



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planforslag



Niras Norge AS

Planbeskrivelse

Rv 426 Nyåskaiveien - Eigerøy bru

Planid: 19820004-03

Kommune: Eigersund

Drift og vedlikehold vest
Plan og utbygging vest 2
11.11.2021

Sammendrag

Statens Vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for ny gang- og sykkelveg langs rv. 426 Hovlandsveien (tidligere rv. 42). Hovlandsveien er eneste innfartsåre til sørlige del av Eigerøya. Her er det lokalisert mye næring, som medfører stor virksomhetstransport. Fortauet langs Hovlandsveien har varierende bredde, i snitt rundt 1,3 meter bredt. Strekningen oppleves som noe utrygg for gående og syklende.

I 2015 ble det vedtatt reguleringsplan for en gang- og sykkelløsning på vestsiden av Hovlandsveien, men grunnet utfordringer som oppstod i prosjekteringen ble prosjektet skrinlagt. Ny reguleringsplan legger opp til en gang- og sykkelveg på østsiden/sjøsiden fra Nyåskaiveien til Eigerøy bru. Bredden på ny gang- og sykkelveg varierer mellom 2,5 og 3,0 meter.

Innhold

Sammendrag	1
1 Innledning	4
1.1 Planområdet.....	4
<i>1.1.1 Trafikkforhold nøkkeltall</i>	<i>4</i>
1.2 Bakgrunn for planarbeidet	5
1.3 Formål med planen	5
1.4 Hensikten med planen.....	5
1.5 Premisser.....	6
1.6 Forutsetninger	6
1.7 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	6
2 Planprosess.....	7
<i>2.1.1 Medvirkning.....</i>	<i>8</i>
<i>2.1.2 Varsel om oppstart</i>	<i>9</i>
3 Rammer og premisser for planarbeidet	10
3.1 Overordnede planer.....	10
<i>3.1.1 Nasjonal transportplan</i>	<i>10</i>
<i>3.1.2 Utviklingsplan for Rogaland – Regional planstrategi 2021–2024.....</i>	<i>10</i>
<i>3.1.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023.....</i>	<i>10</i>
<i>3.1.4 Nasjonal sykkelstrategi 2014– 2023.....</i>	<i>11</i>
<i>3.1.5 Regionalplan for Dalane 2019 – 2030.....</i>	<i>11</i>
<i>3.1.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føring.....</i>	<i>11</i>
3.2 Planstatus for området	12
<i>3.2.1 Kommuneplan</i>	<i>12</i>
<i>3.2.2 Reguleringsplaner.....</i>	<i>13</i>
<i>3.2.3 Reguleringsplan under arbeid.....</i>	<i>15</i>
3.3 Annet.....	16
4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	17
4.1 Arealregnskap.....	17
4.2 Gang- og sykkelvei	17
4.3 Kjørevei	21
4.4 Anlegg for kollektivtrafikk	21

4.5	Fravik fra vegnormal.....	22
5	Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget	23
5.1	Trafikkforhold og trafiksikkerhet	23
5.1.1	Ulykkessituasjon og trafiksikkerhet	23
5.1.2	Gang- og sykkeltrafikk	23
5.1.3	Avkjørsler	25
5.1.4	Parkeringsplasser	25
5.1.5	Kollektivtilbud	26
5.2	Arealbruk – tilstøtende arealer og planer	27
5.3	Teknisk infrastruktur.....	28
5.3.1	Vann- og avløpsnett.....	28
5.3.2	Kabler og ledninger	30
5.4	Landskap	31
5.1	Friluftsliv/ by- og bygdeliv	32
5.2	Kulturarv.....	34
5.3	Naturmangfold.....	34
5.4	Forurensing	36
5.5	Grunnforhold og topografi.....	36
6	Gjennomføring av forslag til plan.....	39
6.1	Framdrift og finansiering	39
6.2	Anleggsgjennomføring og trafikkavvikling	39
6.1	Anlegg- og riggområde.....	40
6.1	Massehåndtering	40
6.2	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	40
6.3	Innspill til Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	41
7	Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS-analyse).....	42
	Vedlegg	43

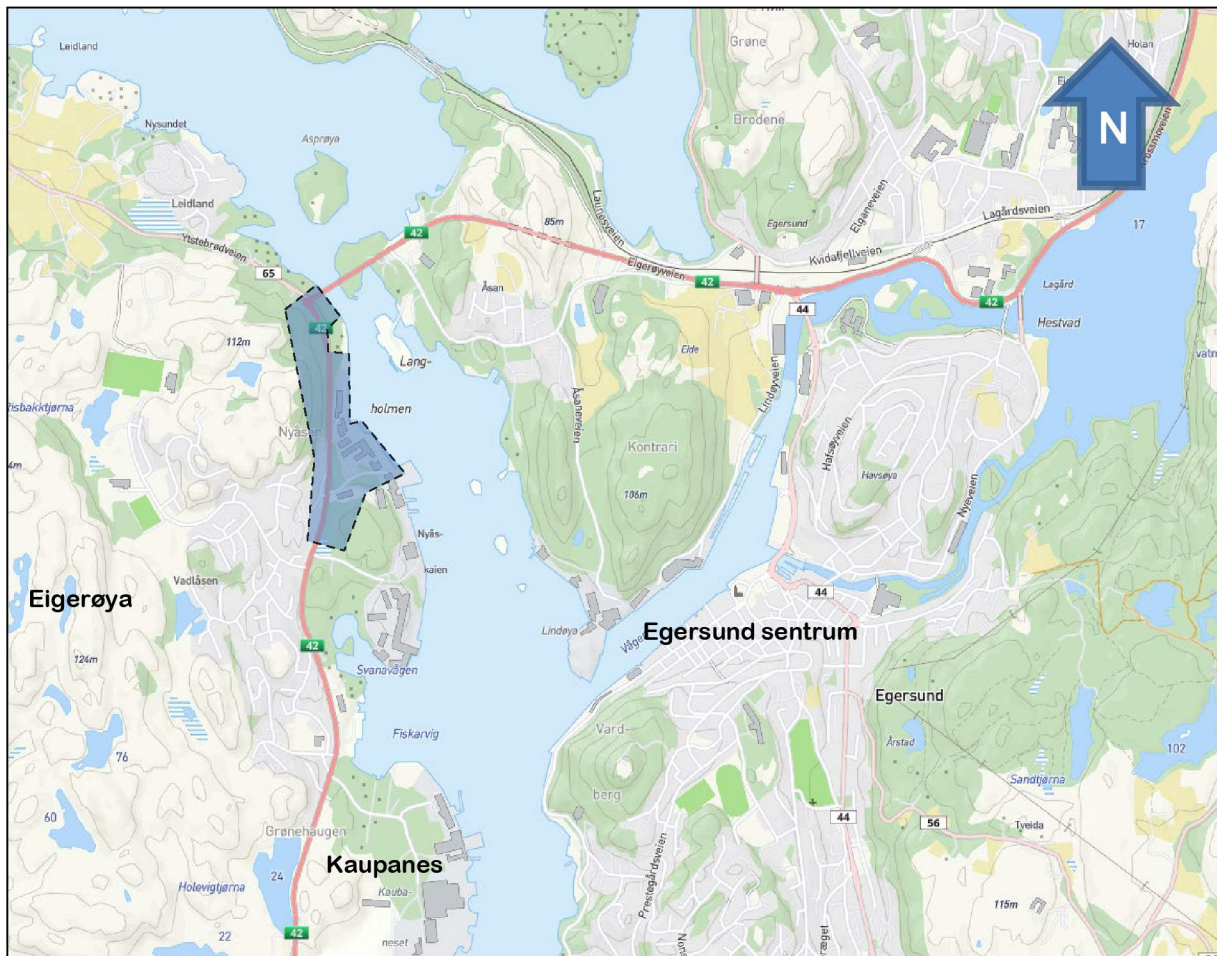
1 Innledning

1.1 Planområdet

Planområdet omfatter riksvei 426 Hovlandsveien (tidligere Rv 42) fra Nyåskaiveien til Eigerøy bru og befinner seg på Eigerøya, nordvest for Egersund sentrum, i Eigersund kommune. Veistrekningen er omtrent 750 meter lang.

Riksveg 426 inngår i hovedvegnettet i Dalane, og forbinder Eigerøya og Egersund til Europavei 39. Veien er særlig viktig for de regionale næringsinteressene.

Avstanden fra planområdet til Egersund sentrum er ca. 3 km, altså innenfor grei sykkelavstand.



Figur 1: Oversiktskart – Varslet planområde vises i blått. Hentet fra kommunkart.no.

1.1.1 Trafikkforhold nøkkeltall

- Trafikkmengden (ÅDT) langs Hovlandsveien er 5450 (tall fra 2018).
- Trafikkmengden for tunge kjøretøy er 7 %.
- Fartsgrensen er 50 km/t.
- Eksisterende vegbredde er omtrent 6,5 meter.
- Sykkeltrafikk: ca 30 syklistere i timen i makstimen i morgen- og ettermiddagsrushet
- Døgnetrafikk på om lag 150–200 syklistere i sommerhalvåret.



Figur 2: Oversikt over strekningen med varslet planområde.

1.2 Bakgrunn for planarbeidet

På strekningen Nyåskaiveien til Eigerøy bru er det i dag kun et smalt fortau på østsiden av Rv 426 Hovlandsveien. Med hensyn til sikkerhet, trygghet og fremkommelighet er det et lite attraktivt tilbud til mange trafikanter og en dårlig løsning for syklister.

I 2015 ble det vedtatt en reguleringsplan (planID 19820004-02) som legger opp til en gang- og sykkelveg som går langs vestsiden av Hovlandsveien. Under prosjektering oppstod det forhold som medførte at den vedtatte planen ikke var gjennomførbar.

Prosjektet måtte da vurdere nye løsninger. I 2018 ble det utarbeidet en mulighetsstudie hvor forskjellige løsninger for gående og syklende ble vurdert langs strekket. Anbefalinger fra studiet ble lagt til grunn i videre planarbeid. Det ble først jobbet med et planforslag med 3,5 meter bredde på G/S-veien. Denne løsningen viste seg å være svært kostbar og teknisk krevende å utføre. Planforslaget ble derfor justert til en noe enklere løsning med 2,5 og 3,0 meter bredder på G/S-veien. Planen legger nå opp til en gang- og sykkelvei på østsiden av Hovlandsveien.

1.3 Formål med planen

Formålet med planen er å sikre arealer for gang- og sykkelvei langs Hovlandsveien, fra Nyåskaiveien til Eigerøy bru.

1.4 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende langs strekningen.

1.5 Premisser

- Minimum ett kjørefelt på Hovlandsveien skal holdes åpent i anleggsfasen. Det tillates stenging av vegen i korte perioder ved behov.

1.6 Forutsetninger

Følgende forutsetninger legges til grunn i prosjektet:

- Godkjent plan (planID 19820004-02) må tilbakeføres eller oppheves.
- God og trafikksikker løsning for myke trafikanter (gående og syklende).
- Planen tilpasses eksisterende vegnett og gang- og sykkelnett.
- Planen omfatter ikke tiltak på eksisterende kjørevei, den beholder samme standard som i dag.
- Reguleringsplan skal være romslig slik at det er handlingsrom ved prosjektering og bygging.

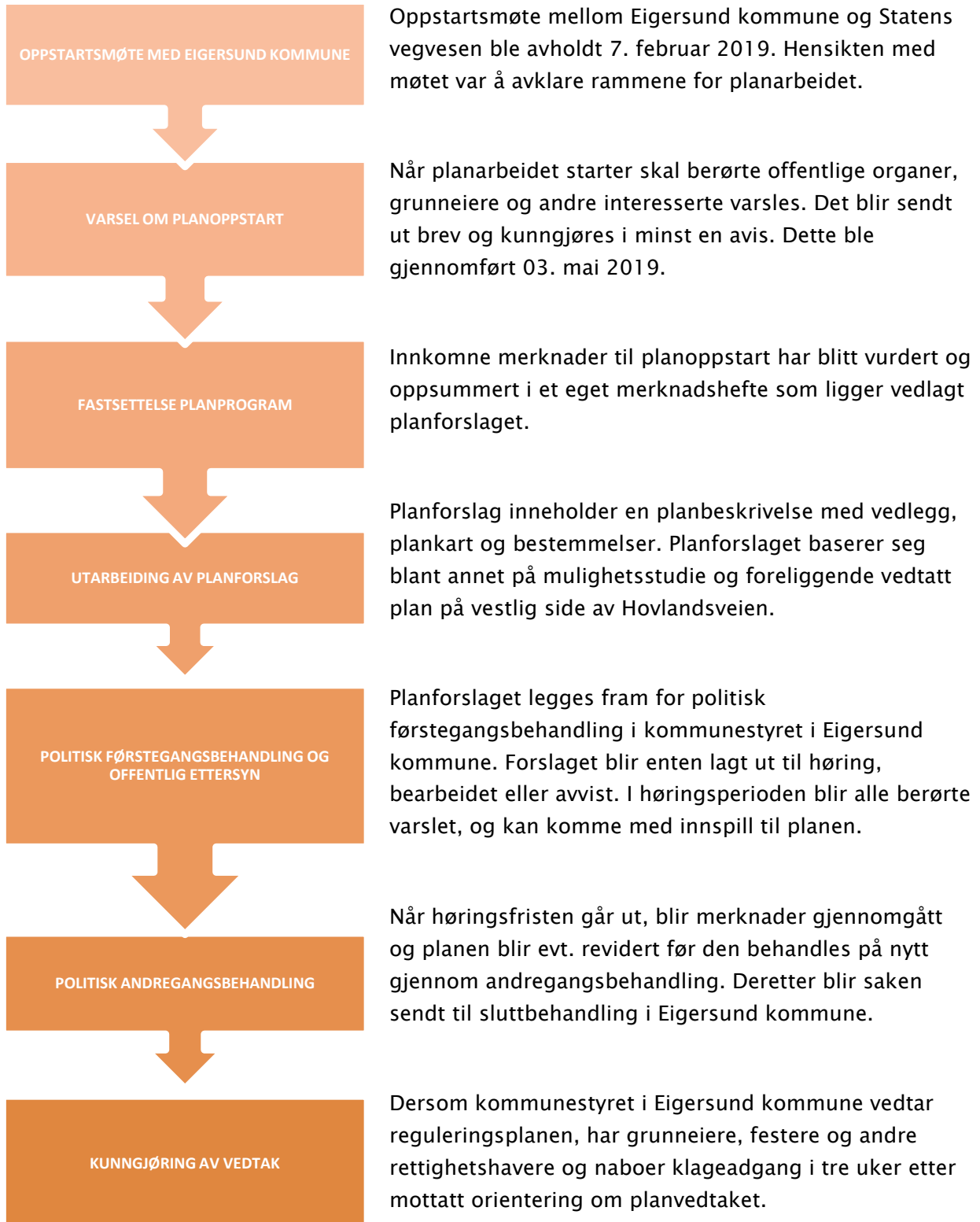
1.7 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Statens vegvesen og Eigersund kommune har vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning, da tiltakene ikke inngår i Vedlegg I (jfr. § 6 bokstav b) eller i Vedlegg II (jfr. § 8 bokstav a). Omfanget av tiltakene vurderes som lavt, og vil i sum ikke ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jfr. § 10.

Selv om planen ikke utløser konsekvensutredning, kreves det at virkninger av planen skal belyses. Dette skal gå frem av planbeskrivelsen som har som formål å synliggjøre virkninger planen kan få for berørte parter, interesser og viktige hensyn, og det vil være tilstrekkelig med en kvalitativ vurdering og beskrivelse av virkningene for miljø og samfunn.

2 Planprosess

Utarbeidelse av reguleringsplan er et krav i plan- og bygningsloven § 12. Saksgangen i planprosessen ved utarbeidelse av reguleringsplanen er vist i figur 3.



Figur 3: Saksgang i en plansak.

Endelig vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. plan- og bygningsloven § 1-9, jmfør § 12-12.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Statens vegvesen sin hjemmeside (www.vegvesen.no/Riksveg/rv42hovlandsveien).

Etter førstegangsbehandlingen vil Eigersund kommune være ansvarlig for annonsering og utsendelse av planforslaget til høring og offentlig ettersyn. Grunneiere, rettighetshavere, offentlige instanser og interesserorganisasjoner med videre vil få skriftlig beskjed om dette. Høring og offentlig ettersyn blir varslet med annonse i avis. Planforslaget vil være tilgjengelig på Eigersund kommune og Statens vegvesen sine nettsider. Innkomne merknader til planforslaget i høringsperioden oppsummeres. Planforslaget kan bli revidert som følge av merknadene.

2.1.1 Medvirkning

Planprosessen skal gjennom planarbeidet sikre åpenhet og tilgjengelig medvirkning som inviterer til offentlig innsikt og debatt knyttet til vurderinger og faktagrunnlag.

Medvirkning har blitt ivaretatt gjennom muligheten til å komme med innspill og merknader til varsel om oppstart. Det har blitt vurdert at det ikke var behov for informasjonsmøte i forbindelse med oppstartsvarsel. Det kan bli aktuelt å holde informasjonsmøte når planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn.

Det har vært dialog med noen grunneiere som har henvendt seg til Statens vegvesen med spørsmål underveis, på e-post, i møter og per telefon underveis i utarbeidelsen av planforslaget.

Statens vegvesen og Eigersund kommune søker å gi kontinuerlig informasjon om planarbeidet, slik at alle parter får god innsikt i planprosessen, foreslåtte løsninger og mulige konsekvenser.

Det har også vært tett dialog mellom Statens vegvesen og Eigersund kommune under utarbeidelsen av dette planforslaget.

26. april 2019 ble det avholdt møte med offentlige og private interessenter hvor hovedhensikten med møte var å informere om prosjektet og vurdere løsninger for stenging av Hovlandsveien.

2.1.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt ut til grunneiere, naboer og andre interessenter 03. mai 2019. Varselet ble også gitt ved annonse i Dalane Tidende.

Det kom inn tre merknader som har blitt vurdert og oppsummert. Nedenfor følger et sammendrag av merknadene fra offentlige og private.

Tabell 1: Sammendrag fra merknadsbehandlingen.

Avsender	Oppsummering av merknad
Folkehelsekoordinator i Eigersund kommune	Anbefaler å bruke begrepet «gang- og sykkelløsning» fremfor «gang- og sykkelveg». Foreslår sykkelveg med fortau der syklende og gående er skilt. Eksisterende løsning oppleves som utrygg. Utbedring av strekningen vil gi forventet økning i antall syklende, noe som også er et mål i kommunen (øke sykkelandelen). Det må unngås systemskifter mellom Eigerøy bru og ny løsning langs Hovlandsveien. Kryssing av Hovlandsveien bør være planfritt.
	Kommentar: Statens vegvesen har i samarbeid med konsulent vurdert gang- og sykkelveg i ulik bredde (2,5 – 3,5 meter) opp mot sykkelveg med fortau (5 meter). På grunn av svært krevende terreng og anleggstekniske forutsetninger ble det konkludert med at gang- og sykkelveg på 2,5 – 3,0 meter er den løsningen som gir mest for pengene og som er realiserbar i dette prosjektet. Det legges opp til én kryssing av Hovlandsveien i plan.
Fylkesmannen i Rogaland	Strekningen kommer ikke i konflikt med sektorens interesser. Påpeker viktigheten med god landskapstilpasning, og at overgangen til Vadlaåsen må sikres på en god måte.
	Kommentar: Statens vegvesen tar merknaden til orientering.
Vidar Hellegård	Forslår å legge ny veg på vestsiden av eksisterende veg i svingen i nordlig ende av Hovlandsveien. Lurer på om det er planlagt støytiltak langs strekningen.
	Kommentar: Gang- og sykkelveien legges på østsiden/sjøsiden av veien. En løsning med gang- og sykkelvei på vestsiden har allerede vist seg å ikke være gjennomførbar. G/S- vegen bør ligge på samme side på hele strekningen og dessuten gi en god forbindelse videre over Eigerøy-bru uten at man må krysse kjøreveien. De planlagte tiltakene vil ikke føre til økt støy, det er ikke planlagt støytiltak.

3 Rammer og premisser for planarbeidet

3.1 Overordnede planer

3.1.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) representerer Norges transportpolitikk, hvor det overordnede og langsiktige målet er et system «som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Planen revideres hvert fjerde år, og fra 2022 vil det være en ny gjeldende NTP for 2018–2029.

Hovedmålene til NTP er å bedre framkommeligheten for personer og gods, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen¹, og redusere klimautslipp og andre negative miljøkonsekvenser. (Samferdselsdepartementet, 2016, s. 10).

Nasjonal transportplan 2022–2033 ble lagt frem 19. mars 2021.

Den nye transportplanen skal bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Regjeringen har satt fem likestilte mål som gir retning for hvordan ressursene skal brukes framover:

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

3.1.2 Utviklingsplan for Rogaland – Regional planstrategi 2021–2024

Fylkeskommunen skal utarbeide regional planstrategi i begynnelsen av hver valgperiode, jfr plan- og bygningslovens § 7. Oppgaven er å beskrive utviklingstrender i fylket, definere ønsket samfunnsutvikling, og hva samfunnsaktørene i Rogaland må gjøre for å oppnå den. Fylkestinget har vedtatt å kalle dokumentet for "Utviklingsplan for Rogaland", da dette gir et bedre bilde av hensikten med dokumentet.

Fra utviklingsplanen kan følgende utviklingsmål og innsatsområder trekkes spesielt frem som aktuelle for dette prosjektet:

- Redusere klimagassutslipp i alle samfunnssektorer i samsvar med Parisavtalen
- Byer og tettsteder der flere går, sykler og reiser kollektivt

3.1.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

Regjeringen legger fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging hvert fjerde år, og siste vedtatt plan ved kongelig resolusjon er fra 14. mai 2019. Planen skal

¹ Nullvisjonen: "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade". Vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011. Kilde: vegvesen.no/fag/fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen

fremme en bærekraftig utvikling som blant annet skal føles opp av kommuner og fylkeskommuner.

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer: å skape et bærekraftig velferdssamfunn, et økologisk bærekraftig samfunn, et sosialt bærekraftig samfunn og et samfunn som er trygt for alle. For å ta et tak i utfordringene har regjeringen bestemt at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vedtatt 14. mai 2019).

3.1.4 Nasjonal sykkelstrategi 2014– 2023

Hovedmålet for planen om Nasjonal sykkelstrategi 2014 – 2023 er at «Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reiser innen 2023». For å konkretisere hovedmålet, deles det inn i følgende delmål: 1) «Fremme sykkel som transportform», 2) «Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet», 3) «Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklister» og 4) «80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen».

Holdningsundersøkelser viser at flere sykler dersom tilretteleggingen av fysiske omgivelser bedres. At flere sykler er lønnsomt for samfunnet og enkelt individer. Som et virkemiddel vil det derfor bygges nye sykkelanlegg og tilrettelegge bedre for sykling på eksisterende trafikkarealer.

3.1.5 Regionalplan for Dalane 2019 – 2030

Regionalplan for samordnet arealbruk og transport i Dalane ble vedtatt 11. juni i 2019. Hovedmålet er at det skal være attraktivt å bo, arbeide, drive næring og reise i Dalane. Planen sier at det skal planlegges og bygges sammenhengende nett for gående og syklister i byen og de større tettstedene. Dette vil knytte sammen boligområder, sentrum, skoler og andre målpunkt. Ved å gjøre dette, vil det bidra til bedre folkehelse, by- og tettstedsutvikling, skape flere møteplasser og øke andelen miljøvennlig transport.

Riksveg 426, som Hovlandsveien er en del av, er i dag tilførselsveg fra E39 til Egersund havn som er Nasjonal Stamnetthavn og inngår i hovedvegnettet i Dalane.

3.1.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føring

Statlige planretningslinjer vedtas av Kongen i statsråd og kan gjelde for hele eller deler av landet. De konkretiserer nasjonale planleggingstema, og viser til hvordan interesser og hensyn skal ivaretas eller avveies i planleggingen.

I dette planarbeidet har følgende blitt vektlagt:

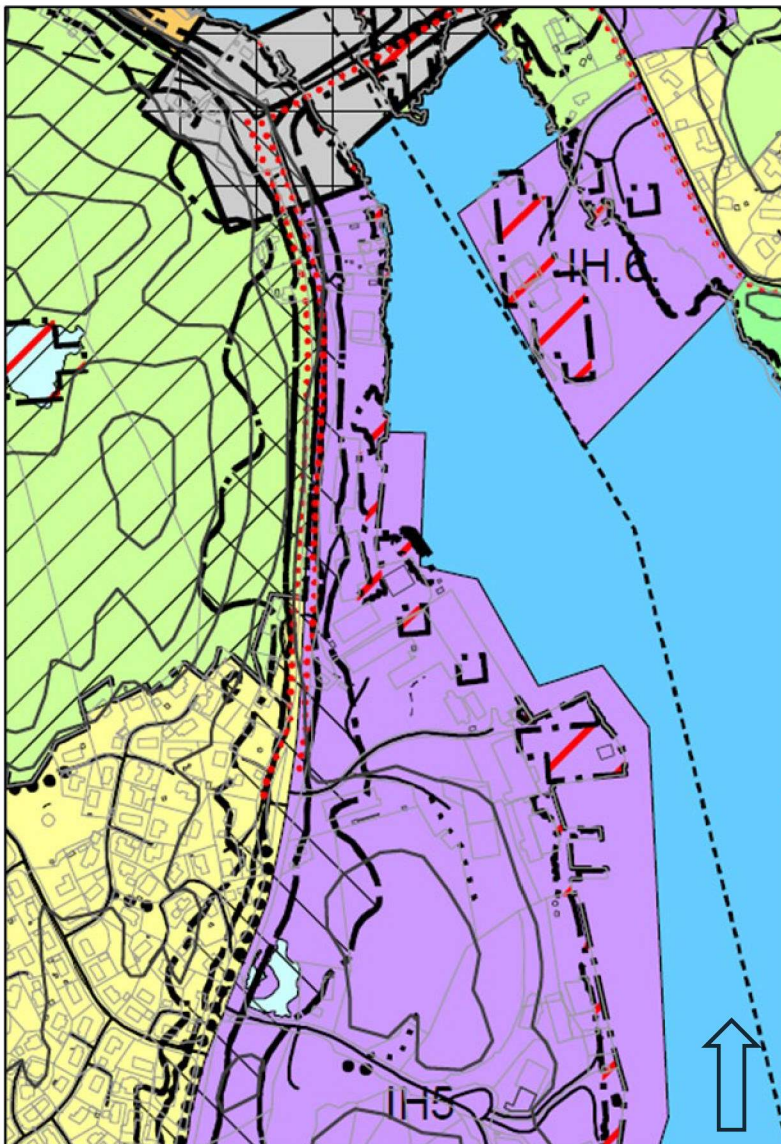
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

3.2 Planstatus for området

3.2.1 Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel for Eigersund kommune 2018 – 2030

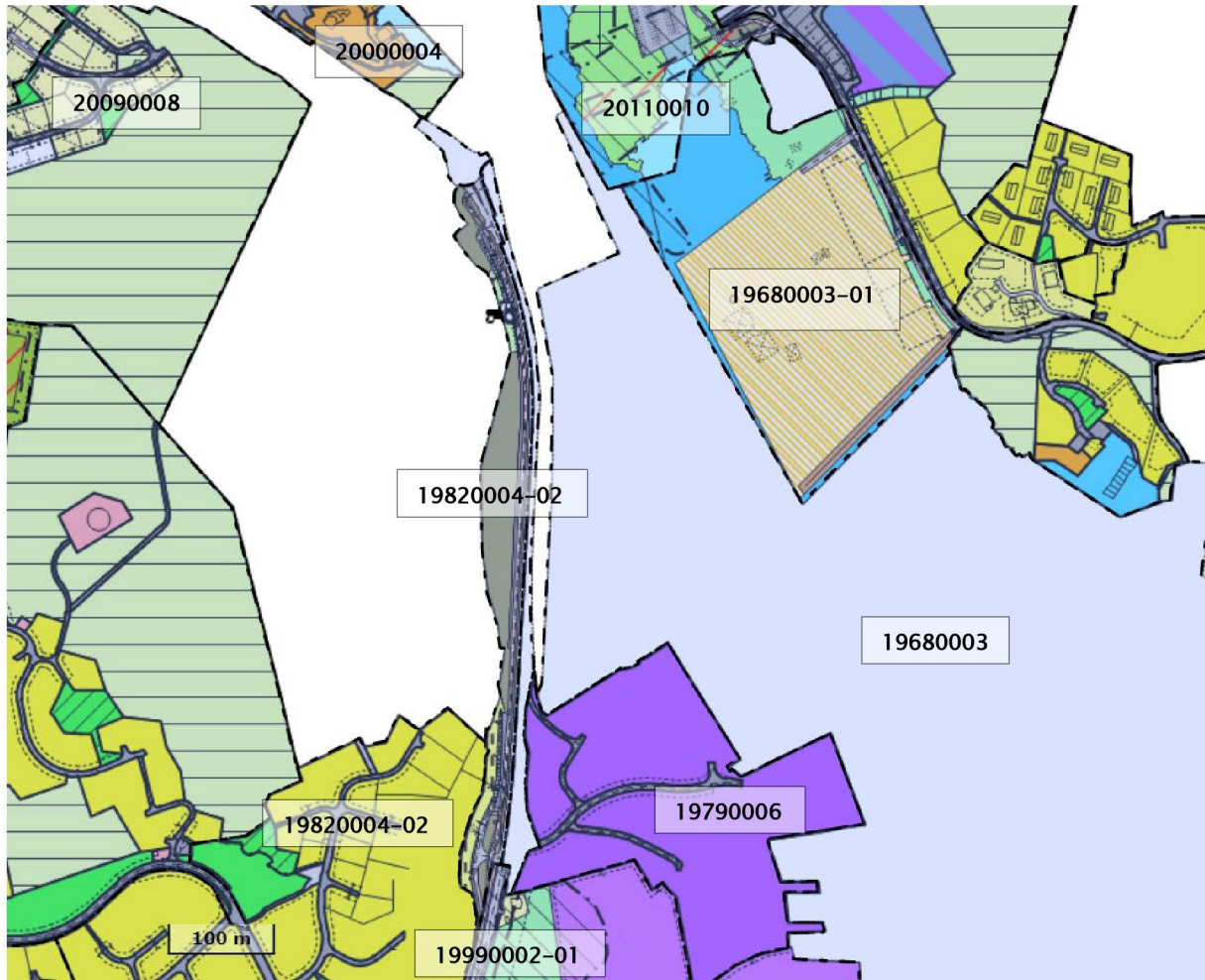
Kommuneplanen viser grå arealer for samferdsel og teknisk infrastruktur nord i planområdet (rundkjøringen til Eigerøy bru), LNFR-område (med hensynssone friluftsliv) langs vestsiden av riksvegen er vist med lysegrønn farge. Industriområde langs østsiden av veien er arealer for næringsvirksomhet og har lilla farge. I sør er det lysegule arealer for boligområde. Kommuneplanen legger opp til at fremtidig trasé for gang- og sykkel kan gå på vestsiden eller østsiden (rød prikket linje) av Hovlandsveien. Planen viser også linjer for gul og rød støvsone på begge sider av veien.



Figur 4: Kommuneplan for Eigersund kommune, 2018-2030

3.2.2 Reguleringsplaner

Det finnes en rekke reguleringsplaner som enten er vedtatt eller under utarbeidelse langs planområdet. Oversikt over planene kan ses i figur 5.



Figur 5: Reguleringssituasjonen juli 2021. (geoinnsyn3.nois.no).

De reguleringsplanen som har særlig betydning for området er:

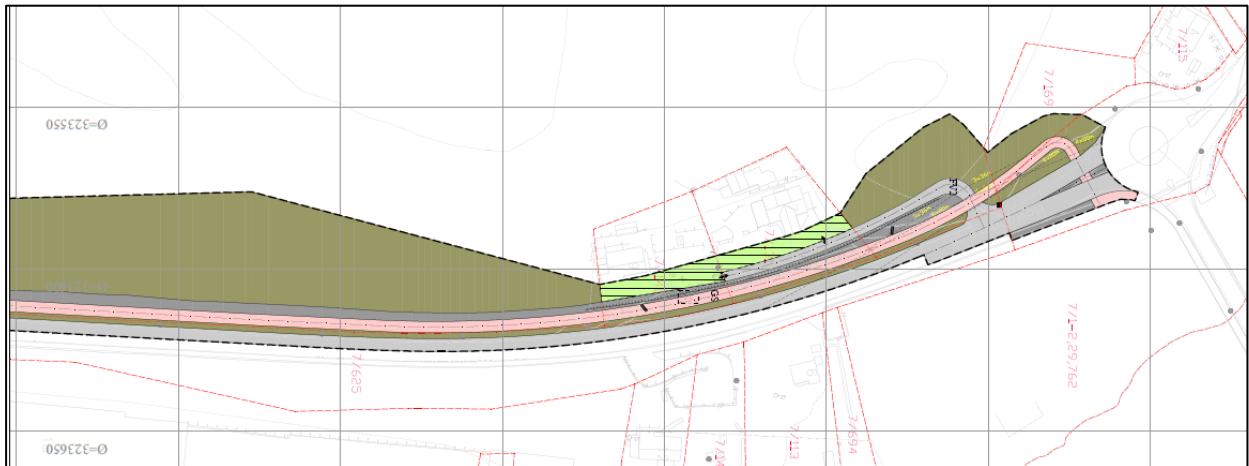
a) G/S-veg langs rv. 42 Hovlandsveien, 19820004-02

Den vedtatte reguleringsplanen langs Hovlandsveien, fra 24.04.2015, legger opp til en gang- og sykkelveg som følger Hovlandsveien på vestsiden.

I forbindelse med behandling og vedtak av ny plan for gang- og sykkelveg må gjeldende plan oppheves i sin helhet. Formål som ikke blir dekket av ny plan tilbakeføres til status før regulering (uregulert eller tidligere regulerte formål). Formål satt av i kommuneplanen vil gjelde.



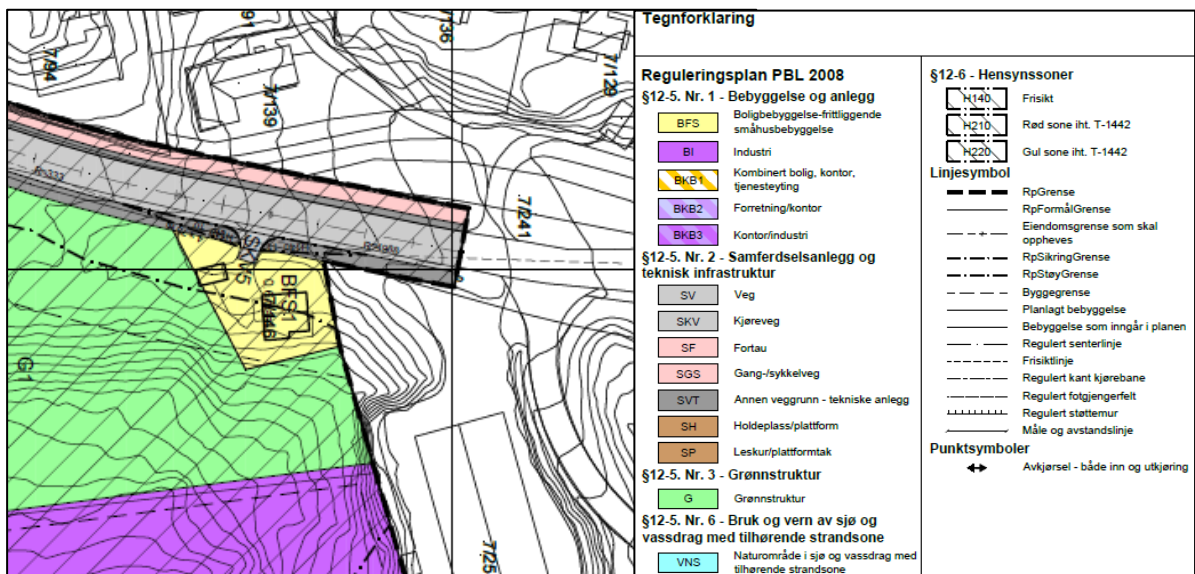
Figur 6: Utlipp fra vedtatt reguleringsplan fra 2015.



Figur 7: Utlipp fra vedtatt reguleringsplan fra 2015.

b) Svanavågen Industriområde, 19990002-01

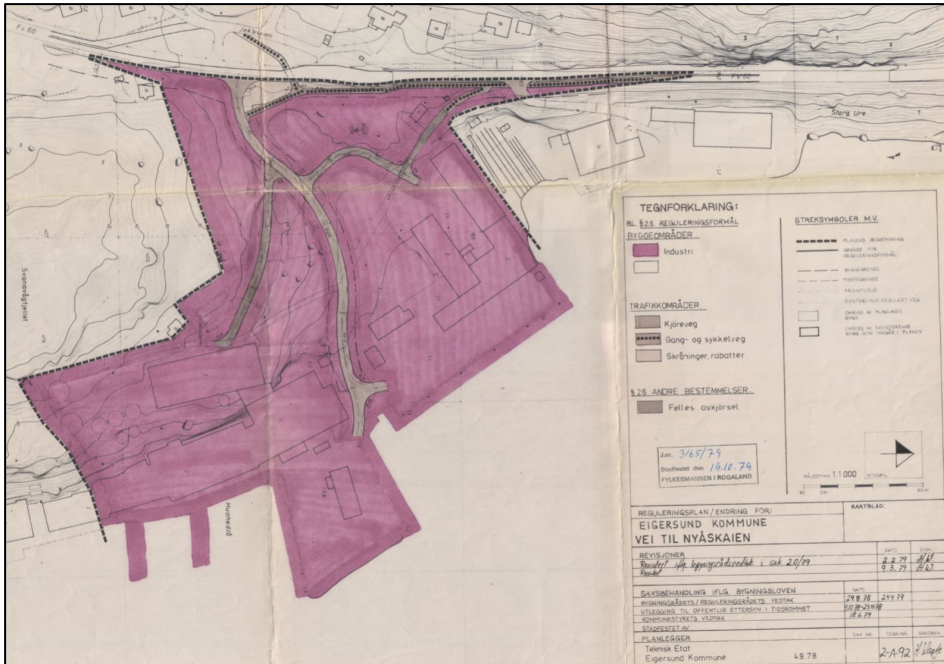
Reguleringsplan vedtatt 18.12.2017. Gang- og sykkelvegen er ikke etablert i tråd med reguleringsplanen. Planen legger opp til kantstopp for bussene, noe som heller ikke er etablert.



Figur 8: Det må sikres en påkobling til vedtatt «Gang-/sykkelveg (rosa).

c) Reguleringsplan for veg til Nyåskaiein, 19790006

Reguleringsplan vedtatt 18.06.1979, og omfatter adkomst fra Hovlandsveien til industriområdet ved Nyåskaiveien. Området er regulert i henhold til kommuneplanens arealdel, og er i hovedsak etablert i tråd med reguleringsplanen. Felles avkjørsel til kommunalteknisk anlegg via Nyåskaiveien er ikke etablert. Avkjørsel til trafo skjer direkte fra Hovlandsveien i dag.



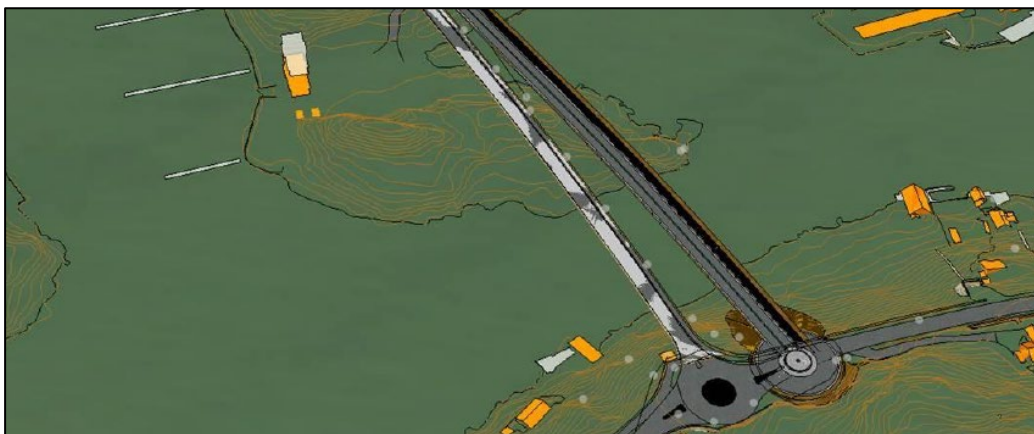
Figur 9: Utklipp fra vedtatt reguleringsplan.

3.2.3 Reguleringsplan under arbeid

Ny reguleringsplan for Eigerøy bru

Eigerøy skal få en ny bru som skal ligge på sørsiden av eksisterende bru. Forprosjektrapporten er publisert, og de skal i gang med reguleringsprosessen.

Planforslaget til gang- og sykkelløsning langs Hovlandsveien vil regulere frem til dagens Eigerøy bru.

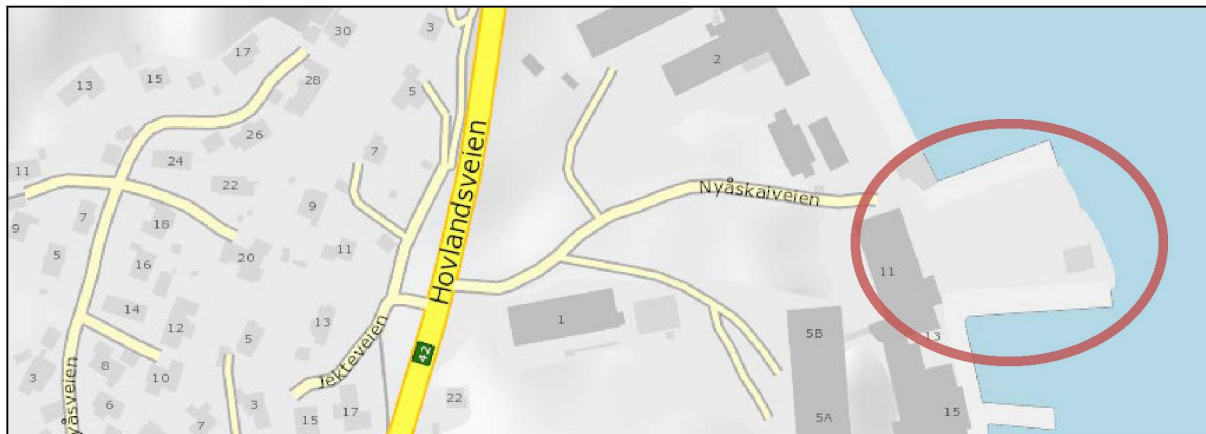


Figur 10: Utklipp hentet fra forprosjektrapporten fra juni 2018. Viser forslag til plassering av ny bru.

3.3 Annet

Tømmerkai

Tømmerkaia ligger på Kongstein i enden av Nyåskaiveien. Her skal det skipes ut nærmere 50 000 kubikkmeter med tømmer årlig fra den 70 meter lange kaien.



Figur 11: Viser plasseringen av tømmerkaien.

4 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

4.1 Arealregnskap

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1826 - Industri/lager (3)	30,7
Sum areal denne kategori:	30,7
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2001 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) (2)	1,6
2010 - Veg (4)	2,5
2011 - Kjøreveg	4,4
2012 - Fortau	0,5
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	1,7
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	0
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (3)	0,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (9)	7
2071 - Kollektivanlegg (2)	0,1
2073 - Kollektivholdeplass (2)	0,2
Sum areal denne kategori:	18,2
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	1,3
Sum areal denne kategori:	1,3
Totalt alle kategorier: 50,1	

4.2 Gang- og sykkelvei

Ny løsning for gående og syklende blir i hovedsak gang- og sykkelvei, deler av strekningen får fortau. Lengst sør blir dagens gang- og sykkelvei videreført på vestsiden av Hovlandsveien frem til eksisterende gangfelt ved kollektivholdeplasser. Fra krysset med Nyåskaiveien og nordover til Eigerøy bru legges ny gang- og sykkelvei/ fortau langs Hovlandsveiens østside. Dette er samme prinsipp som i dag.

Ny gang- og sykkelvei/ fortau vil få bredder som varierer mellom 2,5 meter og 3 meter + skulder og rekkverksrom. De ulike løsningene er nærmere forklart for hver delstrekning under. Forventet mengde gang- og sykkeltrafikk på strekningen gir ifølge håndbok N100 (tabell D.7.) et krav om bredde på 3 meter. Det er søkt og innvilget fravik for dette kravet på grunn av plassmangel og krevende terrengforhold. Ny GS- vei vil uansett være en betydelig bedre løsning sammenlignet med dagens situasjon.

Tiltaket deles inn i fire delstrekninger, hvor hver strekning vil ha en ulik utforming med tanke på bredde og avgrensning mot kjørebanelen.

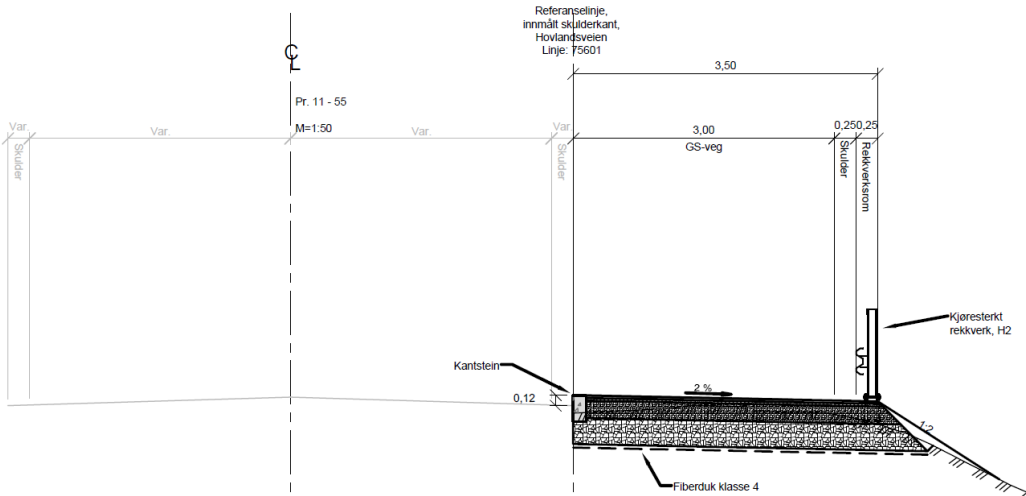
De ulike strekningene er illustrert i figuren under.



Figur 12: Aktuelle løsninger for gang- og sykkelvei

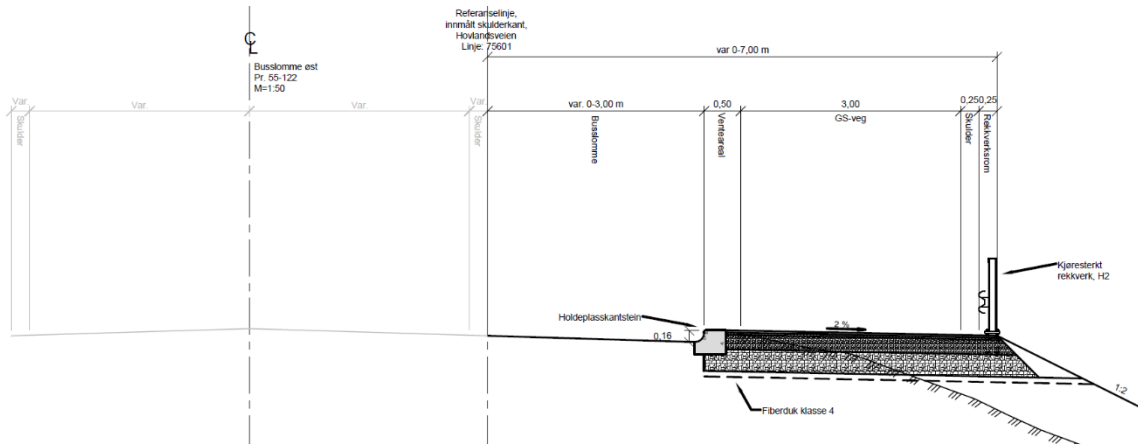
Strekning A

Strekning A er rundt 170 m lang og omfatter profil 0 – 170. Her blir det anlagt fortau med en bredde på 3, 25 m inkludert skulder og kantstein. Fortauet blir anlagt på vanlig fyllingsskråning på 1:2 og det settes opp kjøresterkt rekkverk på ytersiden mot skråningen. Fortauet blir avgrenset mot kjørebanelen av en 12 cm høy kantstein med avvisende fas.



Figur 13: Normalprofil GS-vei, strekning A

Fra profil 55–125 blir det anlagt busslomme. Fortauet blir da trukket 3 meter inn fra kjøreveien og avgrenses mot busslommen med en 16 cm høy holdeplasskantstein. Fra profil 75 – 105 vil fortauet også fungere som plattform for holdeplass. På grunn av ekstra behov for ventareal utvides fortauet med 0,5 meter til total bredde på 3,75 m. Se figur under.

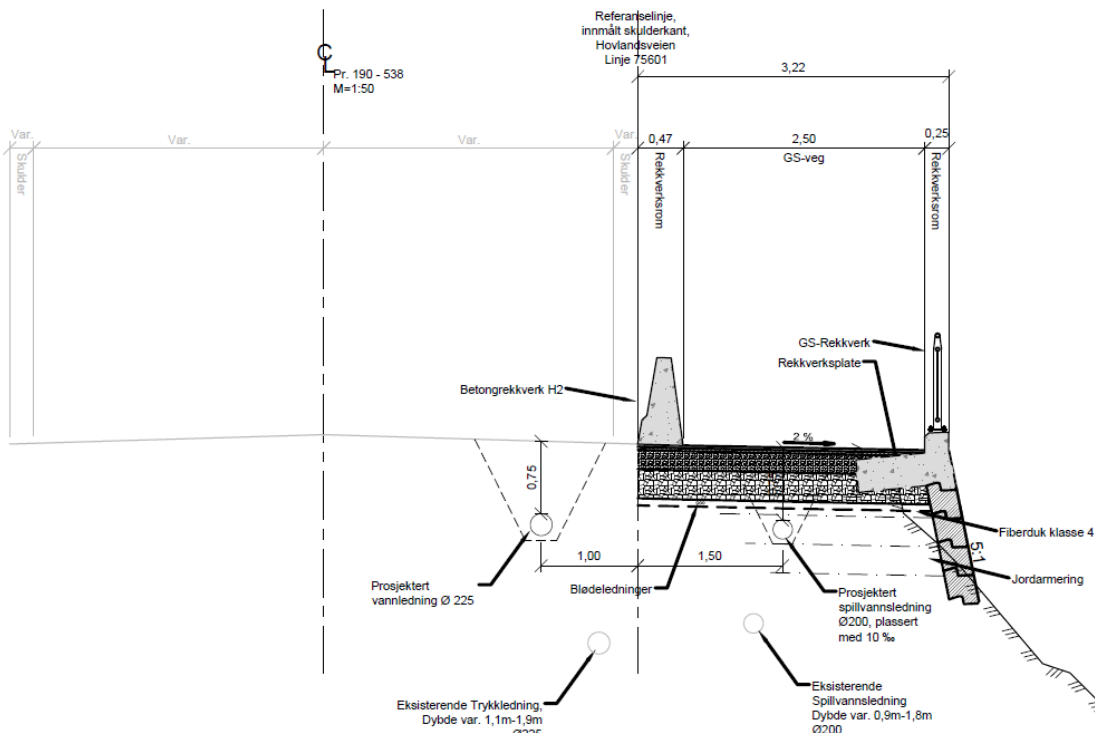


Figur 14: Normalprofil GS-vei, strekning A, Busslomme

Strekning B

Strekning B er 370 m lang og omfatter profil 170 – 540. På denne strekningen blir GS-veien anlagt med en bredde på 2,5 m. Som skille mellom GS-veien og kjørebane støpes det et betongrekkverk og på yttersiden av GS-veien settes det opp et rekkverk med minst 1,2 m høyde. Skråningen mot øst er veldig bratt på denne strekningen og høydeforskjellen opptas derfor ved å anlegge en tørrmur. Se figur under.

Betongrekkverk ble valgt som løsning mellom kjørevei og GS-vei. Det tar mindre plass enn åpen rabatt der kravet til minsteavstand er 1,5 meter + skulderbredde. Rekkverket skal ikke ha skarpe kanter inn mot GS-veien. Rekkverket kan også gi en trygghetsfølelse for gående og syklende.



Figur 15: Normalprofil GS-vei, Strekning B

4.3 Kjørevei

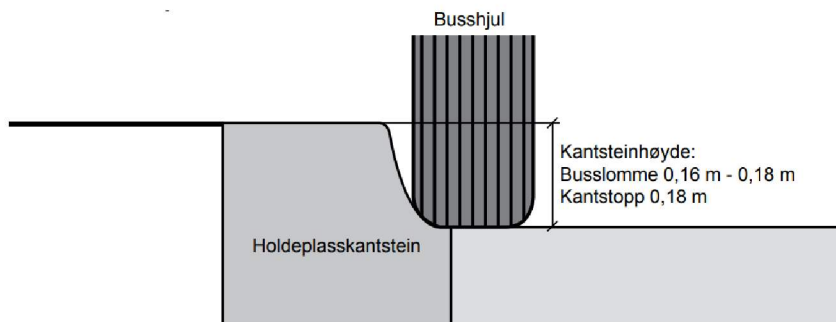
Kjøreveien skal ikke utbedres, den vil ha samme bredde og standard som i dag. Dagens bredde er ca 6,5 meter. Kjøreveien vil på store deler av strekningen bli avgrenset av et betongrekkverk mot øst der det i dag er fortauskant. Det nye rekkverket vil kunne gi en virkning av at veien oppleves smalere.

Adkomster

Eksisterende adkomster beholdes uendret bortsett fra adkomst til Trafo og VA- anlegg, som utgår. Trafikk til og fra adkomster på østsiden av Hovlandsveien må passere GS- vei/ fortau. Det etableres nedsenket kantstein mellom veien og fortauet som vil fungere som en synlig avgrensning av kjørefeltet. Det har ikke vært mulig å til å legge om noen av adkomstene innenfor prosjektets rammer. Det er ikke ideelt at trafikk må passere fortauet, men det vurderes at løsningen likevel er en forbedring av dagens situasjon. Det er to adkomster til hytter i nord og én til kaiområdet like nord for Nyåskaiveien.

4.4 Anlegg for kollektivtrafikk

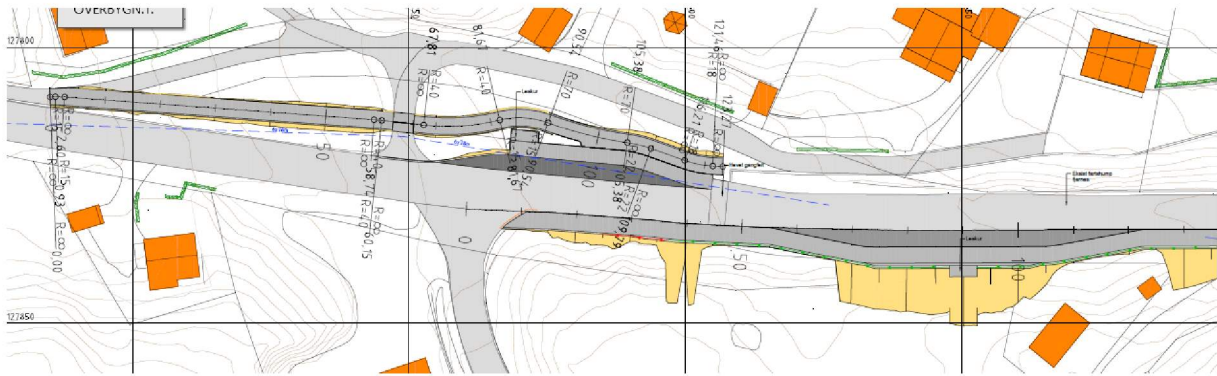
Kollektivholdeplassene ved krysset med Nyåskaiveien oppgraderes. De skal ha universell utforming og begge skal være utstyrt med leskur. Holdeplasskantstein vil gjøre det lettere for passasjerer å komme seg på bussen (se figur under). Det vil fortsatt være busslommer som i dag (ikke kantstopp).



Figur 18: Holdeplasskantstein

Holdeplassen for trafikk mot nord flyttes ca. 15 m mot nord slik at den ikke kommer i konflikt med gangfeltet. Holdeplassen utformes etter Håndbok N100 og V123 med standard som for ny veg. Dette gjør at busslommen blir lengre enn før og får en total lengde på 70 m.

Holdeplassen for trafikk mot sør flyttes litt mot sør slik at den også kommer fri fra gangfeltet. Grunnet dårligere plass på denne siden utformes holdeplassen etter kravene til utbedringsstandard, hvorav total lengden blir på 54 m. GS-vei legges bak venteeareal og leskur.



Figur 19: Vegtegnning som viser nye kollektivholdeplasser

4.5 Fravik fra vegnormal

Det er søkt til Vegdirektoratet om fravik ra Vegnormalen N100 og N101 på fire punkt. Det gjelder:

1. Redusert bredde på gang- og sykkelveg – 2,5 meter i stedet for 3 meters bredde.
2. Sikt mellom gang- og sykkelveg og avkjørsel ved ett punkt.
3. Minimumsavstand mellom kjørebane kant og rekkverk – avstanden blir lik dagens avstand mellom kjørebane kant og kantstein fortau.
4. Minimums bredde på 1,5 m trafikkdelel mellom veg og gang- og sykkelveg.

Ingen av punktene medfører forverret situasjon i forhold til dagens situasjon eller trafikkfarlige forhold. Alle fravik er godkjent. Det har også vært enighet med kommunen for standardvalget som er tatt.

5 Eksisterende forhold og konsekvenser av planforslaget

5.1 Trafikkforhold og trafikksikkerhet



Figur 20: Hovlandsveien. Foto: Statens Vegvesen

5.1.1 Ulykkesituasjon og trafikksikkerhet

Eksisterende situasjon

Det har vært to trafikkulykker med personskade i planområdet siden 2000; én i 2003 og én i 2004. Skadegraden var lettere skadet i disse to personbilulykkene. Ved ulykkestidspunktet var hastigheten på veien satt til 60 km/t. I etterkant av disse ulykkene er hastigheten redusert til 50 km/t.

Konsekvenser av planforslaget

Det har vært gjennomført TS- revisjon (forenklet gjennomgang) som del av planarbeidet. Planforslaget ble justert som følge av anbefalinger i TS-revisjonen. Det gjelder bl.a. plassering og utforming av rekkverk, best mulig siktforhold, plassering av bussholdeplasser, bredde på fortau/ GS-vei (ikke mindre enn 2,5 m). Trafikksikkerheten vurderes å være forbedret sammenlignet med dagens situasjon.

5.1.2 Gang- og sykkeltrafikk

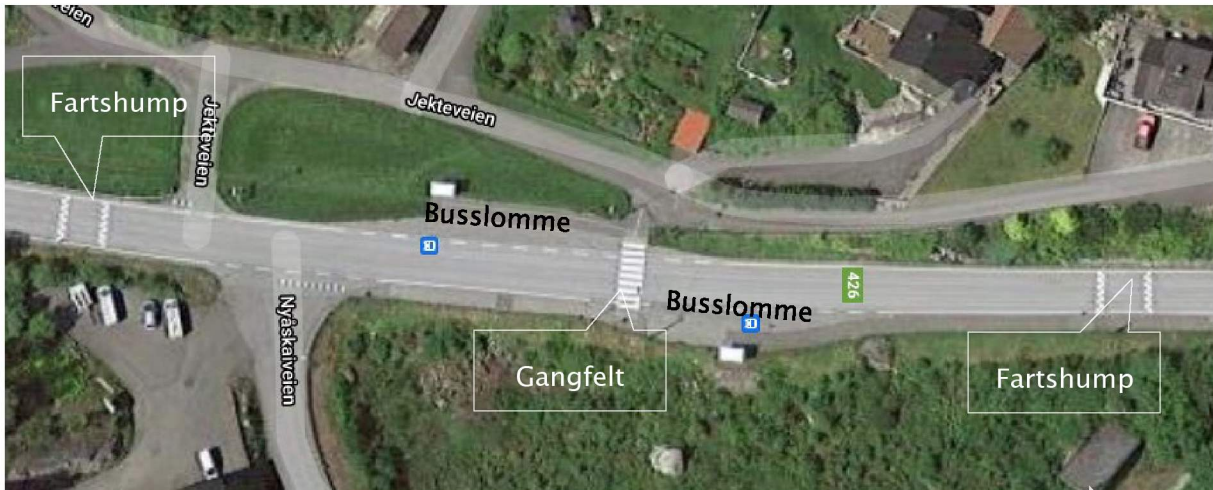
Eksisterende situasjon

Gang- og sykkeltrafikken er i hovedsak arbeidsreiser til og fra arbeidsplasser på Eigerøya. Sykkel er mye brukt og trafikken går mest sørover tidlig på morgenen og nordover på ettermiddagen. Noen ungdomsskoleelever sykler også nordover til skolen på morgenen, men de fleste tar bussen. Noen skal også til arbeidsplasser i Egersund sentrum. Dagens sykkeltrafikk er anslått til å være ca. 30 sykklister i timen i makstimen i morgen- og ettermiddagsrushet. Syklister bruker enten kjøreveien eller fortauet.

Dagens løsning for myke trafikanter er GS-vei på vestsiden av Hovlandsveien sør for planområdet og nordover frem til eksisterende gangfelt ved bussholdeplassen. Et kort stykke

følger traséen Jekteveien som er kjørbær vei. Ved bussholdeplassen må myke trafikanter krysse Hovlandsveien. Fra Nyåskaiveien til Eigerøy bru er det et fortau med varierende bredde (omtrent 1,3 meter bredt) langs østsiden av eksisterende vei.

Det finnes bare ett gangfelt, som krysser Hovlandsveien, langs planområdet. Dette er plassert slik at det går over starten og slutten på busslommene som ligger delvis sakset med hverandre. Dette er en dårlig løsning, men ikke direkte trafikkfarlig. Se figuren nedenfor. Gangfeltet er sikret med fartsreducerende tiltak: fartshumper ligger 50–60 m fra gangfeltet på begge sider.



Figur 21: Dagens situasjon ved Nyåskaiveien. Utklipp fra Google Maps

Konsekvenser av planforslaget

Fremkommeligheten på ny gang- og sykkelvei/ bredere fortau bedres betraktelig for myke trafikanter. Med et rekkverk som separerer kjøreveien fra gang- og sykkelveien, bidrar dette til økt trygghetsfølelse og trafiksikkerhet. Tiltakene kan bidra til at flere velger sykkel og gange som transportmiddel. GS-veien får en bredde på 2,5 m på det smaleste. Dette er litt smalere enn det ideelle. Syklister må senke farten når de skal passere hverandre og tilpasse farten til gående. Det smaleste partiet er imidlertid på en relativt kort og oversiktig strekning og det er uansett en stor forbedring sammenlignet med i dag. Det er også en fordel at sykkeltrafikken stort sett går i samme retning.



Figur 22: Illustrasjon av ny gang- og sykkelvei (delstrekning B) Kilde: Niras

På begge sider av eksisterende gangfelt sør i planområdet er det fartshumper (se figur 21). Med dagens utforming og plassering av fartshumper er det mulig for bilistene å komme seg opp i fart mellom de to fartshumpene, hvilket kan bety at hastigheten er uønsket høy ved gangfeltet. For å forbedre sikkerheten for de myke trafikantene legges det opp til at den nordlige fartshumpen blir revet og erstattet med at selve gangfeltet blir hevet. Det sikrer at hastigheten er så lav som mulig akkurat ved gangfeltet.

Det vil ikke være et eget tilbud til gående og syklende langs strekningen i anleggsfasen. Se nærmere beskrivelse i kapittel 6.2 *Anleggsgjennomføring og trafikkavvikling*.

5.1.3 Avkjørsler

Eksisterende situasjon

Det er to avkjørsler til fritidsbebyggelsen i nord (gul pil), to til næringsområdene i sør (lyseblå pil). På vestsiden av veien er det to avkjørsler til eneboliger i nord og én avkjørsel til boligområdet i Jekteveien (mørkeblå pil). I tillegg har gangsti like sør for næringsområdet lengst nord vært benyttet som kjøreadkomst til Trafo og pumpehus (VA- anlegg).



Figur 23: Pilene illustrer hvor det er avkjørsler fra Hovlandsveien. Kilde: kommune kart.no

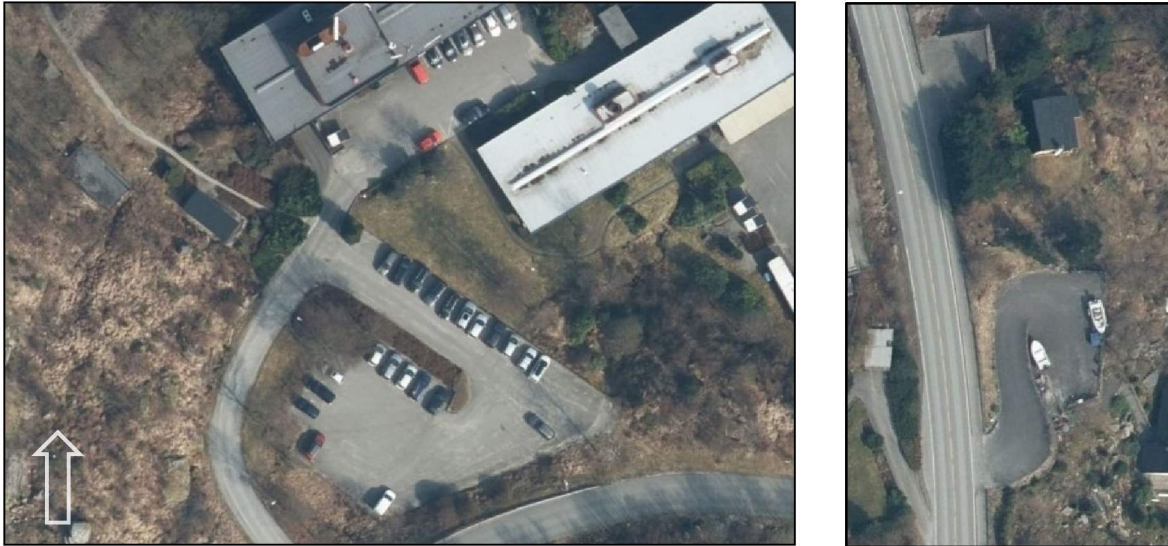
Konsekvenser av planforslaget

Eksisterende avkjørsler beholdes uendret bortsett fra adkomst til Trafo og pumpehus, som utgår. Kjøreadkomst til disse anleggene er regulert via Nyåskaiveien i gjeldende plan. De aktuelle etatene må selv sørge for at adkomsten blir opparbeidet. Se også kapittel 4.3 *Kjørevei* for nærmere beskrivelse av avkjørslene.

5.1.4 Parkeringsplasser

Eksisterende situasjon

Innenfor næringsområdet er det flere parkeringsplasser. Det er også noen parkeringsplasser ved hyttefeltet. Bildene nedenfor viser en oversikt over parkeringsplassene.



Figur 24: Parkeringsplasser. Til venstre: for næringsområde. Til høyre: for hytter. Kilde: ortofoto fra vegkart.no:

Konsekvenser av planforslaget

Noen av parkeringsplassene ved næringsområdet vil kunne brukes til rigg- og anleggsområde i byggefasen. De vil ikke bli berørt av selve tiltaket.

Parkering ved hyttene vil bli omtrent som i dag. Parkeringsplassen lengst nord vil få litt mindre areal til parkering.

5.1.5 Kollektivtilbud

Eksisterende situasjon

Kollektivtilbudet langs Hovlandsveien er følgende bussruter:

- rute 83: Egersund – Eigerøy
- rute 85: Egersund – Hestnes
- rute 89: Egersund – Flekkefjord

Rute 83 går ukedager ca to ganger i timen i morgenrushet og i ettermiddagsrushet. De andre rutene går en gang daglig ukedager.

Innenfor planområdet er det én bussholdeplass i hver retning. Holdeplassene er utformet som busslommer. Begge har leskur og holdeplassen på vestsiden av veien har universell utforming i form av høy holdeplasskantstein og ledelinjer. Holdeplassene ligger sakset overfor hverandre, men litt for tett. Se også kapittel 5.1.1 og figur 21.



Figur 25: Eksisterende bussholdeplasser Kilde: Google.no

Konsekvenser av planforslaget

Det legges til rette for å kunne opprettholde dagens kollektivtilbud. Bussholdeplassene vil bli oppgradert, noe som vil bedre både trafikksikkerheten og forholdene for universell tilgjengelighet. Det vil også kunne gi en bedre brukeropplevelse. Se kapittel 4.4 *Anlegg for kollektivtrafikk*, for nærmere beskrivelse av tiltakene.



Figur 26: Illustrasjon av ny situasjon for bussholdeplasser. Kilde: Niras

5.2 Arealbruk – tilstøtende arealer og planer

Eksisterende situasjon

Tilstøtende arealer i sør har formål bolig og industri. I nord er områdene på øst- og vestsiden av Hovlandsveien uregulert. I kommuneplanen vises områdene som LNFR, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, og næringsvirksomhet bebyggelse.

Nord i planområde ligger det to utbygde boligtomter på vestsiden av Hovlandsveien. Disse ligger i LNFR-område i gjeldende kommuneplan. På østsiden av vegen ligger fire utbygde fritidseiendommer. Området er uregulert, og er vist som næringsvirksomhet i gjeldende kommuneplan. Sør for fritidseiendommene er det etablert kailinje, lager- og industribygg og kontorbygg som er i tråd med kommuneplanen. Sør for Nyåskaiveien er det utbyggt en boligtomt på østsiden av vegen og i Jekteveien er det ni boliger langs vegen.

Konsekvenser av planforslaget

Tilstøtende arealer vil ikke bli nevneverdig påvirket av planforslaget. De vil kunne brukes som i dag.

Planforslaget berører følgende planer:

- **G/S-veg langs rv. 42 Hovlandsveien, 19820004-02**
Planen er ikke bygget. Planforslaget forutsetter at denne planen oppheves i sin helhet. Ny plan overlapper ikke gjeldende plan fullstendig.
- **Svanavågen Industriområde, 19990002-01**
Regulert G/S-vei opp mot ny plan er ikke bygget. Ny plan har samme veilinje mot vest, men plassering av G/S-vei er endret slik at den bøyer av fra kjøreveien og kryssing av Jekteveien er trukket fem meter tilbake. Tverrsnittet på hovedveien samsvarer ikke helt der planene møtes.
- **Reguleringsplan for veg til Nyåskaien, 19790006**
Areal regulert til industri/næringsvirksomhet får nytt formål annen veggrunn grøntareal og fortau. Det gjelder en ganske smal stripe opp mot veien som uansett vurderes lite egnet til å bygge ut.

5.3 Teknisk infrastruktur

5.3.1 Vann- og avløpsnett

Eksisterende situasjon

Kommunale VA-ledninger ligger under dagens fortau på østsiden av riksveien (se figur 27). Her er det vannforsyningsrørledninger 225 mm (vist med blått), spillvannsledninger 200 mm (vist med grønt) og overvannsledninger 200 mm (vist med svart). Det er 3 vannforsyningsstikkledninger som krysser riksveien til boliger på vest siden.

Pumpestasjon/ trykkøkingsstasjon er markert med lilla og har adkomst fra Hovlandsveien.

Det er kommunale VA-ledninger under Nyåskaiveien/parkeringsplassen, eksisterende overvann har et utslippspunkt til sjøen ved Nyåskaiveien.



Figur 27: Eksisterende kommunale ledningsnett. Kilde: Eigersund kommune

Statens Vegvesen har dreneledninger og sluker langs Hovlandsveien (se figur under). Det er registrert 6 stikkrenner på strekningen. Det antas at sandfangene er koblet til stikkrennene

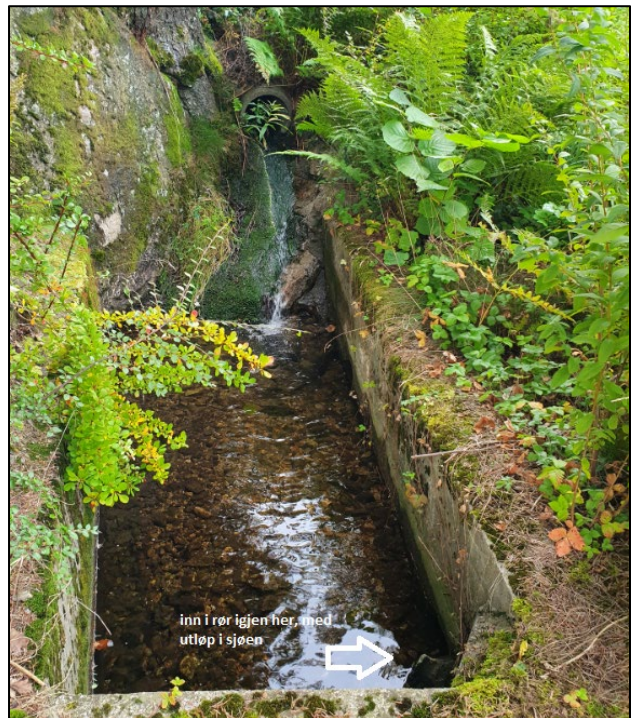
med utløp mot industriområdet, med unntak av den første stikkrennen. Her ligger det en åpen bekk som ledes i rør under Hovlandsveien og mot hytten merket med pil på kartet under.



Figur 28: Eksisterende sluk og drensledninger eid av Statens Vegvesen. Kilde: NVDB

Stikkrenne har en diameter på 400 mm.

Bekken er åpen ca 10 meter på østsiden av Hovlandsveien, i et lite basseng som fører den videre i rør med utløp i sjøen.



Figur 29: Bekken er åpen i et basseng på sør-siden av Hovlandsveien

Konsekvenser av planforslaget

Deler av anlegg for vann- og avløp må legges om i forbindelse med tiltakene. Stikkrene bør få økt dimensjon. Kjøreadkomst til pumpestasjon direkte fra Hovlandsveien vil ikke opprettholdes. I området der tilkomsten er i dag vil det bli fyllingsutslag fra nytt fortau/ kollektivholdeplass. Det er regulert (i gjeldende plan) adkomst til pumpestasjon og trafo via Nyåskaiveien. Adkomsten er ikke opparbeidet for kjøretøy, kun for gående. Se kapittel 3.2.2

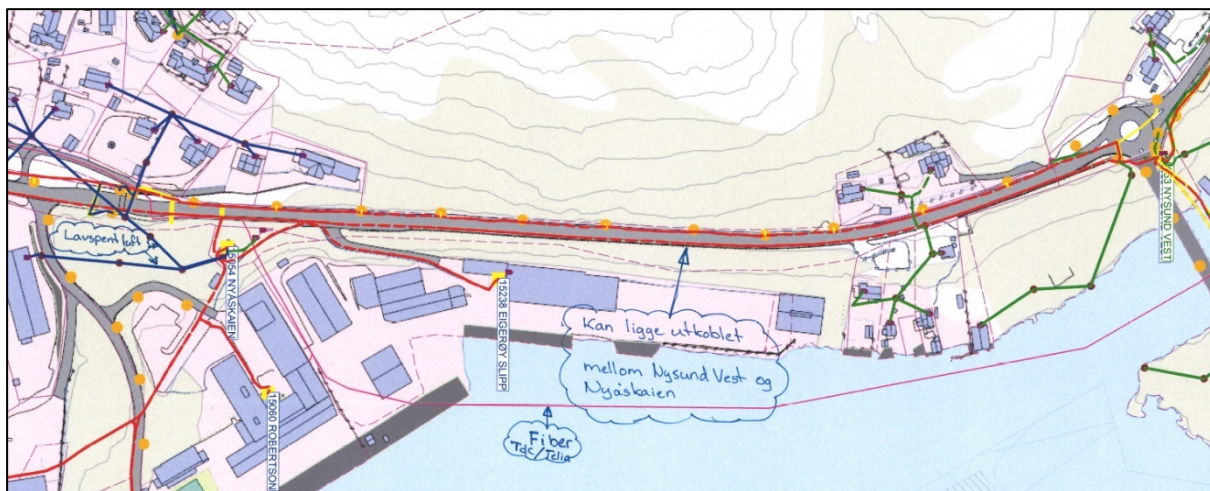
og figur 9. De aktuelle etatene er selv ansvarlige for å få opparbeidet ny adkomst til sine anlegg. VA- etaten i kommunen har vært involvert i planarbeidet gjennom møter og dialog. Forslag til ny plassering av vannledninger og spillvannsledninger er vist i Tegningshefte, tegning F101, H002 og H003 (vedlegg 3) og i tverrprofiler figur 15 og 16 dette dokument.

5.3.2 Kabler og ledninger

Eksisterende situasjon

Dalane Energi har flere ledninger i området (se figur 30). Høyspentkabler i grøften (vist med oransje) ligger på begge sidene av Hovlandsveien og har spenning på 15000 V. Andre lavspentkabler i grøft (vist med grønt) og lavspent luftnett (vist med blått) forsyner boliger. Begge har spenning på 400 V. Det fins også rør for el. eller fiber tilhørende Dalane Energi (vist med gult).

Nettstasjon Nyåskaieen forsynt via høyspentkabel fra sør, og sprer dette videre ut i industriområdet.



Figur 30: Eksisterende kabler eid av Dalane-energi. Kilde: Dalane-energi

Høyspentkabel som ligger i den planlagte gang- og sykkelvegen, kan ligge utkoblet mellom nettstasjon i Nysund Vest (ved rundkjøring) frem til nettstasjon i Nyåskaieen.

Det er mer omfattende når en nærmer seg området ved Nyåskaieen. Nettstasjon Nyåskaieen forsynt via høyspentkabel fra sør, og sprer dette videre ut i området ved Nyåskaieen.

Konsekvenser av planforslaget

Anleggsarbeid for planen vil komme i berøring med eksisterende kabler. Aktuelle etater må være involvert i videre planlegging og prosjektering. Kjøreadkomst til eksisterende trafostasjon må flyttes.

5.4 Landskap

Eksisterende situasjon

Landskapstrekk

Planområdet ligger innenfor NIJOS-landskapsregion 18 «Heibygdene i Dalane og Jæren» og underregion 18.1 «Dalane». Landskapsregionen er blant annet karakterisert ved næringsfattige bergarter, med lite løsmasser; kupert terreng med utallige nakne fjellknauser og daler i rotet mønster; mange flyttblokker som ble avsatt under istiden; kystlinje som kun har noen få korte fjorder, med grunne, bratte fjordsider.

Arealet rundt planområdet er en del av «Vakre landskap i Rogaland» og er rapportert som fritidsområde og har prioriterte naturtyper. Det finnes mye variasjon mellom vann, skog, fjellområder, landbruk og bebyggelse. Dette, sammen med betydningsfulle og opplevelsesrike naturelementer, gjør at Eigerøyområdet utmerker seg representativt for kommunen.

Den sørlige delen av planområdet starter med en åpen flate med boligområde mot vest og industriområde mot øst. Her er landskapet åpent med utsikt mot sjøen.

Videre blir terrenget veldig bratt og veien ligger på en hylle i det bratte terrenget. Det er vegetasjon på begge sider av veien som danner et avgrenset rom. Enkelte steder kan man se ned til sjøen gjennom vegetasjonen. På østsiden av veien strekker et industriområde seg langs sundet. Industriområdet ligger ca. 18 meter lavere enn vegen. På vestsiden av veien ligger Nyåsen som ligger ca. 100 meter over havet.

Siste del av planområdet er et bebygd område med bolig mot vest og hytter mot øst. Hyttene har vanskelig adkomst og noen av parkeringsplassene til hyttene ligger på nivå med veien. Mellom hyttene og Eigerøy bru er trærne lavere enn veien og landskapet åpner seg mot Eigerøy bru og Nysundet. Dagens vei og fortau ligger på kote +18 til +23.

Dagens terrengingrep etterlater landskapet i en middels god tilstand. I store deler av planarealet er det tydelige inngrep med fjellskjæring og skråningsutslag.

Vegetasjon

Vegetasjonen langs vegen er skogdominert med løvskog på begge sider av vegen. Treslag på vestsiden av vegen er hovedsakelig or og lønn, men med innslag av bjørk, hassel og eik. Undervegetasjonen var stort sett dekket av gras, mose og lave urter, blant annet smyle og stormarimjelle, samt noen bregnearter, einstape og bjønnkam. I tørrere områder er det også noe røsslyng. Terrenget er blokkrikt og sterkt skrånende med trær som klamrer seg til underlaget.

Østsiden av vegen er også dominert av tre- og buskvegetasjon, blant annet hassel og noe ask. Trærne står i den bratte nye vegfyllingen. Her er også innslag av en del «hageplanter», sannsynligvis arter som har spredd seg fra hytteeiendommene like øst for vegen.

Det bør undersøkes om det er svartelistede arter i dette området.



Figur 31: Bilde til venstre viser Hovlandsveien mot sør og bildet til høyre viser Hovlandsveien mot nord. Foto: Statens vegvesen

Konsekvenser av planforslaget

Ny gang- og sykkelvei følger eksisterende veitrasé og vil strekke seg ut over den bratte skråningen ned mot sjøen. Veiutvidelsen vil bli støttet opp med fyllingskråning og tørrmur.

Noe av vegetasjonen som vokser i skråningen i dag må fjernes, men det skal tilstrebes å bevare mest mulig av den (noe som også er viktig for å bevare stabiliteten i løsmassene). Sett fra sjøsiden og Nysundet vil det nye tiltaket delvis fortsatt være skjult av trær og vegetasjon. Noen steder vil ny skråning og tørrmur samt rekkverk være synlig fra avstand.

Ny vegetasjon som er naturlig for området bør etableres der hvor det er mulig.

5.1 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Eksisterende situasjon

Planområdet ligger i et område uten regulerte turområder. Området brukes av både gående, syklende og fritidsbåter. I tillegg ligger det flere hytter mellom dagens veg og sundet mellom Eigerøya og fastland.

Gjeldende kommuneplan angir LNFR-område med hensynssone friluftsliv vest for rv. 426 Hovlandsveien. Den delen av arealet som ligger i tilknytning til planområdet består av terreng som er svært bratt og lite tilgjengelig. Terrenget innenfor planområdet gjør det nærliggende å anta at arealer som ikke har direkte tilknytning til bolig eller fritidsbolig, har liten verdi for nærmiljø og friluftsliv. Det antas videre at disse arealene er mindre egnet for lek.

Langs Hovlandsveien og Søndre Eigerøya ligger det flere lokale, nasjonale og internasjonale virksomheter. Industrien skaper en del tungtransport, varelevering og spesialtransport.

Barn og unges interesser:

Strekningen er en viktig skolevei for elever på ungdomsskolen.

Konsekvenser av planforslaget

Strekningen vil bli mer attraktiv og oppleves tryggere for myke trafikanter. Det vil spesielt bli bedre forhold for å sykle til og fra arbeidsplasser på Eigerøya og skole/ arbeidsplasser sentralt i Egersund.

Tiltaket kan også gi et bedre tilbud til turgåere og mosjonister. Eksisterende gang- og sykkelvei nordover langs Ytstebrødveien, opp til Leidlandshagen, over Håå idrettsanlegg og ned til Hovlandsveien knytter seg til den nye GS- veien og åpner opp for en rundtur.

Barn og unges interesser:

Etablering av trafikksikker løsning for myke trafikanter vurderes som en positiv virkning på barn og unges interesser.

Da de aktuelle arealene antas å være mindre egnede for lek vil terrenginngrepet anlegget medfører ikke påvirke barn og unges interesser negativt.

5.2 Kulturarv

Eksisterende situasjon

På Eigerøya er det tidligere registrert en rekke kulturminner. Dette er spesielt spor av boplasser fra steinalder, samt gravminner og boplass- og dyrkingsspor fra jernalder. I steinalder har lune viker utgjort attraktive boplasser, mens det i jernalder ble anlagt gravminner på områder med god utsikt og på innmarksområder. Bosetningen i jernalder synes å ha konsentrert seg langs den nordre, flatere delen av øya og på Hovland i sørøst. Begge steder ligger det en tykk moreneavsetning som har gitt gode forhold for det tidlige jordbruket.

Planområdet ligger i det som synes som et utmarksområde i jernalder. Sett i sammenheng med det bratte terrenget i området, vurderes det som mindre trolig at det har vært aktivitet her som har etterlatt spor i marka. Det er imidlertid godt mulig at området har blitt brukt til beite. På grunn av det bratte terrenget uten naturlige terrasser eller hyller, vurderes det også som mindre sannsynlig at det har vært steinalderlokaliteter i området.

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygninger i området. Eventuelle andre kulturminner fra nyere tid med lokal, regional eller nasjonal verdi, er ikke kjent.

I planområdet er det ingen kjente kulturminner som vil berøres av planen eller som har potensiale til å bli automatisk fredete kulturminner.

Konsekvenser av planforslaget

Det er ikke registrert fornminner i planområdet. Det er heller ikke registrert kulturminner fra nyere tid, og potensialet for at det skal ligge ikke kjente, automatisk fredede kulturminner i planområdet vurderes som liten. Tiltaket er dermed ikke i konflikt med kjente kulturminner eller kulturmiljøer.

5.3 Naturmangfold

Eksisterende situasjon

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) system, inkludert livsomgivelser (vannmiljø, jordmiljø) knyttet til disse.

Skogsarealene innenfor planområdet består hovedsakelig av lauvtrær som hassel, bjørk, or og eik. I skråningen ned mot industriområdet er det noen store eiketrær. På feltbefaring ble det undersøkt om trærne oppfyller kravene til utvalgt naturtype hule eiker og dermed har vernestatus. Det ble konkludert med at de er for små og de er ikke hule, de har derfor ikke vernestatus. Når det gjelder fremmede arter er det gjort funn av platanlønn. Det er registrert viltområde (rådyr) rundt hele Nyåsen, og dette strekker seg også inn i planområdet. Det er registrert ansvarsarter som gråtrost og bjørkefink. Helt sør i planområdet som ble varslet ved oppstart, er det registrert en eldre fisketom dam, med verdi «Viktig». Plangrensen er siden satt slik at dammen nå ligger utenfor planområdet og blir dermed ikke berørt.



Figur 32: Øst for rv. 42 er det et skogholt med flere eiketrær

Konsekvenser av planforslaget

Kommentarer til naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8–12 kan ses i tabellen nedenfor.

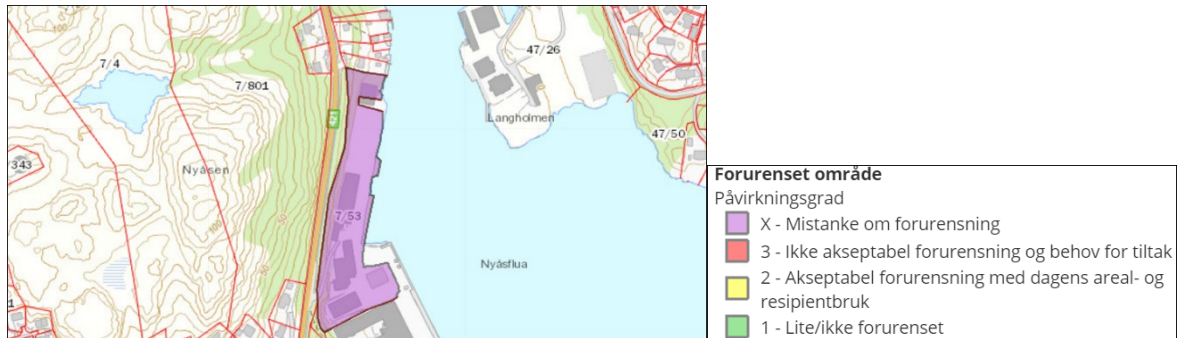
Tabell 2: Drøfting av Naturmangfoldloven

Paragraf	Begrunnelse
§ 8 Kunnskapsgrunnlaget	Kunnskapsgrunnlaget, jf. Naturmangfoldloven (NML) § 8 er gjort rede for.
§ 9. Føre-var-prinsippet	Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt, ut fra planlagt tiltak. Store deler av planområdet er i dag nedbygd, bortsett fra skogholt med lauvtrær som hassel, bjørk, osp og eik mellom rv. 426 og industriområdet. Dette innebærer at konsekvensene av tiltaket for naturmangfold er vurdert som kjent, og det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser. Etter vår vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om påvirkning naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet får dermed ikke vesentlige følger jf. NML § 9.
§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning	Planlagt tiltak vil føre til en reduksjon av skogarealet mellom rv. 426 og industriområdet ved sjøen. Før bygging legges det opp til kartlegging av eventuelle hule eiker. Dersom det blir behov for felling av hule eiker, vil de felte eiketrærne bli plassert i nærliggende eikeskog på vestsiden av rv. 426. Det er registrert mistanke om forurenset grunn på deler av planområdet. Massene vil bli håndtert på forsvarlig måte. Under forutsetning av at eventuelle verneverdige eiker blir plassert i nærliggende eikeskog og forsvarlig håndtering av forurensa masser blir utført, vil planen samlet sett ha liten effekt på naturmangfoldet.
§ 11. Kostnader ved miljøforringelse	Tiltakshaver skal gjennomføre avbøtende tiltak som bidrar til å avgrense skader på naturmangfoldet. Viktige avbøtende tiltak vil være felling og flytting av ev. hule eiker til nærliggende skogområde. Forurensa masser må håndteres forsvarlig for ikke å hindre videre forurensning og leveres til godkjent deponi.
§ 12. Miljøforsvarlig teknikker og driftsmetode	Det er en forutsetning at de mest miljøvennlige teknikkene blir lagt til grunn, og sikre forsvarlig håndtering av masser for å unngå forurensning av nærliggende områder.

5.4 Forurensning

Eksisterende situasjon

Det er registrert mistanke om forurensning i MDIR sin database for grunnforurensning, men registreringen gjelder industriområde som ligger lavere enn vegen. Området er overlagret av vegfylling i ettertid. Det er derfor ikke sannsynlig at vegfyllingen er forurenset.



Figur 33: Mistanke om forurenset grunn. Kilde: Miljødirektoratet, grunnforurensningsbasen.

5.5 Grunnforhold og topografi

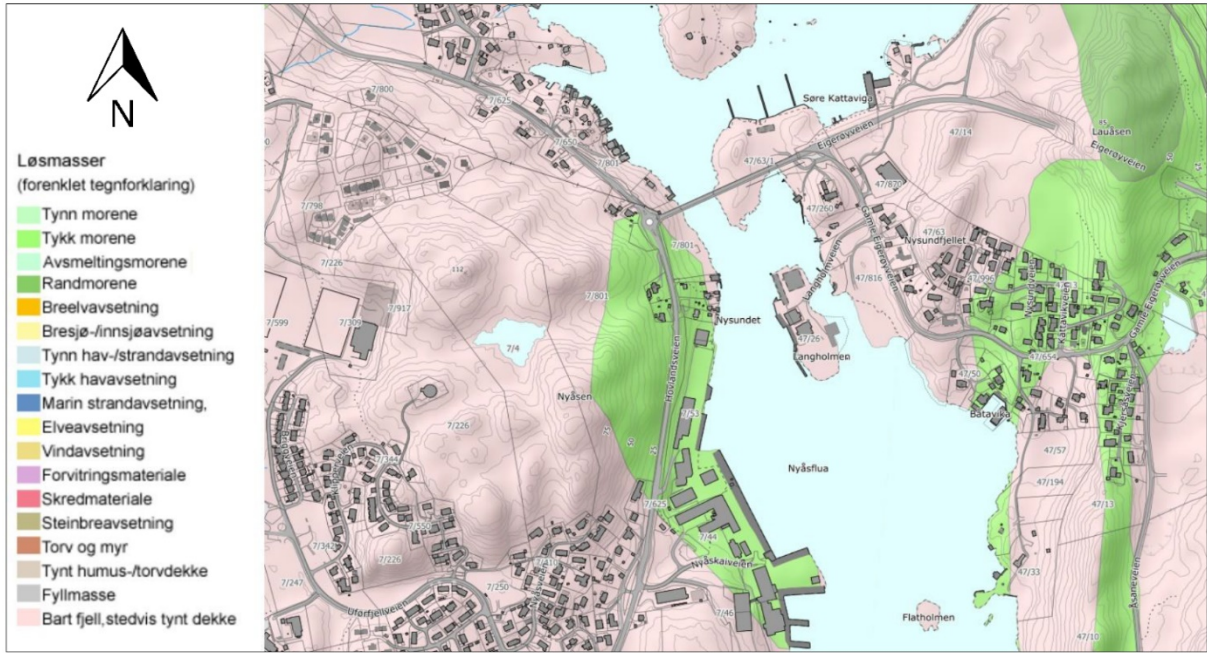
Eksisterende situasjon

Norconsult har utført grunnundersøkelser og skrevet en ingeniørgeologisk rapport. Rapporten har siden blitt oppdatert på grunn av endringer i løsningsforslag. Rapport datert 08.12.2020 er vedlagt (Vedlegg 6).

Terrenget faller i området bratt av mot sjøen i øst. Høyden på rv. 426 Hovlandsveien varierer mellom kote + 18 og + 23 i planområdet, nord-sør retning. På sjøsiden av rv. 426 skråner terrenget med en gjennomsnittshelning på ca. 1:1,7. Terrenget flater ut de siste 20–30 meterne mot sjøkanten.

Ifølge NGUs løsmassedatabase angir avsetningene i området som morene. Berggrunnen i området består stort sett av anortositt som er overveiende massiv, og til dels leukonorittisk. Det vil være lokale variasjoner i dybde og utstrekning i forhold til kartet.

Terrenget i den nordlige og sentrale delen av prosjektområdet faller bratt mot sjøen i øst. Skråningen ligger i områder med helning opp mot 1:1,3 før terrenget flater av mot sjøkanten. Terrenget er generelt åpent, med noe vegetasjon i skråningen og ved sjøen. I sørlig del av planområdet flater terrenget noe ut.



Figur 34: Hentet fra geoteknisk rapport utarbeidet av Norconsult.



Figur 35: Løsmasseskråning – flere blokker stabiliseres av treet på midten av bildet. Figur hentet fra rapport levert av Norconsult.

Langs midtre del av planlagt gang- og sykkelvei er det en bratt skråning, og flere industribygg i nedkant av skråningen. Skråningen domineres av løsmasser, med varierende blokkstørrelser. Løsmassene ligger med naturlig rasvinkel. Avgraving av fot til løsmasseskråning ned mot bygg er observert. Stabiliteten i skråningen fremstår som utfordrende.



Figur 36: Bilde til venstre viser løsmasseskråningen ved del av industribygg. Avgravd skråningsfot i synlig del av skårning markert med gult. Bilde til høyre viser ulike sprekkesystem. Figur hentet fra rapport levert av Norconsult.

Bergmassene er mellom- til storblokkig, og har oppsprekking langs flere definerte sprekkesett.

Konsekvenser av planforslaget

Stabiliteten i løsmassene i skråningen øst for Hovlandsveien kan bli påvirket under bygging. Det er derfor nødvendig med sikringstiltak. Det må sørges for at større blokker som ligger løst i terrenget eller graves opp ikke kommer på gli ned skråning, da det er fare for treff av industribygg og folk. Tiltak må vurderes individuelt i anleggsfasen hvis problemstillingen oppstår. Dersom det treffes på stor stein som er vanskelig å få opp under graving må det vurderes splitting av stein. Det kan gjøres ved f.eks. pigging for å redusere fare for utfall i skråning og redusere belastning på eventuelt midlertidig fanggjerde. Splittingsmetode må vurderes ved hvert enkelt tilfelle, men det er viktig at stabilitet av skråning opprettholdes. Det kan være aktuelt å sikre enkeltblokker gjennom bruk av bergbånd eller lignende, festet til rørspunt eller eventuelt fast berg hvis det påtreffes. Fanggjerde kan vurderes satt opp i nedkant av byggegrop langsetter veistrekning. Hensikten er å fange stein/blokk før den oppnår stor hastighet. Dersom det ikke kan etableres fanggjerde må det vurderes midlertidig evakuering og stenging av område under graving.

Før anleggsstart skal behovet for supplerende grunnundersøkelser vurderes, og gjennomføres dersom nødvendig.

6 Gjennomføring av forslag til plan

6.1 Framdrift og finansiering

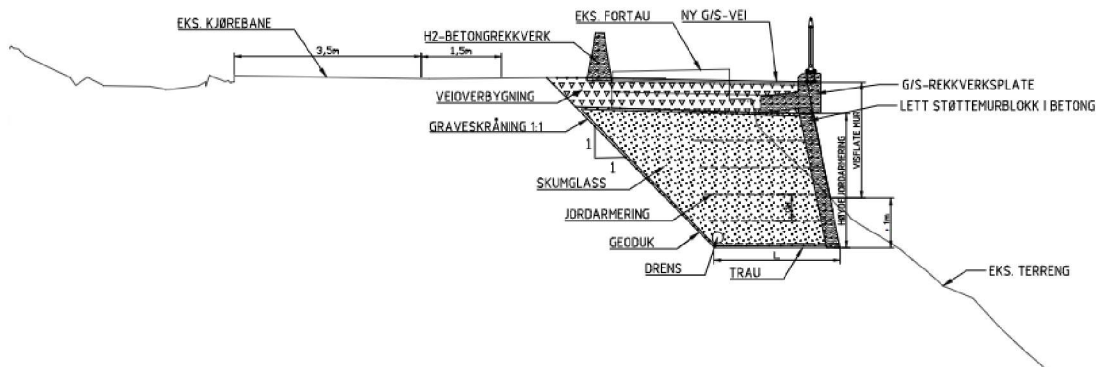
Prosjektet var nevnt i handlingsprogram for Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023. Før prosjektet skal kunne lyses ut, må vi ha en godkjent styringsramme og få tildelt midler over statsbudsjettet. Ved rask planavklaring og totalentreprise, kan det være mulig å starte opp bygging til sommeren 2023. Lengden på byggeperioden kan først avklares under byggeplan.

6.2 Anleggsgjennomføring og trafikkavvikling

Det skal bygges gang- og sykkelvei med ulike oppbyggingsløsninger, noen steder er det tilstrekkelig med vanlig fylling, mens det i de brattere områdene må anlegges mur.

Etter en vurdering av ulike løsninger er prosjektets anbefaling at breddeutvidelsen gjennomføres ved lastkompensert fundamentering der en lettfylling bygges opp av jordarmert skumglass og en lett betongblokkmur i front.

Løsningen og grunnlaget for den er nærmere presenter i Geoteknisk rapport (vedlegg 5). Den beskriver nødvendige geotekniske vurderinger for tiltaket, som grunn- og fundamenteringsforhold, samt dimensjonering av anbefalt geoteknisk løsning med tilhørende dokumentasjon av stabilitetsforholdene.



Figur 37 Prinsipp for veioppbygging med jordarmering og lett betongblokkmur.

Ved anleggsgjennomføring må ett av kjørefeltene stenges for trafikk. Det andre feltet må holdes åpent da det ikke finnes andre omkjøringsmuligheter. Lysregulert trafikkavvikling er trolig beste løsning i anleggsfasen. Graveskråningen der lettfyllingen skal anlegges vil berøre kjørefeltet som blir stengt og det vil gjenstå ca 1,5 – 2 meter veiareal for plass til å arbeide og for rigging av anleggsmaskiner. Arbeid med betongblokkmur må skje fra nedsiden av muren.

Det vil sannsynligvis ikke være plass til en midlertidig løsning for myke trafikanter. Gående må i denne perioden enten ta buss eller gå om Hållå idrettsanlegg og Ytstebrødveien, en strekning på ca tre kilometer. Det vil i liten grad berøre skoleelever. De aller fleste ungdomsskoleelevene på Eigerøya som bor sør for broen har uansett krav på skoleskyss da

avstanden til skolen for de fleste er mer enn 4 km. Strekningen er normalt ikke skolevei for barneskoleelever. Det er mulig noen få barn fra bysiden går på skole på Eigerøya. Voksne syklistene kan følge regulert trafikk sammen med andre kjøretøy.

Flere tilkomstveier vil bli berørt i anleggsfasen. Det forutsettes at anleggsgjennomføringen sikrer trygg adkomst til boliger og fritidsboliger i planområdet.

Industriområdet nedenfor Hovlandsveien må sikres mot steinsprang og ras.

Det ligger i dag høyspentkabel og VA-rør under eksisterende veg, som det må tas hensyn til ved anleggsgjennomføringen. Kabler og rør må legges om i samarbeid med aktuelle etater.

I nord vil prosjektet grense mot nye Eigerøy bru, noe som må koordineres med reguleringsplan for dette prosjektet.

6.1 Anlegg- og riggområde

Det er satt av arealer til midlertidig bygge- og anleggsområde i plankartet. Det omfatter bl.a. næringsarealer ved Nyåskaiveien som i dag benyttes til parkeringsplass. Næringsområder ved kaien er også satt av for å gi tilkomst til nødvendige sikringstiltak og eventuelt komme til med anleggsmaskiner fra nedsiden. Bruk av arealer satt av til midlertidig bygge- og anleggsområde må avklares med grunneiere og næringsvirksomhet slik at det tilpasses drift av næring så godt det lar seg gjøre.

På områder som benyttes til anlegg- og riggområde skal det foretas avbøtende tiltak for å redusere faren for forurensing, oljeutslipp m.m.

6.1 Massehåndtering

Det er usikkerhet i forhold til kvalitet på masser som skal tas ut. Masser kan mellomlagres på midlertidig anleggsområde og skal gjenbrukes mest mulig inn i prosjektet, eller i andre nærliggende prosjekter.

6.2 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Statens vegvesen som byggherre skal utarbeide en plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) for alle prosjekter og kontrakter, jmfør Byggherreforskriften. Statens vegvesen har egen mal som skal benyttes ved utarbeidelse av utbyggings-, drifts- og vedlikeholds-kontrakter.

Spesielle forhold som gjelder SHA, som det er viktig å vurdere nærmere i detaljprosjekteringen:

Prosjektet bygges i bratt skråning med mye løs ur. Næringsarealer på nedsiden av anlegget må sikres. Trafikkavvikling på oppsiden av anlegget må sikres. Forhold for arbeidere og materiell som er på anlegget må sikres.

6.3 Innspill til Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

I henhold til Statens vegvesens håndbok R760 «Styring av vegprosjekter» skal det utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan). I reguleringsplanen skal det foretas en oppsummering av miljøkvaliteter som skal videreføres til byggeplanfasen. Ytre miljøplan skal utarbeides som et hjelpemiddel helt i starten av prosjekteringsarbeidet. YM-planen skal på en systematisk måte ivareta prosjektets miljømål og andre føringer/krav for det ytre miljøet, herunder støv og forurensning, i den videre prosjekteringen og gjennom anleggsperioden. En YM-plan skal være et "levende" dokument som skal følge utviklingen i prosjektet.

I tabellen under oppsummeres anbefalingene som planbeskrivelsen og ROS-analysen gir for anleggsperioden.

Tabell 3: Anbefalinger til YM-plan

Tema	Anbefalinger for YM-plan
Støy	<ul style="list-style-type: none"> Støy fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for bebyggelsen vest for rv. 426.
Luftforurensning	<ul style="list-style-type: none"> Luftforurensning, inkludert støv, fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for bebyggelsen vest for rv. 426.
Forurensning av jord og vann	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsaktiviteten skal ikke bidra til skadelig avrenning eller partikkeltransport til bekk mellom bnr. 7 gnr. 113 og gnr. 7 bnr 144, i tillegg til sjømråde. Utslipp fra anleggsområdet for øvrig (utslipp fra vaske- og oppstillingsområder for maskiner, uhellsutslipp av for eksempel kjemikalier og oljer) skal unngås.
Landskapskarakter	<ul style="list-style-type: none"> Vegens omgivelser skal formes slik at de framstår som naturlige elementer i landskapet. Anleggsaktiviteten skal i minst mulig grad bidra til felling av trær i Skogholtet mellom rv. 426 og industriområdet. Området består av trær som er viktige for stabilitet av skråningen og landskapsbilde.
Friluftsliv, by- og bygdeliv	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsarbeidet skal gjennomføres på en slik måte at ferdsel til fots og med sykkel skal kunne foregå trygt til målpunkt på hver side av anlegget.
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsaktiviteten skal ikke bidra til slammning i vann og sjø. Unngå spredning av platanlønn (fremmed art).
Kulturarv	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsaktiviteten skal ikke medføre negative konsekvenser ved funn av eventuelle kulturminner.
Klimagasser og energiforbruk	<ul style="list-style-type: none"> Energiforbruk og klimautslipp i forbindelse med anleggsaktiviteten/prosjektet skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp.
Materialvalg og avfallshåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Anleggsaktiviteten skal gjennomføres med minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel. Skader i forbindelse med håndtering av farlige kjemikalier og avfall skal unngås.

7 Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS-analyse)

Det er utført ROS- analyse, se vedlegg 7.

Oppsummering av ROS-analysen:

I dette prosjektet er det størst risiko når det gjelder hendelser knyttet til anleggsfasen. Tiltakene er planlagt i en bratt skråning med mye løsmasser og med et industriområde i nedkant. Dersom det skulle gå skred under bygging vil det kunne ha store konsekvenser.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister og risikoforhold som er utredet i foreliggende dokumenter fra arbeidene med reguleringsplanen pr. februar 2021:

- Skred (kvikkleire, jord, stein, fjell, snø)
- Eksplosjon i industrivirksomhet
- Bortfall av energiforsyning
- Svikt i avløpshåndtering/overvannshåndtering

Risiko og sårbarhet for de aktuelle hendelsene er analysert ved bruk av eget analyseskjema. Vurdering av sannsynlighet og konsekvens er basert på erfaring fra tilsvarende tilfeller, statistikk og faglig skjønn. Risiko for den enkelte hendelse er fastsatt ved bruk av en risikomatrix med kategoriene grønn, gul og rød risiko. For hendelser i røde områder er risikoreduserende tiltak påkrevd, for hendelser i gule områder bør tiltak vurderes, mens hendelser i grønne områder innebærer en akseptabel risiko.

Resultater av risikoanalysen med forslag til risikoreduserende tiltak er nærmere beskrevet i ROS-analyse, vedlegg 7.

Vedlegg

1. Plankart, datert 11.11.2121
2. Bestemmelser, datert 11.11.2021
3. Tegningshefte, datert 08.02.2021
4. VA- rammeplan, datert 30.11.2020
5. Geoteknisk rapport, datert 07.12.2020
6. Ingeniørgeologisk notat, datert 08.12.2020
7. ROS-analyse, datert 10.03.2021



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag