

Reguleringsplan

Fv. 545 Stord – Fitjar grense

Planomtale (Føresegner og plankart)



Innhald i planen

Reguleringsføresegner

Plankart

Planomtale

Tekniske teikningar

Vedlegg:

- 1) Geologisk notat – sikring av bergskjering
- 2) Geoteknisk rapport 2016
- 3) Ingeniørgeologisk rapport 2022
- 4) VA-notat
- 5) Notat elvemusling
- 6) ROS-analyse
- 7) Referat oppstartsmøte

Forord

Statens Vegvesen, no Vestland Fylkeskommune, starta i samarbeid med Stord og Fitjar kommune i 2013 arbeidet med reguleringsplan for del av Fv.545, kommunegrense Stord – Fitjar.

Fylkesveg 545 er i dag einaste omkøyingsveg for E39, ein viktig tilkomstveg for bebruarane på vestsida av Stord og lokalveg for trafikken mellom Sagvåg og Fitjar. Deler av vegen er i dag så smal og uoversiktleg at det fort kan oppstå farlege situasjonar. Spesielt om E39 vert stengt og trafikken aukar.

Planarbeidet har vore organisert med Stord kommune som planmynde. Statens vegvesen har vore tiltakshavar og fagmynde og har sytt for utarbeiding av reguleringsplanen fram til samanslåinga av deler av Vegvesenet med Vestland fylkeskommune. Etter 01.01.2020 har Vestland fylkeskommune vore tiltakshavar. Utarbeiding av planen er overtatt og fullført av Rambøll Bergen.

Planmaterialet omfattar tre hovuddelar: plankart, føresegner og planomtale. Dei to fyrstnemnde er dei juridisk bindande delane, medan den siste er av opplysende karakter. Til planomtalen høyrer også vedlegg, som er lista opp på førre side. Denne reguleringssaka går over to kommunar – Stord og Fitjar. Plankarta er derfor delt opp slik at ein har plankart for kvar kommune. Føresegn og planomtale er felles, men med felt- og omsynssonenummerering for kvar kommune.

Innhald i planomtalen

| | | | |
|---|----|--|----|
| 1. Innleiing..... | 4 | 6.1 Planlagt arealbruk | 11 |
| 3. Bakgrunn og føringar..... | 4 | 6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål | 12 |
| 3.1 Lokalisering av planområde | 4 | 6.3 Trafikkutvikling og fartsgrensa | 15 |
| 3.2 Bakgrunn for regulering | 4 | 6.4 Tekniske føresetnadar og konstruksjonar..... | 15 |
| 3.3 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing | 5 | 6.5 Dimensjoneringsgrunnlag..... | 15 |
| 4. Planstatus og nasjonale føringar | 5 | 6.6 Nærare skildring av planstrekninga | 15 |
| 4.1 Overordna og gjeldande planar | 5 | 6.7 Universell utforming..... | 16 |
| 4.2 Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar | 5 | 6.8 Landskapstilpassing | 16 |
| 4.3 Statlege og regionale planar og føringar | 5 | 6.9 Riggområde | 16 |
| 5. Dagens situasjon..... | 6 | 6.10 Deponi | 16 |
| 5.1 Dagens arealbruk | 6 | 6.11 Fråvik frå vegnormalane | 16 |
| 5.2 Landskapsbilde | 6 | 7. Verknadar av planforslaget..... | 16 |
| 5.2.1 Delstrekning 1 | 7 | 7.1 Framkomst og tryggleik..... | 16 |
| 5.2.2 Delstrekning 2 | 7 | 7.2 Naboar og grunnerverv | 16 |
| 5.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv..... | 8 | 7.3 Landskapsbilde og terrenghandsaming..... | 16 |
| 5.4 Naturmangfald..... | 9 | 7.4 Naturmangfald | 17 |
| 5.5 Kulturarv | 10 | 7.4.1 Artsregistreringar | 17 |
| 5.6 Topografi og grunnforhold | 10 | 7.4.2 Svartelisteartar i området | 17 |
| 5.7 Veg og trafikk..... | 10 | 7.4.3 Vassførekomststar | 17 |
| 5.7.1 Dagens veg..... | 10 | 7.4.4 Kantsone langs vassdrag..... | 18 |
| 5.7.2 Trafikkforhold..... | 10 | 7.4.5 Vurderingar i høve til utredningskrav i naturmangfaldlova..... | 18 |
| 5.7.3 Ulukker | 10 | 7.5 Kulturarv..... | 18 |
| 5.8 Teknisk infrastruktur | 10 | 7.5.1 Arkeologiske kulturminne | 18 |
| 6. Omtale av planforslaget..... | 11 | 7.5.2 Nyare tids kulturminne | 19 |
| | | 7.6 Støy og luftforureining | 20 |
| | | 7.7 Folkehelse..... | 20 |
| | | 7.8 Friluftsliv | 20 |

| | | |
|------|---|----|
| 8. | Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)..... | 20 |
| 9. | Gjennomføring av tiltaka i planen..... | 20 |
| 9.1 | Anleggsperiode..... | 20 |
| 9.2 | Terrenghandsaming..... | 21 |
| 9.3 | Føringar for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen | 21 |
| 10. | Planprosess og medverknad | 21 |
| 10.1 | Medverknadsprosess..... | 21 |
| 10.2 | Varsel om oppstart..... | 21 |
| 10.3 | Nytt varsel om utviding av planområdet..... | 21 |
| 11. | Handsaming av innkomne merknadar | 21 |
| 11.1 | Merknadar til oppstart av planarbeid..... | 21 |
| 11.2 | Merknadar til melding om utviding av plangrense..... | 24 |

1. Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Vestland fylkeskommune (VLFK) i samarbeid med Stord og Fitjar kommune, utarbeida detaljreguleringsplan for del av Fv. 545, kommunegrense Stord - Fitjar.

Vestland fylkeskommune ved avdeling for infrastruktur og veg har ansvaret for planarbeidet til planforslaget er utarbeid. Deretter har Stord kommune ansvaret for utlegging av planen og merknadshandsaming etter høringsperioden. (VLFK kan legge planen ut til høyring etter avtale med kommunen). Etter høyring vil Stord kommune få oppdatert planomtale, plankart og føresegner for politisk handsaming.

Føremålet med planarbeidet er å betre forholda på fylkesvegen. Fylkesveg 545 er i dag einaste omkøyringsveg for E39, ein viktig tilkomstveg for bebuarane på vestsida av Stord og lokalveg for trafikken mellom Sagvåg og Fitjar. Deler av vegen er i dag så smal og uoversiktleg at det fort kan oppstå farlege situasjonar. Dette gjeld spesielt om E39 vert stengt og trafikken aukar.

Kva er ei detaljregulering

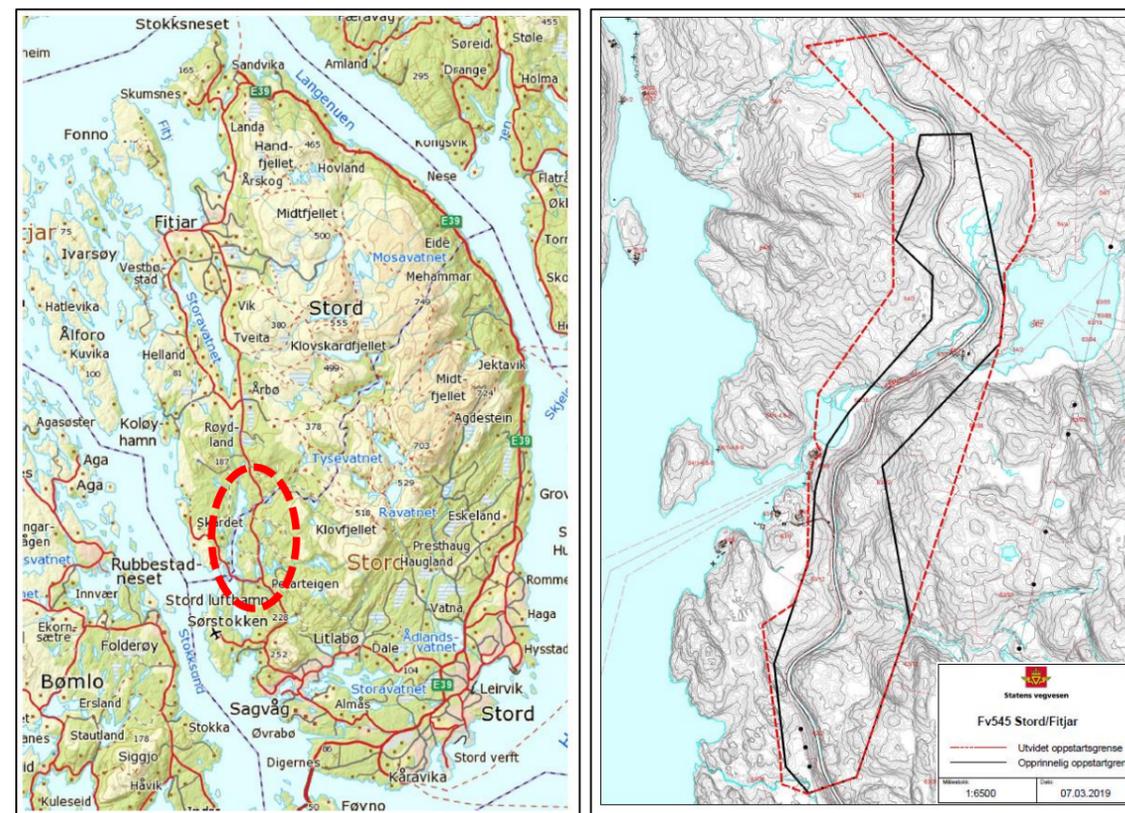
Ei detaljregulering er eit detaljert plankart med tilhøyrande føresegner som er juridisk bindande, og ei omtale av planen.

Formålet med ei detaljregulering er å fastsette korleis arealet innanfor planområdet skal brukast.

Reguleringsplanen er eit nødvendig rettsgrunnlag for utbygging av vegen og andre tiltak, mellom anna ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

3. Bakgrunn og føringar

3.1 Lokalisering av planområde



Figur 1: Plasseringa til planområdet på Stord.

Planområdet ligg vest på øya Stord, på grensa mellom Stord og Fitjar kommune. Fylkesvegen går mellom Sandvikvåg i Fitjar kommune og Leirvik i Stord kommune.

3.2 Bakgrunn for regulering

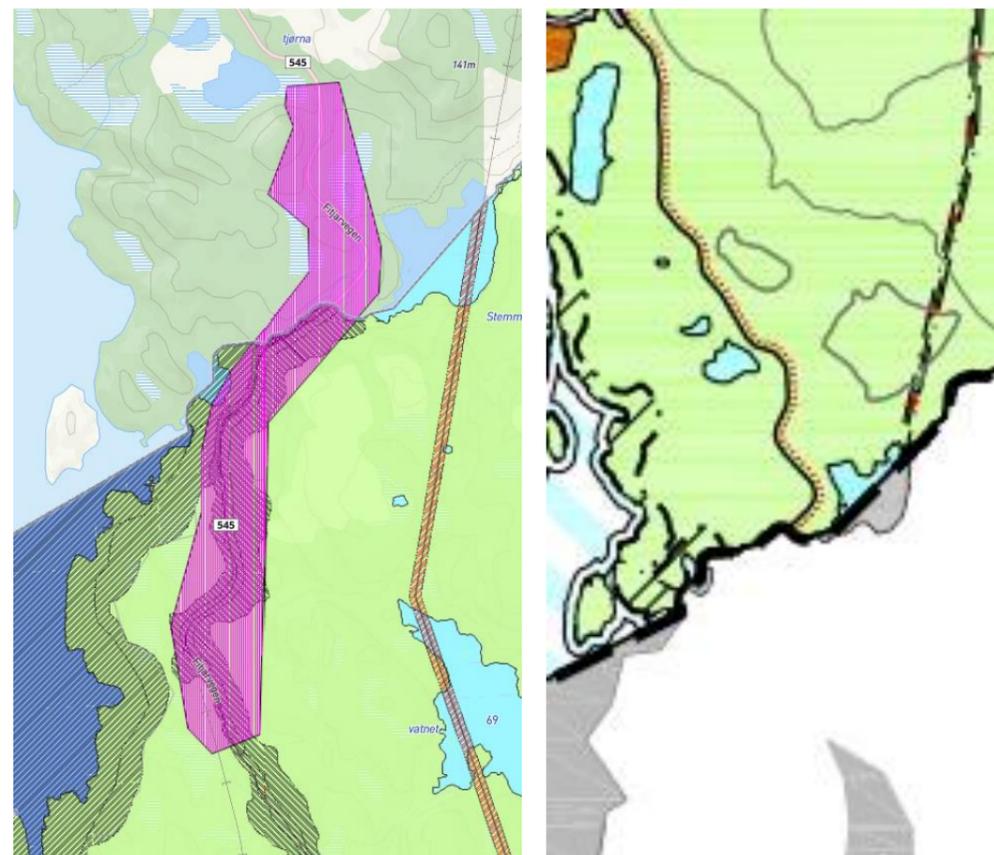
Prosjektet er eit av fire delprosjekt langs fylkesveg 545. Alle tiltaka omhandlar utbetring av eksisterande veg, samt etablering av gang- og sykkelveg på delar av strekninga. Fv. 545 er einaste omkøyringsveg dersom E39 skulle bli stengt grunna vegarbeid, ras eller andre grunnar. Deler av fv. 545 er i dag er så smal og uoversiktleg at det lett kan oppstå kork og farlege situasjonar når vegen er omkøyringsveg ved stenging av E39. Fylkeskommunen ønskjer derfor å utbetre vegstrekningen slik at vegen blir meir trafikksikker og kan brukast til omkøyring ved hendingar på E39. Planområdet har ein utstrekning på om lag tre km. Vegen blir tidvis brukt til tømmertransport, og vil dimensjonast for dette.

3.3 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing

Planen utløyser ikkje krav om konsekvensutgreiing eller planprogram. Planarbeidet omfattar utviding og forbetring av ein smal fylkesveg. Utviding av vegen utløyser ikkje vesentlege verknader som nemnt i forskrift om konsekvensutgreiingar vedlegg II nr. 13. Dette vart avklart i oppstartsmøte med Stord kommune 28.05.2014.

4. Planstatus og nasjonale føringar

4.1 Overordna og gjeldande planar



Figur 2: Kommuneplanen i Stord (venstre) og Fitjar (høgre).

I kommuneplanen for Stord (2010-2021) er området avsett til eksisterande veg og LNF. Langs vegen er det markert ei støysone. Planområdet er ikkje detaljregulert tidlegare.

4.2 Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar

Det er ingen gjeldande og/eller tilgrensande reguleringsplanar i eller nær planområdet.

4.3 Statlege og regionale planar og føringar

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023

Regjeringa leggjar vekt på fire store utfordringar:

- Å skape eit berekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk berekraftig samfunn gjennom blant anna en offensiv klimapolitikk og en forsvarleg ressursforvaltning
- Å skape eit sosialt berekraftig samfunn
- Å skape eit trygt samfunn for alle

Dei resterande forventninga er gruppert under fire hovudoverskrift:

- Planlegging som verktøy for heilskapleg og berekraftig utvikling.
- Vekstkraftige regionar og lokalsamfunn i heile landet.
- Berekraftig areal- og transportutvikling.
- Byar og tettstader der det er godt å bu og leve.

Statlege planretningslinjer for samordna bustad, areal- og transportplanlegging (2014)

Føremålet med retningslinja er å oppnå samordning av bustad, areal- og transportplanlegging og bidra til meir effektive planprosessar. Retningslinja skal bidra til eit godt og produktiv samspel mellom kommunar, stat og utbyggjarar for å sikra god stads- og byutvikling.

Retningslinja gjeld for planlegging i heile landet. Praktisering av retningslinja må tilpassast regionale og lokale forhold.

Statleg planretningslinja for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)

Den oppdaterte retningslinja for klima og energi legger i større grad enn tidlegare vekt på et generelt omsyn til klimatilpassing i all planlegging kor klima og energivurderinga er relevante. For mindre områder og lokal planlegging leggast det vekt på at lokale tilpassingar til klimaendringane er viktige. Det skildrast da at gode heilskaplege løysningar og ivaretakast av økosystema og arealbruk er viktig, samt at planar skal ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar, og forsvarleg overvasshandtering. Det bør også vurderast bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løysningar.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinje er ein del av Noregs oppfylging av forplikting i FN's barnekonvensjon og skal synleggjere og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesakshandsaming etter plan- og bygningslova. Areal og anlegg som skal brukast av barn og unge skal vere sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.

Regional transportplan for Vestlandet (2022-2033)

Hovudmåla til denne planen er at Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Transportsystemet i Vestland omfattar mange former for transport og har 5 600 km fylkesveg, 1500 km riksveg, 289 tunnellopp, 2 071 bruer, 293 km gang- og sykkelveg, 17 fylkesferjesamband og 10 båtruter, 219 km med jernbane og 6 flyplassar med rutetilbod.

Tiltaket i denne planen omfattar en fylkesveg og er ein viktig del av transportsystemet i Vestland.

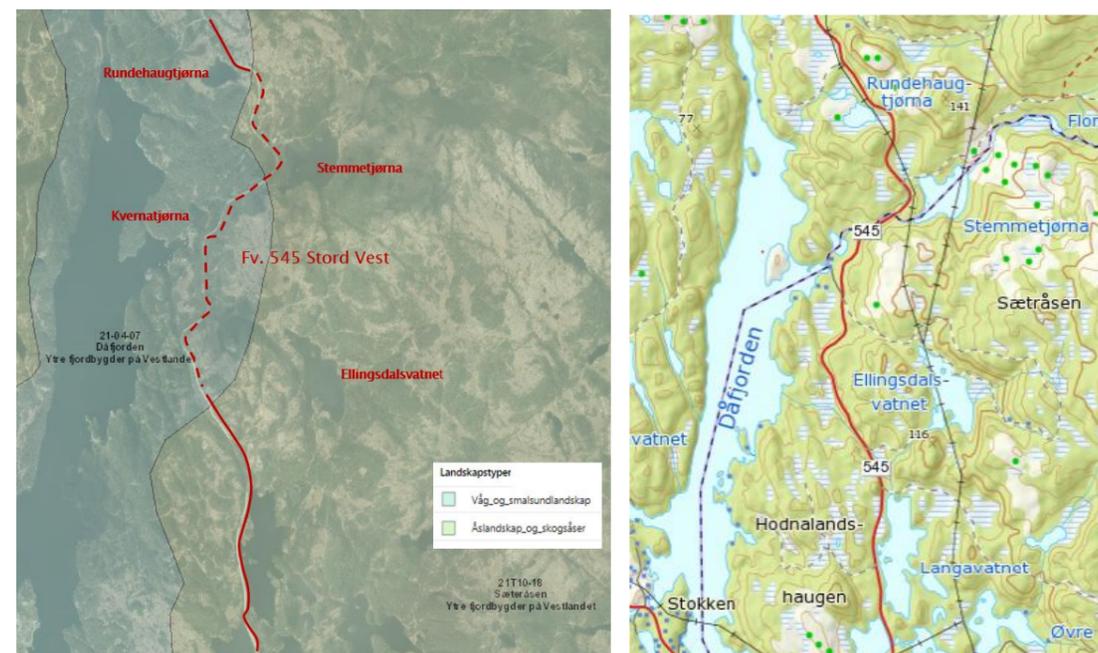
5. Dagens situasjon

5.1 Dagens arealbruk

Området planen ligg i omfattar eksisterande veg med kantvegetasjon og skog. Skogen består av bar- og lauvtre. Langs vegen er det bergskjeringar og enkelte avkøyrslar til hus, hytter og landbruks/skogareal.

5.2 Landskapsbilde

Planområdet ligg i grenseland mellom to landskapsområde; Dåfjorden, som er eit våg og smalsundlandskap, og Sæteråsen, som er eit åslandskap med skogsåser. Dagens veg i planområdet er vist med stipla linje i figuren under til venstre. Vidare vert eigenskapar ved den nordlegaste delen av planområdet omtalt, deretter den sørlege delen.



| Lokalitet | Underregion (UR) | Landskapstype (LT) | Landskapsområde |
|--|------------------------|--------------------------------|--------------------|
| Longavassbrotet – Elva v/Rylandssaga | 21.2 Sveio/Haugalandet | 21-04 Våg- og smalsundlandskap | 21-04-07 Dåfjorden |
| Langavatnet – Longavassbrotet og Elva v/Rylandssaga - Rundhaugtjørna | 21.2 Sveio/Haugalandet | 21T10 Åslandskap og skogsåser | 21T10-18 Sæteråsen |

5.2.1 Delstrekning 1



Figur 3 Brunpreget skoglandskap der fura står i silhuett på skrinne koller. Foto: K. Oddsdottir, Statens Vegvesen.

Den første del av strekninga startar ved Longavassbrotet, og ender ved Tinnselva og Rylandssaga. Dette området høyrer til Dåfjorden landskapsområde 21-04-07. I sør er Dåfjorden landskapsområde prega av bustader og landbruk, mens i nord har området meir naturpreg med skog og myr.

Landskapets hovudkarakter er strandsona. Rundt fjorden hever terrenget seg til ca. 60 moh. Åsar har ein NV-SØ retning og er av forskjellig størrelse. Landskapets småformar omkransar åsane og kan vere knausar, bergdrag, koller, rivner, søkk eller senkingar.

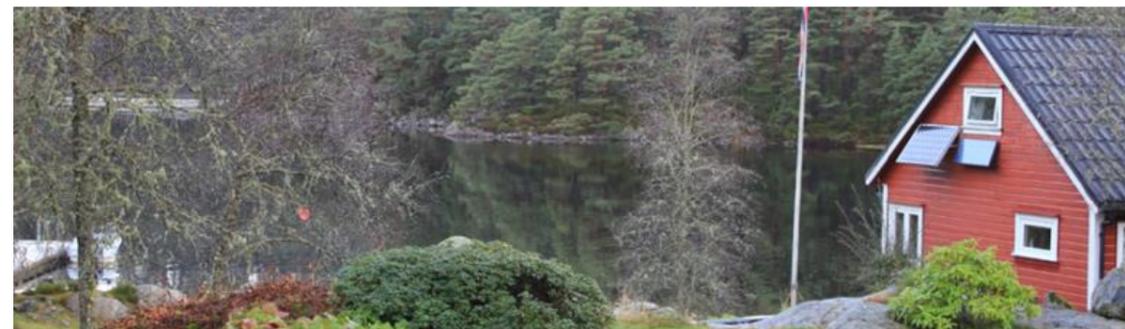
Dåfjorden er langstrakt, og kystlinja har ein særmerka form av flikete løp som vert danna av holmar og enkelte småøyer. I området sitt bakland, i senkingar mellom det kupert terrenget, ligg det små myrpyttar, dammar og småtjern. Gjennom småtjern strøymar elver til fjorden. Vassløpa, fjorden og våtområder gjev ein annan nærleik og oppleving av dei ulike furuskogtypene. Vegetasjonen varierer frå eit brunprega skoglandskap, der furua står i silhuett på skrinne koller til bjørkeskog som finns der det er betre jorddekke eller der beiting eller slått har blitt nedlagd. Fleire stader er furuskog tilplanta med gran. I den nordlege del av Dåfjorden ses enkelte gardar frå vatnet, og de har gjerne ei flott og naturlig plassering i landskapet. Gardane er små og ligger spreidd, fleire er nedlagte kombinasjonsbruk. Tidlegare hadde landskapet preg av lynghei, men er no gjengrodd.

Skildring av rom omkring vegen.



Figur 4. Sett mot syd langs Mjåbrekkubrotet. Foto: K. Oddsdottir, Statens Vegvesen.

Langs med Longavassbrotet mot Mjåbrekkubrotet er lave skjeringar mot øst ca. 2-6 meter og total lengde er 250 meter. Skjeringa ligger helt opp til vegkant. Der er ingen nisjar med furu som ville gi grønare og mjukere preg. Skjeringa verker som ein barriere eller framand element i dette område. På vestsida av vegen er det ei 6-7 meter høg fylling ned til elva. Fyllinga er ei steinrøys med store steinar. Enkelte bjørketrær veks i denne bratte fylling med helling på 1:1,5.



Figur 5. Langs Dåfjorden har området ein annan karakter enn landskapet omkring vegen. Foto: K. Oddsdottir, Statens Vegvesen.

Nord for Mjåbrekke slynger vegen seg langs fjellet i same høgdenivå. Skjeringane er om lag 0-3 meter høge, og mot vest skrånar terrenget til myrområde knytt til hytter ut mot Dåfjorden, sjå fig.5. Langs med vegen finnes tilkomstvegar til hytter og skogsvegar mot øst. Fylkesvegen ligger i bakland til fjorden og landskapskarakteren liknar meir eit åslandskap.

Fylkesvegen er ein del av landskapet når furuskogen er synleg på begge sider av vegen.



Figur 6 Sett mot nordaust skråning ned mot Kvernatjørn/Røytetjørn er sidebratt nokre steder veks bjørk andre steder furu eller gran. Foto: K. Oddsdottir, Statens vegvesen.

Ovanfor Kvernatjørn er fylkesvegen svingete og sikta er dårleg. Veglinja ligg parallelt med konturen på fjellet og Kvernatjørn ligg 25 meter lågare enn vegen. Det er sidebratt ned til vatnet med helling 1:1,5. Likevel er det frodig trebevoksning i skråninga. Der det er bjørk langs vegen kan man sjå vatnet. Dette gir ei sterkare og meir variert reiseoppleving.

5.2.2 Delstrekning 2

Delstrekning frå elva ved Rylandssaga Rundehaugtjørna høyrer til Sæteråsen landskapsområde 21T1018 som har følgande karakter. Landskapets hovudform er store samanhengande skogs- og åsflater, og et kupert terrenget. Innimellom er små til mellomstore dalføre med ein rekke mindre uregelmessig utformede vann og myrområde. Småformane i landskapet er knytt til kantane av daldrag og innsjøar der det kan være moreneavsetningar, slake lier og tett skogsvegetasjon.

I overgangen mellom dalsidene og åsflatene kan det vere berghamrar, klippar, kløfter eller rasmark. Enkelte stader renn elver gjennom forseinkingar, andre stader er myrområde, tjern, pyttar og enkelte stader vatn med flikete utforming. Desse områda skapar små, harmoniske rom i det tette skoglandskapet. Ved bratte lokalitetar er lauvskog dominerande vegetasjon. Kystfuruskog pregar landskapet og på Stord er botnvegetasjonen dominert av blåbær- og røsslyng. Fleire stedar er det store plantefelt med gran. Tømmer har vært ein viktig naturressurs og fleire stader ligg det skogsbilvegar og sagverk. Landbruk er lite framtreddane. Det som karakteriserer skogåsane er opplevinga av samanhengande skogsområde, noko som er i kontrast til vestlandsnaturen.



Figur 7 Sett mot nord Rydlandssaga ligger tett opp til Fv. 545. Foto: A. Jensen Statens Vegvesen.

Tinnselva på kommunegrensa og fylkesvegen har gitt grunnlag for plassering av Rydlandssaga. Bygningar og andre konstruksjonar kviler godt i landskapet, og ligg tett på vegen. Det er vanskeleg å parkere i nærleiken. Veglinja følger dei bølgande konturane frå fjella og er godt plassert. Skjeringane er ikkje lange og høge, slik at furutrær som veks ved vegens trasé blir ein del av furuskogen i det omkringliggende landskapet. Vegen ligg godt i terrenget. Furuskogen omkring pregar sideterreng og naturen harmonerer med vegkonstruksjonane.



Figur 8 t.v sett mot nord frå Rylandssaga og foto til høyre tatt frå vestsida av veg og sett mot nord. Foto: K. Oddsdottir Statens Vegvesen.

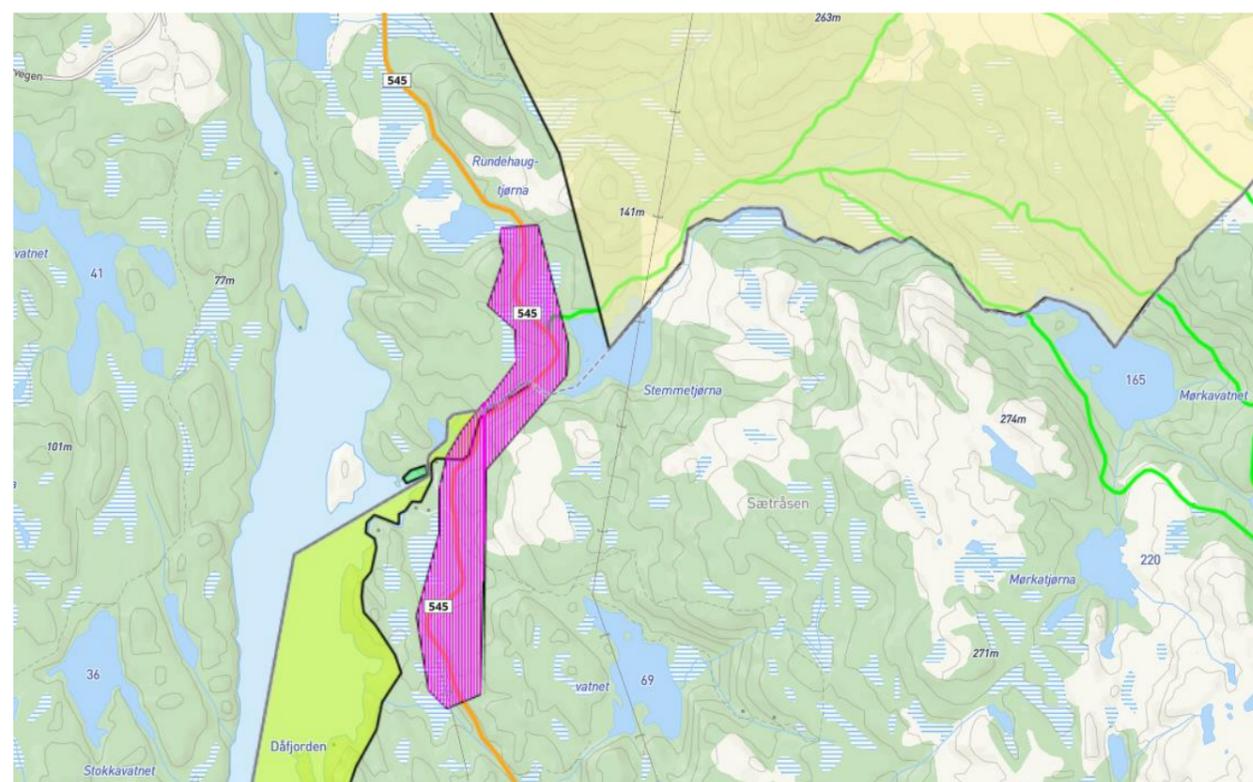
Langs vegskråning mot øst strøymer elva frå myr og Tinnselva på ei 200 meter lang strekning. Hellinga på vegskråning er mindre enn 1:2 og høgdeforskjellen er ca. 2 meter. Langs vegen ligg ei steinrøys som er delvis grodd til med gras.

Der elva kryssar Fitjarvegen er det fin utsikt over eit myrområde øst for Rundehaugen og syd for Øykjafjellet. Eit våtområde avgrensast av fjella og her finn ein vass-spegel og variert vegetasjon. Ein opning i furuskogen skaper variasjon i landskapsbildet. Syd for vatnet ligg ein skogsvei mot øst langs med sydsida av Øykjafjellet. Fylkesvegen slynger seg vidare mot nord med krapp kurvatur med omsyn til terrengforholda i kanten av myrområdet og langs med Rundehaugen og Rundehaugtjørna.



Figur 9 Sett mot nord og t.v. glitrar vatnet til Rundehtjørna. Foto: Google maps.

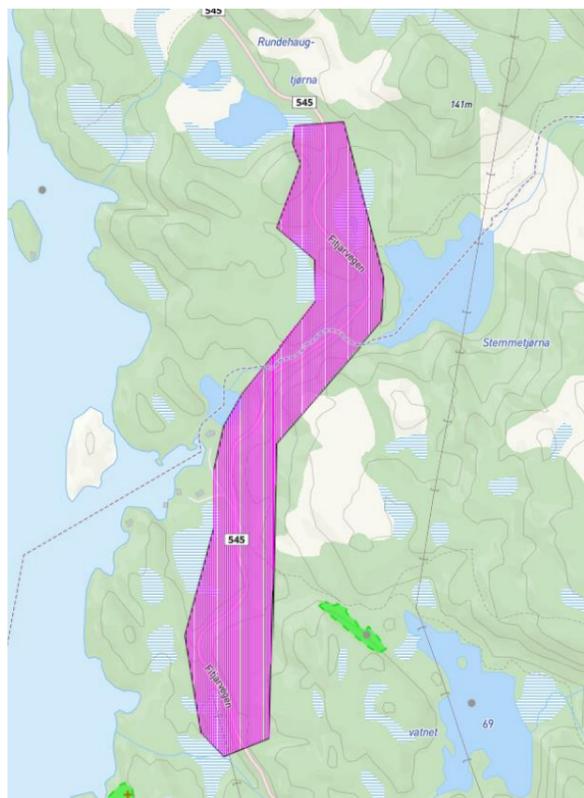
5.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv



Figur 10: Kartlagde friluftsområde i og rundt planområdet (Kommunekart, u.d.).

Området omfattar delar av friluftsområdet Dålfjorden, som er registrert som eit svært viktig friluftsområde. Brukarfrekvensen er registrert som «ganske stor», og opplevingsverdien er vurdert til middels (Miljødirektoratet, u.d.). Det er tilgang til Fitjarfjellet nordvest for planområdet frå vegen (sjå veg markert med grønt i bildet over). Det er nokre fritidsbustader i planområdet. Det er også ein parkeringsplass nord for Stemmetjørna som brukast som utgangspunkt for turgåing. Det er også tursti frå parkeringsplassen til Rydlandssaga vest for vegen. ROS-analysen peikar på at turgåarar vil bevege seg på begge sider av vegen for å bruke turstiane i området.

5.4 Naturmangfald

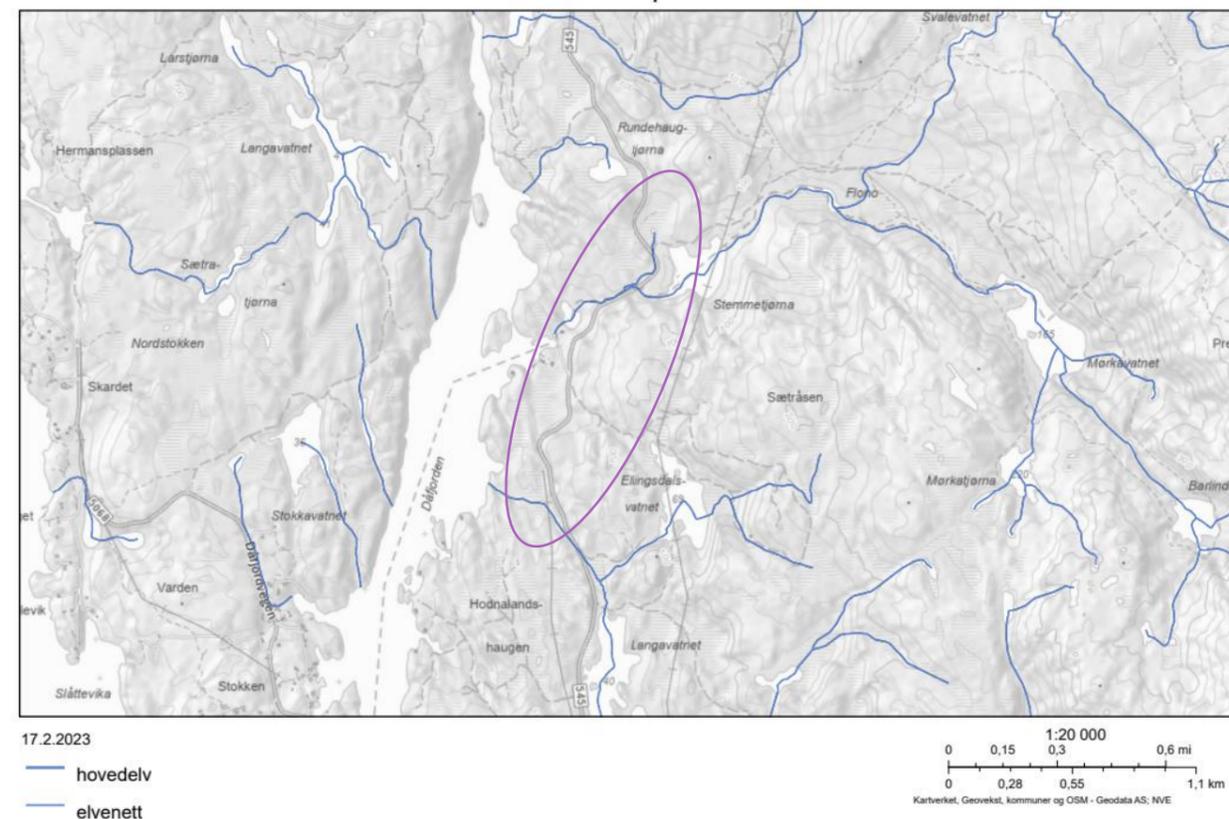


Figur 11: Naturmangfald-registreringar i og rundt planområdet (Kommunekart, u.d.).

Planområdet er ein omlag tre kilometer lang vegtrase (Fv. 545) gjennom eit kupert landskap på Stords vestsida, og inn i Fitjar kommune. Då planarbeidet starta opp var det lite informasjon å finna om vegetasjonen i området. Det var heller ikkje tilgjengeleg registreringar av vilt og fauna frå området. Det er utført feltarbeid i området i samband med planarbeidet. Rådgjevande Biologar AS har gjort ei tilleggsundersøking for mogleg førekomst av elvemusling i bekkar på austsida av Dåfjorden i september 2017. Fagnotat frå undersøkingane er vedlegg til planen.

Naturgeografisk ligg området i boreonemoral vegetasjonssone, samt sterkt oseanisk vegetasjonsseksjon, vintermildt underseksjon ifylgje Moen (1998). Nedbørsmengdene er høge og ligg truleg på ein gjennomsnittleg nedbørsmengd på over 1500 mm gjennom året. Langs fylkesvegen ligg det fleire vassførekomstar. Dette er Stemmetjørnvassdraget (ID:044-32-R), som inkluderer Rundehaugtjønna, bekken frå Stemmetjønna (Tinnselva) og Røytetjønna. I tillegg finn ein Stord bekkefelt vest (ID:044-38-R), som i dette tilfellet vil seie bekken frå Langavatnet og Ellingsdalsvatnet. Nordvest for Stemmetjønna ligg det også eit myrområde. Dette myrområdet er alt påverka, men har likevel truleg ein funksjon for naturmangfaldet i dag. Statsforvaltaren viser til at det er observert varslende skogsnipe her, noko som kan indikere at den hekkar i området. Myra har truleg ein viktig funksjon som vassreservoar, og dermed også viktig for fisk og anna naturmangfald for bekken nedstrøms til Tinnselva. Denne bekken, som kjem inn i Tinnselva like nord for vegbrua, er liten og tørkar truleg ut i tørre periodar. Sør for og ved Rydlandssaga ligg Tinnselva tett på eksisterande fylkesveg, og det er lite kantvegetasjon igjen på denne strekninga (sjå figur 13).

Utredning om naturmangfald er lagt til kapittel 7 i planomtalen.



Figur 12: Elvenettet ved og innfor planområdet (Kilde: NVE Temakart, 17.02.23)



Figur 13: Tinnselva like sør for Rydlandssaga (Kilde: Google maps, juli 2019)

5.5 Kulturarv

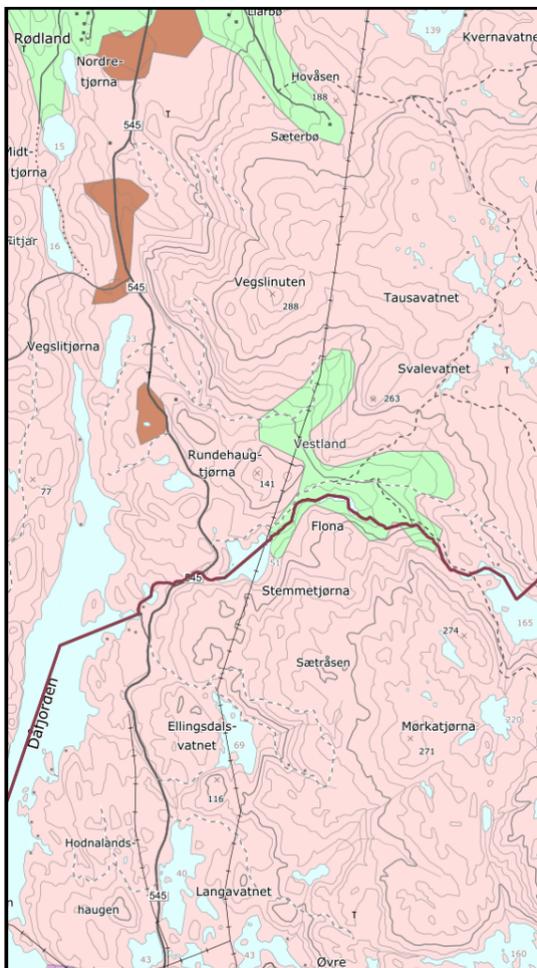
Det er gjort funn av kulturminne i planområdet. Vegen går forbi Rydlandssaga, som er eit nyare tids kulturminne. I tillegg er ein del av gamlevegen med ei steinbru bevart i eksisterande veg. Det er gjort ein arkeologisk undersøking i planområdet, som er omtalt i kapittel 7.

5.6 Topografi og grunnforhold

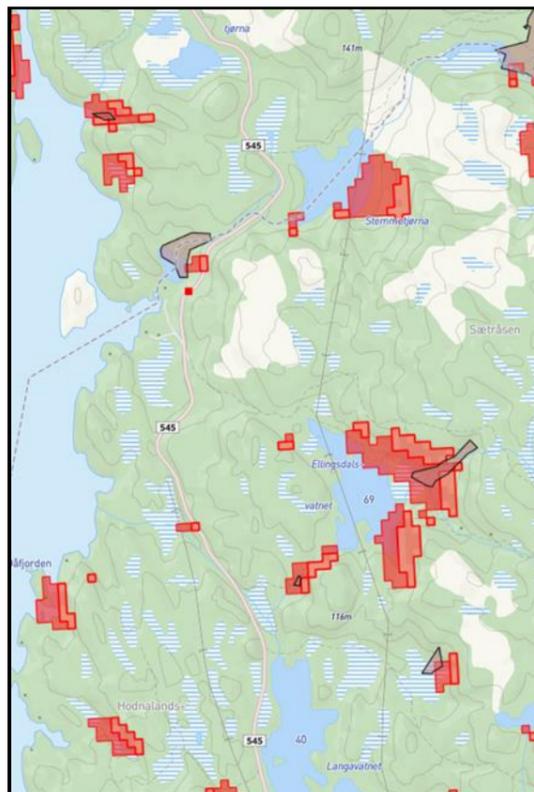
Vegen i planområdet går for det meste gjennom skogkledd åslandskap med helling øst-vest. Det er fleire skjeringar langs vegen, som syner om at området er kupert.

Berggrunnen i området er av middels finkorna metagabbro i den nordlege delen av planområdet mens grovkorna grandioritt kjem inn i den sørlege delen litt nord for der vegen kryssar elva frå Ellingsvatnet. Berggrunnen er slik at den i liten grad gir grunnlag for basekrevjande vegetasjon.

Heile området inneheld lite lausmassar og tynt dekke med morene og dels bart fjell dominerer. Det er innslag av myr nord for Rundehaugtjørna.



Figur 14: Lausmassar i området. Rosa farge viser fjell/tynt dekke, brun farge torv og myr, grøn farge



Figur 12: Aktsomhetsområder for skred og skredhendelser.

5.7 Veg og trafikk

5.7.1 Dagens veg

Dagens veg er smal, med fleire krappe svingar og med vegetasjon (skog og kantvegetasjon) og skjeringar heilt inntil vegskulder. Vegen er som nemnt omkøyringsveg dersom E39 blir stengd. Tilstanden på vegen er i dag ikkje tilstrekkeleg for å oppretthalde trafikkflyten for den auka mengda trafikk dersom E39 stenges.

Langs vegen er det nokre fritidsbustader. Det er ikkje einebustader langs strekninga, og den er derfor heller ikkje brukt som skuleveg.

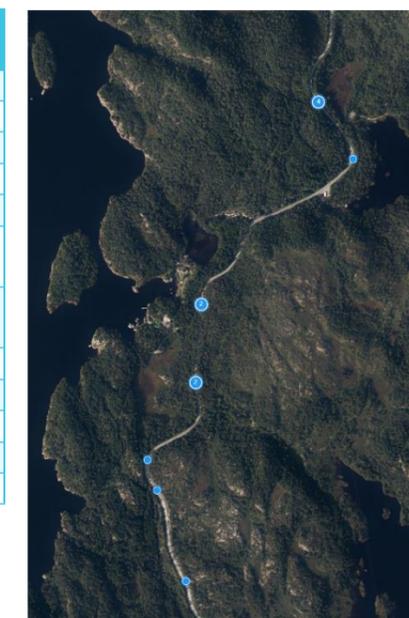
5.7.2 Trafikkforhold

Vegen har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1500 (Statens Vegvesen, 2020). Vegbreidda varierer mellom 5 og 7 meter. Fartsgrense er 80 km/t. Det er fleire avkøyrslar frå vegen til bygg og landbruk. Desse er ikkje utforma etter dagens standard, og kjem ofte brått på og nokre gonger i sving.

5.7.3 Ulukker

Oversikt over registrerte ulukker (NVDB, 2022) frå sør til nord:

| Ulykkestype | År | Antall enheter | Vegreferanse |
|--------------------------------|------|----------------|------------------|
| Utforkøyring i kurve | 2011 | 1 | FV545 S2D1 m322 |
| Møte i kurve | 2012 | 2 | FV545 S2D1 m572 |
| Møte i kurve | 2007 | 2 | FV545 S2D1 m663 |
| Utforkøyring i kurve | 2008 | 1 | FV545 S2D1 m923 |
| Utforkøyring i kurve | 1981 | 1 | FV545 S2D1 m943 |
| Utforkøyring på rett strekning | 2001 | 1 | FV545 S2D1 m1114 |
| Utforkøyring på rett strekning | 2017 | 1 | FV545 S2D1 m1160 |
| Utforkøyring i kurve | 2015 | 1 | FV545 S2D1 m1717 |
| Utforkøyring i kurve | 1996 | 1 | FV545 S2D1 m1868 |
| Utforkøyring i kurve | 2019 | 1 | FV545 S2D1 m1873 |
| Utforkøyring i kurve | 1993 | 1 | FV545 S2D1 m1922 |
| Utforkøyring i kurve | 1979 | 1 | FV545 S2D1 m1922 |



Figur 13: Ulukkespunkt.

5.8 Teknisk infrastruktur

Høgspenlinjer er plassert i terrenget øst for vegen.

Lengst sør i planområdet, utafor veggrunnen står det eldre stolper og kablar som er eigd av Telenor. Dette er ein gammal kurs som ikkje lenger er i bruk.

Det er opne grøfter, stikkrenner og kisteveiter som knyter seg til den eksisterande vegen. Ved synfaring blei det konstaterat at stikkrennene har tilstrekkeleg dimensjon, men dette bør kontrollmålast. Det vart også observert ein plastledning som må undersøkast i byggeplanfasen (i tilfelle det er ein vassforsyning).

For bileter og illustrasjonar av VA-nett (stikkrenner) langs planområdet, sjå VA-notat som følgjer planen.

6. Omtale av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget vil utvide og rette ut eksisterende veg. Arealbruken vil difor ikkje avvike i betydeleg grad frå eksisterande, men framleis bestå av skog/grønstruktur, vegareal og areal til grøft, skjeringar og andre installasjonar. Planområdet er regulert til følgande formål i Stord kommune:

| Arealformål | |
|---|--------------------|
| §12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg | Areal (daa) |
| 1500 - Andre typar bygningar og anlegg | 0,16 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 0,16 |
| §12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | |
| Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (areal) (ST) | 0,89 |
| Veg (3) | 8,47 |
| Annan veggrunn – grøntareal (8) | 42,60 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 51,96 |
| §12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift | |
| LNFR (8) | 23,85 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 23,85 |
| §12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone | |
| Friluftsområde (2) | 0,08 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 0,08 |
| Totalt alle kategoriar: | 76,06 |

| Omsynssoner | |
|----------------------------------|--------------------|
| §12-6 – Omsynssoner | Areal (daa) |
| Frisikt (5) | 0,79 |
| Bevaring kulturmiljø (2) | 0,23 |
| Bevaring naturmiljø | 1,20 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 1,03 |
| Totalt alle kategoriar: | 2,23 |

| Føresegnområder | |
|---|--------------------|
| §12-7 – Føresegnområder | Areal (daa) |
| Midlertidig bygge- og anleggsområde (9) | 22,66 |
| Utforming | 0,27 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 22,93 |

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Totalt alle kategoriar: | 22,93 |
|--------------------------------|--------------|

Planområdet er regulert til følgande formål i Fitjar kommune:

| Arealformål | |
|---|--------------------|
| §12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg | Areal (daa) |
| 1500 - Andre typar bygningar og anlegg | 0,61 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 0,61 |
| §12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | |
| Veg (2) | 4,03 |
| Gang-/sykkelveg | 0,63 |
| Annan veggrunn – grøntareal (4) | 14,50 |
| Parkeringsplassar | 0,46 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 19,62 |
| §12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift | |
| LNFR (9) | 10,80 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 10,80 |
| §12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone | |
| Friluftsområde (5) | 0,47 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 0,47 |
| Totalt alle kategoriar: | 31,51 |

| Omsynssoner | |
|----------------------------------|--------------------|
| §12-6 – Omsynssoner | Areal (daa) |
| Frisikt (3) | 1,10 |
| Bevaring naturmiljø (3) | 4,13 |
| Bevaring kulturmiljø | 0,71 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 1,81 |
| Totalt alle kategoriar: | 5,94 |

| Føresegnområder | |
|---|--------------------|
| §12-7 - Føresegnområder | Areal (daa) |
| Midlertidig bygge- og anleggsområde (6) | 7,52 |
| Utforming | 0,35 |
| Vilkår for bruk av areal, bygningar og anlegg (2) | 0,52 |
| <i>Sum areal denne kategori:</i> | 8,39 |
| Totalt alle kategoriar: | 8,39 |

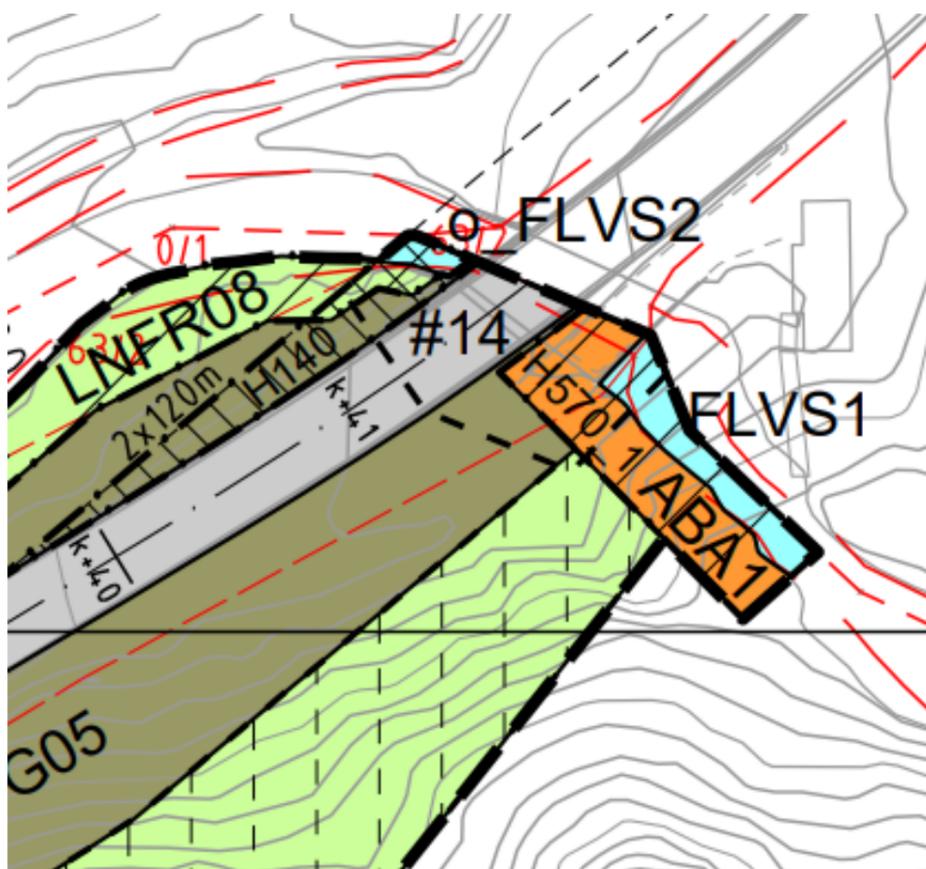
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Andre typer bygningar og anlegg, ABA

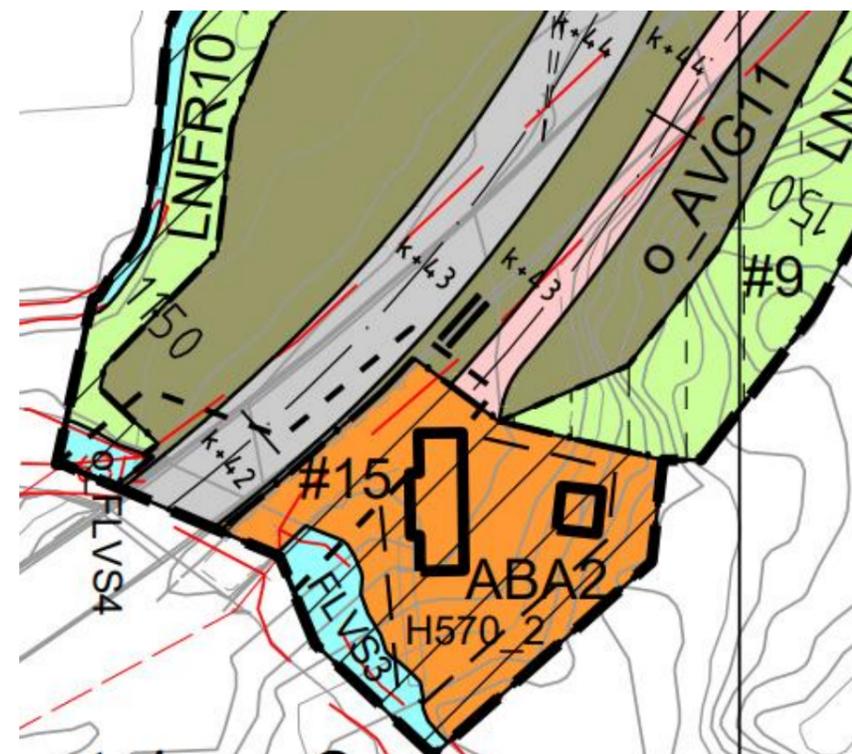
Felt ABA er på ca. 160 m² og regulerer kulturminnet Rydlandssaga iht. SEFRAK-registrering og kulturminneplanen for Fitjar kommune.

Nybygg, tilbygg, fasadeendringar og andre mindre tiltak kan godkjennast dersom tiltaket ikkje negativt rårar stadens sitt særpreg. Opphavelige bygningsdelar skal i størst mogleg grad brukast om att ved restaurering og vedlikehald. Ved slikt arbeid skal ein kontakte kommunen og nytte fagkompetanse til rettleiing. Vedlikehald skal skje i samsvar med den opphavelige utforminga for anlegg utover byggverk.

Vesentlege endringar i byggverk eller anlegg skal sendast regional kulturminnestyremakt til uttale med kommunen si tilråding.



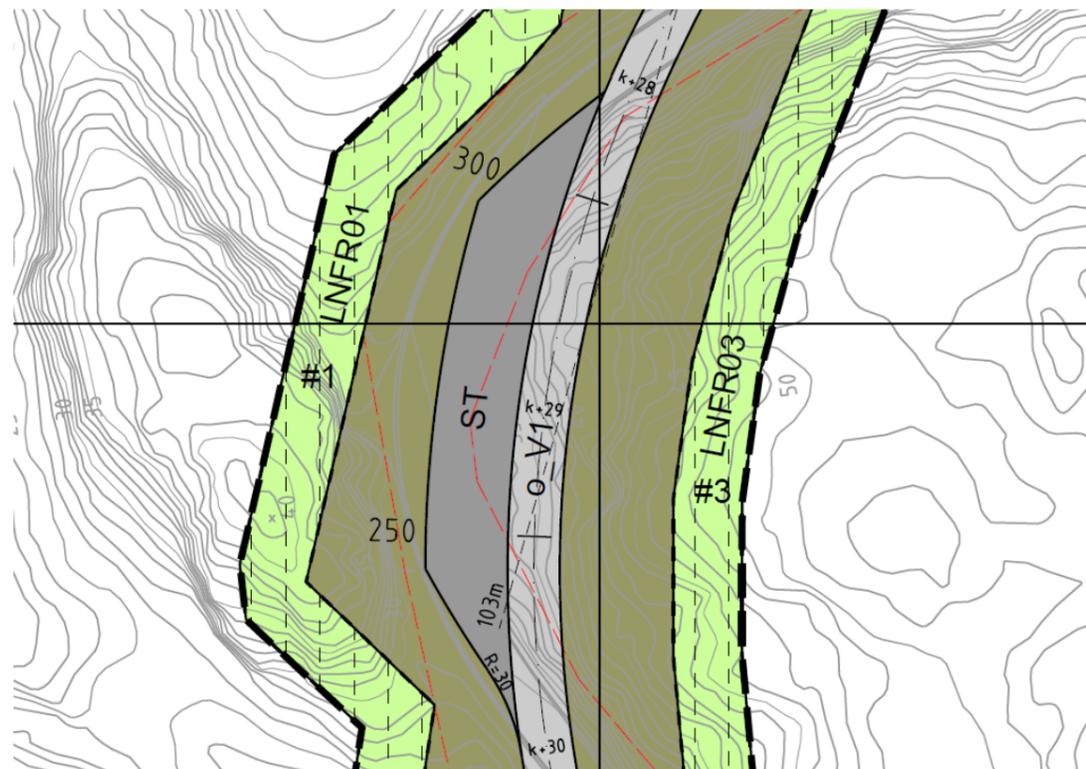
Figur 15: Regulert formål ABA i Stord kommune



Figur 16: Regulert formål ABA i Fitjar kommune

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, ST

Det er i planen regulert et felt for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, ST. Feltet har et areal på ca. 890 m² kor det kan opparbeidast ein velteplass for tømmer etter prosjektert løysing.



Figur 17: Regulert samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, ST

Veg, V

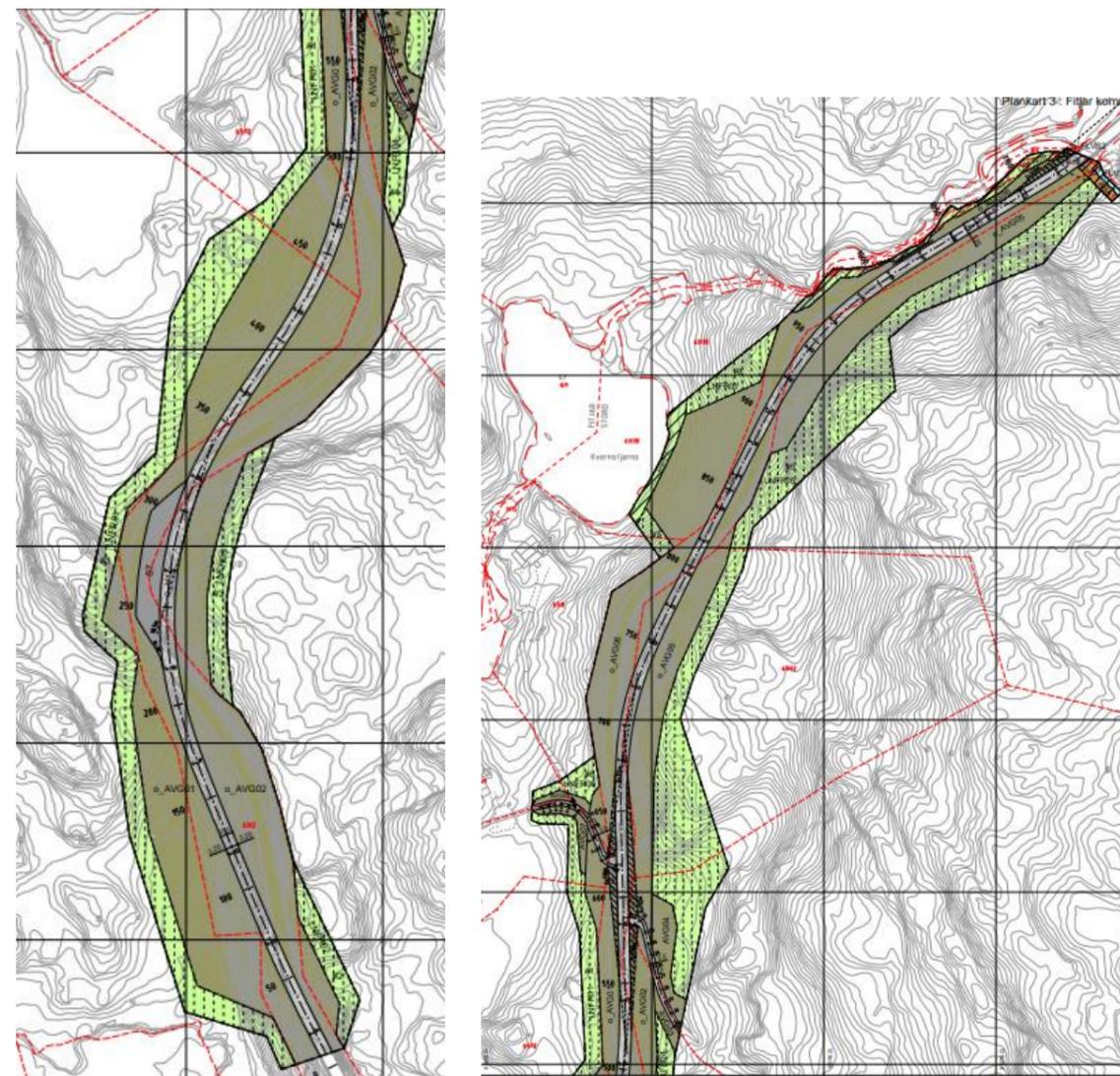
Det er i planen regulert 5 felt med veg.

O_V1 i Stord kommune og o_V4 i Fitjar kommune er fylkesveg 545 og er regulert til offentlig veg.

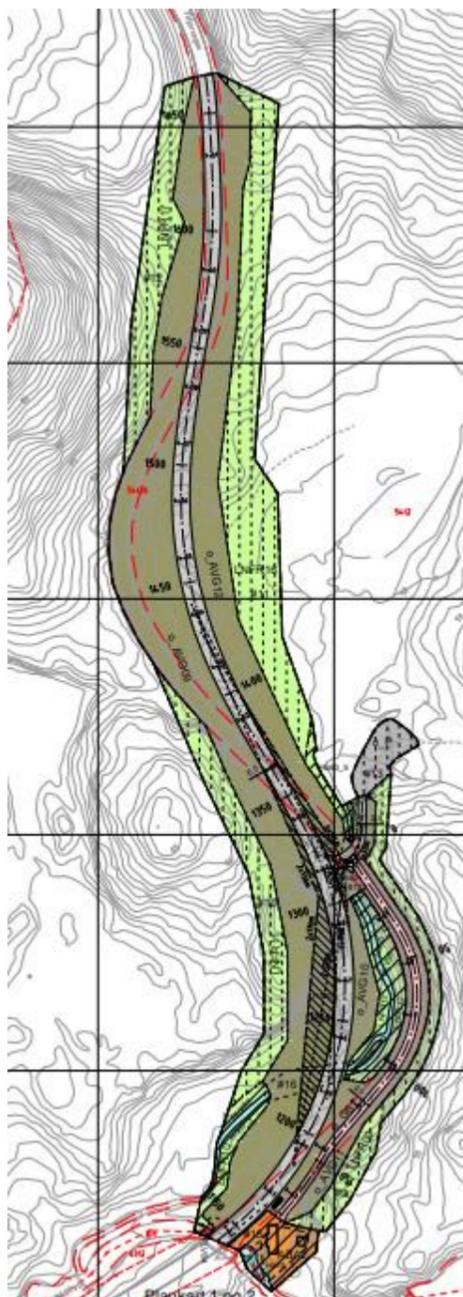
O_V5 i Fitjar kommune er regulert til offentlig veg.

V3 er ein eksisterande, privat tilkomstveg for hytter i Stord kommune.

V2 er ein eksisterande, privat skogsveg og ligger i Stord kommune.



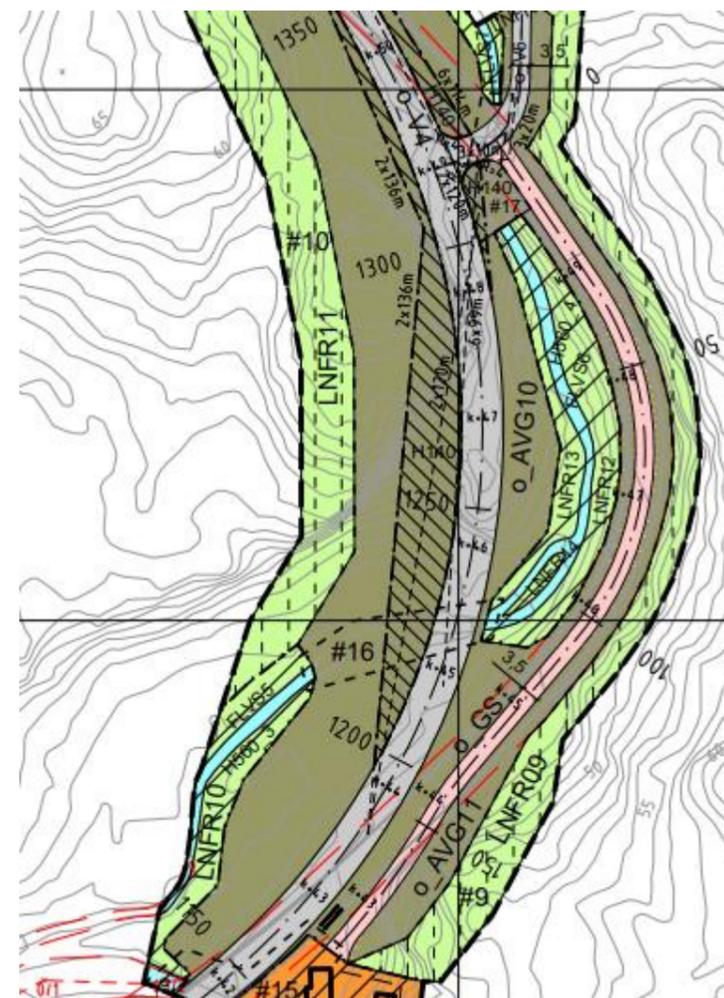
Figur 18: Regulerede veger i Stord kommune, plankart 1 og 2, Stord kommune



Figur 19: Regulerte vegar, plankart 3 i Fitjar kommune

Gang- og sykkelveg, GS

O_GS omfattar eksisterande fylkesveg-trase og skal nyttas som ein forbindelse mellom ABA1-2 og o_V5.



Figur20: Regulert gang- og sykkelveg i Fitjar kommune, GS. Omsynssone langs vassdrag.

Annan veggrunn – grøntareal, AVG

Det er i planen regulert 13 felt for annan veggrunn – grøntareal, AVG. Innanfor areala kan det opparbeidast murar, skjeringar, fyllingar, grøfter, grøntareal, voll og andre stabiliserande tiltak inkludert rekkverk. Eigartorm på desse formåla går fram av plankartet.

Eksisterande vegtrase er i stor grad lagt som anna veggrunn i planen. Dette er areal som alt har offentleg eigartorm. Anna veggrunn skal elles sikra naudsynt areal til mellom anna skjeringar, grøfter og andre stabiliserande tiltak.

Der det ligg til rette for det kan eksisterande vegtrase verta omgjort til enkle rasteplassar eller arronderast som grøntareal. Strekinga frå Rydlandssaga og nordover mot parkeringsplass er eksisterande veg regulert til gang- og sykkelveg.

Parkeringsplassar, P

Felt P omfattar eksisterande parkeringsplass som skal oppretthaldast. Parkeringsplassen skal vere offentleg.

Landbruk, natur og friluftsliv samt reindrift, LNFR

Felt LNFR 1-13 regulerer eksisterande LNFR-områder i både Stord og Fitjar kommune. Der det er vist er vist med føresegnssområde på plankartet kan areala nyttast til midlertidig anleggs- og riggområde. Areal skal i desse tilfella tilbakeførast til LNFR ved anleggsslutt. Langs vassdraget er det lagt omsynssone H560_01 – H560_05, og skal sikre at det vert oppretthaldt ein naturleg kantvegetasjon som tek vare på dei økologiske funksjonane kantvegetasjonen har. Biotopforberande tiltak i omsynssona er tillat.

I felt LNFR11 kan det opparbeidast ein turveg/sti ved avkøyrse til SPA.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørande strandsone, Friluftsområde, FLVS

Tinnselva renn under fylkesvegen ved Rydlandssaga og er regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag, med underføremål friluftsliv. Også bekken som renn frå myrområdet nordvest for parkeringsplassen og ned til Tinnselva er regulert til same føremål. Vassdraget skal takast omsyn til. Det kan tillatast med biotopforberande tiltak i vassdraget.

6.3 Trafikkutvikling og fartsgrensa

Det er gjort ei trafikkprognose for strekninga frå 2019 fram til 2045. Prognosen er basert på telt trafikk ved tellepunkt Røydland som ligg rett nord for planområdet, samt fylkesvise trafikkprognosar. Prognosen visar følgande:

| Prognoseår | ÅDT | Tungtrafikk |
|------------|------|-------------|
| 2019 | 1500 | 9 % |
| 2039 | 1900 | 10 % |
| 2044 | 2000 | 10 % |

Fartsgrensa på strekninga vil vere den same som tidlegare – 80 km/t.

6.4 Tekniske føresetnadar og konstruksjonar

Vegstrekninga er prosjektert etter handbok N100 med ei vegbreidde på 6,5 meter. Sjå neste kapittel for dimensjoneringsgrunnlag.

Det er utarbeida geologiske rapportar for vegstrekninga i 2016 og 2022. Rapporten frå 2022 omhandlar endringar og suppleringar til rapporten frå 2016, samt ei vurdering av bergskjeringar på strekning etter handbok N200 (føresetnader og avvik frå N200 er omtalt i rapporten). Rapporten gjer føresetnader og anbefalingar for sprenging og sikring av konstruksjonane ved bergskjeringane.

VA-notatet som følgjer planen gjer greie for den tekniske infrastrukturen knytta til vann- og avløp og overvann i prosjektet. Det er planlagt å forlenge eksisterande stikkrenner og vidareføre bruk av opne grøfter. Stikkrennene må dimensjonerast for auke av nedbør. Grøftene vil i ny situasjon vere meir arealkrevjande på grunn av den betra vegstandard. Disse vil ha betre plass til snølagring og avrenning.

Eksisterande bru over Tinnselva blir i stor grad beholdt, men den blir utvida på nordvestsida. Rekkverk vil bli utbetra. Vegteikningane viser planlagt støttemur langs elva ved profil 1000-1050.

6.5 Dimensjoneringsgrunnlag

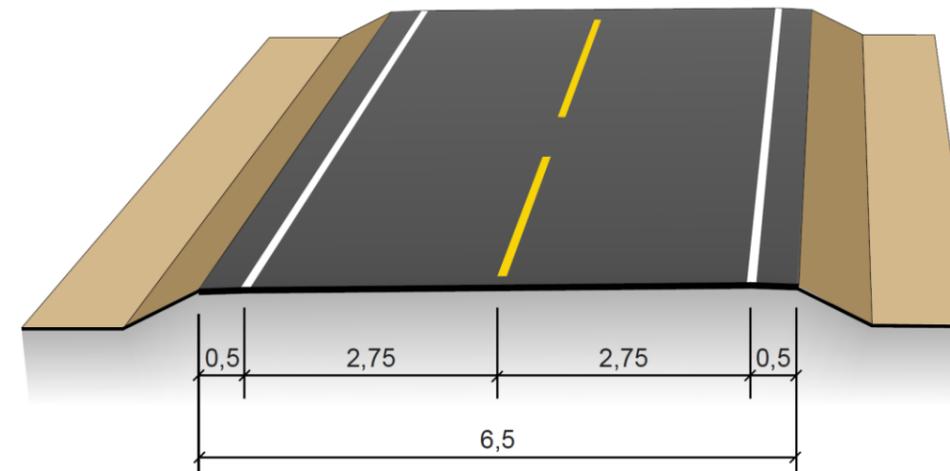
I prosjekteringa er følgande dimensjoneringsgrunnlag brukt:

Estimert ÅDT i 2040 og 2041

Fartsgrense 80 km/t

Vegstandard Hø1 som er standard ved gjennomgåande utbetring

Dimensjonerande køyretøy MVT etter dialog med fylkeskommunen



Figur 14: Krav 3.102 i N100 for ny vegstandard

Potensialet for gåande langs strekninga er ikkje vurdert til å være stort nok (under 50 i eit normaldøgn) til å etablere eit eige, parallelt tilbod for denne trafikantgruppa. Strekninga er heller ikkje definert som skuleveg.

6.6 Nærare skildring av planstrekninga

Strekninga innanfor planavgrensinga er på om lag tre kilometer og går gjennom skogsområde og annan grønstuktur.

I den sørlege delen av strekninga er det prosjektert ein velteplass ved profilnummer 250 og avkøyrslar til skogsvegar ved profilnummer 500-650 (også vist i plankartet). Dei største fyllingane finnast i den sørlege delen – dette på grunn av dei bratte terrengforholda i området. Vegen vil ha rekkverk med siktsonar for å ivareta sikkerheit. Det er fleire forholdsvis bratte skjeringar langs hele strekninga.

Omtrent midt på strekninga er Rydlandssaga, som er eit nyare tids kulturminne. Anlegget er foreslått markert med arealformålet *Kulturinstitusjon* i plankartet. I føresegna til planen er saga sikra vern. Kopling mellom saga og parkeringsplassen ved eksisterande turterreng øst for vegen er vist som ei gang- og sykkelveg (GS-veg) markert i plankart og føresegn. Avkøyrse frå parkeringsplassen og ut på hovudvegen er prosjektert slik at denne blir meir oversiktleg enn i dagens situasjon.

Det vert lagt opp til ein velteplass mellom profil 220-320 ihht. ein avtale mellom grunneigar og tidlegare Statens Vegvesen (sjå kap. 7.2 om naboar og grunnverv) til bruk i skogsdrift. Velteplassen er tilpassa med rekkverk og det er sikra baksikt tilsvarende stoppsikt ved utkøyring.

Eksisterande avkøyrslar er vidareført og utbetra. Skogsavkøyrslar som brukast i dag er vidareført i plankart med eigne arealføremål eller avkøyrselempil. Avkøyrslane er antatt å ha ein ÅDT < 50 og har dermed hjørneavrunding med radius 4 meter. Horisontalkurvatur og bredde er tilpassa dagens avkøyrselempil, men er tilpassa for å treffe

hovudvegen så beint som mogleg. Vertikalkurvatur er prosjektert ihht. N100. Forholda for tyngre køyretøy vil være dei same som i dag eller betre.

Stoppesikt er kontrollert gjennom hele strekninga, og kontrollert maks stoppesikt 114 meter ved 5 % fall. Langsgåande rekkverk er forutsett ikkje sikthindrande. Sikt frå avkøyrslene er prosjektert ihht. N100. Sikt ut frå GS-veg er prosjektert basert på vurderinga av lav forventa hastigheit i området.

6.7 Universell utforming

Planlagt GS-veg vil nytte eksisterande fylkesveg som har stigning under 5 %. Det er elles ikkje lagt til rette for anlegg eller konstruksjonar som har behov for universell utforming i planen. Unntaket er dersom det tidlegare nemnte kopling til turveg blir aktuell å opparbeide – moglegheita for dette er sikra i føresegna til planen.

6.8 Landskapstilpassing

Ei oppgradering av vegen med betra trafiksikkerheit inneberer fleire skjeringar og fyllingar enn dagens veggeometri. Prosjekteringa har så langt det er mogleg forsøkt å tilpasse seg landskapet og eksisterande veg. Den nye veggeometrien gjer nokre bratte bergskjeringar og fyllingar som bryt i en viss grad med landskapet.

6.9 Riggområde

Areala regulert til annan veggrunn kan brukast til riggområder i anleggsperioden. Dette er sikra i føresegna til planen. Det er også lagt inn riggområde ved turparkeringa ved Rydlandssaga i tråd med tidlegare foreslått løysning frå Statens vegvesen. Det er ikkje gjort vurderingar rundt korleis dette skal tilpassast mot turgåarar og andre brukarar av området i riggperioden. Dette må løysast i seinare fase.

6.10 Deponi

Utsprengte massar vil i størst mogleg grad brukast på staden. Det er førebels ikkje vurdert behov for deponi av massar.

6.11 Fråvik frå vegnormalane

Det er ikkje utarbeida fråvikssøknadar for registrerte avvik ettersom prosjektet er definert som eit mindre utbetringstiltak ihht. kap. 3.1 og krav 3.1 i N100.

Avvik frå håndboks krav:

- Horisontalkurvatur
 - o Minste horisontalradius: 135 m, tilhøyrande klotoideparameter: 88.
 - o Klotoideparameter i siste kurve i nord er 100, krav er 125.
 - o Nabokurver i nord – 250 m og 85 m (eksisterande veg).
 - o Nabokurver i sør - 600 m og 175 m. Radius 600 m er valt til fordel for løysing med radius 250 m og klotoider ikkje ihht. krav.
 - o Eksisterande kurve vidare i sør har antatt radius rundt 300 m.

Avvik i kurvatur skyldast tilpassing mot eksisterande veg og for å unngå inngrep i myr.

Skilting som varslar kurver som ikkje er ihht. krava kan vurderast som eit tiltak for å unngå ulukker.

- Vertikalkurvatur
 - o Stigning i avkøyrslar – opp mot 25 %. Skyldast tilpassing mot eksisterande veg.
 - o Resultierende fall i lavbrekk rundt profil 640-650 er ikkje 2 %. Dette området er gjort så kort som mogleg.
- Rekkverk
 - o Avslutning av rekkverk i kurve ved profil 1180.
 - o Rekkverket oppfyller ikkje krav til lengde på B1=60 m før brua. Dette er gjort for å sikre sikt mot tilrettelagt kryssing.
- Utforming av velteplass
 - o Velteplass er prosjektert basert på mottatte teikningar frå SVV og springar. Velteplass er ikkje omtalt i N100 og en har derfor tatt utgangspunkt i krav til utforming av stopplomme.

7. Verknadar av planforslaget

7.1 Framkomst og tryggleik

Planforslaget medfører ei oppretting og forbetring av eksisterande veg. Dette vil gi ei vesentleg betring i framkomst og tryggleik på Fv. 545. Betringa vil gjere at vegen blir sikrere for dei som brukar vegen dagleg, men vegen vil også vere ei meir sikker omkøyringsveg for E39. Opprettinga av vegen med ein meir jamn bredde vil også gjere at framkomsten på vegen vil vere betre for den auka ÅDT-en som ein omkøyring frå E39 truleg vil medføre.

7.2 Naboar og grunnerverv

Vegstrekninga planforslaget omfattar går over 14 eigedommar. Det vil vere behov for mindre grunnerverv (hovudsakeleg stripar) for å ha plass til skjeringar, fyllingar mv. Areal regulert til anna veggrunn ut over dette er eksisterande vegtrase med tilhøyrande sideareal som alt er i fylkeskommunen sitt eige.

Statens vegvesen har ei avtale med ein grunneigar om prosjektering av ein velteplass mellom profil 220-320. Dette er lagt inn i reguleringsplanen.

7.3 Landskapsbilde og terrenghandsaming

Landskapsbildet i eksisterande situasjon er greidd ut i kapittel 5.2. Den eksisterande veglinja følger dei bølgerande konturane frå fjella og er godt plassert dei fleste stader. Utbetring av vegen medfører eit breiare tverrsnitt med større arealbehov enn eksisterande veg. Vegkurvaturen vil ha fleire fyllingar og skjeringar enn tidlegare, nokre vil også ha høveleg omfang og høgde. Desse vil medføre ei endring i landskapsbildet i området. Høgare skjeringar vil spesielt ha innverknad på landskapet, ettersom dei utgjer eit framandelement i landskapet. Særleg vil dette ha innverknad på landskapet ved profil 200-350, 650-800 og 900-1000, der skjeringane vil vere ekstra høge (sjå geoteknisk rapport). Nord for dette vil skjeringane vere lågare. Fyllingane vil stort sett vere på vestsida av vegen. I desse områdene skrånar terrenget mot fjorden i vest slik at desse truleg ikkje vil skape stor endring i eksisterande landskapsbilde. Truleg vil utbetringa medføre tynning og fjerning av skogsområde der ein treng meir areal. Dette kan gje betre utsyn over landskapet i vest, spesielt i dei sørlege delane av vegstrekninga. I øst vil trefelling truleg forsterka skjeringane som blir høgare

7.4 Naturmangfald

7.4.1 Artsregistreringar

Frå før var det lite å finna om vegetasjonen i området. Det var heller ikkje tilgjengelege registreringar av vilt og fauna frå området. Det ble gjort feltarbeid i området i 2016 i samband med planarbeidet. Artskart og naturbasen er grunnlaget her. I fallviltbasen er det registrert 1-2 påkøyrslar av hjort per år i dette området.

Seinare års utgreiingar av boreonemoral regnskog på Stord viser at det finst svært viktige områder med mange raudlisteartar registrert. Desse finst på områder med rik berggrunn og fuktig lokalklima, for ein stor del sør og øst på øya. Dei tidlegare undersøkingane viste at områda nordvest på Stord var meir open, tørrare, og meir dominert av furuskog og med mindre preg av boreonemoral regnskog. Det vart antatt at planområdet kunne inneha visse kvalitetar av regnskog. Feltarbeidet avdekkja ingen slike kvalitetar.

Området er dominert av open lyngfuruskog og bærlyngskog som kan ha vore beita mykje i eldre dagar. Utgreiingar av kystlynghei for området viser at området truleg ikkje har vore brent slik som øygruppene lenger nordvest, men kan ha vore mykje beita og meir opne tidlegare. Det er mykje røsslyngvegetasjon i skogbotnen i den opne furuskogen. Dette kan vera forklaringa på at det vart kartlagt avgrensa med lauvskog slik som rogn som er viktig for dei sårbare lavartane som er knytt til den boreonemorale regnskogen. Vidare kan nitrogenforureining frå biltrafikken på Fv. 345 også vera medverkande til at det vart registrert lite epifyttar på trea.

Skogen er relativt ung med lite eller ingen daud ved, som tilseier tidlegare aktiv bruk av området. Det er spreidd med ung rogn og bjørk i dei delane av skogen som står på beskytta areal, gjerne i søkk og skråningar.

På grunnlag av feltarbeid i 2016 vart det ikkje registrert viktige naturtypar i dette området. Det vart kartlagt ein våtmarksbiotop som kunne ha ein viss verdi for insekt. Dette var ein myrbiotop med eit vannspegel og mudderflater som truleg er danna på grunn av torvuttak eller uttak av massar tidlegare. I så måte er lokaliteten ein sterkt endra, eller kunstig biotop eller naturtype. Skal insektsfaunaen undersøkast må dette gjerast ei anna tid på året. I prosjekteringa er det tatt utgangspunkt i FKB-data for myrområde. Desse er forsøkt unngått, men det kan vere usikkerheit rundt utstrekninga til nokre av områda som gjer at dette må tilpassast i seinare fase. Eit mindre myrområdet nordvest for Stemmetjørna like utafor planområdet har truleg ein funksjon for naturmangfaldet i dag, sjølv om den er påverka. Statsforvaltaren viser til at det er observert varslande skogsnipe her, noko som kan indikere at den hekkar i området. Myra har truleg viktig funksjon som vassreservoar, og dermed også viktig for fisk og anna naturmangfald for bekken nedstraums til Tinnselva. Dette området ligg no utanfor plangrensa.

7.4.2 Svartelisteartar i området

Det vart registrert sitkagran spreidd over heile området og to større, tettare sitkaplantefelt midt i området like nedanfor vegen, mot Røytetjørna, samt eit felt nedanfor vegen litt lenger sør. Sitkagran er svartelista med svært høg risiko.

Platanlønn ble registrert spreidd langs heile vegtraseen, spesielt i sørvestre del av traseen. Platanlønn er svartelista med høg risiko.

Blankmispel vart funne på ein plass på austsida av vegen midt i planområdet. Arten er svartelista med svært høg risiko.

7.4.3 Vassførekomstar

Vassførekomstar som kan verte påverka av tiltaket er Stemmetjørnvassdraget (ID:044-32-R) som inkluderer Rundehaugtjønn, bekken frå Stemmetjønn (Tinnselva) og Røytetjønn. I tillegg Stord bekkefelt vest (ID:044-38-R) som i dette tilfellet vil seie bekken frå Langavatnet og Ellingsdalsvatnet.

Stemmetjørnvassdraget har økologisk status god. Det ligg føre opplysningar om elvemusling i vassførekomsten, men vann-nett viser til ein bekk utanfor influensområdet. I supplerande undersøkingar jf. rapport (Rådgivende

Biologer, 2017) er det ingen funn av elvemusling. Det er også vurdert som lite sannsynleg at det er elvemusling her.

Stord bekkefelt vest har økologisk status god. Det blir vist til diffus avrenning frå industri. Det er ikkje gitt opplysningar om kva bekkar dette gjeld.

Analysane av sedimentar syner at nokre verdiar på metall og organisk tinn er høgare enn det som er naturleg. Den mest sannsynlege årsaka er truleg avrenning frå eksisterande veg, sjølv om vi heller ikkje kan utelate andre forureiningskjelder. Verdien av TBT i Rundehaugtjørna verkar noko høg og vi mistenkjer mogleg forureining av prøva.

Rundehaugtjørna ligg lengst nord i tiltaksområdet, på vestsida av vegen, ovanfor vandringshinder for anadrom fisk. Det vart teke prøver av botndyr og sedimentar frå vatnet. Resultata av analysane frå sedimenta viser at konsentrasjonen av dei fleste metall som var analysert viste noko høge verdiar. Kvikksølv og sink hadde konsentrasjonar tilsvarande tilstandsklasse tre, moderat. Av organiske miljøgifter var verdiane ikkje spesielt høge. PAH'en dibenzo (ah) antracen hadde ein konsentrasjon som svarar til tilstandsklasse tre. Vurderinga er at det truleg er sigevatn frå vegen som er forureiningskjelda for desse stoffa.

Analysen av TBT verkar å vere for høg til at vi trur den er sann. Mest truleg har prøva ein eller anna stad frå prøvetaking til analyse blitt forureina. TBT burde ikkje vere noko problem i ein slik innsjø, høge konsentrasjonar av denne er mest knytt til marine områder då tinn har vært brukt, og framleis i nokon grad blir brukt som tilsetningsstoff i botnsmurning på båtar.

Det vart teke prøve av botnfaunaen ved tjørnas utløp. Det vart ikkje funne raudlista artar i prøva. ASPT-indeksen er ikkje rekna, då desse er laga for rennande vatn.

Røytetjørna ligg på vestsida av vegen innanfor Tinnsholmen. Vatnet er grunt og syner ei begynnande gjengroing. Utløpselva ned til sjøen er kort og bratt. Oppgangsforholda vart vurdert til å vere vanskeleg, men ikkje umogleg. Det betyr at under dei rette vassføringstilhøva, så er det ikkje utenkeleg at anadrom fisk kan kome opp i Røytetjørna. Sjølve elva er dårleg egna som gyte- og oppvekstområde med blokkstein og bart fjell.

Innløpsbekken til Røytetjørna har potensielle gyteområde i ei omlag 100 m lang strekning, før det blir for bratt med uoverstigelege vandringshinder. Substratet er dominert av stein og grus. Oppsummert vurderer vi at det kan være mogleg for anadrom fisk å vandre opp til Røytetjørna og vidare opp til ei om lag 100 meter strekning ovanfor tjørna med greie gytadar. Det er likevel ikkje sannsynleg at det kan dannast nokon eigen bestand i dette vassdraget. Analysane av sedimenta viser noko høge verdiar av arsen, bly og kvikksølv, som alle låg i tilstandsklasse tre. Miljøgifter elles låg i tilstandsklasse ein eller to.

Tinnselva fører ikkje anadrom fisk lang den aktuelle strekninga, men kan ha innslag av gytande anadrom fisk lenger nede der bekken renn ut i Røytetjørna. Det er truleg at det er stasjonær aure i heile elvestrekninga. Sidebekken er liten, men kan fungera som oppvekstområde for aureungar forutsett at den er årssikker og ikkje tørkar ut om sommaren.

ASPT-indeksen viser økologisk status moderat for sidebekken til Tinnselva, og god for sjølve Tinnselva. Bekken ved profil 1150 har svært lita vassføring, og vi vil anta at periodevis uttørking eller svært låg vassføring gjer at artsdiversiteten blir noko lav i denne bekken. ASPT-indeksen kan slå ut feil når føresetnadane for indeksen avvik frå det den er laga for. Økologisk status *god* for Tinnselva er jamvel truleg reell.

Det er registrert ein naturtype innanfor influensområdet. Dette er Dåfjorden, som er registrert som eit område med sterke tidvasstraumar. Røytetjønn tilhøyrar denne lokaliteten, noko vi antar er ein feil, då denne ligg for høgt til at tidevatnet når opp dit.

Bekken er bratt like ovanfor sjøen, og vår vurdering er at anadrom fisk vanskeleg kan kome opp der. ASPT-indeksen viser at økologisk status mhp botndyr er god. Det vart ikkje funne raudlista artar i elva.

7.4.4 Kantsone langs vassdrag

Fylkesvegen ligg stadvis svært tett på vassdraget Tinnselva, særskilt gjeld dette sør for Rydlandssaga. På denne strekninga følgjer ny veg dagens trase, slik at vegen ikkje kjem nærare elva enn i dag. Nord for Rydlandssaga får fylkesvegen nye kryssingspunktet over sidebekken til Tinnselva og kjem noko nærare myrområdet nord for parkeringsplassen o_P. Også ved Kvernatjørna kjem vegen noko tettare på vassdraget enn dagens veg. Elles er vegen trekt lenger vekk frå vassdraget.

Langs Tinnselva er det lagt inn omsynssone naturmiljø for å sikre at det vert oppretthaldt ein naturleg kantvegetasjon som tek vare på dei økologiske funksjonane kantvegetasjonen har. Sidebekken til Tinnselva har truleg ikkje ei årsikker vassføring. Det er likevel lagt opp til omsynssone langs bekken då den forbinder myrområde nord for Stemmetjørna med Tinnselva, og har slik ein viktig funksjon. Det er mogleg at bekken kan fungera som oppvekstområde for aureungar forutsett at den er årsikker og ikkje tørkar ut om sommaren.

7.4.5 Vurderingar i høve til utredningskrav i naturmangfaldlova

§8 Kunnskapsgrunnlaget

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

Kunnskapsgrunnlaget for dette prosjektet er relativt godt for plantar, naturtypar og vassmiljø. Registrering av naturtypar, vassmiljø, sedimenter og botnfauna er vektlagt i denne vurderinga. Det blei på førehand vurdert at påverknaden på vegetasjonen vil kunne bli relativt stor som følge av tiltaka. Tidspunktet for feltarbeidet har vore tilpassa kartlegging av naturtypar og vassmiljø som kan bli påverka.

§ 9 Føre-var-prinsippet

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

Kunnskapen om moglege negative verknader er vurdert som godt. Føre-var prinsippet er difor ikkje til hinder for tiltaket. Det vert stilt krav om miljøplan før arbeidet vert sett i gong. Saman med krav stilt i føresegn skal dette sikre at anleggsarbeidet ikkje skal ha vesentleg negativt innverknad på naturmangfaldet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning

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

Då arbeid i anleggsfasen potensielt kan påverke naturmangfald og vassførekomstar er det lagt vekt på å sikre tilstrekkelege og skadeførebyggande tiltak i anleggsfasen. Det er vurdert at det er lite sannsynleg at sårbare artar, verdifulle naturtypar eller vassmiljø vil bli råka negativt gjennom dette prosjektet. Den samla belastninga er vurdert til å bli uendra. Regionen har store førekomstar av verdifull boreonemoral regnskog med mange raudlista lav- og moseartar. Det same gjeld sørdelen av Stordhalvøya. Desse fins i fuktige miljø, gjerne i søkk og dalar og nordhellingsar med noko innslag av rogn og hassel. Slike miljø vil ikkje bli berørt av vegprosjektet.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshavar

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

Avbøtande tiltak som utforming og anlegging av kulvertar, bruer for å unngå vandringshinder er naturleg i dette prosjektet og medfører få meirkostnadar. Om massehandtering, -utskifting råkar svartelisteartar må desse handterast slik at artane ikkje kjem tilbake eller blir spreidd. Dette må også tas omsyn til ved revegetering med stadeigne massar. Slike tiltak medfører få ekstrakostnadar.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetoder

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

Dette er eit relevant tema i forhold til handtering av massar som inneheld svartelisteartar. Det må utarbeidast instruksar i samband med handtering av massane og revegetering med stadeigne massar. Som skadeførebyggjande tiltak vert det også stilt krav til bruk av siltgardin for å hindre avrenning av finstoff og sprengstein til vassdrag. Det vert stilt krav om plastring og fortanning ved Kvernatjørna med same grunngeving. Vidare vert det stilt krav om overvaking av myrområde og plastring mot myr for å unngå negativ verknad på myrområde som grensar til vegen.

7.5 Kulturarv

Planområdet strekkjer seg over Morkjo (gnr. 63) i Stord kommune i sør, og vidare nordover gjennom Rydland (Raudland), gnr. 54 i Fitjar kommune.

Morkjo var opphaveleg inga gard, men ein allmenning med skog og beite, med bruksrett for allmenta. Namnet kjem av det gammalnorske ordet for *skog*, eit namn som er passande for dette skogkledde området opp mot grensa til Fitjar. Kven som hadde bruksretten til Morkjo opphavleg veit vi ikkje, men i 1782 vart allmenningen seld, og har sidan vore i privat eige.

Bortsett frå til Morkjo i sør, grensar Rydland til gardane Liarbø og Sæterbø i aust, til Tislavoll i vest og til Storavatnet i nord. På bakgrunn av dei førhistoriske gjenstandane som er funne på garden, veit vi at Rydland må vere gammal, noko som òg sjølve gardsnamnet indikerer. Gardar med endinga *-land* i namnet vert i regel rekna å vere frå jernalder (500 f.Kr. – 1050 e.Kr.). I tillegg er det myrmalm i myrane her, noko som gir ein eigen raudfarge. Dette har truleg vore med på å gi namn til garden.

Rydland er nemnt i skriftlege kjelder allereie på 1300-talet (mellomalder), og låg då under Kristkyrkja i Bergen. Seinare i mellomalder vart dette presteembetet inndrege, og eigedomen overført til bispestolen i Bergen. Ved reformasjonen i 1537 vart garden overtatt av kongen. Eigedomen vart seinare stykka opp og seld til private.

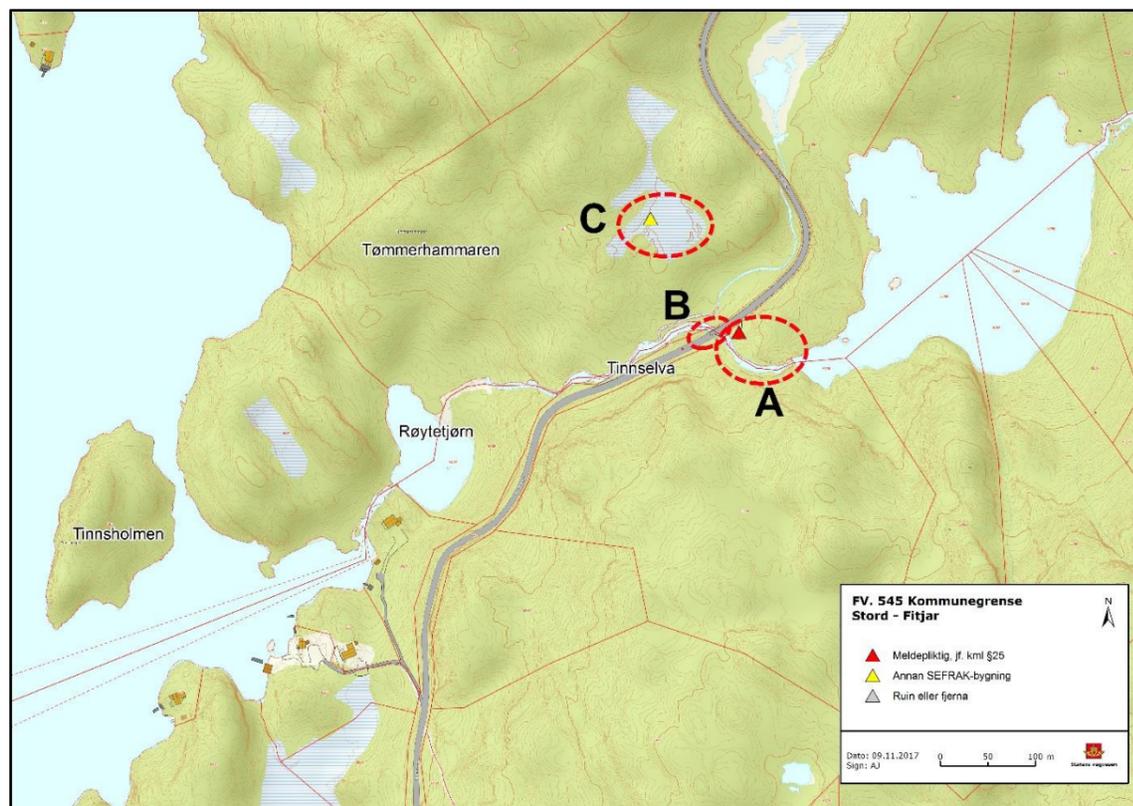
7.5.1 Arkeologiske kulturminne

På Rydland er det gjort to separate funn av gjenstandar frå førhistorisk tid. Det fyrste er eit gravfunn frå vikingtid, som inneheldt *spjut*, *øks*, to *brynesteinar* og andre *jerngjenstandar* (museumsnr. B3997). Funnet vart gjort på gnr. 54/3, i nærleiken av Storavatnet, på ein stad som vert kalla «Dalen». Funnstaden ligg nord og utanfor planområdet.

Det andre er eit funn av ei såkalla *skaftholsøks* frå stein- eller bronsealder. Øksa vart funne «i nærleiken av eit vegkryss» på gnr. 54/4. Også denne funnstaden ligg utanfor planområdet.

Det er elles ikkje kjent andre fornfunn eller førhistoriske kulturminne på Rydland, men dei nemnde funna indikerer at det er eit visst funnpotensial på garden, og til dels òg innanfor planområdet. Her er potensial for funn av spor etter førhistorisk busetnad, men òg potensial for funn av spor etter jernvinne.

Hordaland fylkeskommune gjennomførte 23-25. november 2015 ei arkeologisk undersøking i planområdet for å oppfylle undersøkingsplikten etter kulturminnelova § 9. Det vart antatt at planområdet hadde særskilt potensial for funn frå steinalder, basert på strandlinjekurva for området. På bakgrunn av dette vart det grave totalt 26 prøvestikk, frå overflata og ned til steril grunn (leire eller berg), i eit forsøk på å lokalisere førhistoriske busetnadsspor. Det vart ikkje gjort funn i nokon av prøvestikka.



Figur 15: Registrerte kulturminne i planområdet.

7.5.2 Nyare tids kulturminne

På garden Rydland er det mykje skog, og allereie på 1600-talet vart her bygd ei vassdrevne tømmer saga som tilverka tømmer til plank og bord. Denne første saga låg nede ved sjøen, og var i bruk frå om lag 1620 til 1908. Dette er truleg det første tiltaket som kan kallast industri i Fitjar kommune.

Då det på byrjinga av 1900-talet vart bygd veg gjennom området, vart den gamle saga nede ved sjøen demontert og flytta lenger opp i vassdraget og i nærleiken av den nye vegen (område A på kartet, figur 11). Saga vart ferdigstilt og tatt i bruk i 1916. I tillegg til sjølve saga, er her òg ein mindre trebygning eller hytte. Denne vart bygd i fyrste halvdel av 1920-talet, og vart nytta både til å eta i og oppbevare verktøy. Ved byrjinga av 1930-talet vart vasshjulet flytta og vassrenna bygd om. I 1967 vart det gjort ei kraftig vøle på saga. Mønetaket vart rive og det vart bygd hadletekkja (pulttak). Det nye taket førte mellom anna til lettare arbeidsforhold når tømmeret skulle inn. Rydlandssaga står den dag i dag som eit vitne om tidleg industri i Fitjar.

Saga på Rydland er oppgitt i SEFRAK-registeret å vere frå 1700-talet, og såleis meldepliktig etter kulturminnelova § 25. Bakgrunnen for dette, er som nemnt ovanfor at element av den eksisterande saga kjem frå den eldre saga som

ein gong låg nede ved sjøen. Men som det står skrive i SEFRAK-skjemaet for saga, har nok både sjølve flyttinga og seinare reparasjonar opp gjennom åra medført at det i dag er lite bevart av bygningen frå 1700-talet.



Figur 16: Rydlandssaga med vassrenne (Foto: Atle Jensen, Statens Vegvesen).

I gjeldande kulturminneplan for Fitjar, er Rydlandssaga klassifisert som eit kulturmiljø tilhøyrande kategori A (Fitjar kommune 2015). Kategori A femner om alle kulturmiljø og einskildobjekt med særleg høg verneverdi, kor høg alder, autentisitet, eigenverdi eller miljøverdi er lagt til grunn for verdivurderingane. I kulturminneplanen er det ikkje fastsett nokon omsynssone for Rydlandssaga, men det ligg føre føresegnar gjeldande for kategori A kulturminna/-miljøa. Kulturmiljøet ved Rydlandssaga er regulert som kulturinstitusjon med ei omsynssone for bevaring av kulturmiljø med tilhøyrande føresegn (H570_1-2), og vil såleis verte verna gjennom planen.

I 1882 vart det løyvt midlar til bygdevegen Fitjar – Vik over Vikeleitet, og i 1894 vedtok ein å bygge vidare til Rydland og forlenga vegstrekninga til Stord. Det gjaldt strekninga Dybvik – Rydland, med ei samla lengd på 10380 meter, der 4000 meter låg i Fitjar kommune. Arbeidet tok til november 1905 og prosjektet var ferdig i 1909 (Fitjar kommune 2015).

Eksisterande del av gamlevegen er ikkje registrert og kartfesta, men attmed Rydlandssaga er det bevart både ein bit av vegen og ei oppmura bru, ei såkalla «steinkvelvbru» (område B på kartet ovanfor). Den gamle brua er høvesvis godt bevart, men er delvis støypt inn i ytterkanten av dagens bru over Tinnelva. Både bru og bevart del av gamlevegen vil verte bevart, men kurvaturen vil bli utvida noko. Anlegget på austsida er verna gjennom same omsynssone som nemnt over.



Figur 17: Gamlevegen og steinkvelvbru inntil dagens fylkesveg (Foto: Atle Jenssen, Statens Vegvesen).

Like attmed planområdet, og om lag 150 meter nordvest for Rydlandssaga, skal det stå ei løe som tidlegare høyrde til gardsbruket Monsvik (gnr. 54/9) (område C). Ifylgje SEFRAK-registeret er denne frå slutten av 1800-talet, og har middels verneverdi. Det er uvisst om løa framleis står. Bygningen ligg utanfor planområdet, og vil ikkje verte råka av reguleringsplanen.

7.6 Støy og luftforureining

Utbetringa av vegen fører ikkje med seg ei auke i støy eller luftforureining på strekninga.

7.7 Folkehelse

Planen legg ikkje til rette for styrking av folkehelsa i seg sjølv, men eit breiare tverrsnitt og betra trafikktryggleik vil vere positivt for syklende og andre brukarar av vegen. Forbindelse til turveg er sikra, og parkeringsplass ved friluftsområda er oppretthaldt. Strekninga mellom Rydlandssaga og parkeringsplassen får gang-/sykkelveg.

7.8 Friluftsliv

Delar av planområdet er ein del av eit svært viktig område for friluftsliv. Vegen er lagt slik at ein får så lite verknad for området som mogleg. Ny veg passerer delar av dette området, men her er det bratte skråningar ned mot Kvernatjørna og Dåfjorden. Det er lite truleg at nemnte område er særleg brukt til friluftsliv i seg sjølv. Breiare tverrsnitt og betra trafikktryggleik legg meir til rette for bruk av vegen (sykling t.d.), og gammal veg gjerast om til gang- og sykkelveg mellom parkeringsplassen ved friluftsområdene og mot Rydlandssaga. Forbindelse over vegen vert også oppretthaldt. Tilkomst til opparbeidd parkeringsplass som er nytta for friluftsbuk er regulert inn i planen.

8. Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)

Det er utarbeida ein ROS-analyse for reguleringsplanen. Denne er utført av Statens vegvesen i 2019 med bakgrunn i eit Hazid-møte med relevante personar frå Statens vegvesen, kommunane og lokalt brannvesen.

I ROS-analysen er det kartlagt fleire risikohendingar. Dei hendingane som bidreg til mest risiko er knytt til anleggsfasen. Masseutskifting av myr kan føre til grunnbrott. Myra kan også drenerast i forbindelse med anleggsfasen, noko som er uheldig. ROS-analysen anbefalar at myra plastrast og overvakast i anleggsfasen.

Plastring og fortanning av fyllinga ned mot Kvernatjørna vil ifylgje analysen redusere risiko for dei som utfører arbeidet i anleggsfasen og hindrar spreing av finstoff og partiklar i vann.

I anleggsfasen vil eitt kørefelt langs vegen være opent for trafikk og utrykkingskøretøy. Om det går skred eller skjer andre hendingar som stenger vegen ein periode, vil E39 fungere som omkøyringsveg. ROS-analysen vurderer at framkommelegheita på vegen er god nok i anleggsfasen.

I driftsfasen vil sannsynet for trafikkulukker (utforkøyningar) bli redusert når vegen blir retta opp i samsvar med valt standard. Risikoen for møteulukker vil bli redusert meir dersom vegen blir sinusfrest. I tillegg anbefalar ROS-analysen rekkverk i bratte parti.

Opprettinga av vegen vil betre siktforholda, som igjen vil redusere risikoen for myke trafikantar som går langs vegen. Risikoen vil likevel vere til stades.

Vegen blir brukt til transport av tømmer i periodar, men ikkje jamleg. Det er lav risiko for at det skjer hendingar knytt til tømmertransport – men konsekvensen kan vere stor om noko uønskt skjer.

Det er ikkje sårbar industri i eller nær planområdet. Rydlandssaga og steinbrua i planområdet er sårbare objekt som ikkje må bli skada i anleggsfasen. I føresegna til planen bør det vere avgrensingar om vekt på køretøy for steinbrua.

9. Gjennomføring av tiltaka i planen

9.1 Anleggsperiode

Areala innanfor dei viste føresegnsområda kan nyttast til rigg- og anleggsområde og tiltak som er knytt til gjennomføring av planen. Områda skal etter enda anleggsperiode i størst mogleg grad tilbakeførast til tilsvarande standard som før tiltaka vart påbyrja. Grunnverv blir utført som ein eigen prosess etter vedtatt plan. Områda brukt til rigg- og anleggsområde skal tilbakeførast. Mellombels rigg- og anleggsområde blir oppheva når anleggsarbeidet er avslutta, og blir fjerna frå planen av planmynde.

9.2 Terrenghandsaming

Omsynet til landskapet skal vere i fokus i byggefasen og sikrast gjennom byggeplan. Ulike prinsipp for utforming av sideareal, revegetering og utforming av tekniske anlegg skal gå fram av byggeplanane. Dette inkluderer restareal av dagens veg.

Bergskjeringar vert sprengt slik at overflatane blir så jamne som mogleg. Jordvollar eller fanggrøfter vert brukt for å dempe landskapsinntrykket. Murar som blir opparbeida i veganlegget skal utførast i naturstein. Andre murtypar kan nyttast dersom det ikkje er teknisk mogleg eller økonomisk forsvarleg å etablere natursteinsmur.

Eksisterande vegetasjon skal elles takast vare på så langt det er mogleg.

9.3 Føringer for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen

Ytre Miljøplan (YM-plan) omtalar prosjektet sine utfordringar i høve ytre miljø og korleis desse skal handterast. Dette er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og ei oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen si handbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikehaldsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeidast ein Ytre Miljøplan på alle prosjekt. Endeleg plan vert utarbeid i samband med byggeplan/konkurransegrunnlag.

10. Planprosess og medverknad

10.1 Medverknadsprosess

Planen legg opp til moglegheit for medverknad gjennom varsel om oppstart og offentleg ettersyn. Det er førebels ikkje planlagt noko opne møter for planen, då plansaka omfattar få grunneigarar og interessene deira (og for friluft) er ivaretatt i planen.

10.2 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet vart annonsert på nettstaden til Statens Vegvesen den 28.06.2013, samt sendt ut til offentlege instansar, grunneigarar og andre råka, jamfør Plan- og bygningslovens § 12-8. Fristen for å sende inn merknader til planarbeidet var 23.08.2013. Varselet vart ettersendt nokre instansar i 2015. Innkomne merknadar er summerte opp og kommentert nedanfor.

10.3 Nytt varsel om utviding av planområdet

Utviding av planområdet blei varsla i 02.03.2021. Bakgrunnen for varselet var behov for meir areal for å få plass til ei god linjeføring. Etter at varsel blei sendt ut, vart det avklart at det ikkje var naudsynt med utvidinga, og den opphavslege varslingsgrensa gjelder for planforslaget. Det kom inn tre merknadar til det nye varselet. Desse er lista opp i kapittel 11.

11. Handsaming av innkomne merknadar

11.1 Merknadar til oppstart av planarbeid

1. Torhild og Odd Jarle Aamodt, gnr. 63/8 Stord, 30.06.2013, 2.8.2013 (pr. telefon)

Store delar av eigedomen ligg innanfor grense for planarbeid. Det vert opplyst at avkøyrseleien til eigedomen er bratt og leier mykje vatn. Det er ønske om generell info om tiltaket i forkant av politisk handsaming og offentleggjing av opplysningar i bladet Sunnhordaland.

Forslagsstillars kommentar: Eit VA-notat følger planen. Planen vil bli lagt ut til offentleg ettersyn der det vil vere moglegheit til å uttale seg og kome med innspel. Kunngjering om høyringa vil bli annonsert i avis.

2. Stord Næringsråd, 1.7.2013.

Stord Næringsråd peiker på at det er viktig for næringslivet at vegen får ein betre standard med omsyn til trafikktryggleik og som avlastningsveg for transport på E39.

Forslagsstillars kommentar: Utbetring av standard med betre trafikktryggleik er den overordna målsettinga med prosjektet og er ivaretatt.

3. SKL Nett AS, 3.7.2013

SKL Nett har ingen tekniske anlegg i nærleiken som vil komme i konflikt med planen. Det peikast på at Fitjar Kraftlag kan ha anlegg som må takast omsyn til.

Forslagsstillars kommentar: Opplysningane vert tatt til etterretning.

4. Friluftsrådet VEST, 4.7.2013.

Friluftsrådet Vest er eit interkommunalt samarbeidsorgan som arbeider i 12 kommunar i Rogaland og Sunnhordland og har ansvar for 95 statleg og kommunalt eige og nokre private friluftsområde med bruksavtale.

Friluftsrådet har inngått avtale med Lars Rydland på gnr. 54 / bnr. 3 i Fitjar kommune om bruksrett på areal til offentleg parkering for friluftsbuk i området. Dette er eit viktig

turutgangspunkt for korte og lengre turar til fjellområdet mellom Stord og Fitjar, og det er viktig at det blir teke omsyn til tilkomsten til p-plassen.

Fitjar kommune har i dag ikkje ei offentleg badestrand til sjø. Det er derfor særst viktig at det blir lagd ei trygg avkøyring i samband med avkøyringa til gnr. 63/6 og 63/8 på nedsida av Fv.545, då området kan bli eit framtidig friluftsområde med tilkomst til sjø.

Forslagsstillars kommentar: Fylkeskommunen har regulert tilkomst til den opparbeidde parkeringsplassen i planen. Avkøyringa til 63/6 og 63/8 er vidareført i planen.

5. Fylkesmannen i Hordaland, 14.8.2013.

Fylkesmannen legg til grunn at planarbeidet er i samsvar med overordna plan og at det ikkje er i strid med nasjonale føringar for arealpolitikken.

Dei minner om at konsekvensane planen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet, og at dette må koma tydeleg fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7- 12.

Fylkesmannen vil elles gjera merksam på at ROS-analysen må nytta akseptkriteria som er i tråd med byggeteknisk forskrift (TEK 10). Analysen må vidare, som presisert i plan- og bygningslova, sjå på risiko både innanfor og utanfor planområde som kan påverka tiltaket, og eventuell endra risiko som følgje av tiltaket.

Forslagsstillars kommentar: Planens konsekvensar for naturmangfaldet er dokumentert i Planskildringa kap. 7.4. Det er utarbeidd ROS-analyse som del av planarbeidet. Akseptkriteria som er lagt til grunn er drøfta med kommunane og andre instansar.

6. Stord kommune, Folkehelsekoordinator, 16.8.2013

Innafor planområdet er innfallsportar til fleire friluftsområde. Det er skogsveggar mot fjellområdet på austsida av vegen, og tilkomst til elv og sjø på vestsida av vegen. Dette er område som har vore mykje brukt som rekreasjonsområde for innbyggjarar både frå Stord og Fitjar gjennom fleire generasjonar. Den nordre skogsvegen går til eit område der turlaget nyleg har opparbeida permanent gapahuk og tilrettelagt rasteplass.

Frå eit folkehelseomsyn er det viktig å leggje til rette for friluftsliv. I planarbeidet ber ein å ivareta gode tilkomstar til friluftsområde, m.a. med parkeringsplassar i tilknytning til innfallsportane.

Forslagsstillars kommentar:

Sjå kommentar til pkt. 4. Det er elles fleire stikkveggar inn i turområda langs strekninga der parkering i dag er mogeleg inn forbi vegskulder. Ein har sett på kva som er mogeleg å oppretthalde av slike tilkomstar, og desse er markert og teikna inn i plankartet.

7. Dåfjorden Velforening, v/ Annar Westerheim, 15.7.2013

Dåfjorden velforening ønsker ei løysing på parkeringstilhøva og ein sikrere tilkomst til badeområde ved sjø i samband med arbeidet på FV. 545. Avkøyringa ned til badeområde er uoversiktleg og parkeringa på innsida av vegen har avgrensa plass og er ei dårleg løysing med kryssing av vegen for gåande.

Rydlandsaga og område ved elveutløpet i sjø er omtalt i historia, heilt tilbake frå år 1700. Her var det oppgang- sag og utskiping av tømmer til Skottland. I 1910 opna vegen på vestsida mellom Fitjar og Stord, då vart området nytta til stemneplass heilt fram til 1968. Sjøvege som står i dag vart flytta opp i 1916, då kom tømmeret landevegen med hest å kjerre. Rydlandsaga har heile tida våre eit nytta område til tur og bading av innbyggjarar frå Øvrebygda/Dåfjorden og Sagvåg.

Friluftsrådet Vest har opparbeida ei parkering lenger oppe ved vegen til turar i fjellområdet. Stord/Fitjar turlag har bygd ein gapahuk oppe ved Stemnetjørna i nærområdet til p-plassen.

Medlemmer frå Dåfjorden velforening har rydda ein skogssti ned langs elva til badeplass ca. 600m. Fitjar kommune har ikkje badeplass ved sjø med tilkomst landevegen. Med Stord og Fitjar kommunar som medlemmer i Friluftsrådet Vest, og eit samarbeid med Stord/Fitjar turlag og Dåfjorden velforening er det håp om å få til eit allsidig kulturhistorisk friluftsområde.

Forslagsstillars kommentar: Sjå kommentar til punkt 4.

8. Hordaland fylkeskommune

Kulturminne

Vi gjer merksam på pkt. 2 i dei regionale retningslinene i fylkesdelplan for kulturminne der dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Kulturminneinteressene må i det vidare planarbeidet omtalast særskilt som eige tema, eller som eige vedlegg. I dette må det inngå omtale av kvart kulturminne og vurdering av verneverdi. Her er det viktig å få fram ikkje berre fornminne og bygningar/bygningsmiljø, men og steingardar, gamle ferdselsårer, utmarksminne, tekniske kulturminne, kulturlandskap m.m. Planar på offentleg høyring, som ikkje har tilfredsstillande dokumentasjon om kulturminne, kan bli returnert.

Nyare tids kulturminne.

Det er kjent fleire nyare tids kulturminne i eller i tilknytning til planområdet. Det er mellom anna kjent ein SEFRAK-registrert bygning ved Tinnselva som ligg innanfor planområdet.

Automatisk freda kulturminne

Det er ikkje kjent automatisk freda kulturminne innanfor det aktuelle planområdet. Ut frå topografi og høgde over havet finn me likevel at det kan vera potensial for funn av automatisk freda kulturminne i området. Me finn det difor naudsynt å gjennomføra ei kulturhistorisk synfaring av del aktuelle arealet. Ved synfaringa vil ein ta stilling til kor vidt det er naudsynt med ytterlegare undersøkingar i form av ei arkeologisk registrering for å oppfylla undersøkingsplikta etter § 9 i Kulturminneloven. Det er ofte føremålstenleg å få området registrert før planen er ferdig utforma for å kunne ta omsyn til eventuelle konfliktar med automatisk freda kulturminne.

Marine kulturminne

Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum. Museet kjenner ikkje til kulturminne innanfor plangrensa for Fv. 545 i Stord/Fitjar kommune som kan bli direkte råka av reguleringa. Me har heller ingen indikasjonar på at området har vore nytta som ankringsstad eller hamn i eldre tid. Stadnamn som Stemmetjøm (kan peike mot eldre demning) og Kvernatjørn kan peike på at det har vore ei kvern her i eldre tid, me ser av plangrensa at vatna vert lite råka. Museet har derfor ingen merknader til reguleringa.

Det er likevel mogleg at det ligg kulturminne i det aktuelle området. Me gjer derfor merksam på at tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. Verksemda må i så fall ikkje takast opp att før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne. Vi ber også om at følgjande plantema vert lagt særleg vekt på idet vidare arbeidet:

- Landskap
- Naturmangfald
- Risiko og sårbarheit
- Strandsone
- Vassforvaltning
- Vilt og innlandsfisk

Dersom særleg vesentlege regionale interesser som kulturminne ikkje vert ivaretatt i planen, kan fylkeskommunen vurdere å fremje motsegn.

Forslagsstillars kommentar: Innspela vert teke til etterretning. Dokumentasjon av nyare tids kulturminne er omtalt i kap. 7.5. Vestland fylkeskommune har gjennomført arkeologisk registrering på gnr. 54 bnr. 3 i Fitjar kommune, og gnr. 63, 1,2,3,6,7,8 og 12 i Stord kommune i perioden 23-25 november 2015. Det vart ikkje gjort funn som kjem inn under Kulturminnelova §4. Marine kulturminne vert fylgt opp i vidare plan og anleggsarbeid jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne.

9. Reidar Kloster, 5419 Fitjar, gnr. 63, bnr. - Stord kommune, 21.8.2013

Det vert bede om opparbeiding av velteplass med plass til å snu ein tømmerbil med hengjar på vestsida av vegen ved Mjåbekkebrotet, og at det vert laga skogsavkjørsler i begge retningar. Det vert vist til avtale om slik opparbeiding frå 1974, underteikna av tidlegare vegsjef i Hordaland Josef Martinsen. Grunneigar peikar og på at det er montert autovern som hindrar tilkomst til eigedomen.

Forslagsstillars kommentar: Det er teikna inn ei parkeringsplass/velteplass i plankartet ved Mjåbrekkebrotet i samsvar med avtalen (felt S). Det er ikkje planlagt rekkverk, slik at det ikkje bør være problematisk å kome med skogsmaskinar/anleggsmaskinar.

10. Karen E. Rydland Sæbø, Rydland, 5419 Fitjar, gnr. 54, br.nr. 3, 22.7.2013.

Det er svært viktig at ikkje tilhøva for drifta av skogen ved sida av den aktuelle

vegstrekingen vert dårlegare. Pr. i dag er det 4 stader på den aktuelle strekinga det er tillaga slik at det er råd å køyre ut av vegen i tillegg til den gamle saga.

Omtrent rett overfor saga, på motsett side av vegen, blei det ved vegutbetring på 70-talet laga til svært god avkøyrsl som løyser ut svært mykje av skogen vest for vegen. Moglegheit for avkøyrling til denne skogen må det framleis vera. Denne avkøyrsla vert i dag lite nytta, men ein stor del av skogen i det aktuelle området vart planta etter drift på 70-talet og såleis nærmar det seg aktivitet her på nytt.

Vidare er det litt lengre oppe avkøyrsl på austsida av vegen. Denne avkøyrsla går inn til parkeringsplass som friluftsrådet har laga til og velteplass for tømmer. Denne skogsvegen går til ein ganske stor del av skogen for alle eigarane på Rydland. Dette tilseier at også her må det vera høve til avkøyrling i framtida. Denne vegen soknar til område med store granplantingar som vert hogstmodne om nokre år.

I tillegg til dette er det på to stader laga til på ein enkel måte slik at ein kan komma seg ut i skogen med traktor.

Eg vil også nemna omsynet til den gamle og verneverdige saga. Ho vart restaurert i 1996 og er i dag i god stand. Ho er medrekna blant turistmål i Fitjar og har ein del besøk av turistar.

Det er difor viktig at ho ikkje vert øydelagd og framleis er tilgjengeleg frå vegen. Skal ein framleis kunna nytta henne til demonstrasjonar og liknande må det sjølvstøtt vera råd å få tømmer inn til henne. I dag fungerer ho og som parkeringsplass for dei som nyttar opparbeidd gangsti ned til sjøen langs nordsida av elva.

Forslagsstillars kommentar: Dei aktuelle avkøyrslane er ikkje markert på plankartet. Ved saga er kurvaturen på vegen haldt nær eksisterande veg, slik at avkøyrsl her kan truleg gjennomførast. Dette må avtalast med Fylkeskommunen i seinare fase. Elles vil det vere mogleg å køyre inn til parkeringsplassen som er nemnd.

11. Noregs Vassdrags og energidirektorat (NVE)

NVE oppmodar om å legge opp til ein arealbruk som ikkje opnar for inngrep i vassdrag.

Dersom planen inneber inngrep i vassdrag må NVE vurdere inngrepa etter vassressurslova i samband med planarbeidet. Det må difor gjerast greie for om det er knytt ålmenne interesser til vassdraget, og korleis inngrepet påverkar desse ålmenne interessene. Som

døme på ålmenne interesser kan nemnast fiskens frie gong, ålmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapleg interesse, kultur og landskapsomsyn, jordvern, omsyn til flaum og skred osb. Det bør også gjerast greie for eventuelle avbøtande tiltak for å redusere konsekvensar for ålmenne interesser. NVE rår til at arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag, jf. PBL §12-5 nr 6, vert nytta til å merke vasstreng og kantsoner. Elv/vatn med kantsone kan regulerast til "Natur og friluftsliv". Vi syner til vassressurslova §11 om kantvegetasjon. Breidda på vegetasjonsbeltet kan fastsettast i reguleringsplanen.

Forslagsstillars kommentar: I planarbeidet har ein søkt å unngå inngripen i vassdrag.

Det er gjort undersøkingar og registreringar av anadrom fisk i løpet av sesongen 2016, utan funn. Det same gjeld elvemusling. Arealbrukskategorien «Bruk og vern av sjø og vassdrag», jf. PBL §12-5 nr. 6 vert nytta for å markere vasstreng og LNFR + omsynssone for å sikre kantsoner langs vassdraget. Då det ikkje kan utelukkast at anadrom fisk går opp i vassdraget vert det stilt krav om miljøoppfølgingsplan i prosjekteringsfasen, som skal sikre at siltgardin vert nytta for å beskytte vassdrag mot finstoff og at anleggsarbeid/sprenging skal unngåast når plommeyngel går opp. Sjå elles føresegn §§ 2.6, 4.1 og 6.

11.2 Merknadar til melding om utviding av plangrense

1. Statsforvaltaren i Vestland

Ønskjer at ein gjer ei ny vurdering av krav om konsekvensutgreiing. Det må uansett gjerast greie for kva verknader planen har for miljø og samfunn.

Det må utarbeidast ei ROS-analyse for planen. Risiko- og sårbarheitstilhøve skal merkast med omsynssone i plankartet, og krav til tiltak skal gå fram av planføresegna.

Planer skal fremme helse i befolkninga og motverke sosiale helseforskjellar. Det skal gjerast ei vurdering av konsekvensar for folkehelsa i all planlegging.

Delar av planområdet er kartlagt som særskild viktig friluftsområde. Det må gjerast vurderingar rundt planens verknad for friluftsliv.

Reguleringsplanen bør vise støysonekart.

Statsforvaltaren viser til naturtypar som er registrert i planområdet. Vurderingar av verknader for naturmangfald må følgje planforslaget.

Moglege interessekonfliktar for landbruk må handsamast i planarbeidet. Verkemiddel for å redusere klimagassar og sikre effektiv energibruk skal innarbeidast om mogleg. Medverknad, særleg for barn og unge, må leggast til rette for.

Forslagsstillars kommentar: Det vart varsla utviding av planområdet med bakgrunn i behov for meir areal for å få plass til ei god linjeføring. Etter at varsel blei sendt ut, vart det avklart at det likevel ikkje var naudsynt med

utvidinga. Fylkeskommunen held seg til kommunens vurderingar om konsekvensutgreiing og verknader for miljø og samfunn er omtalt i kapittel 7.

ROS-analyse følgjer planen. Folkehelse er vurdert i kapittel 7.7.

Forhaldet til friluftsliv er omtalt i kapittel 7.8. Landskapspåverknad er omtalt i kapittel 6.7 og 7.3.

Oppgraderinga av vegen har ikkje nokon verknad for støy i området, og støysonekart er derfor ikkje vist i planen.

Naturmangfald er omtalt og vurdert i kapittel 5.4 og 7.4.

Elles vert innspela tatt til orientering.

2. Torhild og Odd Jarle Aamodt

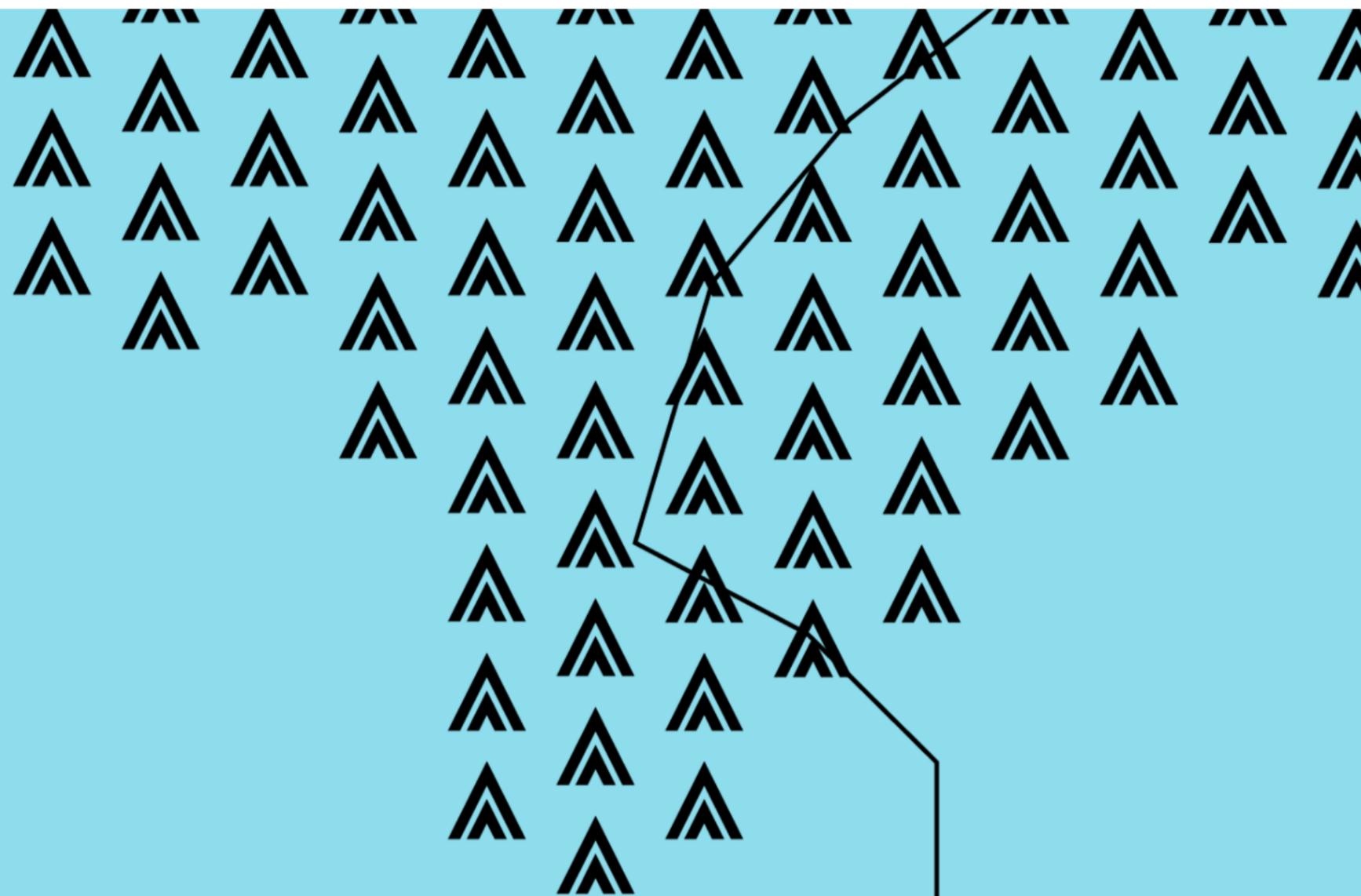
Innsendar lurer på kvifor plangrensa må utvidast – råkar deira eigedom og bruken av den. Når og kor lenge er det planlagt arbeid? Ønskjer opplysningar om kor mykje vegen skal utvidast, og kor.

Forslagsstillars kommentar: Bakgrunnen for varselet var behov for meir areal for å få plass til ei god linjeføring. Teikningar av veg og evt. påverknad for innsendars eigedom er vist i plankartet.

3. Håkon Rydland Sæbø

Innsender viser til tuftene etter den store saga i Dåfjorden og at fleire har ønska å restaurere denne for å formidle korleis skogen blei drive tidlegare. Ønsker ei god tilkomst til dette området, og ei god parkering nede ved Kvernatjørna. Det kan komme skjeringar på vestsida av vegen. Innsender ønskjer å komme til skogen som er att på vestsida av vegen når vegen er oppgradert. Ein veg ned til Kvernatjørna vil hjelpe på dette.

Forslagsstillars kommentar: Det er førebels ikkje planlagt nokon veg mot Kvernatjørna, men deler av området er satt av til riggområde og annan veggrunn. Ein er ikkje komme langt nok i prosjektet til å vurdere kvar evt. veger i anleggsfasen skal gå. Sjølve Kvernatjørna er ikkje ein del av planområdet.



Vestland
fylkeskommune