visar også korleis utforminga er tenkt med murar som gjer at det går vekk mindre areal til skråningar mot dyrka mark. Det har i prosessen vore dialog med grunneigarane i samband med at ein ser behov for makebytte mellom dei for å få mest mogleg nytte av areala som grensar mot den nye vegen.

8.2 Tilhøvet til krava i kap. II i Naturmangfaldlova

Jamfør Naturmangfaldlova § 7 skal alle saker som råkar ved naturmangfaldet vurderast etter lovas §§ 8-12.

Etter søk i tilgjengelege databasar er det ikkje gjort funn av raudlisteartar, framande artar, eller andre artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Området består av tilsådd gras som vert slådd gjennom sommarhalvåret. Potensialet for at det skal vere store naturverdiar i dette området er lite. Området er med dette ikkje vurdert å vere særleg verdifullt for naturmangfaldet. Planavgrensinga ligg til sjø, men det er ikkje lagt opp til nye tiltak i sjø.

Kunnskapsgrunnlaget (§8) er vurdert som godt nok ut frå områdets karakter og tiltaka sitt omfang. Planlagde tiltak er med bakgrunn i dette vurdert å i liten grad påverke naturmangfald og ikkje medføre auka belastning på naturen (§10).

På areal med tidelegare eller noverande dyrka mark kan det vere jordmassar med planteskadegjerarar, og det er viktig at ein ved graving eller flytting av massar ikkje spreier slik smitte. Langs veg er det og potensiale for framande artar. Føre-var-prinsippet (§9) vert tillagt vekt i saka, og føresegnene skal sikre at utførande grunnentreprenør tek omsyn til at det kan vere plantar eller smitte i jorda ved graving i området. Jamfør §§11 og 12 er det tiltakshavar som må dekke kostnadar ved å hindre eller avgrense at framande artar vert spreidd, og å sikre miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

8.3 Trafikktilhøve

Dagens tilkomstveg er så dårleg at noko av storbiltransporten til næringsverksemda må laste om ved Westcon lenger inne i Ølensfjorden, for så å køyre lasta i mindre bilar til Arriva. Når det er snø- og isføre er vegen trafikkfarleg. Det er også dårlege siktforhold frå avkøyrsla ut mot fylkesvegen på grunn av at avkøyrsla er så bratt. I følgje Statens vegvesen si handbok N100, som gir føringar for dimensjonering av veg og gate, er det ingen av dimensjoneringsstandardane kor det er tillate meir stigning enn 8%. For tilkomst til næringsområder skal stigning vere maksimalt 6%. Dagens tilkomstveg har gjennomsnittleg

stigning på over 20%, og den nye planlagde vegen får stigning på 12% på store deler av strekninga. Ved avkøyrsla vil krava vere innfridd med mellom 2.5–3% stigning. Med dette vil me understreke at planforslaget legg til rette for ei nødvendig oppgradering av tilkomsten til ein viktig arbeidsplass, slik at arbeidarar kan få ein tryggare arbeidsveg. Samtidig har ein teke omsyn til landbruksverdiane i området, med å berre gjere det som er absolutt nødvendig. Vegen er privat slik at ein har anledning til å avvike frå vegnorma, men for å få godkjent ny avkøyrsle frå hovudveg må denne vere utforma i samsvar med Vegvesenet si handbok.

9 Avsluttande kommentar

Det er lagt til grunn at planforslaget og verknadane av planlagde tiltak er tilstrekkeleg vurdert. Det positive ved planforslaget er at ein legg til rette for ein sikker og trygg tilkomst for tilsette ved Arriva Shipping, samt betre tilhøve for varetransport både sumartid - men særleg vinterstid når køyreforholda kan vere ekstra utfordrande. Ein vil vidare betre sikttilhøva ved avkøyringa frå fylkesvegen, noko som gjer det tryggare og for trafikantar på fylkesvegen. Me meiner det er gjort gode grep i planforslaget med at ein både betrar trafikkforholda og samtidig ivaretar mest mogleg dyrka mark. Ei ulempe er at ny veg, parkeringa på oversida av kontorbygga/verksemda og ny tilkomstveg til utleigehyttene vil beslaglegge noko landbruksareal, men utover at noko dyrka mark går tapt, er det få negative verknadar ved planforslaget. Tiltaka er avklart med gardseigedommane, og det vil vere positivt for landbruket å kunne nytte seg av den nye vegen. Planforslaget vil legge til rette for betydeleg forbetring og sikring av arbeidsmiljøet på Arriva, noko som er avgjerande for at dei kan halda fram med sin aktivitet i dette området framover.

10 Vedlegg

Vedlagte dokument følgjer planskildringa.

Dokument	Dato	Revisjonsdato
Plankart	14.08.2024	
Føresegner	19.08.2024	
Lengdeprofil	15.08.2024	
Tverrprofilar	15.08.2024	

Andre vedlegg
Varslingsbrev
Innkomne merknader
SOSI- eksport og loggfil