

Vestland fylkeskommune

► **Planinitiativ for Fv. 57 Perhaugen - Espeland**

Oppstart reguleringsplan

Mai 2024

Oppdragsnr.: 52401552 Dokumentnr.: 001 Versjon: J04 Dato: 2024-05-23



Oppdragsgjevar: Vestland fylkeskommune
Oppdragsgjevares kontaktperson:
Rådgjevar Norconsult Norge AS, Fjellvegen 11, NO-6800 Førde
Oppdragsleiar: Arne Kringlen
Fagansvarleg: Arne Kringlen
Andre nøkkelpersonar: Sindre Eikenes, Ane Marie Gjerland

J04	2024-05-23	For bruk	SinEik	AKR	AKR
C03	2024-05-21	For gjennomgåing hjå oppdragsgjevar	SinEik/AMG	AKR	AKR
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidd	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrer Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

► Generelt om planinitiativet

Dette dokumentet skal saman med aktuelle vedlegg utgjere nødvendig grunnlag for å halde oppstartsmøte for ny detaljreguleringsplan. Innsendte dokument er å sjå på som førespurnad om oppstartsmøte. Sunnfjord kommune kan krevje anna nødvendig informasjon før varsel om oppstart. Dette vert avklara i oppstartsmøtet.

Framlegg til plannamn	Fv. 57 Perhaugen – Espeland
Område, gbnr.	Delar av gbnr. 202/26 og 211/23 med tilgrensande eigedomar langs fv. 57.
Vegnamn	Fv. 57, Bygstadvegen

Innhold

1	Hovudinnhaldet i planinitiativet	5
1.1	Bakgrunn for planinitiativet	5
1.2	Mål med prosjektet	5
1.3	Medverknad	5
1.4	Moglegheiter/traséval	5
2	Planområdet – dagens situasjon	6
2.1	Planavgrensing	6
2.2	Kort utgreiing av området	7
2.3	Eksisterande kartleggingar	7
2.3.1	<i>Landskap</i>	7
2.3.2	<i>Kulturmiljø</i>	8
2.3.3	<i>Naturmangfald</i>	9
2.3.4	<i>Naturressursar</i>	9
2.3.5	<i>Grunnforhold</i>	9
2.4	Veg og trafikkfaglege omsyn	10
2.4.1	<i>Vegutforming</i>	10
3	Forholdet til overordna planar og retningslinjer	11
3.1	Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar	11
3.1.1	<i>Regional transportplan Vestland (RTP) 2022-2033</i>	12
3.2	Kommuneplanen sin areal- og samfunnsdel	12
3.3	Andre rammer og føringar	13
4	Verknadar av planinitiativet	13
4.1	Landskap	13
4.2	Fjernverknad	14
4.3	Auka trafikk og støy	14
4.4	Naturmangfald	14
4.5	Friluftsliv	14
4.6	Naturressursar	14
4.7	Kulturverdiar	15
4.8	Barn og unge sine interesser	15
4.9	Forholdet til gåande, syklande og kollektivreisande	15
4.10	Trafikktryggleik	15
4.11	Samfunnstryggleik og risiko	15
5	Konsekvensutgreiing (KU)	15
6	Framdrift og prioritering	15
6.1	Planlagt framdrift for planarbeidet	15
7	Vedlegg	16

1 Hovudinnhaldet i planinitiativet

1.1 Bakgrunn for planinitiativet

Vestland fylkeskommune er i gang med arbeidet med utarbeiding av kommunedelplan for Fv. 57 Båtevik – Storehaugen. Som eit ledd i arbeidet er det behov for å gjere endringar på eksisterande reguleringsplan for Fv. 57 Perhaugen – Storehaug, som er del av kommunedelplanen si yttergrense i aust. Den nye detaljreguleringsplanen som skal erstatte gjeldande plan har fått namnet Fv. 57 Perhaugen – Espeland.

I mars 2024 blei det stadfesta at arbeidet med tunnelprosjektet E39 Storehaugen – Førde er inne i første del av planperioden i neste Nasjonal transportplan (NTP), og det hastar difor å få avklara korleis ein skal nyttiggjere seg av tunnelmassane. Den gong då Fv. 57 Perhaugen – Storehaug vart vedteken tok den ikkje høgde for å kunne nytte billege og kortreiste massar frå tunnelprosjektet. Dette skal ein no søke å gjere om på gjennom denne planen. Gjennomføring av tunnelprosjektet utelukkar derimot ikkje moglegheita for å bygge vegstrekninga Fv. 57 Perhaugen – Storehaugen utan tilgang på tunnelmassar.

1.2 Mål med prosjektet

Føremålet med planarbeidet er betre veg på strekninga, samt å kunne gå kjapt i gang med utbetringa dersom naudsynte løyve om tilgang på massar vert gitt.

Regionale mål med prosjektet:

- Knyte HAFS-regionen tettare til flyplassen på Bringeland og arbeidsmarknaden i Førde med kortare reisetid
- Bidra til auka nytteverdi av Dalsfjordbrua
- Etablere sikker omkøyringsveg for E39 mellom Lavik og Storehaugen
- Betre trafikktryggleik for køyrande og gåande
- Betre tryggleik mot ras og skred

Lokale mål med prosjektet:

- Nyttiggjere kortreiste tunnelmassar
- Bidra til å gjere Bygstad meir attraktivt som bustad-, arbeids-, og serviceområde (BAS)
- Gje gode tilhøve for gåande og syklande
- Gje god tilknytning til bustadområde og lokalsenterfunksjonar som butikk, skule, samfunnshus og kyrkje.

1.3 Medverknad

Norconsult Norge AS og Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og eit godt samarbeid mot interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, lag og organisasjonar. Det skal i samråd med Sunnfjord kommune etablerast ein plan for medverknad.

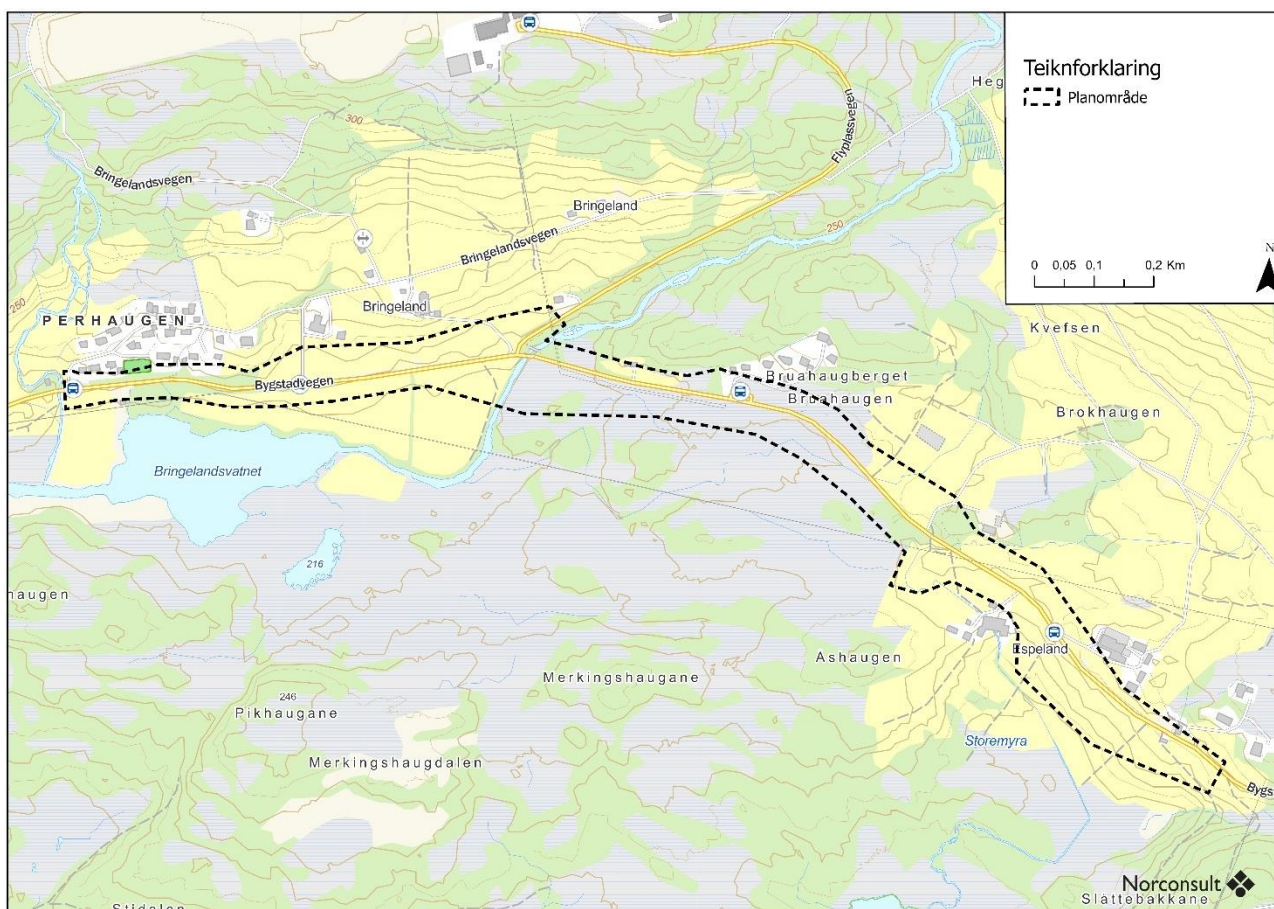
1.4 Moglegheiter/traséval

Som del av det innleiande arbeidet (grunnlaget for planinitiativet) er tre ulike traséalternativ vurderte. Viktige kriterie for vurderingane som er gjort er mellom anna inngrep i landbruksareal, beslag av myr, gjenbruk av eksisterande konstruksjonar/bruer m.m.. Felles for alle alternativa er at dei vidarefører prinsippet om flytting av flyplasskrysset mot vest. Framlegg til planavgrensing tek utgangspunkt i det traséalternativet som gjev mest samfunnsnyttig gevinst, men er i denne fasen utarbeidd for å omfatte alle alternativa.

2 Planområdet – dagens situasjon

2.1 Planavgrensning

Framlegg til planområde er synt i figur 1, og er på om lag 210 daa. Planen knyter seg til forslag til detaljreguleringsplan Espelandsdalen utarbeidd av Statens vegvesen (SVV) i aust, og er avgrensa til brua ved Perhaugen i vest. Ved Perhaugen ligg det ein detaljreguleringsplan frå 1988 med same namn. Denne regulerer i hovudsak bustadområde, friområde og internvegar (inkl. ein liten del av fylkesvegen heilt i sør).



Figur 1: Planområde for Fv. 57 Perhaugen – Espeland

Det er langs fv. 57 teke med det som er vurdert som tilstrekkeleg areal til å løyse etableringa av veg, inkl. sideareal. Når ein i seinare fase får detaljert og låst endeleg linjeføring vil ein kunne innskrenke meir av planområdet.

Eigedomane som vert rørt av tiltaket/er del av førebels planområde er lista opp under:

Tabell 1: Egedomar innanfor planområdet.

Gnr/bnr			
0/1	210/13	211/22	211/20
0/0	210/1	211/23	211/10
202/26	210/1	211/32	211/19
202/26	210/2	211/2	211/57
202/3	210/5	211/2	211/1
202/22	210/5	211/2	211/28
202/18	211/27	211/2	211/53
202/19	211/3	211/1	211/49
202/3	211/4	211/23	
210/2	211/11	211/1	

2.2 Kort utgreiing av området

Planområdet ligg på ca. 250 meter over havet og er del av eit relativt ope dal-landskap under skoggrensa med utbygde område. Området er dominert av mindre gardsbruk der hovudproduksjonen er husdyrhald og grasproduksjon.

Gjennom nordsida av dalføret går fv. 57 Bygstadvegen. Fylkesvegen er ei viktig gjennomfartsåre mot HAFS-regionen samtidig som vegen er ei lokal ferdselåre som vert nytta til tilkomst til og frå eigedomane og gardsbruka i området.

Nokre av bygningane på gardane er frå før år 1900. I nordvest går Den Trondhjemske postvegen, og det ligg ei steinkvelvsbru over Gjøsetelva. Brua ligg innanfor arealet som er føreset sett regulert.

Eksisterande fylkesveg er smal i høve til trafikkmengda og har ikkje separat tilbod for mjuke trafikantar. Vegen stettar ikkje dagens krav til linjeføring og har delvis dårleg vegfundament. Avkøyrslar i området har for knapp/dårleg utforming, stadvis dårleg sikt grunna vegetasjon og grøftene som skal leie vatn vekk frå vegen og overbygningen er for dårlege.

2.3 Eksisterande kartleggingar

Ved utarbeiding av reguleringsplanen Fv57 Perhaugen – Storehaug (plan-id.: 4647-143020180001) vedteken i 2019 blei tema landskap, kulturmiljø, naturmangfald og naturressursar verdsett og verdvurdert.

Den nye planen vil overlappa den vestlege delen av detaljreguleringsplanen frå 2019. Fleire av tema er difor tidlegare både kartlagt og vurdert.

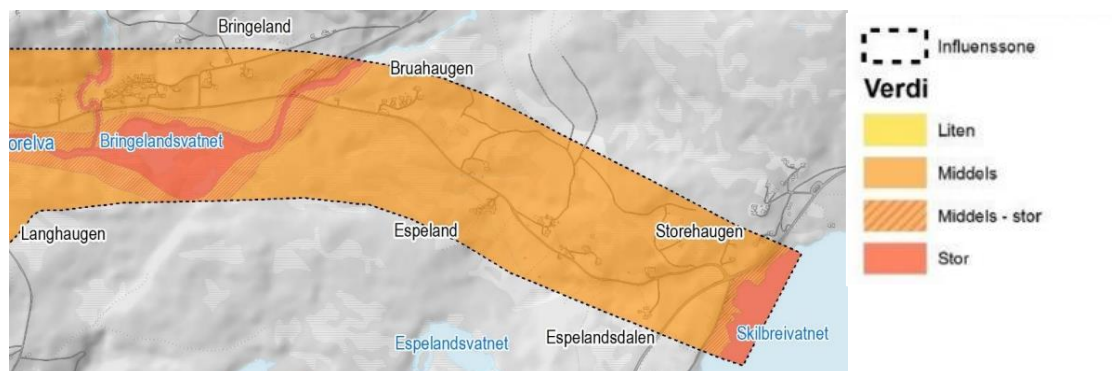
2.3.1 Landskap

Landskapet i planområdet er del av landskapsregion 22 Midtre bygder på Vestlandet (Nasjonalt referansesystem for landskap; Puschmann 2005).

Landskapet dannar eit belte mellom fjordmunning og fjell, der U-dalar er vanleg. Regionar prega av store fjordar, langstrakte vassflater og vassdrag som er korte og bratte. Det har store og små område med lauv-

og blandingsskog og større område med dyrka mark, særleg grasproduksjon og beite. I NiN-landskap er området definert som relativt ope dal-landskap under skoggrensa med utbygde område.

I reguleringsplanarbeidet i 2019 blei landskapet der vegen ligg gitt middels verdi, medan Skilbrevvatnet, Storelva, Bringelandsvatnet og områda i kring desse vassdraga fekk verdi middels-stor og stor verdi.



Figur 2: Verdikart landskap fra reguleringsplanarbeid Fv. 57 Perhaugen – Storehaugen i 2019.

2.3.2 Kulturmiljø

Utarbeidd verdikart fra 2019 viser eitt område på Espeland med middels verdi, to bruer med middels verdi, der den eine er brua/kryssinga mellom fv. 57 og Den Trondhjemske postveg.



Figur 3: Verdikart kulturmiljø fra reguleringsplanarbeid Fv. 57 Perhaugen – Storehaugen i 2019.

På Espeland blei det i 2022 gjort registreringar av tre kulturminnelokalitetar som blei avdekkja i samband med utarbeiding av detaljreguleringsplan Espelandsdalen. Desse lokalitetane bestod av enkeltminneartane:

Espeland 1. Busetnad-aktivitetsområde frå merovingartid (perioden mellom folkevandringstid og vikingtida).

Espeland 2. Gravfelt frå vikingtida.

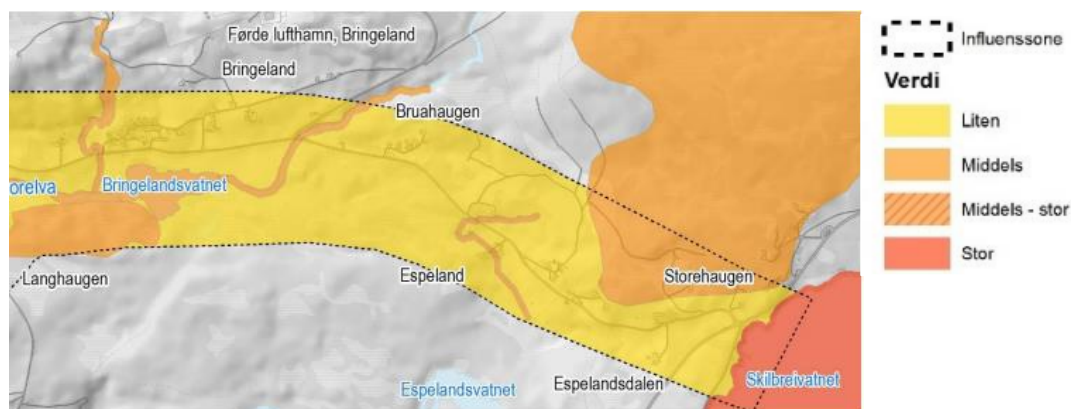
Espeland 3. Busetnadsspor, kulturlag, dyrkingsflate, aktivitetsområde og kokegrop med fleire dateringar.



Figur 4: Automatisk freda kulturminnelokalitetar ved Espeland (Kjelde: Naturbasekart/Miljødirektoratet).

2.3.3 Naturmangfald

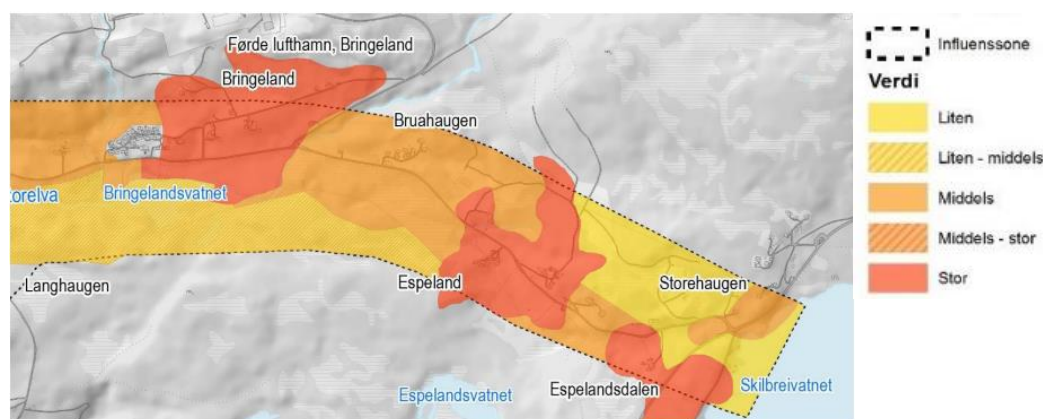
Skilbreivatnet naturreservat er del av verna vassdrag og blei i 2019 verdsett med stor verdi. Bringelandsvatnet, Gjøsetelva og bekk mot Espelandsvatnet er gjeve middels verdi. Espelandsvatnet er òg eit naturreservat der vassdraget inngår i eit større funksjonsområde for våtmarksfugl med landskapsøkologisk funksjon som spreingskorridor. Det same gjeld delar av myrkomplekset nord for Espeland. Resten av området er gitt liten verdi. Dette gjeld mellom anna innmarka ved Bringeland og Espeland og myr med furuskog gjennom planområdet.



Figur 5: Verdikart naturmangfald frå reguleringsplanarbeid Fv. 57 Perhaugen – Storehaugen i 2019.

2.3.4 Naturressursar

Når det gjeld naturressursar synar verdikartet utarbeidd i 2019 at det er eit større område med dyrka mark ved Bringeland, Espeland og Espelandsdalen som er gjeve stor verdi. Utmarksområde mellom Bringeland og Espeland er for det meste myrområde som er registrert som dyrkbar jord og dels skog med høg bonitet. Samla er området gjeve middels verdi. Eit innmarksområde ved Espeland som består av mindre teigar fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite er gjeve middels verdi. Mindre teigar med fulldyrka og dyrkbar jord ved Storehaugen er gjeve middels verdi.



Figur 6: Verdikart naturressursar frå reguleringsplanarbeid Fv. 57 Perhaugen – Storehaugen i 2019.

2.3.5 Grunnforhold

Norconsult Boretteknikk AS gjennomførte geotekniske grunnundersøkingar på vegstrekninga mellom Perhaugen og Espeland i desember/januar 2022/2023. Det blei til saman gjennomført 81 totalsonderingar og prøvetaking i 9 punkt. Totalsonderingane blei gjennomført for å kartlegge relativ lagringsfastheit og

djupner til berg. Prøvetaking blei gjennomført for å identifisere kva type lausmassar det er langs parsellen.

Generelt viser dei geotekniske undersøkingane at det er eit tynt dekke av lausmassar over berg. På store delar av veg traseen er antatt berg identifisert på ca. 1 – 2 m djupn. På sørsida av vegtraseen er lausmassemektigheita generelt større og djupna til anteke berg i borpunktene varierer mellom 1 - 6 m. Ved Gjøsetelva er djupna til berg mellom 10 – 11 m. Prøver av lausmassane viser torv over sandig silt, siltig sand og humusholdig siltig sand. Torva er blir klassifisert til H2 – H9 ut frå von-Post skala.

Ifm. med utbygging av vegen til Førde lufthamn Bringeland blei det utført grunnundersøkingar i krysset fv. 57/ Bringelandsvegen i 1978.

Ifm. med utbygging av E39 Førde – Storehaugen blei det gjort geotekniske grunnundersøkingar for massedeponi i Espelandsdalen. Desse grunnundersøkingane blei gjennomført i 2022.

2.4 Veg og trafikkfaglege omsyn

Slik det går fram av Statens Vegvesen sitt Vegkart, er det innanfor tiltaksområdet registrert seks trafikkulykker frå 1982 til i dag. Desse omhandlar ein utforkøyring, to påkøyningar bakfrå, ein forbikøyring og ein møteulukke på rett vegstrekning.

Sunnfjord kommune har, gjennom intensjonsavtale med Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk, forplikta seg til å oppnå status som trafikksikker kommune innan mai 2024. Dette er ein oppfølging av kommunen sin mobilitetsstrategi 2022-2025, som har følgjande hovudmål:

- Betre folkehelse gjennom aktiv transport
- Mjuke trafikantar som premiss for berekraftig by- og tettstadutvikling
- Klimavenlege og effektive transportformer

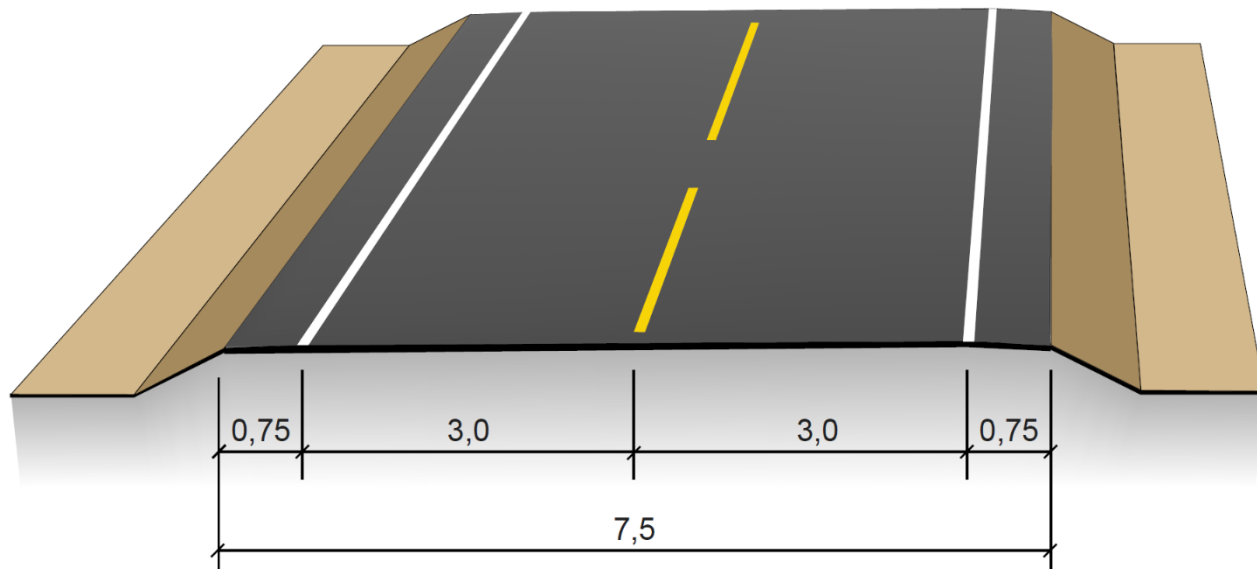
For alle tre hovudmåla er det definert eigne strategiar, slik som m.a. å utarbeide trafikktryggingssplan for å legge til rette for at born og unge kan ferdast trygt til skule og fritidsaktivitet for eigen maskin.

2.4.1 Vegutforming

Krava til geometrisk utforming skal følgje vegen sin funksjon, fartsgrense og trafikkmengd 20 år etter opning. Frå Storehaugen og vidare vestover er det berekna at det i 2050 vil vere ein årstdøgntrafikk (ÅDT) på 2 150 køyretøy på vegen. 6% av desse er anteke å vere tunge køyretøy.

Fv. 57 vert planlagt som Hø1-veg, som er øvrig hovudveg med fartsgrense 80 km/t og ÅDT < 4000.

Vegen skal byggast med normalprofil gitt i N100 kap. 3.3.4.



Figur 7: Normalprofil Hø1-veg (N100, kap. 3.3.4).

I arbeidet med veglinja ser ein at det vil føre med seg fleire fråvik å prosjektere etter krav til vegklasse Hø1, særleg med omsyn til linjeføring i horisontalplan og forholdet til eksisterande bruer. Vestland fylkeskommune ynskjer å nytte mest mogleg av eksisterande vegkapital og har bedt om at bruk av Hø1-u, skal vurderast. Dette kan medføre at ein kan følgje dagens veglinje betre og slik redusere beslag av dyrka mark og myr, samt gjenbruke til dømes eksisterande bru.

Det skal etablerast GS-veg langs med fv. 57. Denne går delvis på eksisterande fylkesveg, og delvis etablerast ny på nordsida av fv.57.

GS-vegen har også funksjon som tilkomst til eigedomar, og skal derfor etablerast med breidde 3,5 meter. Der det vert behov for rekkverk, skal det leggst til eit rekkverkrom på 0,75 meter.

Mellom fv.57 og GS-veg skal avstanden være 3 meter for å unngå rekkverksbehov mellom veg og GS-veg.

Tilkomst til landbrukseigedomar skal utformast i tråd med "Normaler for landbruksveier" (august 2016). Landbruksvegar utformast som traktorveg klasse 7, med maks 15 % stigning. Tilkomst må utformast i tråd med krava til avkøyrslar frå N100 dei første 5 meter.

3 Forholdet til overordna planar og retningslinjer

3.1 Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar

Nasjonal transportplan 2025-2036 blei lagt fram av Støre-regjeringa 22. mars 2024, der E39 Storehaugen – Førde blei prioritert som eitt av åtte samferdsleprosjekt dei første seks åra. Prioriteringa kjem av m.a. behovet for å redusere reisetida, samt betring av trafikktryggleika og framkomme for tungtrafikken.

Det overordna transportpolitiske målet er å vere «eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i heile landet.» Regjeringa sine mål for NTP er mellom anna.:

- Betre mobilitet for menneskjer og næringsliv i heile landet
- Redusere klimagassutslepp og auke omsyn til natur
- Auke transporttryggleika gjennom nye og forsterka tiltak
- Auke vektlegginga av samfunnstryggleik og beredskap

3.1.1 Regional transportplan Vestland (RTP) 2022-2033

I RTP 2022-2033 er det lagt fram ei rekke hovudmål for den strategiske retninga ein ønskjer samferdslesektoren i Vestland skal ha framover. Hovudmåla overlappar på fleire punkt med Regjeringa sine mål for NTP, og består av følgjande punkt:

- Tryggleik (nullvisjon om at ingen skal bli drepen eller hardt skadd)
- Effektivitet (gode forbindingar mellom menneskje, varer og tenester)
- Framtidsretta (transportsystem som legg til rette for framtida si transport)
- Klima- og miljøvenleg mobilitet (fotavtrykket frå reisene skal vere lågt eller ikkje-eksisterande)
- Berekraftig (økonomi, miljø og sosial berekraft)
- Målkonflikt (velje ulike mål opp mot kvarandre for å få eit best mogleg avgjerdsgrunnlag)
- Føringar (med særleg vektlegging på Utviklingsplanen til Vestland og berekraftsmåla til FN)

3.2 Kommuneplanen sin areal- og samfunnsdel

Området er avsett til LNF-noverande i kommunedelplan Langeland – Bringeland frå 2001. Ein liten del av detaljreguleringsplanen ligg innanfor eit område der det ligg retningslinje om at friluftsliv er dominerande. I forslag til ny kommuneplanens arealdel (2023-2034) er området rundt detaljreguleringsplanen avsett til LNF. Fotavtrykket til detaljreguleringsplanen er avsett til føremål for gang./sykkelveg, veg, anna vegareal (SK).



Figur 8: Kommunedelplan Langeland – Bringeland (2001) og gjeldande reguleringsplanar (Kommunekart.com).



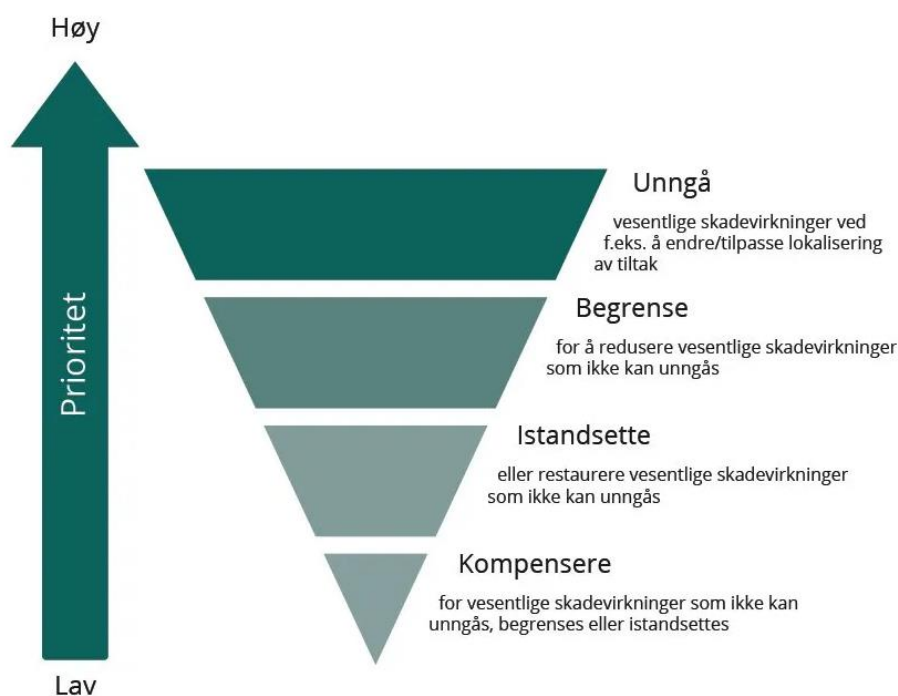
Figur 9: Forslag til ny kommuneplanens arealdel 2023-2034 (kommunekart.com).

I kommuneplanen sin samfunnsdel 2022-2030 er Hafstadfjellprosjektet (E39 Storehaugen – Førde) trekt fram som eit av to store vegprosjekt på riks- og fylkesvegnettet som vil få konsekvensar for arealutviklinga i Sunnfjord gjennom prioritering i NTP. Prosjektet vil gje store masseoverskot, og det blir ein viktig oppgåve å ta stilling til bruk og plassering av dette i forslag til ny arealdel. I samfunnsdelen vert jordforbetningsprosjekt innan landbruk og rassikringstiltak trekt fram som områder der ein gjennom planprosessar burde nytte seg av overskotsmassane.

3.3 Andre rammer og føringar

Det er ei rekke føringar for planlegging gitt av plan- og bygningslova, som følgjer av andre lover eller er gitt av nasjonale og regionale mynde. Døme på aktuelle føringar for planarbeidet er:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, kgl.res. 14.5.2019
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, 26.9.2014
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag, T-1078
- Brev frå landbruks- og matminister og kommunal- og distriktsminister om å ta vare på matjorda 23.03.2022
- Nasjonal jordvernstrategi 2021, fra Prop. 200S (2020-2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning 28.9.2018 (endra 1.01.2022)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2021)



4 Verknadar av planinitiativet

4.1 Landskap

Planområdet ligg på ca. 250 moh, og er dominert av mindre gardsbruk der hovudproduksjonen er husdyrhald og grasproduksjon. Landbruksarealet er til dels bratt.

Går ein tett på landskapet langs vegtraseen finn ein i stor grad eit landbrukspåverka kulturlandskap, som både er flatt og småkupert. Frå Espeland til Gjøsetelva er det naturmark som omkransar vegen. På Bringeland er landskapet sør for vegen prega av landbruk og større våtmarksområde med opne vassflater.

Det er om lag 50 bustader på strekinga, desse ligg i bustadfelt (Perhaugen, Solhøgda, Espeland), på landbrukseigedomane og på tomter som er skild frå desse.

Vegen inkl. sideterreng og fyllingar vil kunne påverke landskapet og vil vere eitt av temaa som må greiast ut som del av planen.

4.2 Fjernverknad

Tiltaket har som føremål å justere eksisterande veg og sikre etablering av ny gang- og sykkelveg. Det er tenkt nytta steinmassar frå tunnelen i Hafstadfjellet som fundament til ny veg. Vegen er føresett lagt om på delar av strekinga, og dette vil kunne påverke landskapsbildet/nær-/fjernverknaden.

4.3 Auka trafikk og støy

I gjeldande plan blei det utarbeidd støyberekningar basert på Retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Denne viste at 15 bustadar og 3 fritidsbustadar blei liggande med fasade i gul støysone. Ingen bustadar eller fritidsbustadar blei liggande i raud sone. For dei eigedomane som har rett på skjerming av uteplass, er det aktuelt å tilby lokale skjermar. Temaet vert handtert vidare som del av planarbeidet.

4.4 Naturmangfald

Av Miljødirektoratet sin kartdatabase går det fram at det ligg nokre naturreservat i omlandet rundt tiltaksområdet. Ingen av desse er vurdert å kome i konflikt med tiltaka. Det er ikkje gjort registreringar av utvalde naturtypar og prioriterte artar (artar som har nasjonal forvaltingsinteresse) innanfor tiltaksområdet. Om ein derimot tek utgangspunkt i ei sone på rundt 1 km rundt tiltaksområdet finn ein registreringar av dei trua artane fiskemåke, gulspurv og ål. Det ligg også registreringar innanfor sona av dei nær trua artane vipe og skorpefittlav, samt arten musvåk som er ein spesielt omsynskrevjande art. Området ligg ikkje i nærleik til nasjonal laksefjord eller laksevasdrag, men sørlege del av tiltaksområdet ligg innanfor nedbørsfeltet til det verna Gaularvassdraget. Temaet vert vurdert vidare som del av planarbeidet.

4.5 Friluftsliv

Ingen av dei kartlagde friluftsområda i området er vurdert til å komme i konflikt med tiltaka planen skal legge til rette for. Langeland skisenter som er eit svært viktig friluftsområde, både lokalt og regionalt ligg rett nord for planområdet (ca. 400 meter i luftlinje).

Den Trondhjemske postveg går gjennom bustadfeltet ved Perhaugen og har verdi som viktig friluftsområde. Vegen har stor symbolverdi, men nesten aldri regionale og/eller nasjonale brukarar.

Det er ingen naturlege målpunkt for friluftsliv med utgangspunkt i stiar som startar frå fylkesvegen i dette området. Avkøyrslar til gardsbruk/byggefelt kan vere utgangspunkt for traktorvegar vidare ut i marka som kan nyttast som turvegar. Fv. 57 med ei køyrebane og utan samband for mjuke trafikantar, er einaste tilbodet for gåande og syklande gjennom området.

4.6 Naturressursar

Tiltaket vil gje inngrep i både dyrka mark, skog og myr. Inngrep i desse areala må ta omsyn til m.a. jordlova og skogbrukslova, og vil bli følgt opp i det vidare planarbeidet. Det vert i tillegg tilrådd (gjennom KU-

vurderinga) å utarbeide eit klimagassrekneskap for å få informasjon om karboninnhaldet i myra og tiltaket sin klimabelasting.

4.7 Kulturverdiar

Etter funn av nye kulturminne i overgangen mot detaljreguleringsplan Espelandsdalen aust i tiltaksområdet er det vurdert at tiltaket vil kunne få konsekvensar for temaet.

4.8 Barn og unge sine interesser

Planområdet består av ei delstrekke på fv. 57. Det er ikkje kjent at det er kartlagt bruk av planområdet til leik/opphald av barn og unge. Det vil som del av oppstartsvarslinga bli oppmoda om at område som vert nytta til leik/opphald av barn og unge, vert spelt inn.

4.9 Forholdet til gåande, syklende og kollektivreisande

Tilhøva for gåande og syklende er vurdert som betra gjennom regulering og etablering av eigen gang- og sykkelveg. Planlagde busslommer skal følgje etablert standard N-V123 Kollektivveiledning. Tilhøva til kollektivreisande vert gjennom planendringa vurdert som forbetra frå dagens standard.

4.10 Trafikktryggleik

Trafikktryggleik vil vere eit tema i planarbeidet. Eksisterande fylkesveg er smal, og ikkje tilrettelagt for gåande/syklende. Utbetring av eksisterande veg, eigen gang-/sykkelveg langs fylkesvegen vil betre moglegheit for sikker framkome for gåande/syklende. Kollektivdekninga i området skjer via buss.

4.11 Samfunnstryggleik og risiko

Det skal som del av planarbeidet utarbeidast eiga ROS-analyse i samsvar med plan- og bygningslova.

5 Konsekvensutgreiing (KU)

Sjå eige vedlegg.

6 Framdrift og prioritering

6.1 Planlagt framdrift for planarbeidet

Tid for oppstartsmøte	Mai 2024
Varsel om oppstart av planarbeid	Juni 2024
Oversending til kommunal handsaming	
Høyring og offentlig ettersyn av planutkastet	
Vedtak	

7 Vedlegg

- Notat – Vurdering av KU
- Framlegg til planavgrensing for varsel om oppstart, JPG-format
- Framlegg til planavgrensing for varsel om oppstart, SOSI-format