

## Nokre refleksjonar/innspel til evaluering av omlegginga av fylkesveg 567 gjennom Hosanger.

Hosanger den 05.11.2018



Vegomlegginga som var fullført sommaren 2016, kosta truleg nærare 50 mill kr, vesentleg meir enn i alle høve dei første budsjetta. Etter som me forstår, ligg det ikkje føre noko samla evaluering av prosjektet. Eit sopass stort prosjekt burde evaluerast.

Under kartforretninga i oktober 2018, fortalde underteikna om nokre tankar etter fullført vegomlegging. Elen Smaadal i Eigedomssesksjonen i Statens vegvesen, Region vest, oppmoda meg om å sende inn eit notat til byggjeleiar Camilla Djønne Bakervik i Statens vegvesen, Region vest, [camilla.bakervik@vegvesen.no](mailto:camilla.bakervik@vegvesen.no) . Dokumentet vert også send [firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

Her kjem nokre refleksjonar/ innspel som me ønskjer tilbakemelding på.

Me er svært takksame for at arbeidet førte til at 2 store overheng i Hoshovdelia på vestsida av inste del av Mjøsvågen vart oppdaga og fjerna. Her var mykje laus stein og dei representerte ein overhengjande fare som ingen visste om. Dette er truleg noko av årsaka til at prosjektet blei vesentleg dyrare enn først budsjettert.

Den store fjellskjeringa vart større og meir dominerande enn først planlagt. Største høgde er kring 30 m. Fjellet er her sikra med m.a. ca 1.000 boltar. No vonar me at det skal gro både mose og annan vegetasjon i den store skjeringa, så ho vert litt mindre dominerande og skjemma.



Eit så stort inngrep i ei lita, idyllisk bygd som vegomlegginga innebar, har gitt både føremunar og ulempar. Men dette er ikkje tema i dette notatet.

I notatet vert det stilt spørsmål ved og reflektert over gjennomføringa av arbeidet og me freistar å sjå tiltak som no er aktuelle i og rundt Mjøsvågen i perspektiv av korleis vegomlegginga vart gjennomført.

## 1. Manglande universell utforming.

Nedsenka fortauskantar for mjuke trafikantar finst ikkje, berre nokre få der bilar kan få krysse fortauskanten.

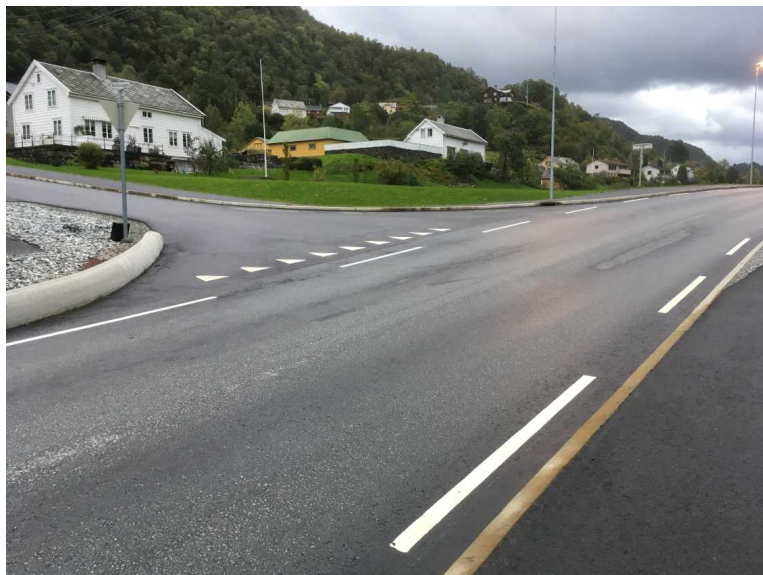
Om du t.d. kjem med rullestol ned Hoshovdelia (retning frå Lonevåg), kan du nytte fortauet på sjøsida når du kjem ned til det nye veganlegget. Men om du skal innover i Mjøsdalen/Tveitavegen, finst ikkje nedsenka fortauskant før du er komen langt forbi vegkrysset og du må køyre rullestolen på vegbana tilbake att.

Det er ikkje lagt til rette for at barnevogner og syklar lett skal kunne kome seg opp på fortaua for å nytte desse. Der det er mogleg, dvs. ved enden av fortau, representerer dette som oftast ein omveg.

Dette må vere ei alvorleg forsøming i høve til Hordaland fylkeskommune sin plan for og fokus på universell utforming.

Hordaland fylkeskommune; «ved planlegging av sentrumsområde i byar og tettstader skal omsyn til universell utforming leggjast til grunn.»

Handlingsprogram 2018-2021 for Regional plan for folkehelse 2014 – 2025: Delmål 1.4 Hordaland skal vere eit universelt utforma samfunn innan 2025.



**2. 2 naust som vart flytta, stod på gråsteinsmurar og står no på betongsteinsmurar. Dette er i strid med vernebestemmelsene i gjeldande reguleringsplan for Hosanger sentrum:**

«Eksisterande bygg kan setjast i stand ved å nytte same målestokk, takform, fasadar, inndeling av vindauge, utforming av dører og vindauge samt materialbruk som i opphavlege bygg.» (Vår understreking).



**3 Mange reagerer på det kraftige og dominerande stålrekkverket mellom vegen og nausta inst i vågen. Rekkverket går i grenselina mellom verna område og vegen og synest ikkje å vere i samsvar med vernekrava i reguleringsplanen:**

«Nye bygg, tilbygg og innhegningar må vere innpassa i heilskapen i det einskilde verneområde med omsyn til storleik, form, materialbruk og farge.»

Og kvifor er det eit svært kraftig og dominerande rekkverk her medan det mange andre plassar med stor fallhøgde ikkje er noko form for sikring?



#### **4. Nedgraving /ikkje ivaretaking av matjord.**

Ca 400 m av den nye vegen vart lagt på dyrka og dyrkbar jord. Eit minst like stort areal vart nytta av entreprenøren for å deponere massar frå veganlegget; serleg gamal sjøbotn frå masseutskifting. Ved graving i vegtraseen tok entreprenøren ikkje vare på matjordlaget; dette vart blanda med djupare massar. Heller ikkje på dyrka mark som vart nytta til deponering/oppfylling av massar, tok entreprenøren vare på matjordlaget. Nye massar vart lagde oppå matjordlaget. Det var eitt unnatak; på bruk 89/5 vart det inngått privat avtale mellom eigaren og entreprenøren om deponering av massar. Grunneigaren stilte krav om avgraving av matjordlaget og å føre dette tilbake som topplag. Vidare vart det stilt krav om drenering.

På eitt område på bruk 89/5, Kleiva, der det står ei smie, hadde Vegvesenet i kontrakten stilt krav om at jordlaget skulle takast vare på og førast tilbake etter gjennomførte terrengendringar. Dette gjorde entreprenøren ikkje.

Med nemnde unnatak er topplaget no gamal sjøbotn som inneheld svært mykje stein, sjølv etter at entreprenøren prøvde å fjerne noko av steinen.

Eigar av 89/15 vart lova av entreprenøren å få to store lass med god matjord som topplag. Eitt lass kom våren 2018, men det var ikkje god matjord.

Nokre plassar (m.a. på Kleiva) har det nye topplaget gitt god avling (her valde grunneigaren å så sjølv), dei fleste plassar er avlingane låge. Entreprenøren leverte kun tilsåing med vegskråningfrøblanding og denne vart sådd med vassprøytebil på eit ugunstig tidspunkt med etterfølgjande langvarig tørkeperiode.



*I vegtraseen vart gamal sjøbotn gravd opp saman med matjordlaget og lagt på sida av traseen oppå matjorda.*



*Gamal sjøbotn med mykje stein vert fylt utover den gamle matjorda.*



*På 89/5 er matjordlaget lagt til sides før bygging av ny veg og deponering av massar.*

**5.** Kvifor vart **fylkesvegen forbi prestegarden** lagt om på nytt etter at han var lagt om for nokre år sidan? Før arbeidet med vegomlegginga starta, var dette ein 2-feltveg av betre standard enn elles i området. Den nyaste vegen vart lagt ved sidan av denne «nyevegen» i ei lengde på ca 150 m. Det var ikkje mogeleg å nå ned til fast grunn i dette området med myr og gamal sjøbotn. Massane som vart bytta ut, vart i stor grad lagde innover myra. Det hadde vore interessant å få vite kvifor ein valde å bruke nokså mykje pengar på denne omlegginga.



## 6. Manglande skilting av gang- og sykkelsti.

Gamlevegen rundt Kleiva som no er gang og sykkelsti, er ikkje skilta eller markert som dette og ein del bilar køyrer feil og har problem med å kome seg ut av knipa.



*For å unngå at sommargjester kjører feil og køyrer seg skårfaste, er det sett opp eit varsel/ forbodsskilt.*



**7. Gamal Tveitavegstubb.** Denne er regulert til og bygt som gang- og sykkelsti, men er dårleg markert som det (ikkje skilt og ikkje markeing på bakken) og vert nytta av ein del bilar som «snarveg».



### 8. Fortau er ikkje opparbeidd nær murhuset.

I gjeldande reguleringsplan er det teikna inn fortau i Hoshovdelia (på vestsida av Mjøsvågen). Det nye veganlegget strekkjer seg heilt til den nye avkøyrsla (fyllinga) til Refsneset. Men fortauet er avslutta ca 60 m nedanfor. Det har truleg vore utfordrande å få like stor breidde som nedanfor. Delar av det som skulle vore/kunne vore fortau, er no umogeleg å gå på då det er dekt med grov pukk. Resten er også vanskeleg å bruke da det er dekt med jord. Kvifor er bruk som fortau gjort umogeleg? Og kvifor har ein valt å droppe fortauet her; i andre enden av veganlegget (nedanfor Hosangerheimen) har ein eit breitt fortau og vegbane med berre eitt køyrefelt.

Hoshovdestølen bustadfelt som er under planlegging vert truleg «pålagt» å byggje gang- og sykkelsti for fylkesvegstrekinga frå Hoshovde og ned i Mjøsdalen. Kvifor kan Hordaland fylkeskommune droppe fortau innanfor delar av anleggsområdet/ området for ny veg?



**9. Steindeponi øvst i Hoshovdelia.** Her er deponert store mengde stein på nedsida av ein garasje. Det heile er nokså uryddig og skjemmande. Nokre steinar trilla heilt ned i sjøen. Kva godkjenning har Vegvesenet eller entreprenøren? Kva er planane? Me finn ikkje noko sak om dette ved søk på 89/1 i Osterøy kommune sitt arkiv.



### **10. Manglende asfaltering i vegen ned til kaia etter kabellegging.**

Etter å ha lagt straumforsyninga til Treskoverkstadene i bakken, er det ikkje asfaltert der grøfta kryssar vegen ned til kaia. Sist vinter pløgde snøplogen opp ganske store mengder grus her.



**11. Dårlig utført arbeid etter kabellegging ned til Treskoverkstaden har m.a. ført til fall og armbrot.**

Same grøfta vart ikkje tilfredsstillande fullført der ein kan gå ned til Treskoverkstaden. I sommar sklei ein person på grusen, datt og knekte armen.



## 12. Kvar vart det av stabbesteinane som skulle setjast opp att og som skulle erstatte delvis skada støypekant?

Der vegen før gjekk rundt Kleiva, er det no gang- og sykkelsti. Tidleg i prosessen snakka Vegvesenet om å føre ca 40 m av strekninga tilbake ved bruk av stabbesteinar. Dette er ikkje gjort. Halve strekninga er så godt som utan sikring (fallhøgde på 3-4 m) og støypekanten som står att vart skada under anleggsperioden og er i dag skjemmande.



### 13. Blindhed ved Tinghaugane.

Blindhed er det islandske uttrykket for bakketopp som tek sikt. Denne bakketoppen ligg 10-15 m nord for den nye avkøyringa til Tinghaugane/ det tidlegare kommunehuset. Denne bakketoppen gjev kort sikt når ein ferdast på fylkesvegen. Spesielt er det dårleg sikt for dei som kjem ned Øvsthusvegen og skal inn på fylkesvegen.

Kvifor er bakketoppen lagt nord for avkøyringa til Tinghaugane og ikkje ved avkøyringa? Dette hadde gitt mykje betre sikt for dei som kjem ned Øvsthusvegen. På profildeikninga som grunneigarane fekk før grunnavståing, er toppen markert ca ved profil 450 som er ca der avkøyringa til Tinghaugane er. I fortauskanten ved avkøyrsla til Øvsthusvegen (på sørsida av Øvsthusvegen) er ein kum for inntak av overflatevatn. Men fallet er frå kummen. Dette kan vere eit teikn på at det er noko som ikkje stemmer.



*Biletet er teke like ved avkøyringa mot Tinghaugane (litt utanfor venstre bilettekant) og i retning nordover. Frå denne posisjonen ser ein ikkje avkøyringa for Øvsthusvegen. Ein kan her sjå øvste del av bussen, men ein personbil vil ein ikkje sjå.*



*Biletet er teke i avkøyringa til Øvsthusvegen sett sørover. Det er ikkje lett å oppdage at det kjem ein bil nordover i fylkesvegen.*



#### **14. Avkøyrsla/ fyllinga for veg til Refsneset.**

På grunn av dei på førehand ukjente utfordringane med å lage den store fjellskjeringa, tok det mykje lenger tid før ein fekk teke ut større mengder med stein her; det var m.a. tidkrevjande å lage «Fjellvegen». Difor vart det henta store mengder med stein frå Bysheim for å masseutskifte i fylkesvegtraseen. Det vart også naudsynt med eit ekstra presslag for nokre månader i vegtraseen (då det var for djupt til å nå fast grunn). Også denne steinen vart henta på Bysheim.

Når så dei store (og vesentleg større enn planlagt) mengdene med stein frå den store skjeringa skulle plasserast, var det ikkje bruk for på langt nær alt i vegtraseen. Det vart difor, i samsvar med gjeldande reguleringsplan, laga ei stor fylling ut i Mjøsvågen, for å lage avkøyring og ny veg ned til Refsneset. Fyllinga for sjølve avkøyringa er «fullført», og så vidt me kan sjå i samsvar med reguleringsplanen, og utvendig dekt til med lausmassar slik at det her no gror til. Men vegen vidare ned mot Refsneset er i stor grad ei skjemmaende røys.

Kva løyve/ godkjenning er gitt for at denne avkøyringa og første del av vegen ned mot Refsneset skulle kunne byggjast? Og korleis har styresmaktene sikra at denne vegen vert fullført og avslutta på ein ordentleg måte?

I reguleringsplanen er regulert inn eit område innafor Refsneset til naustområde/ kontor. Me ser at grunneigaren i lengre tid har prøvd å få lov til å føre opp 5 nye naust her i samsvar med reguleringsplanen. Fylkeskonservatoren stilte krav om ny reguleringsplan. Lokalpolitikarane vil gje dispensasjon/løyve. Fylkeskommunen, Fylkesmannen, Statens Vegvesen og Den norske kyrkja ved Bjørgvin bispedømeråd har alle klagt på dette vedtaket. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har nyleg oppnemnt Fylkesmannen i Rogaland som setjefylkesmann. Plan- og kommunalteknisk utval har i vedtak av 24.05.2018 saksnr. 051/18 gjort fylgjande vedtak: "Kommunen gjev dispensasjon frå reguleringsføresegn § 2, punkt 2.3 for planering av naustområde, bygging av kaifront og oppføring av 5 naust på gnr. 87, bnr. 1, Hoshovde, jf. plan- og bygningslova §§ 12-4 og 12-7, nr. 11, jf. § 19-2. På fylgjande vilkår: · Kaifront skal oppførast i naturstein · Naust skal byggjast i naturmateriale og etter skikk som står i stil med, og som er minst mogleg i konflikt med kulturmiljøet i området · Skråning langs veg skal jordfyllast og beplantast Grunngjeving: Området vart ved utbetring av fylkesveg særskjemt, og tiltaket vil vera med å forskjøna området vesentleg. Oppføring av naust i klynge fylgjer opp vilkåra som er gitt i sjø- og strandsonenplanen. Tiltaket vil føra til betre tilgong til strandsona i eit område som i dag er utilgjengeleg for ålmenta."

Me fryktar at det tek for lang tid og krev for mykje krefter eller at utarbeiding av eigen reguleringsplan vil koste så mykje at bygging av 5 naust ikkje lenger er aktuelt for grunneigaren. Kven tek då ansvaret for å rydde opp i dette store terrengingrepet som er gjort like ved verneområde?

Fylkesdirektør for kultur og idrett i Hordaland fylkeskommune, Per Morten Ekerhovd, har då han var fylkeskonservator, hevda at «Havrå er blant dei viktigaste kulturminna i Noreg. Eg trur Mjøsvågen med tida vil bli vurdert på same måte, og at ein i framtida vil bli veldig glade dersom vi tek vare på det no.» (Bygdanytt 11. februar 2011).



*Den nye avkøyringa til Refsneset på fylling til høgre.*



*Eit svært skjemmande sår i landskapet, i alle høve om det vert liggjande slik.*

## 15. Kva «godkjenning» av skjeringa m.o.t. natur- og kulturmiljø ligg føre?

Som me har vist over, har styresmaktene stort fokus på at 5 nye naust ved Refsneset ikkje skal kome i konflikt med verneinteressene elles i Mjøsvågen, m.a. kyrkjeanlegget.

Kva godkjenning av opparbeiding av denne store skjeringa ligg føre? Kva tiltak er det stilt krav om for å bøte på verknadene?

Kvifor er det t.d. ikkje utført beplanting og/eller utført andre tiltak for å få vegetasjon til å raskt etablere seg?





## **16. Massedeponi på Hoshovde.**

På Hoshovde etablerte entreprenøren eit massedeponi for hovudsakleg lausmassar. Dette ligg på austsida av vegen til Hoshovde like nedom avkøringa. Dette var kupert dyrka mark. Matjordlaget vart ikkje først lagt til side. Det er ikkje tilført eit nytt matjordlag som toppdekke. Arealet har fått ein mykje jamnare overflate og det er tilsådd. Men det ser ikkje ut til å gje noka stor avling.



## **17. Høymoler. Manglande stell.**

Ved tildekking av skråningar mm langs den nye fylkesvegen vart det nytta matjord med svært mykje høymolefrø.

Berre på skråningar mot bruk 89/5 har grunneigaren lukt bort ca 2.000 høymoler. Ei anna skråning har ein nabo slått jamnleg slik at høymolane ikkje skal få frø seg. Andre skråningar er fulle av høymoler. Sommaren 2017 slo entreprenøren desse skråningane. Sommaren 2018 har Hordaland fylkeskommune ikkje utført kantslått i området og høymolene får frø seg. Det er utført ein kantslått denne sesongen i byrjinga av oktober. Me legg vekt på å ha det fint i bygda, ikkje minst rundt Mjøsvågen. Fleire grunneigarar slår og steller også areal som tilhøyrrer fylkeskommunen. Det er svært skjemmande at fylkeskommunen ikkje steller resterande areal/skråningar.



*Mange grunneigarar steller det fint til i Hosanger sentrum; ikkje Hordaland fylkeskommune/ Statens vegvesen.*



*Ein grunneigar har slått denne vegskråninga fleire gongar gjennom sommaren, men høymolene vert ein ikkje kvitt.*



*Ein pensjonist har 2 sesongar lukt vekk ca 2.000 høymoler i denne vegskråninga og i skråninga på andre sida av vegen.*

**18. Var det naudsynt med/ kva dispensasjonar frå tryggingreglar var gitt for å kunne utføre det svært utfordrande arbeidet som var gjort i den store skjeringa på vestsida av Mjøsvågen?**

Det er eit utruleg arbeid som vart utført via anleggsvegar som vart bygde både i overkant av skjeringa («Fjellvegen») og i sjølve skjeringa. Her vart det køyrd med både gravemaskinar, dumpers og hjullastar med tilsynelatande svært lite sikring. For oss utanforståande såg dette ikkje serleg trygt ut. Heldigvis var det ikkje nokon form for personskade det me kjenner til. Dei som gjorde arbeidet har vore svært motige og svært dyktige. Me let bileta tale for seg sjølve.









## 19. Manglande oversyn over ledningsnett i bakken.

I ein tidleg fase sa prosjektleiinga at dei skulle ha 3D-teikningar både over og under bakken. På bruk 89/5 låg det mange ulike ledningar i grunnen, serleg i nærleiken av avkøyringa frå fylkesvegen og til Tveitavegen. Men det kom aldri nokon planleggjar og spurte om opplysingar. Då kontrakt skulle inngåast, laga eigaren av bruk 89/5 både kart og eit notat om kva ledningar som var i bakken og kvar dei var. Eigaren ville ha desse med som bilag til kontrakten. Vegvesenet nekta å ta med kartet, men aksepterte etterkvart den skriftlege delen. Grunneigaren ville ha dette med både for å sikre egne rettar og for å bidra til effektivt arbeid.

Men dei som førte gravemaskinane, hadde ikkje fått orientering om ledningsnett og grunneigaren måtte passe på kvar gong det var graving.

Då gravearbeida i området var komne eit godt stykkje, hadde grunneigaren fått mistanke og spurde entreprenøren og prosjektleiaren i Vegvesenet om dei hadde kjennskap til notatet/kva ledningar som var i grunnen; svaret var nei.

Manglande kjennskap førte m.a. til utidige skuldingar mot grunneigaren og til dårlege val for å løyse mellombels vassforsyning og avlaup. Påska 2015 kom det store mengder nedbør. Entreprenøren klarde ikkje å pumpe ut vatnet i «byggegropa» fort nok, m.a. på grunn av pumpehavari medan dei hadde ferie. Ein kloakkum flaut opp og ein periode flaut kloakken frå ganske mange husstandar «fritt».

Også andre plassar langs den nye vegtraseen vart entreprenøren overraska over ledningar i grunnen, noko som m.a. førte til vassleidningsbrot. Med betre planlegging kunne mange slike problem og konflikhtar vore unngått.





**Med venleg helsing**

**Lars Mjøs  
Tveitavegen 6  
5282 Hosanger  
Mobil 416 28 531  
lars@mjos.no**