

Saksbehandler: Ingrid Johannessen

Kommunedirektør: Yngve Folven Bergesen

Saksnr.	Utval	Møtedato
051/24	Formannskapet	10.09.2024

## Første gangs behandling av Detaljregulering for tilkomst og parkering ved Båsnes, Arriva Shipping - Ølensvåg

### Kommunedirektøren sitt forslag til vedtak:

Forslag til Detaljregulering for tilkomst og parkering ved Båsnes, Arriva Shipping, Ølensvåg, blir lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10. Plankart og føresegner er datert 21.08.2024.

### Formannskapet 10.09.2024:

#### Behandling:

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak vart einstemmig vedtatt med 9 stemmer.

### FS- 051/24 Vedtak:

Forslag til Detaljregulering for tilkomst og parkering ved Båsnes, Arriva Shipping, Ølensvåg, blir lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10. Plankart og føresegner er datert 21.08.2024.

## Samandrag

Planområdet ligg på Kåta, ca. 3,8 km utover Bjoavegen frå Ølensvåg. Detaljreguleringa opnar for ny avkøyring frå fylkesvegen og tilkomstveg og parkering til Arriva Shipping. Det blir også lagt til rette for ny tilkomst til to utleiehytter på gnr. 311 bnr. 1, nord for næringsområdet, slik at trafikken til desse ikkje lenger treng gå over kaiområdet.

Planforslaget vil føre til betre trafikktryggleik i området, men vil samstundes føre til at dyrka mark går tapt.

## Bakgrunn for saka

### Saks- og faktaopplysningar

#### Formål

Formålet med planen er å legge til rette for ny avkøyring, tilkomstveg og parkering til Arriva Shipping ved Båsnes i Ølensvåg.

#### Planprosess

Det blei halde oppstartsmøte med kommunen 13.03.2024. Planarbeidet blei varsla med brev til

offentlege myndigheiter, grunneigarar og naboar 15.03.2024. Det har også vore varsla i avisa Grannar og på kommunen sine nettsider. Frist for å komme med uttale var sett til 11.04. 2024. Det er komme inn fire uttalar til oppstartsvarelet: Statsforvaltaren, Rogaland fylkeskommune, Norges vassdrags- og energidirektorat og Haugaland Interkommunale miljøverk.

### **Plantype**

Planforslaget blir lagt fram som ei privat detaljregulering.

### **Forslagsstillar**

Planforslaget er utarbeida av Omega 365 Areal AS på vegne av Arriva Shipping.

### **Eigedomsforhold**

Arriva Shipping eig næringsområdet ved sjøen, gnr. 311 bnr. 11. Ny avkøyring, tilkomstveg og parkering berører landbrukseigedomane gnr. 311 bnr. 1 og 2. Nausteigedom, gnr. 311 bnr. 8, vil også få ny tilkomst.

### **Planområdet, plassering, avgrensing og dagens bruk**

Planområdet ligg ved Bjoavegen (FV 543) om lag 3,5 km frå sentrum av Ølensvåg. Næringsverksemda er lokalisert til sjø og ligg omkransa av landbruksareal, sjå oversiktsbilde nedanfor.



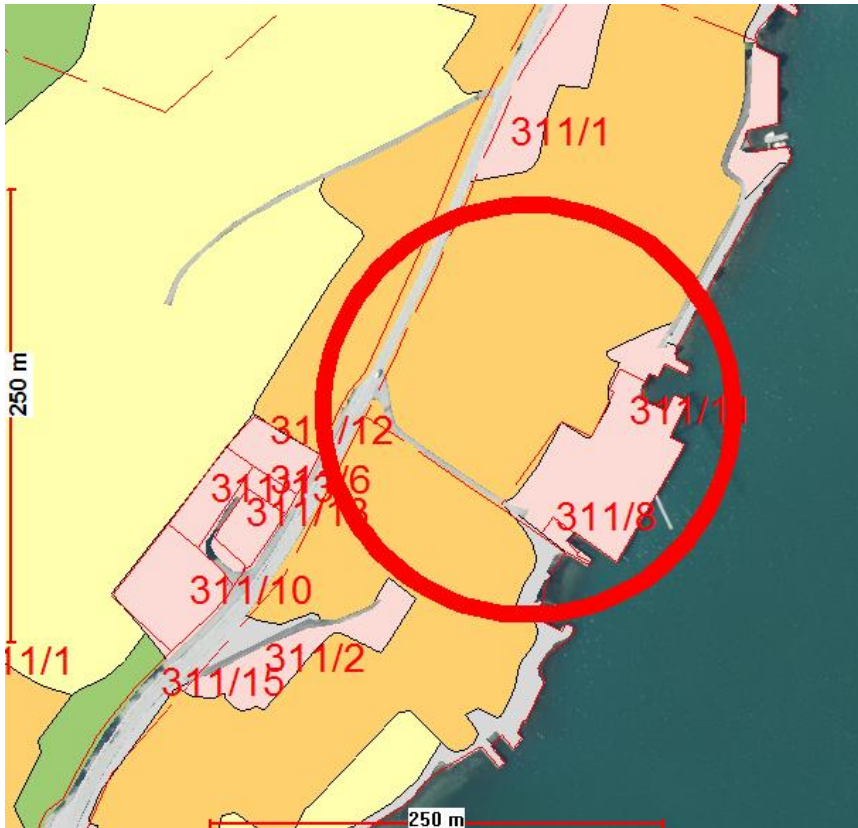
Ortofoto 2021

### **Landskap/topografi**

Planområdet strekk seg frå sjøen og opp til fylkesvegen som ligg om lag på kote +26. Det ligg i eit skrånande jordbrukslandskap som er dominerande i det store landskapsrommet som Ølensfjorden utgjer. Terrenget er relativt bratt.

### **Landbruk**

Areala innanfor planområdet er klassifisert som fulldyrka jord, sjå kartutsnittet nedanfor. Desse areala er i aktiv landbruksdrift.



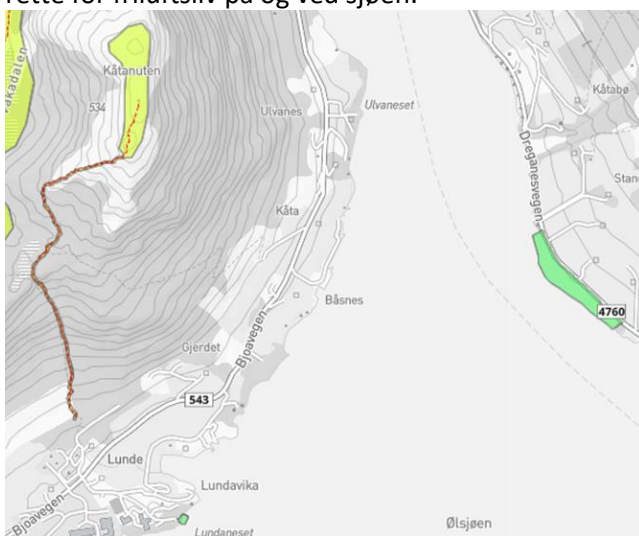
Kartutsnitt AR5-basen, areal- og ressurskart, Nibio

#### Naturmangfald

Det er registrert loppestarr og harestarr (karplanter) og beisk svovelsopp(kjelde: artsdatabanken.no) ved fylkesvegen, men utanfor planområdet. Disse artene er alle registrert som livskraftige. Det er elles ingen andre kjente naturverdiar registrert.

#### Friluftsliv/rekreasjon

Kartutsnittet nedanfor viser kva for friluftslivsområde som er registrerte i nærleiken av næringsverksemda/planområdet. Næringsarealet ligg omkransa av dyrka mark i aktiv drift, ingen av desse areala er eigna for rekreasjonsbruk, men bruken av naust og dei to utleigehyttene legg til rette for friluftsliv på og ved sjøen.



Kartutsnitt friluftskartlegging Vindafjord kommune

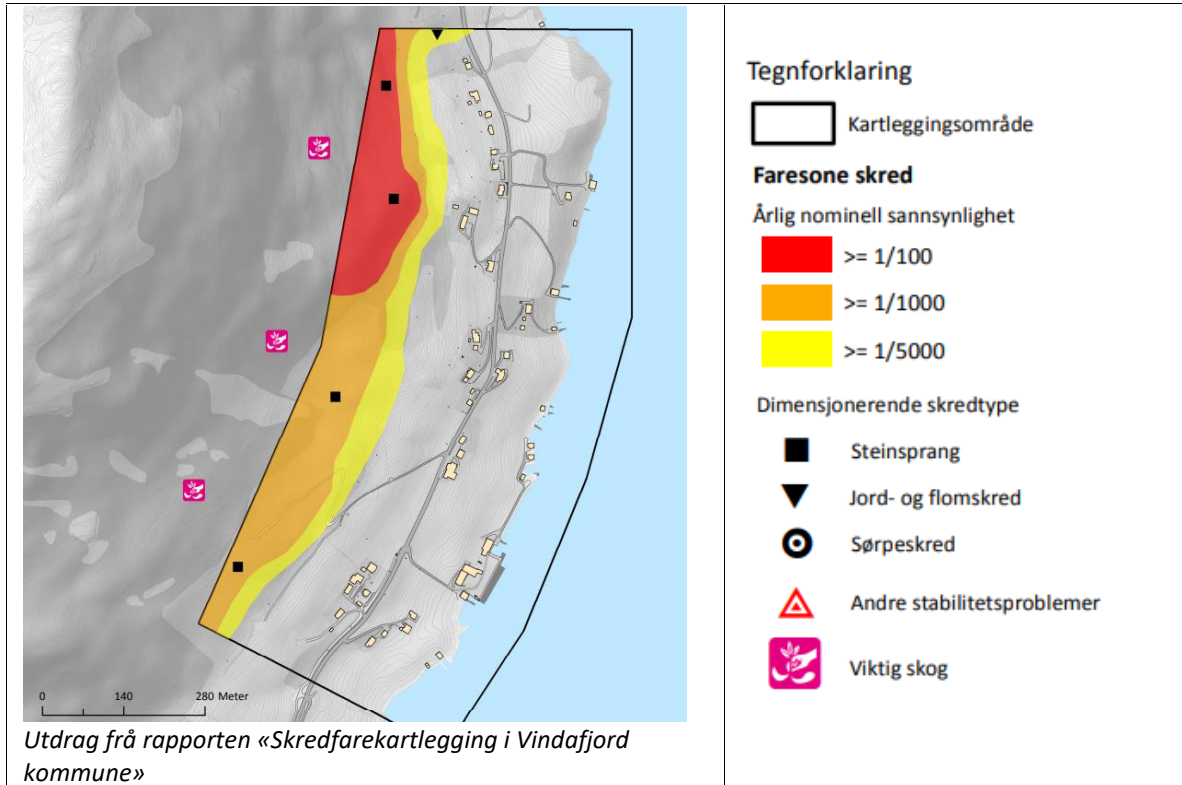
#### Kulturminne

Det er ikkje registrert kulturminne innanfor eller i nærleiken av planområdet. Kulturavdelinga i Rogaland fylkeskommune ser heller ikkje at området har potensiale for funn av

kulturminneverdiar.

#### Grunnforhold/aktsemdsområde

Planområdet ligg innanfor aktsemdsområde for skred i bratt terreng. Det er gjennomført ei skredfarekartlegging av utvalde område i Vindafjord kommune (2017). Planområdet ligg i kartlagt område ved namn Kåta. Området ligg også under marin grense, slik at potensiale for kvikkleireskred er til stades.



#### Trafikkforhold

Planområdet ligg til fv. 543, Bjoavegen. Dagens avkøyrse til Arriva Shipping er ikkje i samsvar med tekniske krav i handbok N100. Vegen er for bratt på heile strekket og har dessutan ikkje tilstrekkeleg svingradius og siktforhold ved avkøyringa til fylkesvegen. Tilkomstvegen er privat.

Det går gang- og sykkelveg på nordvestsida av fylkesvegen frå Ølensvåg og fram til busslomme ved avkøyringa. Fartsgrensa på staden er 60km/t.

#### Teknisk infrastruktur

Ølen vassverk står for vassforsyninga i dette området. Avløp blir pumpa opp til kommunalt avløp/kum som ligg ved dagens avkøyrse til fylkesvegen. Ny straumkabel og fiber er, saman med avløpsrøyr, lagt i grøft langs eksisterande tilkomstveg.

#### Planforslaget



Kartutsnitt planforslaget

Planforslaget opnar for ny tilkomst til næringsområdet, ny parkeringsplass og ny veg til utleiehyttene på gnr. 311 bnr. 1, som ligg nord for næringsområdet.

Ny veg vil betre trafikktryggleiken m.a. med følgende :

- avkøyringa blir oversiktleg og med tilstrekkeleg svingradius og stigningsforhold
- stigningsforholda på vegen blir betra frå 20 % til 12%
- tilkomst til utleiehytter blir flytta frå kaifront/hamneområde til ny trase bakanfor kontor- og lagerbygg for å unngå farlege situasjonar under lossing og lasting.

Ny tilkomstveg er planlagt over dyrka mark. Det finst ikkje andre alternativ dersom ein skal betre trafikktryggleiken og stigningsforholda på vegen. Planforslaget inneber ei direkte nedbygging av 2,7 daa landbruksareal. I tillegg vil eit areal som blir liggande mellom fylkesvegen og ny vegtrase bli så smalt ved gjennomføringa av planen, at det ikkje lenger vil bli hausta maskinelt og bruken såleis truleg vil endrast til beite.

Planforslaget legg til rette for at det kan gjerast grep som i størst mogleg grad gagnar landbruksdrifta på dei to tilgrensande eigedomane. Dvs. at eigedomsgrenser bør justerast i tråd med vedtatt plan, at vegen blir bygd på ein slik måte at landbruksareala kan nyttast så nært inntil

vegkant som mogleg og at det i sjølve anleggsfasen tas omsyn til landbruksdrifta for å unngå tap av avling i sesongen.

### **Konsekvensutgreiing**

Planforslaget opnar for veg innanfor LNF-formålet i gjeldande kommuneplan. Arealet nede ved sjøen er sett av til næring i overordna plan, og blei etablert så tidleg som i 1972. Det er ikkje mogleg å komme til næringsområdet utan veg over dyrka mark og dagens tilkomstveg er ikkje trafikksikker.

Tiltaket vil legge beslag på matjord, men det er stilt krav om at matjord som går tapt, skal nyttast lokalt til jordforbetring og/eller utviding av landbruksareal. Kommunen har vurdert at tiltaket ikkje er av eit slik omfang at det krev konsekvensutreiing.

### **Innkome merknadar / uttale frå partar**

#### **Statsforvaltaren (SF)**

Planområdet er i hovudsak fulldyrka jord i aktiv drift. SF viser i den samanhengen til innskjerping av nasjonalt og regionalt jordvernmål til 2000 dekar og 200 dekar. Dette inneber at det må skje ei betydeleg innstramming i omdisponeringa av jordbruksareal for å følge opp nasjonale og vesentlege regionale mål for arealforvaltninga.

SF stiller derfor spørsmål til om det er absolutt nødvendig å etablere ein ny tilkomstveg når Arriva Shipping/Sandfrakt har drive verksemd i området tilknytt kaiarealet sidan 70-talet.

Dersom ein likevel går vidare med reguleringsplan for området, vil følgande vere viktig i det vidare planarbeidet:

Når det gjeld parkering viser vi til regional jordvernstrategi der det ved bygging på jordbruksareal ikkje skal leggest opp til parkering på bakkeplan. Parkeringsbehovet må derfor dekkast innanfor gnr. 311 bnr. 11, ikkje på fulldyrka areal.

I den samanheng kan me sjå at det i 2022 blei innvilga utviding av næringsbygg på eigedomen. Viser til vår uttale i den saka:

*«... tiltaket legg opp til ein betydeleg mengde kontorarbeidsplassar. Verksemda ligg eit godt stykke på utsida av Ølen sentrum. Å legge til rette for større kontorverksemdar utanfor by- og lokalsenter er uheldig av omsyn til ei effektiv bustad-, areal- og transportplanlegging om å lokalisere besøks- og arbeidsplassintensive verksemdar i områder kor folk lett kan ta seg til utan bruk av bil. Etablering i sentrum vil også bidra til å styrke lokalsentra. Vi har forståing for at det er ønske om å samlokalisere kai-området og kontorverksemda, men vi meiner å legge til rette for kontorverksemd i dette området er ein uheldig utvikling.*

*I tillegg vil tilbygget slik søkt om, bygge ned eit vesentleg hamneareal som elles kunne vore nytta til hamneverksemd. Vi er ikkje kjend med arealbehovet til verksemda. Men det vil vere uheldig å bygge ned areal til kontorlokale nå dersom det seinare vil vere behov for meir hamneareal. Vi vil her vise til at ein utviding av næringsarealet her vil vere i vesentleg strid med omsynet til jordvern og strandsona.»*

Søkar skriv at vegen skal tilpassast landskapet så godt som mogleg slik at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt. SF etterspør derfor alternativ som legg mindre beslag på landbruksareala og som kan balansere bedriftas behov opp mot jordvern. Me kan ikkje sjå at ny tilkomstvegen til to utleigehytter kan prioriterast over jordvernet.

Me legg elles til grunn at planen blir utarbeida i tråd med overordna planar og føringar, og tek

atterhald om ytterlegare merknader når planen kjem på høyring.

*Konsulenten sine kommentarar:*

Det er ikkje mogleg å oppnå betre trafikktryggleik på anna vis enn å flytte vegen, og nytte landbruksareal til ny tilkomst. Vegen vert tilpassa landskapet så godt som mogleg, og det vil vere ei målsetting om at minst mogleg dyrka mark skal gå tapt. Eksisterande veg vert tilbakeført til jordbruksareal.

Planforslaget har som føremål å betre HMS-forholda ved eksisterande verksemd. Sidan oppstarten på 70-talet har aktiviteten på området auka, og krav til HMS blitt mykje strengare. Trafikk til/frå utleigehyttene over kaien som i dag, er ikkje ei god løysning då det føregår lasteoperasjonar til/frå skip, manøvrering av store bilar og anna næringsaktivitet på kaien. For å lage ny tilkomst til utleigehyttene er det naudsynt å etablere eit vegstrekk på 50 m som går gjennom LNF-føremål.

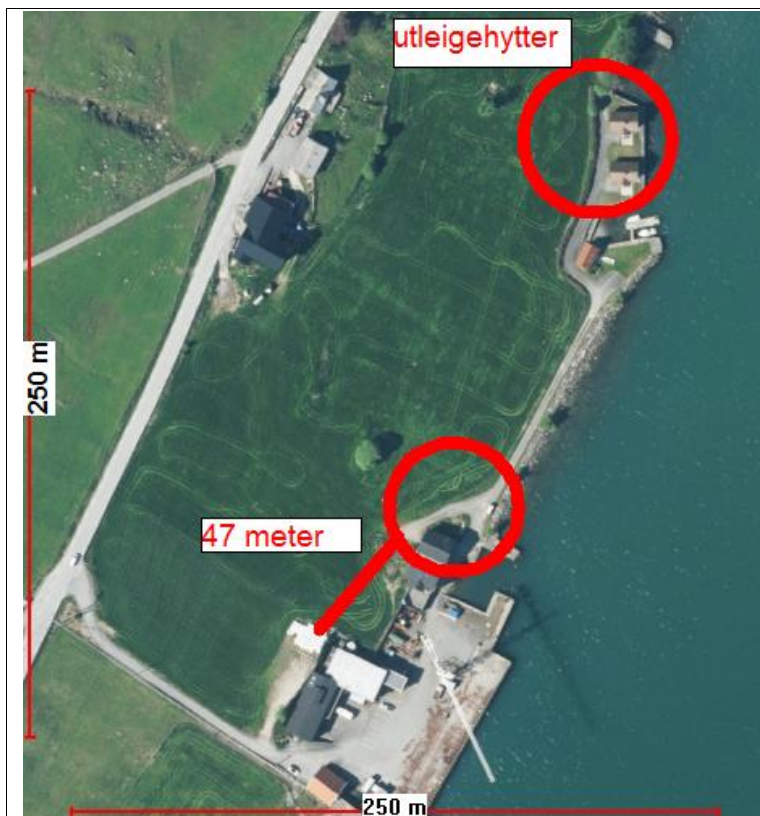
Å legge til rette for at verksemdar kan drive vidare der dei er etablert, er veldig viktig for sysselsetting og busetnad i kommunen. Det er ikkje areal nok innanfor 311/11 til parkering for tilsette nå som verksemda er blitt større. Det finst ikkje alternative parkeringsmoglegheiter i nærleiken utan at det vil beslaglegge noko landbruksjord.

*Kommunedirektøren sine kommentarar:*

Næringsverksemda har halde til på desse areala sidan 50-talet. Naturleg utvikling av verksemda fører til endra behov. Det vil vere urimelege krav å flytte verksemda eller deler av denne.

Bygging av nye vegar er kanskje den aller største årsaka til at matjord går tapt. I slike tilfelle blir samfunnsnytta vurdert opp mot verdien av matjord. Dette vurderingskriteriet gjer seg gjeldande også i denne saka. Samfunnsnytta av verksemda er omfattande, ikkje berre for lokalsamfunnet, då verksemda «opererer» langs heile Norskekysten og i utanlandske farvatn. Avståing av 2,7 daa matjord synest å vere nødvendig.

Det blir stilt krav om at matjorda skal tas vare på og nyttast på landbruksareala innanfor planområdet eller til forbetring av nærliggande landbruksareal. I dette tilfellet er jordbruksarealet fulldyrka. Den matjorda som går tapt som følge av vegbygginga, bør derfor fortrinnsvis nyttast på areal av lågare kvalitet, t.d. beite, som dermed kan bli oppgradert til fulldyrka.



Ortofoto 2021

Det går fram av kartutsnittet til venstre at dagens tilkomstveg til utleiehyttene går over kaiområdet, derfrå går vegen vidare langs stranda i nordleg retning til hyttene. Landbrukseigedomen har også ein lagerbygning i eigedomsgrensa med Arriva Shipping, og har veg frå dette lageret og fram til «hyttevegen».

Tilrettelegging av ny parkeringsplass legg beslag på landbruksareala ovanfor bygningsmassen (i dag delvis nytta til lagring av siloballar). Derfrå blir det behov for ny veg på ei strekning på 47 meter for å kople denne på eksisterande vegtrase langs strandlinja.

Statsforvaltaren meiner parkering må dekkast innanfor gnr. 311 bnr. 11, ikkje på fulldyrka. Kommunedirektøren har forståing for at parkering på kai-området er lite tenleg og at det kan skape farlege situasjonar. Det er på den andre sida ikkje ønskjeleg å ta fulldyrka areal til parkeringsplassar. Kommunedirektøren har bedt konsulenten om ei betre utgreiing av parkeringsbehovet. Dei skriv:

«... Det er i dag 15 fast tilsette ved bedrifta, og det er behov for ekstra parkeringsplassar i samband med at det ligg båtar til kai og når det er gjester ved bedrifta, det er også sporadisk bruk for kontorplass for tilsette ved andre kontor. Det er ikkje tilfredsstillande buss samband til staden, og det er ikkje tilsette som bur heilt i nærleiken. Ut frå dette er det behov for nokre fleire parkeringsplassar enn det som er vanleg å sette av til næringsbedrifter.»

Verksemda har middels omfang av tilsette og besøkande i høve til sitt arealbehov. Det er avgrensa moglegheiter for kollektivtransport, såleis må ein kunne seie at tilsette i hovudsak vil vere avhengig av biltransport. Sykling kan vere ein moglegheit frå bustadområda i Ølensvåg og Ølen. Som kommunedirektøren har vore inne på tidlegare, kan ein vanskeleg skile kontorarbeidsplassande frå den resterande verksemda. Parkeringsdekninga må derfor vere høg.

Tilkomstvegen er nødvendig utifrå tryggingssyn. I dag er vegen svært bratt. Dessutan er ikkje avkøyringa utforma etter dagens handbøker. Det kan skape trafikkfarlege situasjonar både når personbilar og tunge køyretøy skal ut på fylkesvegen.

### Rogaland fylkeskommune

Fylkesdirektøren legg til grunn at planarbeidet vil ivareta overordna føringar i kommuneplanen og *Regionalplan for areal og transport på Haugalandet*.

Samferdselsinteressene i denne saka er knytta til avkøyringa frå fv. 543 og fylkesvegen sitt sideareal. Eksisterande avkøyring tilfredstillar ikkje dagens tekniske krav, då den er for bratt, har dårleg sikt og har for liten radius i sørgående retning.



Ei ny avkøyring utforma etter tekniske krav i handbok N 100 vil vere meir trafikksikker. Det vil vere naudsynt med heving av terrenget for å imøtekomme krav til vertikal linjeføring. Vidare vil det vere behov for oppmåling av eigedomsgrenser mellom fylkesvegen og gnr. 311 bnr.1. Det må leggest til grunn at oppmålt eigedomsgrense vil ligge ca. 3 m frå vegkanten. Nødvendig areal til grøfter, skråningar og fyllingar mot sideterreng må regulerast inn på plankartet. Radier og siktsone skal vere målsette.

Tekniske teikningar må sendast fylkeskommunen for gjennomsyn. «Handbok R700 Tegningsgrunnlag» skal leggest til grunn. Tiltak som berører fylkesvegen krev gjennomføringsavtale med vegmyndigheita. Dette må sikrast i reguleringsføresegnene.

Det er gang- og sykkelveg frå Ølensvåg til eksisterande avkøyring. G-/s-vegen endar i ein busshaldeplass på andre sida av fylkesvegen. G/s-vegen og haldeplassen er ein del av «Detaljregulering for fv. 543 frå Lunde til Kåta». Denne planen strekk seg forbi eksisterande avkøyring og viser kryssingspunkt for mjuke trafikantar like nord for eksisterande avkøyring. Rogaland fylkeskommunen skriv at det må vurderast å vidareføre regulert gang- og sykkelveg nordover til og med ny avkøyring.

*Konsulenten sine kommentarar:*

Planforslaget legg til rette for at eksisterande verksemd kan fortsette sin aktivitet på staden dei allereie er etablert, med utbetring av veg som sikrar trafikksikkerheit og betre tilgjenge for store bilar.

Ny avkøyring vil vere i samsvar med handbok N100, og soleis vere meir trafikksikker for mjuke trafikantar og bilistar på fylkesvegen. Ein vil betre siktilhøva og ivareta krav til vertikal linjeføring.

Det er stilt rekkefølgekrav i føresegnene som sikrar godkjent teknisk plan og gjennomføringsavtale med vegmyndigheit.

Det er svært avgrensa busstilbod på Bjoavegen. Regulert busshaldeplass med gangveg på austsida av Bjoavegen er ikkje opparbeidd. Det er etablert gang- og sykkelveg og busshaldeplass på vestsida. Vegen er oversiktleg og fartsgrensa er 60 km/t. Så lenge vegen ikkje er definert som skuleveg, så kan me ikkje sjå at det vil vere krav til g-/s-veg i handbok N100. Viser elles til pkt. 5.7 og 6.5 i planskilddinga om trafikk.

*Kommunedirektøren sine kommentarar:*

Planforslaget handlar om å betre trafikktryggleiken til og frå Arriva Shipping. Det vil ikkje skape meir trafikk til og frå området og heller ikkje generere meir tungtransport til næringsområdet. Trafikkmengda på fylkesvegen vil ikkje endre seg, men både avkøyringa frå fylkesvegen og tilkomstvegen ned til området vil bli tryggare.

**NVE**

Planområdet ligg i eit aktsemdområde for snøskred. Vi viser til <https://temakart.nve.no/tema/naksin> om snøskred. Vidare vurdering må skje i samsvar med krav i TEK 17 § 7-3 og «Veileder - Sikkerhet mot skred i bratt terreng - Kartlegging av skredfare i reguleringsplan og byggesak» (nve.no).

Planområdet ligg under marin grense og er i eit område med mogleg marine avsetjingar. Terrengforholda er slik at ein ikkje kan utelukke fare for områdeskred. Med mindre det er fjell i dagen eller grunt til berg (<2 m), ligg planområdet innafor eit aktsemdområde for kvikkleireskred. Vidare vurdering må skje i samsvar med krav i byggtknisk forskrift TEK17 § 7-3 og «NVE Veileder 1/2019: Sikkerhet mot kvikkleireskred». I tabell 3.2 er det eksempel på ulike typar tiltak og tiltakskategori.

Private og kommunale veger er gjerne i tiltakskategori K1. Tryggleiksprinsipp for K1-tiltak er vist i kapittel 3.3.4. Vurderingar og utarbeiding av dokumentasjon skal for K1-tiltak gjennomførast av føretak med geoteknisk kompetanse.

*Konsulenten sine kommentarar:*

Tema knytt til skred er greia ut i planomtale/ROS-analyse, der mellom anna «rapport nr. 16-2017 – Skredfarekartlegging i Vindafjord kommune» er nytta.

*Kommunedirektøren sine kommentarar:*

Rapporten «Skredfarekartlegging i Vindafjord kommune» konkluderer med at snøskred ikkje vil vere dimensjonerande skredtype i området. Steinsprang vil med stort sannsyn stoppe før eksisterande busetnad, viser til kartutsnittet ovanfor. Vedlikehald av skog spelar ei viktig rolle med tanke på rekkevidda på skred. Busetnaden langs fylkesvegen og areala nedanfor fylkesvegen ligg utanfor faresone.

Etter ei gjennomgang av innsendt planforslag med ROS-analyse, bad kommunedirektøren om ei ytterlegare vurdering av faren for kvikkleireskred. Planskildring og ROS-analyse er oppdatert i høve til dette. Kommunedirektøren legg til grunn at konsulenten sine vurderingar er gjort i samsvar med NVE sin rettleiar 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred og utført av personell med formell kompetanse innan fagområdet geoteknikk, jf. Rettleiaren kap. 3.1.

## **HIM**

Hushaldsrenovasjon.

Planområdet inneheld ingen abonnentar som er pliktige å levere avfall til HIM sin innhentingsordning. HIM har derfor ingen kommentarar.

Næringsrenovasjon.

Bedrifter står fritt til å velge leverandør for avfallstenester. HIM oppfordrar til å lage ein heilskapleg plan som skildrar avfallshandteringa for næringsavfall i planområdet. Avfall frå næringsverksemd har ulike reglar avhengig av kva leverandør av avfallstenester bedriftene vel.

Slam.

Tilkomst for eventuelle slambilar må tilretteleggast.

*Konsulenten sine kommentarar:*

Det er i dette tilfelle snakk om utbetring av veg, og vegen vil bli betre enn dagens veg.

Kommunedirektøren har ingen ytterlegare kommentarar.

## **Andre vurderingar**

### **Økonomiske konsekvensar**

Utbygginga vil vere i privat regi. Det vil ikkje føre til investerings- eller driftskostnader for kommunen.

### **Beredskap**

Det er gjennomført ROS-vurderingar, sjå kap. 7 i planskildringa som er vedlagt. Med bakgrunn i framlagt materiell og konsulenten sine vurderingar, finn kommunedirektøren det forsvarleg å ta planforslaget opp til første gangs behandling.

Ny og utbetra avkøyring og tilkomst vil sikre framkommelegheita for nødetatar.

### **Strandsone**

Strandsona er tatt i bruk til næringsformål. Vegen vil ikkje legge ytterlegare beslag på strandsona.

### **Universell utforming/tilkomst**

Vegen går i bratt terreng og avstanden mellom fylkesvegen og kaiområdet er relativt kort. Veggen er planlagt med betre stigningsforhold, men vil ikkje tilfredsstille krav til universell utforming. Ytterlegare betre stigningsforhold vil gått ut over den dyrka marka.

### **Naturmangfald**

Det går fram av planskildringa at det er gjort søk i tilgjengelege databasar. Det er ikkje gjort funn av raudlisteartar, framande artar, eller andre artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Området består av dyrka mark som blir hausta maskinelt. Potensialet for at det skal vere særlege naturverdiar i området er lite. Området er med dette ikkje vurdert å vere særleg verdifullt for naturmangfaldet.

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

På areal med tidlegare eller noverande dyrka mark kan det vere jordmassar med planteskadegjerarar, og det er viktig at ein ved graving eller flytting av massar ikkje spreier slik smitte. Langs veg er det og potensiale for framande artar. Førre-var-prinsippet (§9) vert tillagt vekt i saka. Førsegnene stiller krav til at ein ved flytting av massar må ta nødvendige omsyn for ikkje å spreie framande artar eller plantesmitte som kan gjere skade.

### **Landbruk**

Planforslaget fører til tap av matjord, kommunedirektøren viser til sine kommentarar til Statsforvaltaren sin uttale ovanfor.

### **Teknisk infrastruktur**

Planforslaget vil legge til rette for ny tilkomstveg og parkering for Arriva Shipping. Veggen er privat. Ølen vassverk har vassforsyning i området og verksemda er kopla til kommunalt avløp.

### **Trafikk og samferdsel**

Det er planlagt ny avkøyring til fylkesveg 543, Bjoavegen på ei strekning der fartsgrensa er 60 km/t og ÅDT (årsdøgntrafikk) er 1000. Denne vil vere som erstatning for dagens avkøyring til Arriva Shipping. Ei ny avkøyring vil gi betre siktforhold og betre trafikktryggleik både på fylkesvegen og på tilkomstvegen.

Det er avgrensa moglegheiter for kollektivtransport, derfor vil personbil vere det viktigaste framkomstmiddelet. Mjuka trafikantar er ivaretatt med tilbod om gang- og sykkelveg på oppsida av fylkesvegen frå Ølensvåg og fram til busshaldeplassen som er ved dagens avkøyring. Sykling kan vere eit alternativ frå bustadområda i Ølensvåg og Ølen. All parkering skal skje i tilknytning til næringsområdet.

Kommunedirektøren viser elles til sine kommentarar til Statsforvaltaren sin uttale.

### **Samla vurdering**

Dei positive verknadene av planforslaget er at det betrar trafikktryggleiken ved avkøyringa til fylkesvegen og på tilkomstvegen til Arriva shipping. Både siktforhold og stigningsforhold vil bli betre. Parkering vil skje før du kjem inn på næringsområdet og tilkomstveg til hyttene blir lagt på oversida av næringsareala. Planen legg til rette for eit køyremønster som hindrar gjennomgangstrafikk over kaiområdet. Det skapar tryggare arbeidsforhold for aktiviteten på kaien.

Dei negative verknadene av planforslaget er at matjord går tapt. Som avbøtande tiltak er det stilt

krav om at matjord som går tapt, skal nyttast til jordforbetring/oppgradering av jordbruksareal i nærleiken.

#### **kommunedirektøren sin konklusjon**

Kommunedirektøren rår til at planforslaget blir lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plankart datert og føresegner datert 21.08.2024 .

#### **Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.**

Plan- og bygningslova

Naturmangfaldlova

#### **Vedlegg:**

Plankart 21.08.2024

Føresegner 21.08.2024

Planskildring 19.08.2024