



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

Høringsutgave



Detaljregulering for gang- og sykkelveg langs Rv. 42 Hovlandsveien [Plan-ID 19820004-01]

Eigerøy bru - Nyåskaiveien

Eigersund kommune

Innhold

1	Bakgrunn for planforslaget.....	5
1.1	Planområdet.....	5
1.2	Målsettinger for planforslaget	5
1.3	Varsel om oppstart av reguleringsarbeid	5
1.4	Planstatus for området.....	7
1.4.1	Kommuneplanens arealdel (2011-2022).....	7
1.4.2	Reguleringsplan for boligområde vest for Hovlandsveien	8
1.4.3	Reguleringsplan for veg til Nyåskaien	8
1.4.4	Reguleringsplan for Hovlandsveien, Eigerøy bru - Fiskarvik	9
1.4.5	Reguleringsplan for Svanavågen industriområde	9
1.4.6	Reguleringsplan for kryss ved Eigerøy bru	10
2	Beskrivelse av planområdet (eksisterende forhold)	11
2.1	Beliggenhet.....	11
2.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	11
2.3	Trafikkforhold	11
2.4	Naturmiljø og landskap	11
2.4.1	Vegetasjon.....	11
2.4.2	Dyreliv.....	12
2.4.3	Vannmiljø.....	12
2.4.4	Landskap.....	12
2.5	Nærmiljø/friluftsliv	12
2.6	Kulturmiljø	12
2.7	Grunnforhold.....	13
2.7.1	Geoteknisk rapport.....	13
2.7.2	Geologisk rapport.....	13
3	Beskrivelse av planforslaget	14
3.1	Forutsetninger og standardvalg	14
3.1.1	Kjøreveger	14
3.1.2	Gang- og sykkelveger.....	14
3.1.3	Anlegg for kollektivtrafikk	14
3.2	Generelt om planforslaget	14
3.2.1	Alternativvurdering	14
3.3	Planlagt arealbruk.....	15
3.4	Arealregnskap.....	15
4	Virkninger av planforslaget	16

4.1	Framkommelighet og trafiksikkerhet	16
4.2	Naboskap	17
4.2.1	Avkjørsler	17
4.2.2	Innløsning av bebyggelse	18
4.3	Byggegrenser	18
4.4	Barn og unges interesser	18
4.5	Naturmiljø og landskap	19
4.5.1	Vegetasjon	19
4.5.2	Dyreliv	19
4.5.3	Vannmiljø	19
4.5.4	Landskap	19
4.6	Kulturmiljø	19
4.7	Støy og vibrasjoner	20
4.8	Anlegg- og riggområde	21
4.9	Massehåndtering	21
4.10	Energiforbruk	22
4.11	Materialvalg	22
5	Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS-analyse)	23
5.1	Sammendrag av ROS-analyse	23
6	Gjennomføring av forslag til plan	24
6.1	Framdrift og finansiering	24
6.2	Utbyggingsrekkefølge	24
6.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	24
6.4	Innspill til Ytre miljøplan	24
7	Merknader til reguleringsarbeidet	26
8	Vedlegg	27

1 Bakgrunn for planforslaget

1.1 Planområdet

På strekningen fra Eigerøy bru og sørover til Nyåskaiveien er det i dag kun et smalt fortau på østsiden av rv. 42 Hovlandsveien (tidligere rv. 502). Med hensyn til sikkerhet, trygghet og framkommelighet er dette et lite attraktivt tilbud til myke trafikanter og en spesielt dårlig løsning for syklister. Strekningen er eneste atkomst til søndre del av Søre Eigerøy, og er derfor en viktig strekning for skolebarn og øvrige myke trafikanter. Avstand fra planområdet til Eigersund sentrum er ca. 3 km, hvilket gir et høyt potensial for økt sykling mellom sentrum og Søndre Eigerøy.

1.2 Målsettinger for planforslaget

Målsettingen for prosjektet er at myke trafikanter skal gis god framkommelighet og kunne ferdes trygt langs vegstrekningen. Tiltaket vil bygge opp under målet om nullvekst i biltrafikken, ved å legge til rette for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt.

1.3 Varsel om oppstart av reguleringsarbeid

Oppstart av reguleringsarbeidet ble varslet i Dalane Tidende 15.08.2013, samt på kommunens og Vegvesenets hjemmesider. Berørte parter, grunneiere og høringsinstanser ble varslet med eget brev datert 12.08.2013. Innkomne merknader til planarbeidet er oppsummert i egen tabell i kap. 7.

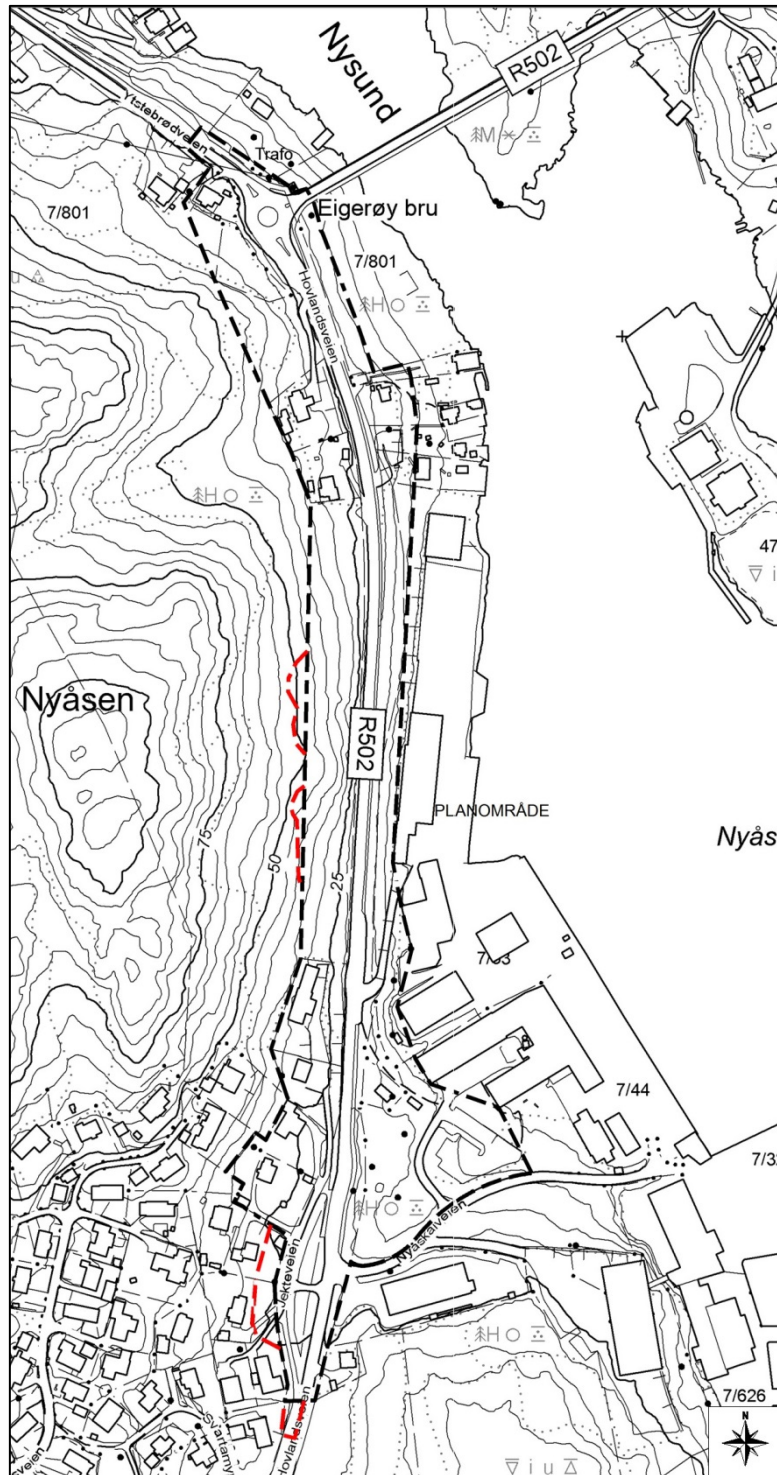
Eigersund kommune som planmyndighet har vurdert at tiltaket er i tråd med overordnede planer og at det derfor ikke utløses krav til konsekvensutredning etter KU-forskriften §§ 2 og 3.

Omfanget av varslet planområde er vist i figur 1.1 under. Det innleverte planforslaget går stedvis noe ut over den varslede avgrensningen, grunnet tilpasninger mot eksisterende forhold. Dette gjelder påkobling mot eksisterende gang- og sykkelveg i sør, deler av det midlertidige anleggsområdet langs Jekteveien og deler av skråningsutslaget midt på strekningen. Etter avtale med Eigersund kommune ble berørte grunneiere varslet om utvidet plangrense i brev datert 16.03.2015.

1.4 Politisk behandling

Forslag til reguleringsplan ble oversendt til kommunen 30.03.2015. Planteknisk utvalg i Eigersund kommune behandlet planforslaget i møte 21.04.2015, sak 66/15. Utvalget vedtok å legge planen ut til offentlig ettersyn, med følgende tillegg:

- Ny bestemmelse (se § 6.4 Rassikring): «Geologisk rapport for reguleringsplan, 36040-460 Rv. 42 Hovlandsveien datert 25.04.2014, skal legges til grunn for rassikring.»
- Tillegg i plankart: Avkjørselssymbol legges til for garasjer på gnr 7 bnr 114 og 129.

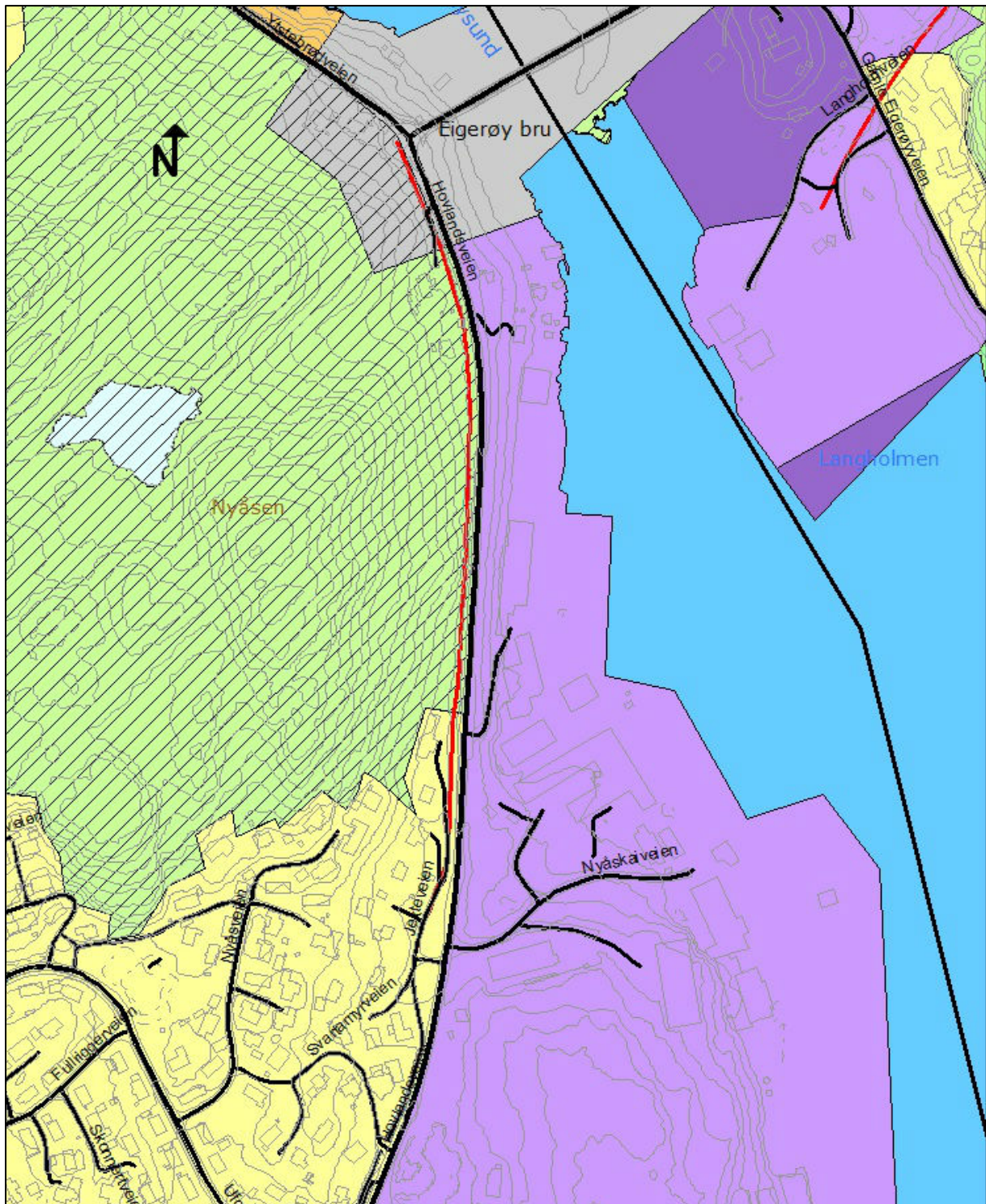


Figur 1-1: Varslet planområde er vist med sort stiplet linje, og utvidet plangrense er vist med rød stiplet linje.

1.5 Planstatus for området

1.5.1 Kommuneplanens arealdel (2011-2022)

Gjeldende arealdel viser areal for samferdsel og teknisk infrastruktur nord i planområdet (rundkjøringen ved Eigerøy bru), LNFR-område (med hensynssone friluftsliv) langs vestsiden av rv. 42, industriområde langs østsiden av rv. 42, og boligområde ved Jekteveien i sør. Framtidig trasé for gang- og sykkelveg langs rv. 42 er angitt med rød strek.



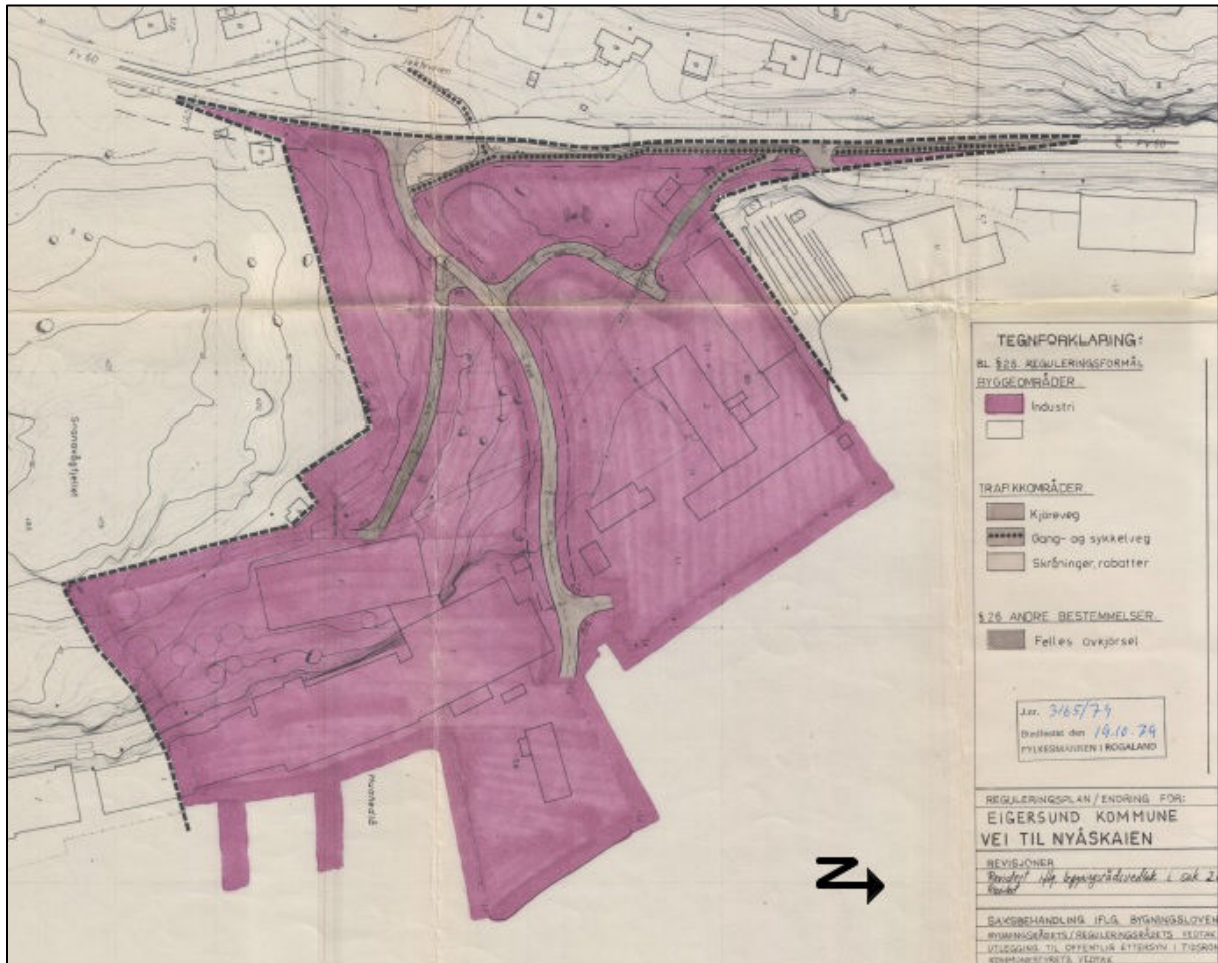
Figur 1-2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel (2011-2022).

1.5.2 Reguleringsplan for boligområde vest for Hovlandsveien

Reguleringsplanen ble vedtatt 02.04.1969, og omfatter bl.a. boligtomtene som ligger til Jekteveien. Området er i hovedsak etablert i tråd med reguleringsplanen.

1.5.3 Reguleringsplan for veg til Nyåskaien

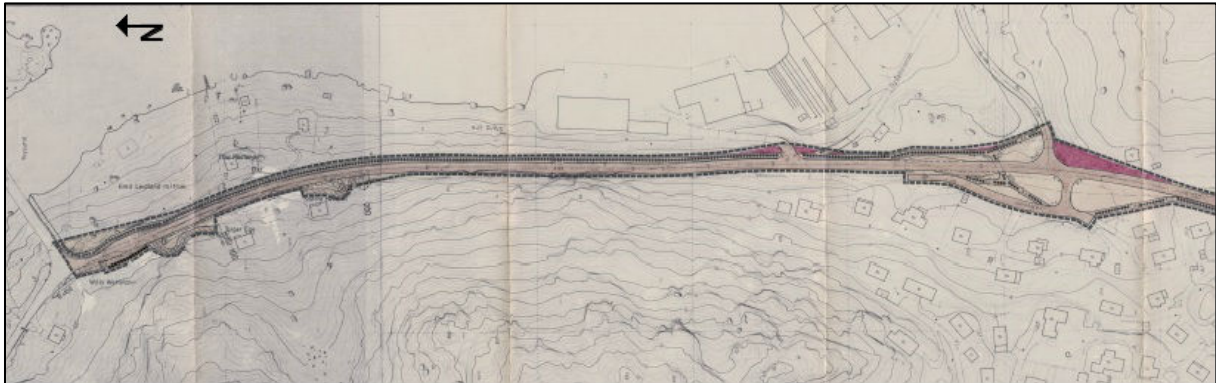
Reguleringsplanen ble vedtatt 18.06.1979, og omfatter atkomsten fra Hovlandsveien til industriområdet ved Nyåskaien. Området er i hovedsak etablert i tråd med reguleringsplanen og kryssløsningen mot Hovlandsveien er videreført i reguleringsplanen for *Hovlandsveien, Eigerøy bru - Fiskarvik*.



Figur 1-3: Reguleringsplan for veg til Nyåskaien.

1.5.4 Reguleringsplan for Hovlandsveien, Eigerøy bru - Fiskarvik

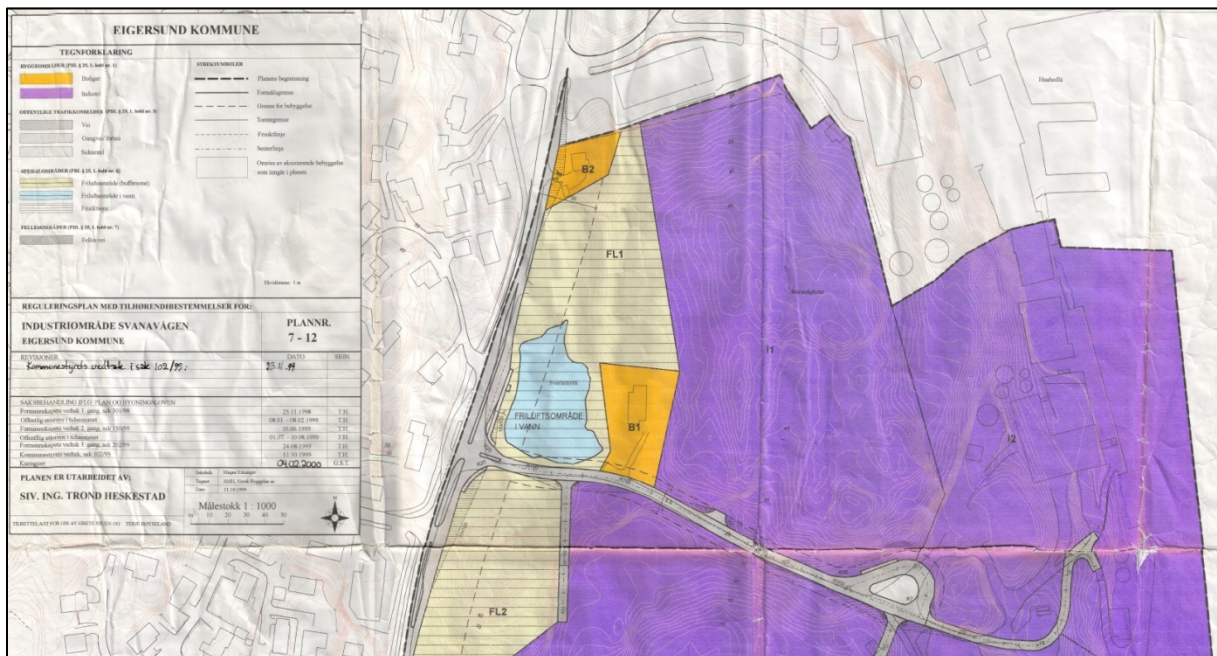
Reguleringsplanen ble vedtatt 01.02.1981, og omfatter hovedvegen med avkjørsler og kryssområder. Strekingen er i hovedsak etablert i tråd med reguleringsplanen. Ett unntak er at gang- og sykkelvegsystemet like nord for krysset med Nyåskaivegen og Jekteveien, ikke er bygget.



Figur 1-4: Relevant utsnitt av reguleringsplan for Hovlandsveien, Eigerøy bru - Fiskarvik.

1.5.5 Reguleringsplan for Svanavågen industriområde

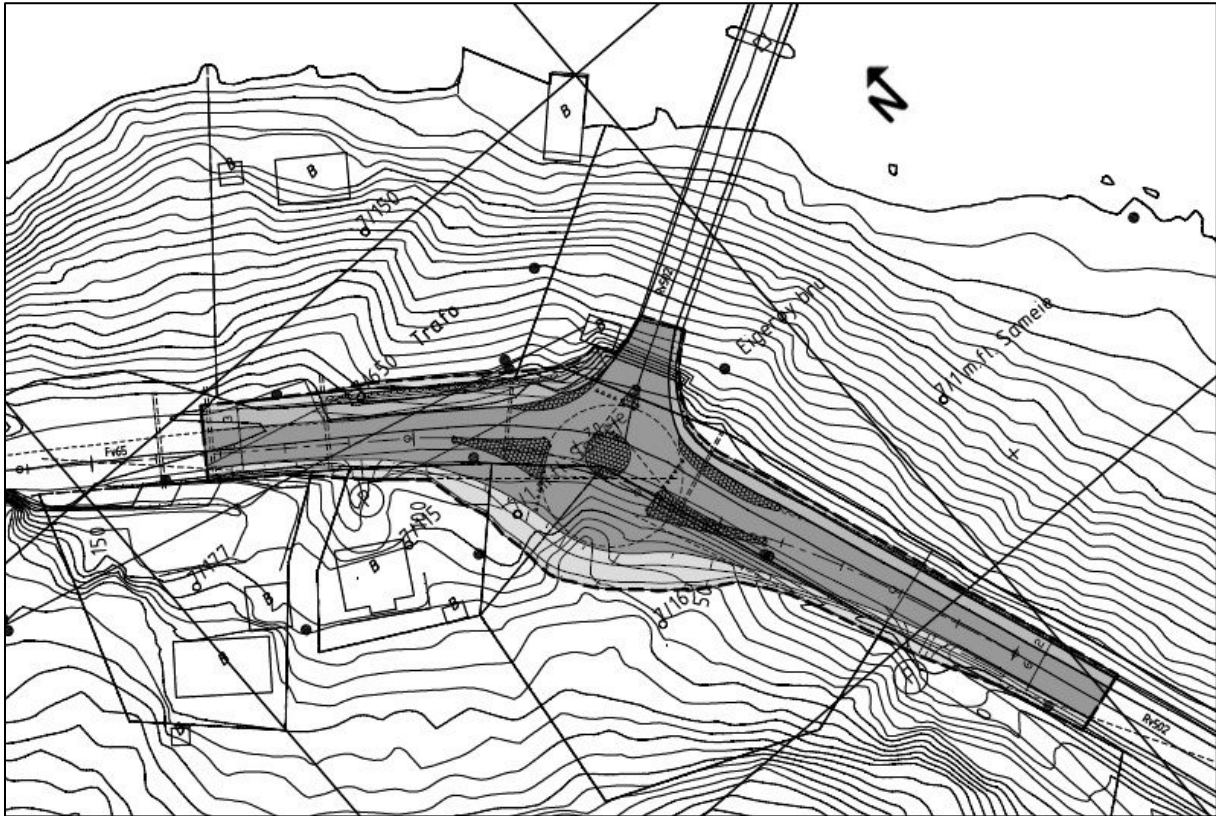
Reguleringsplanen ble vedtatt 23.11.1999, og omfatter bl.a. boligen sør for Nyåskaiveien og industriområdet sør for Nyåskai. Områdene som ligger til vår reguleringsplan er i hovedsak etablert i tråd med reguleringsplanen.



Figur 1-5: Relevant utsnitt av reguleringsplan for Svanavågen industriområde.

1.5.6 Reguleringsplan for kryss ved Eigerøy bru

Reguleringsplanen ble vedtatt 13.06.2005, og omfatter rundkjøringen i krysset mellom rv. 42 Eigerøy bru, rv. 42 Hovlandsveien og fv. 65 Ytstebrødvegen. Rundkjøringen er utformet slik at vogntog med lang last (transport av deler til vindmøller) kan foreta høyresving fra Hovlandsveien og inn på Eigerøy bru. Framkommeligheten for denne spesialtransporten gir derfor føringer for utformingen av nye tiltak i dette området.



Figur 1-6: Reguleringsplan for Kryss ved Eigerøy bru.

2 Beskrivelse av planområdet (eksisterende forhold)

2.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter rv. 42 Hovlandsveien med sideareal, på strekningen fra Eigerøy bru til om lag 100 m sør for krysset med Jekteveien.

2.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Nord i planområdet ligger 2 utbygde boligtomter på vestsiden av rv. 42 Hovlandsveien, i LNFR-område i gjeldende kommuneplan. På østsiden av vegen ligger 4 utbygde fritidseiendommer i industriområde i gjeldende kommuneplan. Sør for fritidseiendommene er det etablert kailinje, lager- og industribygninger, kontorbygninger m.v. i tråd med kommuneplanen. I tillegg ligger det 1 utbygd boligtomt sør for Nyåskaivegen. Det ligger 9 utbygde boligtomter til Jekteveien.

2.3 Trafikkforhold

Dimensjonerende trafikk (ÅDT) for 2013 er 4000, og tungbilandelen er beregnet til 7 %. Prognosen for år 2033 er en ÅDT på 6000, med en tungbilandel på 8 %. Fartsgrense på strekningen er 50 km/t. Eksisterende vegbredde er om lag 6,5 m.

Dagens løsning for myke trafikanter består av et fortau på om lag 1,3 m bredde langs østsiden av eksisterende veg, og strekker seg fra Eigerøy bru til fotgjengerovergang ved busstoppene nord for Nyåskaivegen/Jekteveien. Herfra må myke trafikanter krysse riksvegen og benytte Jekteveien fram til gang- og sykkelvegen som fortsetter videre sørover.

2.4 Naturmiljø og landskap

Det er ikke registrert arter som er regnet som truede eller sårbare i Norsk Rødliste innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er heller ikke utvalgte naturtyper eller prioriterte arter nær planlagt tiltak (jfr. NML §§ 23 og 52). Det er i tilgjengelig kunnskapsgrunnlag ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet, jfr. naturtypekartleggingen i kommunen.

2.4.1 Vegetasjon

Vegetasjon langs vegen er skogdominert, med løvskog på begge sider av vegen. Treslag på vestsiden av vegen var 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, også noen bregnearter, einstape og bjønnekam. I tørrere områder er det også noe røsslyng. Terrenget er blokkrikt og sterkt skrånende.

Østsiden av vegen er også dominert av tre- og buskvegetasjon, blant annet hassel og noe ask. Her er også innslag av en del «hageplanter», sannsynligvis arter som har spredd seg fra hytteeiendommene like øst for vegen. Ved befaring ble det kartlagt boersvineblom, som er en fremmed art i Norge. I sørenden av planområdet, i krysset ved veg til industriområdet ble det funnet hagelupin. Denne er vurdert til «svært høy risiko» i Norsk svarteliste for 2012.

2.4.2 Dyreliv

Planområdet ligger i ytterkanten av ett større viltområde. På befaring ble det også sett tråkk av rådyr i den bratte skråningen vest for rv. 42 Hovlandsveien.

I artsdatabanken er det gjort flere observasjoner av småsalamander i terrenget like vest for planområdet. Småsalamander er oppført som nær truet (NT) på den nasjonale rødlista fra 2010. Småsalamanderen lever i og ved dammer og tjern, ved myr, skog og i kulturlandskapet. Den er ikke så sterkt knyttet til vann og fuktig mark som den store salamanderen.

2.4.3 Vannmiljø

Det er 2-3 mindre bekker som kommer ned fjellsiden innenfor planområdet. De er samlet med kummer, krysser vegen og blir ledet dels gjennom rør og dels i åpen bekk. Kantsonen mot vann er ofte en biologisk rik sone, og innehar også flere viktige økologiske funksjoner. Vannressursloven § 11 påpeker viktigheten av å opprettholde naturlige kantsoner.

2.4.4 Landskap

Planområdet ligger innenfor NIJOS-landskapsregion 18 "Heibygdene i Dalane og Jæren" og underregion 18.1 "Dalane". Landskapsregionen er bl.a. 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.

Landskapsomgivelsene er mangfoldige og inntrykssterke. Arealet rundt planområdet er en del av *Vakre landskap i Norge*, er rapportert som fritidsområde, har prioriterte naturtyper mm. 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. Rv. 42 Hovlandsveiene knutepunkt fra Eigerøy til Egersund sentrum. Arealet er godt lesbart og har en regional identitet og særpreg.

Planområdet i sin helhet er i en mindre middels god tilstand. Store deler av planarealet viser tydelige inngrep i fjellskjæring og skråningsutslag. Vegen er trang, med et smalt fortau, og vegforbindelsen har en visuelt dårlig standard. For mange trafikanter er reiseopplevelsen spesielt ubehagelig på grunn av det smale fortauet, og strekningen er i tillegg ikke universelt tilrettelagt.

2.5 Nærmiljø/friluftsliv

Gjeldende kommuneplan angir LNFR-område med hensynssone friluftsliv vest for rv. 42 Hovlandsveien. Den delen av dette 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.

2.6 Kulturmiljø

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 vikene 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.

2.7 Grunnforhold

2.7.1 Geoteknisk rapport

Grunnundersøkelsene ble utført i desember 2013 og omfatter i alt 13 totalsonderinger, 1 enkel sondering, samt opptak av 4 representative prøveserier. Den geotekniske rapporten følger som eget vedlegg til plandokumentene.

Undersøkelsene viser at dybde til berg er mellom ca. 0,9 m og 5,6 m. Totalsonderingene viser på det jevne at under et topplag av matjord/torv er sondermotstanden middels skiftende, før den øker til å bli stor før sonderingen avsluttes i berg. Både spyling og slag har blitt benyttet for å trenge gjennom de mest kompakte massene i grunnen over berg.

Det antas at det organiske materialet som er funnet i grunnen kan forklares med at massene i området er delvis fylt ut med friksjonsmasser som ikke er «rene». Det er viktig at jordmasser som inneholder organisk materiale skiftes ut med telefrie masser før etablering av overbygning for ny gang- og sykkelveg. Det er også viktig at massene skiftes ut med gode masser blant annet i bakkant av eventuelle tørmurer og andre støttekonstruksjoner.

2.7.2 Geologisk rapport

Rapporten tar for seg de geologiske forholdene i prosjektområdet, med spesielt fokus på den strekningen hvor bergskjæringen blir høyere enn 10 meter. Rapporten gir en vurdering av stabiliteten til planlagt bergskjæring, samt forslag til sikringsmengder. Den geologiske rapporten følger som eget vedlegg til plandokumentene.

Berggrunnen i området består stort sett av anortositt som er overveiende massiv, og til dels leukonorittisk. Sprekkekartlegging i området viser hovedsakelig 2 dominerende sprekkesett. Disse har tilnærmet samme orientering med fall henholdsvis mot øst og mot vest. Begge sprekkesettene kan skape stabilitetsproblemer i skjæringen. Sprekkesett 1, som har fall 40-60° mot øst kan føre til større utglidninger i forbindelse med sprengningsarbeidet. Det anbefales derfor forbolting i de delene av skjæringen som er høyest. Det forventes at skjæringen i hovedsak kan sikres med innstøpte bolter, med lengde 3-5 meter.

Sprengningsarbeidet må ta hensyn til trafikkavviklingen langs rv. 42 Hovlandsveien, og det bør stilles krav til pallhøyde, salvestørrelse og sprengningstidspunkt i byggefasen. Sprengningsarbeidet vil i tillegg foregå nær bebyggelse, enkelte steder er avstand til nærmeste bolig ca. 10 meter.

3 Beskrivelse av planforslaget

3.1 Forutsetninger og standardvalg

3.1.1 Kjøreveger

Dimensjoneringsklasse for rv. 42 Hovlandsveien er satt til H1, jf. håndbok N100. Dette innebærer 7,5 m vegbredde for fartsgrense inntil 60 km/t.

Rundkjøringen ved Eigerøy bru er utformet slik at vogntog med lang last (transport av deler til vindmøller) kan foreta høyresving fra Hovlandsveien og inn på Eigerøy bru. Framkommeligheten for denne spesialtransporten gir derfor føringer for utformingen av nye tiltak i dette området.

3.1.2 Gang- og sykkelveger

Gang- og sykkelvegen skal utformes i tråd med håndbok V122 og dimensjoneres for <15 gående og 100-300 syklende i maksimaltiden. Dette innebærer 3,5 meter gang- og sykkelveg, inkludert skulder.

Maksimal stigning for gang- og sykkelvegen bør ikke overstige 5 % (1:20), i tråd med prinsippene for universell utforming.

3.1.3 Anlegg for kollektivtrafikk

Eksisterende busslomme i sørgående retning justeres etter utbedringsstandarden for busslommer, jf. håndbok N100, kap. E.3.3.2 s.132.

3.2 Generelt om planforslaget

Gjeldende kommuneplan angir fremtidig gang- og sykkelvegtrasé på vestsiden av rv. 42 Hovlandsveien. Planforslaget legger opp til en gang- og sykkelvegtrasé i tråd med gjeldende kommuneplan. Mellom avkjørselen til Hovlandsveien 7 og 9 i nord og busslommen i sør legges nivået på gang- og sykkelvegen opp til 0,5 meter over kjørebanelen til riksvegen. En slik løsning gir økt sikkerhet og en bedre brukeropplevelse, og fører til lavere fjellskjæringer på vestsiden av anlegget. Planforslaget inkluderer etablering av ny fotgjengerovergang i den sørlige armen av rundkjøringen ved Eigerøy bru.

Planforslaget legger også til rette for eventuell fremtidig utvidelse av riksvegen, i tråd med kravene i vegnormalen (se kap. 3.1.1). For sørgående felt kommer det nødvendige arealet for slik utvidelse i tillegg til rabattbredden mot gang- og sykkelvegen. For nordgående felt kan fremtidig utvidelse skje over dagens fortauareal, som forutsettes sanert til vegskulder.

3.2.1 Alternativvurdering

Prosjektet har vurdert muligheten for etablering av gang- og sykkelvegtrasé på østsiden av rv. 42 Hovlandsveien. En slik løsning ville vært teknisk gjennomførbar, men svært omfattende og kostbar. Traseen ville kommet i direkte konflikt med 2 fritidsboliger og ville medført en lite gunstig kryssing av en avkjørsel til industriområdet på nedsiden (se figur 3-1). Ferdselsarealet ville bli liggende lavere enn hovedvegen, noe som generelt anses som uheldig av hensyn til sikkerhet og brukeropplevelse. En løsning med ren utvidelse av eksisterende fortau kunne unngått fritidsboligene, men ville kommet i konflikt med flere avkjørslar. Løsningen ville også medført svært krevende terrengtilpasninger langs hele strekningen.



Figur 3-1: Utsnitt av vurdert alternativ trasé øst for rv. 42 Hovlandsveien.

3.3 Planlagt arealbruk

Mesteparten av arealet innenfor planområdet blir regulert til arealformål under kategorien *samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*. Noe sideareal må sikres til midlertidig anleggs- og riggområde. Denne reguleringsplanen gir ikke nye bestemmelser til slike midlertidige arealer, men viser til bestemmelser i allerede gjeldende plan (kommuneplan eller reguleringsplan) for det enkelte arealet.

3.4 Arealregnskap

Tabellen under angir hvor mange kvadratmeter (m²) av de enkelte arealformål som finnes i planforslaget, samt hvor store arealer som planforslaget omdisponerer fra gjeldende arealformål til vegformål.

Arealformål	Areal i planforslag (m ²)	Areal omdisponert til vegformål (m ²)
Boligbebyggelse	1 692,1*	1 424,8
Veg (felles veger)	710,6	
Kjøreveg (rv. 42)	3 564,3	
Gang/sykkelveg	2 529,2	
Gangveg	141,3	
Annen veggrunn (tekn.)	1 536,2	
Annen veggrunn (grønt)	10 245,5	
Kollektivanlegg	5,2	
Kollektivholdeplass	112,7	
Leskur	5,1	
Landbruksformål	470,4*	10 621,9
Totalt:	21 012,6	12 046,7

*) I planforslaget omfattes arealformålet i sin helhet av områdebestemmelse for midlertidig anleggsområde.

4 Virkninger av planforslaget

4.1 Framkommelighet og trafiksikkerhet

Etablering av gang- og sykkelveg langs denne strekningen vil føre til forbedret trafiksikkerhet og framkommelighet, siden ferdsel vil skje atskilt fra kjørevegen. Stigningsforholdene for den planlagte gang- og sykkelvegen er gode langs hele strekningen, med en gjennomsnittlig stigning på 2,4 %. Maksimal stigning er på 7,35 %, hvilket er noe brattere enn anbefalt. Stigningsgraden inntreffer i forbindelse med påkobling mot eksisterende gang- og sykkelveg i sør, på den ca. 80 m lange strekningen fra krysset med Jekteveien. Dette vurderes som akseptabelt ettersom strekningen er relativt kort.

Jekteveien reguleres til felles privat veg, jf. kap 4.2.1. Siden vegen brukes av få boliger vurderes påkoblingen mot rv. 42 Hovlandsveien som en avkjørsel, ikke et kryss. Dermed får brukere av GS-vegen forkjørsrett og prioritet framfor trafikk til og fra boligene.

Etablering av fotgjengerovergang i tilknytning til rundkjøringen vil gi en sikker kryssing i et område med gode siktforhold og der motorkjøretøy holder lav hastighet. Eksisterende fotgjengerovergang ved Jekteveien opprettholdes som atkomst til bussholdeplassene.



Figur 4-1: Illustrasjon over GS-veg midt på strekningen.

Eksisterende fortau langs østsiden av rv. 42 bør sperres av ved den nye fotgjengerovergangen, for å unngå ferdsel sørover fra rundkjøringen på denne siden av vegen. Eksisterende fortau nord for avkjørsel til gnr 7 bnr 53 bør saneres til vegskulder. Oppgradering av rekkverk langs vegen bør vurderes i sammenheng med saneringsarbeidet. Skulderarealet vil være tilgjengelig for eventuell framtidig utvidelse av kjørebanelen.

Sanering av fortauet påvirker atkomst for mange trafikanter til fritidsboligene øst for rv. 42. Vegvesenet vurderer potensialet for ikke-motorisert ferdsel til disse eiendommene som så lavt at

kryssing av kjørevegen for å nå gang- og sykkelvegen, alternativt å benytte vegskulderen, anses for tilfredsstillende løsninger.

Eksisterende fortau i tilknytning til busslommen i nordgående retning, videreføres for å sikre tilkomst til næringsarealet nedenfor.

Planforslaget vil ikke ha vesentlig innvirkning på framkommeligheten for kjøretøy som benytter rv. 42 Hovlandsveien. Det åpne sidearealet sørvest for rundkjøringen benyttes til gang- og sykkelveg samt utvidelse av kjørevegareal, slik at kryssingen kan sikres med trafikkøy mellom kjøreretningene. Trafikkøya og sidearealet videreføres som overkjørbart og vil derfor ikke medføre redusert framkommelighet for spesialtransport, jf. kap. 3.1.1.

Den delen av eksisterende gang- og sykkelveg som bøyer av fra Hovlandsveien og kobler mot Jekteveien videreføres som gangveg i planforslaget, for å sikre en hensiktsmessig sørgående rute fra boligene i Jekteveien. Planforslaget legger også til rette for etablering av en gangveg som sikrer hensiktsmessig atkomst til bussholdeplassen fra nordre del av Jekteveien.

4.2 Naboskap

4.2.1 Avkjørsler

Gang- og sykkelvegtraseen medfører endring i atkomstforhold for 5 boligtomter. Berørte grunneiere ble informert om dette i brev datert 05.12.2014. Brevet er vedlagt til planbeskrivelsen.

Planforslaget anbefaler etablering av ny felles privat atkomstveg for Hovlandsveien 7 (gnr 7 bnr 131) og 9 (gnr 7 bnr 140), med utgangspunkt i dagens avkjørsel til Hovlandsveien 7. Dagens avkjørsel til Hovlandsveien 9 stenges. Felles atkomstveg fra sør ble også vurdert, men alternativet ble forkastet på grunn av vesentlige negative konsekvenser for Hovlandsveien 9. Ny atkomstveg opparbeides med betongmur mot gang- og sykkelvegtraseen, og kjøresterkt rekkverk som ivaretar barns sikkerhet.



Figur 4-2: Illustrasjon over GS-veg forbi Hovlandsveien 7 og 9.

Gang- og sykkelvegtraseen kommer i konflikt med eksisterende atkomstveg til Jekteveien 1 og 3. Planforslaget anbefaler etablering av ny atkomstveg over eksisterende atkomst til Jekteveien 5. Den nye atkomstvegen skal være felles privat for disse 3 eiendommene. Ny atkomstveg opparbeides med natursteinsmur mot gang- og sykkelvegtraseen, og kjørestrekt rekkverk som ivaretar barns sikkerhet.



Figur 4-3: Illustrasjon over GS-veg forbi Jekteveien 1, 3 og 5.

Felles private avkjørselsveger skal eies og vedlikeholdes i fellesskap av de grunneiendommer som har avkjørsel til vegen. Jekteveien er i dag kommunal veg, men har vært vedlikeholdt av Vegvesenet på grunn av sambruk med gang- og sykkelveg langs riksveg. Denne sambruken faller nå bort, og kommunen ønsker derfor at vegen reguleres til felles privat veg.

4.2.2 Innløsning av bebyggelse

Tiltakene innenfor planforslaget kommer i direkte konflikt med 1 garasje og 1 uthus/bod til Hovlandsveien 9. Begge bygningene må derfor fjernes.

På grunn av stigningskrav til GS-vegen må det gjøres høydetilpasninger i Jekteveien. Justeringene kan potensielt komme i konflikt med 1 garasje og 1 uthus/bod. Plankartet angir derfor at bygningene forutsettes fjernet, men behovet for dette bør bli endelig avklart under detaljprosjekteringen.

4.3 Byggegrenser

Byggegrensene langs begge sider av rv. 42 Hovlandsveien skal gå i en avstand på 50 meter fra midtlinja i riksvegen, jf. veglova § 29 andre ledd.

4.4 Barn og unges interesser

Strekningen er viktig skoleveg. Etablering av trafiksikker løsning for myke trafikanter vurderes som en positiv virkning på barn og unges interesser.

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, som nevnt i kap. 2.5. Det

antas videre at disse arealene er mindre egnet for lek. Terrenginngrepet anlegget medfører vil derfor ikke påvirke barn og unges interesser negativt.

4.5 Naturmiljø og landskap

4.5.1 Vegetasjon

Inngrep i forbindelse med tiltaket skjer for det meste i fjellpartier og hageareal. All vegetasjon i skråningen ovenfor vegen vil forsvinne. På sikt vil noe vegetasjon kunne etablere seg i berghyller m.m. i vegskjæringen.

4.5.2 Dyreliv

Anlegget vil føre til noe tap av areal innenfor registrert viltområde. I og med at planområdet ligger i utkanten av et større viltområde, er arealtapet lite, og vil sannsynligvis gi små konsekvenser for hjortevilt.

I naturbasen er ut det oppgitt av utvandring fra viltområdet blant annet skjer over sundet fra Leidland, ett stykke vest for Eigerøy bru, og til fastlandet. Det er mulig at noen rådyr trekker over rv. 42 også innenfor planområdet, sannsynligvis der terrenget er mindre bratt. Anlegget vil føre til høyere vegskjæringer som kan vanskeliggjøre passasje for rådyr.

Småsalamanderne som er observert har sannsynligvis utspring i dam- og myrområdet rundt Nyåsen, vest for planområdet. Skråningen vest rv. 42 Hovlandsveien kan nok bli brukt som leveområde for småsalamander, men skråningen er i tilfelle helt i ytterkanten av leveområdet. Tap av skråningsareal vil derfor ikke få stor konsekvens for småsalamander.

4.5.3 Vannmiljø

Dagens løsning før drenering av registrerte bekkeløpene bør videreføres, slik at bekkeløp nedenfor vegen forblir uforandret. Avrenningen fra rv. 42 Hovlandsveien ledes ut i et sjøområde som er vurdert til å være en robust resipient. Anlegget genererer ikke økt vegtrafikk, og forventes ikke å medføre vesentlig endring i vannkvaliteten. I anleggsfasen bør det vurderes tiltak for å hindre tilslamming nedstrøms.

4.5.4 Landskap

Ny GS-veg følger eksisterende trasé, som gjør at vegstrekningen blir bredere og mer synlig enn dagens veg. Tiltaket medfører behov for støttemurer langs atkomstveger og en utvidelse av skjæringer i det bratte fjellet. Ved behov for oppsetting av sikringsnett eller fanggjerde bør det velges materialfarge som er tilpasset bakenforliggende terreng, slik at tiltaket blir minst mulig synlig. Valg av type sikringsnett/fanggjerde bør vurderes ut fra stedlige forhold og fjellets karakter, i forbindelse med utarbeiding av detaljplaner for GS-vegen.

Den visuelle virkningen av inngrepet vil avta med avstanden til observatøren, og inngrepet er ikke synlig over store områder. Reiseopplevelsen vil forbedres som følge av økt trygghetsfølelse.

4.6 Kulturmiljø

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.

4.7 Støy og vibrasjoner

Ved planlegging av vegprosjekter skal man legge til grunn «[Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging \(T-1442\)](#)». Retningslinjen legger klare føringer for hvordan støy skal behandles både ved planlegging av ny støyende virksomhet og ved planlegging av støyfølsom bebyggelse.

Dette prosjektet har som hovedmål å få på plass sykkelveg langs rv. 42 Hovlandsveien. I følge støyretningslinjen T-1442 er derfor prosjektet et miljø- og sikkerhetstiltak. T-1442 sier at slike prosjekter kan gjennomføres uten å utbedre støyforholdene for støytsatte bebyggelse. Statens vegvesen har bestemt en strengere praksis. I Vegdirektoratets notat om praktisering av støyretningslinja i Statens vegvesen er følgende praksis anbefalt for miljø- og sikkerhetstiltak:

1. Det bør utføres tiltak som demper støyen utenfor rom med støyfølsom bruk for boliger som har et støynivå over 65 dB L_{den} . Dersom dette ikke er mulig, skal det gis tilbud om støytiltak på uteplass.
2. Boliger med utendørs støynivå over L_{den} 65 dB og som i tillegg har støynivå inne som er over 35 dB $L_{pAeq24h}$, skal få tilbud om støytiltak som senker innendørs støynivå ned til 30 dB.
3. Boliger med utendørs støynivå mellom 55 og 65 dB L_{den} , men som får økt støyen med 3 dB eller mer på grunn av prosjektet, får også tilbud om tiltak som demper støyen utenfor rom med støyfølsom bruk eller på uteplass.

Det er gjort støyberegninger for å fastslå hvor mange støyutsatte boliger det er langs rv. 42 på strekningen der ny gang- og sykkelveg bygges. Beregnede trafikk tall for 2033 er lagt til grunn for støyberegningene. To typer beregninger er gjort. Først er vegtrafikkstøy beregnet langs hele vegprosjektet i punkter med 5 til 10 meter innbyrdes avstand. Dette nettverket av beregningspunkter brukes til å lage støysonekart i henhold til T-1442. Støysonekartet viser områder i prosjektet som har vegtrafikkstøy mellom 55 dB og 65 dB L_{den} med gul farge, og områder med L_{den} over 65 dB med rød farge.

Den andre beregningen er av støy på fasadene til de boligene som ligger i rød støysone. Beregningspunkt er plassert i høyder på 2,7 og 5,5 meter foran fasadene til alle beregnede hus. Resultatene fra fasadeberegningene er frittfeltverdier. Det betyr at beregningen ikke tar hensyn til lyd reflektert fra bygningens egen fasade.

Støysonekartene er vedlagt til planbeskrivelsen. Støykart X001 viser at 3 boliger langs rv. 42 vil være i rød støysone i 2033 med vegen slik den ligger i dag. Støykart X002 viser også at 3 boliger langs rv. 42 vil være i rød støysone med planlagt vegsystem og trafikk tall for 2033. I tillegg ligger 3 boliger i gul støysone svært nær rød støysone.

I tabellen under er høyeste beregnede fasadeverdi i 2033 vist for boliger som ligger i og veldig nært opptil rød støysone.

Gnr / bnr	Støysone / vurderer lokale tiltak	Fasadestøy L_{den} [dB] uendra vegsystem	Fasadestøy L_{den} [dB] med ny sykkelveg
7/139	Rød / ja	70	70
7/146	Rød / ja	70	70
7/112	Gul / ja	63	65
7/128	Gul / ja	62	64
7/124	Rød / ja	65	65
7/140	Rød / ja	66	66
7/131	Gul / ja	65	65

Boligene som har fasadestøynivå $L_{den} \geq 65$ dB bør vurderes videre for å finne ut om de har et innendørs støynivå over grensa på $L_{pAeq\ 24h} = 35$ dB, og dermed har krav på fasadetiltak. I tillegg bør bolig på gnr 7 bnr 128 vurderes på samme måte. Denne boligen ligger i samme husrekke som og mellom to boliger med $L_{den} = 65$ dB som skal vurderes videre. Videre vurderinger og eventuell prosjektering av nødvendige fasadetiltak skal gjøres når prosjektet kommer i byggeplan- og byggefase.

Ingen boliger med støynivå L_{den} mellom 55 og 65 dB får økt støynivået foran fasade med 3 dB på grunn av prosjektet. Det er derfor ikke nødvendig å vurdere støytiltak for boliger i gul støysone.

4.8 Anlegg- og riggområde

Det er ikke funnet egnede arealer til anlegg- og riggområde i nær tilknytning til planområdet, ut over det midlertidige anleggsbeltet. Dette er i hovedsak på grunn av terrenget og de etablerte eiendomsforholdene. Det forutsettes derfor at entreprenør avklarer lokal løsning for riggområde i tråd med reglene i plan- og bygningsloven, i god tid før byggestart.

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

4.9 Massehåndtering

Anlegget vil generere et masseoverskudd på om lag 17 000 m³ fast fjell. Muligheten for midlertidig masselagring innenfor regulerte anlegg- og riggområder er svært begrenset. Det er ikke funnet arealer egnet til håndtering av større mengder masser i nær tilknytning til planområdet. Dette er i hovedsak på grunn av terrenget og de etablerte eiendomsforholdene. I samråd med kommunen er konkrete løsninger for massehåndtering ikke vurdert videre i planarbeidet.

Forventet utbyggingsaktivitet i regionen tilsier at det vil være et marked for de massene som produseres. Permanent og eventuell midlertidig deponering av masseoverskudd utenfor planforslagets avgrensning forutsettes å skje i tråd med reglene i plan- og bygningsloven, og må avklares i god tid før byggestart. Dersom massehåndtering overlates til entreprenør skal det i konkurransegrunnlaget kreves dokumentasjon på tilstrekkelig tilgang på godkjente deponiarealer.

4.10 Energiforbruk

Dagens vegbelysning forutsettes erstattet langs hele strekningen. Det forventes ingen vesentlig økning i energiforbruket.

4.11 Materialvalg

Primært skal det benyttes natursteinsmurer, ettersom planområdet ligger utenfor bystrøk. Av plasshensyn må det imidlertid benyttes betongmur forbi Hovlandsveien 7 og 9.

Ved bussholdeplassen skal det benyttes vegdekkematerialer som tydeliggjør skillet mellom venteareal og gang-/sykkelveg. I tråd med prinsippene for universell utforming bør holdeplassen utstyres med taktile heller, for å gjøre det lettere for blinde/svaksynte å orientere seg.

5 Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS-analyse)

ROS-analysen er omfattende, og rapporten ligger derfor som vedlegg til planbeskrivelsen. Under følger et sammendrag av rapporten.

5.1 Sammendrag av ROS-analyse

Rapporten presenterer uønskede hendelser som har inntruffet i planområdet siden år 2000. Videre identifiseres uønskede hendelser som er mulig å inntreffe. Rapporten vurderer risiko knyttet til slike uønskede hendelser, samt tiltak for å redusere risikoen.

I 2008 gikk et skred ca. ved profil 400. Skredet førte ikke til at vegen ble stengt.

Det har vært to trafikkulykker i planområdet, en i 2003 og en i 2004. Skadegraden var «lettere skadet» i disse to personbilulykkene. Ved ulykkestidspunktet var hastigheten på rv. 42 satt til 60 km/t. I etterkant av disse ulykkene er hastigheten redusert til 50 km/t. 8 % av trafikken som går langs rv. 42 i dag er tungtransport.

Det er mistanke om forurensing fra industri i Nyåskaiveien. Dette bør likevel ikke påvirke denne reguleringsplanen. Det er gjort funn av liten salamander på Nyåsen, men ingen annen sårbar naturtype/dyreliv i eller tett inntil planområdet. En del innsjøer ligger over planområdet, men avrenning antas ikke å påvirke rv. 42.

For å gjøre plass til gang- og sykkelveg på vestsiden av rv. 42 må fjell sprenges. I anleggsfasen er det mer sannsynlig at ulykker i tilknytning til steinsprang/utrasing av masser inntreffer. Tiltak som bl.a. salvestørrelse må derfor nøye vurderes og ha strenge krav. Støy vil også bli økende for beboere nær planområdet i anleggsfasen, derfor bør tidspunkt for sprengning tilrettelegges i forhold til dette. Det samme gjelder å unngå makstimene, slik at trafikkavviklingen blir minst mulig berørt. For å redusere sannsynligheten for ulykker knyttet til sprengningsarbeid bør rv. 42 stenges ved sprengning.

Det blir to krysningspunkt hvor myke trafikanter blandes med kjøretøy til og fra boliger. Det antas ikke at disse krysningspunktene vil utgjøre høy risiko. Sikt- og stigningsforhold er ivaretatt og hastigheten antas å være lav.

Trafikken på avkjørslene vil ha vikeplikt for brukere av GS-vegen. Det er et fysisk skille mellom kjørebane og gang- og sykkelveg i form av høydeforskjell, noe som tilsier at det er svært lav sannsynlighet for at kjøretøy og myke trafikanter skal komme i konflikt med hverandre. Trafikksikkerheten for myke trafikanter bedres betydelig ettersom det vil bli et tydeligere skille mellom kjørebane og gang- og sykkelveg enn hva dagens løsning tilbyr.

Et ras kan inntreffe på denne vegstrekningen, men tiltak som bolting av fjell vil bidra til å redusere sannsynligheten for denne hendelsen. Konsekvensen kan likevel være alvorlig eller svært alvorlig for både mennesker og opprettholdelsen (driften) av gang- og sykkelvegen / riksvegen.

6 Gjennomføring av forslag til plan

6.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanen forventes godkjent i løpet av høsten 2015. Grunnervervsprosessen og detaljprosjekteringen settes i gang så snart endelig godkjent reguleringsplan foreligger. Antatt byggestart er våren 2017.

Prosjektet ligger til riksveg, og tiltaket finansieres gjennom handlingsprogrammet Nasjonal transportplan 2014-2017. Det er gjennomført kostnadsberegning etter Anslag-metoden for tiltaket, og kostnaden ble kalkulert til 29,5-36,06 mill. 2014-kroner. Tiltaket forventes å være gjennomførbart innenfor rammen i handlingsplanen.

6.2 Utbyggingsrekkefølge

Nye atkomster som nevnt i kap. 4.2.2 bør etableres først, slik at eiendommene er sikret atkomst mens gang- og sykkelvegen anlegges. Det anses ikke som naturlig å dele opp det øvrige anleggsarbeidet i egne faser.

6.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Rv. 42 Hovlandsveien er eneste ferdselsåre sørover fra Eigerøy bru, mot boligområder og næring. Det er derfor avgjørende at vegen er trygt farbar i hele anleggsperioden, for alle trafikanter. Det kan være aktuelt å stenge av sørgående kjørefelt i deler av anleggsperioden og lysregulere trafikken i nordgående felt. Dagens fortau må holdes åpent for myke trafikanter og bør være fysisk atskilt fra kjørebanelen dersom trafikken avvikles i kun ett felt. For å få plass til slikt fysisk skille bør den åpne kjørebanelen forskyves tilsvarende mot vest. All ferdsel på strekningen må stanses under sprengning og gjenopptas så snart som mulig etterpå.

6.4 Innspill til Ytre miljøplan

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 støy 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.

Tema	Anbefalinger for YM-plan
Vannmiljø	<ul style="list-style-type: none"> I anleggsfasen bør det vurderes tiltak for å hindre tilslamming nedstrøms.
Geologi og rassikring	<ul style="list-style-type: none"> Forbolting anbefales i de delene av skjæringen som er høyest, for å hindre større utglidninger i forbindelse med sprengningsarbeidet. Sprengningsarbeidet må ta hensyn til trafikkavviklingen langs rv. 42 Hovlandsveien, og det bør stilles krav til pallhøyde, salvestørrelse og sprengningstidspunkt i byggefasen. Sprengningsplaner, salveplaner, varslingsplaner, borerapporter og salverapporter kontrolleres. Ved ulykker og uhell som sprutskader på bil, hus og garasjer o.l. skal melding sendes til DSB. Sprengningsarbeidet bør foretas innen avgrenset tidsrom for å ta hensyn til trafikkavviklingen på rv. 42. Der hvor sprengning skal foregå nært bolighus bør salvestørrelse og sprengningstidspunkt ta hensyn til beboere.
Riggområde	<ul style="list-style-type: none"> På områder som benyttes til anlegg- og riggområde skal det foretas avbøtende tiltak for å redusere faren for forurensing, oljeutslipp m.m. En tydelig SHA-plan som avklarer arealbruk for oppbevaring av sprengstoff, slurrystasjon og eventuelt sikkert sted for midlertidig plassering i inntil 12 timer.
Massehåndtering	<ul style="list-style-type: none"> Permanent og eventuell midlertidig deponering av masseoverskudd utenfor planforslagets avgrensning forutsettes å skje i tråd med reglene i plan- og bygningsloven, og må avklares i god tid før byggestart. Dersom massehåndtering overlates til entreprenør skal konkurransegrunnlaget stille krav til dokumentasjon på tilstrekkelig tilgang på godkjente deponiarealer. På områder som benyttes til massehåndtering skal det foretas avbøtende tiltak for å hindre tilslemming nedstrøms.

7 Merknader til reguleringsarbeidet

I tabellen under oppsummeres og kommenteres hver enkelt av merknadene som ble mottatt til varsel om oppstart av reguleringsarbeid og for øvrig i løpet av planarbeidet. Kopi av de innkomne dokumentene er vedlagt til planbeskrivelsen.

Merknad	Forslagstillers kommentar
<p><u>Dalane energi IKS, 13.08.2013</u> Dalane energi gjør oppmerksom på at det i hele planområdets utstrekning er lagt ned både høy- og lavspentkabler på begge sider langsmed og i riksvegen.</p>	Tas til orientering.
<p><u>Felles brukerutvalg, 18.08.2013</u> Felles brukerutvalg i Eigersund kommune behandlet varsel om oppstart i møte 18.08.2013, sak 027/13, og gjorde følgende vedtak: <i>Felles brukerutvalg har ingen merknader til saken.</i></p>	Tas til orientering.
<p><u>Harald Sunde (gnr 7 bnr 140), 12.01.2015</u> Sunde viser til vegvesenets brev av 5.12.2014 med vedlagt illustrasjon over ny adkomst til eiendommen. Sunde påpeker at det må lages plass til garasje og snuplass for bil, helst i grenseområdet til gnr 7 bnr 131 på oppsiden av ny felles adkomstveg, samt at adkomst for bil må lages helt fram til boligen.</p>	Reguleringsplanen omfatter kun areal som omdisponeres til vegformål. Detaljene rundt opparbeiding av parkering og atkomst inne på den enkelte boligtomt vises ikke på plankartet, men avtales nærmere med hver enkelt grunneier i god tid før byggefasen starter.

8 Vedlegg

- ❖ Forslag til plankart, datert 24.04.2015
- ❖ Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 22.04.2015
- ❖ Tegningshefte, datert 18.3.2015
- ❖ ROS-analyse, datert 09.01.2015
- ❖ Geoteknisk rapport, datert 03.06.2014
- ❖ Geologisk rapport, datert 25.04.2014
- ❖ Støykart X001, datert 02.02.2015
- ❖ Støykart X002, datert 02.02.2015
- ❖ Merknader til planarbeidet
- ❖ Brev med varsel om utvidelse av plangrense, med mottakerliste
- ❖ Brev med informasjon om omlegging av atkomst
- ❖ Brev med varsel om oppstart, med mottakerliste
- ❖ Avisannonse med varsel om oppstart



Statens vegvesen
Region vest
Ressursavdelinga
Askedalen 4 6863 LEIKANGER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen