



Fv. 608 Atløysambandet

Omtale av endring av reguleringsplan
Høringsutkast 08.08.2025



ASKVOLL KOMMUNE



Vestland
fylkeskommune

Innhold

Innhold

1. Samandrag	4
2. Bakgrunn	5
3. Situasjonen i dag	7
4. Vedtatt plan.....	8
5. Planlagte endringar og konsekvensar av dei	9
5.1 Alle endringar	9
5.2 Endringar knytt til generell fleksibilitet i planen.....	9
5.3 Endringar knytt til fleksibilitet for bruene	10
5.4 Ny tilkomst til eigedomen gbnr. 51/3	12
5.5 Endringar ved eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40	12
5.6 Endring vest for Sauesundet.....	13
5.7 Endring ved parkeringsplass på Sauesundsøyna.....	14
5.8 Endring ved «rasteplass» på Prestøyna	14
5.9 Avkøyrsløp på Prestøyna	15
5.10 Endringar på eigedomen gbnr. 30/3.....	15
5.11 Reduksjon av omfang «anna veggrunn» mot areal BN1.....	17
5.12 Tilkomst til jordbruksareal på eigedomen gbnr. 24/5.....	17
5.13 Endringar opp mot Askvoll skule.....	17
5.14 Endring i føresegner knytt til oppfølging i byggefase	18
5.15 Endring i føresegner knytt til rigg- og marksikringsplan.....	18
5.16 Endring i føresegner knytt til støy i byggefasen	19
5.17 Endring i føresegner om estetiske krav.....	19
5.18 Endring i føresegnsområde knytt til «Vilkår for bruk av arealer...» ++.....	19
5.19 Fråvik frå vegnormalane	20
5.20 Arealbruk	20
5.21 Kulturarv	21
5.22 Landskap	21
5.23 Naturressursar	21
5.24 Naturmangfald	22
5.25 Vassforskrifta.....	22
5.26 Nærmiljø og friluftsliv	22
5.27 Massehandtering	23

5.28 Eigedomstilhøve	23
5.29 Støy	23
5.30 Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse).....	23
5.31 Føringer for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen	23
5.32 Kostnader	24
5.33 Oppsummering/samla vurdering	24
6. Handsaming.....	25
7. Vedlegg.....	26

1. Samandrag

Askvoll kommune vedtok i juli 2020 reguleringsplan for Atløysambandet. Dette er eit samband med veg og bruer frå Askvoll ut til Atløyna, som skal erstatte ferja mellom Askvoll og Atløyna. For omtale av heile planarbeidet, med bakgrunn for det, om situasjonen i dag, om heile tiltaket og konsekvensar av det viser vi til tidlegare utarbeidde plandokument med vedlegg. Dette dokumentet omtaler planendringane og konsekvensane av dei.

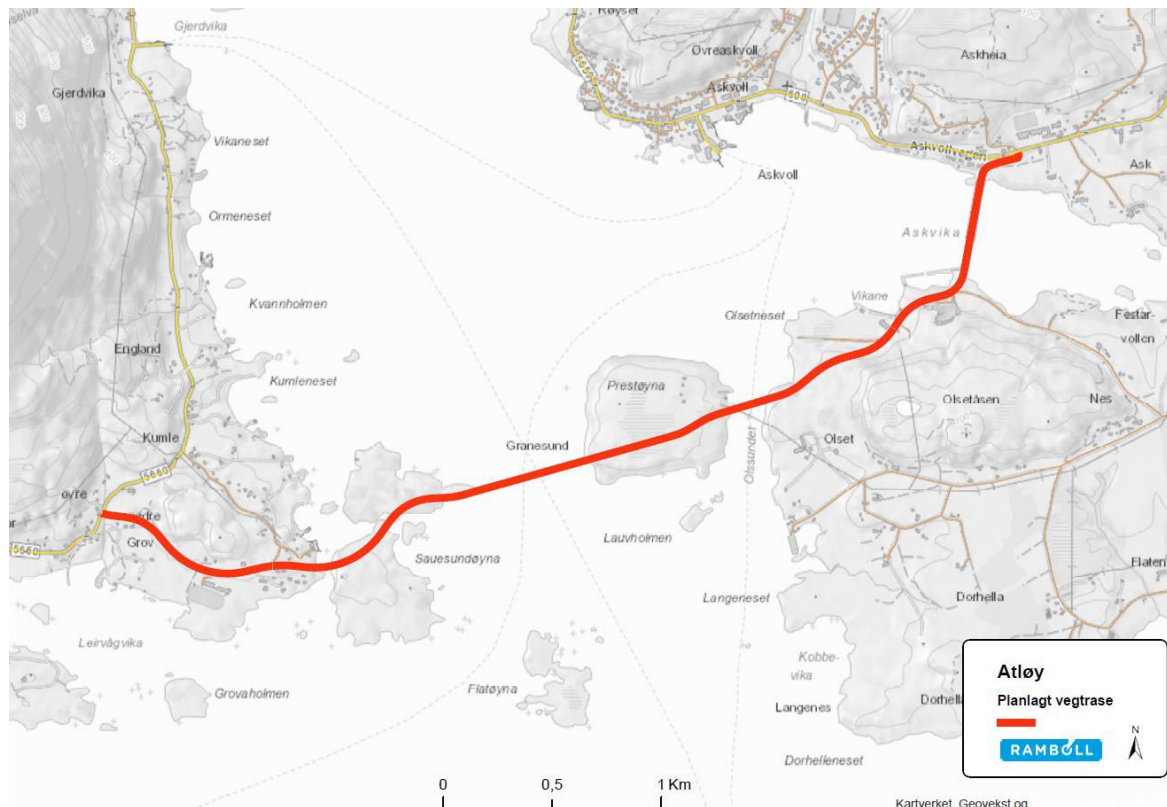
Planendringane er gjort for å ha litt meir fleksibilitet i vidare detaljprosjektering. Det er og gjort nokre mindre endringar knytt opp mot enkelteigedomar, m.a. lagt inn nokre fleire tilkomstar og redusert inngrepa mot nokre eigedomar.

Planendringa legg ikkje opp til å auke inngrepa knytt til Atløysambandet, det vil bli nokre mindre reduksjonar av omfang. M.a. er arealet til rasteplass på Prestøyna redusert, og omfang av sideareal er litt redusert. Planendringane har små konsekvensar. Sjå kap. 5 for nærare omtale av endringane og konsekvensane av dei.

2. Bakgrunn

Askvoll kommune har, i samarbeid med Statens vegvesen, utarbeidd ein reguleringsplan for Atløysambandet som vart vedtatt i juli 2020, planid 46452019001.

Atløysambandet er eit samband med veg og bruer frå Askvoll ut til Atløyna, som skal erstatte ferja mellom Askvoll og Gjervik på Atløyna.



Figur 2.1 Oversiktskart over Atløysambandet (frå planomtalen)

For omtale av heile planarbeidet, med bakgrunn for det, om situasjonen i dag, om heile tiltaket og konsekvensar av det viser vi til tidlegare utarbeidde plandokument.

Vestland fylkeskommune har søkt om og fått løyvd midlar til ferjeavløysing, og har i Fylkestinget 17. juni 2025 vedtatt at prosjektet skal byggjast. Ved førebuing av bygging av prosjektet har vi hatt ein gjennomgang av plandokumenta og hatt dialog med mange av grunneigarane. Ut frå dette er det utarbeida eit utkast til nokre mindre planendringar:

Endringane er grunngitt ut frå desse tilhøva:

- Ut frå politiske vedtak i VLFK er vi pålagt å vurdere kostnadskutt i tiltaket
- Prosjektet er tenkt utført som ei totalentreprise, slik at det er valt entreprenør som får i oppdrag å detaljprosjekttere tiltaket. I ein slik entrepriseform må entreprenøren ha litt spelerom, det er viktig at reguleringsplanen er så fleksibel at den opnar opp for dette.
- Vi har vore på synfaringar med fleire grunneigarar. Vi har da blitt gjort merksam på ein del forhold knytt til m.a. avkøyrslar som kan løysast gjennom planendringar.

Endringane gir ikkje ei utviding av planområdet på «bakkenivå», vertikalnivå 2. Vi tar eit lite område som var mellombels bygge- og anleggsområde i vedtatt plan oppe ved Askvoll skule ut av planen. På nivået for bruene, vertikalnivå 3, er det ei lita utviding av planarealet. Dette er gjort for å gje litt fleksibilitet i vidare prosjektering for plasseringa av bruene. Bruene vil ikkje bli breiare/større, berre eventuelt forskyvd litt innanfor arealet. Jf. føresegner kan bruene bli bygd litt lengre, dette vil da redusere omfanget av vegfyllingar på bakkenivå. Ingen nye eigedomar blir råka av planendringa.

3. Situasjonen i dag

Situasjonen i dag i planområdet har hatt nokre mindre endringar sidan planen som vart vedtatt i 2020 vart utarbeida, m.a.:

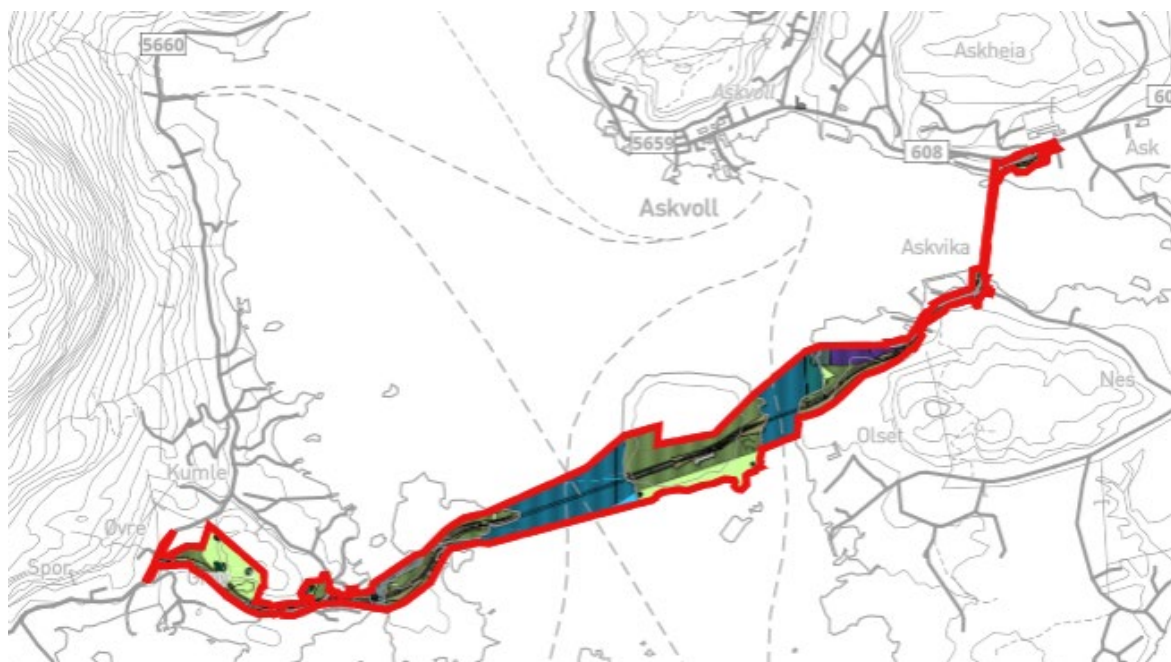
- I samsvar med vedtekne reguleringsplanar er det under bygging/førebuing av bygging to bustader nær den nye veglinja aust for Atløy skule
- Det er bygd ein del jordbruksvegar på eigedomen gbnr. 30/3 på fastlandet
- I samsvar med vedtekne reguleringsplanar er det gjort ein del terrenginngrep i næringsområdet i Olsetvikane
- Det er innført fartsgrense 50 km/t på fv. 608 forbi Askvoll skule

Vi har henta inn det nyaste kartgrunnlag til plankartet. Vi ser at ikkje alle tiltaka nemnt over ligg inne i dette kartgrunnlaget.

4. Vedtatt plan

Vedtatt reguleringsplan legg opp til bygging av eitt om lag 5,1 km langt veg- og brusamband frå Grov på Atløyna inn til Askvoll skule. Det er lagt inn gang- og sykkelveg/fortau på strekninga frå Atløy skule til Askvoll skule. Det er og lagt inn stopplass ved badeplass på Sauesundsøyna, og ein enkel rasteplass på Prestøyna. I planen inngår den 4 – 500 m lange moloen over Askvika, men det er ikkje planlagt tiltak på den strekninga.

I tillegg til tiltaka for Atløysambandet ligg det inne ein del sideareal, store delar av dette er mellombels bygge- og anleggsområde. Det er ein del areal i sjø, m.a. nokre farleier. På land er mykje av areala LNFR-område, men det er litt bustadareal sør for ny veg lengst aust på Atløyna og i Askfjæra, og eit større næringsareal i Olsetvikane. I det området er det og hamn og kai.



Figur 4.1 Vedtatt plan (frå kommunekart.com)

I vedtatt plan er det i føresegnene vist til vedlagte tekniske teikningar. Dette gir svært liten fleksibilitet, og teikningane viser m.a. 7,5 m brei veg.

5. Planlagte endringar og konsekvensar av dei

Dette kapitlet omhandlar planendringane og konsekvensane av dei. Konsekvensar av heile tiltaket går fram av vedtatt plan, jf. og kap. 2.

Innleiingsvis i kapitlet er det ei oppstilling av alle endringane.

Vi omtalar deretter endringane og konsekvensane av dei enkeltvis. Fyrst meir generelle endringar i føresegner og kart knytt til fleksibilitet, og vidare konkrete endringar i planen frå vest på Atløyna mot aust ved Askvoll skule. Deretter ein del mindre endringar i føresegner. Vi har mot slutten ei vurdering av konsekvensane for ein del fagtema samla, og til slutt ei samla vurdering av konsekvensane.

5.1 Alle endringar

- Endringar i føresegnene pkt. 4 for å generelt gi litt fleksibilitet i vidare arbeid for totalentreprenør
- Endringar i plankart og føresegner for å gi fleksibilitet knytt til dei tre større bruene
- Avkøyrsele på nordsida av ny fylkesveg i austre del av eigedomen for å gi tilkomst til delar av eigedomen gbnr. 51/3 på Grov
- Endringar ved eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40 for å redusere inngrep i fjellknaus mot eigedomane og bustadfelt sør for Atløysambandet
- Endringar vest for Sauesundet, reduserer omfang av «Anna veggrunn» og får dermed litt mindre nærføring mot eigedomen gbnr. 42/22 og den gamle handelstaden i Sauesund
- Ei lita justering av plassering parkeringsplass på Sauesundsøyna
- Endring ved «rasteplass» på Prestøyna, reduksjon i omfang
- Endra avkøyrsele på Prestøyna til avkøyrsele for å gi litt meir fleksibilitet i plassering
- Diverse endringar på eigedomen gbnr. 30/3 på Olset
- Reduksjon i omfang «anna veggrunn» mot næringsareal BN1 i Olsetvikane
- Ny avkøyrsele for å gi tilkomst til jordbrukseigedom gbnr. 24/5 i Askfjæra
- Endringar opp mot Askvoll skule. Endra frå gang- og sykkelveg til fortau, redusert omfang «anna veggrunn» og tatt ut eit område for mellombels bygge- og anleggsområde
- Endringar av føresegner knytt til oppfølging i byggefase
- Endringar i føresegner knytt til støy i byggefasen
- Endringar i føresegner om estetiske krav
- Endringar i føresegnsområde knytt til «Vilkår for bruk av ...», pkt. 7.1

5.2 Endringar knytt til generell fleksibilitet i planen

I gjeldande reguleringsplan er det for utforming m.a. vist til utarbeidde tekniske teikningar. Ut frå dette er det ikkje rom for noko justering av veglinjer. Prosjektet er tenkt utført som ei totalentreprise, der valt entreprenør skal detaljprosjekttere tiltaket. I ein slik kontraktsform er det viktig at det blir gitt litt rom for mindre

justeringar. Entreprenør kan da tilpasse både vertikal- og horisontallinje, både for å redusere kostnader og for å gje ei betre terrengtilpassa veglinje som gir mindre masseflytting. Skråningshelningar kan og bli justert. Vi kan da og byggje 6,5 m brei veg i tråd med vedtak i Fylkestinget 17. juni, ikkje 7,5 m brei veg som vedtatt plan legg opp til, sjå og pkt. 5.32.

For å gje denne fleksibiliteten endrar vi føresegnene, i tråd med det som har vorte vanleg å gjere dei seinaste åra.

I pkt. 4.1 slettar vi setningen «*Anlegga skal utførast som vist i plankart og i tekniske teikningar datert 10.09.2019 som ligg som vedlegg til planomtalen.*», og legg i staden inn: «*Vegar skal opparbeidast i samsvar med breidde og kurvatur som vist på plankartet. Mindre avvik mellom underformål kan tillatast innanfor hovudformålet. Ny fylkesveg skal ha min. 6,5 m breidde.*»

I pkt. 4.2 slettar vi setningane «*Offentleg køyreveg (vertikalnivå 2 og 3) skal opparbeidast i samsvar med plan- og profildeikningane (C-teikningane C001- 007) i vedlegg til planomtalen. Offentleg køyreveg kan justerast i både horisontal- og vertikalkurvatur, men ikkje meir enn at ein for totalt inngrep for vegen held seg innafor grensene for Anna veggrunn – grøntareal.*»

I pkt. 4.3 og 4.4 i føresegnene til vedtatt plan er det spesifisert at breidda på gang- og sykkelveg og fortau skal vere 3 m. For å gje fleksibilitet i vidare planlegging slettar vi dette. Gang- og sykkelveg vil generelt bli bygd med 3 m breidde, men ein kan innafor krava i vegnormalane redusere breidda til 2,5 m der det er trangt. Vi ønsker å ha fleksibilitet til å vurdere dette ved t.d. eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40 på Atløyna, og ved næringseigedom gbnr. 30/46 i Olsetvikane. I vegnormalane er kravet til breidde på fortau 2,5 m inkl. kantstein. For å redusere arealinngrepet vil denne breidda truleg bli nytta på fortauet opp mot Askvoll skule.

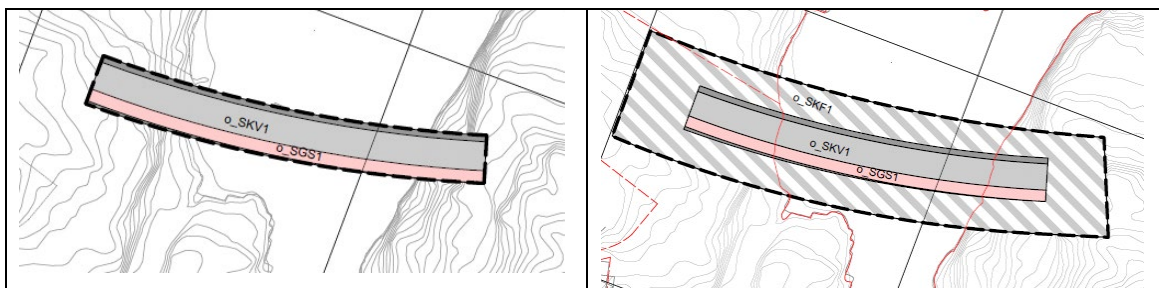
5.2.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Konsekvensen er at planen blir meir fleksibel, slik at entreprenør kan justere veglinja litt. Men i og med at justeringane berre gjeld innanfor det som er regulert til vegføremål kan det ikkje gjerast store justeringar. Arealbehovet vil ikkje auke, men kan bli redusert. Vegen kan bli betre terrengtilpassa og behovet for masseflytting kan bli redusert.

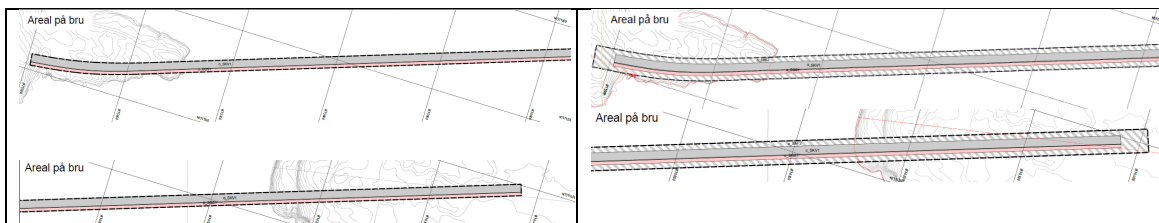
Kor stor fleksibiliteten vil vere varierer langs veglinja. Dei fleste stader vil fleksibiliteten horisontalt vere mindre enn 2 m, og i kritiske område nær bruene kan ein ikkje heve veglinja meir enn om lag 1 m. Omfang av «anna veggrunn» gir ikkje rom for større heving enn dette når skråningsutslaga skal ligge innanfor dette arealet.

5.3 Endringar knytt til fleksibilitet for bruene

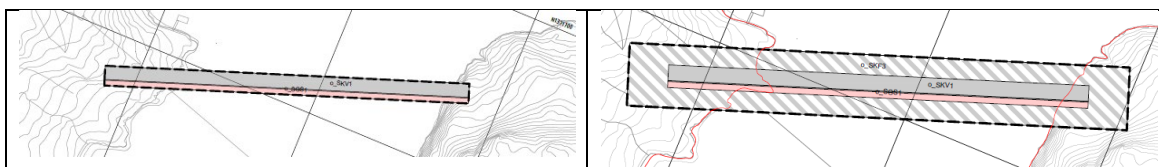
Med endringane omtalt i pkt. 5.2 oppnår vi nødvendig fleksibilitet for vegane i reguleringsplanen. Men i dette prosjektet har vi og tre større bruer. Desse er vist i plankartet slik at det ikkje er rom for mindre flytting av bruene om vegen inn til brua blir justert i samsvar med omtalen i pkt. 5.2. For å oppnå fleksibilitet for dei tre bruene markerer vi eit kombinert samferdselsføremål rundt bruene på plankartet for vertikalnivå 3.



Figur 5.1 Plankart Sauesundbrua før (til venstre) og etter (til høyre) endring



Figur 5.2 Plankart Granesundbrua før (til venstre) og etter (til høyre) endring



Figur 5.3 Plankart Olssundet bru før (til venstre) og etter (til høyre) endring

I vedtatt plan var krav til seglingshøgde etc. gitt på teikningar, som det var vist til i føresegner. Jf. kap. 5.2 er tilvisinga til teikningar no teken vekk. Krava til seglingshøgde er derfor tekne inn i pkt. 4.1 i føresegnene:

«Bru over Sauesundet, vertikalnivå 3, skal ha ei seglingshøgde på min. 7,5 m og seglingsbreidde på min. 20 m. Seglingsløpet skal liggje mot austre del av brua, jf. teikning K100 i vedlegg 6.

Bru over Granesundet, vertikalnivå 3, skal ha ei seglingshøgde på min. 42 m og seglingsbreidde på min. 150 m. Seglingsløpet skal liggje mot austre del av brua, jf. teikning K200 i vedlegg 6.

Bru over Olssundet, vertikalnivå 3, skal ha ei seglingshøgde på min. 7,5 m og seglingsbreidde på min. 20 m. Seglingsløpet skal liggje mot austre del av brua, jf. teikning K300 i vedlegg 6.»

Vi har vist til bruteikningar som ligg som vedlegg 6 til vedtatt plan for å forklare om lag kor seglingsløpet må liggje. Om valt entreprenør justerer på tal og plassering av fundament må plassering av seglingsløpet bli justert. Ei slik eventuell justering må skje i dialog med Kystverket i samband med søknad om løyve etter hamne- og farvasslova.

I pkt. 4.9 for kombinert samferdselsføremål i føresegnene har vi tatt inn fleksibiliteten i plassering av bruene:

«Plassering av bru over Sauesundet, jfr. §4.1, vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, kan justerast innanfor arealføremål o_SKF1. Brua kan byggjast lengre enn vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, men ikkje kortare.

Plassering av bru over Granesundet, jfr. §4.1, vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, kan justerast innanfor arealføremål o_SKF2. Brua kan byggjast lengre enn vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, men ikkje kortare.

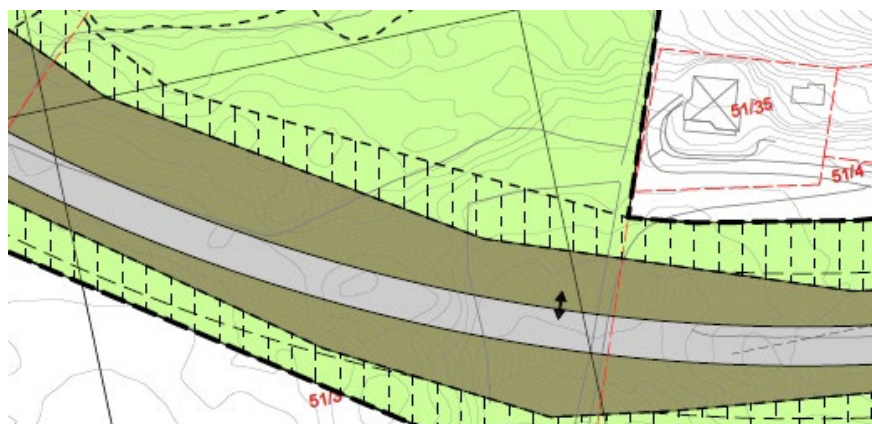
Plassering av bru over Olssundet, jfr. §4.1, vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, kan justerast innanfor arealføremål o_SKF3. Brua kan byggjast lengre enn vist med føremåla o_SKV1, o_SGS1 og o_SVT, men ikkje kortare.»

5.3.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Med denne endringa oppnår ein at det blir gitt fleksibilitet og for bruene, slik at dei kan bli tilpassa mindre justeringar i veglinjer fram til bruene. Vi har tatt vare på krava til seglingsløp. Dei generelle krava i føresegnene til estetikk og involvering av landskapsarkitekt (2.14 i vedtatt plan, no pkt. 2.13) er og framleis gjeldande etter planendringa. For å unngå at det blir bygd kortare bruer med høgare landkar ut mot sundar har vi og tatt inn i dei nye føresegnene at bruene kan byggast lengre enn vist i plankart, men ikkje kortare. Vi meiner derfor at planendringa ikkje vil gje negative verknader med tanke på landskapsbiletet.

5.4 Ny tilkomst til eigedomen gbnr. 51/3

I reguleringsplanen er det ikkje lagt inn tilkomst til den delen av eigedomen gbnr. 51/3 på Atløyna som ligg på nordsida av ny fylkesveg. Grunneigar har signalisert ønske om tilkomst, og vi meiner det er rett at han får det. Terrengmessig ligg det godt til rette for ein avkøyrsløp i austre del av eigedomen, og vi har lagt ei avkøyrsløpslinje inn i plankartet.



Figur 5.4 Nytt plankart med avkøyrsløpslinje som gir tilkomst til gbnr. 51/3

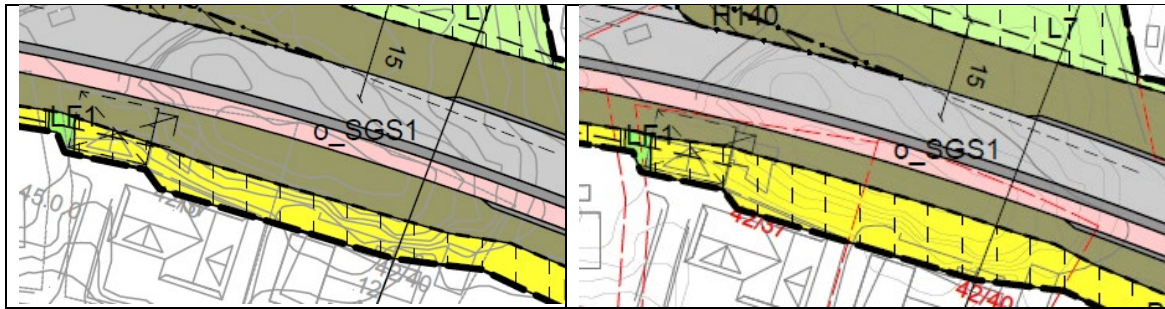
5.4.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Med ei avkøyrsløpslinje er det sikra tilkomst til ein stor del av eigedomen gbnr. 51/3. Dette blir ei landbruksavkøyrsløp som vil vere lite i bruk, slik at konsekvensar knytt til trafikktryggleik er heilt minimale.

5.5 Endringar ved eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40

Vedtatt reguleringsplan legg opp til at ein garasje på eigedomen gbnr. 42/37 skal rivast, og eit stort inngrep i ein fjellknaus på eigedomane. Grunneigar ønskjer at garasjen skal stå. Sjølv om det i løyvet til bygging av garasje er ein føresetnad at riving av garasjen som følgje av bygging av Atløysambandet skal kostast av grunneigar har vi sett på om det er mogleg å la garasjen stå.

Vi trur at om ein gjer mindre justeringar i planen (m.a. snevrar inn grøft og bruker rekkverk som skilje mellom g/s-veg og køyrevegen) er det mogleg å la garasjen stå, og vil leggje dette til grunn i konkurransegrunnlaget. Men vald total-entreprenør må arbeide vidare med detaljane i dette området, derfor er vi ikkje heilt sikre på at garasjen kan stå. Vi opprettheld derfor markering «Bebyggelse som forutsettes fjernet» på garasjen i plankartet. Men vi snevrar inn inngrepet i fjellknausen lengre aust. Vi tar omsyn til eit meir realistisk arealbehov med bruk av smalare grøft og rekkverk. Store delar av fjellknausen vil no stå att etter bygging av vegen.



Figur 5.5 Plankart ved eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40 før (til venstre) og etter (til høgre) endring

5.5.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

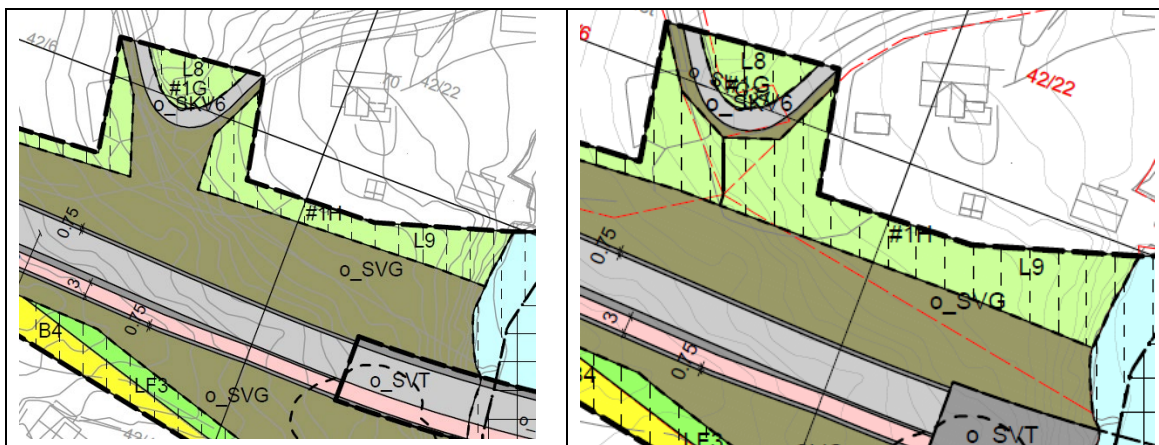
Konsekvensane av å redusere inngrepet i fjellknausen vil vere svært positive for eigedomane 42/37 og 42/40. Dei vil bli mykje betre skjerma frå den nye vegen, slik at t.d. støynivået vil bli redusert. I noko mindre omfang vil endringa og vere positiv for fleire bustader (7 – 8 stk.) lengre vekk frå vegen i dette bustadfeltet.

5.6 Endring vest for Sauesundet

På nordsida av ny fylkesveg ned mot brua over Sauesundet er det «Anna veggrunn» i ganske stort omfang. Mellom ny fylkesveg og eksisterande kommunal veg ned til Sauesundet (vist som o_SKV6 i plankartet) er det markert «Anna veggrunn», og formålet har og stor breidde vidare inn på eigedom gbnr. 42/22.

Askvoll kommune og Vestland fylkeskommune ser ikkje behov for at nokre av vegeigarane skal eige arealet mellom ny fylkesveg og kommunal veg etter at Atløysambandet er bygd. Vi reduserer derfor «Anna veggrunn» her. I anleggsfasen kan det vere aktuelt å bruke kommunal veg ned til Sauesundet som tilkomst, så vi opprettheld planarealet, og legg på «Mellombels bygge- og anleggsområde» på arealet.

I vedtatt reguleringsplan er det ved oppteikning av areal tatt omsyn til at ein skal bruke mur fram mot Sauesundsbrua. Men ved oppteikning av eit realistisk skråningsutslag ser vi at arealet «Anna veggrunn» kan reduserast noko, utan at det går ut over nødvendig fleksibilitet i vidare arbeid. Jf. pkt. 5.2 er det og mogleg å byggje bru lengre enn det som er vist i plankart. Dette kan redusere inngrepet på eigedom gbnr. 42/22 ytterlegare.



Figur 5.6 Plankart vest for Sauesundet før (til venstre) og etter (til høyre) endring

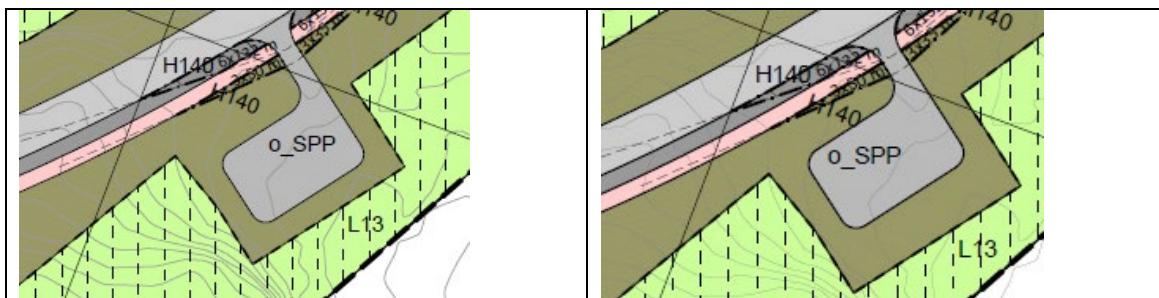
5.6.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Endringa inn mot o_SKV6 har berre den konsekvensen at vi synleggjer at store delar av dette arealet vil vere i privat eige og etter at Atløysambandet er ferdig utbygd.

Endringa vidare ned mot Sauesundet reduserer inngrepet inn mot eigedomen gbnr. 42/22 og mot kaia og den gamle handelsstaden i Sauesundet. I samsvar med vedtatt reguleringsplan skal det i muren som blir bygd ut mot gbnr. 42/22 nyttast natursteinsmur, slik at muren får om lag same utforming som andre murar i området.

5.7 Endring ved parkeringsplass på Sauesundsøyna

Ved gjennomgangen no ser vi at denne plassen ligg unødvendig langt frå den nye fylkesvegen. Vi har justert plasseringa. Den er lagt om lag 4 m nærare fylkesvegen.



Figur 5.7 Plankart ved parkering på Sauesundsøyna før (til venstre) og etter (til høyre) endring

5.7.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

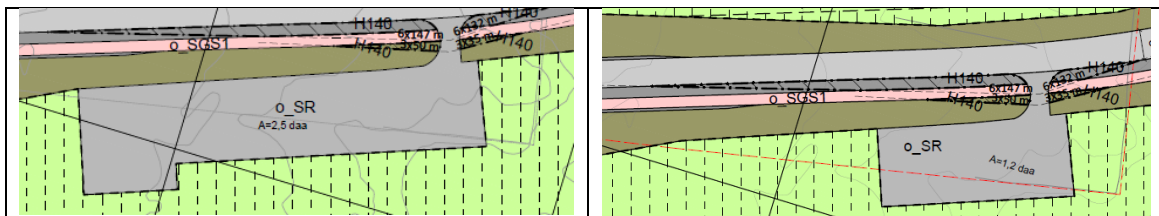
Etter justeringa blir terrenginngrepa knytt til Atløysambandet meir konsentrerte. Nødvendige svingebevegelsar for å kome seg inn på parkeringsplassen er sjekka, slik at funksjonen som parkeringsplass knytt til bading er oppretthalde.

5.8 Endring ved «rasteplass» på Prestøyna

Det ligg i vedtatt plan noko som er omtalt som ein rasteplass på Prestøyna. Dette er tenkt som ein stad der trafikantar kan stoppe for å sjå på utsikta frå Prestøyna/Granesundbrua, eller gå ein tur i utmarka på Prestøyna. Det er tenkt berre som ein stopp-plass, det vil ikkje bli andre tilretteleggingar. Jf. føresegnene skal det settast opp eit informasjonsskilt om fugleliv i området.

I vedtatt plan ligg det inne ein om lag 70 m lang tilførselsveg bort til sjølve stopp-plassen. Plassen ligg på eit område der det er myr. For å redusere arealinngrepet og flytte plassen unna myr legg vi i planendringa plassen nærare tilkomsten.

I vedtatt plan er det i føresegnene, pkt. 4.8, sagt at det skal leggst til rette for maks. 10 p-plasser. 10 p-plasser er langt over det behovet ein ser føre seg. Vi fjerner omtalen av tal plassar i føresegnene. Det blir lagt opp til å leggje til rette for om lag 4 p-plassar.



Figur 5.8 Plankart ved «rasteplass» på Prestøyna før (til venstre) og etter (til høgre) endring

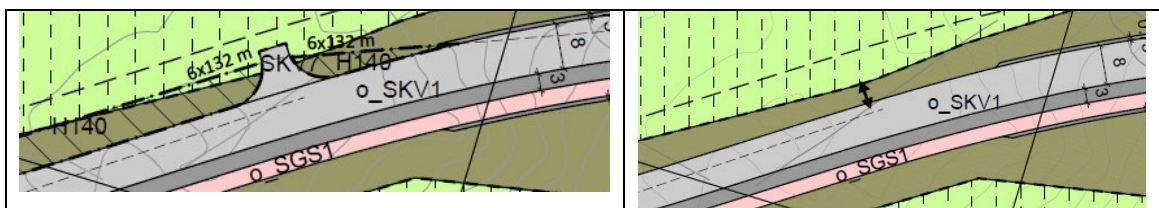
5.8.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Arealformålet blir redusert frå 2,5 daa til 1,2 daa. Ein unngår å leggje plassen på myr. Endringa har elles ikkje konsekvensar, plassen vil etter endringa framleis gi stoppmoglegheit og vere eit utgangspunkt for tur på veg/bru og i utmarka.

5.9 Avkøyrslle på Prestøyna

Som tilkomst til eigedomane på Prestøyna er det i vedtatt plan lagt inn ei avkøyrslle, SKV7. I dialog med grunneigarar har det kome fram at dei truleg vil søke om å byggje ein veg frå avkøyrsla fram til eigedomane. For å gjere plassering av avkøyrsla noko meir fleksibel, slik at den kan tilpassast veg grunneigarane eventuelt vil søke om, fjernar vi SKV7 og legg inn i plankartet ei avkøyrsllepil.

Jf. pkt 4.1 i føresegnene er plassering av ei slik avkøyrslle noko fleksibel. Om det er nødvendig for å gje god tilpassing til ein eventuell vidare tilkomstveg kan plassering av denne avkøyrsla justerast.



Figur 5.9 Plankart på Prestøyna før (til venstre) og etter (til høgre) endring

5.9.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Endringa gir berre noko meir fleksibilitet i plassering av tilkomst til eigedomane, slik at den kan bli tilpassa ein eventuell tilkomstveg. Det vil framleis bli gitt tilkomst til eigedomane.

5.10 Endringar på eigedomen gbnr. 30/3

Vi har gjort nokre endringar i planen der ny fylkesveg kryssar eigedomen gbnr. 30/3 aust for Olssundet. Endringane er knytt til to årsaker:

- I vedtatt plan var det teikna inn ein kulvert, som skulle vere tilkomst mellom dei to delane av eigedomen. Avkøyrslle er ikkje teikna inn.

- Arealet til «anna veggrunn» er på delar av eigedomen teikna inn mykje breiare enn det vi vil trenge til bygging av Atløysambandet.

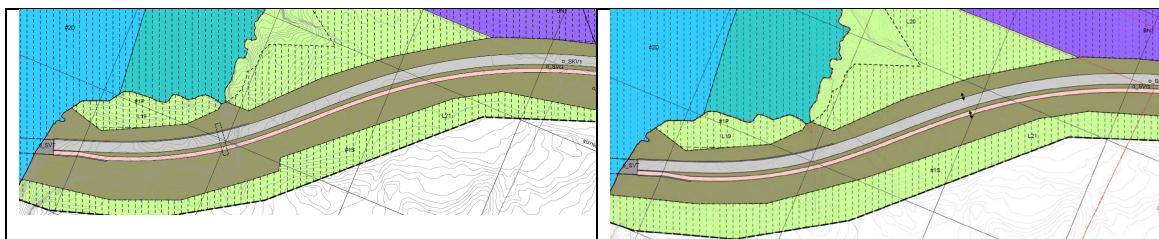
Kulvert/avkøyrslar

Kulverten som er lagt inn i vedtatt plan ligg på ein slik plass at det vil krevje svært store terrengtiltak på begge sider av vegen for at denne skal kunne nyttast av både husdyr og traktor. Sjølv om ein gjer slike terrengtiltak (som vil krevje større areal i jordbruksområdet) er det svært tvilsamt om ein får til ei god løysing som grunneigar vil vere tent med. Slik veglinja ligg over eigedomen er det heller ikkje mogleg å finne ei anna god plassering av ein jordbruksundergang.

Vi har derfor lagt inn i planen ei avkøyrslar på kvar side av vegen med avkøyrslar-piler. Desse er teikna om lag der ein nyare jordbruksveg kryssar den nye fylkesvegen, slik at avkøyrslene kan knytast opp mot denne. Jf. pkt. 5.9 om avkøyrslar på Prestøyna er desse avkøyrslene og tenkt fleksible, slik at ein kan tilpasse plasseringa ut frå både denne jordbruksvegen, og til eventuelle justeringar av veglinja. Avkøyrslene kan da plasserast slik at omfang av vegbygging ut frå avkøyrslene ikkje blir større enn nødvendig. Avkøyrslene må plasserast om lag rett overfor kvarandre, slik at det ikkje er nødvendig med køyring langs fylkesvegen for å kome frå ein del av eigedomen til den andre med husdyr og traktor.

Omfang «anna veggrunn»

Å ha eit stort areal «anna veggrunn» er eigentleg positivt, da det gir fleksibilitet til å justere vegen noko innanfor dette arealet. Men samtidig signaliserer det overfor grunneigar at vi vil trenge ein stor del av eigedomen. Vi har i dette området vurdert kva areal vi eventuelt kan kome til å trenge for å ha nødvendig fleksibilitet til ei justering av veglinja. Vi ser da at rett aust for Olssundet bru er det på sørsida av ny fylkesveg teikna «anna veggrunn» opp i ei bratt skråli. Vi ser det som urealistisk at dette arealet vil bli nytta til ny veg, og reduserer omfang «anna veggrunn» her. I den austre delen av eigedomen (og vidare inn på naboeigedomen gbnr. 30/4) er det og eit stort areal med «anna veggrunn» sør for ny fylkesveg. Vi har tilstrekkeleg fleksibilitet til å justere veglinja sjølv om vi reduserer dette arealet noko.



Figur 5.10 Plankart ved eigedomen gbnr. 30/3 før (til venstre) og etter (til høgre) endring

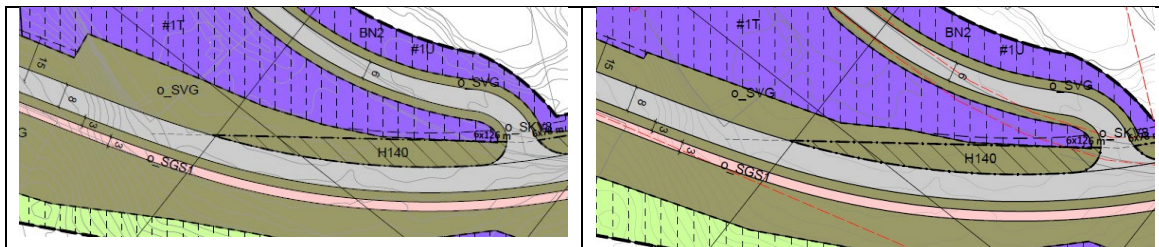
5.10.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Ved å leggje inn avkøyrslar på begge sider av vegen er grunneigar sikra ein tilkomst til begge sider av eigedomen som kan nyttast. Inngrepa i terrenget på eigedomen vil bli vesentleg redusert som følgje av at jordbruksundergangen blir tatt ut av planen. Jordbruksavkøyrslar vil ikkje ha stor trafikk, slik at trafikksikkerheitsmessige konsekvensar av endringa er små.

Reduksjon av omfanget av «anna veggrunn» gjer at planen blir betre tilpassa det aktuelle inngrepet som skal byggast.

5.11 Reduksjon av omfang «anna veggrunn» mot areal BN1

I vedtatt plan er det lagt inn eit større areal til «anna veggrunn» i eit område vest for ny veg ut mot Olsetneset for å gi plass til ei vegfylling inn på regulert næringsareal BN1. Etter ønskje frå grunneigar blir det lagt inn ein mur i dette området, slik at inngrepet i næringsarealet blir redusert.



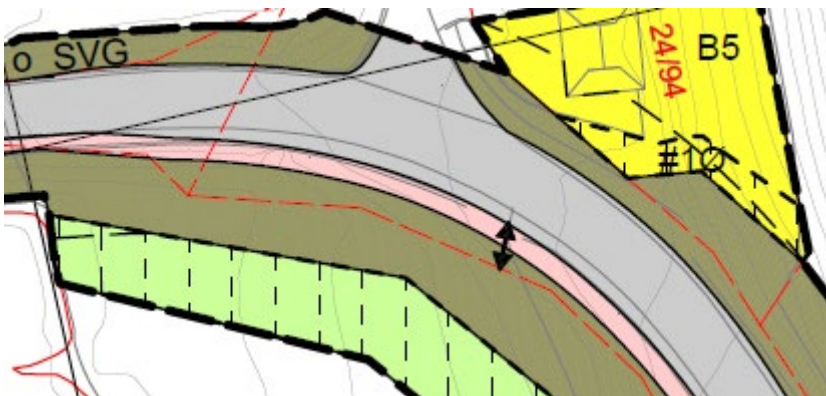
Figur 5.11 Plankart ved næringsareal BN1 før (til venstre) og etter (til høgre) endring

5.11.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Som følgje av planendringa blir næringsarealet auka med nesten 0,5 daa.

5.12 Tilkomst til jordbruksareal på eigedomen gbnr. 24/5

I vedtatt plan ligg det ikkje inne ein tilkomst frå ny fylkesveg til eit dyrka jordbruksareal på eigedomen gbnr. 24/5 i Askfjæra. Grunneigar ønsker tilkomst, og vi meiner at det er rett at det skal vere tilkomst inn til dette jordbruksarealet. Vi har derfor lagt inn ein avkøyrsløp i plankartet, om lag der det er tilkomst i dag.



Figur 5.12 Nytt plankart med avkøyrsløp som gir tilkomst til gbnr. 24/5

5.12.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Med ei avkøyrsløp er det sikra tilkomst til jordbruksarealet på eigedomen gbnr. 24/5. Dette blir ei jordbruksavkøyrsløp som vil vere lite i bruk, slik at konsekvensar knytt til trafikktryggleik er heilt minimale.

5.13 Endringar opp mot Askvoll skule

Opp mot Askvoll skule er det teikna inn «anna veggrunn» ut frå at ein skal ha vegfylling. Grunneigarar ønskjer bruk av mur for å redusere nærføring inn mot eigedomane og for å redusere forbruk av dyrka mark. Vi tek dette ønsket til følgje, og reduserer omfanget av «anna veggrunn». Da det er fartsgrense 50 km/t på denne strekninga legg vi og opp til å bygge fortau, ikkje gang- og sykkelveg.

I vedtatt plan er det og tatt med eit areal inn på eigedomane gbnr. 24/56 og 24/89 som mellombels anleggsområde. Tanken var truleg at det kunne vere aktuelt å nytte ein veg i dette området som tilkomst i anleggsfasen. Vi ser ikkje at dette er nødvendig, ein har tilgang til byggeområdet i det mellombelse bygge- og anleggsområdet som er lagt inn langs ny veg. Vi tar derfor dette mellombelse bygge- og anleggsområdet ut av planen.



Figur 5.13 Plankart opp mot Askvoll skule før (til venstre) og etter (til høgre) endring

5.13.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Som følgje av endringane blir arealinngrepet knytt til Atløysambandet mindre. Det blir mindre inngrep på dyrka mark, og inngrepet vil få større avstand til bustadene aust for krysset ved Askvoll skule.

5.14 Endring i føresegnar knytt til oppfølging i byggefase

Pkt. 2.5 i føresegnene til vedtatt plan gjeld detaljert krav til byggeplanar og teikningar, og eitt punkt om at avkøyrsløypar på gbnr. 30/3 og på Nordre Sauesundsøyna skal avklarast i byggeplanfasen.

Prosjektet vil bli gjennomført i ei totalentreprise. I tråd med nyare praksis vil gjennomføringa vere modellbasert, teikningar blir ikkje nytta i stort omfang. At avkøyrsløypar generelt er rettleiande går fram av pkt. 4.1 i føresegnene.

Vi fjerner derfor heile pkt. 2.5 frå føresegnene. Etterfølgjande punkt vil få justert nummerering.

5.14.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Endringa har ingen konsekvens for kva som skal byggjast. Vidare planlegging vil bli følgt opp i konkurransefasen og vidare byggefase.

5.15 Endring i føresegnar knytt til rigg- og marksikringsplan

I føresegnene pkt. 2.11 (2.10 etter endring) er det stilt krav om at rigg- og marksikringsplan skal godkjennast av Statens vegvesen før anleggsstart. Statens vegvesen vil no ikkje vere byggherre. Det er stilt krav om utarbeiding av rigg- og marksikringsplan, eit spesifikt krav om godkjenning av denne er unødvendig. Setningen blir fjerna frå føresegnene.

5.15.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Endringa har ingen konsekvens for kva som skal byggjast.

5.16 Endring i føresegnar knytt til støy i byggefasen

Vedtatt plan har ein del føresegnar knytt til støy. I føresegnene knytt til ein del utbyggingsareal (m.a. næring, kai og hamn) i kap. 3 er det i tillegg til tilvising til retningslinje T-1442 spesifikt nemnt ein del tidspunkt der støyande verksemd ikkje skal gå føre seg, m.a. på laurdagar. Desse føresegnene vil gjelde for generell bruk av desse areala, uavhengig av bygging av Atløysambandet.

For å klargjere betre krava knytt til bygging av Atløysambandet har vi i pkt. 2.12 (tidlegare 2.13) spesifisert at føresegna gjeld bygging av Atløysambandet og tatt inn eit avsnitt om støy i føresegnene pkt. 7.3 om mellombelse bygge- og anleggsområde. Vi har der vist til retningslinje T-1442, og spesifisert at dei strengare tidsavgrensingane i kap. 3 for generell bruk av areala ikkje gjeld for bygging av Atløysambandet.

5.16.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Konsekvensane er at ein ved bygging av Atløysambandet kan utnytte generelle krav til støy frå byggeverksemd gitt i T-1442, m.a. at bygging kan føregå på laurdagar. Dette vil gje betre framdrift og økonomi i bygginga av Atløysambandet enn om ein må tilpasse seg dei strengare krava gitt til generell bruk av areala. Det vil i delar av byggjeperioden bli litt auka støy på laurdagar. Men da avstanden til busetnaden i nærleiken (Askvoll sentrum) er ganske stor (om lag 1 km) er det vurdert at støypåverknad ikkje vil vere slik at det er naturleg å ha strengare krav enn dei generelle.

5.17 Endring i føresegnar om estetiske krav

I pkt. 2.13 (tidlegare 2.14) i føresegnene om estetiske krav er det m.a. stilt krav om at skjeringar skal ha «jamne, avrunda flater utan utstikkande parti». Vi har tidlegare opplevd at kravet om «avrunda flater» blir tatt heilt bokstaveleg. Ved sprenging er dette, i dei aller fleste bergartar, ikkje mogleg å oppnå. Vi fjernar derfor ordet.

5.17.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Endringane har ingen konsekvensar. Atløysambandet vil, ut frå m.a. resten av ordlyden i pkt. 2.13 bli bygd ut frå høge krav til estetikk. Det er framleis krav om «jamne flater utan utstikkande parti», og krav om involvering av landskapsarkitekt i det vidare arbeid.

5.18 Endring i føresegnsområde knytt til «Vilkår for bruk av arealer...» ++

I pkt. 7.1 i føresegnene til vedtatt plan var det tatt inn krav til føresegnsområda #3A og #3B i sjøen knytt til sprenging og utfylling i sjø. Desse områda er ikkje byggjeområde etter at Atløysambandet er bygd, slik at desse krava er knytt til den perioden da Atløysambandet skal byggjast. Vi har derfor flytta dette kravet i føresegnene til dei mellombelse bygge- og anleggsområda i sjø, #2, pkt. 7.2 i førsegnene etter endring. Vi endrar overskrifta i pkt. 7.2 (tidlegare 7.3) til

«Mellombels bygge- og anleggsområde». Områda #3A og #3B blir og fjerna frå plankarta.

5.18.1 Vurdering av konsekvensar av endringa

Føresegnene blir etter endringa ryddigare, ein får samla det som gjeld byggefasen til pkt. 7.2 i føresegnene.

5.19 Fråvik frå vegnormalane

I planomtalen for vedtatt plan er det til sist i pkt. 5.2 omtalt to fråvik, eit for stigning på gang- og sykkelveg opp til Askvollvegen ved Askvoll skule, og eitt for stigning på gang- og sykkelveg på Granesundbrua. Vedtak for stigninga opp mot Askvoll skule er tatt inn som Vedlegg 13 til planen. Det vart i tillegg til desse to og søkt om fråvik for å byggje fortau ved Askvoll skule. Da det no er innført 50 km/t fartsgrense i dette området er dette fråviket ikkje lengre relevant.

Vi vil no og få fram eit vedtak for stigninga over Granesundbrua, og vi ser at det og på Sauesundsøyna er stigning over 5% i ei lengde på over 100 m, og vil sørge for eit fråvik knytt til dette. Vi arbeider og med eit fråvik knytt til belysning i samband med at vi legg opp til at det på bruene skal vere lys i rekkverket, ikkje lysmaster.

Desse fråvika vil vere handsama slik at vi kan leggje ved vedtak på fråvik før kommunen får endelege plandokument til slutthandsaming.

5.20 Arealbruk

For å samanlikne arealbruken mellom vedtatt plan og i dette utkastet til planendringar har vi sett på arealbruken i vedtatt plan. Tabell 5.1 viser arealbruk på vertikalnivå 2 («bakkenivå») ut i frå vedtatt plan. (Vi har ikkje brukt tabellen på s. 26 i planomtalen, den tabellen er basert på eit tidlegare høyringsutkast).

Tabell 5.1 Arealtabell vertikalnivå 2 frå vedtatt plan

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	Areal (m²)
1001 - Bygningar og anlegg	296
1110 - Bustader (5)	1 752
1300 - Nærings bygningar (6)	28 123
Sum areal denne kategori:	30 171
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Køyreveg (17)	38 176
2012 - Fortau (4)	821
2015 - Gang-/sykkelveg (9)	8 365
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	12
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (30)	11 215
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (33)	98 529
2040 - Hamn	5 594
2041 - Kai	1 850
2081 - Rasteplass	2 520
2082 - Parkeringsplassar	483
Sum areal denne kategori:	167 565
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift	294 411
5130 - Friluftsmål (3)	288
5600 - Vern av kulturmiljø eller kulturminne (6)	6 395
Sum areal denne kategori:	301 093
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (m²)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (4)	23 269
6200 - Farleier (2)	202 706
6220 - Hamneområde i sjø	11 754
Sum areal denne kategori:	237 728
Totalt alle kategorier:	736 556

Vi har utarbeida ein tilsvarande tabell no etter planendringane.

Tabell 5.2 Arealtabell vertikalnivå 2 frå plan etter endringar

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	Areal (m²)
1001 - Bygningar og anlegg	296
1110 - Bustader (5)	1 904
1300 - Nærings bygningar (6)	28 503
Sum areal denne kategori:	30 703
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Køyreveg (16)	38 106
2012 - Fortau (5)	1 740
2015 - Gang-/sykkelveg (8)	7 299
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	12
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (28)	10 653
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (34)	94 396
2040 - Hamn	5 592
2041 - Kai	1 850
2081 - Rasteplass	1 217
2082 - Parkeringsplassar	467
Sum areal denne kategori:	161 330
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift	299 216
5130 - Friluftsmål (3)	288
5600 - Vern av kulturmiljø eller kulturminne (6)	6 393
Sum areal denne kategori:	305 896
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (m²)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (4)	23 261
6200 - Farleier (2)	202 652
6220 - Hamneområde i sjø	11 750
Sum areal denne kategori:	237 664
Totalt alle kategorier: 735 593,4	

Som det går fram er arealet til samferdselsformål gått ned med om lag 6 daa. Rateplass er redusert med 1,3 daa og arealet til anna veggrunn er redusert med om lag 4 daa. Desse areala er no i hovudsak anten LNFR (auka med nesten 5 daa) eller næringsareal (auka med nesten 0,5 daa).

5.21 Kulturarv

Det er ikkje gjort endringar nær dei registrerte kulturminna i området. Vi har auka avstanden litt frå Atløysambandet til den gamle handelsstaden i Sauesund.

5.22 Landskap

Dei generelle krava til estetisk utforming og fagleg involvering i vidare planlegging knytt til dette er ikkje endra. Planen er gjort litt meir fleksibel, det kan vere eit potensiale for at ein ved justeringar får ei veglinje som er betre tilpassa terrenget. For bruene (som er dei store inngrepa i landskapet) er det presisert at dei ikkje kan byggjast kortare enn vist i vedtatt plan, slik at ein unngår større fyllingar og landkar ut mot sunnda.

5.23 Naturressursar

Vi har lagt inn fire ekstra avkøyrslar til jordbruksområde/utmark. Jf. pkt. 5.20 er inngrepet til vegføremål redusert med om lag 6 daa, nesten 5 daa av dette er på jordbruksområde, m.a. eigedomane gbnr. 30/3 og 24/5.

5.24 Naturmangfald

Jf. pkt. 5.20 er inngrepet til vegføremål redusert. M.a. har vi redusert omfanget av «raste»plass på Prestøyna med om lag 1,3 daa, og trekt denne vekk frå eit område med myr, sjå pkt. 5.8.

I vedtatt plan er vurderingar opp mot Naturmangfaldsloven og biologisk mangfald gitt i kap. 6.7. Der blir det fokusert på inngrep i tre område:

- Hagemark/innmarksbeite ved Grov på Atløyna
- Strandeng/mudderbotn på Sauesundsøyna
- Myr på Prestøyna og nærleik til fuglereservat på Lauvholmen

Jf. over og pkt. 5.8 har vi justert omfang og plassering av «raste»plass på Prestøyna slik at det direkte inngrepet i myr vil bli redusert. Men det største inngrepet knytt til myra er fyllinga fram mot brua over Granesundet og moglege rigg- og anleggsområde. Det er i planendringa opna opp for at brua over Granesundet kan bli lengre, slik at fyllinga blir redusert. Det er elles ikkje gjort planendringar i området, men i konkurransegrunnlaget vil det vere fokus på at inngrep i myra skal vere så små som mogleg. Informasjonstiltak om fuglereservatet ved «raste»plassen ligg framleis inne i planen etter planendringa.

Ved dei to andre omtalte områda er det ikkje gjort endringar.

Det er ikkje gjort nærare undersøkingar knytt til dette temaet i samband med planendringane, men vurderingar av moglege endringar opp mot naturmangfaldslova er gjort for heile planområdet. Jf. pkt. 5.16 er det opna opp for anleggsverksemd i Olsetvikane på laurdagar. Det er to naturreservat nær planområdet, Askvika og Lauvholmene. Det er Askvika som ligg mest eksponert mot Olsetvikane og nærast (om lag 500 m unna). Litt auka støypåverknad ein dag i veka i ei avgrensa anleggsperiode er vurdert å ikkje vere ein vesentleg auka negativ konsekvens samanlikna med vedtatt plan.

Vurderingane etter naturmangfaldsloven §§ 8-12 på s. 51 – 52 er dermed framleis gjeldande.

5.25 Vassforskrifta

Det er ikkje gjort endringar som verker inn på vurderingane i kap. 6.11 i vedtatt plan.

5.26 Nærmiljø og friluftsliv

For friluftsliv ligg framleis stopp-plass ved badeplass på Sauesundsøyna i planen, og det gjer og «raste»plassen på Prestøyna. Det ligg framleis til grunn at det skal byggjast gang- og sykkelveg langs store delar av den nye fylkesvegen.

For nærmiljø har vi endra slik at større delar av knausen ved eigedomane gbnr. 42/37 og 42/40 og resten av bustadene sør for Atløysambandet i dette området blir ståande. Vi har og justert slik at det blir litt større avstand til vegtiltaket ved Sauesundet og opp mot Askvoll skule.

5.27 Massehandtering

Vi har sett litt på og diskutert litt rundt massebalanse i samband med planendringane. Vi ser at om det blir masseoverskot eller -underskot i prosjektet avheng av m.a. om ein legg inn djupsprenging eller ikkje, og av korleis ein utformar grøfter. Ein viktig del av arbeidet for ein totalentreprenør vil vere å arbeide vidare med ei optimalisering knytt til dette, å få best mogleg massebalanse vil vere gunstig. For prosjektet vil det vere enklare å handtere eit lite masseunderskot enn eit -overskot, da ein kan hente massar i ferdig regulert næringsareal på fastlandet. Samfunnsmessig vil dette vere meir fornuftig enn å sprengje breie grøfter langs Atløysambandet.

I vårt arbeid ser vi at veglinja nok kan optimaliserast noko for å få betre massebalanse og mindre terrenginngrep. M.a. på fastlandet kan ein justere slik at det er betre samsvar mellom horisontal- og vertikalkurvatur, og eventuelt redusere kurvatur for vertikalradius.

Logistikken ved bygging av sambandet vil bli viktig. Uansett justeringar vil det vere eit masseunderskot på Prestøyna, og truleg masseoverskot både på fastlandet og på Atløyna.

5.28 Eigedomstilhøve

Det er dei same eigedomane som vil få inngrep i den endra planen som i den vedtatte planen. Jf. tidlegare vil endringane stort sett vere positive for eigedomane, ved at det er regulert inn nokre fleire avkøyrslar, og at vi nokre stader reduserer veginngrepet for å gje litt betre avstand/skjerming mot naboeigedomar.

5.29 Støy

Jf. pkt. 6.13 i planomtalen vil vedtatt plan ikkje gjere støytiltak nødvendig. Dette er ikkje endra som følgje av planendringane. Jf. kap. 5.16 har vi justert litt på føresegnar knytt til støy i anleggsfasen.

5.30 Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)

Det er utarbeidd ROS-analyse som Vedlegg 3 til vedtatt plan, og denne er oppsummert i kap. 6.21 i planomtalen. Det er konkludert med at vurderte hendingar har fått middels risiko, og at føreslege avbøtande tiltak er med i plankart og føresegnar. Dei små planendringane vi no legg opp til vil ikkje verke inn på dei vurderingane som vart gjort ved vedtak av planen.

5.31 Føringer for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen

Slike føringer er i vedtatt plan gitt i kap. 7.2 i planomtalen, og jf. tabellen der er det tatt inn krav knytt til oppfølging i fleire punkt i føresegnene. Når det gjeld dei konkrete punkta nemnt i tabellen har vi berre gjort ei mindre justering av tidlegare pkt. 2.14 «Estetiske krav og involvering av landskapsarkitekt» ved å fjerne krav om avrunda flater i fjellskjeringar (sjå kap. 5.17), og flytta det om sprenging og utfylling i sjø frå det som tidlegare var pkt. 7.1 til det som no er pkt. 7.2 om mellombelse bygge- og anleggsområde (sjå kap. 5.18). Jf. pkt. 5.15 har vi og sletta kravet om at Statens vegvesen skal godkjenne rigg- og marksikringsplan i

tidlegare pkt. 2.11 i føresegnene. Med desse atterhalda er føringane i kap. 7.2 i planomtalen framleis gjeldande.

5.32 Kostnader

I vedtatt plan var kostnadene omtalt i kap. 5.16, og oppgitt til å vere 1 060 mill. 2019-kr.

Sidan dette har kostnadene vore vurdert i fleire omgangar:

- Da dette er eit ferjeavløysingsprosjekt vart det i 2022 gjennomført statleg kvalitetssikring av prosjektet, KS2. Før denne gjennomgangen oppdaterte Vestland fylkeskommune kostnadene.
- Kostnadsoverslaget vart justert i 2024. I tillegg til å ta inn vurderingar frå KS2 oppdaterte vi kostnadene m.a. ut frå erfaringane vi hadde frå bygging av Ytre Steinsund
- Dette siste kostnadsoverslaget har vorte kvalitetssikra av Norconsult.

Ved førebuing av politisk handsaming av prosjektet i Vestland fylkeskommune har kostnadsreducerande tiltak i prosjektet og vorte vurdert. Det er tilrådd å byggje 6,5 m brei veg i staden for 7,5 m brei veg, og denne planendringa legg til rette for dette ved å gjere planen meir fleksibel, kf. kap. 5.2. Ut frå dette vart tiltaket lagt fram for politisk handsaming med ei kostnadsramme på 1 831 mill. 2025-kr, og Fylkestinget la denne ramma til grunn når dei i møte 17. juni 2025 godkjente utlysing og byggestart av prosjektet.

5.33 Oppsummering/samla vurdering

Atløysambandet er eit ferjeavløysingsprosjekt som gir fast samband til Atløyna og reduserte transportkostnader for brukarane av ferjesambandet Askvoll – Gjervik. Denne hovudkonsekvensen ligg fast etter dei små planendringane det no blir lagt opp til. Det blir og framleis lagt opp til at det skal byggast fortau og gang- og sykkelveg langs store delar det nye sambandet, slik at det blir gitt eit trafikksikkert tilbod til mjuke trafikantar.

Planendringa gjer planen litt meir fleksibel, slik at ein i vidare arbeid kan justere løysingar med tanke på betre terrengtilpassing og reduksjon av massetransport. Planendringa legg til rette for bygging av 6,5 m brei veg i tråd med politisk handsaming. I tillegg er det lagt inn nokre mindre planendringar for å m.a. gje nokre fleire tilkomstar til naboareal og redusere inngrepa litt inn mot nokre eigedomar. Dette vil vere ein positiv konsekvens for naboeigedomane, men elles ikkje gi stor endring i verknad samanlikna med vedtatt plan.

6. Handsaming

Jf. §12-14 i Plan- og bygningslova kan ein bruke ein forenkla prosess for endring av reguleringsplanar når *«endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder»*.

Jf. kap. 5 og oppsummeringa i kap. 5.33 er denne planendringa mindre endringar av ein plan for eit stort tiltak med ny veg og nye bruer frå Askvika/Olset på fastlandet og over til Atløyna. Endringane gir litt større fleksibilitet i detaljutforming, og gir tilkomster og litt mindre inngrep inn mot nokre eigedomar. Endringane vil derfor ikkje ha noko å seie for gjennomføringa av planen elles, og går ikkje ut over hovuddrammene i planen.

Det er ingen nye grunneigarar som vert råka.

Det blir derfor lagt opp til ei forenkla handsaming av planendringa i samsvar med §12-14.

Ved utarbeiding av planendringa har vi hatt dialog og fleire møte med både Askvoll kommune og grunneigarar. Fleire av endringane er knytt opp til synspunkt vi har fått ved synfaring saman med grunneigarar.

7. Vedlegg

Vedlegga i vedtatt plan er framleis gjeldande.

Det er ikkje utarbeida nye vedlegg i samband med planendringa. Jf. kap. 5.19 vil det bli utarbeida nokre nye fråviksvedtak før slutthandsaming av planendringa.