

Områdeplan Sulafjellet

Oppdragsgivar

Oppdrag

Rapport type

Prosjektnr.

Dato

Flakk Gruppen AS

Områdeplan Sulafjellet, PlanID 2021000252

Planomtale med konsekvensutgreiing

20087

03.06.2024, revidert etter 2. høyringsperiode

Planomtale med KU



INNHALDSLISTE

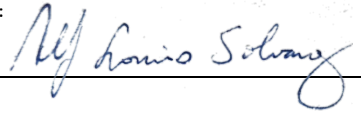
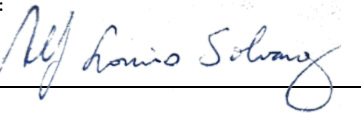
1.	KORT OM PLANFRAMLEGGET	7
1.1.	INNLEIING	7
1.2.	FORMÅL	7
1.3.	DOKUMENTOVERSIKT	8
1.3.1.	PLANKART	8
1.3.2.	PLANDOKUMENT	8
1.3.3.	FAGRAPPOR TAR UTFØRT I SAMBAND MED PLANARBEIDET	8
1.3.4.	FORPROSJEKT UTFØRT I SAMBAND MED PLANARBEIDET	9
1.3.5.	FAGRAPPOR TAR UTFØRT I SAMBAND MED OMRÅDEPLAN LANGEVÅG SENTRUM	9
1.4.	LOKALISERING AV PLANOMRÅDET	9
1.5.	PLANAVGRENSING	9
1.6.	EKSISTERANDE SITUASJON	11
1.7.	SAMANDRAG	13
1.8.	REVISJON AV PLAN ETTER 1. HØYRINGSRUNDE – OVERSIKT ENDRINGAR	14
1.8.1.	I LANGEVÅG - OMSYN TIL BUSTADOMRÅDE NÆR GONDOLBANA	14
1.8.2.	PÅ SULAFJELLET - OMSYN TIL NATUR, LANDSKAP, FRILUFTSLIV	15
1.9.	REVISJON AV PLAN ETTER 2. HØYRINGSRUNDE – OVERSIKT ENDRINGAR	15
1.9.1.	LANDBRUK	16
1.9.2.	UTVIDING VEG GAMLESTØLEN	16
1.9.3.	STØY	16
1.9.4.	KULTURMINNE, DEVOLDFABRIKKEN	16
1.9.5.	AVBØTANDE OG KOMPENSERANDE TILTAK	16
1.10.	MOGLEG FRAMTIDIG SITUASJON	17
1.10.1.	BOTNSTASJONEN MED UTOMHUS, KAI OG MOLO	17
1.10.2.	MELLOMSTASJONEN	20
1.10.3.	TOPPSTASJONEN	22
1.10.4.	GONDOLTRASÉ OG ZIP-LINE	24
1.10.5.	TILKOMSTVEGAR	28
1.10.6.	BÅTSAMBAND	29
1.11.	OM TILTAKSHAVAR	29
1.12.	RINGVERKNADAR	29
1.13.	BEREKRAFT	30
1.13.1.	UTVIDA KLIMAGASSBEREGNING	31
2.	PLANGRUNNLAG	32
2.1.	NASJONALE, REGIONALE OG KOMMUNALE FØRINGAR	32
2.1.1.	NASJONALE FORVENTNINGAR	32
2.1.2.	STATLEGE LOVER, FORSKRIFTER OG RETNINGSLINER	32
2.1.3.	REGIONAL PLAN	32
2.1.4.	KOMMUNALE FØRINGER	32
2.2.	PLANSITUASJON	33
2.2.1.	KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL	33
2.2.2.	GODKJENDE OG TILGRENSANDE REGULERINGSPANAR	33
2.2.3.	OMRÅDEPLAN LANGEVÅG SENTRUM	34

3.	PLANPROSESSEN	35
3.1.	OPPSTARTSMØTE OG FØRESETNADER FOR PLANARBEIDET	35
3.2.	VURDERING ETTER KU FORSKRIFTA – PLANPROGRAM	35
3.3.	KOMMUNAL HANDSAMING	35
3.3.1.	OPPSTART AV PLANARBEID, KOMMUNAL HANDSAMING	35
3.3.2.	PLANPROGRAM TIL OFFENTLEG ETTERSYN OG VARSEL OM OPPSTART	36
3.3.3.	GODKJENNING AV PLANPROGRAMMET	36
3.3.4.	VEDTAK OM UTLEGGING TIL OFFENTLEG HØYRING	37
3.4.	MEDVERKNAD	37
3.4.1.	OPPSTARTSVARSEL OG HØYRING PLANPROGRAM	37
3.4.2.	MEDVERKNAD FØR 1. HØYRINGSPERIODE	37
3.4.3.	MEDVERKNAD I 1. HØYRINGSPERIODE	38
3.4.4.	MEDVERKNAD I 2. HØYRINGSPERIODE	39
3.5.	ENDRINGSLOGG ETTER 1. HØYRING	39
3.5.1.	PLANKART	39
3.5.2.	FØRESEGNER	40
3.5.3.	ROS-ANALYSE/FAGRAPPORAR	41
3.5.4.	PLANOMTALE	42
3.6.	ENDRINGSLOGG ETTER 2. GONGS HØYRING	43
3.6.1.	PLANKART	43
3.6.2.	FØRESEGNER	43
3.6.3.	RAPPORT FRILUFTSLIV	43
3.6.4.	PLANOMTALE	43
4.	PLANOMRÅDET – EKSISTERANDE SITUASJON	44
4.1.	BRUK AV PLANOMRÅDET	44
4.2.	KULTURMINNE OG KULTURMILJØ	46
4.3.	LANDSKAP	49
4.3.1.	SKREDFARE	50
4.3.2.	FLAUM/OVERFLATEVATN	51
4.3.3.	STORMFLO/HAVNIVÅSTIGNING	52
4.3.4.	LOKALKLIMA	53
4.4.	FRILUFTSAREAL, REKREASJONSVERDI OG BRUK	53
4.5.	NATURMANGFALD	55
4.6.	GRUNNFORHOLD	55
4.7.	JORDRESSURSAR/LANDBRUK/SKOGBRUK	57
4.8.	TEKNISK OG SOSIAL INFRASTRUKTUR	57
4.8.1.	TRAFIKKFORHOLD	57
4.8.2.	SKULAR OG BARNEHAGAR, TILBOD FOR MJUKE TRAFIKANTAR	58
4.8.3.	VATN- AVLØP – OVERVATN	59
4.8.4.	HØGSPENTLINJER, LEDNINGAR I GRUNNEN OG TRAFOSTASJONAR	59
4.8.5.	RENOVASJON	59
4.9.	BARN OG UNGE SINE INTERESSER	59
4.10.	UNIVERSELL UTFORMING	59
4.11.	UREINING	59
4.11.1.	STØYFORHOLD	59
4.11.2.	LUFTUREINING	60

4.11.3.	UREINA GRUNN	60
5.	RISIKO OG SÅRBARHEIT (ROS-ANALYSE)	61
5.1.	OPPSUMMERING KONKRETE TILTAK	61
5.1.1.	SKREDFARE	61
5.1.2.	GRUNNFORHOLD/OMRÅDESTABILITET	61
5.1.3.	STORMFLO/HAVNIVÅSTIGNING	62
5.1.4.	FLAUMFARE/OVERFLATEVATN	63
5.1.5.	BRANN	63
5.1.6.	KULTURMINNE OG KULTURMILJØ	64
5.1.7.	STØY	65
5.1.8.	VIND	65
5.1.9.	UREINING I GRUNNEN	65
6.	SKILDRING AV PLANFORSLAGET	66
6.1.	PLANAVGRENSING – REDUSERT PLANOMRÅDE	66
6.1.1.	ENDRINGAR I FORHOLD TIL FRAMLEGG TIL OMRÅDEPLAN FOR LANGEVÅG SENTRUM	68
6.2.	PLANLAGT AREALBRUK	68
6.2.1.	REGULERINGSPLANKART	68
6.3.	REGULERINGSFORMÅL	71
6.3.1.	PLANFORMÅL MED AREALFORDELING	71
6.3.2.	FARESONER	73
6.3.3.	OMSYNSSONER	73
6.3.4.	FØRESEGNOMRÅDER	74
6.4.	GIENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFØREMÅL	75
6.4.1.	BAA, ASB, SAA OG TB, STASJONAR, MASTER OG GONDOLBANE	75
6.4.2.	BUSTADER – FRITTLIGGANDE SMÅHUS (BF) OG BUSTADER – KONSENTRERT SMÅHUS (BK)	76
6.4.3.	FRTIDSBUSTADER – FRITTLIGGANDE (FBF)	76
6.4.4.	SENTRUMSFORMÅL, HERUNDER DEVOLDFABRIKKEN (SF)	76
6.4.5.	OFFENTLEG ELLER PRIVAT TENESTEYTING (T)	77
6.4.6.	FORSAMLINGSLOKALE FOR RELIGIONSUTØVING (REL)	77
6.4.7.	VASSFORSYNINGSANLEGG (VF)	77
6.4.8.	TELEKOMMUNIKASJONSANLEGG (TKN)	77
6.4.9.	SMÅBÅTANLEGG I SJØ OG VASSDRAG MED TILHØYRANDE STRANDSONE (SMS)	77
6.4.10.	KOMBINERT BYGGE- OG ANLEGGFORMÅL (KBA)	78
6.5.	SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	78
6.5.1.	KØYREVEGAR OG GANGAREAL	78
6.5.2.	ANNAN VEGGRUNN – GRØNTAREAL (AVG)	79
6.5.3.	MOLO (MO)	79
6.5.4.	PARKERINGSPLASSAR (PP)	79
6.5.5.	PARKERINGSBUS (PH)	79
6.5.6.	TEKNISK INFRASTRUKTUR (TIS)	80
6.6.	GRØNTSTRUKTUR	80
6.6.1.	NATUROMRÅDE (GN)	80
6.6.2.	TURVEG (TV)	80
6.6.3.	FRIOMRÅDE (FRI)	80
6.6.4.	PARK (PA)	81

6.6.5.	OVERVASSTILTAK (OVT)	81
6.6.6.	RIDESTI, VONLØYPA, DRIFTSVEG, GAA	81
6.7.	LANDBRUKS, NATUR OG FRILUFTSFORMÅL	82
6.7.1.	LNF-OMRÅDE (LNF)	82
6.8.	BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØYRANDE STRANDSONE	82
6.8.1.	FRILUFTSOMRÅDE I SJØ OG VASSDRAG (FLV)	82
6.9.	PLASSERING OG UTFORMING AV TILTAK	82
6.10.	REKKEFØLGJEKRAV	83
6.11.	LØSINGAR FOR VATN OG AVLAUP	83
6.11.1.	VATN	83
6.11.2.	AVLAUP/ REINSEANLEGG	83
7.	KONSEKVENsutGREIING	85
7.1.	0-ALTERNATIVET	85
7.2.	ALTERNATIVSVURDERINGAR	86
7.2.1.	ALTERNATIVSVURDERING GONDOLBANE	86
7.2.2.	ALTERNATIVSVURDERING AV ANLEGGsVEG/DRIFTSVEG	94
7.3.	utGREIINGSTEMA – IKKJE PRISSETTE KONSEKVENsAR	99
7.3.1.	NATuRMANGFALD OG NATuR-/JORDRESSuRSAR	99
7.3.2.	NATuRMANGFALD – FUGL	105
7.3.3.	KuLTuRMINNE OG -MILJØ	111
7.3.4.	FRILUFTSLIV	115
7.3.5.	LANDSKAP	119
7.4.	utGREIINGSTEMA – PRISSETTE KONSEKVENsAR	134
7.4.1.	SAMFUNNSVERKNADER	134
7.5.	VURDERINGAR OG KONSEKVENsAR FOR ANDRE TEMA	136
7.5.1.	SKREDFARE/OMRÅDESTABILITET/VIND	136
7.5.2.	UREINING OG STØY	138
7.5.3.	FOLKEHELSE	140
7.5.4.	INFRASTRUKTUR	149
7.5.5.	BARN OG UNGE SINE INTERESSER	153
7.5.6.	ANLEGGSPERIODEN	157
7.6.	TILTAKET SIN SAMLA VERKNAD FOR MILJØ OG SAMFUNN	159
7.7.	AVBØTANDE OG KOMPENSERANDE TILTAK	159
7.7.1.	AVBØTANDE TILTAK	159
7.7.2.	KOMPENSERANDE TILTAK	162

nordplan arkitektur konstruksjon landskap Prosjektnr: 20087		Dato: 06.07.2023		
Status /Rev:	Rev. gjeld:	Dato:	Sign:	KS:
0	Framlegg til 1. høyringsrunde	28.09.22	BHM	SN
1	Revisjon etter 1. gangs høyringsrunde	06.07.23	SN	MKB
2	Revisjon etter 2 gangs høyringsrunde	03.06.24	ALS	ALS

Kontaktinformasjon: Nordplan AS Pb 224 6771 Nordfjordeid www.nordplan.no	Kundeinformasjon: Flakk Gruppen AS Korsegata 8 6002 Ålesund
Prosjektleder områdeplan: Steinar Nesdal / Alf Louis Solvang	Sign: 
Medarbeiderar: Birgit Hamre Moe Monica K. Brathaug	
Kontrollert av: Alf Louis Solvang	Sign: 

1. Kort om planframlegget

1.1. Innleiing

Nordplan sin planmal er basert på Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) si detaljerte sjekkliste for planomtale, og er inndelt med basis i denne.

Plankonsulent Nordplan AS utarbeider på vegner av tiltakshavar Flakk Gruppen AS ein områderuleringsplan som legg rammer og føringar m.a. for etablering av ei gondolbane frå Devoldfabrikken i Langevåg sentrum til Rundehornet på Sulafjellet. I sentrumsområdet skal det leggst til rette for parkering, park- og gangareal og opprusta kai med molo, primært for båtforbindelse frå Ålesund sentrum.

Kontaktpersonar:

Sula kommune: Terje Havnegjerde, Morten Ugelvik

Oppdragsgjevar: Flakk Gruppen AS, v/Terje Devold

Nordplan AS: Steinar Nesdal, Oddvin Myklebust

Oppdraget er utført i perioden frå juni -21 til **juni -24**.

1.2. Formål

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ei gondolbane frå Langevåg til Sulafjellet, med startpunkt ved Devoldfabrikken i Langevåg sentrum og toppunkt på fjellet Rundehornet sør for sentrum og 727 meter over havet. Bana må vinklast i ein mellomstasjon, plassert i området nordvest for Svanshornet, 415 meter over havet.

Hovudmål med tiltaket er å

- skape eit godt utgangspunkt for utvida, heilårleg friluftstilbod på Sulafjellet, for alle aldrar og meistringsnivå.
- styrke Sula kommune som reisemål, auke verdiskapinga og styrke næringsgrunnlaget ved Devoldfabrikken, i Langevåg og i Sula kommune. Målgruppe er både lokale og tilreisande.
- gjennomføre utbygginga med omsyn og avbøtande tiltak for natur- og bustadmiljø.

Alle nybygg skal utformast med høg arkitektonisk kvalitet.

Ved toppstasjonen er målet å etablere restaurantbygg med utsiktspunkt mot by, fjell, fjord, hav og kyst, samt eit godt utgangspunkt for friluftsaktivitetar.

Ved Devoldfabrikken er målet å integrere botnstasjonen med eksisterande bygningsmiljø på ein fagleg god måte, på same tid som uteområdet får ei kvalitetsheving. Løysingar for flaumsikring av Vassetelva gjennom området til Devoldfabrikken er ein føresetnad.

Formålet med planen er også å fastsetje juridiske rammer for korleis Langevåg sentrum skal utvikle seg i framtida, med utgangspunkt i utviklingsplanen Levande Langevåg. Målet er å skape eit sentrumsområde som er kommunen sitt målpunkt for tenesteområda handel, kultur og offentlege tenester. Planen skal ivareta Langevåg sin identitet og vere tilpassa ein aktiv livsstil. Planen skal legge til rette for at det er attraktivt å bu i sentrum for alle generasjonar og bidra til at Langevågen vert Ålesundregionen sitt mest attraktive lokalsentrum.

1.3. Dokumentoversikt

Dokument som er nye eller revidert etter 1. høringsperiode er **utheva**, og etter 2. høyring i **markert i kursiv**.

Reviderte dokument **erstattar** forrige utgåve.

Revisjonsnotat gjeld i tillegg til opprinneleg utgåve.

1.3.1. Plankart

- Heile planområdet, M=1:4000 (A0), **revidert 06.07.2023, 22.03.24.**
- Utsnitt sentrum, M=1:1500 (A1), **revidert 06.07.2023, 22.03.24**
- Utsnitt mellomstasjon, M=1:1500 (A1), **revidert 06.07.2023, 22.03.24**
- Utsnitt Rundehornet, M=1:1500 (A1), **revidert 06.07.2023, 22.03.24**
- Gondolbanetrasé i vertikalnivå 3 (over bakken, M 1:4000 (A1), **revidert 06.07.2023**
- *Profilen gondoltrasé datert 23.06.23*

1.3.2. Plandokument

- Planomtale med KU (dette dokumentet), **revidert 06.07.2023, 03.06.24**
- Reguleringsføresegner, **revidert 06.07.2023 03.06.24**
- ROS-analyse, **revidert 06.07.2023**

1.3.3. Fagrapportar utført i samband med planarbeidet

- Skredfarevurdering Planområde Sula Gondol, Asplan Viak, 01.12.2021
- Vedlegg til skredfarevurdering, Asplan Viak, 01.12.2021
- Ingeniørgeologiske vurderinger Sula Gondol rev.02, Asplan Viak, 03.12.2021
- Georadarmålinger på Sulafjellet, Asplan Viak 01.12.2021
- Beregning lokaløkonomiske virkninger, Menon 26.01.2022
- Hydrologi og drenering Sula Gondol, Asplan Viak 02.06.2022
- Geoteknisk prosjekteringsrapport, Era Geo, 21.09.2022
- Geoteknisk datarapport, Era Geo, 21.09.2022
- Miljøteknisk grunnundersøkelse, Asplan Viak **12.12.2022**
- KU for naturmangfold og naturressurser, Rådgivende Biologer 02.09.2022,
+ revisjonsnotat etter 1. høyring datert 30.06.23
- *+ nytt notat etter 2. høyring datert 23.01.24. Biota naturkompetanse – Vurdering av verknader på høgmyr ved Gamlestølen, Sulafjellet.*
- KU fugl, iTrollheimen, 26.06.2022,
+ revisjonsnotat etter 1. høyring datert 21.06.23
- KU friluftsliv, Nordplan AS **revidert 06.07.2023, 13.03.24**
- Arkeologisk rapport 2022 del 1 og 2, Områdeplan for gondol på Sulafjellet, M&R fylkeskommune
- Hydrologi og drenering for Sula gondol, Asplan Viak 02.06.2022
- Kapasitetsberegning for kulvert gjennom Langevåg, Norconsult 26.06.2022
- Analyse trafikk og parkering, Nordplan, 30.08.2022
- VA rammeplan med teikningar, Asplan Viak, **revidert 07.07.2023**
- Støyfagleg utgreiing Områderegulering Sulafjellet versjon 3, Norconsult **revidert 07.08.23**
- Brannteknisk premissnotat botnstasjon, Nordplan AS 27.09.2022
- Brannteknisk premissnotat Bygg 17, Nordplan AS 20.06.2022
- Brannteknisk premissnotat gondollinje, Nordplan AS , **revidert 12.07.2023**
- Brannteknisk premissnotat Toppstasjon/restaurant, Nordplan AS 27.09.2022
- Utvida klimagassberegning, Asplan Viak, **05.12.2022**
- Rapport Skyggekast fra Sula gondol, Multiconsult, **16.06.2023**

- Nyare kulturminne: Volumstudie Devoldfabrikken, Nordplan/Garde, **22.06.2023**, *revidert mars 2024*
- Områdeplan Sulafjellet Egedommar ved gondolbane, Nordplan AS, **30.06.2023**

1.3.4. Forprosjekt utført i samband med planarbeidet

- Forprosjekt Bunnstasjon med kai og molo (Garde/Nordplan AS)
- Forprosjekt mellomstasjon (Snøhetta)
- Forprosjekt toppstasjon (Snøhetta)

1.3.5. Fagrapportar utført i samband med områdeplan Langevåg sentrum

- Stormflo og bølger, Norconsult, 22.06.2021
- Flomvurdering Molværselva og Vassetelva rev 03, Norconsult, 04.04.2022
- Støyvurdering Langevåg sentrum, Norconsult 17.06.2022
- Vurdering av områdestabilitet/kvikkleire, Multiconsult 10243894 13.06.2022
- Parkeringsanalyse sentrumsplan, Norconsult

1.4. Lokalisering av planområdet

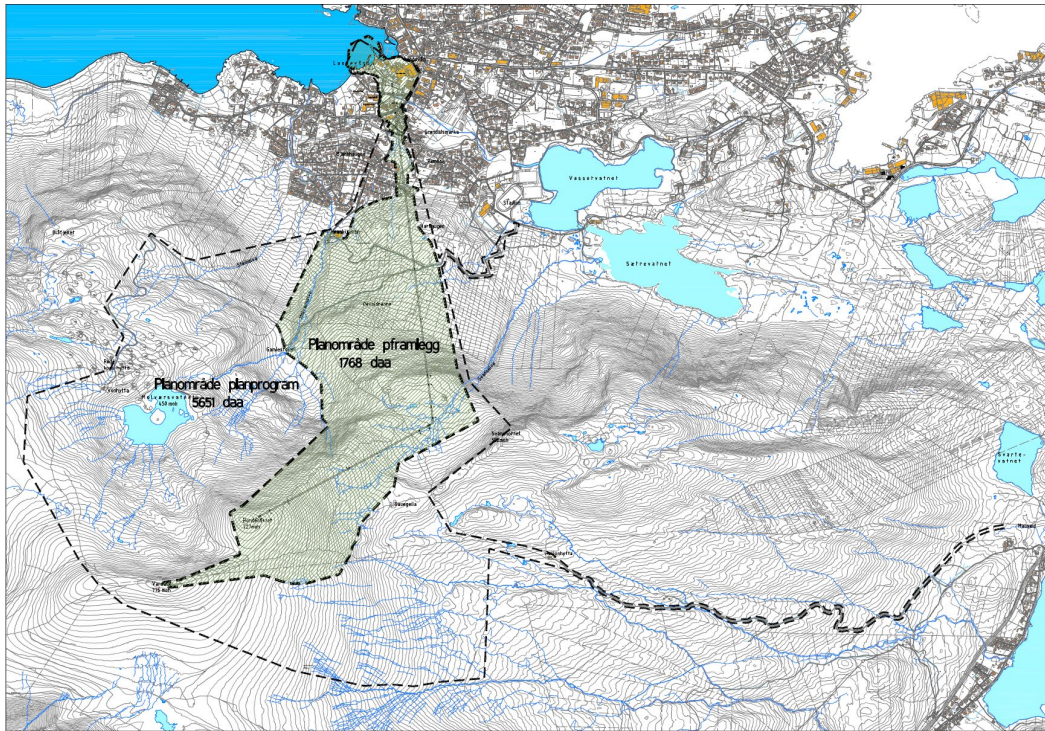
Planområdet ligg i Langevåg i Sula kommune.



Figur 1 Planområdet er innanfor raud markering, www.norgeskart.no

1.5. Planavgrensing

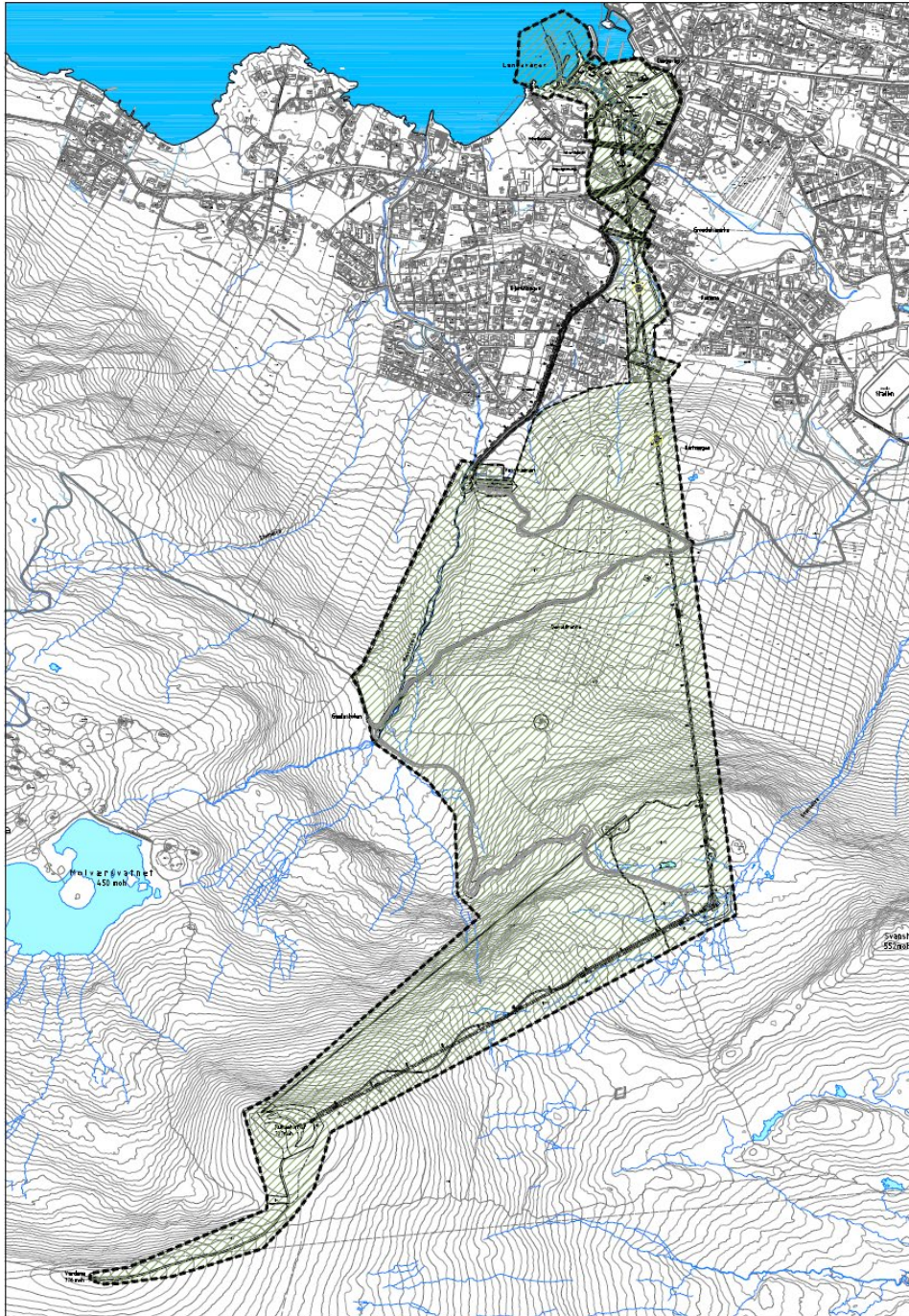
I planprogrammet vart det avsett ei romsleg plangrense for å gje høve til å vurdere alternative løysingar. Særleg alternative anleggsvegar kunne tilseie at ulike areal vart teke med – eller utelate – frå planområdet. Figuren under viser korleis gjeldande planavgrensing ser ut samanlikna med planprogrammet. Arealet er redusert frå 5651 daa til 1768 daa. Etter 1. høringsrunde er arealet redusert ytterlegare, til 1308 daa.



Figur 2 Viser planområde til 1. høyring og planområde fastsett i planprogrammet.

Planområdet på 1308 daa omfattar området kring Devoldfabrikken i Langevåg sentrum, der gondolbana skal starte, samt tilgrensande sjøareal. Vidare følgjer planområdet banetrasèen sørover i retning Harhaugen og vidare oppover Sulafjellet til mellomstasjonen, som er plassert nordvest for Svanshornet. Bana blir vinkla mot sørvest i mellomstasjonen og endar i toppstasjonen noko nedanfor toppen på Rundehornet (727 m.o.h).

Planområdet strekkjer seg opp til Vardane i sør og omfattar deler av fjellsida nordaust for Rundehornet. Plangrensa følgjer vidare langs vestsida av Molværselva frå området ved Gamlestølen og inkluderer areal ved Vasskummen. Vidare går plangrensa nordaustover mot bustadområdet i Harhaugvegen og Karibakken og langs gondoltrasèen ned mot sentrum og Devoldfabrikken.



1.6. Eksisterande situasjon

Flyfotoet viser dagens arealbruk innanfor planområdet i sentrum av Langevågen. Arealet er i hovudsak nytta til sentrumsfunksjonar, tenesteyting, butikk, bustadområde, samferdselsanlegg, friareal og sjøareal.



Figur 4 Ortofoto av sentrumsområdet – nedre del av planområdet (kommunekart.com)

Frå busetnaden og vidare sørover, er fjellsida skogkledd, for det meste barskog men og noko lauvskog. I dei lågaste delane finn ein naturbeitemark og kystlynghei. På sjølve fjellplatået, som ligg over tregrensa, er det store myrområde og fjellhei.

Sulafjellet har status som svært viktig og mykje brukt friluftsområde. Det er etablert turstiar, både naturlege og gruslagde. Sulafjellet er eit naturområde med relativt få menneskelege inngrep utanom turstinettet, med unntak av område for fritidsbustadar og lagshytter.

Meir detaljar om arealbruken i dag i kapittel 4.

1.7. Samandrag

Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ei gondolbane frå Langevåg til Sulafjellet. Startpunktet er ved Devoldfabrikken i Langevåg sentrum og topp-punktet er fjellet Rundehornet sør for sentrum, 727 meter over havet. Ei gondolbane til toppen av Rundehornet på Sulafjellet vil skape ein unik destinasjon, der besøkande får tilgang til ein toppstasjon med panoramautsikt mot by, fjell, fjord, hav og kyst, samt aktivitetar tilpassa sesong.

Vardane (776m.o.h) inngår i planområdet for å kunne forsterke ein gangsti mellom Rundehornet og Vardane og unngå unødig slitasje på vegetasjonen ved at fleire traséar blir tekne i bruk.



Figur 5 Panoramautsikt frå Sulafjellet, her sett nordover frå toppen Vardane. Aktuell plassering av toppstasjon på Rundehornet er vist med raud prikk. Sjå også illustrasjonar i kapittel 1.7.

Bunnstasjonen blir lagt sør for eksisterande bygningsmiljø ved Devoldfabrikken, plassering og utforming i samråd med faginstans for det verneverdige kulturmiljøet. Området vil bli tilpassa ein auka aktivitet, med parkeringsplassar, parkar og aktivitetsområde. Det er planar om opprusting av Devoldhavna og etablere båtforbindelse mellom Ålesund og Devoldfabrikken. Intensjonen er at båttransporten skal vere utsleppsfri. Bil- og gangtrafikk inn til Devoldfabrikken vil auke noko som ein konsekvens av utbygginga, men planlagt utviding og tilrettelegginga av hamneområdet ved Devoldfabrikken vil medføre at ein betydeleg del av besøksvolumet til gondolanlegget forventast å komme sjøvegen, utan belastning for vegar og parkeringsareal i Langevåg sentrum. For besøkande som kjem med bil, er parkeringsbehovet berekna å vere 110 plassar i tillegg til dagens behov.

På toppstasjonen er målet å etablere restaurantbygg og utsiktspunkt, utført med høg arkitektonisk kvalitet. Rundehornet vert eit supplerande utgangspunkt for friluftstilbod på Sulafjellet, med fjellturar på sommarstid og trugeturar, toppturar m.v. på vinterstid.

Prosjektet vil legge til rette for aktiv bruk av Sulafjellet i alle årstidene og gjere dette meir tilgjengeleg for folk i alle aldrar og meistringsnivå. Målgruppa er både lokale og tilreisande.



Figur 6 Fotoet viser utsikt mot vest, Godøya oppe til høyre. Vi ser fjellplatået vest for planområdet, som vil bli eit lettare tilgjengeleg turområde frå toppstasjonen på Rundehornet.

Mellomstasjonen er plassert nordvest for Svanshornet, i ei høgde på 415 moh. Av- og påstigning kan gjerast på mellomstasjonen.

Det er utarbeidd forprosjekt for alle tre stasjonar, samt gondolbana (vedlagt). Snøhetta har vore arkitekt for mellom- og botnstasjonen. Garde/Nordplan har vore arkitekt for bunnstasjonen.

Planen skal fastlegge og sikre trasé for gondolbanen, legge til rette for etablering av stasjonane, samt avklare arealbehov for tilhøyrande infrastruktur som anleggs- og driftsvegar, straumforsyning, vatn og avløp. Straum må førast fram til mellomstasjon og toppstasjon.

Tiltak som krev inngrep og installasjonar i terreng ligg innafor plangrensen. Konsekvensar av auka bruk av turområdet for natur og biologisk mangfald, er vurdert også for areal som ligg utanfor planområdet.

1.8. Revisjon av plan etter 1. høyringsrunde – oversikt endringar

Første planframlegg låg ute til offentleg høyring frå november 2022 til februar 2023. Det kom inn ei rekkje merknader frå private og offentlege instansar, av desse 12 motsegner frå Statsforvaltaren og Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er gjort ei rekkje endringar i planen før 2. høyringsrunde for å imøtekome motsegner og merknader. Her er eit samandrag av dei viktigaste endringar. Detaljert endringslogg finst i kapittel 3.5.

1.8.1.1 Langevåg - Omsyn til bustadområde nær gondolbana

Endring: Vesentleg heving av profil gondolbane, flytting av mast 4 bort frå bustadområde

Fordeler:

- Innsyn: Auka avstand til bustadeigedommar (innsyn)
- Auka avstand til støykjelde i master
- Sikker avstand til bygningar ved brann under gondolbane
- Sikker avstand til skog ved brannfare
- Bana gjev ingen restriksjonar på normal byggehøgde

Endring: Kommunal veg frå kryss med Remane til Vasskummen blir teken inn i reguleringsplanområdet, med køyrebane 4,5m og fortau/gangbane på 2,5 meter. Strekninga frå Vasskummen til Legane kan evt. nyttast til VA-grøft og leggast tilbake som opparbeidd gangsti.

Fordeler:

- Betra trafikktryggleik for mjuke trafikantar langs kommunal samleveg

1.8.2. På Sulafjellet - Omsyn til natur, landskap, friluftsliv

Endring: Redusere omfang av tiltak og dermed «fotavtrykket» av gondolbana i fjellområdet.

Alpint og langrenn:

- Teke ut terrengbearbeiding og fysiske installasjonar for alpint (dam, snøproduksjon, nedfartar, skitrek, belysning m.v.)
- Ta ut terrengbearbeiding for preparering av langrennsløyper
- Framleis mulegheit for frikøyring, trugetur, topptur, leik i snø m.v.

Stinettverk og utsiktspunkt:

- Redusert omfang opprusting av stiar ved mellom- og toppstasjon. Krav til opparbeiding i samsvar med rettleiarane «Stiskulen» og M-1326 – Naturvenleg tilrettelegging for friluftsliv. Rekkefølgekrav for opprusting av sti Rundehornet - Vardane
- Teke ut utsiktspunkt ved mellomstasjon

Anleggsveg:

- Permanent veg frå mellomstasjon til Rundehornet (1850m) blir erstatta av vesentleg kortare (1090m), midlertidig anleggsveg. Trasé også brukt til teknisk infrastruktur toppstasjon - mellomstasjon.
- Unngår dermed kryssing av gangsti Rollonhytta – Vardane
- Terreng restaurert etter anleggsperiode, evt. leggast tilbake som gangsti

Reinseanlegg ved Gamlestølen

- Alle tiltak ved Gamlestølen utgår.
- Erstattast av avløpstrasé langs eller i tilløpsrør for kraftverk, til kommunalt anlegg ved Legane.
- Om naudsynt før nytt kommunalt reinseanlegg: Via midlertidig rensing ved Vasskummen
- Rekkefølgekrav ihht opprusting av kommunalt reinseanlegg.

Kantsonene langs Molværselva

- blir regulert med omsynssone Natur og føresegner som sikrar naturleg kantvegetasjon i tråd med vassressurslova § 11.

Gondolbane

- Krav om merking av luftlinjer for å unngå kollisjon fugl/linje

1.9. Revisjon av plan etter 2. høyringsrunde – oversikt endringar

Planframlegget låg ute til andre gongs offentleg ettersyn frå september til november 2023. Det kom inn svært mange høyringsuttalar både frå private og offentlege instansar.

I høyringa er 3 motsegner trekt (avlaupsløysing Gamlestølen, hol eik Devoldfabrikken, Folkehelse), og 10 står ved lag. Motsegnene er framsett av Statsforvaltar og fylkeskommunen.

Det er gjennomført dialogmøte med Statsforvaltar og fylkeskommunen i mars/april 2024 med forslag til planendringar for nokre av motsegnene. 4 motsegner er blitt trekt som følgje av dette og endringane gjeld:

1.9.1.Landbruk

Føresegn er presisert for å ta omsyn til beitenæringa . I dialog med matprodusent er det avklart kor sperregjerder og grunder skal settast opp, og type gjerder. Jf. føresegn § 2.13.

1.9.2.Utviding veg Gamlestølen

Statsforvaltars krav om sikring av vasshushaldet i den sterkt trua atlantiske høgmyra vert oppretthalden i samband med vegbygginga er fastsett i føresegn. Det gjeld krav om terrengmur for å redusere skjeringsutslag og krav om to stikkrenner for å unngå at grøft langs Vonløypa leiar vekk vatnet frå myra. Jf. føresegnene §§ 3.4.3. og 3.4.7

Plankart endra slik:

- Øvre ende av regulert veg på Vonløypa blir korta inn med 11 meter (grense mellom GAA1 og TV7).
- Vegtrasé GAA1 frå Bukkane – Bruse-brua og opp til kryss mot GAA2 blir justert for å minimalisere terrenginngrep. Terrengmur blir føresett for å avgrense skjeringar mot myrområde.

1.9.3.Støy

Statsforvaltars vilkår om konkrete krav til avbøtande tiltak mot støy er innarbeida i føresegnene og henvisning til sentrumsplanen er fjerna.

- Føresegn 3.2.7 for område o_T1 blir supplert med følgjande setning:
«Bygging/utviding av barnehage og bustader skal ikkje gjerast i raud eller gul støysone, jamfør § 4.2 om faresone støy.»
- Krav til støyvurdering blir flytta frå dei enkelte byggeområda i kapittel 3 til generell føresegn for gul støysone i § 4.2.2.

1.9.4.Kulturminne, Devoldfabrikken

Endringa gjeld byggehøgder på dei verneverdige bygningane på Devoldfabrikken, påbygg med bustadar på bygg1, byggegrenser og ev. tilbygg innanfor sentrumsformåla SF1 og SF2.

- Byggegrensen er justert i plankartet. Desse følgjer dagens ytterveggar (takutstikk) på nokre fasadar, andre stader opnar dei for bygg mellom dagens veggliv og byggegrensa.
- I føresegnene § 3.2.5. er byggehøgder spesifisert for dei ulike bygga og krav til ev. tilbygg/påbygg.

1.9.5.Avbøtande og kompenserande tiltak

Før løyve til igangsetting av byggetiltak for anleggsvegar, gondolmaster, mellom- og toppstasjon kan bli gitt er det krav om at fortau langs Molværsbrauta frå Vasskummen ned til vegen Remane er etablert. Jf. føresegn § 5.5.

Sikring og bevaring av sti frå Karibakken til Harhaugen.

Meir utfyllande i kap. 7.7.

1.10. Mogleg framtidig situasjon

Det er utarbeidd fleire forprosjekt som ligg til grunn for reguleringsplanen. Delrapportane som omhandlar dei ulike tiltaka ligg vedlagt. Forprosjekta går på nokre punkt meir i detalj enn det som er normalt på forprosjekt-nivå. det er viktig å understreke at alle detaljar ikkje er juridisk bindande – det er det rammeverket i føresegnene som er. Men forprosjekta illustrerer godt kva som er tiltakshavar sin intensjon for utbygginga.

1.10.1. Botnstasjonen med utomhus, kai og molo

Bunnstasjon

Bunnstasjonen er plassert sør for Devoldfabrikken innanfor dagens parkeringsområde. Plasseringa er gitt av retninga til gondoltraséen. Plan 1 er hovudplan for gondolen. I tillegg kan her m.a. vere ein suvenir- og utleigebutikk. I underetasje, U1, er det gondolgarasje, lager og ein liten verkstad for reperasjon av gondolar.

Bunnstasjonen er lagt så langt mot aust som gondoltraséen tillèt, for å ta omsyn til dei eldre trea som omkransar Langevåg sitt eldste bustadhus. Breidde og høgde på bygget er i stor grad bestemt av krava til gondolleverandør. Bygget er bua i bakkant for å illustrere gondolen si bane. Taket er akkurat i høgde over gondolheisen for å ha plass til tekniske installasjonar. Publikumsdelen, har lågare tak som også er lagt i ei bogeform. Konstruksjonen er i fagverk, og maskineriet som drifter gondolbana er synleg bak glasplater.

Klimaomsyn har vore viktig ved utforming, og det er ønskjeleg å nytte tre som hovudmateriale. Tre skaper ein naturleg samanheng mellom dei historiske fabrikkbygningane, der tre er nytta både som takkonstruksjonar, dekker og trapper. Det er likevel opna for anna materialbruk i reguleringsplanen, og prosjektet vil bli vidare utvikla i dialog med regional kulturmyndigheit.



Figur 7 Bunnstasjonen sett frå aust - Nordplan/Garde



Figur 8 Bunnstasjonen sett frå nordvest – Nordplan/Garde

For å knyte stasjonen godt saman med Devoldfabrikken, er den tenkt bygd saman med bygg 17 (som i dag er eit ubrukt bygg på fabrikkområdet) med eit mellombygg i glas for å oppretthalde ei siktlinje frå plassen framfor botnstasjonen og vidare til fabrikkområdet. Dette skaper ein tydeleg samanheng mellom botnstasjonen og resten av fabrikkområdet. Bygget skal setjast i stand og integrerast med bunnstasjon og m.a. innehalde suvenir- og utleigebutikk. Det kan også etablerast toalett, garderober, kontor m.m. om det blir eit behov for dette.

Dersom det er mogleg, og kan gjennomførast på ein forsvarleg måte som tek i vare bygningsfysikken, er det ønskjeleg la eksteriør og interiør i bygg 17 (og eksteriøret på dei bygningsdelane som er igjen av bygg 18) framstå som dei gjer i dag (med eit ruinpreg).

Ruinen som ligg aust for bygg 17, er tenkt opna opp med ei trapp som knytter saman det lågare gatenivået i fabrikkområdet med hovudnivået til stasjonen, sjå illustrasjonen nedanfor.

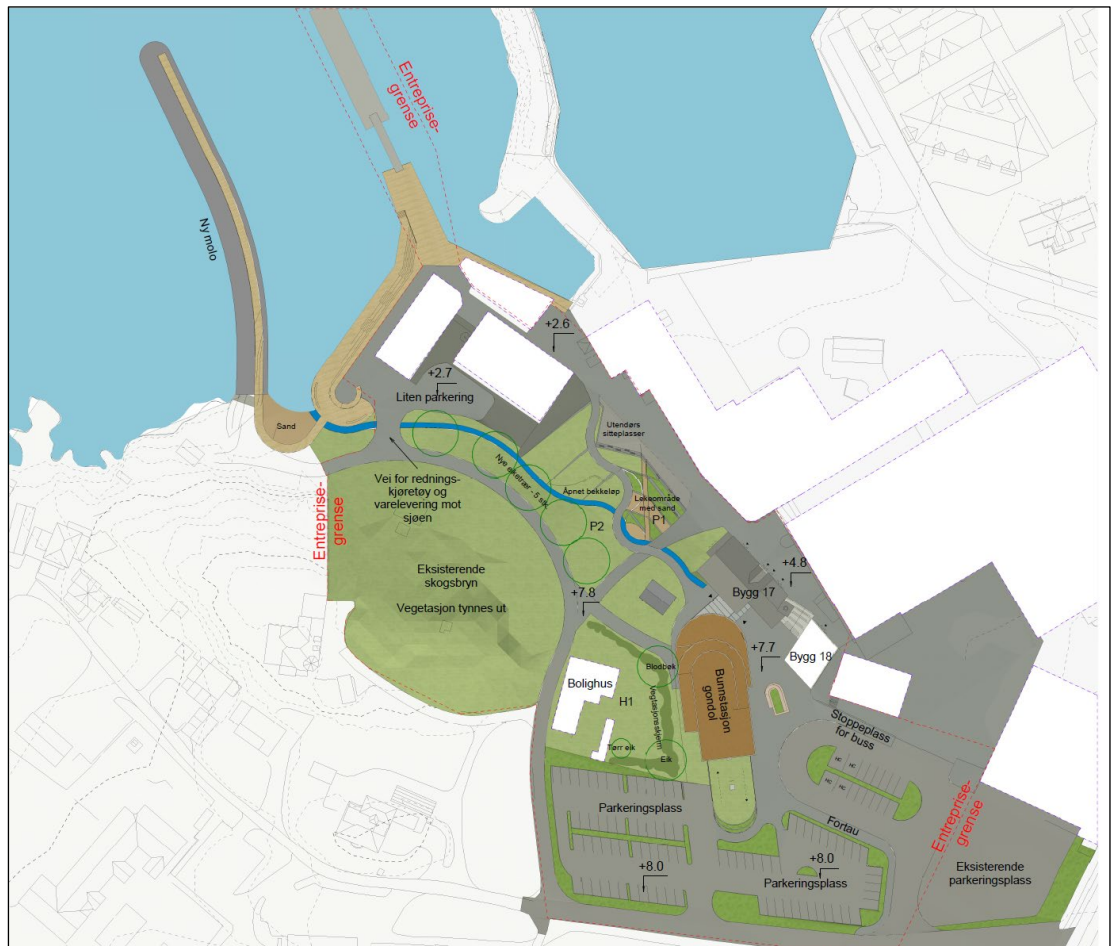


Figur 9 Illustrasjonen viser ruinen opna opp med trappeløp – Nordplan/Garde

Tomta ligg i utkanten av dagens fabrikkområde, og auka aktivitetar vil skape nytt liv på sørsida av fabrikk.

Landskap, kai og molo

I samband med etablering av botnstasjonen, er det m.a. behov for oppgradering av parkområda, og ny utforming av parkeringsareala sør for Devoldfabrikken. Det er i den sammenhengen utarbeidd ein landskapsplan (forprosjekt).



Figur 10, Landskapsplan – Nordplan

Det er i landskapsplanen lagt vekt på å lage gode opphaldsareal og naturlege gangsamband gjennom området.

Parkeringsareala blir planta til og får ein grøn innramming. Hagen ved bustadhuset får ny utforming, og huset skjermast med beplantning mot bunnstasjonen. I parkområdet P3 skal det ryddast vegetasjon. Den gamle bunkersen frå 2.verdenskrig skal takast vare på. Vest for parkområdet P2 er det lagt inn ein veg for varetransport og utrykningskjøretøy som går ned til sjøen.

Ein bekk med vatn frå Molværsvatnet er illustrert gjenopna, og leiast gjennom parkområde P2. Parken vil også innehalde gangveggar og beplantning, m.a. 5 store eiketre som erstatning for

treet som blir fjerna ved botnstasjonen. I parken er det tenkt benkar og leikeplass (P1). Det er laga plass for uteservering og scene nordaust i parkområdet.

Materiala vil bestå av plantefelt, betong, naturstein og sand/grus i tillegg til store plenareal.



Figur 11, Illustrasjon, parken – Nordplan

I område mot sjøen skal det etablerast ny kai med molo for mindre passasjerbåtar. Ein ser for seg ei framtidig løysing med trebrygger med sitjetrinn mot sjøen for opphald og rekreasjon. Moloen kan tilretteleggast med benkar. Denne vil bli liggande i tilknytning til ein eventuell framtidig fjordsti forbi området, som knyter sjøkanten saman frå Langvås sentrum, forbi Devoldfabrikken og fram til stranda i vest.



Figur 12, Illustrasjon – kai/kyststi - Nordplan

For bunnstasjonen med utomhus, kai og mole, er premissar for val av utforming, konstruksjonar, materialbruk, beplantning og møblering, lyssetting osv. nærare skildra i forprosjektet, delrapport 1, som ligg vedlagt.

1.10.2. Mellomstasjonen

Mellomstasjonen ligg i fjellandskapet.

På plan 1 er det sett av plass til maskineri og trafo for gondolanlegget, verkstad og lager. Plan 2 består av perrong med kontrollrom og kontor med WC. Det er mogleg på eit seinare tidpunkt å integrere kiosk med toalett.



Figur 13, Mellomstasjonen sett frå søraust – Snøhetta



Figur 14, Mellomstasjon sett frå sørvest- Snøhetta

Snøhetta skildrar bygget slik: «For å prøve å redusere inntrykket av volumets størrelse og skala er tak og vegger bygd opp av brede paneler med en rytme som minner om bord stablet sammen. Dynamikken i endring av retning er tatt opp i den rytmiske vridningen»

Døme på materiale i fasaden kan vere cortenstål og glasfasade.

1.10.3. Toppstasjonen

Sett frå Ålesund er toppstasjonen utforma som ein kile i fjellet. Samstundes er bygninga integrert i landskapet frå fjellsida. Bygget sitt toppunkt ligg lågare enn Rundehornet, slik at utsikta frå toppen av Rundehornet ikkje vert broten.

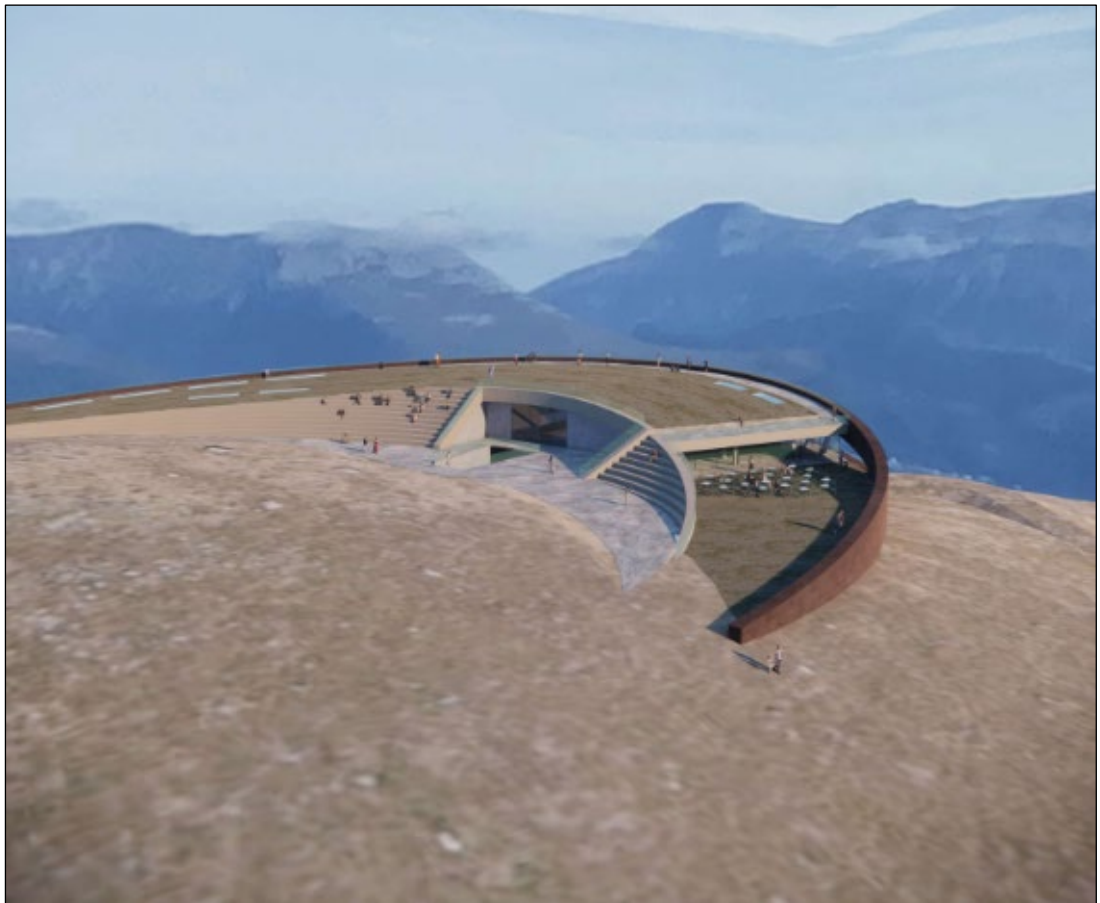
Bygget har to hovudetasjer og ein kjellar. Plan 1 er hovudplan og påstigning gondol. I denne etasjen finn ein restaurant med tilgang til terrasse, garderobe, lager og garasje for driftsutstyr. Startpunkt for zip-line er like utanfor restauranten. I plan 2 finn ein bistro og møterom med tilgang til utvendig sydvendt terrasse over restauranten, og med tilkomst til amfiet som leiar til/frå toppunktet på taket. I kjellar er det teknisk rom og inntak for vatn, straum og luftbehandling.



Figur 15, Toppstasjonen på Rundehornet, Vardane i bakgrunnen - Snøhetta



Figur 16, Toppstasjonen sett frå nordaust - Snøhetta



Figur 17, Toppstasjon sett frå søraust. Allment tilgjengeleg utsiktspunkt på taket- Snøhetta

Ytterfasade er planlagt i cortenstål, alternativt treverk, og med glasfasade ned til golv i restauranten. Materiala i elementa som ligg mot Rundehornet og fjellet, skal inngå i ein «naturpalett». Amfiet skal byggast opp med trevirke e.l. Materiale på tak er tilbakeført masse frå tomta med naturleg frøblanding med mindre steinar.



Figur 18, Toppstasjonen - Snøhetta

For mellom- og toppstasjonen er premisser for val av utforming, konstruksjonar, materialbruk osv. nærare skildra i forprosjektet, delrapport 2 og 3, som ligg vedlagt.

1.10.4. Gondoltrasé og zip-line

Til grunn for reguleringsplanen, ligg forprosjekt med tekniske spesifikasjonar utarbeidd av hhv. Doppelmayr og Leitner for gondolen og Terra-Nova LLC of Utah for Zip- line.

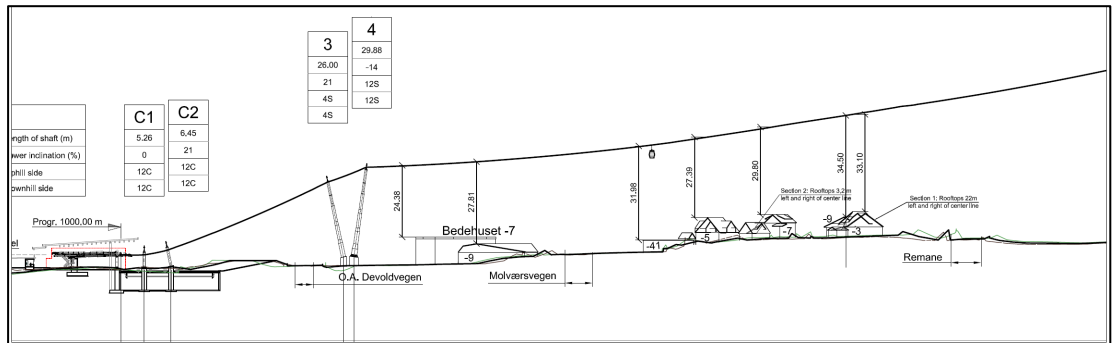
Gondoltraséen går frå botnstasjonen via mellomstasjonen til toppstasjonen. Total lengde på gondoltraséen er ca 3075 meter. Høgdeskilnaden er ca 708 meter. Det er planlagt for totalt 19 master, 5 av desse står i stasjonsområda (BAA1-BAA3). Høgde: 14 av mastene er i høgde 6-20 meter over terreng, mellom anna alle dei 12 øvste mastene. Høgaste mast er 66 meter (mast 5 i område ASB3). Mastene skal utførast i stål med fundament i betong. Mastene skal ha eit enkelt, sirkulært tverrsnitt (ikkje fagverkskonstruksjonar). Diameter skal vere avtrappande ved aukande høgde. Føresegnene opnar for diameter opp til 3,5 meter.

Maksimal kapasitet vil vere 42 gondolar, anlegget får då ein kapasitet på 1200 personar pr. time. Kvar gondol kan frakte 10 personar. Maks fart er 6 m/s og med den farta vil heile turen ta 13,5 minutt kvar veg. Gondolane køyrer med ein avstand på ca 190 meter. Prosjektert gondoltype har monokabel, det vil seie ein wire i kvar retning, som både er bere- og trekkwire. Figuren under viser aktuelt prinsipp for mastetype, wire m.v.

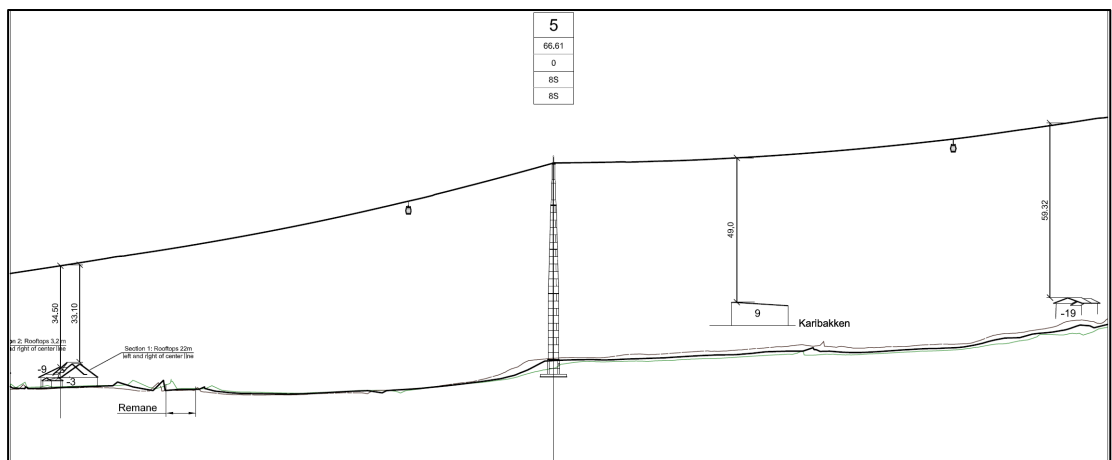


Figur 19. Prinsipp for mastetype m.v (DoppelMayr)

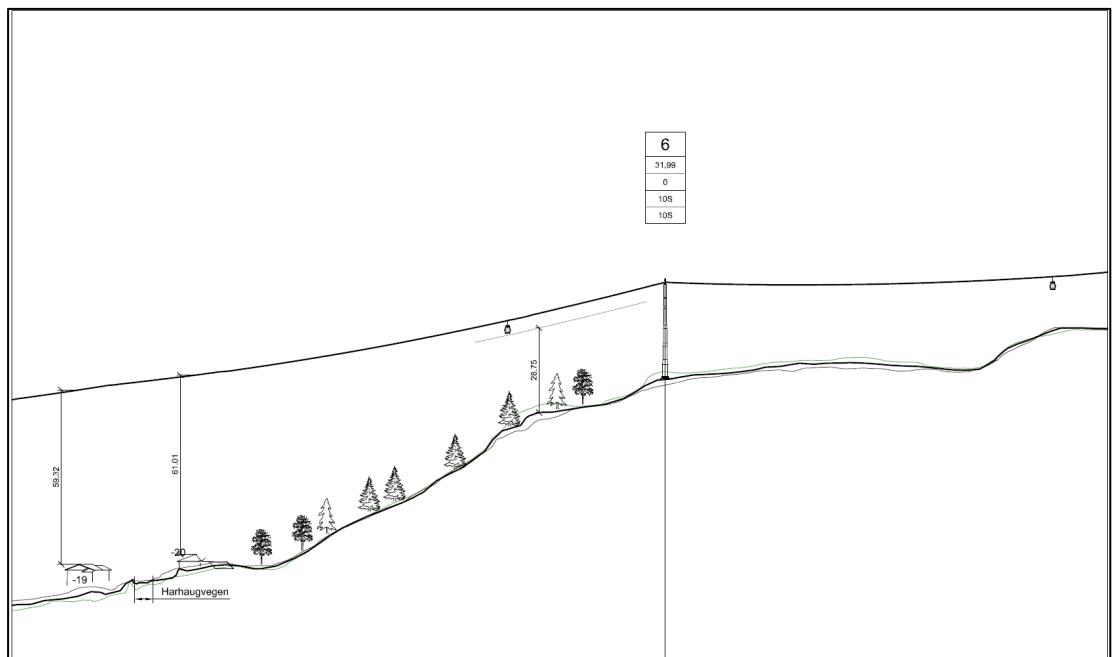
Figurane nedanfor viser snitt av gondolbana (nedre del), her går også fram masteplassering og prosjektert høyde over bygninger og vegar. Sjå også eigen rapport «Eigedommar ved gondolbane», Nordplan AS.



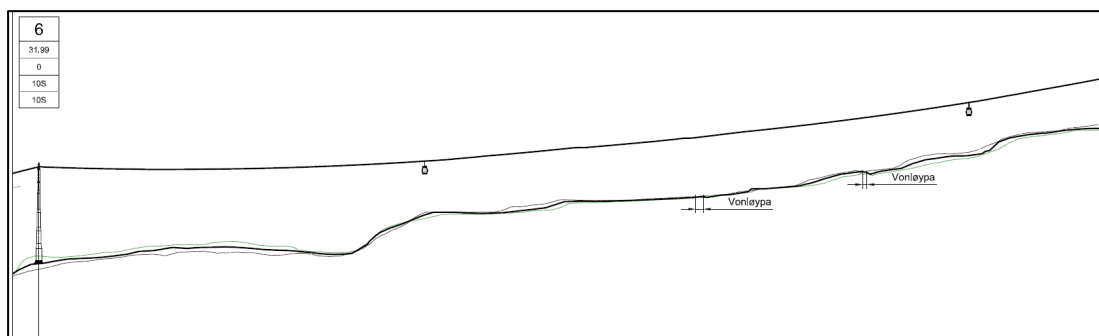
Figur 21: Profil Bunnstasjon - Remane



Figur 22, Profil Remane - Karibakken

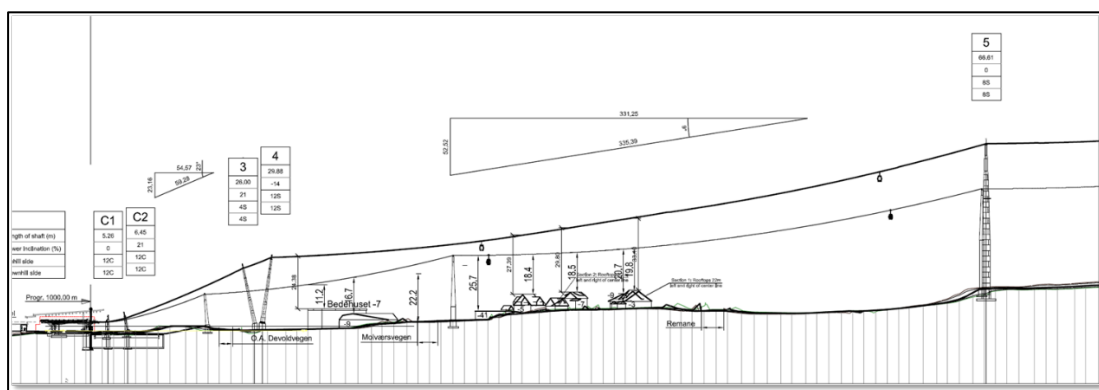


Figur 23, Karibakken - Harhaugen

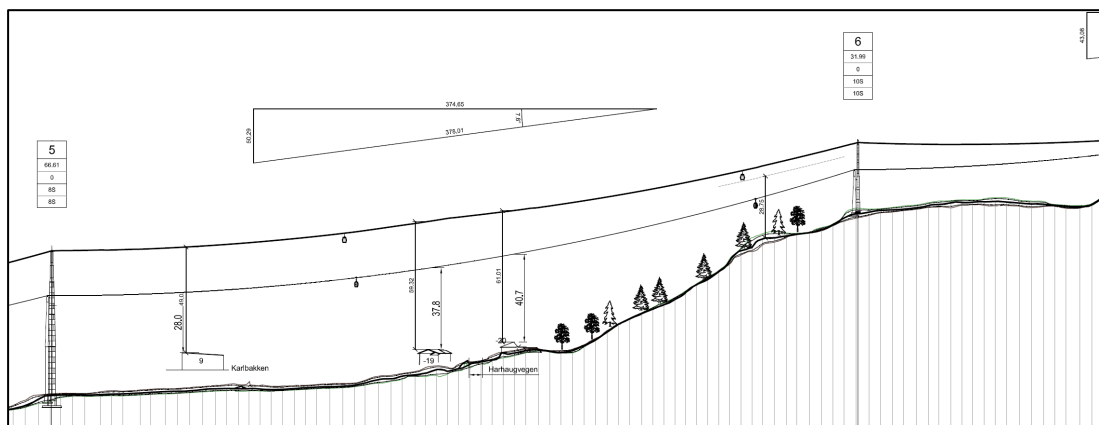


Figur 24, Harhaugen - Vonløypa

Dei to følgjande figurane viser ny profil saman med forrige løysing, og gir eit inntrykk over kor mykje profilen er heva over busetnaden.



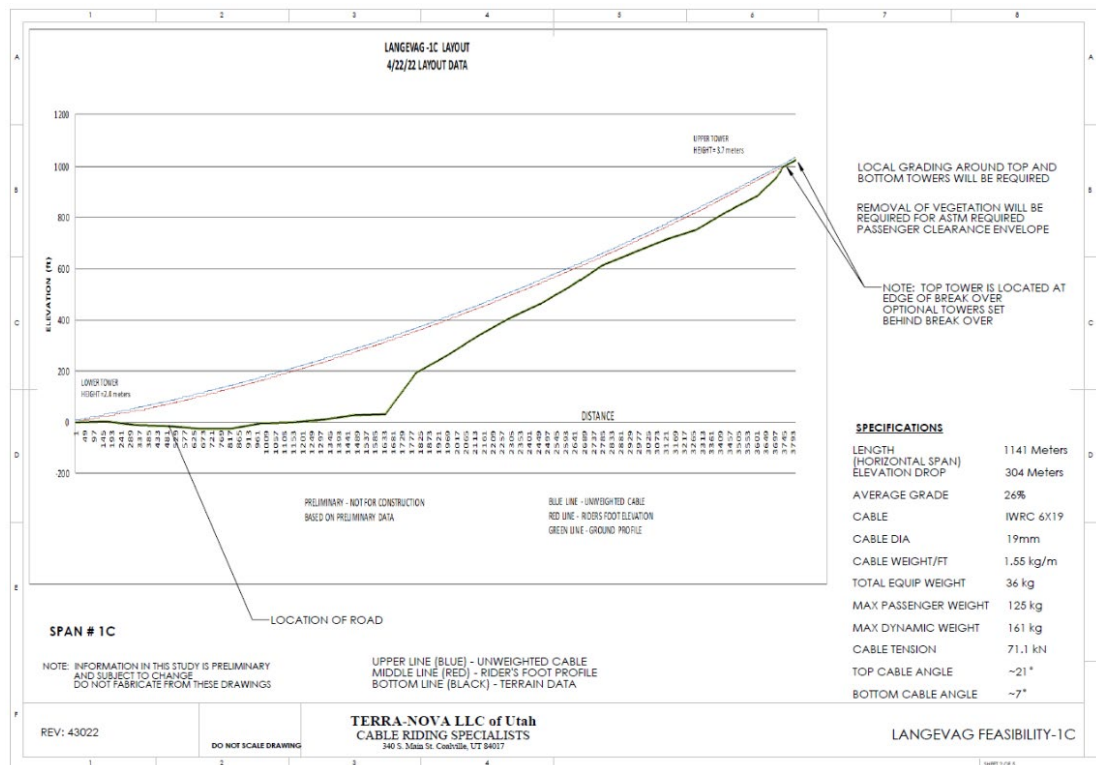
Figur 21 a), Bunnstasjon - Karibakken, ny og gammal profil



Figur 22 a) Karibakken - Harhaugen, ny og gammal profil

Nokre mastepunkt har ikkje regulert tilkomstveg/anleggsveg. For desse punkta må det nyttast helikopter ved montering av mast.

Zip-line mellom toppstasjon (ASB16) og området ved mellomstasjonen (ASB15) er tenkt som ei 2-kabel bane. Lengde vil vere rundt 1140 meter og den vil ha ein høgdeskilnad på ca 304 meter. Sjå lengdeprofil nedanfor.



Figur 25, Lengdeprofil zip-line (Terra-Nova)

Starten for zip-line er på same høgde som toppstasjonen, med endepunkt om lag 300 meter nordvest for mellomstasjonen. Begge endar av zip-lina blir forankra i betongfundament med fjellforankring. Betongfundament er illustrert på figuren under



Figur 26, Zip-line med startpunkt og forankring ved toppstasjonen (Snøhetta)

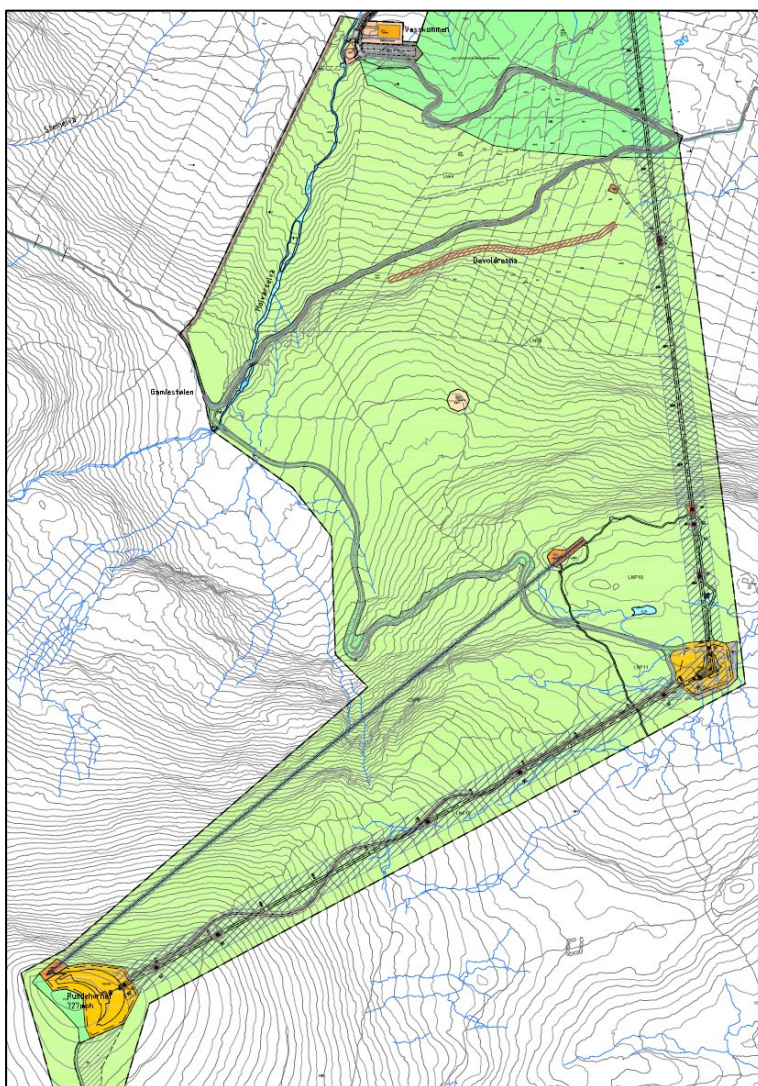
1.10.5. Tilkomsveggar

Første del av tilkomstvegen skal følgje eksisterande turveg, «Vonløypa», frå Vasskummen og opp til Gamlestølen/Skinhammerdalen. Parkeringskapasitet ved Vasskummen vil bli utvida. Eksisterande veg har ei typisk breidde på mellom 2,5 og 3 meter. Reguleringsplanen opnar for opprusting av vegen til ei breidde på 3,5 meter. Vertikalprofilen vil i all hovudsak følgje dagens profil, med noko utjamning av nokre stigningar.

Frå eksisterande bru over Molvørselva (Bukkane Bruse-brua) og eit par hundre meter nedover må vegskjeringa på oppsida stabiliserast med ein bakkemur i naturstein. For å få bygd denne må det gravast ut bakanfor. **Vegtraséen ovanfor brua er justert for å minimalisere terrenginn-grep. Terrengmur blir føresett etablert for å avgrense skjeringar mot myrområdet.** Bukkane Bruse-brua skal bevarast som turveg, og det skal byggast ei ny bru nedstraums denne.

Vidare skal det byggast ny driftsveg/turveg frå Gamlestølen til mellomstasjonen. I traséen kan også leggast infrastruktur for straum og vatn/avløp. Det må byggast ei ny bru over Molvørselva om lag 35 meter oppstraums eksisterande gangbru.

Frå mellomstasjon til toppstasjon er anleggsveg i siste revisjon endra til ein vesentleg kortare midlertidig anleggsveg, lagt i same trasé som VA-grøft til ned til mellomstasjon. Vegen vil vere svært bratt, transport må gjerast med terrenggåande køyretøy, eller ved hjelp av slike.



Figur 29, Planskisse som mellom anna viser driftsveg frå Vasskummen til mellomstasjon, og midlertidig anleggsveg vidare til Rundehornet (Nordplan)

1.10.6. Båtsamband

Tiltakshavar ønskjer å etablere eit utsleppsfritt båtsamband mellom primærmarknaden i Ålesund og gondolbana med tilliggjande funksjonar i Langevåg. Dagens båtsamband blir vurdert til å ha utilstrekkeleg dimensjonering av kapasitet og frekvens for å sikre ein tilfredsstillande logistikk mellom Ålesund og Langevåg.

Tiltakshavar er i dialog med lokale interessentar som disponerer fleire fartøy med kapasitet på 150-200 passasjerar. Tiltakshavar vil enten i samarbeid med lokale interessentar - eller på eiga hand - etablere ein konsesjonsfri og utsleppsfri båtforbindelse mellom Ålesund sentrum og Devoldfabrikken. Denne vil ha god frekvens i høgsesongen mai-september og meir tilpassa frekvens resten av året. Tiltakshavar er forøvrig open for å diskutere alternative løysingar basert på samdrift eller samarbeidsavtale med offentleg båttransport mellom Ålesund og Langevåg.

Reguleringsplanen opnar for naudsynt opprusting av kai og molo ved Devoldfabrikken

1.11. Om tiltakshavar

Tiltakshavar er Flakk Gruppen AS, som også eig Devoldfabrikken. Sidan 1989 har Flakk Gruppen investert mykje i anlegget, og industrihistoria er bevart. Devoldfabrikken er i dag ein unik kombinasjon av handelsstad, service- og kulturtilbod, kontor og næringsaktørar. Det var rundt 550 000 besøkande i 2020, noko som gir grunnlag for 180-200 arbeidsplassar.

Devoldfabrikken opplever aukande konkurranse, ikkje minst frå netthandel. Tiltakshavar ser behovet for å ta grep som sikrar vidare nærvær, samt vekst og utvikling både for dette anlegget og Langevåg som destinasjon med basis i handel, kultur og aktive opplevingar.

1.12. Ringverknadar

Gjennom etablering av Sula gondol ønskjer Flakk Gruppen AS å skape eit berekraftig reiselivsprodukt som skaper verdi for lokalsamfunnet og regionen, samstundes som ein ønskjer å ta omsyn til natur og lokalbefolkning på best mogleg måte. Gondolprosjektet vil tilføre ny næringsaktivitet med direkte positive effektar for verdiskaping og sysselsetting i Sula kommune og i Ålesundsregionen innanfor næringar som bygg- og anlegg, varehandel, kunnskapstenester, overnatting, servering, opplevingar, transport og formidling. Det er behov for å ta grep som sikrar vidare vekst og utvikling for Devoldfabrikken, både innanfor handel, kultur og opplevingar, som opplever konkurranse frå netthandel og andre etableringar i regionen.

Ved etablering av Sula gondol er det ønskeleg å nytte lokale og regionale aktørar i størst mogleg grad, noko som vil bidra til lokal verdiskaping. Flakk Gruppen AS har vurdert som sannsynleg at 30% av investeringane vil gå til lokale leverandørar frå Sula kommune og 30% til regionale leverandørar. Store investeringar skal gjennomførast på kort tid, og det vil derfor også vere behov for nasjonale leverandørar. Spesialutstyr knytt til sjølve gondolleveransen må i hovudsak importerast frå utlandet.

Det er forventa auka turisme i området som følgje av tiltaket, og at turistane vil bli verande noko lengre i regionen. Lokalt vil dette m.a. føre til auka besøk på Devoldfabrikken og Sunde fjordhotell, samt auka besøk for hotell og servering i Ålesundsregionen. Men dette vil og føre til økonomisk gevinst knytt til andre verksemdar og næringar i regionen.

Det skal investerast MNOK 600 i perioden 2021 – 2025, og det er berekna at dette vil gi ei verdiskaping på MNOK 130 i regionen. Desse investeringane vil legge grunnlag for 180 sysselsette. Totalt årleg verdiskaping (direkte og indirekte effektar) er berekna til MNOK 60 for regionen, med til saman 75 sysselsette. Analysen er gjennomført av Menon Economics i

rapporten «Beregninger av lokaløkonomiske virkninger av gondolprosjektet på Sulafjellet». Rapporten er nærare omtale i konsekvensutgreiinga, kapittel 7.2.

1.13. Berekraft

Materialval og klimagassutslepp

Det er utarbeidd ein strategi for materialval og klimagassutslepp i prosjektet, av Asplan Viak, der hovudprinsippa er:

- Minimere helse- og miljøfarlege stoff og produkt
- Sette krav til låge emisjonar frå byggevare for å bidra til god luftkvalitet i bygningar
- Ressursbruk: Unngå tropisk treverk, minimere bruk av ikkje fornybare mineralressursar, nytte materiale med lågt utslepp av klimagassar og dokumentasjon av miljøegenskapar til produktet.
- Gjenbruk av byggemateriale og bygge fleire bygg med lang levetid. Gjenbruk kan i tillegg til å redusere klimagassutslepp bidra til bevaring av kulturhistoriske bygningsdelar. Prosjektere bygg som kan tilpassast andre brukarbehov, ev. med materialar og konstruksjonar som kan demonterast til ny bruk.

Med bakgrunn i desse prinsippa er det gjort vurderingar rundt val av materialbruk til fundamentering, berekonstruksjonar og fasade. Og tiltak for å redusere klimagassutslepp i anleggsfase.

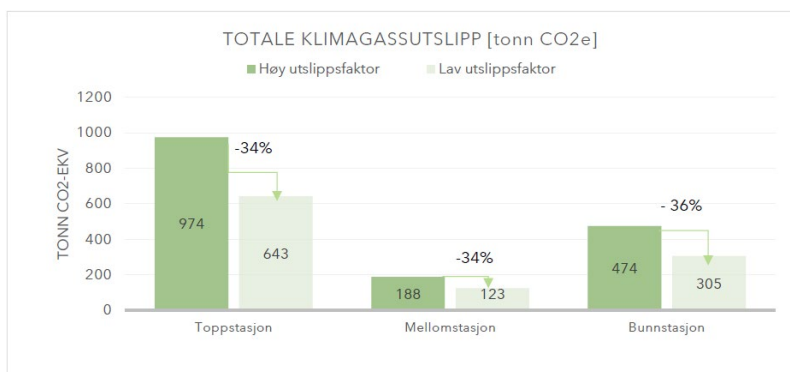
Strateginotatet følger som vedlegg til reguleringsplanen.

Klimagassberegning

Asplan Viak utførte 06.07.22 klimagassberekning for botn-, mellom- og toppstasjon, samt eksisterande bygning, bygg 17, som skal totalrehabiliterast. Berekningane omfattar materialgruppene Betong, massiv tre, limtre, fasadeplater i stål, glas i fasadeelement og trefasade. Klimagassberekningane vart utført i samsvar med NS3720 og inkluderer produksjon og transport.

Figuren nedanfor viser det totale klimagassutsleppet i tonn CO₂-ekv. for dei tre stasjonane, med høgste og lågaste utsleppsfaktor. Grunnlaget er mengder berekna i samband med forprosjektet. Skilnaden på bruk av produkt med lågaste utslepp kontra høgaste, er i underkant av 40%. Toppstasjonen har dei høgste berekna totale utsleppa og det største potensiale i reduksjon CO₂-ekv.

Betong står for det meste av utsleppa, og eit viktig tiltak er derfor å velje betong med lave utslepp. For å redusere klimafotavtrykket er det gjort grep i prosjektet med utstrekkt bruk av tre. For å redusere utslepp, bør det veljast mest mogleg lokal produsert treprodukt med låge utslepp i produksjonsfasen.



Figur 30, Totale klimagassutslepp for stasjonane (Asplan Viak)

1.13.1. Utvida klimagassberegning

Etter vedtak i kommunestyret er det blitt utarbeidd ei utvida klimagassberegning for det reviderte forprosjektet Sula gondol. Dette med bakgrunn i Veileder M-1941 – Konsekvensutredninger for klima og miljø. Berekningane omfattar reviderte areal og materialmengder for toppstasjon, mellomstasjon, bunnstasjon, samt total rehabilitering av bygg 17. Det er innhenta mengdegrunnlag, og inkludert klimagass-beregningar for infrastruktur; massetransport og etablering av veg, samt stål- og betongbruk i gondol-mastene. Sist er det gjort ei vurdering av klimapåvirkninga frå arealbruksendring ved etablering av anleggsveg under gondolbana. Resultata vist i figuren under er meint å gje eit illustrativt bilete over utslepp knytt til omfanget til:

- massebearbeiding
- gondolbane (stål og betongmengder)
- toppstasjon, mellomstasjon, bunnstasjon, samt Bygg 17
- arealbruksendringar (over 20 år)

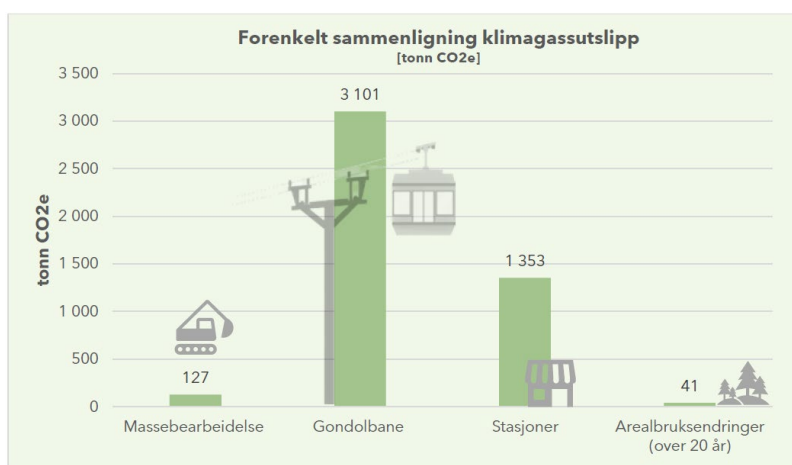
Oppsummering:

Bidraga til klimagassutslepp for Sula gondolbane, med tilhøyrande infrastruktur og stasjonar, er oppsummert i figur 30 a) under. Som forventa er utslepp knytt til massebearbeiding med vekting av lokal transport for massebalanse ved utgraving av areal til stasjonar og etablering av veg relativt lavt i det totale bildet for prosjektet. Dette med ei estimert utslipp på 127 tonn CO₂-ekv. Positivt tel dei relativt lave klimagassutslippa knytt til arealbruksendringar ved etablering av anleggsveg og stasjonane, der eksisterende areal er tilegna låg bonitet og dermed lite opptak av CO₂ ved nullalternativet. Eit klimagassutslipp på 41 tonn CO₂-ekv over en periode på 20 år er dermed estimert ved nedfelling av trær fra anleggsvei 1 Vasskummen-Gamlestølen ved utviding av eksisterande veg.

Dei største bidraga til klimagassutslepp ved etablering av gondolbane vil vere frå dei fysiske installasjonane som banesystemet og stasjonane. Med mengder stål brukt til gondolbana vil dette være ein vesentleg bidragsytar til denne utslippsposten grunna stål sine eigenskaper som et karbonintensivt materiale. Eit estimat på 3 101 tonn CO₂-ekv er lagt til grunn for stål brukt i gondolbana, men dette inkluderer usikkerheit i form av ståltypar brukt for dei ulike komponentane.

For stasjonane er det estimert eit utslepp på 1 353 tonn CO₂-ekv for rehabilitering av Bygg 17, bygging av bunnstasjon, mellomstasjon og toppstasjon. Dette er eit estimat basert på prosjekterte verdiar i forprosjekt.

Heile rapporten – Asplan Viak, oppdrag 636883-01 - er vedlagt plansaka.



Figur 30 a), Oppsummering klimagassutslepp frå dei fire ulike tema utgreia i analysen (Asplan Viak)

2. Plangrunnlag

2.1. Nasjonale, regionale og kommunale føringar

2.1.1. Nasjonale forventningar

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023

2.1.2. Statlege lover, forskrifter og retningslinjer

Lover og rettspraksis

- Plan- og bygningslova
- Naturmangfaldlova
- Friluftsløva
- Folkehelseløva
- Kulturminneløva
- Taubaneløva
- Tivoliløva
- Granneløva
- Høgsterett dom i sak 21-161694SIV-HRET (eigedomsretten si utstrekning i luftrommet)

Forskrifter

- Forskrift om konsekvensutgreiingar
- Byggeteknisk forskrift (TEK17)

Retningslinjer

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga (1995)
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal sykkelstrategi
- Statens vegvesen sine vegnormalar og rettleiarar

2.1.3. Regional plan

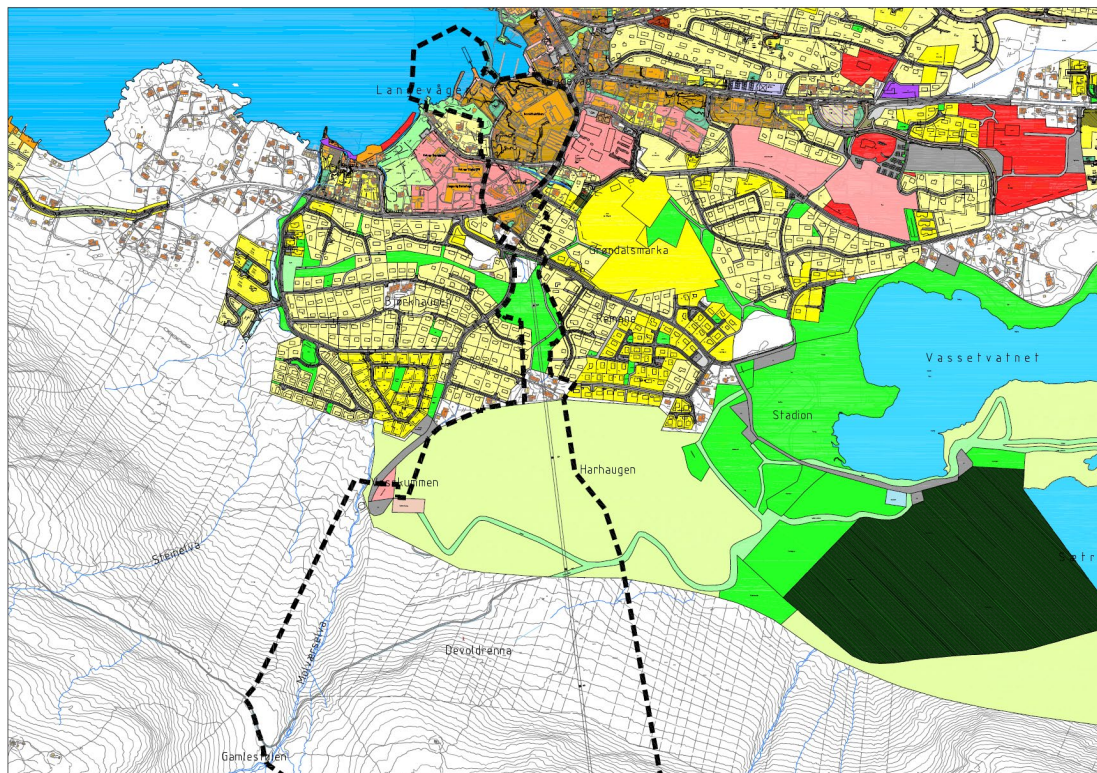
- Fylkesplan for Møre og Romsdal, 2021 – 2024
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024
- Fylkesstrategi for miljø, klima og energi 2023-2026
- Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026
- Regional vassforvaltningsplan for Møre og Romsdal vassregion 2022-2027
- Regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi

2.1.4. Kommunale føringar

- Kommuneplanen, samfunnsdel 2010 - 2020
- Kommuneplanen, arealdel 2015-2025
- Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2010 – 2013
- Miljø og klimaplan 2009 – 2013
- Grovanalyse ROS, 2013

2.01.16	Reguleringsplan – veg til Remane og Bjørkhaugen – endring av Langevåg Sør	06.09.2001
2.01.20	Mindre vesentleg reguleringsendring for veg Remane og Bjørkhaugen	12.02.2008
2.04	Reguleringsplan for Vasset friluftspark og idrettspark	26.06.1997

Innanfor planområdet er reguleringsplan for Langevåg syd gjeldande framfor kommuneplanen sin arealdel, med unntak av justeringar av friområde og endra formål til offentleg formål for gbnr. 109/24. Samt at LNF område, gbnr. 109/72 er endra til bustadformål.



Figur 32, Kartutsnitt med forslag til plangrense vist på mosaikk av gjeldande reguleringsplanar i området, inkludert områdeplan for Langevåg sentrum som nyleg vart godkjent.

2.2.3. Områdeplan langevåg sentrum

Områdeplan for Langevåg sentrum, PlanID 2017001571, vart nyleg godkjent. Områdeplanen erstattar fleire av dei godkjende reguleringsplanane i sentrumsområdet.

Hovudføremålet med områdeplanen for Langevåg sentrum er bl.a. å legge til rette for sentrumsutvikling med tettare utnytting og fleire sentrumsnære bustadar, eit variert tenestetilbod, gode møteplassar inkl. grøntareal og sjø, trygge løysingar for myke trafikantar og parkering.

I planforslaget til områdeplan for Sulafjellet er det gjort endringar/justeringar innanfor planområdet til områdeplanen for Langevåg sentrum, desse endringane er nærare skildra i kapittel 6.1.1.

3. Planprosessen

3.1. Oppstartsmøte og føresetnader for planarbeidet

Det blei gjennomført oppstartsmøte med Sula kommune 8.juli 2021. Referat frå oppstartsmøtet ligg vedlagt. Nedanfor er nokre konklusjonar og føringar frå oppstartsmøtet summert opp:

- På bakgrunn av oppstartsmøtet og etterfølgjande avklaringar, rår Sula kommune til at reguleringsprosess kan setjast i gang, og at oppstart av planarbeidet kan varslast.
- Planprosess skal utførast som ei områderegulering – i utgangspunktet ein overordna kommunal plan. Det er mogleg å lage områdereguleringsplanen så detaljert at den gir grunnlag for gjennomføring av bygningstiltak, utan å gå vegen om detaljreguleringsplan.
- Namn på planen er fastsett til Områdeplan Sulafjellet. PlanID 202100252.
- Plangrensa bør vere «stor nok» til at alternativsvurderingar kan gjerast innanfor planområdet. Planomriss ved oppstart av planarbeidet vert satt som vist i kartskeisse «plangrense ved oppstart, sist revidert 15.08.21. Plangrensa kan bli justert undervegs i planprosessen, særleg som følge av alternativsvurderingar.
- Planen utløyser krav om konsekvensutgreiing og planprogram. Aktuelle utgreiingar kan omfatte sjøareal på Devoldområdet; Tilrettelegging av sjøtransport, trafikk og parkeringsløysingar. Alternativsvurdering med omsyn til anleggsveg og gondoltrasé, støy – både i anleggsfasen og driftsfasen. Vekting av «interessekonfliktane handel/næring vs. natur/friluftsinteresser.
- Planprogrammet skal vedtakast i forkant av 1. gangs offentleg behandling av planforslag.

3.2. Vurdering etter KU forskrifta – planprogram

Områdeplanen skal konsekvensutgreiast og det er utarbeida planprogram.

Forskrift om konsekvensutredningar (KU-forskrifta) av 01.juni 2017, § 6 Planer som alltid skal konsekvensutgreiast og ha planprogram eller melding:

Pkt. a) Områderegulering etter § 12-2 når planen fastsett rammer for tiltak i vedlegg II.

Tiltaket kjem inn under pkt. 12 i vedlegg II, Turisme og fritid, a) taubaner. Og KU- forskriftas § 8 for reguleringsplanar som kan få vesentlege verknadar (etter § 10) for miljø eller samfunn.

Omfanget, eigenskapar og påverknad på omgjevnadane ved denne utbygginga, kan gi vesentlege verknadar på miljø og samfunn. Tiltaket vil ha verknadar på natur, friluftsliv og landskap, kulturmiljø og bumiljø i Langevåg sentrum.

For konsekvensutgreiing, sjå kapittel 7.

3.3. Kommunal handsaming

3.3.1. Oppstart av planarbeid, kommunal handsaming

Saka blei handsama i Kommunestyret 24.03.21, sak K-sak 16/21, og det ble gjort vedtak om at områderegulering kunne startast.

Vilkår for vedtaket var m.a.:

- Planområdet – med utgangspunkt i prosjekt «Destinasjon Sulafjellet» - vert fastsett i oppstartmøtet til reguleringsarbeidet.
- Planområdet må vere stort nok til å mogleggjere realisering av alternative traséar for gondolbanen og tilhøyrande aktivitetar
- Kommunestyret aksepterer ikkje trasé som foreslått i presentasjon frå Flakk Gruppen AS 16.12.20, og ber tiltakshavar finne ein alternativ trasé som mogleggjer realisering av prosjektet
- Før arbeidet tar til, skal ein inngå ein avtale mellom Sula kommune og Flakk Gruppen AS om gjennomføring av reguleringsarbeidet.

Saka blei handsama på nytt i Kommunestyret 06.05.21. Følgjande vedtak blei gjort i sak K-036/21:

«Sula kommunestyre godkjenner avtale mellom Sula kommune og Flakk Gruppen AS når det gjeld samarbeid om områderegulering av «eit større areal på Sulafjellet og i Langevåg». Jf. vedlegg med dok.ID 519662.

Sula kommunestyre vedtek at Flakk Gruppen AS kan starte områderegulering som tar utgangspunkt i trasé for gondolbane «alternativ B», som vist i planområde for samarbeidsavtalen. Jf. vedlegg med dok.ID 519862.

Sula kommunestyre føreset at Flakk Gruppen AS går i positiv dialog med rørte partar under arbeidet med områderegulering, med det formål å finne omforente løysingar for desse.

Sula kommunestyre føreset også at orienteringa i brev av 02.03.21 frå Flakk Gruppen AS til Sula kommune, i avsnittet berørte bustadar og grunneigarar, skal framleis stå ved lag i det vidare arbeidet.»

3.3.2. Planprogram til offentlig ettersyn og varsel om oppstart

Saka blei handsama av det faste utvalet for plansaker 07.09.21, i sak P-066/21. Det blei vedtatt å legge planprogrammet ut til offentlig ettersyn i 6 veker, og samstundes varsle oppstart av planarbeid for «Områdeplan Sulafjellet» i tråd med pbl. 12-8.

Tekst i tråd med vedtak i K-036/21, sjå ovanfor, blei lagt til pkt. 1.5.1. i planprogrammet.

3.3.3. Godkjenning av planprogrammet

Følgjande vedtak vart fatta i Sula kommunestyre 09.02.22, i sak K-008/22:

«Med heimel i plan- og bygningslova §§4-1 og 12-9 godkjenner Sula kommunestyre planprogram for «Områdeplan Sulafjellet», revisjon B, datert 22.11.2021. Under føresetning av at Flakk Gruppen AS går i positiv dialog med berørte parter så tidleg som mogleg under arbeidet med områderegulering, med det formål å finne omforente løysingar med desse. Det blir forventa at det gis full erstatning til dei som eventuelt vel å selje eigendomen sin. Sula kommunestyre føreset også at orienteringa i brev av 02.03.21 frå Flakk Gruppen AS til Sula kommune, i avsnittet berørte bustadar og grunneigarar, skal framleis stå ved lag i det vidare arbeidet.»

3.3.4. Vedtak om utlegging til offentlig høyring

Sula kommunestyre gjorde 20.10.22, i sak K-065/22 vedtak om å legge framlegg til områdereguleringsplan for Sulafjellet ut til offentlig ettersyn og høyring i 8 veker.

3.4. Medverknad

3.4.1. Oppstartsvarsel og høyring planprogram

Områdeplan for Sulafjellet

Varsel om oppstart og off. ettersyn av planprogram

- Med heimel i plan- og bygningslova §12-1 varslast med dette oppstart av områdeplan for Sulafjellet. Framlegg til planprogram vert lagt ut til offentlig ettersyn i 6 veker, jf. plan- og bygningslova §§ 4-1 og 12-9 og vedtak i det faste utvalet for plansaker, 07.09.21.
- Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av gondolbane frå Devoldfabrikken i Langevåg til Rundehornet på Sulafjellet. Planområdet omfattar sentrumsområdet ved Devoldfabrikken i Langevåg, tilgrensande bustadområde og deler av Sulafjellet. Reguleringa skal vidare avklare løyper for ulike aktivitetar som alpint, langrenn og sykkel, anleggsvegar, samt tilkomst, kai og parkering ved Devoldfabrikken.
- Planprogrammet er å finne på Sula kommune og Nordplan AS sine heimesider. I tillegg vil ei papirutgåve bli lagt fram til gjennomsyn på rådhuset i Sula kommune. Merknader og innspel til planarbeidet skal sendast til post@nordplan.no eller brev til: Nordplan AS, Notenesgt.14, 6002 Ålesund.
- Eventuelle spørsmål kan rettast på e-post til [Nordplan AS: sn@nordplan.no](mailto:sn@nordplan.no)
- **Merknadsfristen er 25.10.21.**



- arkitektur
- konstruksjon
- landskap

Nordfjord
Førde
Gudbrandsdal
Ålesund

Eidsgata 45
Langebruvegen 9
Vågåvegen 35
Notenesgata 14

Nordplan AS

tlf. 57 88 55 00

www.nordplan.no

Planen vart i medhald av plan- og bygningslova § 12-8 kunngjort starta opp med annonse i Sunnmørsposten, Sula posten og Nyttiuka og e-post eller brev til grunneigarar, naboar, lokale og regionale høyringsinstansar. Planarbeidet vart også annonsert på Sula kommune og Nordplan sine heimesider. Frist for merknader var sett til 25.10.21.

Det er kome inn 66 merknadar til planprogrammet og varsel om oppstart planarbeid. Merknadane er oppsummerte og vurdert i eie skjema som ligg vedlagt. 12 innspel frå offentlege instansar (Del A), 9 innspel frå lag og organisasjonar (Del B) og 45 innspel frå private (Del C).

Figur 33, Annonse i Sunnmørsposten, Sulaposten og NyttiUka

3.4.2. Medverknad før 1. høyringsperiode

Det har vore fleire møter for informasjon og involvering undervegs i planprosessen:

- ✓ 2021-22: Møter og dialog med representantar for Sameiget Nøre Sulafjellet (største grunneigar), Langevåg Indremisjon (Bedehuset), hytteeigar ved zip-line-stasjon samt Butikkeiendom Møre AS («gamlebutikken») med orientering om prosjektet og mogleg påverknad for den enkelte part
- ✓ Januar-22: Gjennomført visning av «den digitale tvillingen» for Det faste planutvalet i Sula kommune

- ✓ Januar-22: Oppfølgjande visning av «den digitale tvillingen» for representantar for parti som ikkje er representert i Det faste planutvalet, styret i Vern om Sula samt media
- ✓ Februar-22: Gjennomført i alt fire visningar av «den digitale tvillingen» for heimelshavarar til bustad- og næringseigedomar i og langs den føreslege traséen («Alternativ B») med orientering om status for regulerings- og prosjekteringsarbeidet, visning av sjølve traséen samt prosjektet sin visuelle effekt frå aktuelle bustadeigedomar, gateløp o.l. I alt 52 deltakarar frå 30 ulike eigedomar.
- ✓ Mars-22: Henvending til i alt 16 ulike foreiningar/lag og samanslutningar innan friluftsliv, idrett, sosialt og kulturelt arbeid i Sula kommune med førespurnad om interesse for å arrangere særskilte informasjons- og dialogmøte om gondolprosjektet. Positiv respons frå 4-5 av mottakarane.
- ✓ Mai-22: Brev sendt til heimelshavarane til dei ti bustadeigedomane innanfor «40-meters beltet» med nærare orientering om bakgrunn og status for prosjektet samt presisering av tiltakshavar sitt tilbod for desse eigedomane; innløyising til full marknadsverdi eller kompensasjon for eventuelt berekna fall i marknadsverdi. Samtidig vert det tilbydd å dekke inntil kr 50 000,- for innleiande juridisk bistand.

3.4.3. Medverknad i 1. høyringsperiode

Første planframlegg var utlagt til offentleg høyring i perioden 10. november 2022 – 9. februar 2023

- ✓ 18.januar -23
Sula kommune og Nordplan AS arrangerte informasjonsmøte til inviterte bebuarar i og nær gondoltraséen. Invitasjon til alle som bur nærare gondolbana enn 120 meter (240 meters trasé). Godt frammøte. Hovedagenda:
* saksgang
* endringar etter godkjent planprogram
* Fokus på gondolbane i bebyggelse, kart og illustrasjonar
* Spørsmålrunde
- ✓ 25-26. januar 2023
Invitasjon til visning av «digital tvilling» i simulator hos Augmentcity. & visningar over to dagar, maks 15 personar pr. visning. Alle påmelde fekk plass.
Hovedagenda: Virtuell køyring av gondolbane frå Devoldfabrikken til toppstasjon, deretter fri visning av detaljar langs traséen etter ønskje frå deltakarar. Presentasjon av Nordplan AS i samarbeid med AugmentCity.
- ✓ 31.januar 2023
Ope informasjonsmøte på Friheim kulturhus, arrangert av Flakk-gruppen, Nordplan AS og Sula kommune
- ✓ 2-3 februar 2023
Kontordagar på rådhuset. Påmelding for enkeltvis møte med spørsmål til reguleringsplanen.
- ✓ 25.mai 2023
Dialogmøte mellom Flakk-gruppen og heimelshavarar i «40-meters beltet»
Agenda: Oppdatering vedrørande endringar i plan

3.4.4. Medverknad i 2. høyringsperiode

Revidert planforslag blei kunngjort og lagt ut til 2. gongs høyring i perioden 1. september til 3. november i 2023. Offentlege instansar og privat partar blei tilskrivne.

3.5. Endringslogg etter 1. høyring

Detaljert oversikt over endringar gjort i plandokumenta som følgje av merknader og innspel i første høyringsrunde.

3.5.1. Plankart

Gondolbane:

- Flytting mast 3 og 4 (område ASB1) til sørside av O.A Devoldvegen.
- Område ASB2 (mast 4) går ut
- Justering område ASB3 (mast 5) + anleggsbelte #10
- Justering område ASB4 (mast 6) + anleggsbelte #11 og #15
- Område ASB5 utgår (mast 7 blir flytta opp til mast 8 i ASB6).
- Justering område ASB6 + anleggsbelte #12 og #16
- Justering ASB7 (mast 9) og ASB8 (mast 10). Felles anleggsbelte for begge (#13).
- Område ASB9 (mast 12) går ut
- Justering område ASB11, ASB12, ASB13 og ASB14. Felles anleggsbelte (#14) for mastepunkt + midlertidig anleggsveg mellomstasjon – toppstasjon
- Støysoner ved stasjonar og master

Devoldfabrikken:

- Justeringar formålsgrense SF2 mot PP1 - GG3 - BAA1 - o_FO1 - o_FO2
- Justeringar byggegrense SF1 (Innstramming, pluss opna for bygg mellom bygg 7 og 9)
- Justeringar byggegrense SF2 og PH1 (Presisering og opning for aktuelle tilbygg inkl «rampe» frå Molværsvegen til bygg1)
- Justering o_FO1 (gangtilkomst SF2)
- Omsynssone for Hul eik i område GN2
- Turveg TV1 (strandstien) ikkje presisert lenger enn til naust
- Område GN2 utgår (sammenslått med GN1)
- Opna for riving av bygg 21 og bygg på P-plass
- Veg f_KV16 (varelevering til Saksebygget) utgår og blir innlemma i område PH1 (parkeringshus)
- Gangveg GG4 og GG5 endra til blanda formål BAA4 og BAA5 (opna for overbygg)

Nedre del av planområde

- Justeringar formålsgrense og byggegrense område REL1 (bedehuset)
- Område BK1 avgrensa i samsvar med godkjent sentrumsplan
- Molværsbrauta teken inn i planområdet f.o.m. kryss med Remane til Vasskummen, med køyreveg (4,5m) og fortau/gangbane (2,5m)
- Område T2 justert/avgrensa mot Molværsbrauta
- Område FRI1 justert/avgrensa mot Molværsbrauta
- Omsynssone naturbeitemark Molværsrema ID VKU-NINFP2110043171 teken inn i planen
- Mindre justering turveg TV3 (tilpassing til terreng)
- Omsynssone for kantvegetasjon langs Molværselva teke inn i planen
- Anleggsbelte #18 mellom Vasskummen og Gamlestølen (VA-trase)

Harhaugen – Gamlestølen - Mellomstasjon

Gamlestølen:

- VA1 utgår (avløpsrensing)
- TIS2 utgår
- TIS3 utgår
- TIS1 justert
- Riggområde #8 utgår
- Forlenging TV7/Innkorting GAA1

Ridesti/Vonløypa

- Mindre justeringar av formålsgrenser GAA1 og GAA2
- Utviding av GAA1 ved kryssing gondolbane, plass til evt. overbygg riding

Mellomstasjon til toppstasjon

- Område som utgår ved mellomstasjon: ISA1 Skitrek, ASB17 (Utsiktspunkt), OVT1 (Vassmagasin), TIS6 (Demning), FBF2 (Hyttetomt)

Turvegar, TV:

- TV5: Innkorting, mot plangrense
- TV8: Justert mot GAA2
- TV9: Redusert omfang
- TV10: Utgår
- TV11: Utgår
- TV13: Redusert omfang
- TV14: Utgår
- TV15: Utgår
- TV16: Redusert omfang, slått sammen med TV19
- TV17: Ny, tidlegare del av TV16
- TV19: utgår

Øvrige endringar

- SKI1 – SKI11: Utgår (Alpin- og langrennstrasear)
- GAA3-5: Utgår (Anleggsveg) Endra til midlertidig anleggsveg #14
- TIS 7 og TIS 8: Nye område, trasé for vatn/avløp ned til mellomstasjon
- Riggområde #9: Redusert
- Endra nummerering LNF-område. (Nye: LNF 6-7, LNF>13 ikkje lenger i bruk)
- Faresone skredfare, H310_1 (Kvikkleire) blir endra til føresegnsområde (#), med likelydande føresegner

3.5.2. Føresegner

Fellesføresegner

- § 2.8 støy revidert ihht rev støyrapport
- § 2.12 i føresegner om krav til anleggsplan får nytt punkt
- § 2.13 Ny føresegn omsyn til beitedyr
- § 2.14: Bruk av eksisterande vegnett i anleggsfase

Bygningar og anlegg

- § 3.1 formål revidert
- §3.2.1.3 Bygningar som skal bevarast: Innhald er flytta til omsynssone H570
- § 3.2.2 BF1, henvisning til føresegner i områdeplan Langevåg sentrum
- § 3.2.3 BK1, henvisning til føresegner i områdeplan Langevåg sentrum
- §3.2.5 SF1 og SF2 (Devoldfabrikken) Presiseringar byggegrenser og utforming ihht volumstudie. Opna for handverks- og lagerverksemd.

- § 3.2.6 Sentrumsformål SF3, henvisning til føresegner i områdeplan Langevåg sentrum
- § 3.2.7 Off. tenesteyting, henvisning til føresegner sentrumsplan for område o_T1
- § 3.2.9 ISA1 utgår
- §3.2.10 SKI utgår
- §3.2.11 VA utgår
- § 3.2.12 LEK: Ny paragraf om leikeplass.
- §3.2.13 TKN flytta til 3.3 Samferdselsanlegg og tekn infrastruktur
- §3.2.14 Nye formål BAA4 og BAA5, erstattar GG4 og GG5, opna for takoverbygg.
- § 3.2.15 (no 3.2.11) ASB revidert. ASB 2, ASB5 og ASB17 går ut
- Tilleggslinje i føresegner SH1 § 3.6.1: «Kai for hurtigbåt kan etablerast i området.»

Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur

- § 3.3.7 Revidert ihht revidert brannkonsept gondolbane, auka minsteavstandar til bygg og terreng. Endra krav til frosting. Nytt krav om avbøtande tiltak fugl: Merking av luftliner
- § 3.3.10 Parkeringshus revidert, i samsvar med Volumstudie Devoldfabrikken
- § 3.3.11 Tekn. infrastruktur revidert: TIS2, TIS3 (Gamlestølen) utgår, samt TIS 6 (dam)

Grøntstruktur

- § 3.4.2 Naturområde. Endra nummerering og avgrensing av område GN1-GN2
- § 3.4.3 Turveg, redusert omfang i fjellet. TV10, 11, 14 og 15 utgår. Redusert breidde på TV8, 9, 13, 17. Henvisning til rettleiarane «Stiskulen» og M-1326 – Naturvenleg tilrettelegging for friluftsliv.
- § 3.4.5 Park: Opna for restaurering av eksisterande byggverk
- § 3.4.6 Overvasstiltak: OVT1 (Dam) utgår
- § 3.4.7 Grøntstruktur kombinert med andre hovedformål: område GAA3-5 utgår. GAA1 opna for overbygg i sikringsoder bana kryssar ridesti

Omsynssoner

- § 4.6.1 Ny omsynssone natur, hul eik
- § 4.6.2 Ny omsynssone naturbeitemark
- § 4.6.3 Nye omsynssoner kantvegetasjon Molværselva
- § 4.7 Bevaring av kulturminne og kulturmiljø: Revidert i samsvar med merknad frå MR fylkeskommune
- Faresone skredfare, H310_1 (Kvikkleire) blir endra til føresegnsområde (#), med likelydande føresegner

Føresegnsområde

- § 4.8.1 Revidert for nye anleggsbelte # 10-18. # 9 Gamlestølen utgår.
- § 4.8.2 Føresegnsområde #19 Områdestabilitet (flytta frå skredfare H310)

Rekkefølgeføresegner og dokumentasjonskrav

- § 5.5 Før igangsetjingsløyve: Nytt punkt: Ny utbygging som aukar belastninga på kommunalt avløpsanlegg kan ikkje skje før avløpsanlegget oppfyller reinsekrava i forureiningsforskrifta

3.5.3. ROS-analyse/Fagrapportar

Nye og reviderte fagrapportar som grunnlag for oppdatert ROS-analyse og KU:

- Støy: Revisjon av støyrapport, med støysone rundt master (Norconsult)
- Brann: Oppdatert brannkonsept gondolbane (Nordplan)
- Ny rapport Skyggekast frå Sula gondol. (Multiconsult)
- Ny rapport Eigedommar ved gondolbane. (Nordplan)

- Revisjonsnotat vedr. endringar i revidert plan (Rådgivende Biologer)
- Revisjonsnotat med omtale av endringar og revisjon av kapittel 9 i rapport, påvirkning og konsekvens for fugl (ITrollheimen)
- Rapport friluftsliv oppdatert (Nordplan)
- Landskap: Oppdatert kapittel om påverknad og konsekvens i planomtale/KU (Nordplan)
- Utvida klimagassberegning (Asplan Viak)
- Volumstudie Devoldfabrikken (Nordplan AS/Garde)
- VA rammeplan: Oppdatert i samsvar med nytt plankart, inkludert flytting av renseanlegg frå Gamlestølen (Asplan Viak)
- Oppdatert rapport orienterende miljøteknisk grunnundersøkelse, Asplan Viak

3.5.4. Planomtale

- Dokumentoversikt: Kapittel 8 er flytta fram til kapittel 1.3, oppdatert med reviderte og nye dokument
- Kapittel 1.7: Oversikt endringar etter 1 høyring
- Kapittel 1.8 framtidig situasjon: Oppdatert figurar og tekst
- Kapittel 1.12 Berekraft er oppdatert med omtale utvida klimagassberegning
- Kapittel 3 Planprosess: Oppdatert med kommunale vedtak og medverknad, samt revisjonslogg
- Kapittel 5 ROS-analyse: Oppdatert ihht reviderte rapportar og analyse
- Kapittel 6 Skildring av planforslag: Oppdatert tekst og figurar
- Kapittel 7 KU: Oppdatert konsekvensar ihht alle nye og reviderte rapportar
- Kap 7.3.2 Naturmangfald – fugl: Teke inn avbøtande tiltak
- Kap. 7.5.2: Revidert støyrapport med støysoner ved gondolbane
- Kap. 7.5.3 Folkehelse oppdatert med to nye rapportar:
- Utgreiing eigedommar ved gondolbane + Skyggekast frå Sula gondol
- Nye illustrasjonar av gondolbane i bebygd område
- Kap 7.5.5. Barn og unge sine interesser:
- Oppdatert omtale av friområde aust for Molværsbrauta
- Omsyn til ridesti der gondolbane kryssar denne
- Kap 7.5.6 Anleggsperioden revidert

3.6. Endringslogg etter 2. gongs høyring

3.6.1. Plankart

- Devoldfabrikken justert byggegrense SF1 og SF 2.
- Omsynssone – ureina grunn ved bunnstasjonen.
- Justert vegtrasè ved Gamlestølen/Bukkene bruse brua GAA1 og TV7.

3.6.2. Føresegner

- Støy - Endring i § 3.2.2 BF § 3.2.3 BK § 3.2.6 SF3 § 3.2.7 T1 og T2
- § 2.12. Anleggsplan, omsyn Molvørselva og hekkeperiode fugl, dialog med rep. for Vonløypa
- § 2.13. Omsyn beitedyr
- § 3.2.1.3. Byggehøgder og – grenser
- §3.2.5 Sentrumsformål, byggehøgder og -grenser
- § 3.2.6. T 1 og T2 om støy
- §3.4.3. Turveg, krav til stikkrenner (ivaretaking myr)
- §3.4.7. Område GAA, krav om terrengmur
- §5.5. Før igangsetjingsløyve, krav om fortau langs Molvørsbrauta

3.6.3. Rapport friluftsliv

- Retta feil i verdi for delområde 8 og 9, og konsekvensgrad for delområde 11.

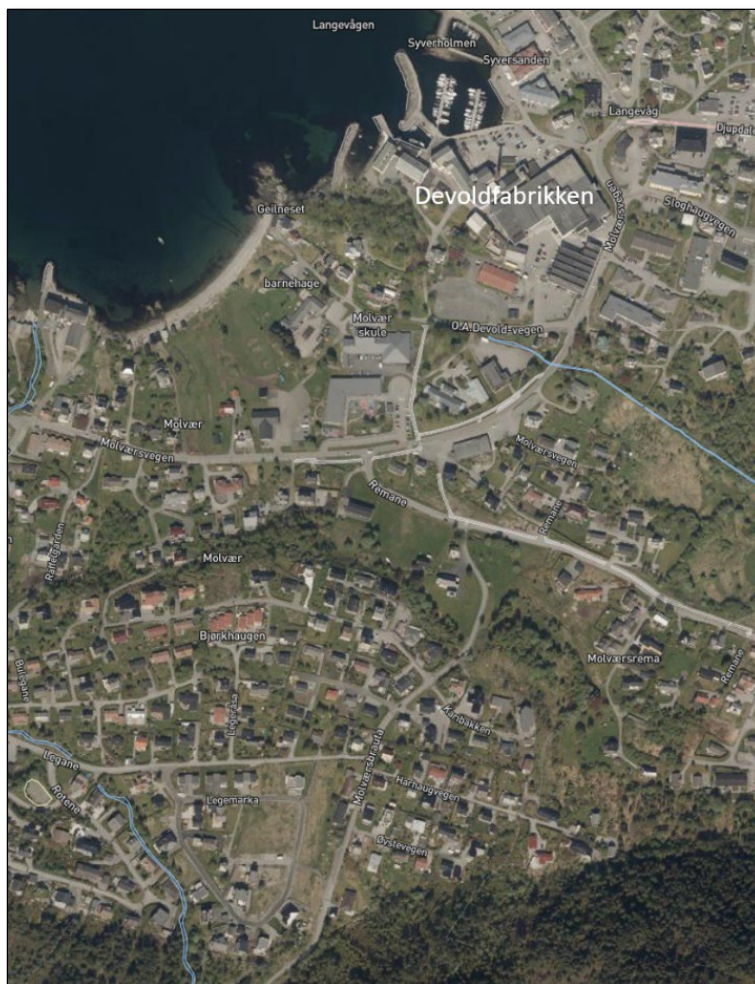
3.6.4. Planomtale

- Kapittel 1.7: Oversikt endringar etter 2 høyring
- Kap. 3.4.4. Medverknad.
- Kap. 6.3.3. Faresoner, ureina grunn
- Kap. 6.6.6. Ridesti, Vonløypa, driftsveg, GAA
- Kap.6.10 Rekkefølgjekrav
- Kap 7.3.2 Naturmiljø – myr
- Kap 7.3.4 Kulturminne - Devoldfabrikken
- Kap 7.3.3 Friluftsliv
- Kap 7.5.5. Barn og unge sine interesser:
Oppdatert omtale av friområde aust for Molvørsbrauta, ridesti
- Kap. 7.7. Avbøtande og kompensierende tiltak
- Kapitel 8 dokumentoversikt: oppdatert

4. Planområdet – eksisterende situasjon

4.1. Bruk av planområdet

Planområdet er på om lag 1768 daa og omfattar deler av Langevåg Sentrum med sentrumsfunksjonar, bustadområde, friområde og samferdselsanlegg. Næringsverksemdar er hovudsakeleg lokalisert i sentrumsområdet, og offentlege tenester med bl.a. rådhus, omsorgsinstitusjonar med tilhøyrande leikeplass og barnehage ligg i nær tilknytning.



Busetnaden består hovudsakeleg av småhus. Det er relativt lite grøntareal i sjølve sentrum, med unntak av mindre areal som er parkmessig opparbeida og grøntareal i tilknytning til strandsona. Sør, i overgangen mot fjellet, ligg det større friområde.

Store areal i sentrum vert nytta til parkering. Det er lite gjennomgangstrafikk til Langevåg sentrum, hovudsakeleg er trafikken til og frå nærings- og bustadområda. Kollektivtilbod er hurtigbåt til/frå Ålesund og buss.

Figur 34, Ortofoto av sentrumsområdet – nedre del av planområdet (kommunekart.com)

Sulafjellet har status som svært viktig og mykje brukt friluftsområde. Det er etablert turstiar, både naturlege og gruslagde. Sulafjellet er eit naturområde med relativt få menneskelege inngrep utanom turstinettet, med unntak av område for fritidsbustadar og lagshytter.

Under er vist nokon ortofoto over planområdet. Nokon sentrale stadnamn er ført på av Nordplan.



Figur 35, Ortofoto av midtre del av planområdet (kommunekart.com)



Figur 36, Ortofoto av øvre del av planområdet (kommunekart.com)

4.2. Kulturminne og kulturmiljø

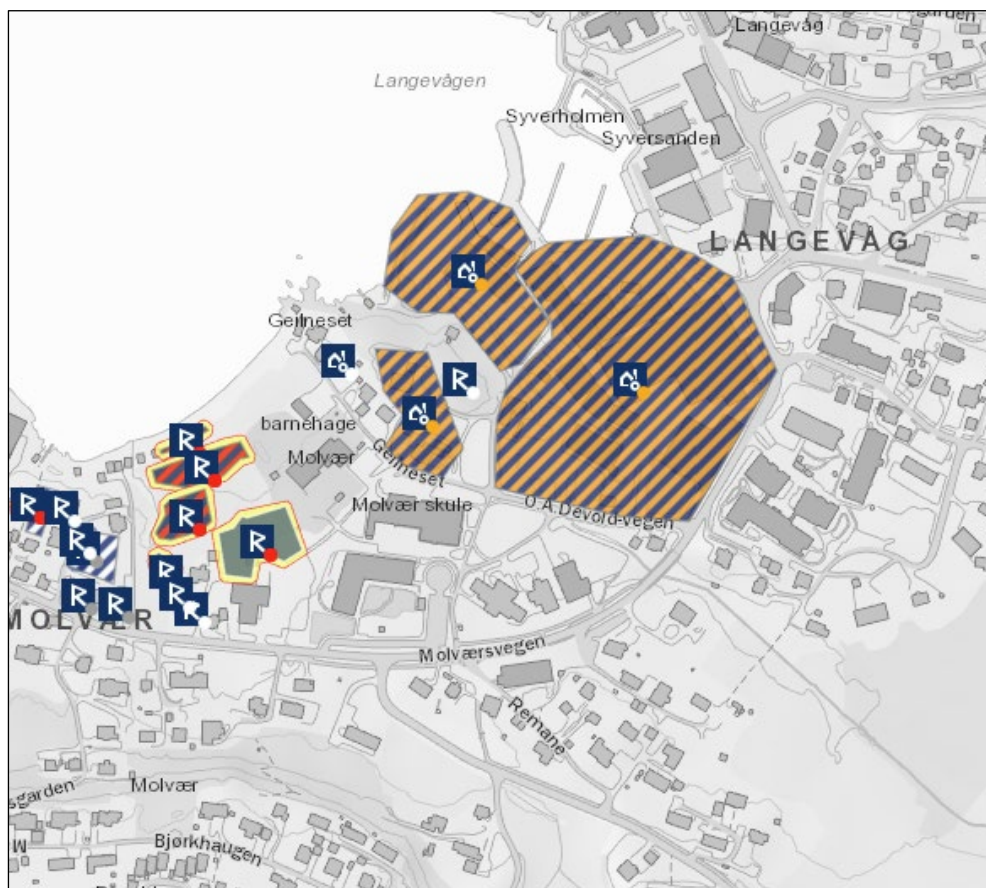
I «Regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi» for Møre og Romsdal fylkeskommune og i Riksantikvaren sitt register, Askeladden, står følgjande kulturminne oppført som kulturminne med høg regional verdi:

Langevåg industristad er ein av dei historisk viktigaste industristadane i Møre og Romsdal. Byggningsmiljøet som både inkluderer fabrikkbygningar og bustadar for både for eigarar og arbeidarar, utgjer eit viktig kulturmiljø.

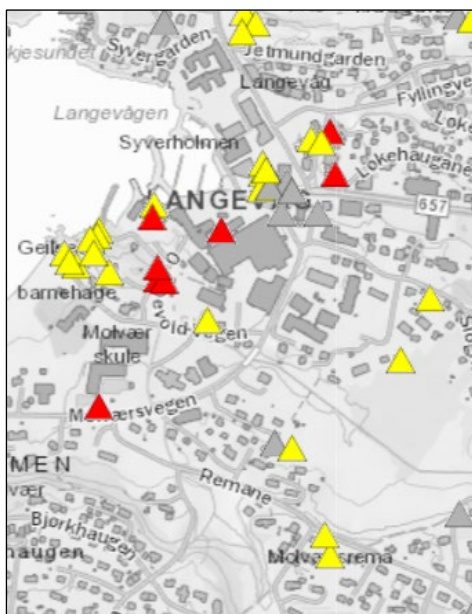
Devoldfabrikken er eit viktig teknisk/industrielt kulturminne, som omfattar fabrikkannlegg med eigen kraftstasjon og damanlegg, museum og dampskipet D/S Thorolf som vart nytta til forretningstransport. Ullvare – og tekstilfabrikken, som vart etablert i 1860-åra, var i si tid fylket sin største arbeidsplass.

Like vest for planområdet finn ein desse kulturminna:

- *Skomakarverkstaden på Geileneset*
- *Devoldvillaene* - bustadar knytt til Devoldfabrikken med høg arkitektonisk verdi
- *Ottarbunkeren* - krigsminnelokalitet, liten skytterstilling/bunker bygd under krigen



Figur 37, Kulturminne med høg regional verdi: Langevåg industristad, Devoldfabrikken og Devoldvillaene (skravert blå/brun). Skomakarverkstaden på Geileneset og Ottarbunkeren er markert rett vest for planområdet. Kjelde: Askeladden



Fleire bygg knytt til området er SEFRAK-registrerte. Innanfor planområdet er fabrikkbygningar og arbeidsbustaden Gamlegarden med stabbur og lagerbygning merka som meldepliktig ved tiltak, jf. Kulturminnelova §25.

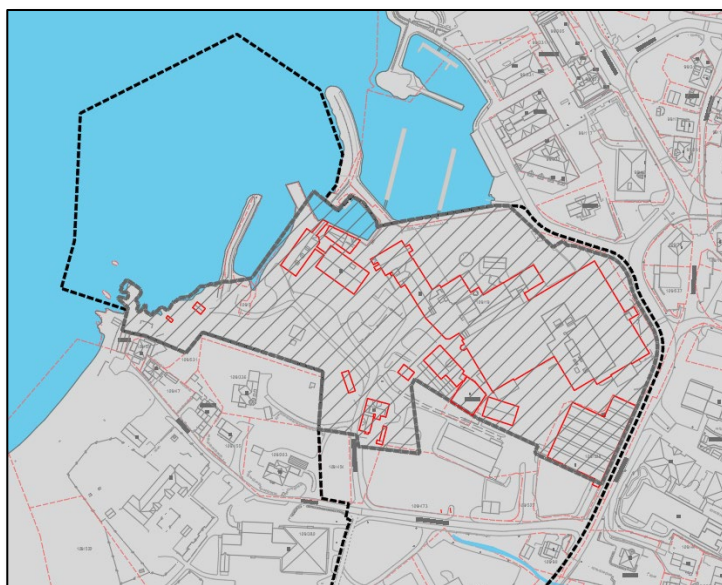
I tillegg er det SEFRAK-registrerte naust ved strandsona i vest, innanfor planområdet. I tillegg til skomakarverkstaden på Geileneset, Devoldvillaene og Ottarbunkeren, som ligg rett vest for planområdet.

Nordvest for planområdet er det også ei samling av fleire kulturminne, registrert som busettings- og aktivitetsområde.

Figur 38, SEFRAK-registrerte bygg. Gul trekant= ikkje omfatta av Kulturminnelova, Raud trekant= meldepliktig, Kulturminnelova § 25. Kjelde: GisLink

Kulturminna har ikkje tidlegare hatt eit formelt vern, men desse står oppført i den regionale kulturminneplanen. på same måte som i framlegg til områdeplanen for Langevåg sentrum, er det i samråd med Møre og Romsdal fylkeskommune lagt inn i ei omsynssone for bevaring av kulturmiljøet ved Devoldfabrikken (H570_1). I tillegg til sjølve fabrikkområdet, omfattar dette også strandsona med naust og tilhøyrande grøntareal, samt bustadar som er historisk knytt til Devoldfabrikken. Enkelte av bygga har i tillegg blitt markert med juridisk linje for bygg, kulturminne som skal bevarast.

I føresegnene til områdeplanen er det forankra at desse bygga ikkje kan flyttast eller rivast, og det er ikkje tillate med tiltak som kan skade kulturminna eller som har ein negativ påverknad på desse. Utover dette er det ikkje tenkt avgrensa bruk og utvikling i området.



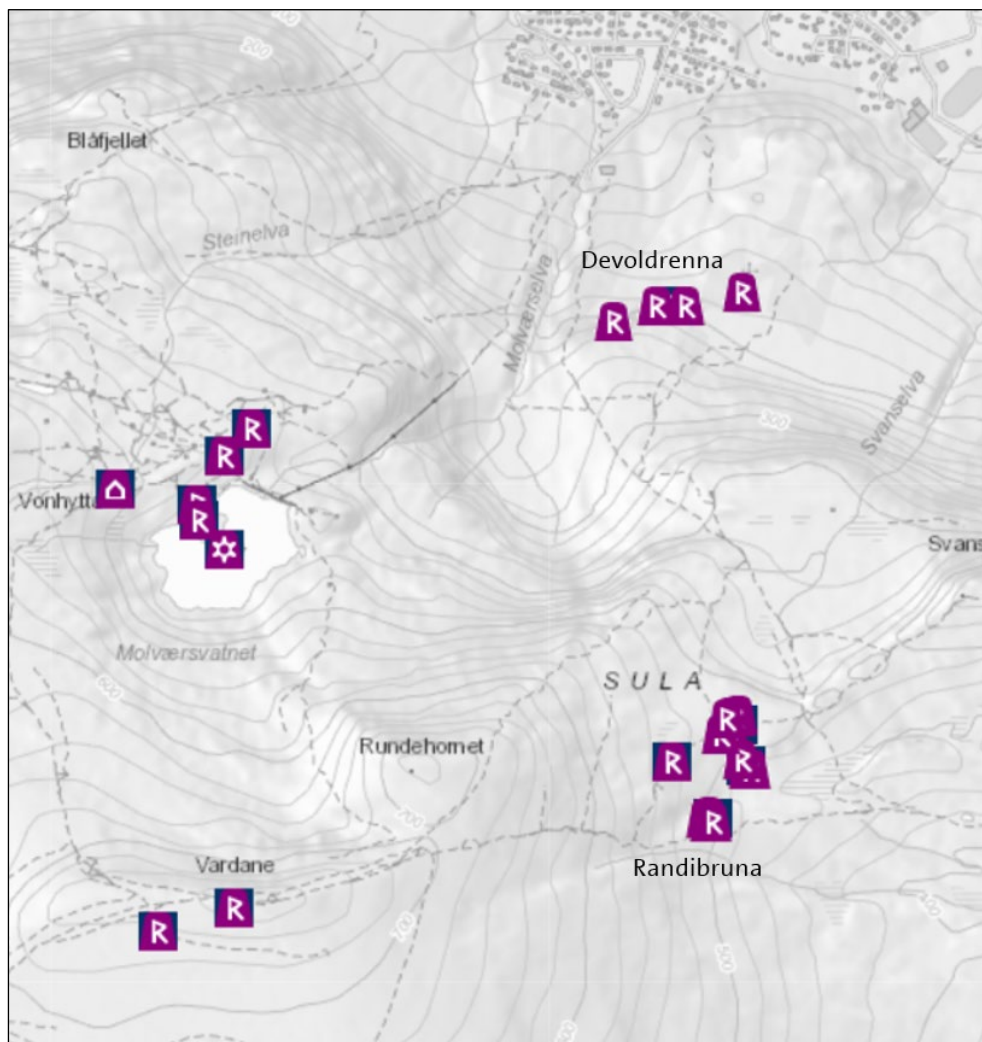
Figur 39, Omsynssone H570-1, her illustrert vist med grå, stipla avgrensing og skravur. Bygg med vernestatus er illustrert med raud, tjukk strek



Det ligg eit kulturminne, Devoldrenna, frå nyare tid innanfor planområdet. Devoldrenna, ID 285507, er ei vassrenne oppbygd i mur og tre frå slutten av 1800-talet/starten av 1900-talet. Stadvis bygd opp over bakken med stein og treverk. Andre stader framstår den som ein oppbygd bekk i mur.

Devoldrenna ligg i stadvis svært bratt og ulendt terreng. Treverket er delvis rotne og store delar av renna er overgrodd.

Figur 40, Deler av Devoldrenna. Foto: Arkeologisk rapport



Figur 41, Kulturminne, R=arkeologisk funnstad. Devoldrenna markert i kartutsnittet. Kjelde: GisLink

Rett søraust for planområdet ligg det 6 setertufter og ei seter/støl, Sauegeila, ID 285688. Denne blei nytta til innsamling og skiljing av sauar. Sauegeila ligg på ein stor bergrygg som

kallast Randibruna eller Loppeheimen. Terrenget er nokså flatt, med mykje berg som stikk opp i dagen, og ein del kampesteinar.

I tillegg er det 3 andre lokalitetar i dette område med fleire registreringar av tufter og ruiner etter byggverk.

Ingen av desse kulturminna er råka av områdereguleringsplan for Sulafjellet.



Figur 42, Sauegeila ved Randibruna/Loppeheimen. Foto: Arkeologisk rapport

Kulturminne og kulturmiljø er nærare omtala i konsekvensutgreinga kap. 7.1.3.

4.3. Landskap

Området høyrer til landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet. Hovudform på landskapet er bratte fjell, strandflatar og skjergard. Klimaet er fuktig med milde vintrar.

Sentrumsområdet i Langevåg ligg på ei nordvestvendt strandflate, som delvis er utfylt. Vågen er omkransa av et gropforma landskap som opnar seg i vest mot havet. Det er havutsikt ut Hessafjorden.



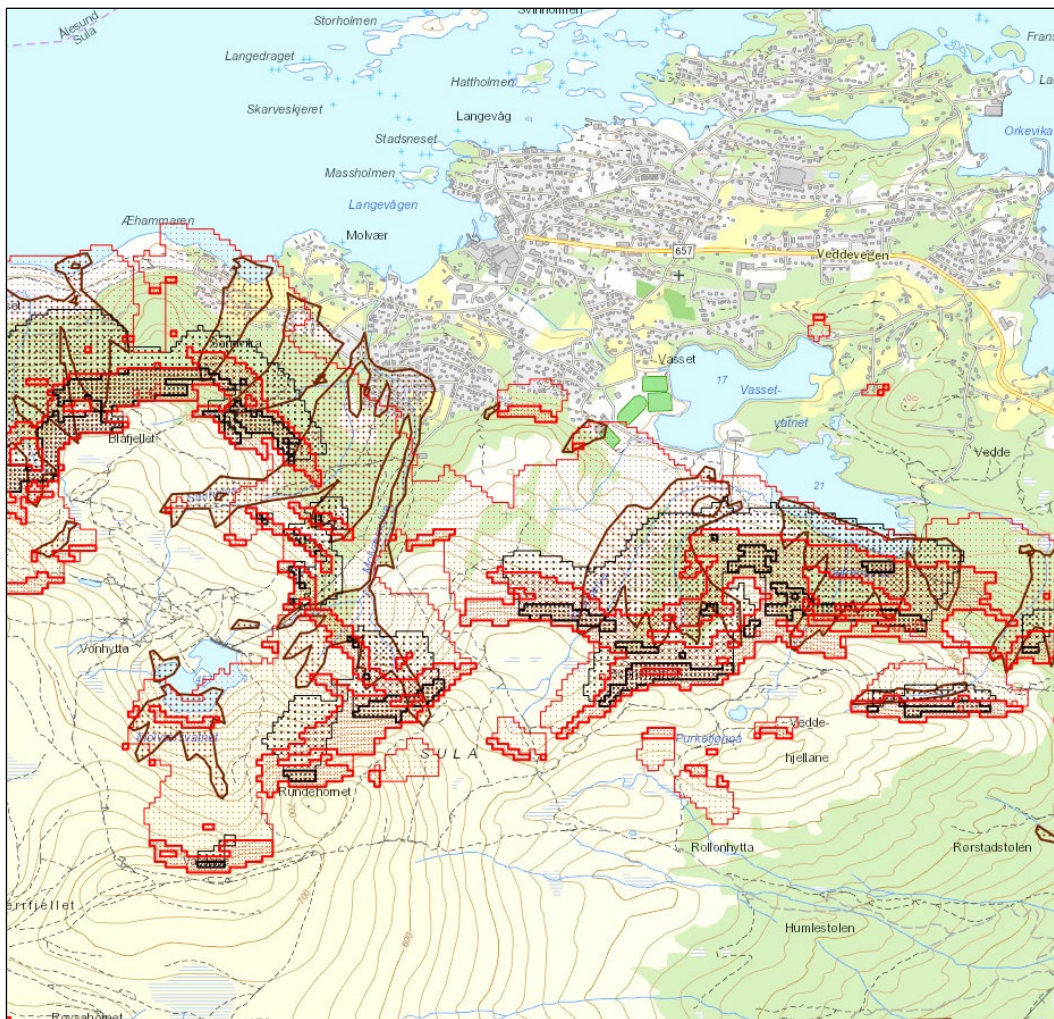
Figur 43, Utklipp frå tettstadsanalyse Langevågen, Agraff AS 2016

I sør ligger Sulafjellet. Nedste del av fjellet er skogledd med barskog og noko lauvskog, men hovudsakleg har øvre del av planområdet eit opent fjellandskap der lyngheier og myr dominerer. På sjølve fjellplatået, som ligg over tregrensa, er det store myrområde og fjellhei. Det høgaste punktet er Vardane på 776 m.o.h.

Landskap er nærare omtala i konsekvensutgreiinga kap. 7.1.5.

4.3.1. Skredfare

Det er registrert aktsemdområde for snøskred, jord- og flaumskred og steinsprang i store delar av planområdet. Aktsemdsområde for snøskred er vist med raud markering, aktsemdsområde for jord- og flaumskred er vist med brun markering og aktsemdsområde for flaumskred er vist med svart markering i kartskissa nedanfor.

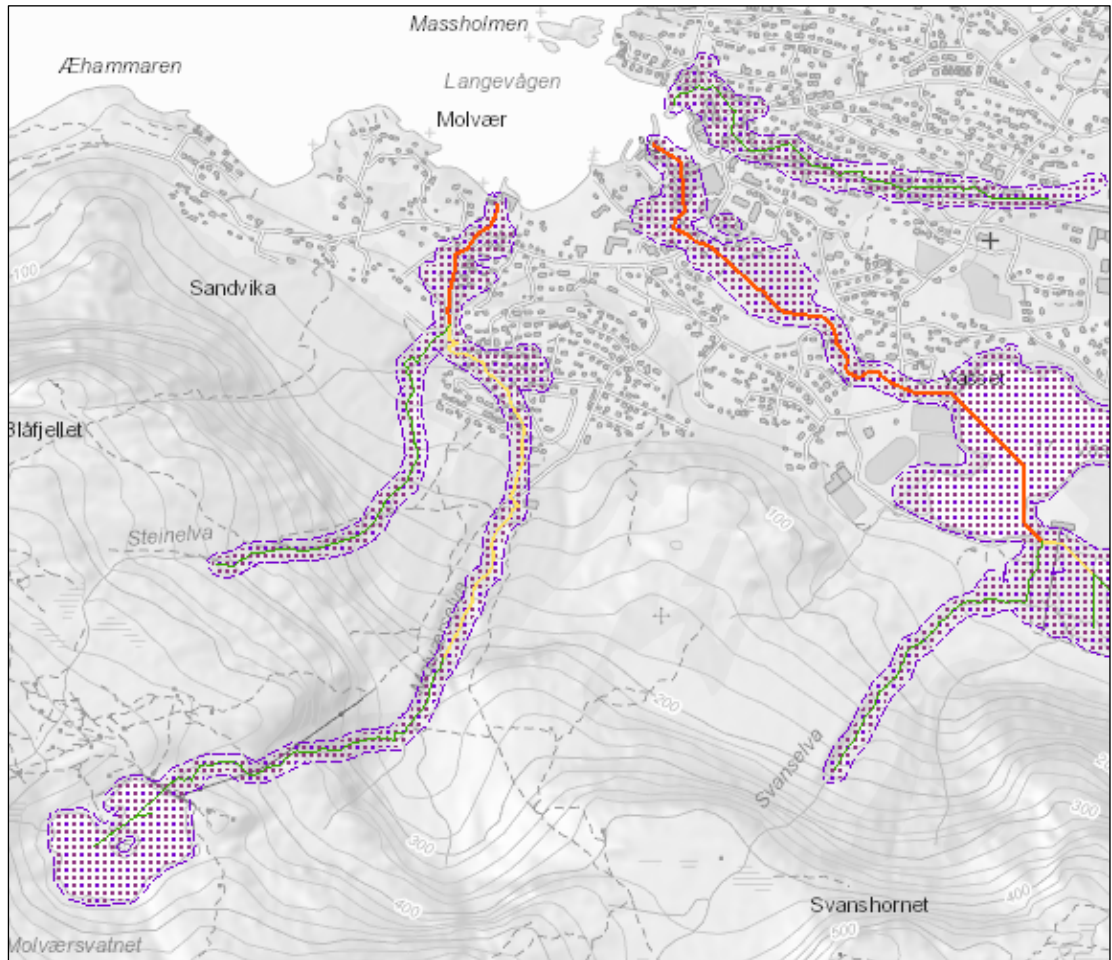


Figur 44, Utsnitt frå fylkesatlas som viser aktsemdsområde for skred

Det er gjennomført vurdering av reell skredfare av Asplan Viak, rapport datert 03.12.21. Skredfarevurderinga er nærare omtala i ROS-analysa.

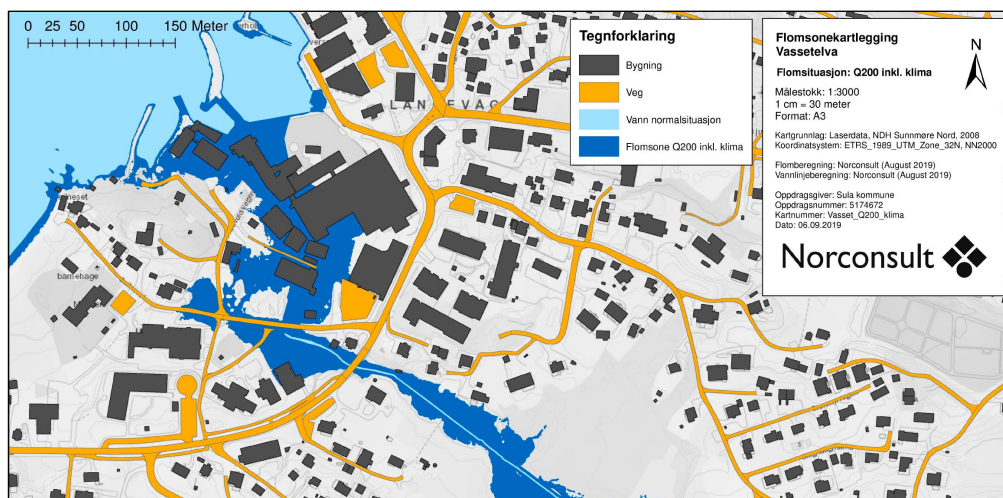
4.3.2. Flaum/overflatevatn

Deler av planområdet ligg innanfor aktsemdsområde for flaum frå Molvørselva og Vassetelva.



Figur 45, Aktsemdsområde flaum, NVEAtlas

I samband med reguleringsplanarbeidet er det utført flaumsonekartlegging.



Figur 46, Berekna 200-års flaumsoner inkl. klimapåslag, Norconsult

Berekningane viser at området knytt til Molvørselva og Vassetelva vil vere utsett for flaumsituasjon. Flaum frå Molvørselva berører skog og fastmarksareal. Kulvert under Devoldfabrikken (Vassetelva) har avgrensa kapasitet, og ved full kulvert renn vatnet gjennom området til Devoldfabrikken og ut i sjø.

Klimaendringar vil påverke framtidig nedbørsmengd. Avbøtande tiltak oppgradering av kulvert/bekkeopning.

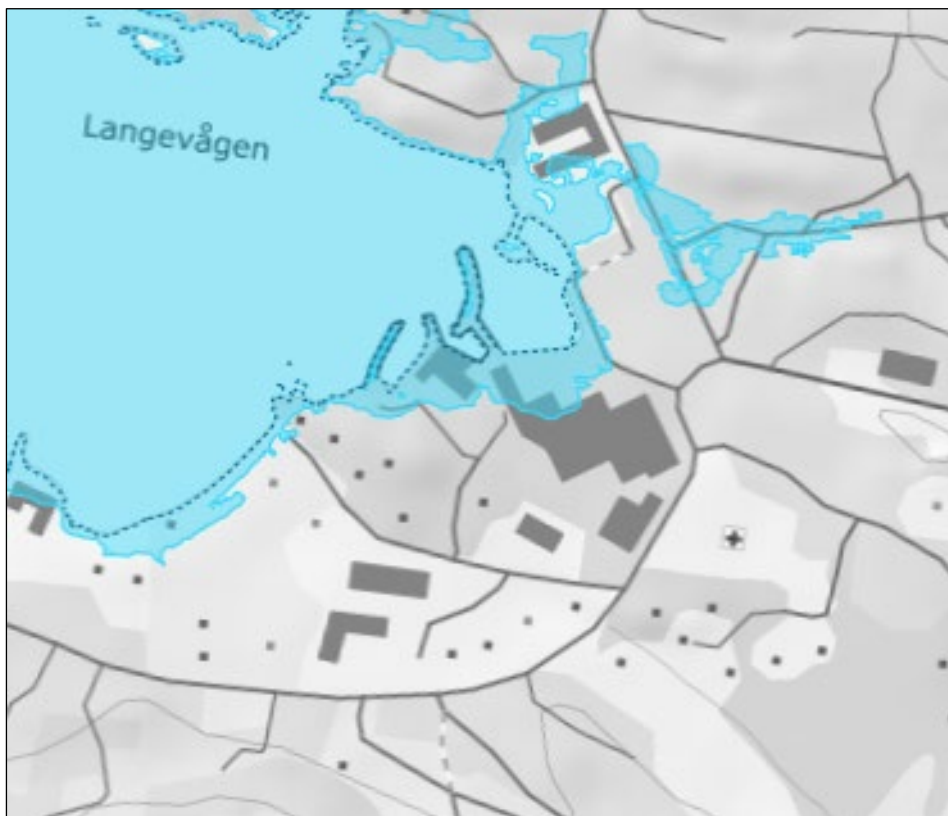
I samband med planlegging av Sula Gondol, har Norconsult berekna kapasitet og utforming av ny kulvert, og AsplanViak har vurdert hydrologi og drenering. Dette er nærare omtala i ROS-analyse kap. 3.4.

4.3.3. Stormflo/havnivåstigning

DSB sin rettleiar «Havnivåstigning og stormflo – samfunnsikkerhet i kommunal planlegging» viser korleis ein skal ta omsyn til havnivåendringar og stormflo i kommunal planlegging.

Tala er publisert i «Se havnivå», Kartverket, sjå tabellen og kartutsnittet nedanfor:

Sikkerhetsklasse 1 (TEK10/17) med klimapåslag	240 cm over NN2000	Sikkerhetsklasse 2 (TEK10/17) med klimapåslag	258 cm over NN2000	Sikkerhetsklasse 3 (TEK10/17) med klimapåslag	269 cm over NN2000
---	---------------------------------	---	---------------------------------	---	---------------------------------



Figur 47, Kartverket – «Se havnivå» - 200-års flaum

For Langevågen er 200-års flaum oppgitt til å vere 258 cm over dagens kote 0 (NN2000). I tillegg skal det leggst til ei bølgehøgde.

Norconsult har i notatet «Stormflo og bølger i Langevåg sentrum, 22.06.21, gjort ei nærare vurdering. Oppsummert er området som ligg mellom kote 0 og kote 2,8 m.o.h., samt alle areal nærare enn 50 meter frå sjø og som ligg under kote +4,1 m.o.h., råka av 200-års flaum

(tryggleiksklasse F2, TEK 17). For bygg i tryggleiksklasse F3, TEK 17, må det gjerast egne vurderingar. Minste byggehøgde for bygg utan spesielle tiltak for sikring (tryggleiksklasse F1) mot vassinntrenging er sett til 2,8 m.o.h. N2000.

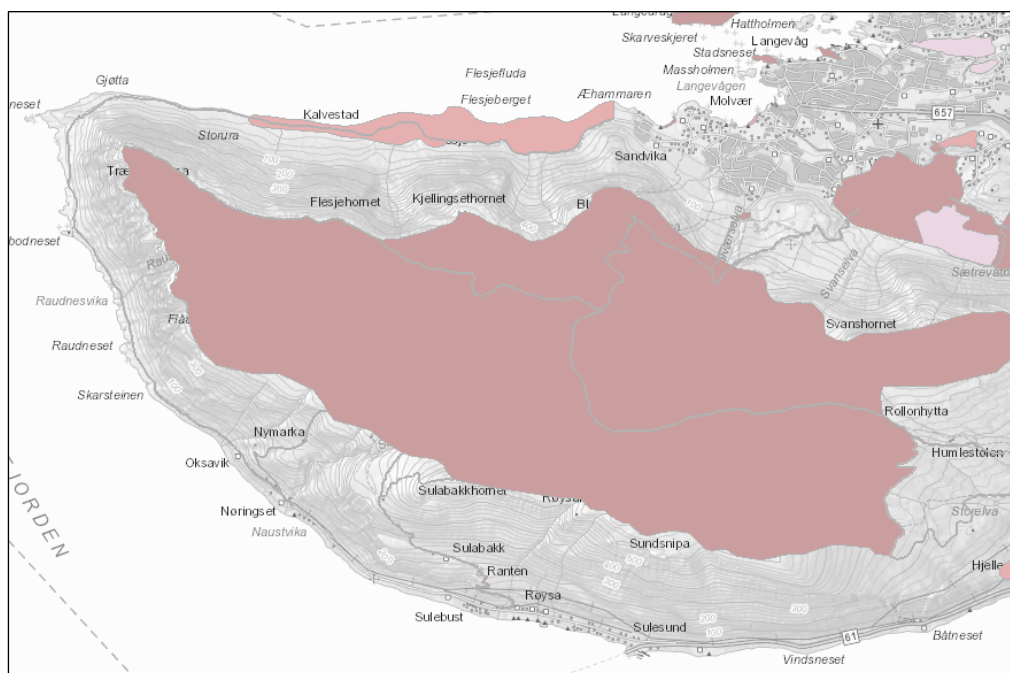
Temaet er nærare omtala i ROS-analyse, kap. 4.2.3.

4.3.4. Lokalklima

Langevåg og Sulafjellet ligg i vestnorsk kystklima med mye nedbør og vind. Dominerande vindretning er frå sørvest. Det er periodar, spesielt vinterstid, med sterk vind. Klimaendringar vil påverke intensitet i vind og nedbør i framtida.

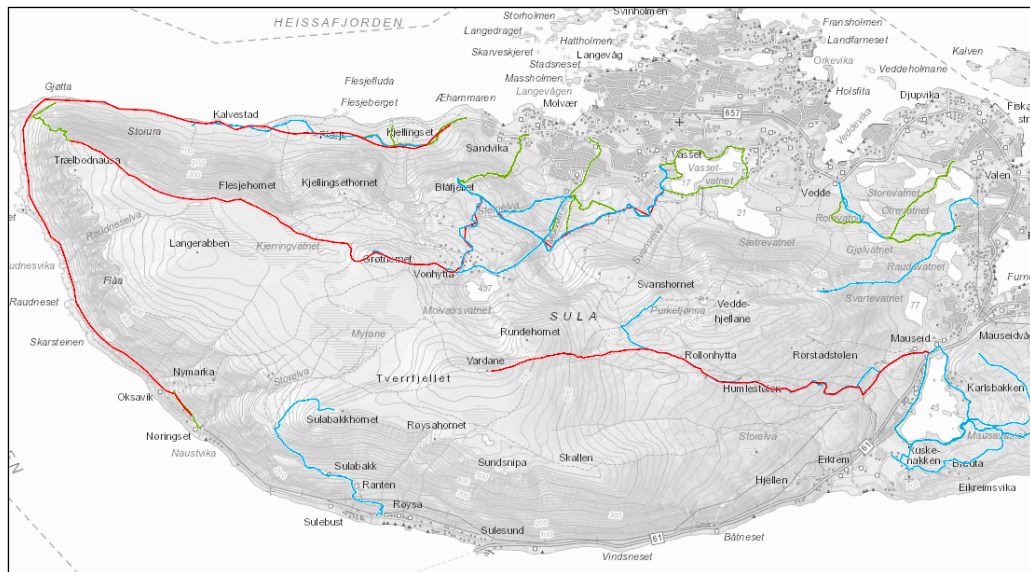
4.4. Friluftsansreal, rekreasjonsverdi og bruk

Store deler av Sulafjellet har status som svært viktig friluftslivsområde. Skildringa Miljødirektoratet: Større snaufjellområde med merka stinett og lagshytter.



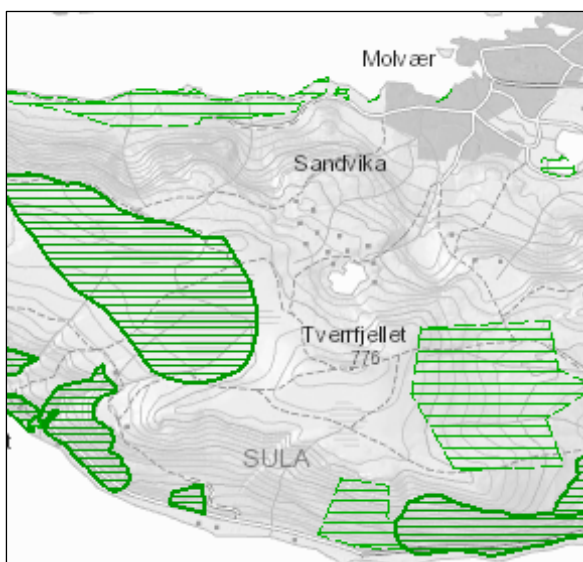
Figur 48, Kartet viser kartlagt friluftslivsområde, GisLink

Sulafjellet er eit naturområde med relativt få menneskelege inngrep utanom turstinettet, med unntak om eit større område for fritidsbustadar (utanom planområdet) og lagshytter. Det er etablert turstiar, både naturlege og gruslagte. Stinettet er omfattande, og det er stor variasjon av turar, både i lengd og i vanskelegheitsgrad.



Friluftsliv er også knytt til aktiviteter i sjø og langs strandsona. Innanfor planområdet er markert friområdet vest for Devoldfabrikken og molo/kai ved sjøfronten.

Figur 50, Tilgjengeleg strandsone markert med grøn farge, GisLink



4.5. Naturmangfold

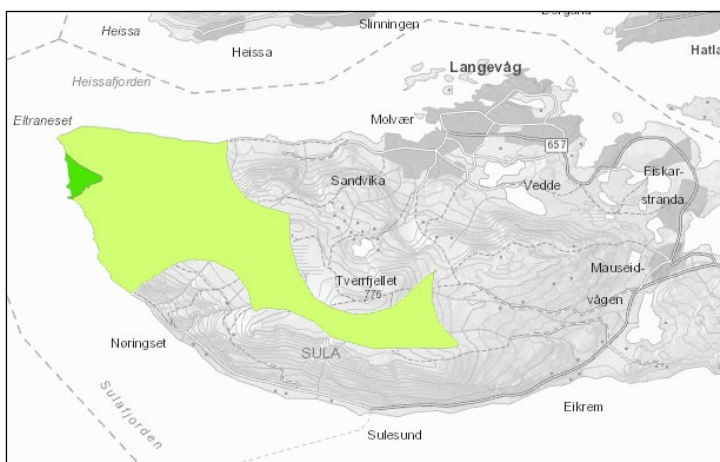
Av viktige naturtyper er det registrert kystmyr på fjellplatået vest for Vardane og kystlynghei i lia søraust for Rundehornet. Plataet oppe på Sulafjellet består av ei av dei største og best bevarte kystmyrområda på Sunnmøre. (Kjelde: Natur og miljøvern, grovanalyse, Sula kommune 2013)

I kartlegginga er det også skildra ei sand- og grusstrand ved Molvær i Langevågen. Det er og registrert ei ålegraseng ved Molvær, vest for planområdet.

Figur 51, Registreringar av naturtyper etter DN-handbok 13, grønne skraverter områder. GisLink

I artskart er det fleire registreringar av ulike karplanter, moser og lav. Det er registrert 5 raudlisteartar av fugl innanfor plan- og influensområdet: Myrhauk, Vipe, Sanglerke, Lappspurv og Gjøk. Og 2 ansvarsartar av fugl: Boltit og Fjellvåk.

Av framande artar er det registrert Bulkemispel, Buskfuru, Platanlønn og Hagelupin.



Store delar av fjellplatået på Sulafjellet er registrert som inngrepsfri natur

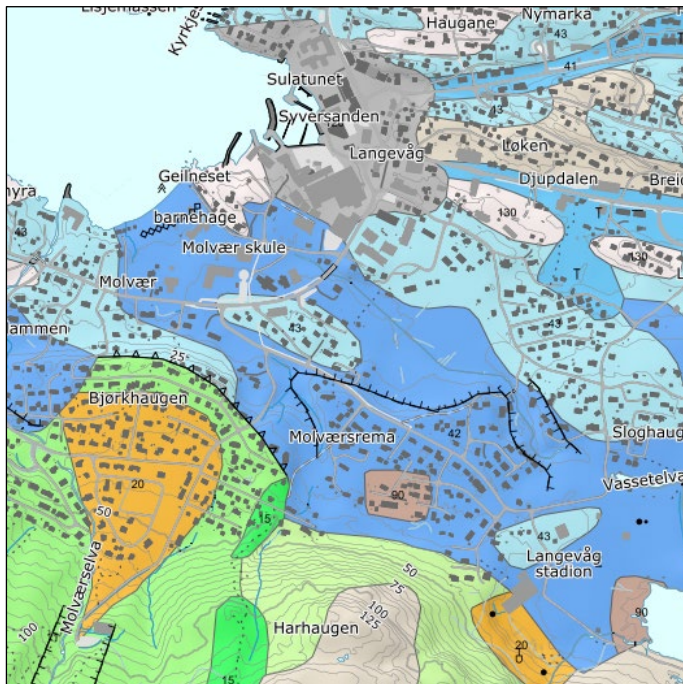
Figur 52, Inngrepsfri natur (INON), lys grøn – sone 2

Naturmangfold er nærare utgreiia i konsekvensutgreiinga.

4.6. Grunnforhold

I følge lausmassekartet frå NGU, ligg delar av Langevåg sentrum og tilgrensande bustadområde på marin strandavsetning.

I området rundt Devoldfabrikken er det fyllmasse og mye asfalterte flater. Sørøver mot Sulafjellet, består grunnen av morenemasser, torvdekke og berrfjell.



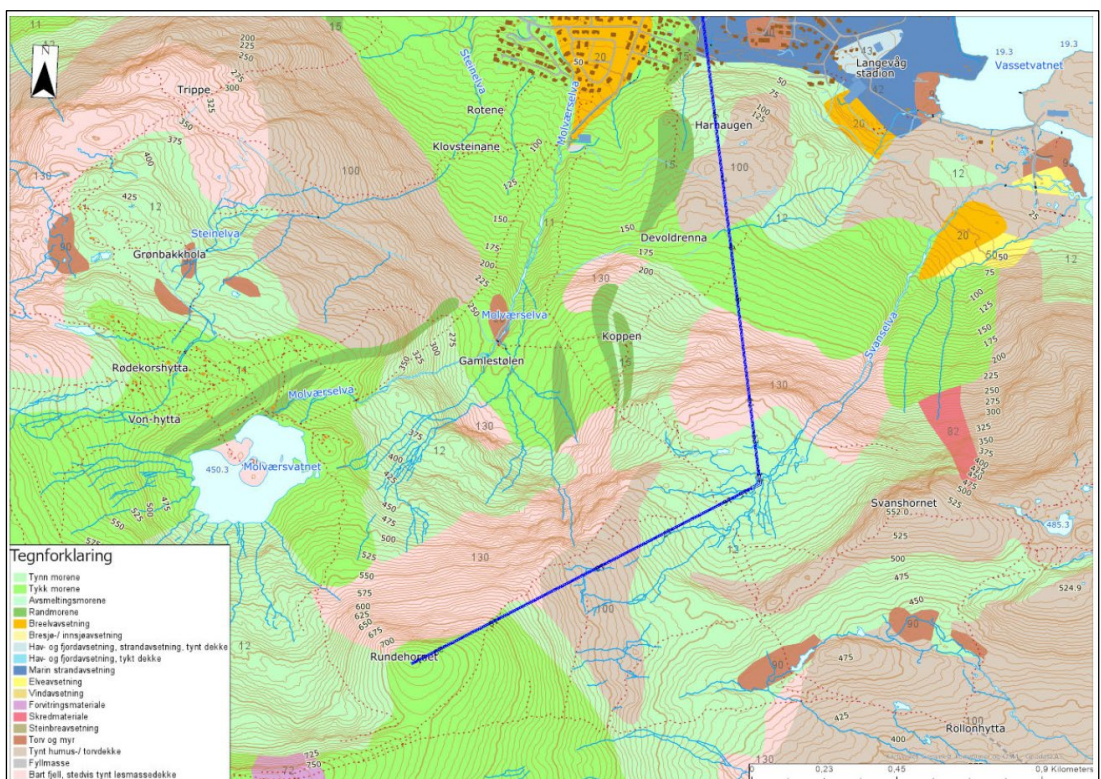
Det er i samband med planarbeid for Langevåg sentrum gjennomført kvikkleirekartlegging (Multiconsult AS, 13.06.2022).

I samband med planarbeid for Sulafjellet er det utført grunnundersøkingar og geoteknisk prosjekteringsrapport (Era Geo, 21.09.2022)

Dette er nærare omtala i ROS-analyse kap. 3.2.

Det er ikkje funne nokon potensiell faresone for kvikkleireskred med tilhøyrande utløpsområde.

Figur 53, Lausmassekart frå NGU, (blå markering er marin strandavsetning, grøn markering er morenemasser)



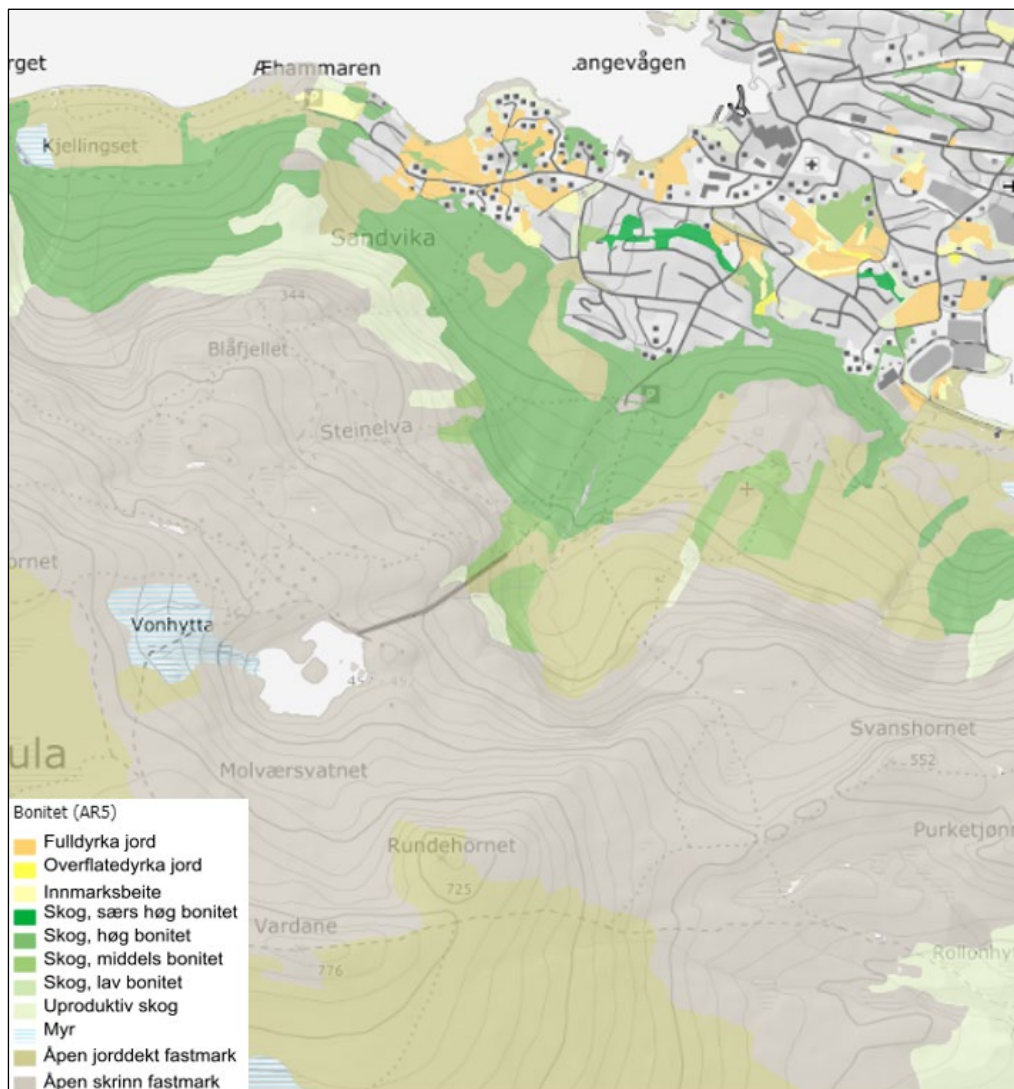
Figur 54, Lausmassekart – NGU. Innteikna gondoltrasé (geoteknisk rapport Norconsult)

4.7. Jordressursar/landbruk/skogbruk

Kartet nedanfor viser kvalitet på jord-, landbruk- og skogsareala innanfor planområdet.

Det er registrert eit mindre areal med fulldyrka jord aust for Molværsbrauta, og eit mindre areal som innmarksbeite. Det er ikkje jordbruksinteresser på fjellet eller ved fjellfoten. Deler av Sulafjellet er beiteområde for sau.

Nedste del av fjellet er skogkledd med barskog og noko lauvskog. Skogen er registrert med høg og middels bonitet. Øvre del av planområdet eit opent fjellandskap der lyngheier og myr dominerer.



Figur 55, NIBIO sitt markslagskart viser kvaliteten til jord-, landbruks- og skogbruksareala.

4.8. Teknisk og sosial infrastruktur

4.8.1. Trafikkforhold

I samband med områdeplan for Langevåg sentrum er det gjort trafikktejingar på nokre kommunale vegar i 2016/2017. Av desse ligg Molværsvegen innanfor planområdet, og har ein berekna ÅDT på 2700 køyretøy/døgn (2017-tal). Fv. 657 Djupdalen endar like aust for

4.8.3. Vatn- avløp – overvatn

For fjellområdet frå Vasskummen og oppover finst ikkje kommunal infrastruktur for vatn, avløp eller overvatn. Næraste påkoplingspunkt for kommunalt drikkevatt vil vere ved Vasskummen, for avløp vil det vere eksisterande leidningsnett i området ved Molværsbrauta/Legane/Legemarka.

4.8.4. Høgspenlinjer, ledningar i grunnen og trafostasjonar

For fjellområdet ligg der ikkje høgspenlinjer eller anna straumforsyning. Næraste påkoplingspunkt vil vere frå eksisterande ledningar i sentrumsområdet.

4.8.5. Renovasjon

ÅRIM handterer lovpålagte oppgåver innan hushaldsrenovasjon og slam i Sula kommune. Det er lagt til rette for kjeldesortering, og i dag har den enkelte husstand eine private løysingar for sortering i avfallsdunkar.

4.9. Barn og unge sine interesser

Det er gjennomført barnetråkk (Langevåg skule) i samband med utarbeiding av områdeplanen for Langevåg sentrum. Denne viser m.a. fleire møteplassar på Devoldfabrikken og tilhøyrande uteareal.

Det ligg ein liten leikeplass knytt til Devoldfabrikken i dag. Turstien «Knivstikkaren» aust for Molværsbrauta blir nytta av Molvær og Langevåg barnehagar som turområde. Vi kjenner ellers ikkje til at grøntarealet aust for Molværbrauta blir nytta som leikeområde for barn og unge.

Det er også attraktive strandsoner i tilgrensande område til reguleringsplanen.

Det er etablert tilbod for mjuke trafikantar langs dei mest trafikkerte områda, men det manglar nokre stadar for å få eit trygt og samanhengande tilbod, sjå også pkt. 4.8.2.

Sulafjellet er tilgjengeleg for friluftsliv og leik til alle årstider.

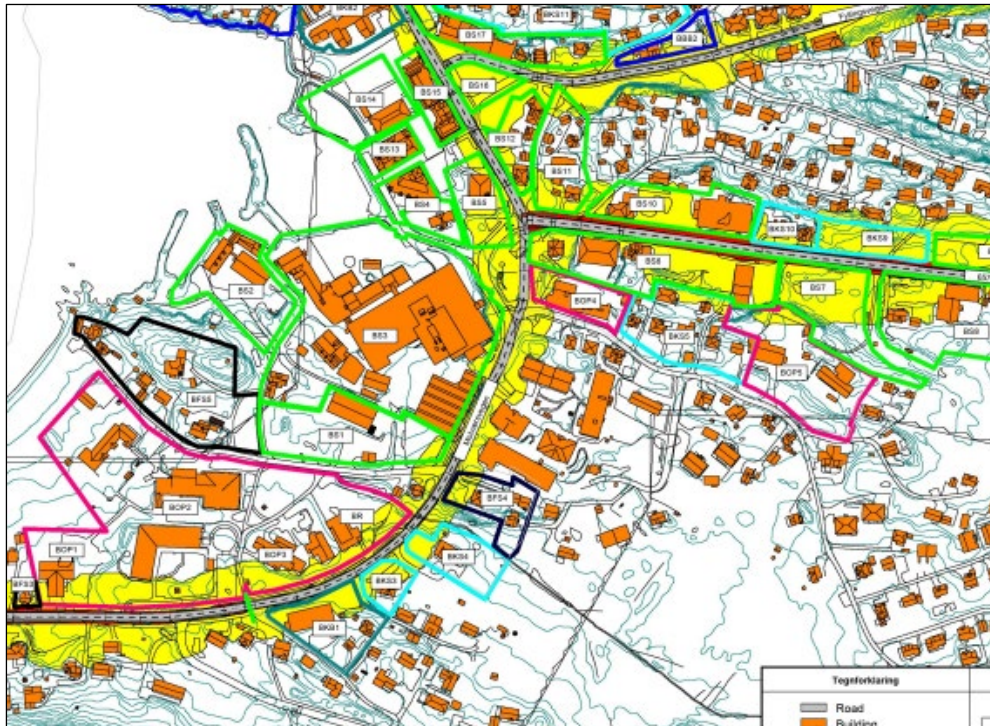
4.10. Universell utforming

Planområdet er flatt og tilgjengeleg i Langevåg sentrum, men det er fleire stadar ikkje gjort spesielle tilpassingar til universell utforming. Turvegane oppover fjellsida er stadvis bratt og det er ikkje gjort særskilte tilpassingar for å oppnå universell utforming.

4.11. Ureining

4.11.1. Støyforhold

I samband med arbeidet med områdeplan for Langevåg sentrum, har Norconsult gjort ei støyberekning 4,0 meter over terreng for prognoseåret 2039.



Figur 57, Støysoneskart som viser støy 4 meter over bakken, prognoseår 2039, Støyutgreiing Norconsult

Deler av randbebyggelsen langs Molværsvegen ligg i gul støysone, jf. T-1442.

Det er gjort nærare støyvurderingar i samband med reguleringsarbeidet, som er vidare omtala i ROS-analysen og i kap. 7.2.4.

4.11.2. Luftureining

Det er ingen kjende luftureiningar i området.

4.11.3. Ureina grunn

Grovanalyse, ROS (Sula kommune 2013), viser til område med potensiale for ureina grunn: «Gamle industritomter kan vere utsette for forureining av ulike miljøgifter. Bensinstasjonar og verkstader er også område med mogleg forureina grunn»

Det vil bli gjennomført miljøundersøking for å avdekke ev. grunnforureining der nye tiltak er aktuelt innanfor planområdet.

5. Risiko og sårbarheit (ROS-analyse)

I samband med utarbeiding av områdereguleringsplan for Sulafjellet er det utarbeidd risiko- og sårbarheitsanalyse. Analysen følgjer som eige vedlegg.

5.1. Oppsummering konkrete tiltak

Potensiell fare er vurdert gjennom sjekklista. Følgjande tiltak skal sikrast gjennom føringar på plankartet med tilhøyrande juridiske føresegner.

5.1.1. Skredfare

Skredsoner i samsvar med Asplan Viak sin rapport blir lagt inn på reguleringsplankartet, med tilhøyrande føresegner.

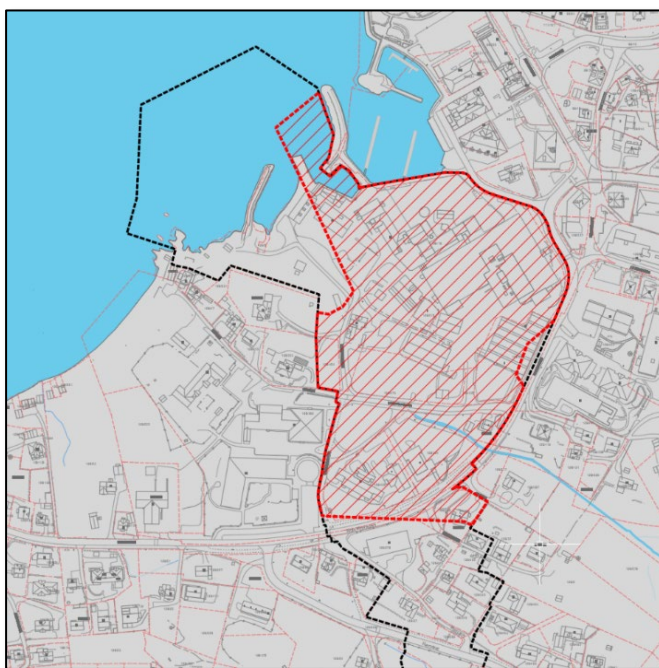
5.1.2. Grunnforhold/områdestabilitet

Føresegnsområde #19, Områdestabilitet

Følgjande tekst vert teken inn i føresegnene, §4.8.2:

«Geotekniske rapportar utført i samband med områdereguleringsplanane for Langevåg sentrum og for Sulafjellet utelukkar fare for områdeskred som følgje av kvikkleire innanfor desse planområda.

I deler av sentrumsområdet kan det likevel vere potensiale for marin leire, vist på figuren under. Området er i reguleringsplanen definert som faresone H310-1. Innafor dette området skal ansvarsområdet geoteknikk (RIG) vere omfatta av tiltaket, i byggesaker der det skal fundamenterast på lausmassar, skiftast ut massar eller gjerast vesentlege terrenginngrep (skjeringar og/eller fyllingar).»



Føresegnsområde #19, her illustrert med raud, stipla avgrensing og skravor.

Jordskråningar ved Vonløypa

Følgjande tekst vert teken inn i føresegnene, § 4.4.3:

Ved byggesøknad om utbetring av Vonløypa nedanfor Gamlestølen, frå «Bukkane Brusebrua» og om lag 200 meter nedover, skal behov for sikring av skråningsfoten på oppsida

av vegen vere vurdert av geotekniker. Sikring mot utgliding bør primært gjerast med mur av naturstein.

5.1.3. Stormflo/Havnivåstigning

Med bakgrunn i Norconsult sin rapport om stormflo og bølger leggest faresone for flaum inn på reguleringsplankartet.

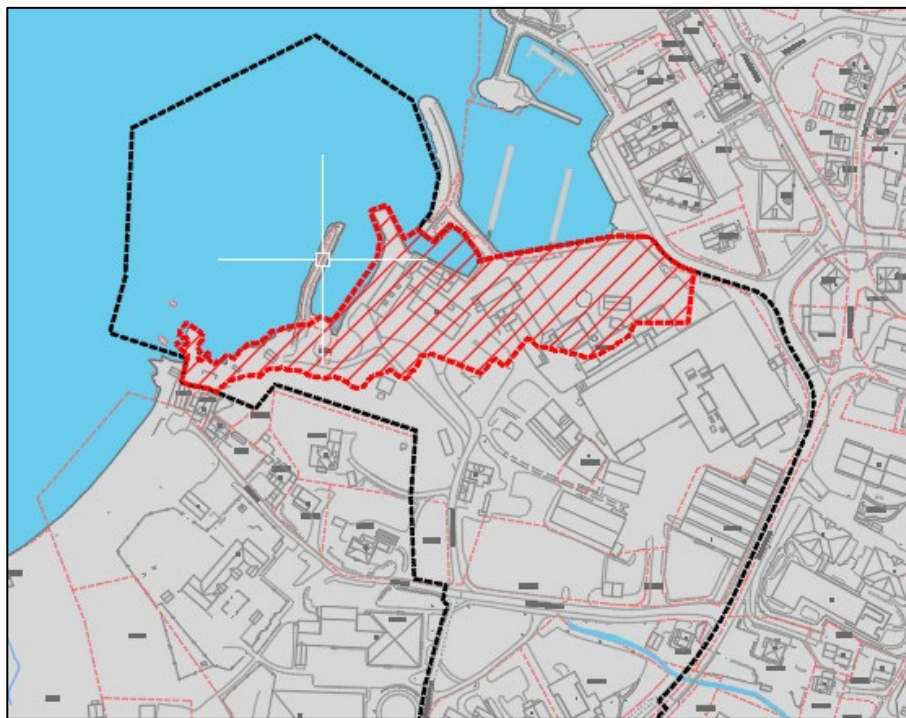
Følgjande tekst vert teken inn i føresegnene:

H320_2 viser faresone flaum, med berekna flaum ved stormflo inkl. havnivåstigning og bølgepåverknad fram til 2090. Faresona omfattar frå kote 0.0-2,8 m.o.h. og alle areal som er nærare enn 50 meter frå sjø og ligg under kote 4,1 for sørlegaste delen av sentrum og under kote 4,6 for nordlegaste delen av sentrum.

Før byggeløyve vert gitt til nye tiltak, jf. PBL §1-6, skal tilstrekkeleg sikkerheit mot flaum og bølgepåverknad jf. sikkerheitsklasser og sikkerheitskrav gitt i byggt teknisk forskrift, vere dokumentert. Dersom tiltak i Sikkerheitsklasse F3 er aktuelt må det gjerast egne vurderingar.

Turstiar og ev. andre konstruksjonar i flaumutsette område må byggast på ein slik måte at dei kan stå under vatn ved stormflo og bølgepåverknad.

Minste byggehøgde på golv i bygg er 2,8 m.o.h. NN2000 for bygg utan spesielle tiltak for sikring mot vassinntrenging.



Faresone H320-2, her illustrert vist med raud, stipla avgrensing og skravur.

5.1.4. Flaumfare/overflatevatn

Flaumsoner (H320) for sannsyn 1:20, 1:200 og 1:1000 leggst inn i reguleringsplankartet, basert på situasjon før tiltak.



Illustrasjonen til venstre viser avgrensing av fareområde H320, berekna flaumsoner frå bekkar og elvar inkludert klimapåslag. Desse leggst inn i reguleringsplankartet.

Lysast farge er H320_20, mørkare farge H320_200 og mørkast farge H320_1000. (Norconsult AS)

Flaumfare bunnstasjon og Devoldfabrikken:

I føresegnene blir teke inn punkt i kapittel 5, rekkefølgeføresegner og dokumentasjonkrav:

«Før igangsetjingsløyve for bunnstasjon i område BAA1 blir gjeve, skal ny kulvert og inntak for Vassetelva vere etablert i samsvar med Norconsult sitt notat «52202446 Kapasitetsberegning for kulvert gjennom Langevåg»»

5.1.5. Brann

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til område BAA1 (bunnstasjon), § 3.2.14:

«Branntryggleik:

Kort avstand til nabobygg utløyser krav om sprinkling av bunnstasjon, bygg 17 og eventuell ny kraftstasjon. Det må etablerast brannhydrant med kapasitet på minst 50 l/s fordelt på to uttak i nærleiken av bunnstasjon og bygg 17.»

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til område BAA2 (mellomstasjon), § 3.2.14:

«Bygninga må i alle vesentleg grad utførast i u-brennbare materialar for at ein ved ein eventuell brann skal ha så liten brannenergi som mogleg. Lagring av diesel eller hydrogen, må skje i branntrygt rom.»

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til område BAA3 (toppstasjon), § 3.2.14:

«Branntryggleik:

Toppstasjon og restaurantbygg må delast inn i minst to brannseksjonar, slik at det i kvar av seksjonane er plass til det tal personar som bygget er dimensjonert for. Sjølv gondolstasjonen skal utførast som eiga branncelle, med i all vesentleg grad u-brennbare materialar.»

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til område TB (Taubane), i § 3.3.7

- *I samband med prosjektering og byggesøknad for gondolbane, skal risikovurdering og tiltak vere i samsvar med NS-EN 17064 – Sikkerheitskrav for taubaneinstallasjonar for persontransport – Forebygging og bekjempelse av brann.*
- *Rutinar for evakuering og redning må fastsetjast i beredskapsplan/driftsplan jf. forskrift om taubaner § 3-7. Denne skal utarbeidast i nært samarbeid med naudetatane.*
- *I branninstruks for gondolbana skal eit branntilløp i sikringssona under gondolbana medføre umiddelbar, fortløpande evakuering av gondolar og kontinuerlig drift av berewire, for å unngå at den blir ståande stille over brannobjektet.*

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til sikringssone transport, i § 4.5.1:

Følgjande reglar gjeld for søknadspliktige tiltak innanfor sikringssona:

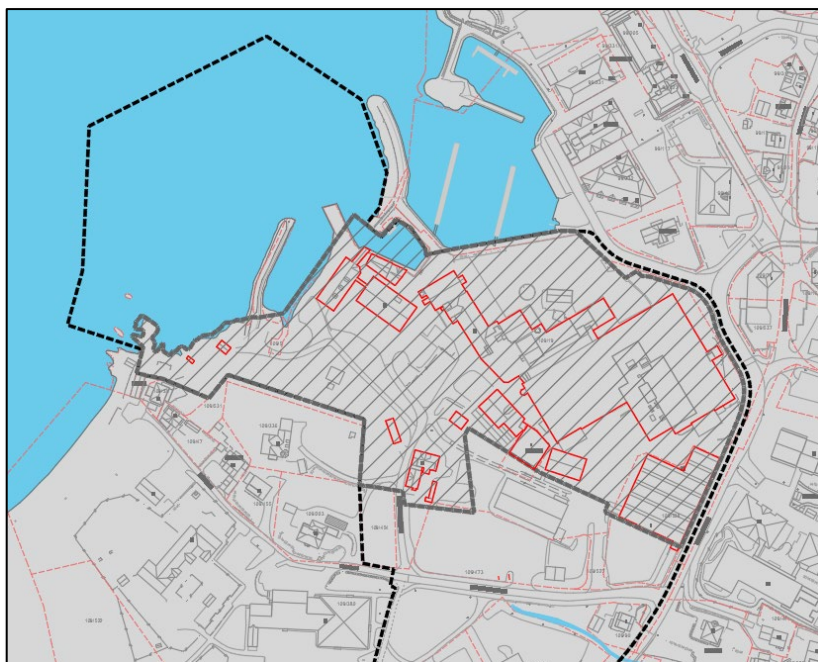
- *Ved søknad om tiltak om nærare enn 20 meter målt vertikalt / 12 meter horisontalt frå næraste wire, må brannteknisk analyse av kvar bygning/ kvart objekt dokumentere at brannenergien ikkje vil gje høgare temperatur i wiren enn 400 grader Celsius. Ein må heller ikkje påverke andre forhold kring sikkerheit for bana. Prosjekterande må dokumentere at denne avstanden vert halden på alle punkt på tiltaket.*

Følgjande reglar gjeld for eksisterande og nye tre innfor sikringssona:

- *For å oppretthalde branntryggleiken, må tre som kjem nærmare wiren enn 20m målt vertikalt og innanfor 12m sona til side for kvar wire, kuttast ned. Det er ikkje høve til «flate-hogst».*
- *Horisontal avstand mellom gondolmaster og tre med stammediameter over 10 cm, skal vere minst 12 meter. I samråd med grunneigar er det høve til å fjerne tre som står for nær masta.*

5.1.6. Kulturminne og kulturmiljø

I reguleringsplanen sikrast Devoldrenna med omsynssone H570 og tilhøyrande reguleringsføresegn. For kulturmiljøet Devoldfabrikken blir formelt vern sikra gjennom reguleringsplanen. Føresegnar som er lagt til grunn for framlegg til reguleringsplan for Langevåg sentrum, blir vidareført i reguleringsplan for Sulafjellet. Dette inkluderer omsynssone for kulturmiljøet, samt vernemarkering og føresegnar for dei enkelte bygg, i samråd med fylkeskulturavdelinga.



Omsynssone H570-1, her illustrert vist med grå, stipla avgrensing og skravur. Bygg med vernestatus er illustrert med raud, tjukk strek

5.1.7. Støy

Støysoner langs vegar og gondolbane med tilhøyrande føresegnar (§4.2) blir lagt i områdeplan for Sulafjellet. Krav til støynivå blir også sett i føresegnar §2.8.

5.1.8. Vind

Følgjande krav skal takast inn i føresegnene til Trase for taubane, § 3.3.7:

- *Bygningar og konstruksjonar må dimensjonast for å tole vindstyrkar i det aktuelle området. Vurderingar av vindretning og -styrke må vere del av prosjekteringsgrunnlag for gondolbana. I driftsfasen skal det fastsetjast rutinar i driftsplanen som handterer rutiner for stenging av bana ved vind- og verforhold over fastsette terskelverdiar.*

5.1.9. Ureining i grunnen

I føresegnene § 5.4 er det sett krav om dokumentasjon av potensiell ureining og plan for handtering:

- *Før igangsetjingsløyve for nye tiltak i område BAA1, MO1 og SMS1 skal det ligge føre dokumentasjon av potensiell ureining i grunnen. Ved eventuelle funn av ureina grunn, skal plan for ureina masser leggjast fram, der det går fram kva masser som kan bli liggande, kva som må fjernast og korleis desse skal handterast.*

Før utfylling, mudring eller pæling kan gjennomførast, skal det søkast til forureiningsmyndigheit om løyve til tiltak i sjø. I søknad til fylkesmannen skal tiltak for å hindre partikkelspreiing skildrast. Tidspunkt for tiltak skal vurderast opp mot naturforhold på staden (hekking, gyting, fiskevandring og kastetid).

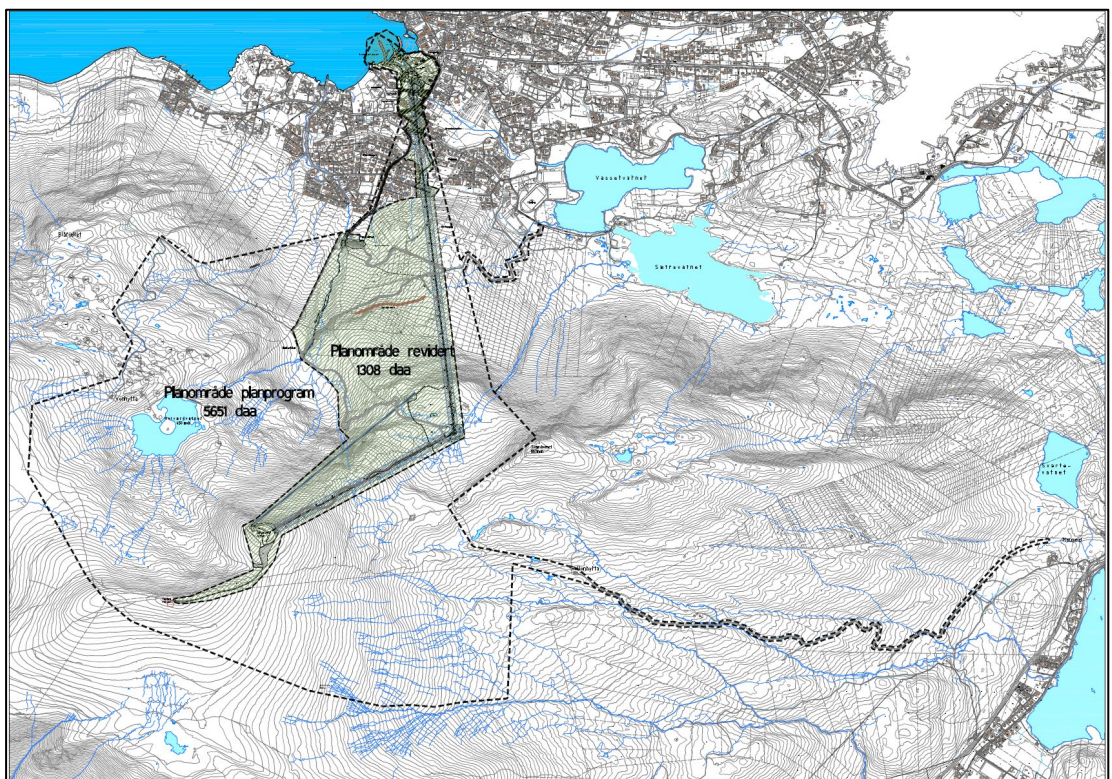
6. Skildring av planforslaget

På tomte for Devoldfabrikken i Langevåg sentrum legg ein til rette for etablering av bunnstasjon med tilhøyrande teknisk anlegg. Planen legg opp til ei oppgradering av området i og rundt stasjonen med byggeareal, gangareal, grøntareal, veg og parkering. Ved etablering av bunnstasjonen skal det takast omsyn til eksisterande verna bygningsmasse. Planen skal vidare legge til rette for etablering av stasjon på Rundehornet med heilårstilbod som mellom anna omfattar restaurant og aktivitetsareal.

6.1. Planavgrensing – redusert planområde

Endeleg planavgrensing er justert undervegs i planarbeidet, og omfattar i hovudsak stasjonsområda ved Devoldfabrikken, mellomstasjon og toppstasjon.

Illustrasjonen under viser plangrensa som var varsla i samband med planprogram saman med redusert plangrense som ligg til grunn for reguleringsplanframlegget.



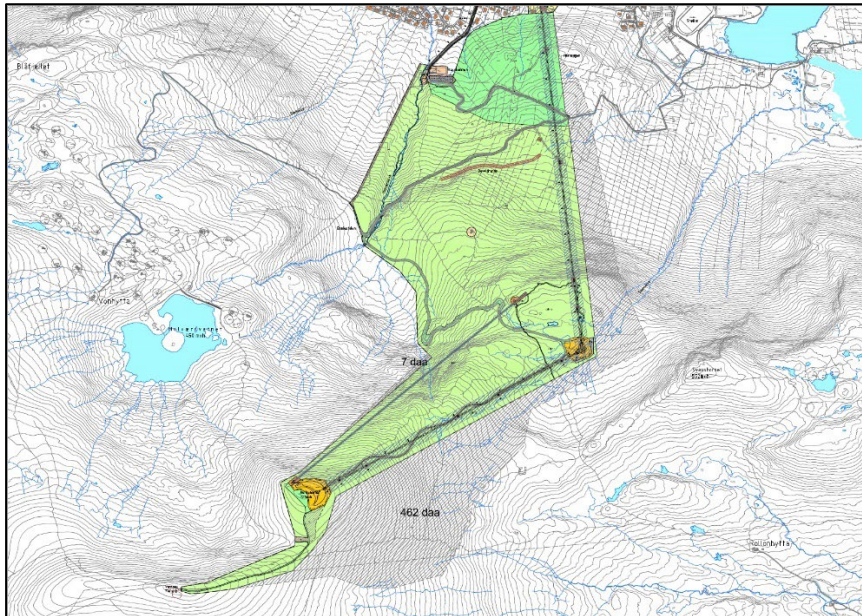
Figur 58, Figuren viser plangrensa fastsett i planprogram saman med plangrense i gjeldande framlegg til områdeplan for Sulafjellet. Arealet er redusert frå 5651 daa til 1308 daa.

Viktigaste årsaker til reduksjon av planområdet frå planprogram til 1. gangs høyring:

- Endeleg val av trasé for gondolbane
- Val av alternativ for anleggs/driftsveg, alternativ frå Eikrem og alternativ via Vonløypa til Vonhytta og Rundehornet vart valt vekk, med tilhøyrande areal teke ut av planen.
- Alpinanlegg sør for Rundehornet vart teke ut av planen
- Tilrettelegging for terrengsykling vart teke ut av planen

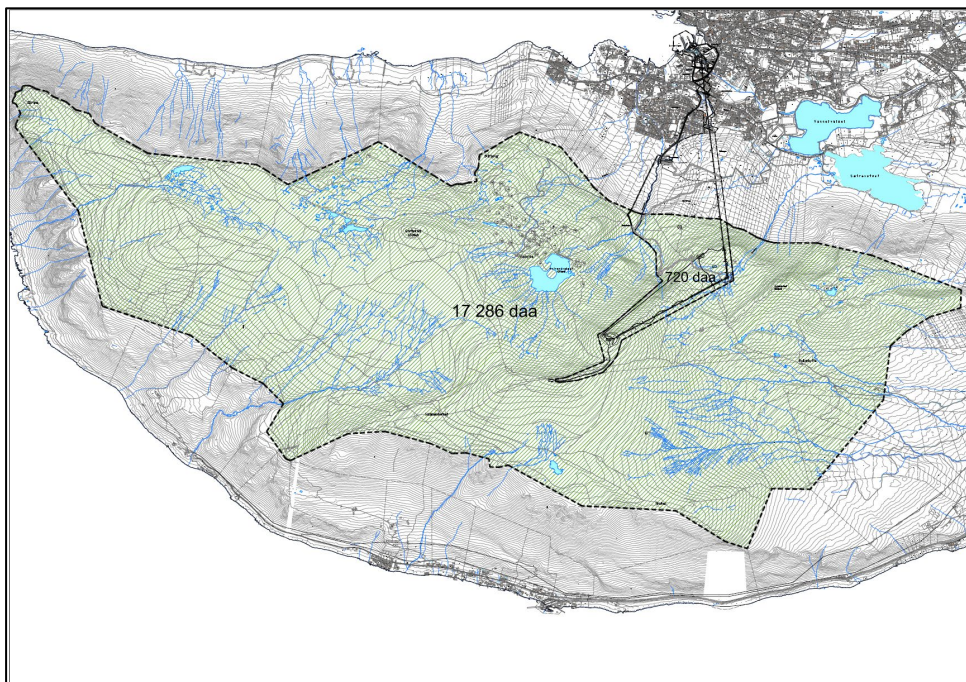
Viktigaste årsaker til reduksjon av planområdet etter 1. gangs høyring:

- All terrengbearbeiding for alpint og langrenn er teke ut av planen, inkludert snøproduksjonsanlegg
- Redusert omfang av opprusting stiar og utsiktspunkt
- Permanent veg frå mellomstasjon til Rundehornet (1850m) blir erstatta av vesentleg kortare (1090m), midlertidig anleggsveg



Figur 59 viser med svart skravur kva areal i fjellområdet som er teke ut av planområdet etter 1. gangs høyring. Totalt planområde vart redusert frå 1768 til 1308 daa.

Skissa under er ein enkel illustrasjon av kva areal revidert reguleringsplanområde utgjer av det totale arealet på Sulafjellet. Grensa er sett i høgde med fjellplatået og utmarksgrensene. Øvre del av reguleringsplanområdet dekker 720 daa av totalt 17286 daa (4,2%).



Figur 60, Areal planområde i høve areal Sulafjellet

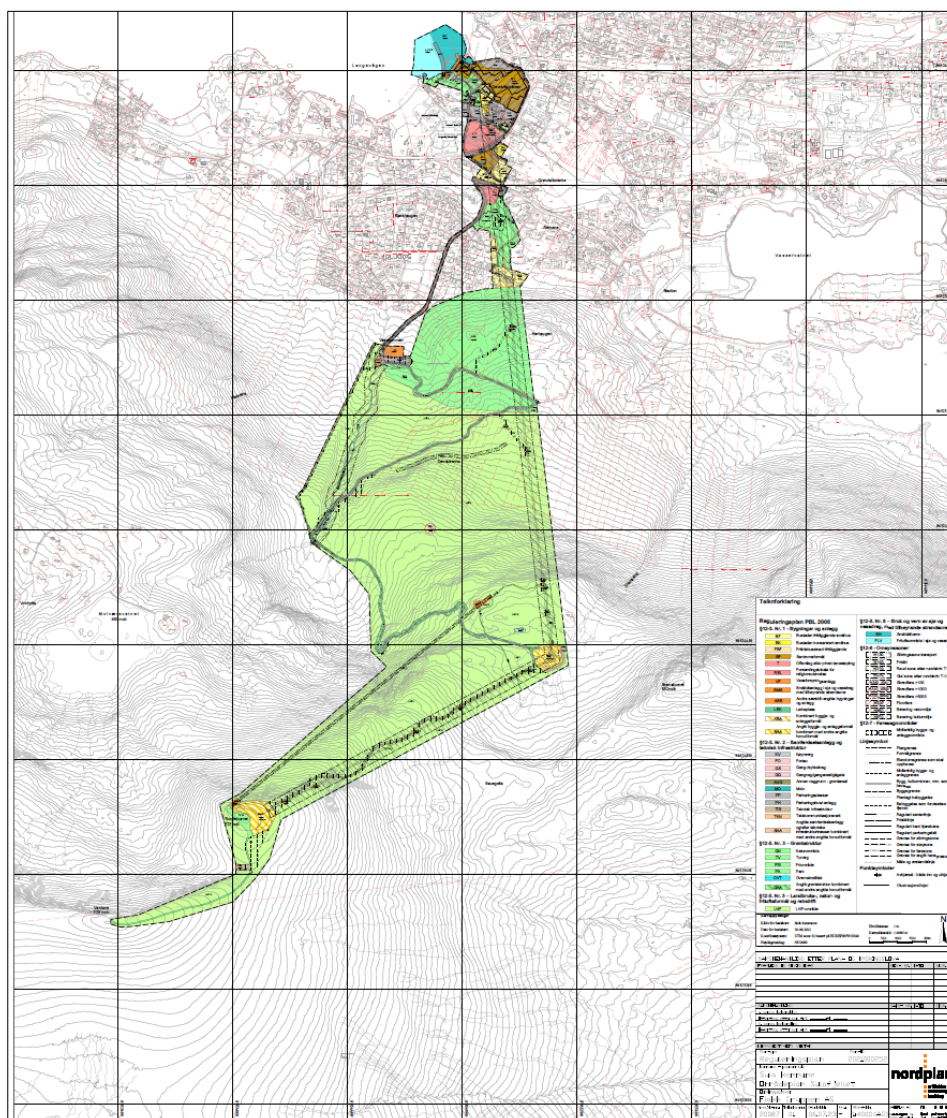
6.1.1. Endringar i forhold til framlegg til områdeplan for Langevåg sentrum

Hovedløyisingar i framlegg til områdeplan for Langevåg sentrum er i stor grad vidareført i plankart og føresegner for områdeplan for Sulafjellet. Ut over at områdeplanen for Sulafjellet er meir detaljert i området ved Devoldfabrikken, er der også nokre avvik frå framlegget til sentrumsplan. Hovedendringa er sjølvsagt at område BAA1 er opna for bunnstasjon for gondolbane. Områdeplan for Langevåg sentrum er no godkjent, dersom områdeplan for Sulafjellet blir godkjent i ettertid, vil sist godkjent plan gjelde.

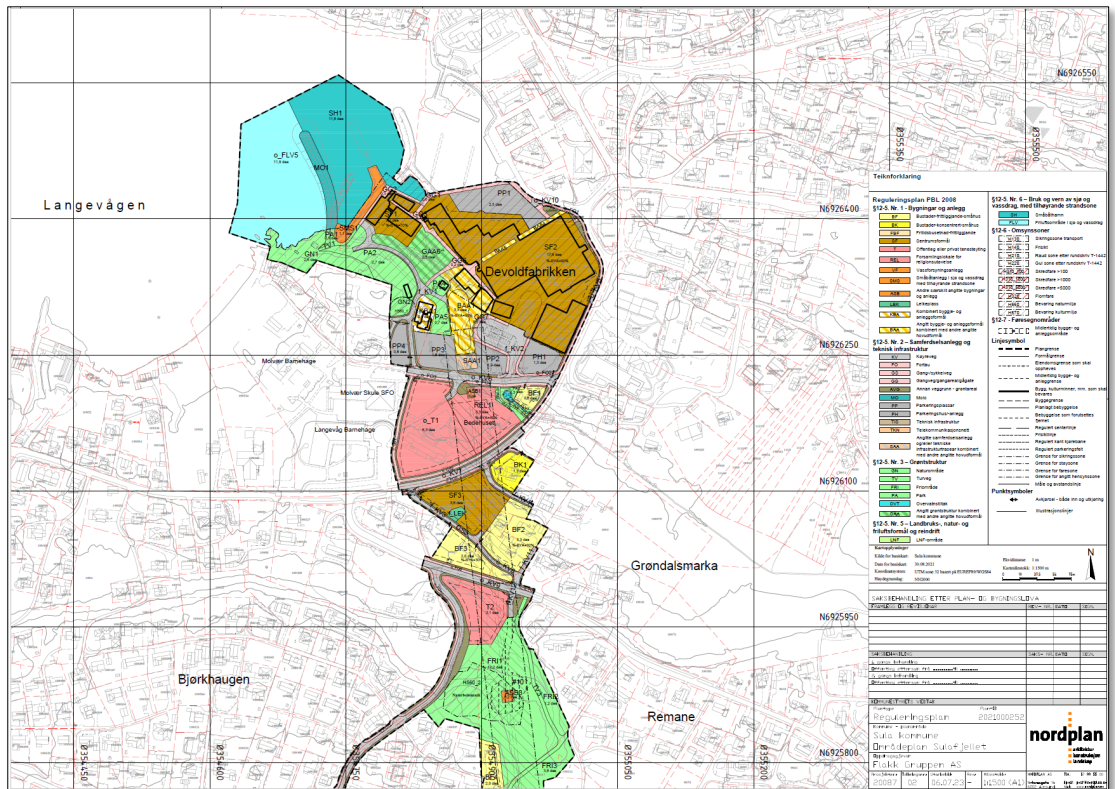
6.2. Planlagt arealbruk

6.2.1. Reguleringsplankart

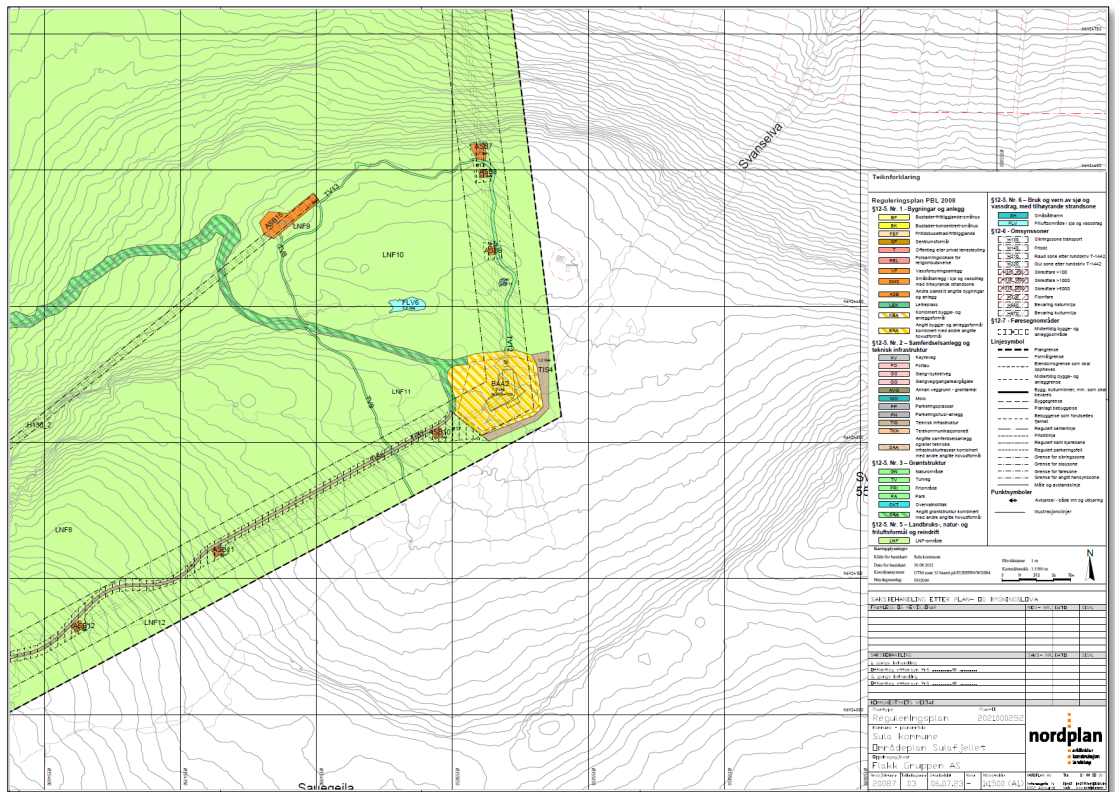
Plankarta består av heile planområdet i målestokk 1:4000. Tre delområde har utsnitt i målestokk 1:1500: delplan sentrum, delplan mellomstasjon og delplan Rundehornet. Gondolbanetrasé i vertikalnivå 3 (over bakken) har eige plankart i målestokk 1:4000. Karta er vist under i redusert målestokk, her utan skravur for faresoner.



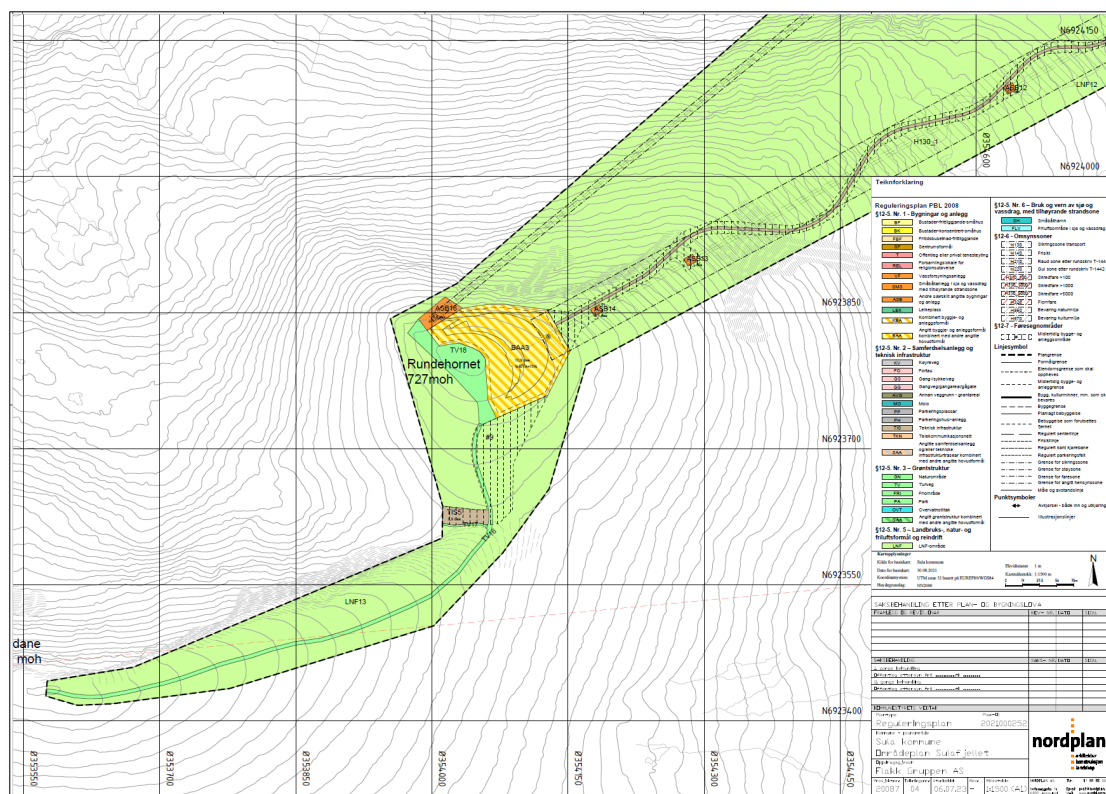
Figur 61a, heile planområdet.



Figur 62, Delplan sentrum



Figur 63, Delplan mellomstasjon



Figur 64, Delplan Rundehornet

6.3. Reguleringsformål

Arealet er fordelt på dei ulike reguleringsføremåla slik tabellane nedanfor viser.

6.3.1. Planformål med arealfordeling

Reguleringsføremål	SOSI-kode	Plannemning	Areal totalt
§12-5 nr. 1 – Bygningar og anlegg			
Bustader – frittliggjande småhus	1111	BF	15,0 daa
Bustader – konsentrert småhus	1112	BK	1,3 daa
Fritidsbustader – frittliggjande	1121	FBF	1,0 daa
Sentrumsformål	1130	SF	23,4 daa
Offentleg eller privat tenesteyting	1160	T	9,4 daa
Forsamlingslokale for religionsutøving	1164	REL	3,3 daa
Vassforsyningsanlegg	1541	VF	3,0 daa
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone	1588	SMS	1,1 daa
Andre særskilt angjeve bygningar og anlegg	1590	ASB	3,4 daa
Leikeplass	1610	LEK	0,2 daa
Kombinert bygge- og anleggsformål: Bustad/Hotellverksemd/Kontor	1800	KBA	0,8 daa

Angjeve busetnad og anleggsformål kombinert med andre angitte hovudformål	1900	BAA	22 daa
Sum areal denne kategori:			83,8 daa
§12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Køyreveg	2011	KV	12,7 daa
Fortau	2012	FO	4,0 daa
Gang-/sykkelveg	2015	GS	0,9 daa
Gangveg/gangareal/gågate	2016	GG	2,3 daa
Annan veggrunn – grøntareal	2019	AVG	8,0 daa
Molo	2044	MO	1,3 daa
Parkeringsplassar	2082	PP	7,5 daa
Parkeringshus	2083	PH	1,3 daa
Teknisk infrastruktur	2101	TIS	8,7 daa
Telekommunikasjonsnett	2160	TKN	0,2 daa
Angjeve samferdselsanlegg kombinert med andre angjeve hovudformål:	2900	SAA	0,4 daa
Sum areal denne kategori:			47,3 daa
§12-5 nr. 3 – Grøntstruktur			
Naturområde	3020	GN	153,1 daa
Turveg	3031	TV	10,5 daa
Friområde	3040	FRI	17,2 daa
Park	3050	PA	4,2 daa
Overvassiltak	3100	OVT	0,1 daa
Angjeve grønstruktur kombinert med andre angjeve hovudformål: Turveg/Skiløype	3900	GAA	32,9 daa
Sum areal denne kategori			218,0 daa
§12-5 nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål			
LNFR-område	5100	LNf	931,3 daa
Sum areal denne kategori:			931,3 daa
§12-5 nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag			
Småbåthamn	6230	SH	11,6 daa
Friluftsområde i sjø og vassdrag	6710	FLV	15,5 daa
Sum areal denne kategori:			27,2 daa
SUM totalt alle kategoriar			1307,5 daa

Vertikalnivå 3 (over bakken)

Reguleringsføremål	SOSI-kode	Plannemning	Areal totalt
§12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Trasé for taubane	2023	TB	145,5 daa
Sum areal			145,5 daa

6.3.2. Faresoner

Faresoner		Areal (daa)
§12-6 - Omsynssoner		
H310 - Ras- og skredfare		636,1 daa
H320 - Flaumfare		19,2 daa
H390 - Ureina grunn		5,7 daa
Sum areal denne kategori:		661,0 daa

Skredfare (H310)

Det er sett inn faresone H310 for ras- og skredfare i store delar av fjellområdet.

Det er gjennomført ei skredfarevurdering for konstruksjonar og trasear innanfor planområdet. NVE sin rettleiar for vurdering av tryggleik mot skred i bratt terreng har blitt nytta som utgangspunkt i vurderinga. Faresoner med dimensjonerande skredtype sørpeskred og jordskred, er skissert høvesvis langs nedre delar av Molvørselva og i slakt terreng på nordvestsida av Svanshornet.

Flaumfare (H320), havnivåstigning og stormflo

Flaumfare, havnivåstigning og stormflo er markert i plankartet med omsynssone H320 etter dagens terreng. Det er stilt krav i føresegnene om byggetrygg høgde eller andre sikringstiltak som t.d. vasstette konstruksjonar, jf. aktuelle tryggleiksklasser TEK17.

Flaumsikring av Vassetelva. Kapasitet til kulvert under Devoldfabrikken skal aukast slik at den kan handtere 200- års flaum inkl. klimapåslag. Generelt også for andre kulvert og leidningsnett. Det er krav om OVA rammeplan.

Ureina grunn (H390)

Miljøteknisk grunnundersøking er gjennomført av Asplan Viak. Analyseresultat viser at det er potensiell urein grunn, og det er sett inn faresone H390 ved bunnstasjonen. I føresegnene § 5.4. er det stilt krav om dokumentasjon og oppryddingstiltak i områda BAA1, MO1 og SMS1 før igangsetjingsløyve for nye byggetiltak.

6.3.3. Omsynssoner

Omsynssoner		Areal (daa)
§12-6 - Omsynssoner		
H130 – Sikringssone transport		154,9 daa

H140 - Frisikt		0,0 daa
H210 – Raud sone etter rundskriv T-1442		1,6 daa
H220 - Gul sone etter rundskriv T-1442		12,1 daa
H560 – Bevaring naturmiljø		37 daa
H570 – Bevaring kulturmiljø		43,2 daa
Sum areal denne kategori:		248,8 daa

Sikringssone H130 – Transport

Sikringssone H130 set reglar for bygningar, konstruksjonar og skog under gondolbane traséen. Sjå føreseigner og ROS-analyse for detaljar.

Bevaring av naturmiljø (H560)

Sikringssone for naturbeitemark og hul eik er avsett.

Bevaring av kulturminne og kulturmiljø (H570)

Bygningar som skal bevarast er merka med juridiske linjer. Nye bygg skal tilpassast omkringliggende verneverdige bygningsmiljø. Tiltak innanfor omsynssona skal avklarast med kulturmyndigheitene.

Frisiktsone (H140)

Innanfor frisiktsone skal det vere fri sikt på minimum 0,5 m over tilgrensande vegar sitt køyrebanenivå. Busker, trær, gjerde eller andre konstruksjonar som kan hindre sikta er ikkje tillate. Kommunen kan krevje at sikthindrande vegetasjon og gjenstandar blir fjerna.

Enkeltstående tre, stolpar o.l. som ikkje er sikthindrande eller påkøyringsfarlege etter definisjon i N101 «Rekkverk og vegens sideområde», kan stå i frisiktsone. Parkeringsplassar kan ikkje etablerast i frisiktsone.

Støysoner, vegtrafikk (220)

I støysonene for gul sone skal alle tiltak tilfredsstille regelverk knytt til støy.

6.3.4. Føresegnområder

Føresegnområder		Areal (daa)
§12-7 - Føresegnområder		
91 – Anlegg- og riggområde		34,0 daa
Sum areal denne kategori:		34,0 daa

Anlegg- og riggområde

Mellombels rigg- og anleggsområde er areal som kan nyttast i samband med vegbygginga. Areal er merka #1-9.

På arealet kan det mellombels lagrast massar frå veganlegget og etablerast brakkerigg og lagerområde for anleggsmaskiner og driftsutstyr med plassering til minst mogleg ulempe for omkringliggjande område.

Etter avslutta anleggsperiode og seinast i løpet av sommaren etter ferdigstilling av veganlegget, skal alle rørte område setjast i stand og re-vegetering skal vere sett i verk. Det skal nyttast eksisterande vekstmassar som blir lagra i anleggsperioden. Mellombelse område skal tilbakeførast til det føremålet som er vist på plankartet eller til sin opphavslege tilstand.

6.4. Gjennomgang av aktuelle reguleringsføremål

For område som overlappar med framlegg til områdeplan for Langevåg sentrum, er formål og føresegnar vidareført så langt det passar. For Devoldfabrikken er områdeplanen for Sulafjellet meir detaljert enn sentrumsplanen.

I denne gjennomgangen blir forklart kva dei ulike formål opnar for. For detaljerte reglar om byggehøgde, utnyttingsgrad osv., sjå reguleringsføresegnene.

Bygningar og anlegg

6.4.1. BAA, ASB, SAA og TB, stasjonar, master og gondolbane

BAA1+SAA1 – Område for botnstasjon med tilhøyrande anlegg

I område BAA1 er det opna for ein kombinasjon av formål;

- Busetnad og anlegg - Botnstasjon for taubane
- Busetnad og anlegg - Forretning/kontor/tenesteyting
- Busetnad og anlegg - Lager
- Busetnad og anlegg - Servering
- Busetnad og anlegg - Energianlegg
- Busetnad og anlegg - Taubanetrasé og master for taubane
- Samferdsleanlegg - Trafikkareal (gangareal, parkering bil og sykkel)

Området er også opna for eventuell ny etablering av kraftverket ved Devoldfabrikken.

I område SAA1 er det opna for parkeringsplass på bakken, og garasje for gondolar under bakken, samt verkstad og lager

Stasjonsområdet har tilkomst for buss/bil via område KV2/GG7, frå sjøvegen og Devoldfabrikken via gangveg GG2/GG3, frå sentrum og Devoldfabrikken via gangveg BAA4/BAA5.

Gangvegen GG3 tek i vare den verneverdige «gata» internt på Devoldfabrikken.

Trygge grunnforhold må dokumenterast av geoteknikar, og det må takast omsyn til grunnvatn.

ASB – Område for gondolmaster og zip-line

Områda ASB1-ASB14 er avsett til master for gondolbane.

Høgde: dei fleste mastene er prosjektert i høgder mellom 14 og 20 meter over terreng, mellom anna dei 12 øvste mastene. Høgaste prosjekterte mast er 66 meter (mast 5 i område ASB3). Mastene skal utførast i stål med fundament i betong. Mastene skal ha eit enkelt, sirkulært tverrsnitt, ikkje fagverkskonstruksjonar. Diameter skal vere avtrappande ved aukande høgde, største prosjekterte diameter er 3,5m.

Områda ASB15 og ASB16 er avsett til endestasjonar for zip-line. I område ASB15 inngår også eksisterande hytte. Bygget kan etter avtale med grunneigar vidareførast til fritidsbruk, eller kan nyttast til formål med samanheng til drift av zipline.

Det skal gjerast minst mogleg inngrep i det naturlege terrenget. I område ASB16 er det høve til senking av terrenget dersom dette fører til lågare konstruksjonshøgde og mindre visuell påverknad i høve til toppen av Rundehornet.

TB - Taubane

Område TB er avsett til trase for taubane, og gjeld i vertikalnivå 3, over bakken.

BAA2 – Område for mellomstasjon med tilhørende anlegg

I område BAA2 er det opna for ein kombinasjon av formål;

- Bebyggelse og anlegg - Mellomstasjon for taubane
- Bebyggelse og anlegg - Forretning/kontor/tenesteyting
- Bebyggelse og anlegg - Servering
- Bebyggelse og anlegg - Taubanetrasé og master for taubane
- Samferdsleanlegg - Trafikkareal

Alle bygg skal utførast med høg kvalitet i estetikk og materialbruk. Bygg skal ha materialar med fargepalett som glir godt inn i terrenget, som cortenstål, naturstein og tilsvarande.

BAA3 – Område for toppstasjon med tilhørende anlegg

I område BAA3 er det opna for ein kombinasjon av formål;

- Busetnad og anlegg - Toppstasjon for taubane
- Busetnad og anlegg - Forretning/kontor/tenesteyting
- Busetnad og anlegg - Servering
- Busetnad og anlegg - Taubanetrasé og master for taubane
- Samferdsleanlegg - Trafikkareal

Bygget underordnar seg kollen på Rundehornet, med topp-punkt lågare enn fjelltoppen. Bygget er i to plan + takterrasse som er allment tilgjengeleg. Materialbruk skal ha fargepalett som glir godt inn i terrengfargane, som naturleg gråna trepanel, cortenstål og naturstein. Konstruksjonar vil i stor grad vere i massivtre.

6.4.2. Bustader – frittliggjande småhus (BF) og bustader – konsentrert småhus (BK)

I områda BF1 – BF5 kan det førast opp ein frittliggjande bustad med utleigedel og tilhørende garasje.

I område BK1 kan det førast opp horisontal- og/eller vertikaldelte konsentrerte bustader i rekke, føresegner er fastsett i sentrumsplanen.

6.4.3. Fritidsbustader – frittliggjande (FBF)

Område FBF1 er avsett til eksisterande hytte.

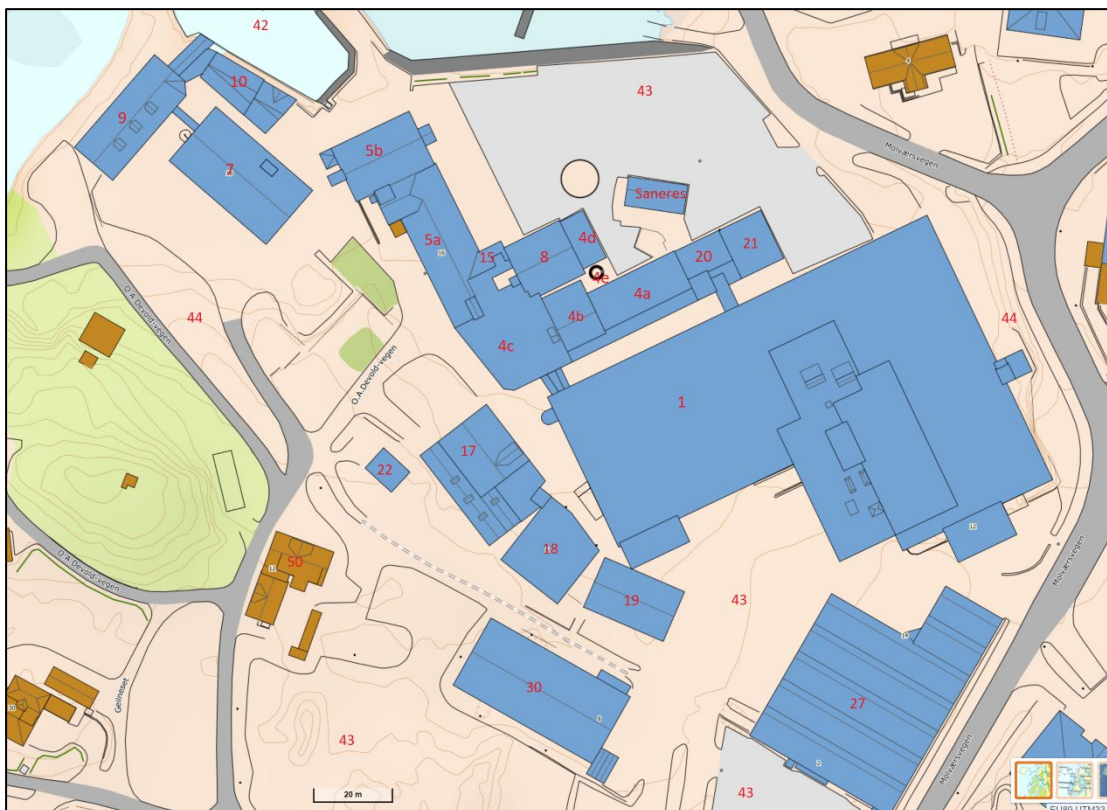
6.4.4. Sentrumsformål, herunder Devoldfabrikken (SF)

SF1 og SF2

Omfattar bebyggelsen på Devoldfabrikken. Bygga har ei intern nummerering som blir vist til m.a. i reguleringsføresegnene. Figuren under viser nummereringa. I områda SF1 og SF2 kan det etablerast forretning, offentleg/privat tenesteyting, bustader, kontor, hotell/overnatting, servering, handverks- og lagerverksemd, grøntareal og infrastruktur inkl. gangareal, kommunaltekniske anlegg, parkering, renovasjonspunkt.

Innanfor SF1 og SF2 kan det etablerast detaljhandel utan arealavgrensing.

Innanfor SF1 og SF2 skal det i etasje med inngang frå tilliggjande samferdselsanlegg etablerast forretning, tenesteyting eller publikumsretta verksemd. Eventuelt kan det etablerast bustader dersom andre vilkår for bustader er ivaretekne.



Figuren viser intern nummerering av bygg ved Devold-fabrikken

SF3

I område SF3 er det opna for sentrumsformål, i føresegnene er det vist til reglar for området som er fastsett i godkjent områderegeringsplan for Langevåg sentrum.

6.4.5. Offentleg eller privat tenesteyting (T)

I område T1 og T2 kan det etablerast offentleg eller privat tenesteyting. Barnehage, undervisning, brannstasjon, forsamlingslokale, kulturformidling, religionsutøving, klubbhus, administrasjon, kontor, institusjon, legesenter/helsestasjon, samt bustader med tenestebase knytt til offentleg tenesteyting kan inngå. Lista er ikkje uttømande. Bygningane kan innehalde eitt eller fleire av føremåla.

6.4.6. Forsamlingslokale for religionsutøving (REL)

Området er regulert til dagens funksjon.

6.4.7. Vassforsyningsanlegg (VF)

Område VF1 og VF2 er avsett til eksisterande vassforsyningsanlegg (Vasskummen). Det er ikkje planlagt endringar av anlegget her i samband med gondolprosjektet.

6.4.8. Telekommunikasjonsanlegg (TKN)

Område TKN er avsett til eksisterande telekommunikasjonsutstyr, mast + tilhøyrande bygg.

6.4.9. Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (SMS)

Småbåtanlegg med tilhøyrande kai, båtopptrekk og anna infrastruktur på land. Områda skal utformast med gode kvalitetar, jf. Formingsrettleiar for eit Levande Langevåg.

I område SMS1 blir det opna for etablering av ny kaifront/trebrygge med sittetrinn ned mot vassflata for opphald og rekreasjon. Dette både for besøkande på Devoldfabrikken/gondolbane, men også for allmenn tilgjenge. Kaifronten vil ligge i tilknytning til den framtidige fjordstien som vil kunne etablerast i område GG2 og vidare i område TV1. Reguleringsplanen legg dermed til rette for Fjordstien, som er lansert av Sula kommune som eit lokalt trivselstiltak.

6.4.10. Kombinert bygge- og anleggsformål (KBA)

Gjeld eksisterande bustadbygg ved Devoldfabrikken. Er opna for ein kombinasjon av formål:

- Bebyggelse og anlegg - Bustad
- Bebyggelse og anlegg – Fritids- og turistformål

Eksisterande bygg er verna.

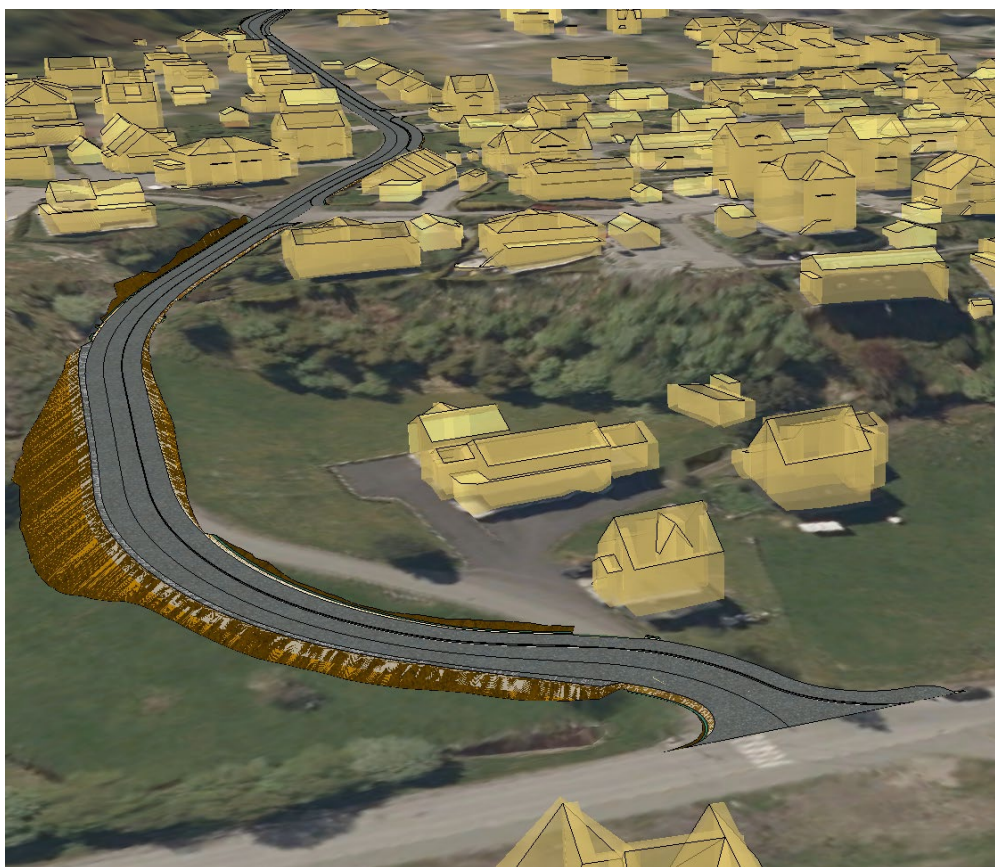
6.5. Samferdsel og teknisk infrastruktur

6.5.1. Køyreveggar og gangareal

Område KV1 – KV15 er avsett til køyreveggar. I revidert plan er også kommunal samleveg Molværsbrauta teken inn i planområdet, no regulert med køyrebane 4,5 meter og fortau 2,5 meter.

Offentlege vegar er merka o_KV, og skal opparbeidast med breidder som vist i plankartet, samt etter krav frå vegeigar.

Vegar merka f_KV er felles for angitte område, jamfør føresegnene.



I revidert planframlegg er Molværsbrauta regulert inn, med 4,5m køyrebane og 2,5m fortau. Formålet er primært å betre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

Fortau (FO)

Fortau merka o_FO skal vere offentlege fortau, og skal dimensjonerast og opparbeidast med linjeføring og breidder som vist i plankartet samt etter krav frå vegeigar. Fortaua er lagt inn med 3 meters breidde i plankartet med unntak av fortau langs Molværsbrauta (2,5m)

Fortau kan etter avtale med vegeigar også nyttast til trasé for infrastruktur under bakken.

Gang- og sykkelveg (GS)

Gang- og sykkelvegane som er merka o_GS skal vere offentlege gang- og sykkelveg, og skal dimensjonerast og opparbeidast med linjeføring og breidder som vist i plankartet samt etter krav frå vegeigar. O_GS1-4 er lagt inn med 3 meters breidde i plankartet.

Det har vore lagt vekt på å få til eit godt og samanhengande tilbod for mjuke trafikantar gjennom planområdet. Krav til universell utforming er lagt til grunn ved planlegging av løysingar for gåande og syklande.

Gangveg/gangareal/gågate (GG + BAA4-5)

Gangareala som er merka GG skal vere gangareal inne på Devoldfabrikken sine områder.

GG1 og GG2 er avsett til gangsamband mellom Molværsvegen og strandline/sjøfront.

GG2 skal sikre tilkomst vidare mot planlagt fjordsti i område TV1

GG3 ivaretek «Devoldgata» internt i det verneverdige fabrikk-miljøet

BAA4 og BAA5 sikrar ein gangakse mellom Devoldgata og det offentlege gangvegnettet nord for Devoldfabrikken. Formålet opnar også for delvis takoverbygg over gata.

GG6 sikrar gangtilkomst frå køyreveg KV1 og inn til Devoldgata

GG7 er avsett til tilkomst for gåande mellom offentlig vegnett i sør og botnstasjon for planlagt gondolbane i område BAA1.

6.5.2. Annan veggrunn – grøntareal (AVG)

Område for anna veggrunn - grøntareal kan nyttast til snøopplag, grøft, samt trase for teknisk infrastruktur (t.d. veglys), og skal tilsåast/vegeterast.

6.5.3. Molo (MO)

MO1 – regulert til molo: Opparbeidast etter nærare plan godkjend av Sula kommune.

Arealet er avsett til ombygging av eksisterande molo/etablering av ny molo. Formålet er å klargjere for båttransport av besøkande sjøvegen til Devoldfabrikken og gondolbana.

Byggast som plastra steinfylling i sjø. Helling på steinplastring skal vere 1:1,3.

6.5.4. Parkeringsplassar (PP)

Område PP1 er avsett til eksisterande parkeringsplass for Devoldfabrikken.

Område PP2 – PP4 er avsett til parkeringsplassar for Devoldfabrikken og gondolbane.

Opparbeiding av parkeringsplassane skal planleggast i samarbeid med landskapsarkitektar.

Område o_PP5 ved Vasskummen er avsett til offentlig parkeringsplass for tilkomst til turveg og stiar på Sulafjellet. Det er høve til å legge teknisk infrastruktur i bakken under parkeringsplassen.

6.5.5. Parkeringshus (PH)

Område PH1 blir i tillegg til dagens bruk som parkeringsplass opna for bygging av parkeringshus. Parkeringshuset skal ha flatt tak, og overkant gesims skal ikkje vere høgare enn gesimsen til Saksebygget (nabobygget i område SF2). Det skal vere ein minimumsavstand på 4

meter mellom parkeringshus og Saksebygget, slik at ganglina mellom gondolstasjon og bygg 17/18 blir forsterka.

Materialbruk på fasade skal harmonere med øvrig bebyggelse på Devoldfabrikken.

Parkering på tak kan tillatast.

6.5.6. Teknisk infrastruktur (TIS)

Områda er avsett til infrastrukturtiltak, primært under bakken.

TIS1: Trasé for eksisterande tilløpsrør (kraftverk) mellom Molværsvatnet og Devoldfabrikken. Det er høve til å oppruste eksisterande rørgate med nye rør. I tillegg er det høve til å legge rør for vatn og avløp i same trasé.

TIS4: Traséar for overvatn som blir ført rundt mellomstasjonsområdet og tilbake til opprinneleg trasé, primært i opne bekkar. Her kan også plasserast eventuelle kummar for vassforsyning.

TIS5: Areal for borevassbrønner og leidningstrasé for drikkevassforsyning for område BAA3 og BAA2.

6.6. Grøntstruktur

6.6.1. Naturområde (GN)

Områda GN1 – GN6 er avsett til naturområde - grøntstruktur. Areal skal fungere som rekreasjonsområde, grønne terrengskilje/ grøntdrag i landskapet.

Område GN1 og GN2 skal framstå som naturlike område utan anna opparbeiding enn ei opprydding i den naturlege/ etablerte vegetasjonen. I strandsona i område GN1 er det opna for vidareføring av «fjordsti» som forlenging av område TV1. Trasé og detaljerte føringar for denne må fastsetjast i eigen detaljplan godkjent av Sula kommune.

Område GN2 er avsett til naturområde kring eksisterande hul eik, jamfør omsynssone med føresegner i same område.

Områda GN3 – GN6 er avsett til naturområde i samsvar med overordna plan. Områda skal framstå og skjøttast som naturområde.

6.6.2. Turveg (TV)

I TV-områda kan det etablerast turveg open for allmenn ferdsel. Det er løyve til å etablere mindre konstruksjonar og andre liknande tiltak for å fremje området sitt føremål. Eksisterande vegetasjon skal ivaretakast, men opprydding og tynning vil vere tillate.

Turvegar i fjellområdet skal tilretteleggast på naturvenleg måte i samsvar med rettleiarane «Stiskulen» og M-1326 – Naturvenleg tilrettelegging for friluftsliv.

I utbygde område kan turstiar gå over konstruksjonar som brygger, bruer og andre område med fast dekke. Tursti langs sjø må byggast på ein slik måte at den kan stå under vatn ved stormflo og tåle bølgepåverknad.

6.6.3. Friområde (FRI)

Område FRI1 – FRI3 er i samsvar med overordna plan avsett til friområde, med funksjon som ei «grøn lunge» mellom bustadområda. Områda skal ha ein naturleg vegetasjon, men kan også opparbeidast med gangstiar, sitjeplassar og liknande parkmessige tiltak.

6.6.4. Park (PA)

Områda PA i området ved Devoldfabrikken er avsett til park. Dette skal primært vere grøne areal med parkmessig opparbeiding. Det er høve til å lyssetje areala. Ved utforming av areala skal det nyttast landskapsarkitekt.

Områda PA1, PA6 og PA7 skal framstå som naturlege grøntareal med beplanting.

Områda PA2, PA4 og PA5 kan i tillegg opparbeidast med plenar, gangstiar, sitjeplassar, m.v. Eksisterande, eldre byggverk i område PA2 og PA4 inngår i planen, og kan i samråd med kulturstyresmakter og Sula kommune restaurerast/gjenoppbyggast i samsvar med opprinneleg utforming.

6.6.5. Overvasstiltak (OVT)

I område OVT2 kan etablerast nytt inntak for Vassetelva, dimensjonert av fagkunnig instans. Kulvert/inntak skal dimensjonerast for 200-års flaum inkl. klimapåslag. Det skal leggjast vekt på god estetisk utforming og området kring kulverten skal framstå parkmessig. Området rundt inntaket kan hevast til det nivå som krevst gjennom dimensjonering av flaumsikring av Devoldfabrikken.

6.6.6. Ridesti, Vonløypa, driftsveg, GAA

Områda GAA er opna for kombinasjonar mellom grøntstruktur og anlegg .

Turveg/Skiløype/driftsveg (GAA)

Område GAA1 og GAA2 er opna for ein kombinasjon av formål:

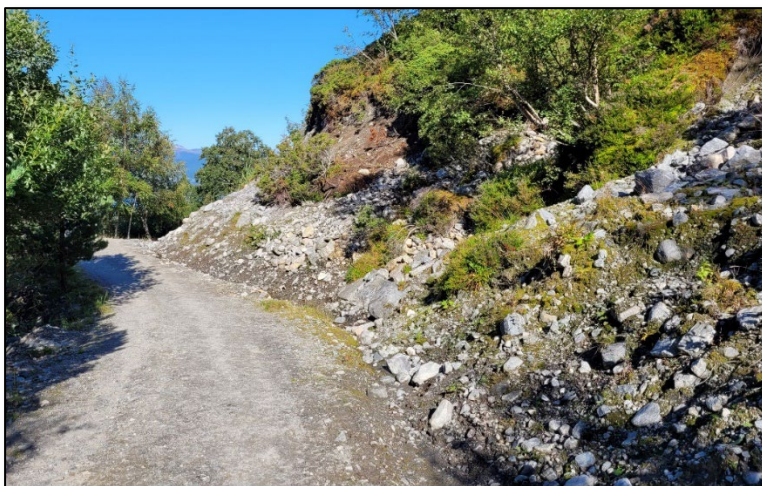
- Grøntstruktur-turveg
- Samferdsleanlegg – driftsveg
- Samferdsleanlegg- teknisk infrastruktur i bakken

GAA1 er i tillegg opna for å setje opp eit skjermande overbygg der sikringsområdet for gondolbane kryssar ridestien/Vonløypa. På desse to strekningane er det sett av areal til utviding av vegen, slik at det på eine sida av vegen kan setjast opp eit enkelt overbygg med tak som skjermar hestar mot å sjå gondolar over hovudet når dei kryssar gondoltraséen.

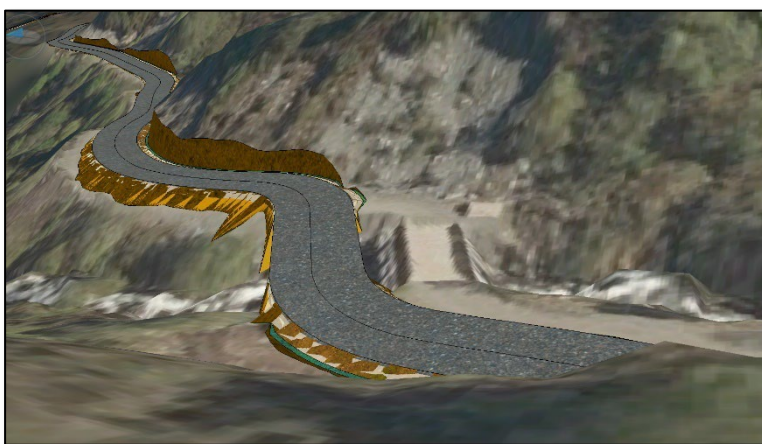
Overbygget skal ha saltak eller pult-tak som skjermar mot utsyn, men bør ha opne veggjar, gjerne i grindebygg-konstruksjon med tretak. Innvendig breidde slik at to hestar kan passere, maks 3 meter. Innvendig høgde for hest med ryttrar, mønehøgde maks 4,2 meter.

GAA1 gjeld opprusting av eksisterande turveg, Vonløypa. Både horisontal- og vertikalkurvatur skal hovudsak følgje eksisterande profil, det er høve til noko utjamning av stigning eller kurvatur. Det meste av eksisterande veg kan rustast opp utan større skjeringar og fyllingar. **Der utviding av eksisterande veg i område GAA1 kjem nærare myrområdet ved Gamlestølen (frå «Bukkane bruse-brua» og oppover), skal det nyttast terrengmur for å redusere skjering i eksisterande terreng, samt fiberduk bak mur. Det skal etablerast to stikkrenner for å betre naturleg tilsig til myra nedanfor TV7.** Innafor formålsgransene for GAA 1 og 2 skal både vegbane, grøfter, permanente fyllingar og skjeringar plasserast. Linjer for beregna skjering og fylling er vist på plankartet.

Langs «Vonløypa» nedanfor Gamlestølen, frå «Bukkane Bruse-brua» og om lag 200 meter nedover, er skråningane på oppsida av vegen lausmasse-skråningar til dels utan vegetasjon. Sjå døme på foto under. Ved utbetring av Vonløypa bør skråningsfoten sikrast med tørrmur i naturstein, for å unngå utglidingar t.d. ved store nedbørsmengder/ekstremver. Aktuell mur vil vere i høgde på 1-3,5 meters høgde. Planlegging av dette sikringstiltaket må gjerast i samråd med geoteknisk kompetanse.



*Foto frå «Vonløypa»
nedanfor «Bukkane
Bruse-brua»/
Gamlestølen – viser
lausmasseskråningar til
dels utan vegetasjon.
Skjeringsfot bør sikrast
med tørrmur i
naturstein.*



*Illustrasjon av
opprusting av veg frå
«Bukkane Bruse – brua»
og nedover. Ny bru på
nedsida av eksisterande,
som blir liggande som
før. Jordskråninga på
oppsida av vegen må
sikrast med tørrmur i
naturstein.*

GAA2 gjeld bygging av ny driftsveg/turveg frå Gamlestølen til mellomstasjonen.

6.7. Landbruks, natur og friluftsmål

6.7.1. LNF-område (LNF)

LNF-områda er avsett til ei vidareføring av noverande funksjon som friluftsområde, naturområde og stadbunden næring som beiting, jakt m.m.

6.8. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone

6.8.1. Friluftsområde i sjø og vassdrag (FLV)

Områda FLV1-FLV7 er avsett til friluftsområde i sjø og vassdrag. Det skal i desse områda ikkje gjerast tiltak som reduserer områda sine kvalitetar som rekreasjons-/natur- og friluftsområde. Område FLV5 i sjø er ope for allmenn ferdsel.

6.9. Plassering og utforming av tiltak

Byggehøgder er fastsett i føresegnene.

Utnyttingsgrad er fastsett i reguleringsføresegnene og vert utrekna etter TEK17.

Formingsrettleiar for Levande Langevåg skal vere retningsgjevande for utforming av bygningar og anlegg, samferdselsanlegg, grøntstruktur, samt overgang mellom landareal og sjøareal.

Alle tiltak innanfor planområdet skal gjennomførast med god estetisk og arkitektonisk utforming. Det skal leggjast vekt på god material- og fargebruk som er med på å gje området god arkitektonisk utforming. All planlegging og utbygging innanfor regulert område skal basere seg på prinsippet om universell utforming og tilgjenge for alle, jf. handbok V129 «Universell utforming av veger og gater». Byggverk for publikum skal vere universelt utforma slik det følgjer av føresegnar i forskrifta, jf. TEK 17.

6.10. Rekkefølgjekrav

Det er lagt inn fleire rekkefølgjekrav i reguleringsplanen (fleire detaljar i føresegnene):

- **Før igangsetjingsløyve for anleggsvegar, gondolmaster og mellom- og toppstasjon kan bli gitt, skal fortau langs Molværsbrauta vere etablert.**
- Før utfylling, mudring eller peling kan gjennomførast, skal det søkast til forureiningsmyndigheit om løyve til tiltak i sjø.
- Før tiltak kan settast i verk i eller nær eksisterande bratte skrentar og stup skal det dokumenterast at tryggleik er ivaretatt i samsvar med gjeldande regelverk knytt til fall frå skrent/stup og nedfall frå skrent/stup. Det same gjeld dersom tiltaket medfører terrengendringar som gir nye bratte skrentar/stup.
- Før igangsetjingsløyve for botnstasjon i område BAA1 blir gjeve, skal ny kulvert og inntak for Vassetelva vere etablert i samsvar med Norconsult sitt notat «52202446 Kapasitetsberekning for kulvert gjennom Langevåg»
- Før igangsetjingsløyve for nye tiltak i område BAA1, MO1 og SMS1 skal det ligge føre dokumentasjon av potensiell ureining i grunnen.
- I samband med søknad om løyve for bygg og anlegg skal det leggjast ved ein detaljert situasjonsplan i målestokk 1:500 for den del av planområdet som tiltaket omfattar.
- Før ferdigattest eller mellombels bruksløyve blir gitt for bueiningar skal krav i føresegnene §5.6 vere ivaretatt.
- Ny utbygging som aukar belastninga på kommunalt avløpsanlegg kan ikkje skje før avløpsanlegget oppfyller reinsekrava i forureiningsforskrifta.
- Før bruksløyve blir gitt for gondolbane til Rundehornet, skal tursti i område TV16 frå Rundehornet til Vardane vere opparbeidd i samsvar med plankart og føresegnar.

6.11. Løysingar for vatn og avlaup

Det er utarbeidd innleiande VA-rammeplan, AsplanViak revidert juli 2023. Viktigaste endring i revidert dokument er at alle anlegg på Gamlestølen er tekne ut av planen. Faren for ureining av Molværselva som følgje av VA-anlegg er dermed borte.

6.11.1. Vatn

Primærløysing er boring av fjellbrønner. Dersom det ikkje er eigna grunnvassressursar ved toppstasjon, blir det vurdert boring av fleire fjellbrønner ved mellomstasjon og pumping via vassleidning lagt i grøft langs tilkomstveg til toppstasjonen.

Sekundærløysing er tilkopling til kommunalt nett ved Vasskummen, med pumpeleidning.

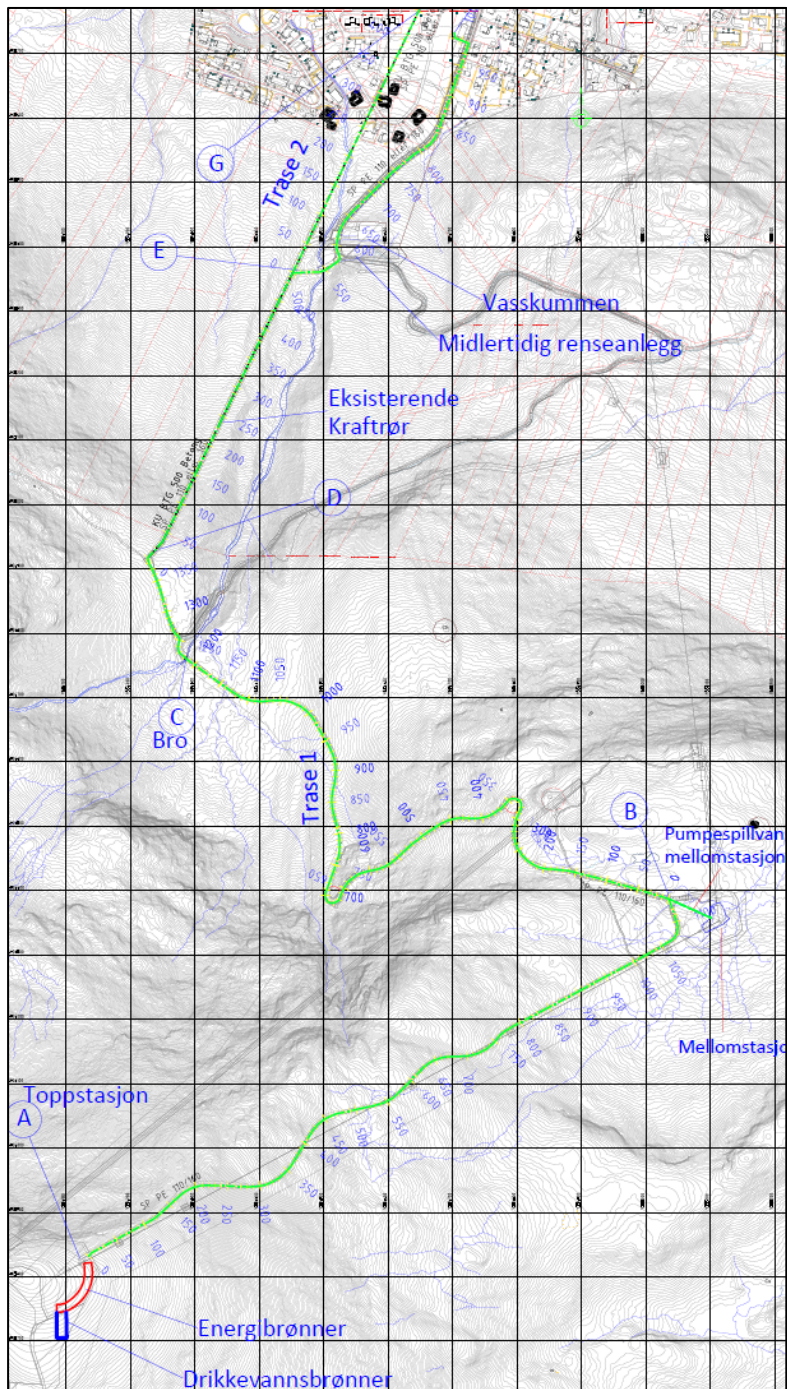
Det er ikkje planlagt noko bygg over grunnvassbrønner.

6.11.2. Avlaup/ reinseanlegg

Det er 2 alternative løysingar for handtering av avløpsvatn frå Sula Gondol:

Alt 1: «Det er innhenta forslag til løysning for et midlertidig biologisk kjemisk renseanlegg type Biovac el. tilsv. med separat mottakstank og slamlager etablert ved Vasskummen. Utslipp fra renseanlegget føres direkte til kommunal spillvannsledning.»

Alt 2: «Utslipp av spillvann direkte til kommunal spillvannsledning: Dersom en får dispensasjon til å koble spillvannet direkte til kommunens kommunal spillvannsnett vil event midlertid renseanlegg utgå. Dispensasjon vurderes av offentlige myndigheter i påvente av kommunens utbygging av nytt renseanlegg og overføringsledninger. Spillvann fra vannforbruk på toppstasjonen og mellomstasjonen skal kobles til det offentlige spillvannsnettet uten renseløsning.»



Illustrasjon av (alternative) traséar i VA-anlegg i rammeplan. Revidert løysing juli 2023. (Asplan Viak)

7. Konsekvensutgreiing

Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941 «Konsekvensutredninger for klima og miljø» er lagt til grunn for konsekvensutgreiinga. Denne har utgangspunkt i “Forskrift om konsekvensutgreiingar” av 21.06.2017.

Det er nytta rettleiar som galdt på utgreiingstidspunktet. Revidert utgåve blei publisert 04.09.23, og statsforvaltar har opplyst at den tredde i kraft 21.09.23. Kommunen vedtok å legge planen ut til 2. gongs høyring 29.08.23.

Tiltaka i områdeplanen skal vurderast opp mot eit 0-alternativ som er ei skildring av den framtidige utviklinga for området dersom områdeplanen ikkje vert gjennomført. 0-alternativet er ein målestokk for vurderinga av planen sine forventa konsekvensar med dagens situasjon og gjeldande kommuneplan og vedteke reguleringsplanar sine rammer. Aktuelle avbøtande tiltak og/eller trong for oppfølgjande undersøkingar vert gjort greie for i dei enkelte tema og i samanstilling av konsekvens. På grunnlag av det som er kome fram i KU har tiltakshavar kome med ei tilråding for korleis ei mogeleg utbygging kan skje.

Dei ikkje prissette konsekvensane er inndelt i desse fagtema:

- Naturmangfald og natur-/jordressursar
- Naturmangfald, fugl
- Kulturminne og -miljø
- Friluftsliv
- Landskap

Det vert nytta ein 7-delt skala for å angi konsekvensgrad: Stor/svært stor positiv konsekvens, positiv konsekvens, ubetydeleg konsekvens, noko negativ konsekvens, middels negativ konsekvens, stor/svært stor negativ konsekvens.

Dei prissette konsekvensane (ringverknader):

- Samfunnskonsekvensar

Konsekvensar for andre tema:

- Skredfare/områdestabilitet/vind
- Flaumfare/overflatevatn
- Folkehelse
- Ureining/støy
- Infrastruktur
- Born og unges interesser
- (Anleggsperiode)

7.1. 0-alternativet

Naturmangfald og jordressursar

Det kan i 0-alternativ forventast utbygging i nedre del av planområdet. I fjellet/øvre del er det mindre sannsynleg med stor utbygging, ut over planar om nye hyttefelt som allereie er under utarbeiding. Også hyttefelt bidrar til større ferdsle og slitasje på naturen, men i mindre grad

enn ved etablering av gondolbane til fjellet. På lang sikt vil området bli påverka av klimaendringar med meir nedbør og lengre vekstsesong.

Fugl

Det er sett ein samanlikningstilstand på 5 år fram i tid. Av andre planer med relevans, er noko fortetting av hytteområdet ved Molværsvatnet. Om tiltaket ikkje skulle bli realisert, vil delområda oppnå liten eller ingen endring mtp. fuglesamfunnet. Ei lita endringa kan ev. tenkast med venta klimaendringar med stadig meir nedbør og lengre vekstsesong.

Friluftsliv

I nordleg del av influensområdet (Langevåg) kan ein forvente utbyggingstiltak dei neste åra. For hyttefeltet ved Molværsvatnet er det regulert ei fortetting av eksisterande hyttefelt med 20 fritidsbustader. For øvrig areal innanfor influensområdet er det mindre sannsynleg at det vil kome tiltak som vil føre til tekniske inngrep, større arealbeslag eller stor auke i ferdsle.

Sentrumsutvikling

Ein tung argumentasjon for etablering av gondolbane er auka kundegrunnlag for sentrum generelt og Devoldfabrikken. I eit 0-alternativ vil investeringsplanane for Devoldfabrikken bli vesentleg redusert, det vil vere større sjanse for stagnasjon av næringsutvikling i Langevåg sentrum.

7.2. Alternativsvurderingar

Det er gjort ei avgrensa alternativsvurdering for gondolbanetrasé, samt vurdering av fleire alternativ for anleggsveg/driftsveg til gondolbana.

7.2.1. Alternativsvurdering gondolbane

Plassering av bunnstasjon

For tiltakshavar er startlokasjon for gondolbana på Devoldfabrikken sitt område ein viktig premiss for planarbeidet, fordi eit grunnleggande delmål for tiltaket er å styrke næringsgrunnlaget for Langevåg sentrum og Devoldfabrikken. Skape positiv effekt av eit større kundegrunnlag.

På sørsida av bygningsmassen til Devoldfabrikken er det i dag eit parkerings-/trafikkareal som er lite utnytta, noko som også er påpeika i Norconsult AS si parkerings-analyse knytt til områdereguleringsplan for Langevåg sentrum:

«Dei aller fleste område har middels til lavt parkeringsbelegg. Dette gir eit handlingsrom for vidare planarbeid og det kan vere rom for at parkeringsområde vert omdisponert og får høgare utnytting i form av tilbygg og/eller nybygg.»

Nordplan AS si parkeringsanalyse for områdeplan for Sulafjellet stadfestar at dette området har kapasitet både til ny utbygging og parkering.



*Figur 65
Området sør for
Devoldfabrikken har
kapasitet både til ny
utbygging og tilhøyrande
parkeringskrav.*

Ulike alternativ for
plassering av bunnstasjon
innafor området sør for

Devoldfabrikken har blitt testa og vurdert grundig, særleg med tanke på kva plassering som gir beste resultat i høve traséen sin nærleik til bustadeigedommar. Både alternativ A og B baserer seg på mellom-stasjon i dette området – på ulike stader.

I politisk drøfting av planprogrammet har det blitt sett fram ønskje om eit alternativ for bunnstasjon som ikkje startar ved Devoldfabrikken, men nærare fjellfoten, mellom Vassetvatnet og Grøndalsmarka. Dette alternativet er ikkje aktuelt for tiltakshavar å realisere, men vi har teikna opp ei slik løysing i to variantar; med og utan mellomstasjon. Dette for å visualisere og omtale alternativet. Utgjer alternativ C.

Alternativ til toppstasjon

Frå det første utkast til trasé for gondolbane (alternativ A) vart Rundehornet valt som mål for gondolbana og plassering av toppstasjon. Tiltakshavar har bevisst unngått å velje den høgaste og mest besøkte toppen – Vardane – for toppstasjon.

I sin uttale til planarbeidet etter varsel om oppstart uttalar Statsforvaltaren i Møre og Romsdal at « Dersom ein skal ha stasjon på toppane på Sulafjellet, kan vi ikkje sjå at det vil vere realistisk å finne alternativ som ikkje vil ha dei same konfliktane.»

Det synest dermed som lite nyttig å vurdere andre lokasjonar for toppstasjon enn den tiltakshavar ser som den beste, og som kan kombinerast med aktuell bunnstasjon.



Figur 66, Rundehornet er valt for plassering av toppstasjon. Her sett frå Vardane

Alternative traséar

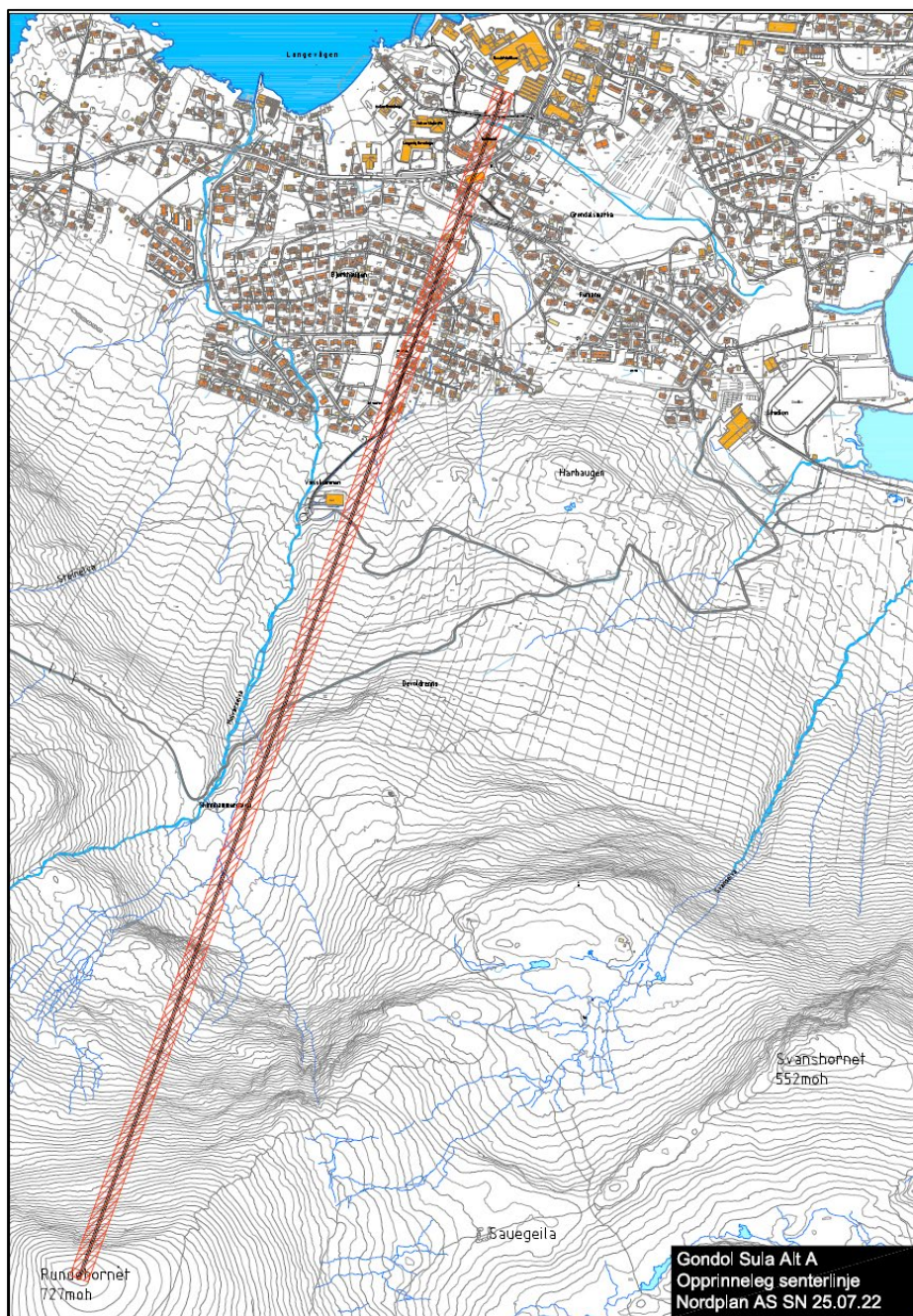
Startpunkt og endepunkt for gondolen er dermed langt på veg låst til Devoldfabrikken og Rundehornet. Dette er basis både for hovudalternativ A, som går i rett line mot Rundehornet, og hovudalternativ B, som går via mellomstasjon nord for Svanshornet.

Formålet med vinklinga i alternativ B er primært å finne ein trasé som har nærføring til vesentleg færre bustadeigedommar enn alternativ A. I tillegg **kunne** ein mellomstasjon på over 400 meters høgde **gi** mulegheit for eit alpintilbod mellom toppstasjon og mellomstasjon. **Alpinanlegg har ein seinare gått bort frå.** Innafor hovudalternativ B finst det variantar som i ulik grad påverkar tilhøvet til bebyggelsen i Langevåg. Nokre av desse er illustrert seinare i dette kapitlet.

Alternativ C, med startpunkt mellom Vassetvatnet og Grøndalsmarka er illustrert i to variantar, i rett line til Rundehornet og med mellomstasjon ved Svanshornet, tilsvarande alternativ B.

Alternativ A:

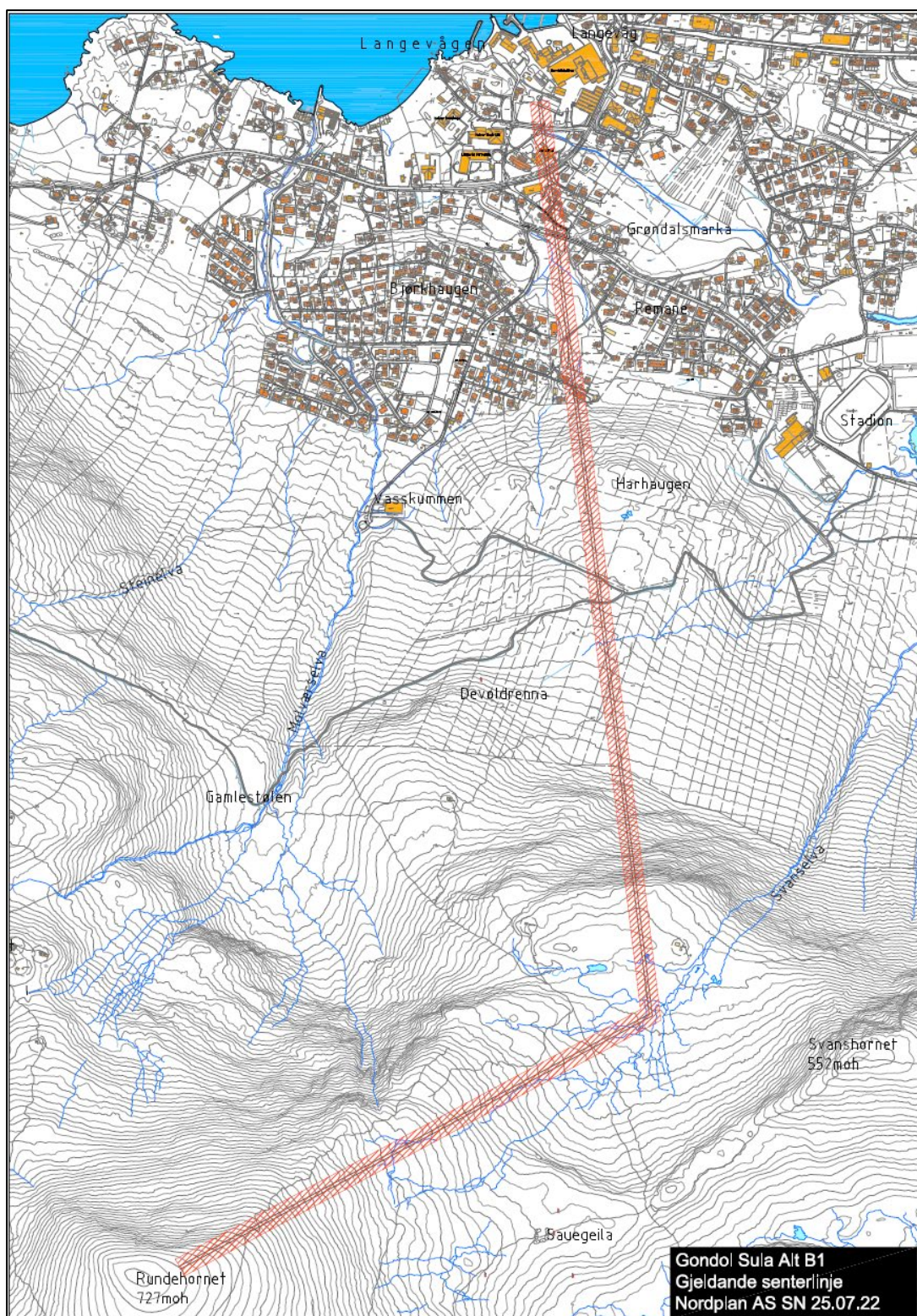
Tiltakar sitt opprinnelege alternativ til trasé, med startpunkt på Devoldfabrikken og direkte line til toppstasjon på Rundehornet. Dette var det første alternativet som vart lagt fram for politisk behandling i forkant av reguleringsplanarbeidet. Tiltakshavars si prioriterte løysing av funksjonelle, tekniske, driftsmessige og kostnadmessige årsaker.



Kartskissa viser trasé med 40 meter sikringssone for alternativ A

Alternativ B:

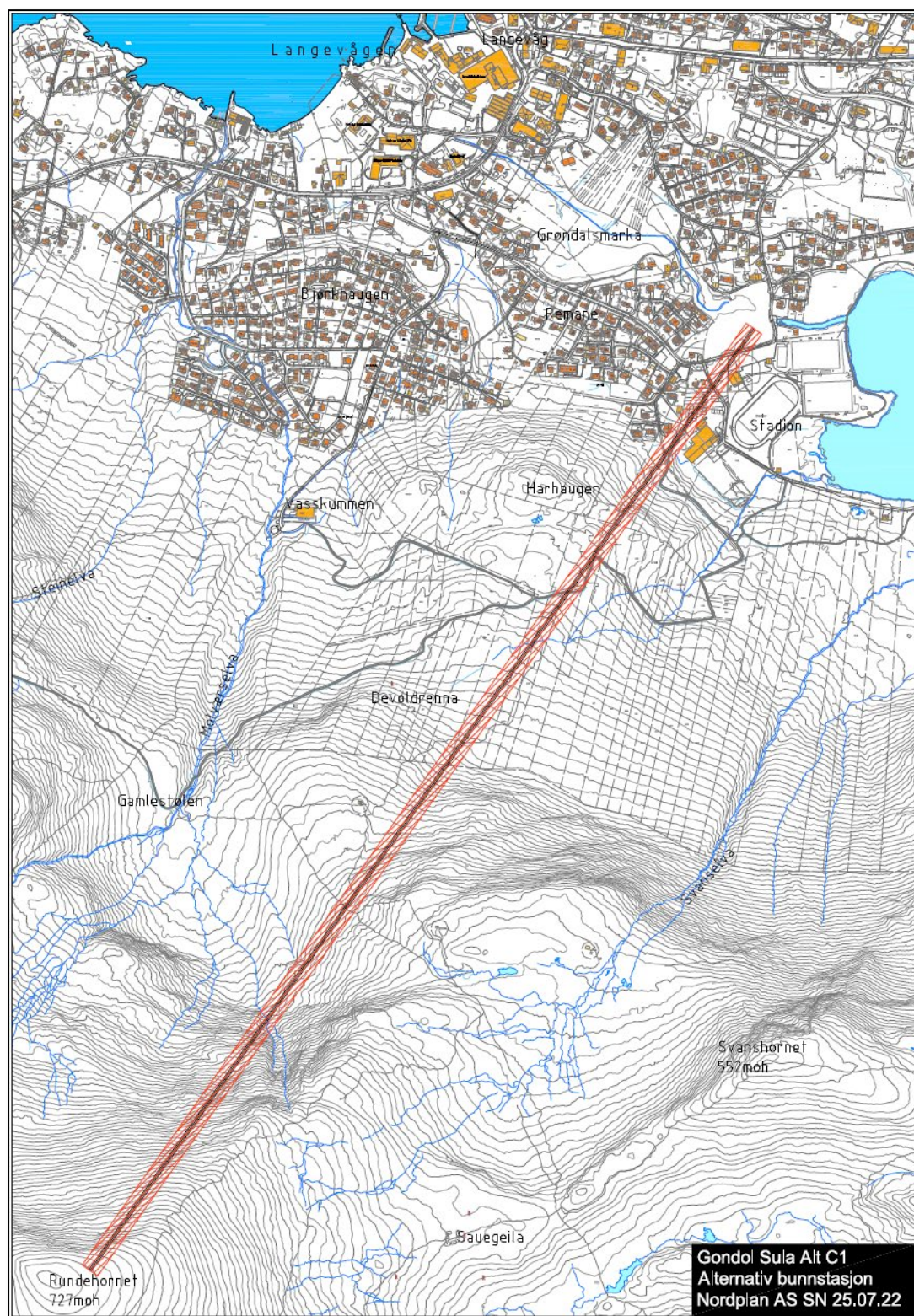
Startpunkt på Devoldfabrikken, mellomstasjon nord for Svanshornet og toppstasjon på Rundehornet. Traséen følger delvis det ubygde område mellom Remane og Harhaugen og råkar vesentleg færre bustadar enn i alternativet A.



Kartskissa viser trasé med 40 meter sikringssone for alternativ B

Alternativ C1:

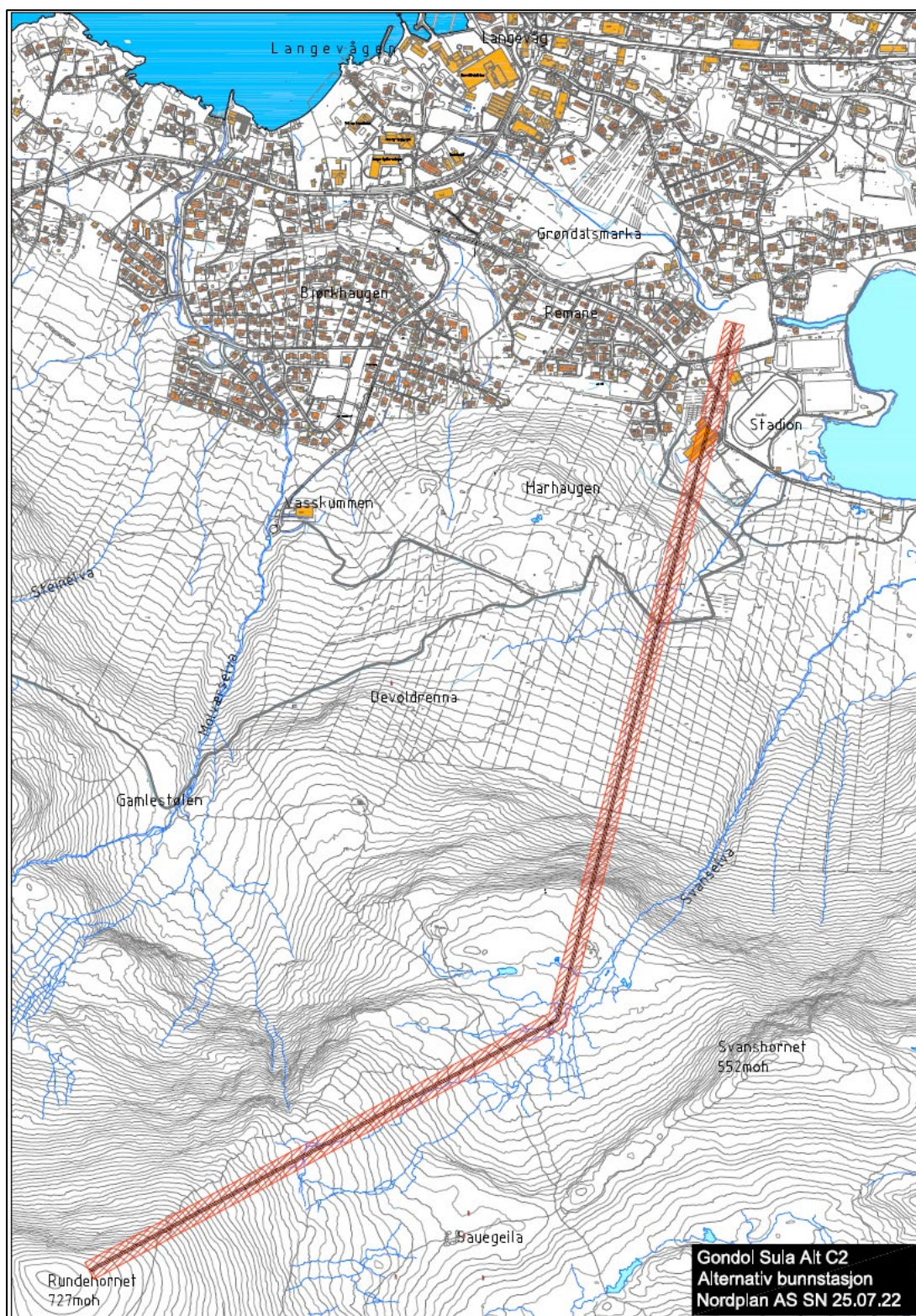
Startpunkt ved stadion, mellomstasjon ved Svanshornet og toppstasjon på Rundehornet



Kartskissa viser trasé med 40 meter sikringssone for alternativ C1

Alternativ C2

Startpunkt ved stadion og direkte linje til toppstasjon på Rundehornet



Kartskissa viser trasé med 40 meter sikringssone for alternativ C2

Samanstilling av dei ulike alternativa sin nærføring til bustader og andre bygningar

Tabellen under viser i kva grad dei ulike alternativa råkar bygningar under gondol og i sikringssone på 2x20 meter *).

Alternativ for Gondolbane	A	B1	B2	B3	C1	C2
	Opprinneleg	Regulert løysing	Bunnstasjon 20m mot aust	Linje optimalisert for bustader	Alternativ bunnstasjon direkte	Alternativ bunnstasjon - mellomstasj.
Bustader under gondolbane	3	1	4	0	0	0
Bustader kun i 40m restriksjonssone	15	6	5	7	1	0
Kun bustadtomt i 40m restriksjonssone	2	5	4	2	1	1
Omsorgsbustader under gondol	1	0	0	1	0	0
Omsorgsbustader kun i 40m restriksjonssone	1	1	0	0	0	0
Bedehuset under gondol	1	1	1	1	0	0
Bedehuset kun i restriksjonssone 40m	0	0	0	0	0	0
Forretningsbygg under gondol	1	0	0	0	0	0
Forretningsbygg kun i restriksjonssone 40m	0	1	0	1	1	1
Hestesenter/Stall under gondol	0	0	0	0	0	1
Hestesenter/Stall kun i restriksjonssone 40m	0	0	0	0	1	0

Figur 67, samanliknar ulike alternativ sin nærleik til bustader og andre bygningar

*) I alternativ B1 – gjeldande alternativ – er den regulerte sikringssona breiare enn 2x20 meter, for å ha nokre meter slingringsmonn i reguleringsplanen. Tala for alternativ B1 kjem difor noko mindre gunstig ut enn dei andre alternativa.

Ut frå tabellen kan vi sjå at for valt alternativ for gondoltrasé (B1) kjem 1 bustadhus + bedehuset under banetraséen, medan 7 bustadhus + 1 omsorgsbustad med tilhøyrande leikeplass+ 1 forretningsbygg kjem inn i 40 meters sikringssone.

Dette er ikkje ønskjeleg, men ei vesentleg betring frå opprinneleg alternativ A, der 3 bustadhus, 1 omsorgsbustad med tilhøyrande leikeplass, bedehuset og 1 forretningsbygg kom under banetrasé, medan 15 bustader og 1 omsorgsbustad med tilhøyrande leikeplass kom inn i sikringssone.

Utprøvde variantar av alternativ B utgjer ikkje ein vesentleg skilnad på nærføring til bygg.

Alternativ C1 og C2 kjem vesentleg betre ut i høve bana sin nærleik til bygg, særleg C1 som går i direkte line mot Rundehornet. Alternativ C har likevel nokre andre, vesentlege ulemper i høve alternativ A og B:

- Vil medføre inngrep i Vasset friluftspark inkludert meir uro for hesteaktivitet/stall. I tillegg til bunnstasjon må her etablerast eit stort areal til parkering.
- Alle besøkande (prognose: 150.000) må reise med bil/buss heilt fram til stadionområdet, noko som vil medføre vesentleg auka biltrafikk i bustadområde, enten det er eksisterande veg Remane som skal nyttast, eller ny veg gjennom Grøndalsmarka. Langs Remane ville rundt 25 bustader med fasade mot vegen få auka trafikkstøy. Tilsvarande tal for ny veg gjennom Grøndalsmarka vil vere rundt 12 bustader.
- Alternativet vil gje dårlegare effekt for styrking av besøkstal til Langevåg sentrum og Devoldfabrikken.

For natur- og friluftsområda på Sulafjellet vil alle alternativa ha nokså like ulemper og fordelar. Ein skilnad er at alternativa med mellomstasjon ved Svanshornet (B og C2) har mindre naturinngrep på austsida av Rundehornet, men også dårlegare høve til å skape eit alpintilbod samanlikna med alternativ A og C1.

7.2.2. Alternativsvurdering av anleggsveg/driftsveg

I planprosessen er det vurdert slik at det er behov for anleggsveg både fram til mellomstasjon og til toppstasjon og restaurant på Rundehornet. Behov for veg til mellomstasjonen er mellom anna grunna i at drivverk/motor med tilhøyrande trafo er tenkt plassert på mellomstasjonen. Reguleringsplanen opnar for dette. Det er ikkje aktuelt at vegen generelt skal vere open for motorisert ferdsle, men for naudsynt transport og ettersyn i anleggsperiode og driftsperiode.

Vegen bør ha grusdekke og ei breidde på 3,5 meter + noko breiddeutviding i knappe kurver.

Det er i planprosessen vurdert 3 hovudalternativ for anleggsveg/driftsveg. For eit av alternativa finst det to variantar.

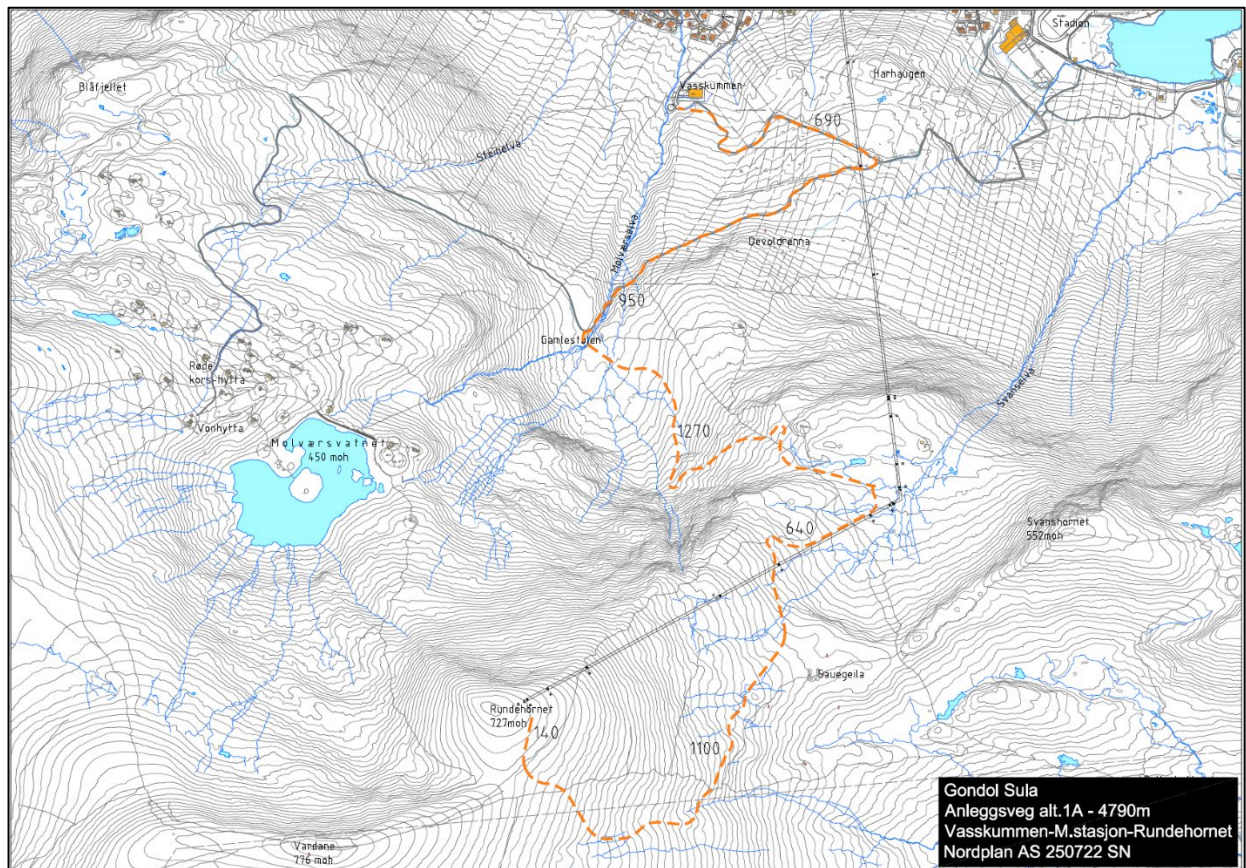


Opprusting av Vonløypa er aktuelt i fleire alternativ for anleggsveg/driftsveg

Vurderte alternativ er vist på kartskisser + faktaboks på dei neste sidene:

Alt. 1A: Vasskummen – Gamlestølen – Mellomstasjon – Rundehornet

Alternativet baserer seg på opprusting av Vonløypa frå Vasskummen til Gamlestølen, så ny veg opp Skinnhammerdalen via mellomstasjon til Rundehornet.

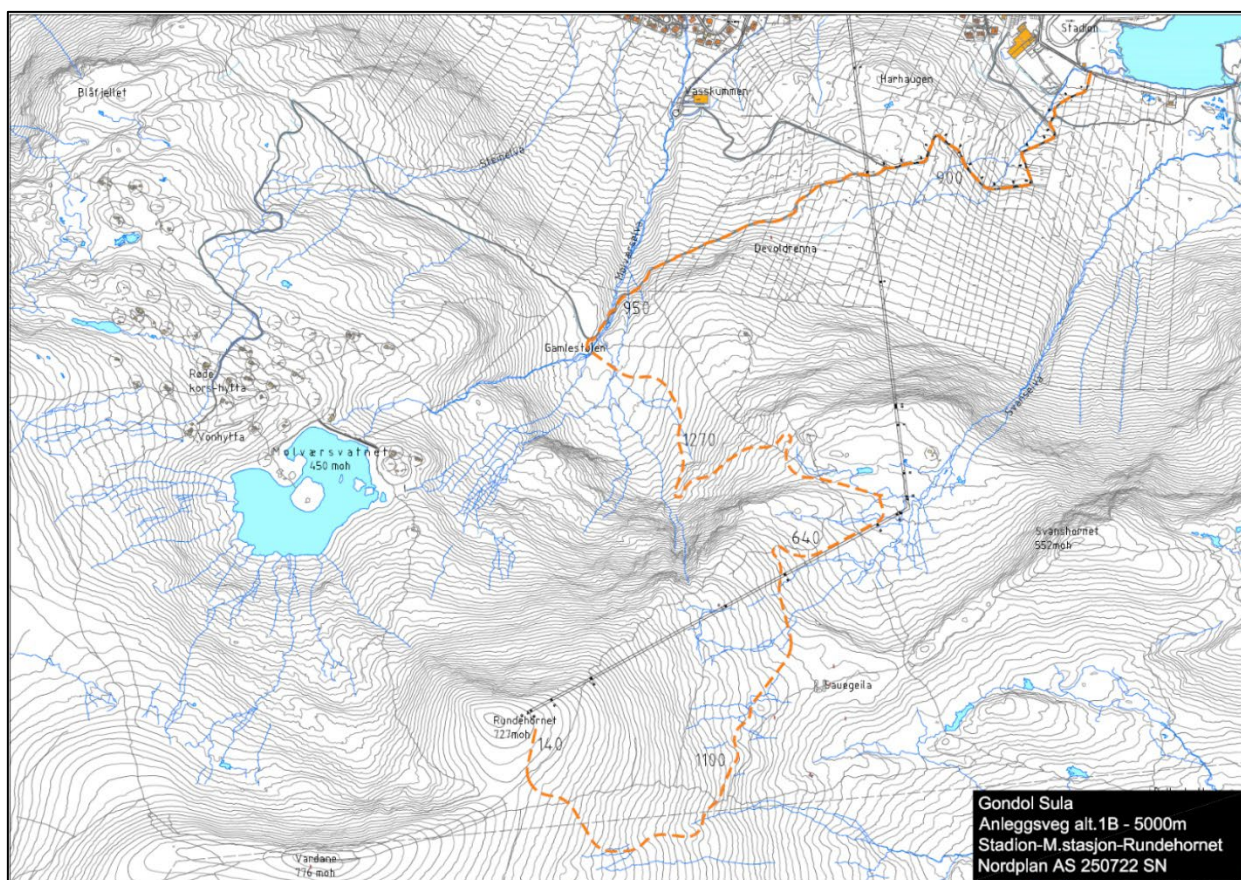


Lengder og fakta for alternativet er vist i boksen under.

Anleggs/driftsveg		Alternativ 1A				
		Vasskummen-M.stasjon-Rundehornet				
	Eining	Vasskummen - X Harhaugen	X Harhaugen - Gamlestølen	Gamlestølen - Mellomstasjon	Mellomstasjon - Rundehornet	SUM
Lengde opprusting	m	600	850			1450
Lengde ny veg	m	90	100	1270	1880	3340
Lengde totalt	m					4790
Bakkemur	m2		400	50		450
Bru	stk		1	1		2
Kulvert	stk			2	1	3
Stigning max	%	20,0 %	22,5 %	19,0 %	23,5 %	
Kan komb. med infrastruktur	m	690	950	1270	1800	4710

Alt. 1B: Stadion – Gamlestølen – Mellomstasjon – Rundehornet

Alternativet er identisk med alternativ 1A, bortsett frå at startpunkt er lagt til stadion. Baserer seg på opprusting av turveg til krysset ovanfor Harhaugen, så opprusting av Vonløypa vidare til Gamlestølen, så ny veg opp Skinnhammerdalen via mellomstasjon til Rundehornet.

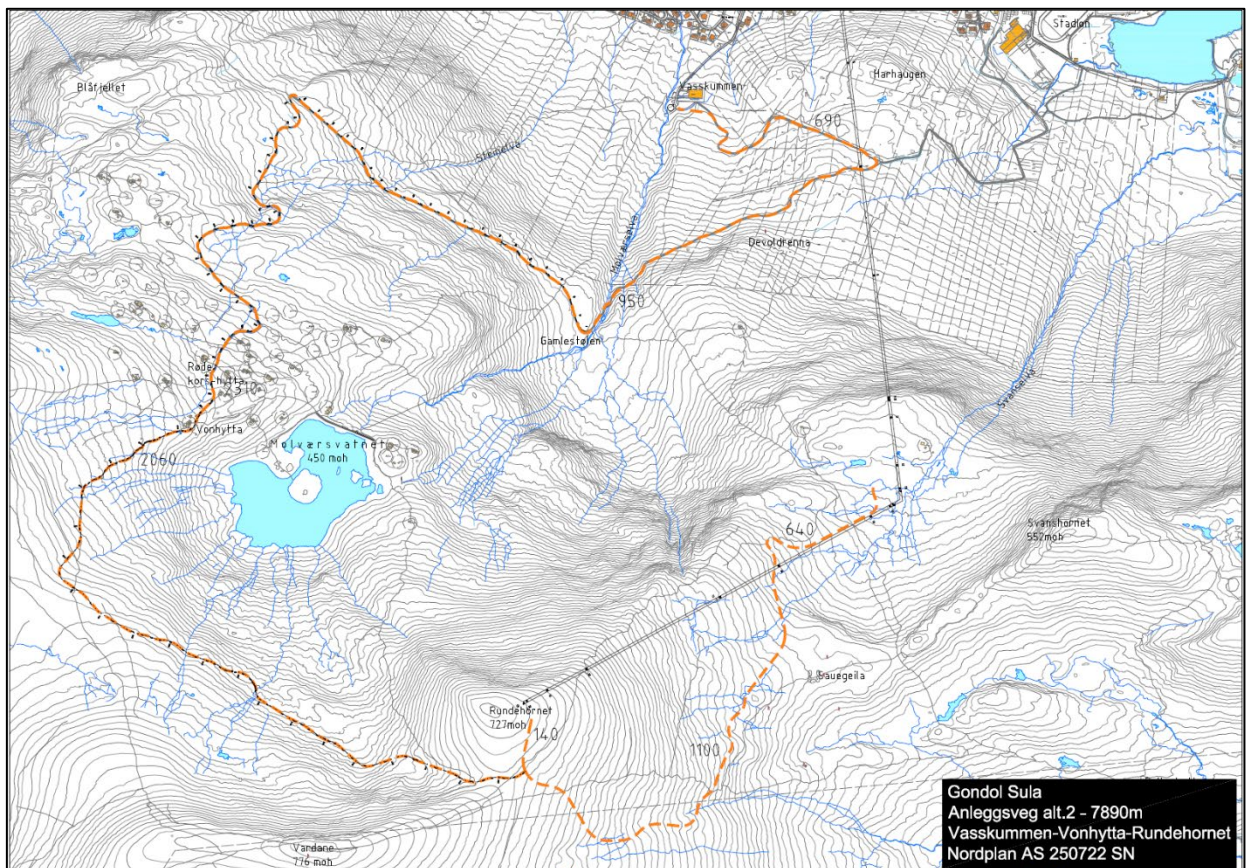


Lengder og fakta for alternativet er vist i boksen under.

Anleggs/driftsveg		Alternativ 1B				
		Stadion-M.stasjon-Rundehornet				
		Stadion - X Harhaugen	X Harhaugen - Gamlestølen	Gamlestølen - Mellomstasjon	Mellomstasjon - Rundehornet	
	Eining					SUM
Lengde opprusting	m	900	850			1750
Lengde ny veg	m		100	1270	1880	3250
Lengde totalt	m					5000
Bakke mur	m ²		400	50		450
Bru	stk		1	1		2
Kulvert	stk			2	1	3
Stigning max	%	23,5 %	22,5 %	19,0 %	23,5 %	
Kan komb. med infrastruktur	m	0	950	1270	1800	4020

Alt2: Vasskummen – Vonhytta – Rundehornet – Mellomstasjon

Alternativet baserer seg på opprusting av heile Vonløypa frå Vasskummen til Vonhytta. Ny veg derifrå til Rundehornet og vidare ned til mellomstasjonen.

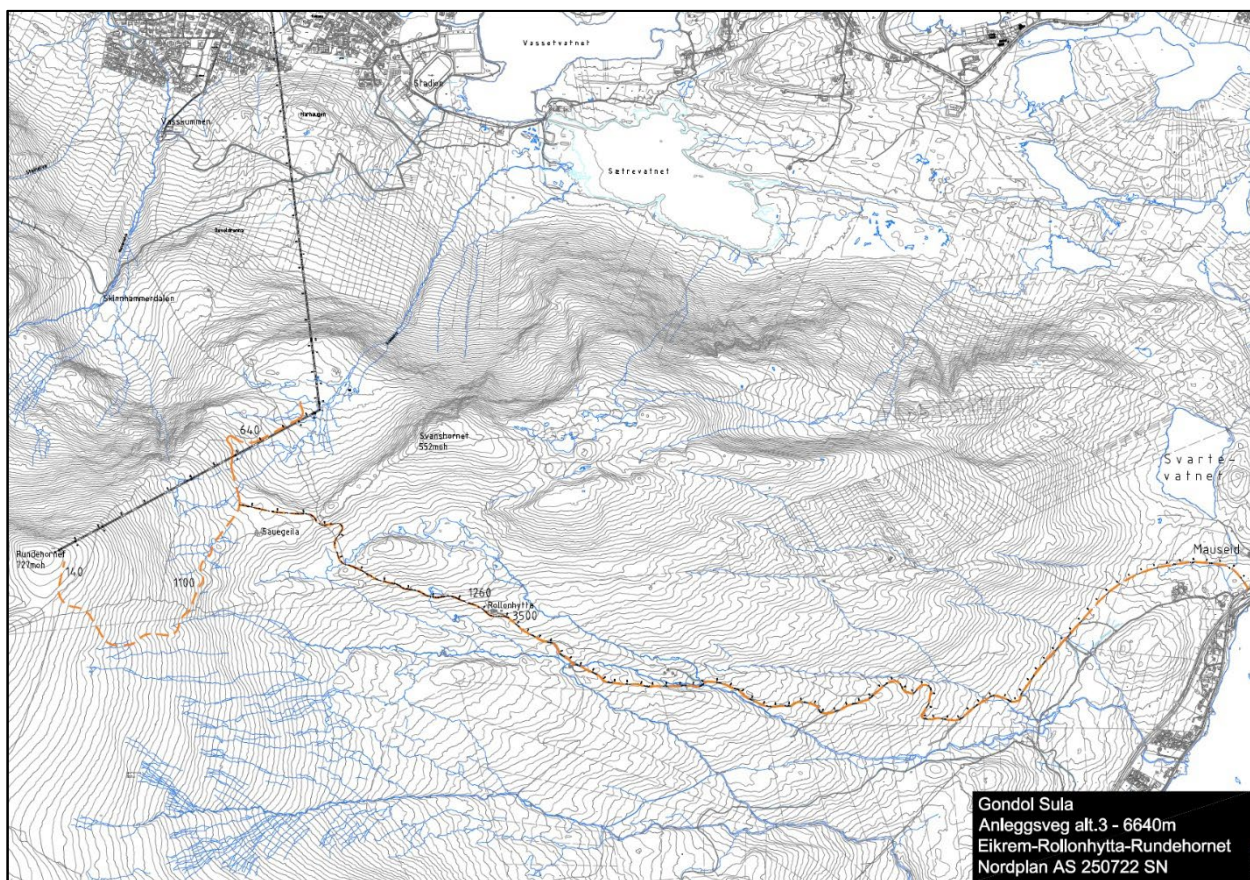


Lengder og fakta for alternativet er vist i boksen under.

Anleggs/driftsveg		Alternativ 2				
		Vasskummen-Vonhytta-Rundehornet				
		Vasskummen - Gamlestølen	Gamlestølen - Vonhytta	Vonhytta - Rundehornet	Rundehornet - Mellomstasjon	SUM
	Eining					
Lengde opprusting	m	1450	2310			3760
Lengde ny veg	m	190		2060	1880	4130
Lengde totalt	m					7890
Bakkemur	m2	400	50			450
Bru	stk	1				1
Kulvert	stk		3	2	1	6
Stigning max	%	22,5 %	26,5 %	24,0 %	23,5 %	
Kan komb. med infrastruktur	m	1640			1800	3440

Alt3: Eikrem – Rollonhytta – Sauageila – Rundehornet/Mellomstasjon

Alternativet baserer seg delvis på ny veg/opprusting av veg frå Eikrem til Rollonhytta. Ny veg langs eksisterande tursti frå Rollonhytta til Sauageila. Vegdele derfrå til Rundehornet og til mellomstasjon.



Lengder og fakta for alternativet er vist i boksen under.

Anleggs/driftsveg		Alternativ 3					
		Eikrem-Rollonhytta-Rundehornet					
		Eikremvegen - Storhaugen	Storhaugen - Rollonhytta	Rollonhytta - X Sauageila	X Sauageila - Rundehornet	X Sauageila - Mellomstasjon	
	Eining						SUM
Lengde opprusting	m		2730				2730
Lengde ny veg	m	770		1260	1240	640	3910
Lengde totalt	m						6640
Bakkemur	m2						0
Bru	stk		2				2
Kulvert	stk	1	1	1		1	4
Stigning max	%	10,0 %	22,0 %	23,5 %	23,5 %	20,5 %	
Kan komb. med infrastruktur	m	0	0	0	1240	560	1800

Vurdering av alternativ

Alternativ 1A er valt som løysing for anleggsveg/driftsveg av følgjande grunnar:

- Kortast vegstrekning totalt og minst fotavtrykk i terrenget
- Alternativet har størst potensiale for å kunne kombinerast med annan infrastruktur
- Lågast kostnadskalkyle
- Har fordel av å kunne kombinere riggplass ved Vasskummen med framtidig utviding av offentlig tilgjengeleg parkeringplass ved inngangen til Vonløypa.

Kommentarar til andre alternativ:

- Alternativ 1B er ganske likeverdig med 1A, men gir meir inngrep i Vasset idretts- og friluftspark, samt uro for stall/ridesti.
- Alternativ 2 via Vonløypa til Vonhytta kunne vere eit meir aktuelt alternativ dersom ein ikkje hadde behov for veg også til mellomstasjonen. Men blir no det desidert lengste alternativet. Strekninga Vonhytta – Rundehornet ligg eksponert til, inngrep her er utfordrande både for natur og estetikk. Skredfare på same strekning er meir utfordrande enn i andre alternativ.
Konflikt mellom anleggstrafikk og friluftsliv på Vonløypa er større enn i alternativ 1
- Alternativ 3 har stor total lengde, og ville ha større ulemper med nærføring til eksisterande stiar enn alternativ 1. Relativt liten andel av strekninga kan kombinerast med annan infrastruktur.

7.3. Utgreiingstema – ikkje prissette konsekvensar

7.3.1. Naturmangfald og natur-/jordressursar

Dette delkapittelet omfattar eit samandrag av utgreiingar gjort i vedlagt dokument: KU for Naturmangfald og naturressursar, Rådgivende Biologer AS, datert 02.09.2022.

I samband med revisjon av reguleringsplan etter 1. høyring har Rådgivende Biologer gjort ei ny vurdering av konsekvensane for naturmangfaldet, datert 30.06.2023. Dette kapittelet er oppdatert i samsvar med siste vurdering. Nytt notat er vedlagt planen. *Det er også utarbeida notat datert 23.01.24 av Biota Naturkompetanse som gjeld verknad på høgmyr ved Gamlestølen. Av rapporten går det fram at vasshushaldet i den sterkt trua atlantiske høgmyra kan sikrast gjennom reduserte skjeringsutslag og etablering av terrengmur, og etablering av to stikkrenner for å unngå at grøft langs Vonløypa leiår vekk vatnet frå myra.*

Det er utarbeida eigen fagrapport fugl, og denne er omtala i eige kapittel 7.3.2.

Utgreiingskrav

I samsvar med planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Naturmangfald»:

- *Områdereguleringsplanen skal vurderast opp mot Naturmangfaldslova. Prosjektet vil medføre ein auka bruk av fjellet og dermed risiko for meir slitasje på naturen.*
- *Tiltaket sin verknad for naturmangfaldet skal konsekvensutgreiast, her under kartlegge fugl i området. Vurdere kollisjonsfare og ev. anna verknad på funksjonsområde for fugl*
- *Konsekvensane for INON-området ved planlagd utbygging*
- *Konsekvensar for naturmiljø ved ev. utbygging i strandsona*
- *Verknad på marint biologisk mangfald/gytefelt for torsk ved ev. fylling i sjø.*

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Jordressursar»:

- Verknader for beiteområdet, ev. behov for fysisk eller elektronisk gjerdehald

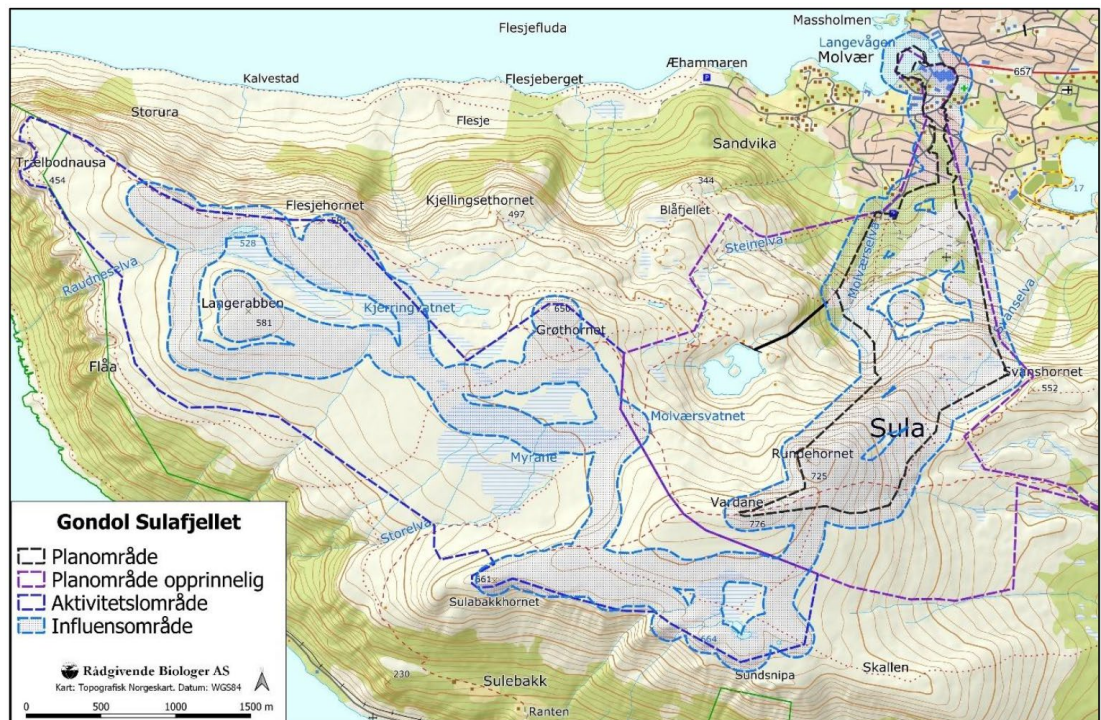
Metode

Botaniske feltundersøkingar vart gjennomført 17. og 18. august 2021. Naturtypekartlegginga er gjennomført etter Miljødirektoratets instruks, og raudliste- og framande artar registrert.

Konsekvensutgreiinga følgjer Miljødirektoratets rettleiar for M-1941.

Utgreiingsområdet

Utgreiingsområdet består av planområdet og influensområdet. Området der det er tenkt eit nett av skiløyper er med i tiltaksområdet, sjølv om det ikkje er tenkt vesentlege terrenginngrep. Til botaniske undersøkingar er også med arealet som omfattar planområdet ved varsel om oppstart. Influensområdet er området der ein forventar at verknader kan oppstå utanfor planområdet. Influensområdet er i tillegg lagt 100 meter frå fysisk inngrep, jf. NVE-rettleiar 6-2018.



Figur 68, Oversikt over plan og influensområdet, Rådgivende biologer

Naturtyper

Naturtypekartlegginga er kvalitetssikra og det er avgrensa fleire nye lokalitetar i samband med feltundersøkinga gjennomført i august 2021.

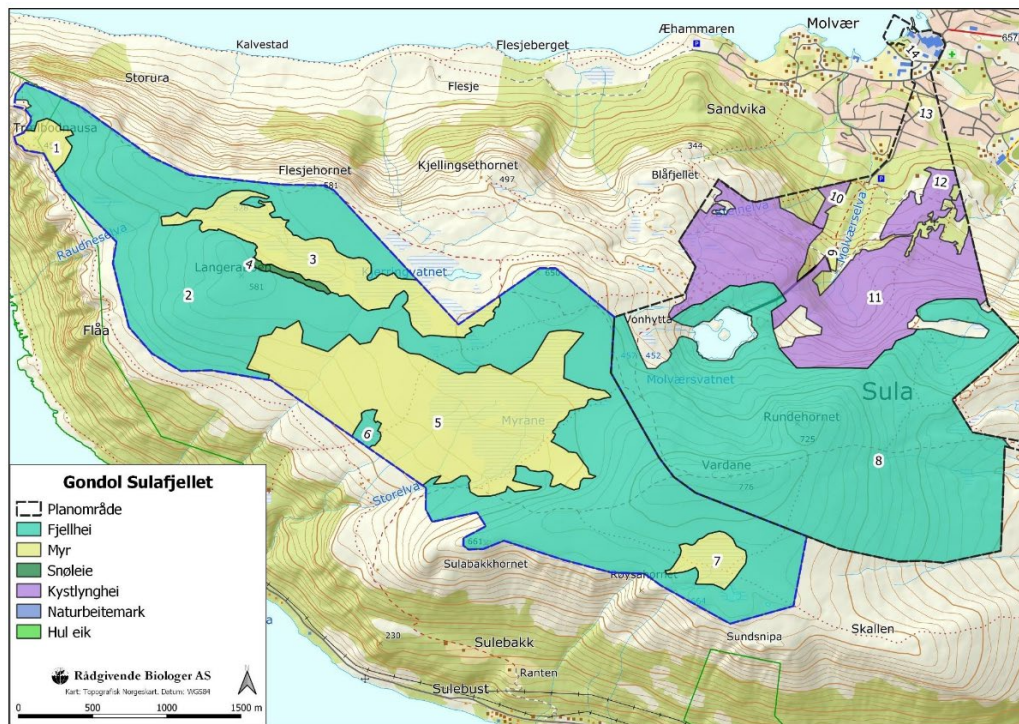
Samandrag frå rapporten til Rådgivende Biologer AS:

«Det ble registrert til sammen 14 naturtypelokaliteter (delområde 1-14), e hul eik, en naturbeitemark, tre områder med kystlynghei, tre områder med fattig fjellhei, fem myrområder av forskjellig type (atlantisk høymyr, øyblendingsmyr og terrengdekkende myr) og et kalkfattig snøleie. I tillegg er det registrert to naturtyper i og ved sjøen: Sand- og grusstrand og ålegraseng. Hule eiker er en naturtype med sentral økosystemfunksjon og en utvalgt

naturtype etter naturmangfoldloven, alle andre registrerte naturtyper har rødlistestatus nær truet (NT), sårbar (VU) eller sterkt true (EN). Kystlynghei er også en utvalgt naturtype.

To innsjøar har registrert forekomst av ørret, det er ellers ikke grunnlag for å avgrense økologiske funksjonsområder for arter, men naturområdene i influensområdet som ikke er påvirket av tekniske inngrep vurderes å ha noe verdi for arter samtidig som de har noe landskapsøkologisk funksjon (delområde 18)».

Av kartskissa nedanfor, henta frå rapporten til Rådgivende Biologer AS, finn ein oversikt over registrerte naturtypar innanfor dei ulike delområda. Myrområda er ikkje skilt etter myrtype i kartet, men dette går fram av den vedlagte rapporten, datert 02.09.22. I rapporten er også nærare skildra korleis og når tidlegare registreringar er gjennomført.



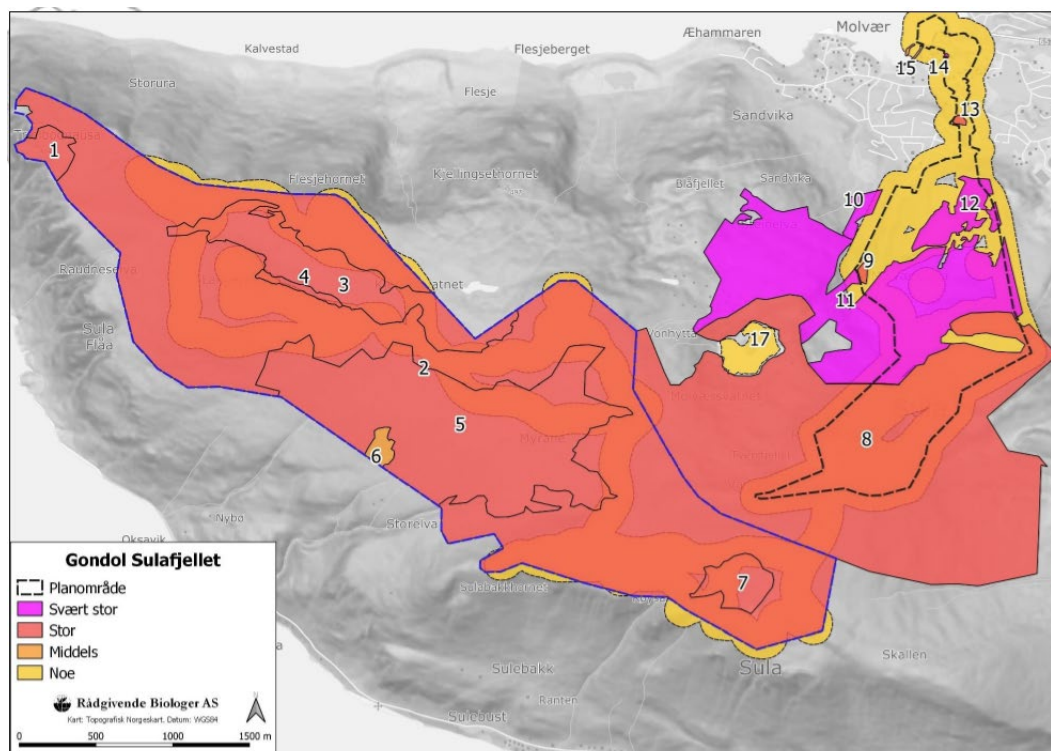
Figur 69, Oversikt over registrerte naturtypar i området. Myrområda er ikkje skilt etter myrtype. Nummereringa svarar til nummera på delområda. Rådgivande biologar

Verdivurdering

Tabellen viser registrerte naturtypar med raudlistestatus, kvalitet, storleik og verdi på dei ulike delområda.. Oversikt over delområda med verdi, som samsvarar med tabellen, går fram av kartutsnittet nedanfor. I tillegg er delområde 17, Molværsvatnet (funksjonsområde for fisk) og delområde 18, influensområde (leveområde for vanlege artar, landskapsøkologisk funksjon) registrert med noko verdi.

Delområde	Type, rødlistestatus	Kvalitet	Størrelse	Verdi
1 Trælbodnausa V	Terrengdekkende myr, VU	Høy	74 daa	Stor
2 Tverrfjellet-Langerabben	Kalkfattig fjellhei, NT	Høy	4140 daa	Stor
3 Kjerringvatnet V	Øyblandingsmyr, NT	Svært høy	510 daa	Stor
4 Langerabben NØ	Kalkfattig snøleie, VU	Høy	25 daa	Stor
5 Myrane	Øyblandingsmyr, NT	Svært høy	1500 daa	Stor
6 Myrane vest	Kalkfattig fjellhei, NT	Høy	32 daa	Middels
7 Tverrfjellet sør	Øyblandingsmyr, NT	Svært høy	124 daa	Stor
8 Rundehornet	Kalkfattig fjellhei, NT	Høy	3161 daa	Stor
9 Gamlestølen	Atlantisk høymyr, EN	Moderat	7 daa	Stor
10 Klovsteinane	Kystlynghei, EN; utvalgt naturtype	Svært lav	33 daa	Svært stor
11 Koppen	Kystlynghei, EN; utvalgt naturtype	Lav	1170 daa	Svært stor
12 Harhaugen	Kystlynghei, EN; utvalgt naturtype	Lav	117 daa	Svært stor
13 Mikalgarden	Naturbeitemark, VU	Lav	4 daa	Stor
14 Devoldfabrikken	Hule eiker, sentral økosystemfunksjon; utvalgt naturtype	Lav	-	Svært stor
15 Langevåg: Molvær	Sand- og grusstrand		2,1 daa	Noe
16 Molvær, Langevågen	Ålegrassamfunn		1,5 daa	Middels

Figur 70, Oversikt over registrerte naturtyper i utgreiingsområdet etter kartlegging 2021. Rådgivende Biologer AS.



Figur 71, Verdivurdering av delområda. Rådgivende Biologer AS

Oppsummering av naturmangfold

Samla er verdiane høgast i dei øvre områda, men også nokre mindre område i nedre del av plan – og influensområdet har høg verdi. På fjellplatået er det tilnærma urørt natur, nesten utelukka med naturtyper som har raudlistestatus. Kvaliteten er varierende, stort sett høg på fjellplatået og låg nærare Langevåg. Verdien er likevel stor på nesten alle registrerte naturtyper, då områda med lågare kvalitet har høg raudlistestatus.

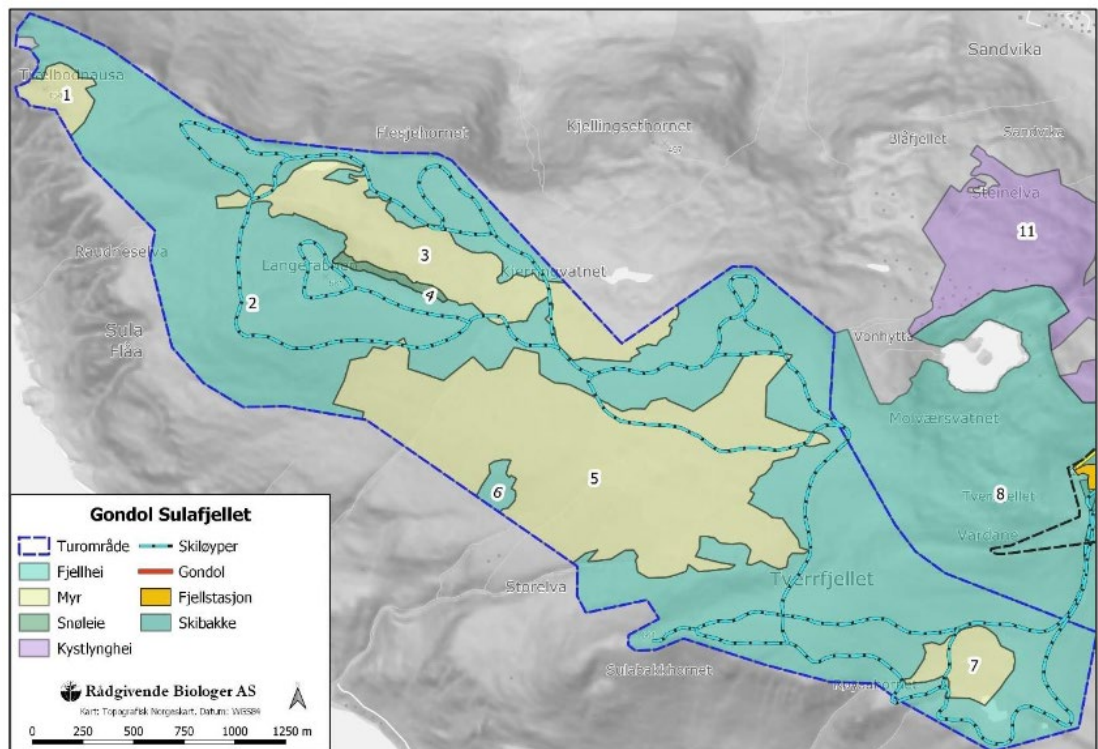
Natur- og jordressursar

Utgreiingsområdet består i stor grad av utmark som nyttast til beite og litt jakt og fiske. I nedre del av utgreiingsområdet er det små jordbruksareal med middels og stor verdi. I sjø er det registrert gyteområde for torsk.

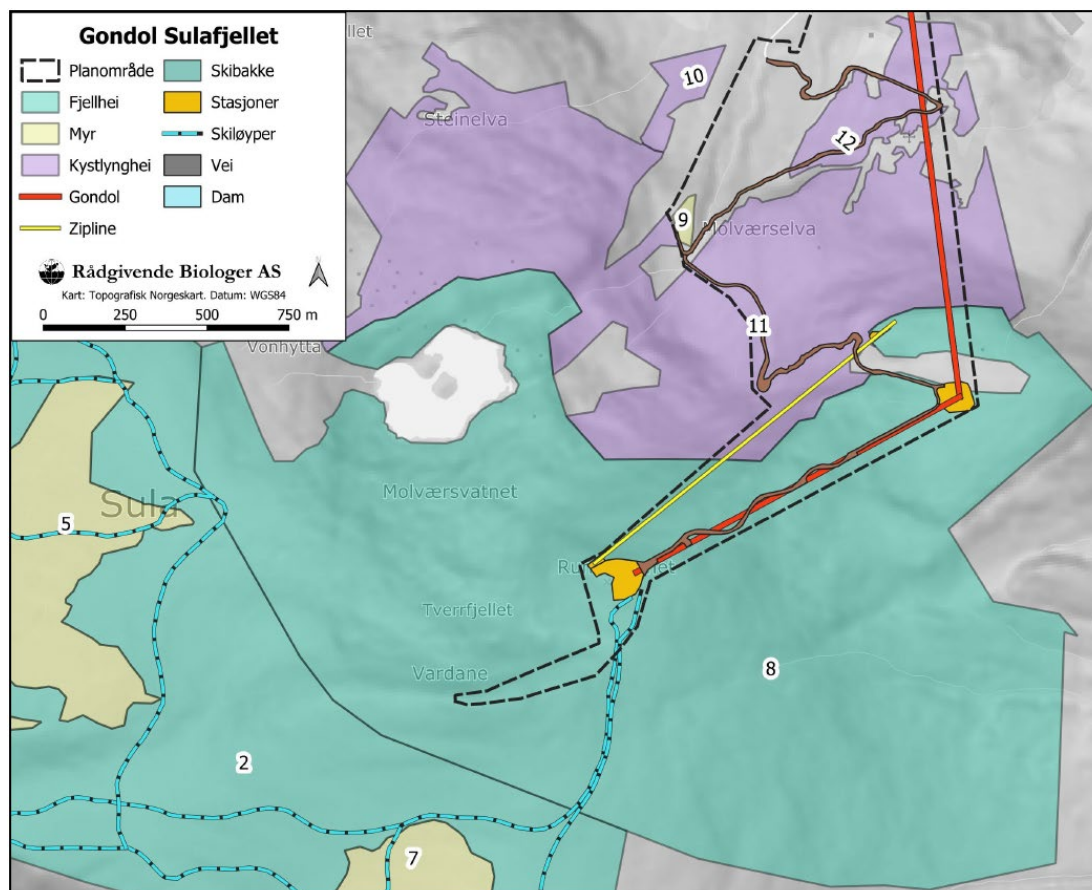
Vurdering av påverknad og konsekvens

Det er ingen verneområde innanfor planområdet.

Dei registrerte delområda 1-7 ligg i turområdet i vestre del av Sulafjellet. Her er det ikkje gjort planendringar, og påverknaden vil vere dei same som i opprinneleg konsekvensutgreiing .



Figur 72, Naturtyper registrert vest i området og som viser skiløyper. Rådgivende Biologer AS



Figur 73, Naturtyper registrert aust i planområdet og som viser planlagde tiltak i revidert plan. Rådgivende Biologer AS

I tabellen nedanfor er påverknad for naturmangfaldet innanfor dei ulike delområda oppsummert. Følgjande konsekvensgrader er endra som følgje av revidert plan:

- Delområde 8 Rundehornet endra frå Forringet (2 minus) til Noe forringet (1 minus)
- Delområde 9 Gamlestølen endra frå Sterkt forringet (3 minus) til Noe forringet (1 minus)

Delområde	Verdi	Beskrivelse påvirkning	Påvirkning	Konsekvens-grad
1 Trælbodnausa V	Stor	Økt ferdsel pga. økt tilgjengelighet	Noe forringet	1 minus (-)
2 Tverrfj.-Langerabben	Stor	Økt ferdsel og skiløyper.	Forringet	2 minus (--)
3 Kjerringvatnet V	Stor	Kun berørt i noen mindre områder.	Noe forringet	1 minus (-)
4 Langerabben NØ	Stor	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
5 Myrane	Stor	Kun berørt i noen mindre områder.	Noe forringet	1 minus (-)
6 Myrane vest	Middels	Kun berørt i noen mindre områder.	Noe forringet	1 minus (-)
7 Tverrfjellet sør	Stor	Kun berørt i noen mindre områder.	Noe forringet	1 minus (-)
8 Rundehornet	Stor	Største delen av bygging ligger her.	Noe forringet	1 minus (-)
9 Gamlestølen	Stor	Hydro. endringer pga. stotavrenning	Noe forringet	1 minus (-)
10 Klovsteinane	Svært stor	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
11 Koppen	Svært stor	Bygging av vei og økt ferdsel, evt. master.	Noe forringet	2 minus (--)
12 Harhaugen	Svært stor	Bygging av vei og økt ferdsel, evt. master.	Noe forringet	2 minus (--)
13 Mikalgarden	Stor	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
14 Devoldfabrikken	Svært stor	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
15 Langevåg: Molvær	Noe	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
16 Molvær, Langevågen	Middels	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
17 Molværsvatnet	Noe	Blir ikke berørt av planer.	Ubet. endring	Ubetydelig (0)
18 Influensområde	Noe	Noen arealbeslag, økt menneskelig aktivitet, men ingen barrierer.	Noe forringet	1 minus (-)

Figur 74, Oppsummering påverknad for naturmangfaldet. Rådgivende Biologer AS

I revidert plan vil det vere noko mindre arealbeslag i austre del, sidan planar om etablering av skibakke og infrastruktur rundt kunstig snøproduksjon utgår. Spesielt ved Gamlestølen og Rundehornet er påverknaden redusert samanlikna med tidlegare planar. Det er framleis ein del av de største delområda som har konsekvensgraden betydeleg miljøskade (--) og samla konsekvens for revidert plan vil vere middels negativ.

Vurderinger	Delområde	0-alt.	Opprinnelig plan	Revidert plan
Konsekvens for delområder	1 Trælbodnausa V	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	2 Tverrfjellet-Langerabben	0	Betydelig miljøskade (--)	Betydelig miljøskade (--)
	3 Kjerringvatnet V	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	4 Langerabben NO	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	5 Myrane	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	6 Myrane vest	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	7 Tverrfjellet sør	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	8 Rundehornet	0	Betydelig miljøskade (--)	Noe miljøskade (-)
	9 Gamlestølen	0	Alvorlig miljøskade (---)	Noe miljøskade (-)
	10 Klovsteinane	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	11 Koppen	0	Betydelig miljøskade (--)	Betydelig miljøskade (--)
	12 Harhaugen	0	Betydelig miljøskade (--)	Betydelig miljøskade (--)
	13 Mikalgarden	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	14 Devoldfabrikken	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	15 Langevåg: Molvær	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	16 Molvær, Langevågen	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	17 Molværsvatnet	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ubetydelig miljøskade (0)
	18 Influensområde	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
Avveiningar	Begrunnelse for vektlegging	Delområdene 2, 9 og 11 vektlegges, siden disse har størst areal.		
Samlet konsekvens	Samlet konsekvens		Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
	Begrunnelse	Samlet konsekvens vurderes som middels negativ fordi tiltaket medfører betydelig miljøskade for flere av de største delområdene		

Figur 75, Oversikt over samla konsekvens for naturmangfald, med samanlikning revidert plan mot forrige. Rådgivende Biologer AS

Den samla konsekvensane for **naturressursar** i utgreiingsområdet vurderast til å vere relativt små, og er sett til **noko negativ konsekvens**. Tiltaket vil medføre ein del nye tekniske inngrep, men relativt sett utgjør dette små areal som i liten grad fører til tap av jordbruks- og utmarksareal og berører i liten grad jakt- og fiskeinteresser.

Vurderinger	Deltema	0-alt.	Gondolbane Sulafjell
Konsekvens for delområder	1 Jordbruk	0	Noe miljøskade (-)
	2 Utmark	0	Ubetydelig miljøskade (0)
	3 Fiskeri	0	Ubetydelig miljøskade (0)
Avveiningar	Begrunnelse for vektlegging	Ingen delområder vektlegges i konsekvensvurderingen	
Samlet konsekvens	Samlet konsekvens		Noe negativ konsekvens
	Begrunnelse	Samlet konsekvens vurderes som noe negativ fordi tiltaket medfører tap av jordbruksareal	

Figur 76, Oversikt over samla konsekvens for naturressursar. Rådgivende Biologer AS

7.3.2. Naturmangfald – fugl

Dette delkapittelet omfattar eit samandrag av utgreiingar gjort i vedlagt dokument «Supplerende kartlegging og revidert konsekvensutredning av fugl, Sulafjellet 2022», iTrollheimen AS datert 20.10.21.

I samband med revisjon av reguleringsplan etter 1. høyring har iTrollheimen gjort ei ny vurdering av konsekvensane for naturmangfaldet, datert 21.06.2023. Dette kapittelet er oppdatert i samsvar med siste vurdering. Notatet frå iTrollheimen er vedlagt planen.

Utgreiingskrav

I planprogrammet er følgjande opplyst når det gjelder utgreiingsbehov fugl:

- *Tiltaket sin påverknad for naturmangfaldet skal konsekvensutgreiast, her under kartlegge fugl i området. Vurdere kollisjonsfare og ev. anna påverknad på funksjonsområde for fugl*

I rapport frå iTrollheimen er utgreiingsbehovet nærare definert slik:

- *Det skal utgreiast konsekvensar som tiltaket har for førekomst av stasjonære og trekkande artar, deira habitat og leveområde. Vurder ev. tap av habitat og trugsmål som følgje av tiltaket. Konsekvensar i form av barriereverknad og endring i trekkruiter.*

Metode

Det har vore 3 rundar med kartlegging av fugl gjennom feltsesongen 2021: 25. – 27. juni, 04. – 06. juli og 21. – 22. august. I tillegg til ein supplerande kartlegging i 2022: 29. – 30. mai

Kartlegginga er gjennomført i samsvar med Miljødirektoratets rettleiar, M-1941.

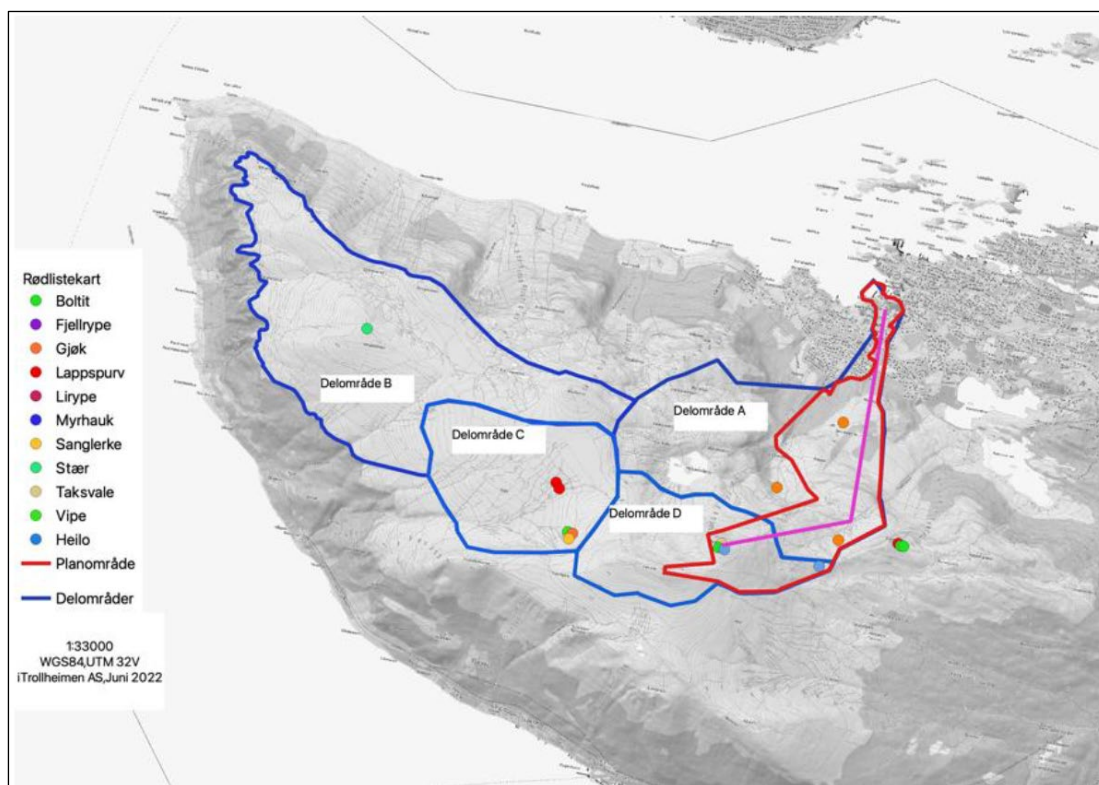
Utgreiingsområdet

Utgreiingsområdet er planområdet og influensområdet, som i dette tilfellet er sett til å dekke store delar av høgareliggande område på Sulafjellet. Sjølv om det ikkje er tenkt vesentlege terrenginngrep på fjellplatået, vil auka ferdsel kunne påverke fuglesamfunnet. I tillegg vil arealkrevjande artar nytte store delar av området ved ulike økologiske funksjonar.

Artar

I dei 5 delområda som blei oppretta innan influensområdet, blei det registrert totalt 38 artar derav 8 raudlisteartar av fugl og 3 ansvarsartar.

Av kartskissa nedanfor, henta frå rapporten til iTrollheimen av 20.10.21, finn ein oversikt over registrerte raudlista artar innanfor dei ulike delområda. I rapporten er funna nærare skildra samt omtale av kvar enkelt art.



Figur 77, Delområde med registrerte raudlisteartar. iTrollheimen

Verdivurdering

Delområde A – Sentrum og lågareliggande områder.

Delområdet utgjør store delar av planområdet. Det er 3 registreringar av raudlistearten gjøk (NT). Delområdet er det området med flest forskjellige artar knytt til skogsområda, samt eit viktig område for orrfugl med etablert leik i terrenget nedanfor Molværsvatnet. Delområdet framstår som økologisk funksjonsområde for nær trua artar og deira funksjonsområde. Verdi vert sett til **middels verdi**.

Delområde B – Eltrane, vestlege områder

Delområdet ligg ikkje innanfor planområdet, men kan bli påverka av auka aktivitet pga. opparbeidde skiløyper. Det er registrert ein observasjon av Myrhauk og ein rastande Stær, og delområdet framstår som funksjonsområde innan næringssøk for spesielt omsynskrevjande artar som rovfugl. Det er og registreringar av andre rovfuglar som havørn, tårnfalk og fjellvåk. Området er regionalt viktig område for fugletrekk.. Verdi vert sett til **middels verdi**.

Delområde C – Myrane

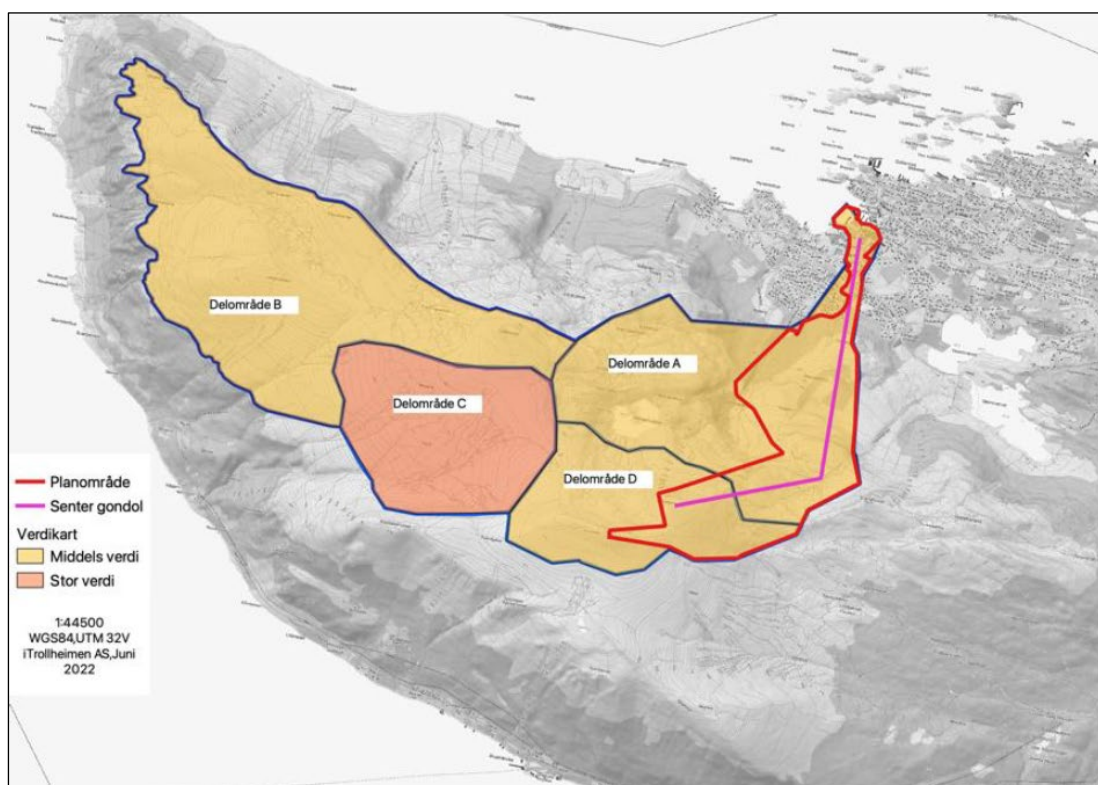
Delområdet ligg ikkje innanfor planområdet, men er rett ved og kan bli påverka av konkrete tiltak og auka aktivitet. Det er tidlegare registrert funn av artar som er sårbare, sanglerke og lappspurv. Området framstår som ei område med høg potensiale for viktige økologiske funksjonar også for sårbare artar. Verdi vert sett til **stor verdi**.

Delområde D –Vardane, Rundehornet

Rundehornet og toppen av Vardane ligg innanfor planområdet. Det er registrert to raudlisteartar som står oppført som nær trua, dette er heilo og taksvale. Området sjåast på som funksjonsområde for nær trua artar med vekt på heilo. Verdi vert sett til **middels verdi**.

Delområde	Type	Verdi
A - Sentrum - nedre deler	Nær trua arter (NT) og deres funksjonsområde	Middels verdi
B - Eltrane, vestlige områder	Funksjonsområde for spesielt hensynskrevende arter	Middels verdi
C - Myrane	Sårbare arter (VU) og deres funksjonsområde	Stor verdi
D - Vardane, Rundhornet	Nær trua arter (NT) og deres funksjonsområde	Middels verdi

Figur 78, Oppsummering av verdier, iTrollheimen



Figur 79, Verdikart inndelt i delområde, iTrollheimen

Vurdering av påverknad og konsekvens

Delområde A – Sentrum og lågareliggende områder.

Ei gondolbane vil gi ein direkte påverknad mtp. forstyrringa. Den største påverknaden vil vere fare for kollisjon med kabel og konsekvensen dette vil ha for fugl. Større fugl, som smålom (hekkande ved Molværsvatnet) rovfugl og høsenfugler, vil vere mest utsett. Funksjon som trekk vil bli forringa. Det er antatt at li-sidene nord for Rundhornet er brukt som forflytningskorridor. Ny anleggsveg frå Vonløypa og opp til mellomstasjonen vil føre til auka forstyrringar og beslaglegging av noko areal.

Påverknadsgrad: **Forringa**

Konsekvens: **Betydeleg miljøskade**

Delområde B – Eltrane, vestlege områder

I dette delområdet, som ligg utanfor planområdet, var det supplerande aktivitetar frå Rundehornet som ville kunne gi ein påverknad. Det var som formål å etablere skiløyper vinterstid. Auka aktivitetsnivå tilknytt dette i seg sjølv kunne påverke fuglesamfunnet og forstyrre artar. Etablering av skiløyper vinterstid ville truleg vere eit meir forstyrrande element sidan det då er behov for opparbeiding av løypetrasear som vanlegvis blir utført av snøscooter eller trakkemaskin.

Ut frå endringar i tiltak innan delområdet endrast påverknadsgraden fra Noe forringet til Ubetydelig endring. Som igjen endrar konsekvens fra Noe miljøskade til Ubetydelig miljøskade.

Påverknadsgrad: Ubetydeleg endring

Konsekvens: Ubetydeleg miljøskade

Delområde C – Myrane

I dette delområdet, som ligg utanfor planområdet, var det supplerande aktivitetar frå Rundehornet som ville kunne gi ein påverknad. Det var som formål å etablere skiløyper vinterstid. Auka aktivitetsnivå tilknytt dette i seg sjølv kunne påverke fuglesamfunnet og forstyrre artar. Etablering av skiløyper vinterstid ville truleg vere eit meir forstyrrande element sidan det då er behov for opparbeiding av løypetrasear som vanlegvis blir utført av snøscooter eller trakkemaskin.

Eit traseval (skiløype) som var skissert tvers over kjernen av delområdet kunne gitt større påverknadsgrad. Då med tanke på korleis snøscooter og/eller trakkemaskin vil kunne påverke landskapet og indirekte funksjonsområde for fugl når snøen forsvinn.

Ut frå endringar i tiltak innan delområdet endrast påverknadsgraden fra Noe forringet til Ubetydelig endring. Som igjen endrar konsekvens fra Noe miljøskade til Ubetydelig miljøskade

Påverknadsgrad: Ubetydeleg endring

Konsekvens: Ubetydeleg miljøskade

Delområde D – Vardane, Rundehornet

Store deler av platået på Rundehornet blir utbygd. Delområdet vil også omfatte anleggsveg. Det vil bli auka aktivitet og ferdsel til Vardane som ligg i nærleiken til delområdet.

Påverknad på økologisk funksjon for fugl i forhold til O-alternativet forringar areal slik at funksjonar vil brytast med ein varig forringelse av høg alvorlegheitsgrad.

Påverknadsgrad: Sterkt forringa

Konsekvens: Betydeleg miljøskade

I tabellen nedanfor er påverknad og konsekvens for naturmangfald – fugl, innanfor dei ulike delområda oppsummert – revidert plan.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
Delområde A	Middels verdi	Forringet	Splitter opp og forringer areal slik at funksjoner forringes med varig forringelse	(--)Betydelig miljøskade
Delområde B	Middels verdi	Ubetydelig endring	Uvesentlig virkning på kort eller lang sikt	(0) Ubetydelig miljøskade
Delområde C	Stor verdi	Ubetydelig endring	Uvesentlig virkning på kort eller lang sikt	(0) Ubetydelig miljøskade
Delområde D	Middels verdi	Sterkt forringet	Forringer areal slik at funksjoner brytes varighet av høy alvorlighetsgrad og restaureringstid.	(--) Betydelig miljøskade
Avveininger	Begrunnelse for vektlegging			Ingen delområder vektlegges i konsekvensutredningen
Samlet konsekvens	Samlet konsekvens			Middels konsekvens
	Begrunnelse			Samlet konsekvens vurderes som middels negativ siden to av fire delområder faller under betydelig miljøskade.

Figur 80, Påverknad og konsekvens for naturmangfald – fugl. iTrollheimen

Samla konsekvens for **Naturmangfald, fugl**, er sett til **middels negativ konsekvens**, då to av 4 delområde fell inn under betydeleg miljøskade.

Avbøtande tiltak

Rapporten frå iTrollheimen skuldrar moglege avbøtande tiltak, som merking av luftlinjer med fugle-avvisarar. Ein bør ha fokus på dagaktive artar og artar kjende for å kollidere. Merking bør gjerast i samråd med fagkunnige, etter konkret vurdering av

- kjende kollisjonspunkt
- område med mykje fugl
- Linjespenn over fuglar sine ledelinjer (elvar, trange dalar m.v.)
- Kryssing av lokale trekkvegar

Krav vedrørande avbøtande tiltak er teke inn i reguleringsføresegnene.

7.3.3. Kulturminne og -miljø

Utgreiingskrav

- I eit kulturminne- og miljøperspektiv er vern av kulturminna og -miljø, samt utforming av nye tiltak og tilpassing av desse i/til eksisterande miljø viktig. Kulturminna skal skildrast, og konfliktgrada skal avklarast. Eventuelle avbøtande tiltak bør drøftast. Tema som må omtalast og vurderast i konsekvensutgreiinga er visuell verknad samt tilrettelegging for bruk av areal og opplevingar som er knytt til historia i området. Det er ønske om å tilpasse nye tiltak slik at verna/verneverdige miljø blir tatt vare på.

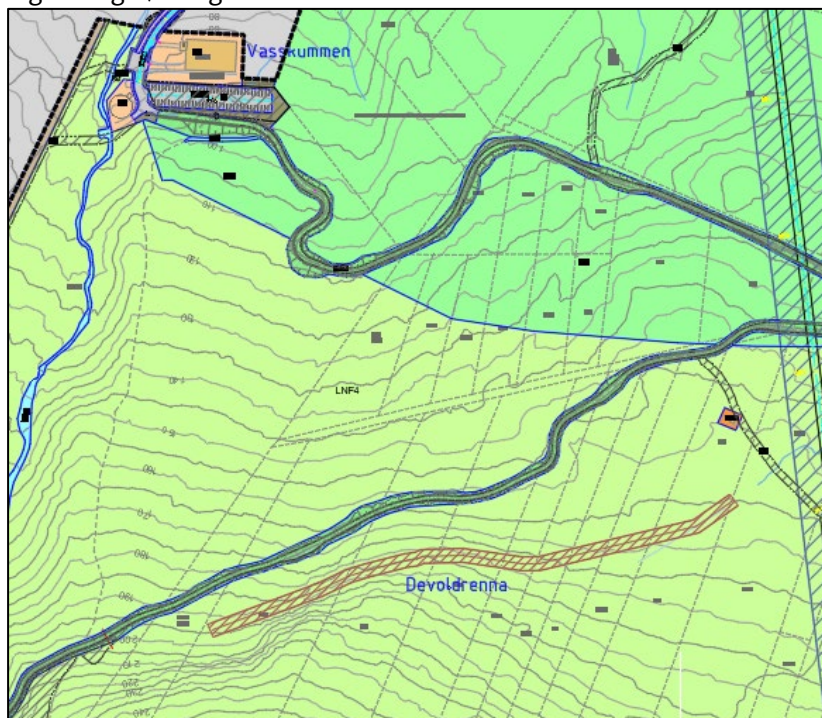
Devoldfabrikken

Registrerte kulturminne med høg regional verdi, innanfor planområdet, er *Langevåg industristad* og *Devoldfabrikken*. Området er prega av fabrikkhistoria frå slutten av 1800-talet til 1960 åra. Fleire fabrikkbygningar og bustadar som er historisk knytt til Devoldfabrikken er SEFRAK-registrerte, samt nokre naust. Planområdet omfattar heile området ved Devoldfabrikken, men plassering av botnstasjonen vil vere knytt til den eldre delen av fabrikkområdet som består av mindre bygg i mur og betong og som ligg langs intern gate vest på fabrikkområdet. I området ligg også ein gamal brannstasjon og Langevåg sitt eldste bustadhus med hageanlegg. Det står gamle eiketre og ei blodbøk på området. Påverknad og konsekvens for det kulturhistoriske miljøet er skildra nedanfor.

Devoldrenna

Eit kulturminne frå nyare tid, Devoldrenna, ligg innanfor planområdet. Dette er ei vassrenne oppbygd i mur og tre. Kulturminnet ligg innanfor areal regulert til LNF. Det er ikkje planlagd tiltak som kjem i konflikt med dette kulturminne.

I reguleringsplanen sikrast Devoldrenna med omsynssone H570 og tilhøyrande reguleringsføresegner.

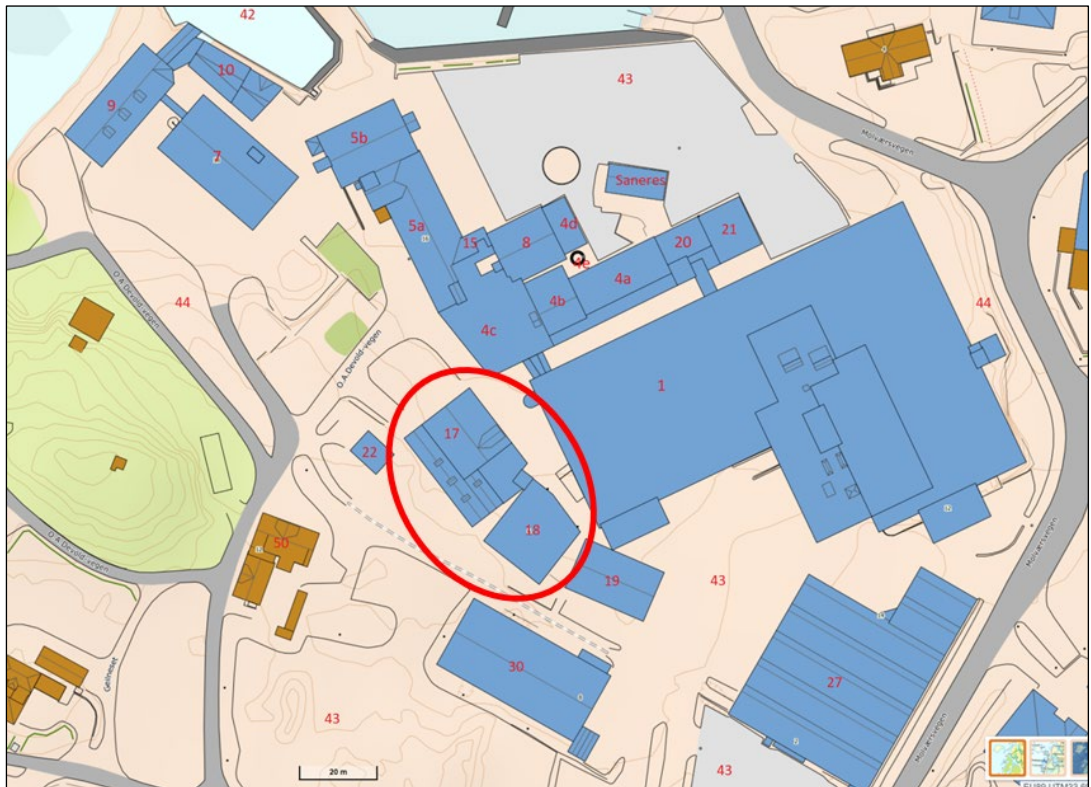


Figur 81, Utsnitt av plankart som viser plassering og omsynssone rundt Devoldrenna

Påverknad og konsekvens

Det kulturhistoriske miljøet rundt Devoldfabrikken har høg regional verdi. Reguleringsplanen legg til rette for etablering av ein botnstasjon plassert i dette miljøet. Botnstasjonen med tilhøyrande tekniske installasjonar skal tilpassast det verneverdige bygningsmiljøet, m.a. mtp. storleik, proporsjonar, materialbruk og fargar. Det er lagt inn omsynssone i reguleringsplanen for bevaring av kulturminne og kulturmiljøet ved Devoldfabrikken. Det skal ikkje gjerast tiltak som er til skade/ulempe for kulturminna. Enkelte av bygga er i tillegg markert med juridiske linjer for bygg, kulturminne som skal bevarast. Gjennom føresegnene er det forankra at nye bygg knytt til det verneverdige miljøet skal utformast med omtanke for heilskapen i det aktuelle miljøet. Tiltak i dette området skal avklarast gjennom dialog med regional kulturmyndigheit.

Det er utarbeidd eit forprosjekt for botnstasjonen og tilgrensande uteareal, som ligg vedlagt og som også er nærare omtala i kap. 1.7.1. Bygningane som vert direkte berørt, dersom tiltaket blir gjennomført, er bygg 17 og 18. I forprosjektet er bygg 17 a og b og siloen blitt ein del av bygningsstrukturen rundt botnstasjonen. Ruinen, bygg 18, er opna opp med ei trapp som skal knyte saman lågaste gatenivå med hovudnivået med gondolen. Fasade mot gata i nord og deler av veggene til bygget er beholdt.



Figur 82, Nummerering av bygg ved Devoldfabrikken. Bygg 17 og 18 er markert med raudt.



Figur 83, Bygg 18 til venstre og bygg 17 til høyre på bildet. Foto: Nordplan

Kontrastane mellom nytt bygg, gamle rehabiliterte bygg og gamle ruinar vil skape eit spennande område, og etablering av botnstasjonen og oppgradering av park og gangvegssystem, vil gi nytt liv og aktivitet til arealet vest for Devoldfabrikken. Botnstasjonen er lagt tett inntil Langevåg sin eldste bustad, bygd saman med ein eldre trevilla. Ved plassering av botnstasjonen er det tatt omsyn til å ivareta flest mogleg av dei eldre trea som omkransar hageanlegget.

Forprosjektet viser at tiltaket kan integrerast i den gamle historiske miljøet på ein god måte, og gamal bygningsmasse kan takast vare på. Tiltaket kan gi ei forbetring ved at ein betrar den visuelle og fysiske kontakten innad i kulturmiljøet. Gamal bebyggelse (bygg 17) er knytt saman med den nye botnstasjonen med eit glasbygg. Med desse grepa tek ein vare på eksisterande bygg og historie, og knyte det saman med den nye botnstasjonen med tilhøyrande uterom.

Volumstudie Devoldfabrikken

Fylkeskommunen har etterlyst meir informasjon og vurderingar kring reguleringsplanen sin verknad for det verna bygningsmiljøet på Devoldfabrikken – utanom bunnstasjonen/bygg17 og 18. Nordplan og Garde har difor i samarbeidd laga ein volumstudie som vurderer kva tilbygg og påbygg som kan vere aktuelle i området, og føringar for desse. **Rapporten er vedlagt, og oppdatert etter 2. gongs høyring.** Reguleringsplankartet er med bakgrunn i denne prosessen er justert etter 2. høyring, ved at byggegrenser nokre stader **følgjer dagens ytterveggar (takutstikk) på nokre fasadar, andre stadar opnar dei for bygg mellom dagens veggliv og byggegrensa.** Dette er nærare avgrensa i føresegnene med bakgrunn i studien.

Aktuelle tiltak som er vurdert i volumstudien:

1. mellombygg som bind saman bygg 7 og 9
2. Vinterhage i samanheng med kaféen i bygg 5
3. Takoverbygg i Devoldgata
4. Universelt utforma rampe frå fortau ved Molværsvegen og inn i bygg 1
5. Bustader på taket av bygg 1
6. Parkeringshus i område PH1
7. Mindre tilpassingar på fabrikkområdet



Figur 84, Oversikt tiltak i volumstudie Devoldfabrikken (Nordplan/Garde).

Det kulturhistoriske miljøet rundt Devoldfabrikken er sett til **stor verdi**. Tiltak som skildra i reguleringsplan, forprosjekt og volumstudie utført i samråd med regionale kulturminnestyresmakter er samla vurdert å ha **positiv konsekvens** fordi tiltaka tek vare på kulturverdiane samtidig som dei blir brukt, haldne ved like og vidare utvikla i samråd med regionale kulturminnestyresmakter – heller enn å bli passive minner frå tidlegare tider med fare for forfall og redusert verdi.

Avbøtande tiltak

I reguleringsplanen sikrast Devoldrenna med omsynssone H570 og tilhøyrande reguleringsføresegner.

For kulturmiljøet rundt Devoldfabrikken blir formelt vern sikra gjennom reguleringsplanen. Dette inkluderer omsynssone for kulturmiljøet, samt vernemarkering og føresegner for bebyggelsen.

7.3.4. Friluftsliv

Dette delkapittelet omfattar eit samandrag av utgreiingar gjort i vedlagt dokument «KU Friluftsliv», Nordplan AS, datert 06.07.23. Med bakgrunn i merknader frå statsforvaltaren og fylkeskommunen i 1 høyringsrunde er rapporten revidert både i form og etter endringar utført etter 1. høyring. **Den er også korrigert etter 2. høyring m.o.t feil i verdivurdering av markaområde og konsekvens for delområde 11. Konsekvensgrad i tabell under er retta versjon.** Rapporten er vedlagt.

Utgreiingskrav

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Friluftsliv»:

- *Det skal i konsekvensutgreiinga gjerast greie for kva verknader planlagt utbygging vil kunne få for friluftsliv, både positivt og negativt. Konsekvensar ved auka ferdsel må vurderast. Dagens bruk og ferdselsmønster på Sulafjellet skal synleggjerast*

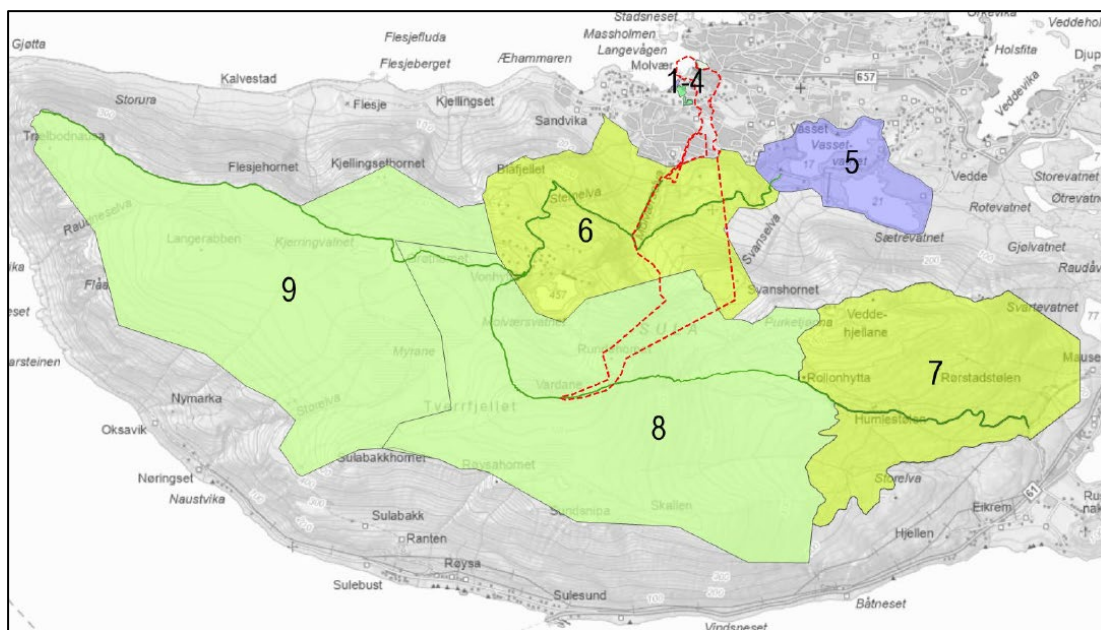
Kartlegginga er gjennomført i samsvar med Miljødirektoratets rettleiar, M-1941.

Influensområdet

Influensområdet er avgrensa på bakgrunn av gondoltraséen, inkludert start- og toppunkt, zipline-traséen og alpinbakkane, samt etablering av turstiar og hytter i nærleiken. Ein gondol vil opne fjellområdet for fleire, og ein kan forvente at deler av Sulafjellet vil kunne påverkast både positivt og negativt.

Delområde

Figur 85 syner eit oversiktskart med delområda si plassering i forhold til planområdet og føreslåtte tiltak. Tiltaka knytt til gondolbane, midt- og toppstasjon, zipline og driftsveg synt med svart strek. Grøn strek syner registrerte grønnkorridorar (viktige turveg og -stiar).
Delområde: 1-4: Geilneset strand, leikeplass ved Devoldfabrikken, Langevåg småbåthamn og Molvær og Langevåg barnehagar
5: Vasset friluft- og idrettspark,
6: Nærturterreng mot Vonhytta,
7: Nærturterreng mot Rollonhytta,
8: Sulafjellet aust og
9: Sulafjellet vest.



I tillegg kjem dei mest brukte turstiane, sjå figur på neste side

- 10: Vonløypa
11: Sti Vonhytta-Rollonhytta
12: Taustuløypa
13: Sti Vonhytta-Eltrane.



Figur 85b, delområda 10-13, dei mest nytta turstiane, Nordplan AS

Sjå vedlagt rapport for verdivurdering og fleire detaljar.

Påverknad og konsekvens

Delområde

Delområde	Konsekvensgrad	Forklaring
1. Geilneset, strand.	0	Tiltaka i planen kan føre til ei auke i besøkande til stranda, men det er ikkje lagt opp til at stranda si synlegheit skal aukast, og ein forventar derfor ikkje at ferdseilen/aktiviteten på stranda vil auke i vesentleg grad.
2. Leikeplass ved Devoldfabrikken.	+++	Planen legg opp til at leikeplassen utvidast og regulerast til park og leikeplass. Dette vil gje positive verknader for friluftsliv.
3. Molvær og Langevåg barnehage.	0	Barnehagane vil kunne oppleve negative verknader frå gondolen i form av visuelle fjernverknader. Det er ikkje venta at desse verknadene vil bli vesentlege.
4. Langevåg småbåthamn.	0	Tiltaka kan gje noko bygge- og anleggsstøy for båthamna og leike-/rekreasjonsområdet, då den ligg i nær avstand til gondolen.
5. Vasset friluft- og idrettspark	-	Gondolen vil kunne gje negative visuelle verknader. Anleggsstrafikk i byggeperioden kan påverke ridestiar.

6. Nærturterreng Vonhytta	--	Gondoltraséen kryssar området med 7 mastepunkt i tillegg til midtstasjonen. Terrenginngrep, støy og visuelle verknader vil føre til at områdets attraktivitet som friluftslivsområde vert forringa.
7. Nærturterreng Rollonhytta	0	Tiltaka er venta å føre til få negative konsekvensar for delområdet, men kan påverkast negativt av visuelle verknader. Det er likevel ikkje venta at påverknaden vil vere vesentleg for delområdet.
8. Sulafjellet aust	---	Tiltaka det vert lagt opp til gjennom planen vil føre til at området endrar karakter frå eit markaområde utan fysiske inngrep, til eit område med betydelege inngrep og installasjonar knytt til reiseliv, som fortrenger dagens situasjon med tradisjonelt friluftsliv.
9. Sulafjellet vest	0	Delområdet ligg utanfor planområdet og det vert ikkje lagt opp til tiltak innanfor området. Kan påverkast negativt av visuelle verknader, men desse er ikkje venta å bli vesentlege.
10. Vonløypa	-	Påverknaden på Vonløypa vil vere knytt til både auka ferdsle, bruken av turvegen som driftsveg samt tilretteleggingstiltak for å sikre dette, samt visuelle nær- og fjernverknader, spesielt for sørleg del av Vonløypa. Konsekvensane av tiltaka i planen kan føre til at turvegen får redusert verdi som friluftslivsområde.
11. Vonhytta-Rollonhytta	---	Påverknaden på delområde 11/turstien vil innebere visuelle nærverknader frå gondolen og toppstasjonen, tilretteleggingstiltak på stien til/frå Vardane, auka ferdsle og ny støyande aktivitet (både i anleggs- og driftsfase). Tiltaka vil redusere stiens kvalitet og opplevingsverdi vesentleg, og endre utgangspunktet for opplevinga av stille, urørt natur.
12. Taustuløypa	0	Påverknaden på delområde 12/Taustuløypa omfattar i all hovudsak moglege visuelle nær-/fjernverknader, og noko auka ferdsle på vegen. Det er ikkje venta at tiltaka i planen vil gje spesielle støyande konsekvensar for delområdet.
13. Vonhytta-Eltrane	0/-	Planen legg ikkje opp til fysiske tiltak på eller i nærleiken av turvegen. Påverknad vil i all hovudsak omfatte <u>negative visuelle fjernverknader</u> .

Samla konsekvens friluftsliv

SAMLA KONSEKVENNS	Middels/stor	Dei fysiske tiltaka planen legg opp til vil føre til permanente inngrep i nærturterreng, markaområde og grønstruktur kartlagt som særskilte viktige friluftslivsområde med stor bruksfrekvens. Tiltaka vil føre til at deler av området endrar karakter frå markaområde til bebygd område, med betydelege inngrep og endra støybilette. Dei visuelle verknadane vil påverke fleire av delområda negativt, og kan føre til at området vert uattraktivt for mange av dagens brukarar. Dette, saman med auka ferdsle på eksisterande stiar, vil bidra til å redusere områdetets kvalitetar knytt til tradisjonelt friluftsliv. Tiltaka i planen er samla sett vurdert å ville gje middels til store negative verknader for eksisterande friluftsliv på Sulafjellet. Dette er grunngjeve med områdetets kartlagde verdi som markaområde, med store verdiar knytt til tradisjonelt friluftsliv. Den venta påverknaden på delområde 8 er såpass omfattande at konsekvensgraden er vurdert å ligge opp mot stor negativ.
--------------------------	---------------------	---

7.3.5. Landskap

Utgreiingskrav

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Landskap»:

- Landskapet sin karakter og planforslaget sin visuelle påverknad på landskapet i og omkring planområdet skal synleggjerast og vurderast i konsekvensutgreiinga. Nær- og fjernverknad. Terrengbehandling. Rydding av skog. Avbøtande tiltak skal vurderast og anbefalast dersom det er fagleg grunnlag for dette.*

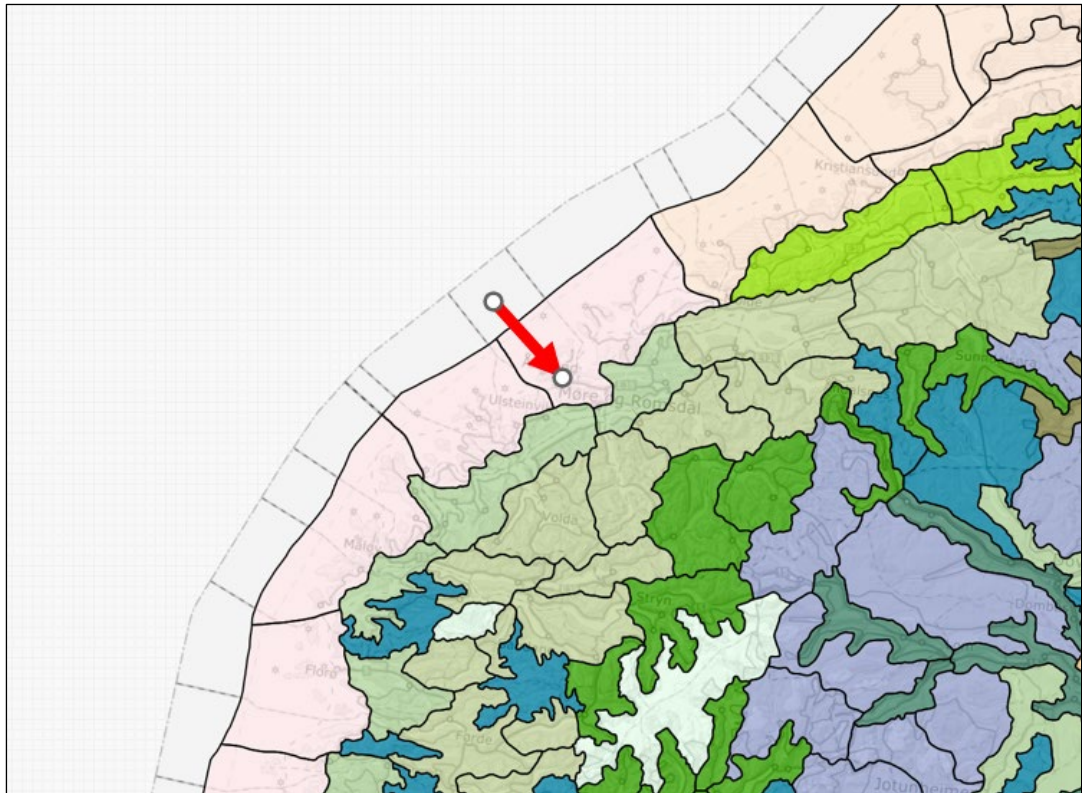
Revisjon etter 1.høyring

Kapittelet er revidert etter endringar gjort i planen etter første høyring. Inndeling i delområde med tilhøyrande verdivurderingar uendra. Påverknad og konsekvens er vurdert på nytt, og illustrasjonar er oppdatert i samsvar med ny profil på gondolbane.

Kort oppsummert er det særleg delområde «L4 Stiar på fjelltoppane» som vil få mindre inngrep og ei konkret betring i skjema for konsekvens, frå alvorleg til betydeleg miljøskade. Alle illustrasjonane er fra Google Earth med modell av Gondolbana innlagt. Kommentaraner som er medtatt dekkjer endringane og konsekvensar for landskap som følge av færre, høgare master og at skianlegg med dam og anleggsveg opp til toppstasjon er tatt ut.

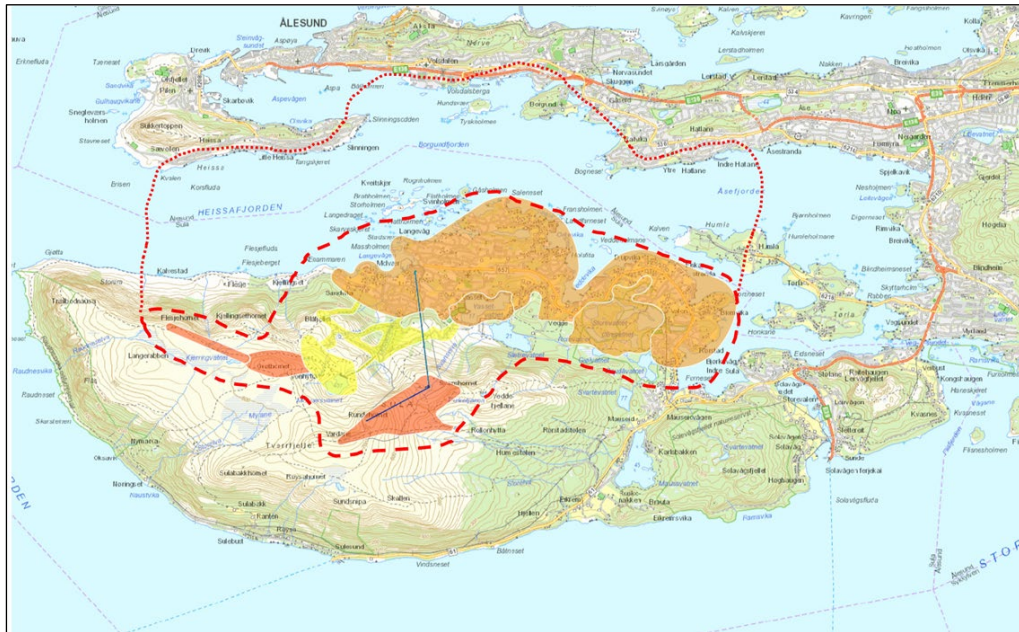
Overordna skildring av landskapet i planområdet

I NIBIOs referansesystem er landskapet i planområdet plassert innanfor landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet. Hovudform på landskapet er bratte fjell, strandflater og skjergard.



Verdivurdering

I kartutsnittet nedanfor er det illustrert verdiane for dei ulike delområda: Noko verdi (gul), middels verdi eller forvaltningsprioritet (orange) og stor verdi eller høg forvaltningsprioritet (raud).



Figur 87, Verdivurdering av delområda. Noko verdi (gul), middels verdi eller forvaltningsprioritet (orange) og stor verdi eller høg forvaltningsprioritet (raud). Raud stipla linje, kort strek, viser ytre influensområde og raud stipla linje, lang strek, viser indre influensområde.

Ytre influensområde

Rundehornet og fjellsida mot mellomstasjonen og vidare ned til Langevåg sentrum er godt synleg frå det ytre influensområdet, som er definert for sørsida av Ålesund frå Heissa i vest til Åsestranda i aust

Bilete nedanfor gir eit døme på korleis tiltaket vil sjå ut på kveld og med belysning. Toppstasjonen med belysning viser på Rundehornet.



Figur 88, Tiltaket sett frå Fjellstua i Ålesund, belysning kveld, Augment City AS

I skjema 1 - 5 nedanfor er delområde si avgrensning vist ved bruk av enkel 3D-modell og påteikna markering. Viktige hovudtrekk ved delområde og grunnlag for verdifastsetting er omtala under verdivurdering

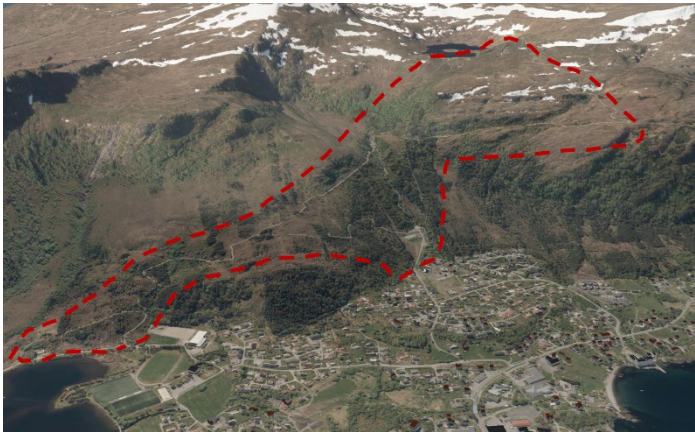
Skjema 1 Delområde L-1, Busetnaden

ID, namn	Illustrasjon/skildring					Verdivurdering
L-1, Busetnaden						Viktig romdannande element, som dannar «golvet» i kyst landskapet. Eit breitt spekter av bebygd menneskeleg aktivitet.
Verdivurdering	Ubetydeleg verdi	Noe verdi	Middels verdi eller forvaltnings prioritet ↑	Stor verdi eller høy forvaltnings prioritet	Svært stor verdi eller høyeste forvaltnings prioritet	Middels verdi eller forvaltnings-prioritet

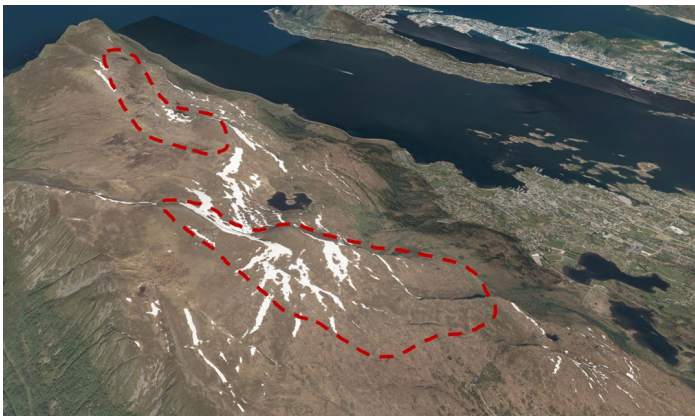
Skjema 2 Delområde L-2, Stiar rundt vatna i lågt terreng

ID, namn	Illustrasjon/skildring					Verdivurdering
L_2, Stiar rundt vatna i lågt terreng						Viktig romdannende element som ferskvatn og skog. Naturresevat Djupvikvatnet/ Kringlevatnet. Turstiar rundt vatnet Gode visuelle kvalitetar av lokal til regional betydning.
Verdivurdering	Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi eller forvaltningsprioritet	Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet	Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet	Middels verdi eller forvaltningsprioritet

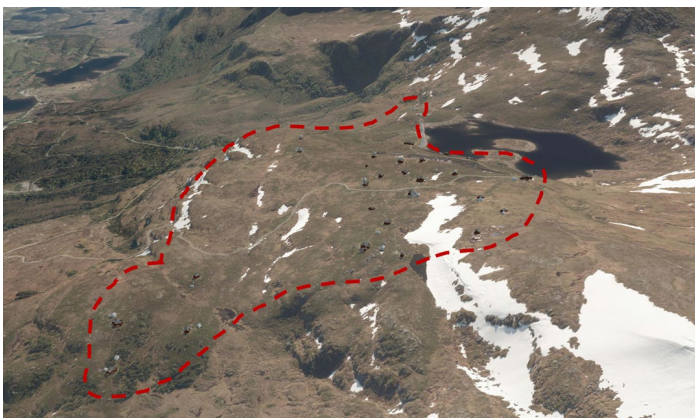
Skjema3 Delområde L-3, Stiar på fjellet

ID, namn	Illustrasjon/skildring					Verdivurdering
L_3, Stiar på fjellet						Definert landskapsrom som viser aktivt turstirområder i skogkledd landskap. Terrenginn-grep og tilrettelagde stiar
Verdivurdering	Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi eller forvaltningsprioritet	Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet	Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet	Noko verdi eller forvaltningsprioritet

Skjema 4 Delområde L-4 Stiar på fjelltopper

ID, namn	Illustrasjon/skildring	Verdivurdering
L_4, Stier på fjelltopper		Kupert ås- og fjellandskap med hei over skoggrensa. Delvis urørt natur og delvis i INON område. Oppleveling av å gå i urørt natur langs stiane.
Verdivurdering	Ubetydelig verdi Noe verdi Middels verdi eller forvaltningsprioritet Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet ↑	Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet/svært stor verdi eller høgaste forvaltningsprioritet

Skjema 5 Delområde L-5, Hytteområde

ID, namn	Illustrasjon/skildring	Verdivurdering
L_5, Hytteområde		Platå med hytter, stiar, dam, konstruksjonar og annan infrastruktur i fjellandskapet
Verdivurdering	Ubetydelig verdi Noe verdi Middels verdi eller forvaltningsprioritet Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet ↑	Noko verdi

Samla verdivurdering:

Verdi	Ubetydeleg verdi	Noko verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Delområde 1 – Busetnaden			x		
Delområde 2 – Stiar rundt vatna i lågt terreng			x		
Delområde 3 – Stiar på fjellet		x			
Delområde 4 – Stiar på fjelltoppar				x	
Delområde 5 - Hytteområde		x			
Samla verdi: 					

Oppsummering av verdiar, Nordplan

Påverknad og konsekvens

I skjema 6 - 10 nedanfor er tiltaket si påverknad skildra og grad av konsekvens fastsett for kvar delområde.

Delområde L1 – Busetnaden

Skjema 6 Delområde L-1, Busetnaden

ID, namn	Skildring av påverknad	Grad av påverknad	Kons	Forklaring/usikkerheit
L-1, Busetnaden				
	Tiltaket vil vere synleg frå sjøen og også gje silhuettverknad mot horisontlina i øst/vest retningar. Deler av bebyggd areal i delområdet ligg under/ tett på tiltaket. Gondolen er synleg frå mange område, og denne vil vere i konstant bevegelse i opningstida.	Svært alvorleg miljøskade Alvorleg miljøskade Betydeleg miljøskade ← Noko miljøskade Ubetydeleg miljøskade Miljøforbedring	--	Delområdet har både nær- og fjernpåverknad frå tiltaket. Påverkinga er avhengig av avstand til tiltaket, og vert større for bustadane som ligg nært til gondolbana.



Visualisering av gondolbana sett frå Molværsvegen, mot aust

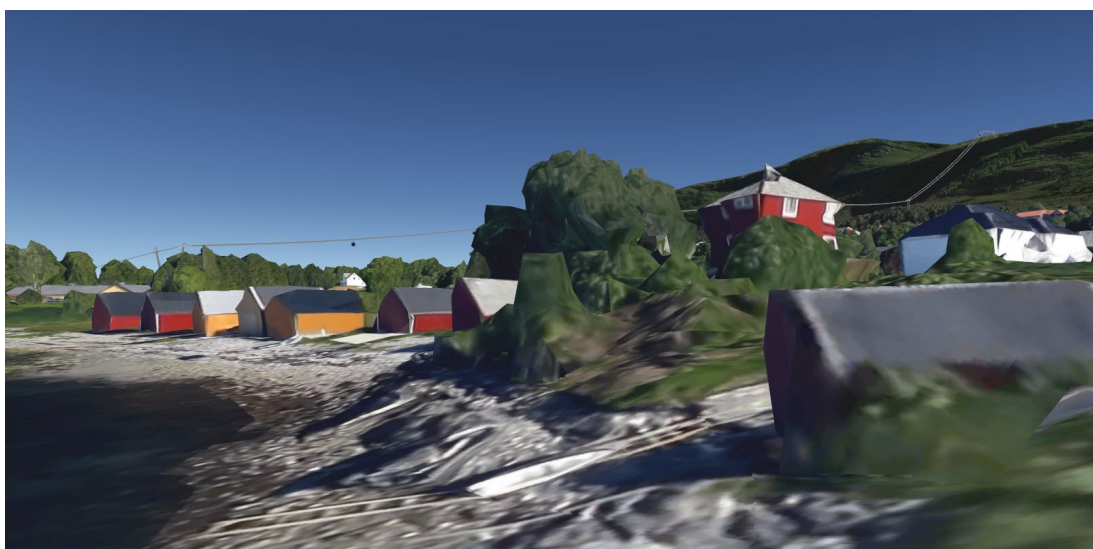


Visualisering av gondolbana sett frå Molværsvegen – mot aust, Augment City AS.

Illustrasjonar sett frå Molværsvegen, mot aust. Gondolbana og særleg første, høge hovedmasta er synleg mot horisonten og i landskapet i sentrumsområdet. Gondolen heng høgare enn i første forslag, noko som skapar større fjernverknad, men gjer at tiltaket er mindre tett på bakkenivå og bebyggelsen. Gondolane vil vere i konstant bevegelse, og t.d. lage bevegelege skuggar i terrenget ved sol.



Illustrasjonen viser gondolbana over bebyggelsen i Langevåg.



Ved sjøkanten ser ein kablane i horisonten og som ei svak linje på fjellet.

Ved Harhaugen, mot sør, går gondolen i skogkledd område. Noko vegetasjonsrydding må påreknast, men ein kan behalde i stor grad vegetasjonen nært til busetnaden.

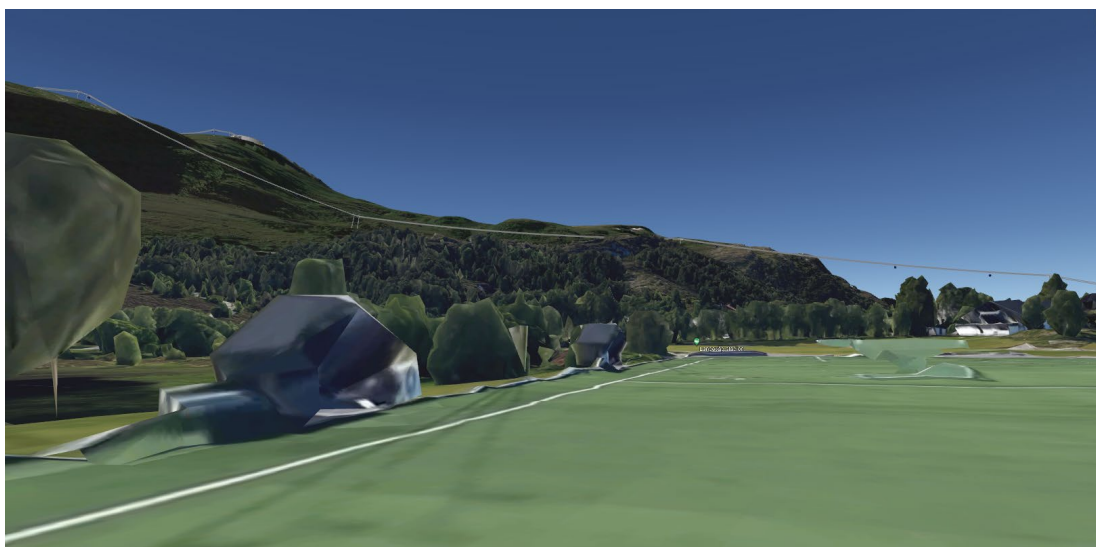


Perspektiv mot masta på Harhaugen

Delområde L2 - Stiane rundt vatna i lågt terreng

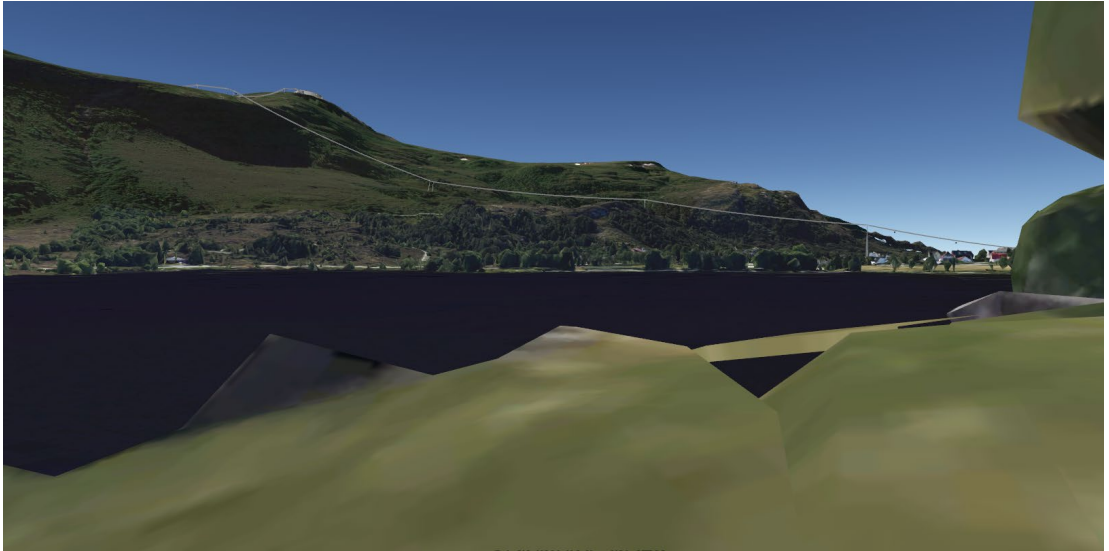
Skjema 7 Delområde L-2, Stiar rundt vatna i lågt terreng

ID, namn	Skildring av påverknad	Grad av påverknad	Kons	Forklaring/ usikkerheit
L_2, Stiar rundt vatna i lågt terreng				
	Tiltaket vil vere synleg frå vatna og stiane, og også gje silhuettverknad mot horisontlina. Avstand og skog i området vil dempe den visuelle påverknaden i landskapet, sett frå delområdet.	Svært alvorleg miljøskade Alvorleg miljøskade Betydeleg miljøskade Noko miljøskade Ubetydeleg miljøskade Miljøforbedring	-	Avstanden til tiltaket er om lag 500-3000 meter. Delområdet vert endra, men alle landskapsfunksjonar vert vidareført.



Frå fotballstadion mot vest

Frå stadion er gondolmastene synleg i terrenget opp til mellomstasjonen. På bilete ser ein silhuetten av den øvste masta nedanfor platået ved mellomstasjonen, mot horisonten. Mellom mellomstasjonen og toppstasjonen følgjer gondoltraséen fjellryggen opp til Rundehornet og toppstasjonen. I Vassetvika gjer avstanden at tiltaket er mindre synleg. Skog/terreng vil også dempe den visuelle påverknaden.



Frå stupet bade plass

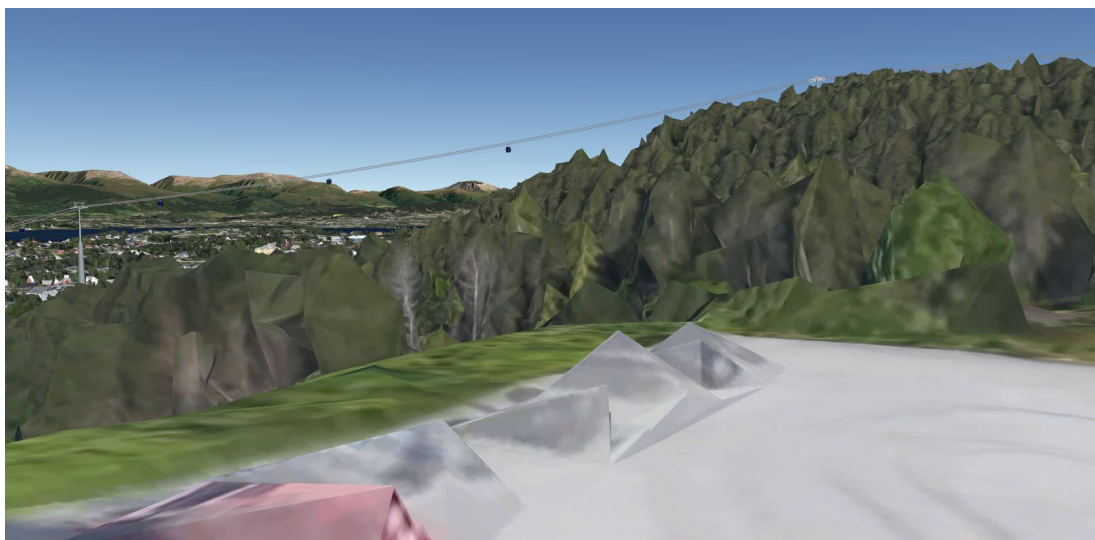


Visualisering av tiltaket sett frå Vassetvika

Vegetasjon skjuler delvis gondolen, men den kan sjåast som ei line gjennom landskapet.

Skjema 8 Delområde L-3, Stiar på fjell

ID, namn	Skildring av påverknad	Grad av påverknad	Kons	Forklaring/usikkerheit
L_3, Stiar på fjell				
	Tiltaket vil vera synleg frå landskapsrommet, gje silhuettverknad mot horisontlina. Skog i området vil dempe den visuelle påverknaden i landskapet, sett frå delområdet.	Svært alvorleg miljøskade Alvorleg miljøskade Betydeleg miljøskade Noko miljøskade ← Ubetydeleg miljøskade Miljøforbedring	-	Avstanden til tiltaket er om lag 0- 1700 meter. Delområdet vert endra, men alle landskapsfunksjonar vert vidareført.



Visualisering av gondolbana sett frå parkeringsplassen ved Vasskummen

Frå parkeringsplassen ved vasskummen, er gondol og luftline godt synleg mot horisonten. Her i frå ser ein også driftsvegen vidare mot mellomstasjonen lagt i terrenget. Vegetasjon i området vil dempe den visuelle påverknaden.

Delområde L4 – Stiar på fjelltoppar

Skjema 9 Delområde L-4 Stiar på fjelltoppar

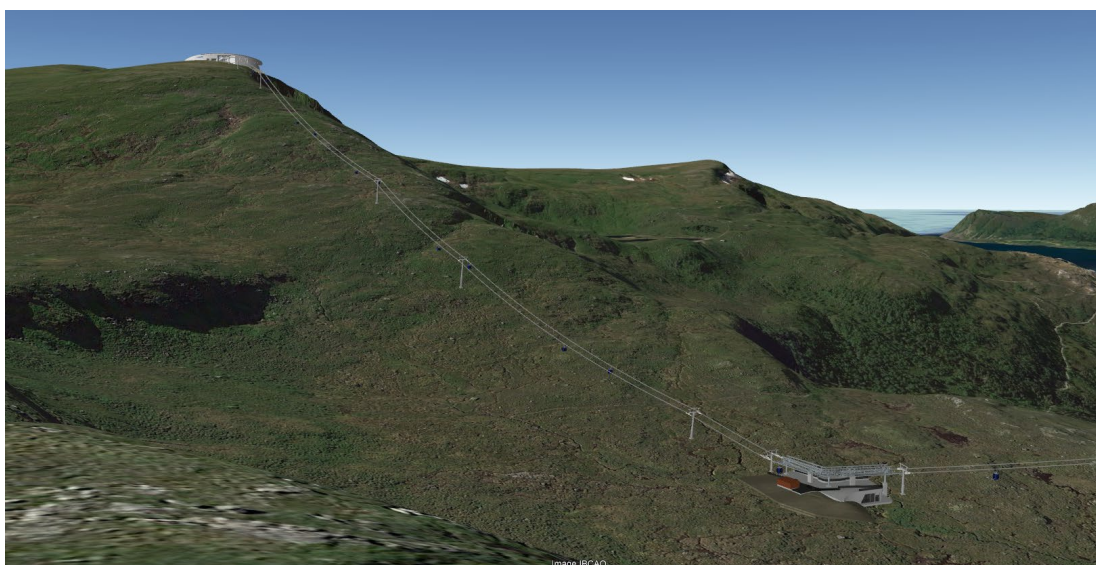
ID, namn	Skildring av påverknad	Grad av påverknad	Kons	Forklaring/usikkerheit
L_4, Stiar på fjelltoppar				
	Visuell påverknad og landskapsinngrep ved gjennomføring av tiltaket med stasjonar, master. Drifts-/anleggsveg og skianlegg utgår. Arealbeslaget er betydeleg, men mindre etter 1.revisjon, frå Rundehornet og ned til platået ved mellomstasjonen	Svært alvorleg miljøskade Alvorleg miljøskade Betydeleg miljøskade ← Noko miljøskade Ubetydeleg miljøskade Miljøforbedring	---	



Visualisering av gondolbana sett frå Vardane, Augment City AS

Bilete er frå Vardane i retning mot Rundhornet. I dette området beveger ein seg i stor grad i urørt natur i dag.

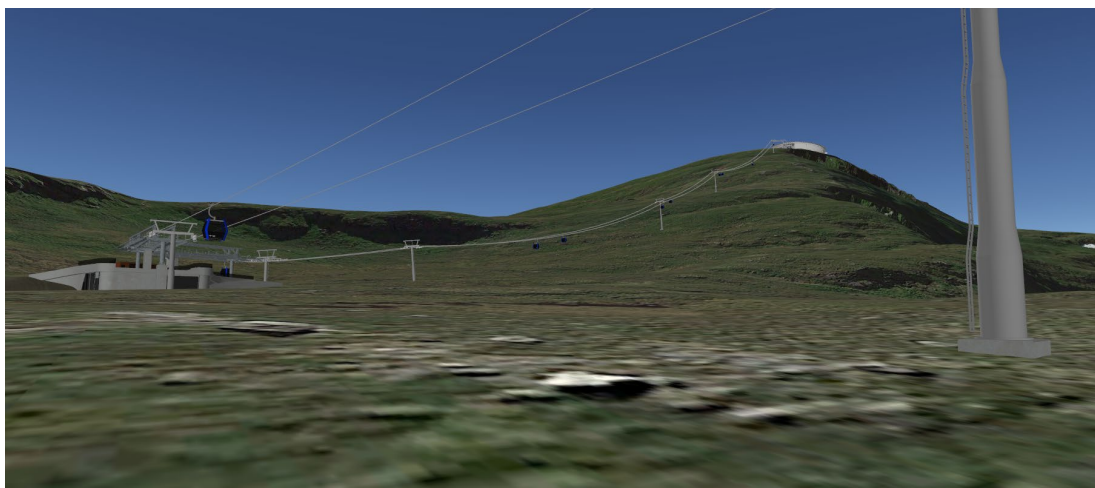
Utforming og materialbruk gjer at toppstasjonen er godt integrert i landskapet ved Rundehornet.



Visualisering av gondolbana sett frå Svanshornet.

Bildet er frå Svanshornet i retning mot Rundehornet. Frå Svanshornet er mellomstasjon og toppstasjon godt synleg. Gondoltraséen følgjer fjellryggen mot Rundehornet. Dette området er i dag utan inngrep, og tiltaket vil føre til stor endring i landskapsbilete.

Her blir det etter revisjonen ikkje permanent veg opp frå mellomstasjonen, ikkje dam til snøproduksjon og ikkje inngrep i samband med alpintraséar med belysning og snøproduksjonsanlegg. Endringa gjev mindre arealinngrep og mindre visuell effekt.



Visualisering av tiltaket frå området ved mellomstasjonen

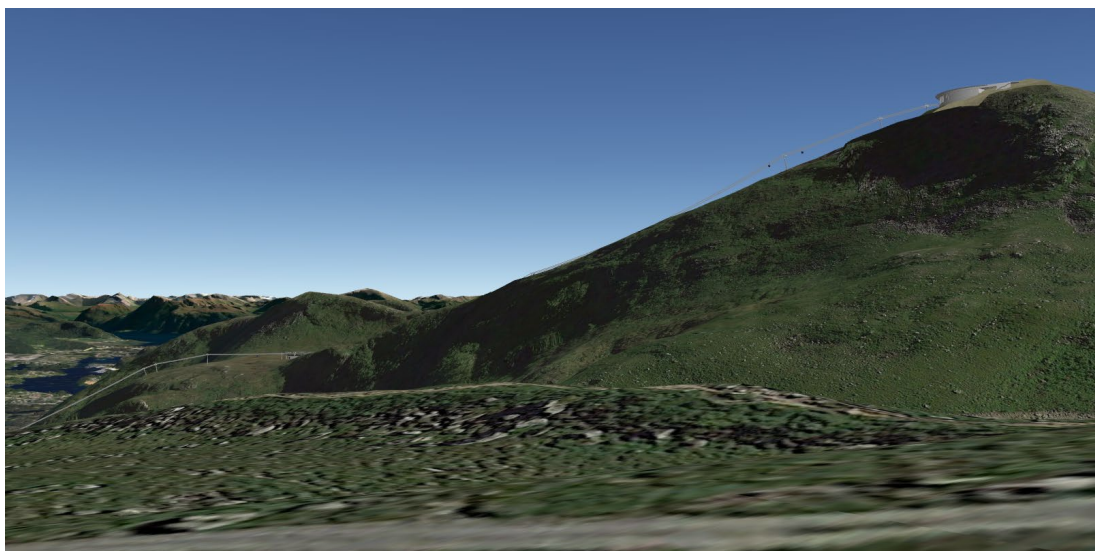
Frå hyttene ved mellomstasjonen er tiltaket med master, gondol, mellom- og toppstasjon og zip-line godt synleg i terrenget.. Dette området vil få det største påverknaden i forhold til alle tekniske installasjonar, bygg og konstruksjonar m.m. i eit tilnærma urørt område i dag

Frå hyttene ved mellomstasjonen er tiltaket med master, gondol, mellom- og toppstasjon, zip-line og driftsvegar godt synleg i terrenget.

Delområde L5 – Hytteområde

Skjema 10 Delområde L-5, Hytteområde

ID, namn	Skildring av påverknad	Grad av påverknad	Kons	Forklaring/ usikkerheit
L_5, Hytteområder				
	Største hytteområde i vest vil få visuell påverknad av gondollinja parallelt med fjellet. Dei 2 hyttene i aust ved mellomstasjonen blir liggande ved mellomstasjonen/delvis under gondollinja..	Svært alvorleg miljøskade Alvorleg miljøskade Betydeleg miljøskade Noko miljøskade Ubetydeleg miljøskade Miljøforbedring	-	Avstanden til tiltaket er om lag 0-500 m. Delområdet vert endra.



Visualisering av tiltaket sett frå hytteområdet ved Vonhytta

Frå hytteområdet ved Vonhytta ser ein mellom- og toppstasjonen på Rundehornet. Gondoltraséen følgjer fjellryggen mot Rundhornet, og master og wire er synleg mot horisonten. Dette området er utbygd med fleire hytter i dag, og det er også lagt til rette for utviding av hyttefeltet.

I tabellen nedanfor er oppsummert påverknad for delområda.

Påverknad	Miljøforbetring	Ubetydeleg endring	Noko forringa	Forringa	Sterkt forringa
Delområde L1 – Busetnaden				x	
Delområde L2 – Stiane rundt vatna i lågt terreng			x		
Delområde L3 – Stiar på fjellet			x		
Delområde L4 – Stiar på fjelltoppar				x	
Delområde L5 - Hytteområde			x		
Samla påverknad:	▲				

Samanstilling av konsekvens for landskap

Vurdering	Delområde	o-alt	Utbyggingsalt.
Konsekvensar	Delområde L1 - Busetnaden	0	Betydeleg miljøskade (--)
	Delområde L2 - Stiar rundt vatna i lågt terreng	0	Noko miljøskade (-)
	Delområde L3 – Stiar på fjellet	0	Noko miljøskade (-)
	Delområde L4 – Stiar på fjelltoppar	0	Betydeleg miljøskade (--)
	Delområde L5 –Hytteområda	0	Noko miljøskade (-)
	SAMLA KONSEKVENNS		Middels negativ konsekvens for landskap
	Grunngjeving		Samla konsekvens er vurdert som middels negativ fordi tiltaket fører til betydeleg miljøskade for to 2 av delområda.

Figur 89, Oversikt over samla konsekvensar for landskap

Avbøtande tiltak

Det har vore arbeidd tverrfagleg for å redusere dei negative konsekvensane også for landskap. Det er lagt vekt på å integrerer topp- og mellomstasjon i landskapet ved utforming, plassering og materialbruk. Ved detaljprosjektering av veg, skjering/fyllingar, skal det leggjast vekt på minst mogeleg terrenginngrep. Krav om god terrengtilpassing er forankra i reguleringsføresegnene. Skjeringar og fyllingar skal revegeterast.

Stasjonane vil bli synleg i opplyst kveldssituasjon. Avbøtande tiltak vil vere avdemping av lys mot naturområdet, dette er til dømes lagt vekt på ved prosjektering av toppstasjon. Gondolane skal berre ha dempa innvendig belysning.

7.4. Utgreiingstema – prissette konsekvensar

7.4.1. Samfunnsverknader

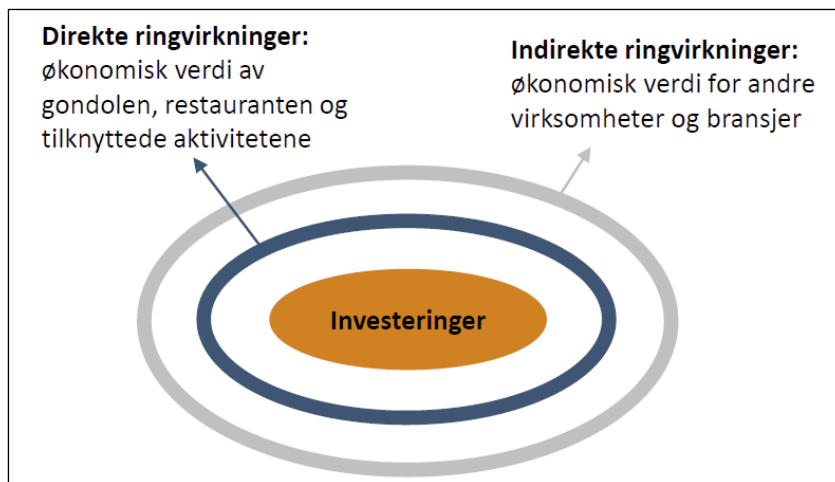
Dette er eit samandrag av utgreiingar gjort i vedlagt dokument «Beregning av lokaløkonomiske virkningar av gondolprosjekt på Sulafjellet», Menon Economics 26.01.22.

Utgreiingskrav

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Samfunnsverknader»:

- Verdiskapings- og ringverknadsanalyse
- Verknad for næringsutvikling og sysselsetting i området og regionen.
- Konsekvensar må sjåast opp mot kommunen sine ønsker om tettstadsutvikling. Interesser for handel og næring veies opp mot natur- og friluftsinnteresser, samt bumiljø.

Ringverknader er i analysen presentert gjennom konsekvens av investeringar, direkte og indirekte effektar.



Figur 90, Direkte og indirekte effekter som ringverknad frå Sula gondol. Menon Economics, 21.06.22

Til saman skal det investerast MNOK 600. i perioden 2021 – 2025. Dette vil gi ei berekna verdiskaping på MNOK 130 i regionen, fordelt på MNOK 60 for Sula kommune og MNOK 70 for Ålesundsregionen. Basert på anslaget på 60% lokal og regional verdiskaping.

Det er vidare berekna at investeringane legg grunnlag for 180 sysselsette i regionen, fordelt på 80 sysselsette i Sula kommune og 100 sysselsette i Ålesundsregionen. Størsteparten vil vere innanfor bygge- og anleggsbransjen.

Aktivitet knytt til drift av gondolen, restauranten og tilhøyrande aktivitetar, er forventa å gi direkte ringverknader for Sula kommune. Dette er berekna til MNOK 40 i verdiskaping og 30 sysselsette i 2030.

Indirekte verknader er berekna til MNOK 20 i verdiskaping, fordelt på MNOK 7 i Sula kommune og MNOK 13 i Ålesundregionen, og vidare er det berekna 45 sysselsette fordelt med 15 sysselsette i Sula kommune og 30 sysselsette i Ålesund kommune.

Forventa direkte og indirekte ringverknadar til saman for Sula kommune er: 45 sysselsette og MNOK 47 i verdiskaping i 2030. Erfaringane frå liknande prosjekt, f.eks. Romsdalen og Loen understøttar effektane for lokalt næringsliv.

Samlede beregnede økonomiske konsekvenser av realiseringen av gondolprosjektet: investeringer i byggeperioden og ringvirkninger av driften i 2030

Investeringsperioden (2021-2025)	Sula kommune	Ålesund-regionen	Samlet
Total sysselsetting i hele investeringsperioden	80 sysselsatte	100 sysselsatte	180 sysselsatte
Årlig gjennomsnittlig sysselsetting	16 sysselsatte	20 sysselsatte	36 sysselsatte
Total verdiskaping i hele investeringsperioden	MNOK 60	MNOK 70	MNOK 130
Årlig gjennomsnittlig verdiskaping	MNOK 12	MNOK 14	MNOK 26
Ringvirkninger av drift (2030)	Sula kommune	Ålesund-regionen	Samlet
Sysselsetting årlig direkte effekt	30 sysselsatte	-	30 sysselsatte
Sysselsetting årlig indirekte effekt	15 sysselsatte	30 sysselsatte	45 sysselsatte
Totalt årlig sysselsetting	45 sysselsatte	30 sysselsatte	75 sysselsatte
Verdiskaping årlig direkte effekt	MNOK 40	-	MNOK 40
Verdiskaping årlig indirekte effekt	MNOK 7	MNOK 13	MNOK 20
Totalt årlig verdiskaping	MNOK 47	MNOK 13	MNOK 60

Figur 91, Oppsummering av lokaløkonomiske verknader, Menon Economics 21.06.22

7.5. Vurderingar og konsekvensar for andre tema

7.5.1. Skredfare/områdestabilitet/vind

Utgreiingskrav

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Skredfare/områdestabilitet/vind»:

- *Reell skredfare og ev. sikringstiltak*
- *Geotekniske vurderingar av grunnforhold, stabilitet mv.*
- *Framherskande vindretningar og vindstyrke. Vurdering av konsekvensar ved plassering av bygningar og master*

Skredfare

Temaet er nærare vurdert i ROS-analysen, kap. 3.1.

Det er utført skredfarevurdering av AsplanViak, rapport datert 01.12.2021. Av rapporten går det fram at deler av planområdet kan bli råka av skred. Snøskred er dimensjonerande skredtype.

Tiltak

Skredfaresonene er innarbeidd i framlegget til områdereguleringsplanen.

Skredfaren på driftsveg/turveg er akseptabel pga. kort tid med personopphald og tiltak er ikkje naudsynt.

Grunnforhold/områdestabilitet

Temaet er nærare vurdert i ROS-analysen, kap. 3.2.

Det er gjennomført geologisk undersøkingar/vurderingar:

- For fjellområdet og fundament for stasjonar og master for gondolbana ligg det føre rapport frå AsplanViak, datert 03.12.21.
- Era Geo/Lingen Grunnboring har utført grunnundersøkingar for botnstasjonen inkl. underjordisk garasje og opp til mast 5, samt molo og flytebrygge.
- Multiconsult har i 2022 utgreia områdeskredfare som følgje av kvikkleire i Langevåg sentrum.

Områdeskred som følgje av kvikkleire er utelukka innanfor planområdet. I sentrum er område med potensiale for marin leire markert som faresone, H310_1, i plankartet. Deler av Vonløypa nedanfor Gamlestølen, får skråning i lausmasser.

Tiltak

Ansvarsområde geoteknikk vert omfatta av tiltaket, dette er forankra i føresegnene.

Vind/ekstremvær

Temaet er nærare vurdert i ROS-analysen kap. 3.8.

Langevåg og Sulafjellet ligg i vestnorsk kystklima med mye nedbør og vind. Dominerende vindretning er frå sørvest. Det er periodar, spesielt vinterstid, med sterk vind. Klimaendringar vil påverke intensitet i vind og nedbør i framtida.

Tiltak

Det er forankra i føresegnene krav til at bygningar og konstruksjonar må dimensjonerast for å tole vindstyrkar. Vurderingar av vindretning og -styrke må vere del av prosjekteringsgrunnlag for gondolbana. I driftsfasen vil det vere rutinar fastsett i driftsplanen for stenging av gondol ved vind- og verforhold over fastsette terskelverdiar.

Flaumfare/overflatevatn

Temaet er nærare vurdert i ROS-analysen kap. 3.4.

Det er utført flaumsonekartlegging for Vassetelva og Molværselva (Norconsult 11.09.19), samt berekning av kapasitet og utforming av ny kulvert (Norconsult 26.06.22). I øvre del av vassdraget berører flaumsona skog og fastmark og har mindre konsekvensar. Kulvert under Devoldfabrikken har begrensa kapasitet, og ved full kulvert renn vatnet gjennom området til Devoldfabrikken og ut i sjø.

AsplanViak har berekna høgde på bru og dimensjonar for stikkrenner, samt plassering (02.06.22). Det er og anbefalt ei tverrgåande dreneringsgrøft på oppsida av bygningsmassen på mellomstasjonen. Tiltak og løysingar vil bli nærare utgreia i detaljprosjektering og byggesak.

Tiltak

Det er lagt inn rekkefølgekrav om at ny kulvert og inntak for Vassetelva skal etablerast i samsvar med Norconsult sitt notat «Kapasitetsberegning for kulvert gjennom Langevåg», før igangsetjingsløyve vert gjeve. Areal til nytt inntak er avsett i område OVT2.

Påverknad og konsekvens

Tema i kap. 7.5.1. er handsama i ROS-analyse. Desse tilhøva er sikra gjennom tiltak fastsett i plankart og føreseigner.

7.5.2. Ureining og støy

Utgreiingskrav

- *Avdekke ev. ureining i sjø og synleggjere naudsynte tiltak for utfylling/ev. mudring*
- *Tiltaket sin påverknad mtp. støy for omgjevnadane, i anleggsfase og driftsfase*
- *Lysforureining, med særleg fokus på belysning i urørte naturområde.*

Ureina grunn

Grunnboringar med prøvetaking er utført. I føresegnene er fastsett krav til analyse av grunnprøver og framlegging av plan for handtering av eventuelle ureiningar i tiltaksområdet for bunnstasjon og kai/molo.

Støy

Støyfagleg utgreiing, Norconsult AS, er revidert 30.06.23 og er oppdatert med for ny profil gondolbane + støykart for gondolbane.

Samandrag i Norconsult sin støyrapport:

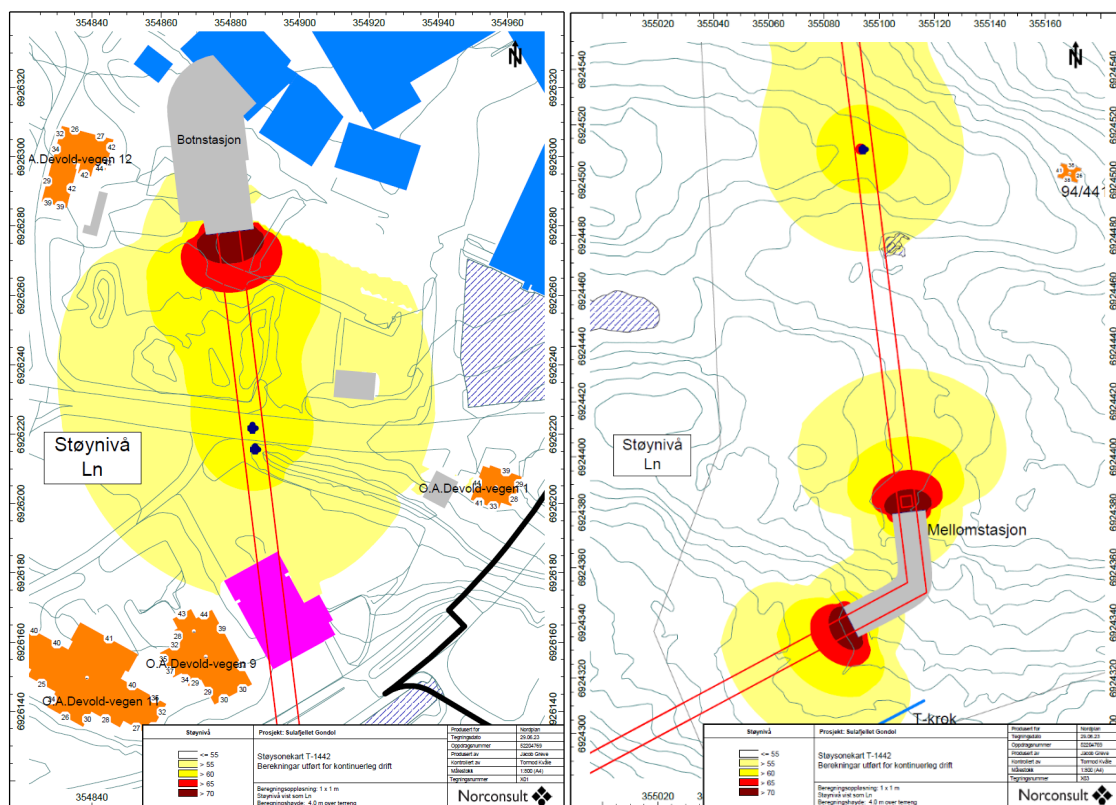
- Auken i vegtrafikk rundt nedre stasjon er liten og støynivå frå vegtrafikk aukar ikkje vesentleg.
- Det er gjort berekningar av støy frå gondolbana. Berekningane viser at ingen nærliggande bygg med støyfølsam bruk har støynivå over gjeldande grenseverdiar i T-1442.
- Zip-line i området frå mellomstasjon til toppstasjon gjev støy lokalt i området og råkar 2 fritidsbustadar. Aktiviteten får ikkje konsekvensar for andre bygg med støyfølsam bruk.

Frå rapporten: «Sjølv om grenseverdiane blir overhaldne, har verksemda likevel ei plikt til å redusere støyen så langt som mogleg. Det bør for eksempel vurderast om hastigheita skal senkast frå 6 m/s til 5 m/s på kveld og natt. Dette vil gje ein reduksjon i støynivå på 1 – 2 dB.

Tiltak

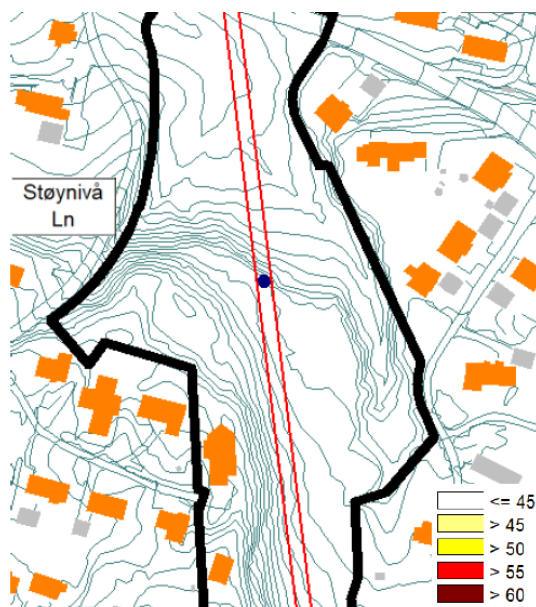
Med bakgrunn i denne rapporten er gul og raud støysone for botnstasjon og mellomstasjon + master i nærleiken av støyømfintleg busetnad innarbeidd i plankartet, med tilhøyrande føreseigner. Utklipp frå støysonekart i rapporten er vist under.

I føresegnene er det også fastsett følgjande (§2.8): Ved drift av gondolbane etter kl. 23:00 skal hastigheit på bana av omsyn til støy senkast til maks 5 m/s.



Figur 92, Støysonekart ved bunnstasjon og mellomstasjon (Norconsult)

Det er òg gjort berekningar av støy frå mast 5. På grunn av si høgde genererer masta ikkje støy over grenseverdien, og det blir difor ikkje vist nokon støysone her.



Figur 92a, plassering mast 5. Ikkje støysone på gult nivå.

Påverknad og konsekvens

Auken i trafikk er liten og påverkar ikkje støynivået langs hovudvegar i ein grad som endrar støysoner fastsett i områdereuleringsplan for Langevåg sentrum.

Berekningane viser at ingen nærliggande bygg med støyfølsam bruk får støynivå over gjeldande grenseverdiar i T-1442 som følgje av gondolbana.

Zip-line med tilhøyrande aktivitet i området frå mellomstasjon til toppstasjon gir støy lokalt i området og er relevant for to fritidsbustadar. Aktiviteten får ikkje konsekvensar for andre bygg med støyfølsam bruk.

7.5.3. Folkehelse

I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Folkehelse»:

Utgreiingskrav

- *I planomtalen blir gjort ei vurdering av påverkinga på bebuarar under eller nær gondolbana, for eksempel innsyn frå gondol til bustad.*
- *Avveging av positive og negative sider av endra tilgjenge til friluftsområdet på Sulafjellet (siste punkt er vurdert under tema «friluftsliv»)*
- *Kommunestyret har i vedtak i sak K-065/22 bede om «ei kunnskapsbasert kartlegging av kva ulemper som blir påført kven, og i kva grad»*

Tiltaket sin konsekvens og påverknad som også omfattar folkehelse, er skildra under fleire deltema:

- Tilgang til sosiale møteplassar, friområde, leikeplassar m.m. er omtala under temaet «Born- og unges interesser».
- Frilufsinteresser, naturopplevingar, turløyper osv. er omtala under temaet «Friluftsliv».
- Trafikktryggleik, mjuke trafikantar, skuleveg m.m. er omtala under temaet «Trafikk» og «Born og unges interesser».
- «Støy» er omtala i eige kapittel
- Sysselsetting og arbeidsplassar har positiv innverknad på folkehelsa. Ringverknadar av tiltaket er nærare skildra under temaet «Samfunnsverknadar».

I samband med revisjon av planframlegg etter 1. høyringsrunde, er det utarbeidd to nye utgreiingar:

- Multiconsult AS: Skyggekast fra Sula gondol
- Nordplan AS: Områdeplan Sulafjellet - Eigedommar ved gondolbane

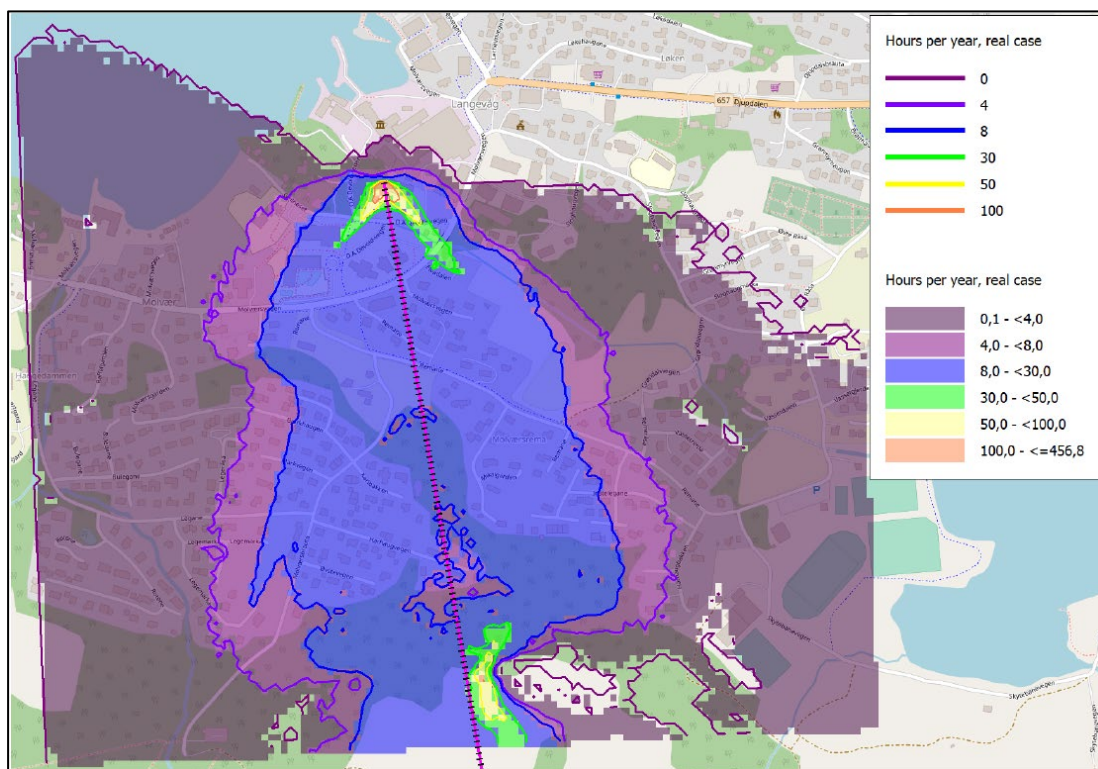
Skyggekast

På oppmoding frå statsforvaltaren i Møre og Romsdal er det utført ei skyggekastanalyse frå gondolbana. Det eksisterer ingen retningslinjer, verken nasjonalt eller internasjonalt, for korleis ei slik analyse skal gjennomførast, så denne rapporten følgjer beregningsmetodikken NVE legg til grunn for vurdering av skyggekast frå vindturbinar. NVE gir også forslag til akseptable grenseverdiar for mottak av skyggekast frå vindturbinar, men analysen - som inkluderer ein gjennomgang av liknande problemstilling frå Bayern i Tyskland, finn at *grenseverdiane som brukast for vindturbinar ikkje rimeleg kan nyttast for gondolbaner.*

Skilnad mellom gondol og vindturbinblad:

Store vindturbinar roterer med ca. 20 rotasjonar i minuttet. Standard er at en rotor har tre blad, dermed flakkar eit blad over solskiva ca. ein gang pr sekund. Det er nettopp denne flakkinga som fører til ubehag når ein blir utsett for turbinskyggekast; det kjem veldig hyppig, og kvart individuelle kast artar seg som ei form for blinking. Gondolbana, bevegar seg med 6 meter pr sekund, og under full drift passerer ein gondol eit gitt punkt kvart 15. sekund. Dette artar seg ikkje som den typen strobe-effekt ein får frå ein

vindturbin, sidan gondolkabinen passerer framfor solskiva såpass mykje tregare. I tillegg til dette er store delar av gondolkabinen gjennomsliktig, noko som gir meir diffus skygge.



Figur 94, Frå skyggecastberegning (Multiconsult). Kart over realistisk skyggecast, der 50% sjansje for sol er teke høgde for, beregna for busetnaden i Langevåg der skyggecast er venta å vere over null timer pr år. Gondolbana si opningstid er ikkje er teke høgde for i dette kartet.

Liknande problemstilling i Tyskland:

Som nemnt over, er det ikkje etablert nokon offisielle grenseverdier for skyggecast frå gondolbaner. Det næraste Multiconsult har funne, er eit søksmål mot ein utbyggjar i Bayern, Tyskland, der ei sak mot ei planlagt gondolbane vart avvist. Norske reglar for skyggecast-grenseverdier for vindturbinar bygger på Tysklands regelverk, så vi reknar dømet frå Bayern som relevant for Sula Gondol.

I saka frå Bayern er grunngjevinga for å avvise søksmålet delvis bygd på ei analyse som i praksis er veldig lik den presentert her. Analysen fann at for to mottakarar som vart vurdert, mottok den eine 227 timar skyggecast per år, og den andre 294 timar. Desse verdiane vart samanlikna med grenseverdier tysk lov set for skyggecast frå vindturbinar, som er identiske med NVE sine for Norge (maksimalt skyggecast 30 timar pr år, 30 minutt pr dag, og realistisk skyggecast 8 timar per år). Trass i at verdiane er rundt 10 gonger over grenseverdier for skyggecast frå vindturbinar, konkluderer saka i Bayern med at skyggecast fra ei gondolbane ikkje medfører den typen ubehag og stress som er forbunde med vindturbinskygge. Det viktigaste momentet som underbygger konklusjonen, er at ein gondol beveger seg vesentleg tregare enn eit vindturbinblad.

Eigedommar ved gondolbane

Dette er ei utgreiing av eigedommar som heilt eller delvis kjem innfor eit 120-meters belte, altså nærare senter gondolbane enn 60 meter. Omfattar dermed 50 eigedommar.

Tema i utgreiinga:

- Om der er areal på eigdommen som ligg i sikringssona til gondolbana, med størrelse og bruksformål, skilt mellom bebyggbart areal og anna areal.

Påverknad og konsekvens

Skyggekast

Multiconsult sine beregningar viser at dersom ein oppheld seg i søndre del av Langevåg, enten ved eit vindauge eksponert mot søraust, sør eller sørvest, eller ute, kan ein forvente å bli utsett for mindre enn 50 timer skyggekast fra gondolbanen når ein tek høgde for sannsyn for solskinn og gondolbanen sin opningstider. Dette utgjør mindre enn 1% av vakne timer per år eller 10 minutt pr dag i gjennomsnitt.

I lys av den liknande problemstillinga i Bayern i Tyskland, konkluderer Multiconsult med at den beskjedne skyggekastbelastninga beregningene avdekkjer, ikkje kan reknast som sjenerande for mottakarane, og ikkje kan reknast som tilstrekkeleg stor til å stoppe utbygginga.

Eigedommar ved gondolbane

Restriksjonar byggehøgde:

Infomasjonstabellen viser mellom anna at 8 bustadbygg og 2 næringsbygg ligg i sikringssona til gondolbana. Ingen av bygga får i praksis restriksjonar på byggehøgde som følgje av sikringssona - ut over normale reglar for byggehøgde i reguleringsføresegnene.

Dom frå høgsterett, Voss gondol:

Eigedommsretten omfattar deler av luftrommet over ein eigedom. Eigedommsretten er ikkje gitt som ein bestemt høgde i meter og den er ikkje ubegrensa. Det avgjerande er kor høgt grunneigar har interesse i å utnytte eigedomen, utifrå framtidig utvikling og moglegheit.

Branntryggleik:

Norsk standard NS-EN 17064 – «Sikkerheitskrav for taubaneinstallasjonar for persontransport – Forebygging og bekjempelse av brann» fastset «nærliggende område» med omsyn til branntryggleik. Dette området strekker seg 20 meter vertikalt frå wiren, og 12 meter til kvar side frå wiren. (Bygg kan ligge nærare enn 12 meter dersom vertikal avstand er meir enn 20 meter)

I følge tabell i utgreiinga ligg ingen bygg inne i denne sona etter revidert gondolprofil. Krav til branntryggleik skal dermed vere stetta på dette punkt.

Innsyn:

Vi har ikkje noko regelverk som fastset kva som er akseptabel avstand mellom gondolvindu og vindu i private bustader/uteplassar. Problemet avtek med aukande distanse, noko som er hovedgrunnen til å auke høgda på baneprofilen i revidert løysing.

I eit prosjekt i Gøteborg vart det utarbeidd eigen rapport på innsyn – der konklusjonen var å heve høgda på fleire master i traséen for å oppnå akseptable avstandar. I Gøteborg vart 40-50 meter mellom gondolvindu og vindu i næraste bustader rekna som akseptabel avstand.

Tabellen i utgreiinga viser i eiga kolonne avstand frå gondolvindu til fasade på bustadbygg. Legg merke til at det er teke omsyn til blindsona under gondolen for bustader som ligg nær bana, basert på at gondolvindu blir frosta opp til 85 cm over golvet.

- 2 bustader har mindre enn 35 meter siktline;
Næraste del av omsorgsbustader O.A Devoldvegen 9 (33,8m)
Elvadalen 2 (34,4m)
- 2 bustader og 1 forretningsbygg har mindre enn 40 meter siktline;
Molværsvegen 41 (35,3m)
Remane 5 (35,9m)
Remane 7 (36,1m)

Øvrige bustader ved gondolbana har meir enn 40 meter siktline gondolvindu – fasade.

Planframlegget innfrir dermed ikkje den innsynsavstand som vart rekna som akseptabel for Gøteborg-prosjektet for 4 bustader.

Utsikt

Gondolbana vil vere eit nytt element blant busetnaden i sentrum. Utgreiinga opplyser om avstand frå bustadfasade til næraste mast. Flytting av mast 4, som tidlegare var plassert ved forretningstomta Molværsvegen 41, gjer situasjonen betre. Som eit døme på avstandar, får følgjande bustadeigedommar ei mast 60 meter frå fasade eller nærare:

Omsorgsbustader O.A.Devoldvegen 9 (41,3m)

Karibakken 9 (59,4m)

Mikalgarden 6 (59,7m)

Karibakken 7 (60,3m)

Støy

Norconsult sin reviderte støyrapport viser no at bustader ikkje kjem i gul eller raud støysone som følgje av gondolbana. Sjå omtale i kapittel 7.5.2. I føresegnene er det teke inn krav om redusert fart på gondolbana til maks 5 m/s ved drift etter kl. 23:00.

Tryggleikskjensle under gondolbana

Når det gjeld nedfall frå sjølve gondolen/kabinen – at nokon kan sleppe ut gjenstandar, vil dette vere forhindra ved at det, framom lufteventilar, er montert gitter. Det vil heller ikkje vere mogeleg å ta med ski utvendig på kabinen.

Vedr. nedfall av grease ved gondolbana på Voss:

Gondolbana hadde problem med nedfall av grease i dei fyrste 2,5 åra bana var i drift. I følgje produsenten av bana og driftsleiar skuldast dette for mykje grease i wiren ved leveranse. Denne vart pressa ut, før wiren hadde «lukka» seg. Wiren var med hensikt produsert med meir grease enn vanleg, pga. eit spesielt vendesystem for stasjonane i Voss Gondol. I tillegg vart det ved ein feil i produksjonen, tilført meir grease i kablane enn tenkt. Dette var difor ein «ekstraordinær» situasjon som ikkje vil vere lik for Sula Gondol.

Ulykker med sjølve gondolen:

Alle aktivitetar, som prosjektering, fabrikasjon/produksjon, montering, tilhøyrande bygningsmessige konstruksjonar, igangsetting, drift og vedlikehald er underlagt eit strengt regelverk av både Norske og Europeiske standardar og forskrifter. I tillegg vert sjølve bana konstruert og levert av anten Leitner eller Doppelmayer, som begge er verdens leiande innan slike leveransar. Ein vil og legge til sikkerheitsutstyr utover pålagde krav som; ekstra nødmotor, ekstra rullar for å sikre plassering av wire og meir dersom dette kan betre sikkerheita.

Avbøtande tiltak

I revidert plan gir auka profilhøgde for gondolbana betre tilhøve for busetnaden både når det gjeld innsyn, støy, branntryggleik og restriksjonar.

Som avbøtande tiltak fastset føresegnene at gondolane ikkje skal ha utvendig lyssetting, og avdempa lyssetting innvendig.

Føresegn for «frosting» av gondolvindu er som følgje av auka profilhøgde føreslege endra endra etter 1. høyring. Ordlyden er no slik i paragraf 3.3.7:

«For å skjerme mot utsyn frå gondolar til private bustadar og uteområde nærare enn 30-35m skal vindauge i gondolar «frostast» opp til overkant seterygg, dvs. ca 85cm over golv. Frostinga skal sleppe gjennom lys, men skal vere så tett at ein ikkje ser detaljar på bustadeigedommar nær gondolbana gjennom frostinga. Den skal enten vere permanent, eller aktiv på strekninga frå botnstasjon og 80 meter forbi busetnaden ved Harhaugvegen. Det vil seie at det er høve til å slå av frostinga når gondolane er ovanfor dette punktet. Eventuell variabel frosting skal vere automatisk, utan høve for passasjerar til å slå den av.»

Illustrasjoner av gondolbane i busetnaden

Under er vist nokre illustrasjonar av gondolbane i bebygd område, med anlegg vist i Google Earth (Leitner). Masteplasseringar, høgder og storleikar er realistiske, og i samsvar med framlegg til reguleringsplan.



Frå bunnstasjon og oppover. Mast 4, bedehuset og Molvørsvegen nederst.



Frå Molvørsvegen og oppover. Remane midt i bildet.



Frå Remane og oppover. Mast 5 midt i bildet. Karibakken 9 er dessverre ikkje utbygd i Google Earth sitt kartverk.



Frå masta ved Harhaugen (nr. 6) og nedover.



Frå Harhaugvegen og nedover. Karibakken 9 er dessverre ikkje utbygd i Google Earth sitt kartverk.

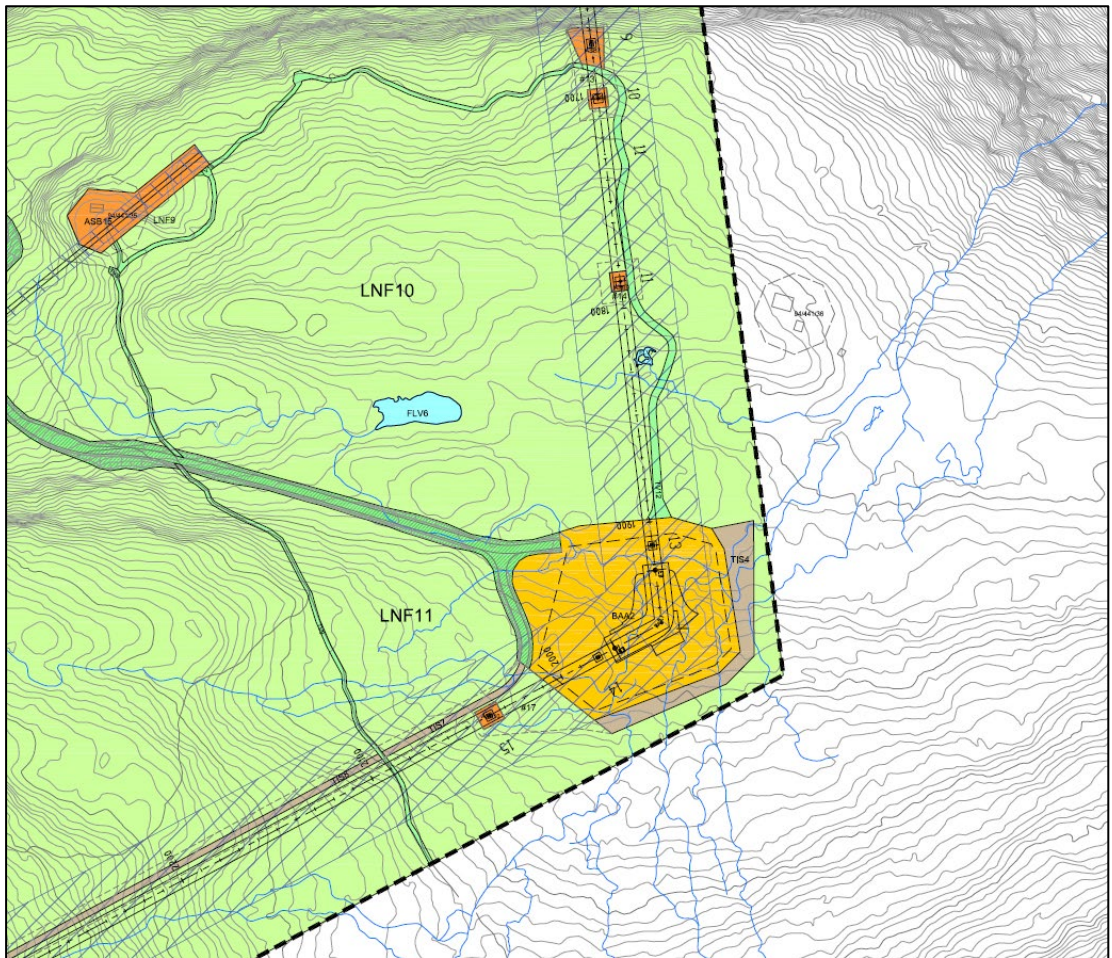


Bana sett frå vest. Molværsvegen midt i bildet, Remane og mast 5 til høgre.

Fritidsbustadar

På fjellplatået ved mellomstasjonen ligg det to punktfestetomter for fritidsbustadar. Fritidsbustaden på gbnr. 94/441-35 kjem i konflikt med endepunkt for zip-line (område ASB15). Tiltakshavar er i dialog med hytteeigar om dette forholdet.

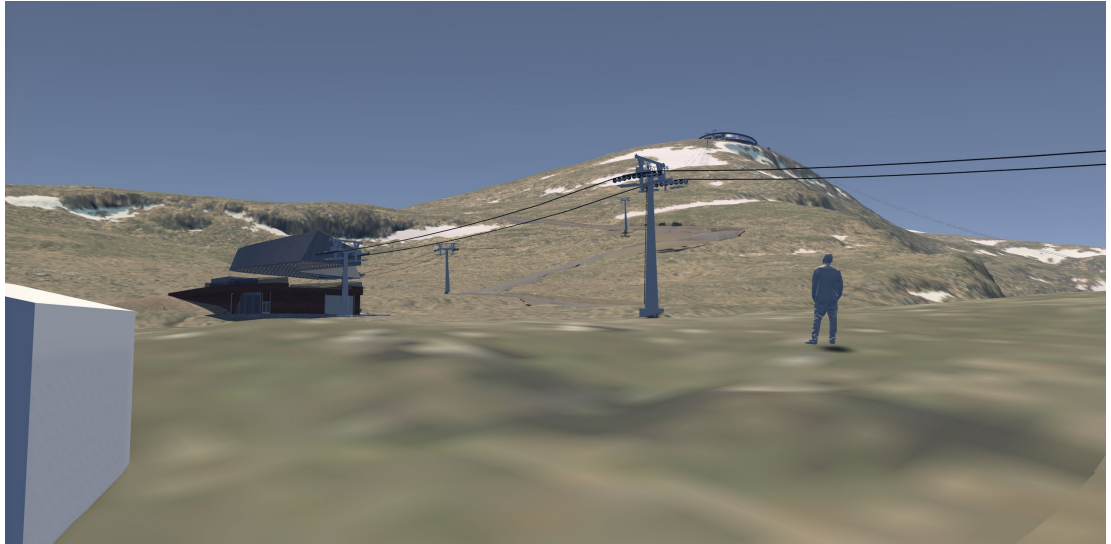
Eigedommen gbnr. 94/441-36 ligg nordaust for dei fysiske installasjonane tilhøyrande gondolbane, og får ulemper som følgje av tiltaket i form av auka trafikk, uro og støy. Denne fritidsbustaden blir liggande i luftline omlag 130 meter frå mellomstasjonen. I revidert plan er følgjande tiltak teke ut av planen i området: Skitrekk og skitraséar, dam og anlegg for snøproduksjon, utsiktspunkt. Omfanget av opprusting av gangstiar er redusert vesentleg. Permanent veg frå mellomstasjon til toppstasjon er endra til ein vesentleg kortare, midlertidig anleggsveg.



Figur 97, Utsnitt frå plankart ved mellomstasjon, Nordplan

Området opplevast i dag som eit roleg område, og med ei flott utsikt over sjø og landskap. Det går fleire stiar gjennom området.

Bruken/opplevinga av området vil ved etablering av tiltaket vil bli endra, med gondolbane, master og mellomstasjon og zip-line, samt trafikk i anleggsperiode. Det vil vere vanskeleg å oppretthalde den private sfæren rundt fritidsbustaden. Samla sett ein negativ verknad for brukarar av fritidsbustadane.



Illustrasjon av ny situasjon sett om lag frå fritidsbustad og mot mellomstasjon og toppstasjon.

7.5.4. Infrastruktur

Utgreiingskrav

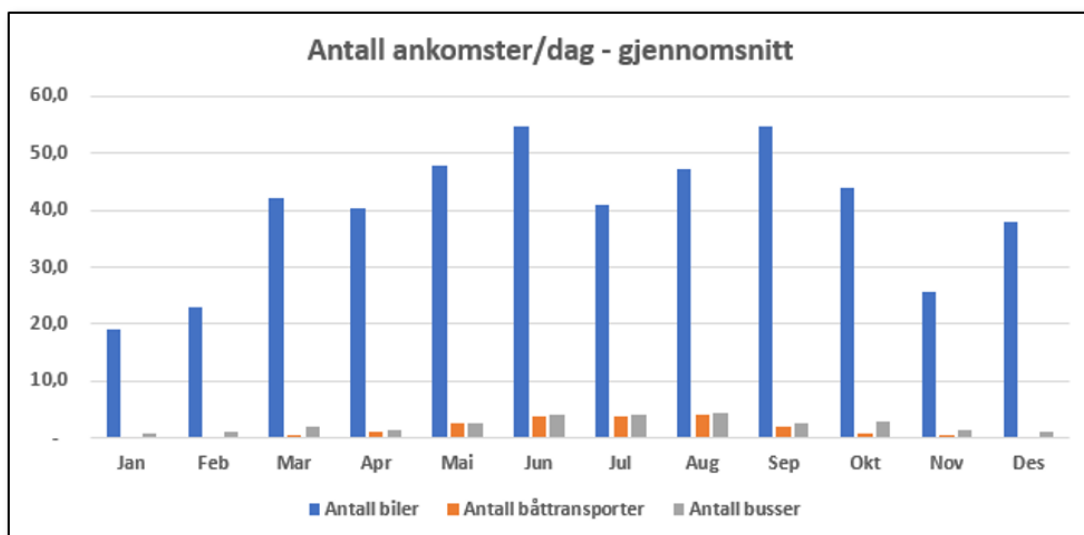
I planprogrammet skal følgjande utgreiast innanfor temaet «Infrastruktur»

- *Kapasitet på vegnettet, trafikkavvikling og parkeringskapasitet må vurderast, samt trafikktryggleik for alle trafikantgrupper*
- *Hurtigbåttilbod, elektrisk drevet*
- *VA-rammeplan, med tekstdel og kartdel utarbeidast.*

Trafikktal

Det er utarbeidd ei analyse for trafikk og parkering, Nordplan 30.08.22.

Trafikk til gondolbana vil i hovudsak fordele seg på bil, buss og båt. Prognosen viser at knapt 60% av dei besøkande vil kome med båt, i overkant av 20% på kvar av reisemidlane bil og buss. Gåande og syklende er ikkje tatt med i prognosen.



Figur 98, Prognose for talet på kjøretøy pr. dag, måned og gjennomsnitt. Trafikk- og parkeringsanalyse Nordplan

Dette vil gi eit tal på 40 bilar og 3 bussar i snitt pr. døgn over året, som berre vil gi ei marginal auke i trafikken. Avrunda tal for båttrafikken er 2 båtturar pr. dag i snitt gjennom året.

Tabellen nedanfor viser endra ÅDT som følgje av tiltaket.

Endring årsdøgntrafikk som følgje av etablering gondolbane				
Strekning	ÅDT 2019	Tilført ÅDT	Ny ÅDT	Endring ÅDT
Fv 657 Djupdalen (innfartsveg)	5141	100	5241	1,9 %
Molværsvegen (200m)	2700	90	2790	3,3 %
Fyllingsvegen	2500	0	2500	0,0 %
Stadnesvegen	1150	0	1150	0,0 %

Kjelde: vegvesen.no/trafikkdata
 ÅDT 2019 er valt fordi tala for 2020 og 2021 er lågare

Figur 99, Endring i ÅDT i tal og prosent som følgje av tiltaket. Trafikk- og parkeringsanalyse Nordplan

Konsekvensar:

Det er berre ei marginal auke i trafikkmengd på 100 kjøretøy/døgn langs fylkesveg 657, og etablering av gondol vil ikkje medføre krav om tiltak langs fylkesvegen.

Det vil bli auka trafikk, også av buss, langs Molværsvegen. Denne vegen er smal og ikkje dimensjonert for at 2 bussar kan møtast. Det manglar også samanhengande tilbod for mjuke trafikantar på nordsida av vegen.

Avbøtande tiltak:

- Krysset Molværsvegen og O.A. Devold-vegen dimensjonerast for buss.
- O.A. Devold-vegen utvidast som 2-felts veg slik at 2 bussar kan møtast, frå kryss med Molværsvegen og fram til avkjørsle mot aktuelt parkeringsareal for bussar.
- Fortausløyising på nordsida av vegen frå fortou ved Molværsvegen fram til gangareal mot botnstasjonen etablerast.

Parkering

Analysen viser at det er i perioden mars til september som har mest trafikk, med ein topp i juni for personbilar og i august for bussar.

På toppmånadane viser prognosen:

Personbilar: 55 på gjennomsnittsdag og 137 på maksdag

Bussar: 5 på gjennomsnittsdag og 11 på maksdag

(Maksdag er definert som trafikktalet på 250% over snittdag).

I vurderinga er talet på samtidige personbilar sett til 80% og andel samtidige bussar til 65%. Dette gir slikt parkeringsbehov:

	P.bilar	Bussar
Snittdag høgsesong	55	5
Maksdag høgsesong	137	11
Samtidige %	80 %	65 %
Tal samtidige snitt høgsesong	44	3
Tal samtidige maksdag høgsesong	110	7

Behov for parkeringsplassar som følgje av etablering av gondolbane. Trafikk- og parkeringsanalyse, Nordplan

Eksisterande parkeringskapasitet

Norconsult AS si parkeringsanalyse utført i samband med områdeplanen for Langevåg sentrum vurderer parkeringskapasiteten i sentrumsområdet. Parkeringsanalysa viser at dei aller fleste områda har middels til lavt parkeringsbelegg, og dette gir rom for at parkeringsområde vert omdisponert og får høgare utnytting i form av utbygging eller andre formål.

Det er aktuelt å vurdere sambruk av fleire parkeringsareal, først og fremst utnytte ledig parkeringskapasitet ved bedehuset.

I tabellen nedanfor er parkeringsdekning for dei 5 aktuelle områda oppsummert

Område/Tidspunkt	Tal eksist. plassar	Makstime kvardag	Makstime laurdag	Ledig kapasitet kvardag	Ledig kapasitet laurdag
Bak Devoldfabrikken	290	74	97	216	193
Framfor Devoldfabrikken	70	44	83	26	-13
Ved Bedehuset	78	0	11	78	67
Ved Rådhuset	51	41	6	10	45
Sentrumskvartalet	123	89	27	34	96
Sum	612	248	224	364	388

Dagens parkeringskapasitet. Trafikk- og parkeringsanalyse Nordplan

Tabellen nedanfor viser ledig kapasitet, korrigert for tapte parkeringsplassar som følgje av ny utbygging ved bunnstasjonområdet. Konklusjonen er at parkeringsbehovet for personbilar og 3 bussar kan dekkast på Devoldfabrikken sitt noverande parkeringsareal. Ved maksdagar for busstrafikk må alternativt areal takast i bruk, best eigna er arealet ved bedehuset (etter avtale med grunneigar). Med dette arealet har ein tilstrekkeleg parkeringsareal også for 7 bussar.

Sjå fleire detaljar i analyse trafikk og parkering (vedlagt)

Område/Tidspunkt	Tal eksist. plassar	Belegg Makstime kvardag	Belegg Makstime laurdag	Ledig kapasitet kvardag	Ledig kapasitet laurdag	Sum Akkumulert kvardag	Sum Akkumulert laurdag
Bak Devoldfabrikken	245	74	97	171	148	171	148
Framfor Devoldfabrikken	70	44	83	26	-13	197	135
Ved Bedehuset	78	0	11	78	67	275	202
Ved Rådhuset	51	41	6	10	45	285	247
Sentrumskvartalet	123	89	27	34	96	319	343

Parkeringskapasitet akkumulert. Trafikk- og parkeringsanalyse, Nordplan.

Reguleringsplanen opnar i tillegg for ny parkeringskapasitet på to stadar.

- Parkeringsplassen sør for Saksebygget (PH1) blir opna for parkeringshus i fleire plan. Dette vil gi auka kapasitet på rundt 40 parkeringsplassar pr. plan.
- Bustadareal på gbnr. 109/454 (PP4) er foreslått omregulering til parkeringsareal. Dette vil auke kapasiteten med om lag 28 parkeringsplassar.

Hurtigbåttilbod, elektrisk driven

Tiltakshaver vil i samarbeid med lokale interessentar eller på eiga hand etablere ein konsesjonsfri (tilrettelagt for grupper/charter) og utsleppsfrå båtforbindelse mellom Ålesund sentrum og Devoldfabrikken. Dette vil ha god frekvens i høgsesongen mai – september og meir tilpassa frekvens resten av året.

Løysing for vatn, avløp og energi

Det er utarbeidd ein innleiande VA-rammeplan som vurderer alternative løysingar for vassforsyning og avlaupshandtering, Asplan Viak revidert i juli 2023. Viktigaste endring i revidert plan er at alle anlegg og tiltak ved Gamlestølen, med rest-utslepp til Molværselva er teke ut av planen.

Primærløysing for vassforsyning er boring av fjellbrønner ved toppstasjonen.

Energiuttak til toppstasjonen planleggast frå bora fjellbrønner.

Avløp:

Det er 2 alternative løysingar for handtering av avløpsvatn frå Sula Gondol:

Alt 1: «Det er innhenta forslag til løysing for et midlertidig biologisk kjemisk renseanlegg type Biovac el. tilsv. med separat mottakstank og slamlager etablert ved Vasskummen. Utslipp fra renseanlegget føres direkte til kommunal spillvannsledning.»

Alt 2: «Utslipp av spillvann direkte til kommunal spillvannsledning: Dersom en får dispensasjon til å koble spillvannet direkte til kommunens kommunal spillvannsnett vil event midlertid renseanlegg utgå. Dispensasjon vurderes av offentlige myndigheter i påvente av kommunens utbygging av nytt renseanlegg og overføringsledninger. Spillvann fra vannforbruk på toppstasjonen og mellomstasjonen skal kobles til det offentlige spillvannsnettet uten renseløsning.

Påverknad og konsekvens

Det finnast ikkje nærliggande brønner som kan bli berørt av grunnvassuttaket. Eit uttak frå fjellbrønner ved toppstasjonen vil ha lita påverknad på vassføringa i Molværselva og heller ikkje på vassføringa i andre overflatevasskjelder. Uttaket er såpass lite at det ikkje vil gi

negative konsekvensar for andre naturverdiar. Det er berre i nærområdet rundt brønnane at grunnvassnivået blir vesentleg senka.

Nærare vurderingar av konsekvensar for andre vasskjelder, naturressurser, friluftsliv, naturmiljø og næringsinteresser vil bli ytterlegare vurdert i samband med søknad om konsesjon for uttak av grunnvatn (Vannressurslova) ev. gjennom regulering dersom uttaket er under 100m³/døgn som er grensa for konsesjon.

Utforming - minst mogleg terrenginngrep og skade på naturen.

7.5.5. Barn og unge sine interesser

Utgreiingskrav

- *Tiltaket vurderast opp mot barn og unge sine interesser, men spesielt fokus på trygge trafikkkløysingar og tilkomst til friluftsområde og opphaldsareal. Verknad for barnehagane sine ute-, inne- og turområde.*

Det er gjennomført barnetråkk (Langevåg skule) i samband med utarbeiding av områdeplanen for Langevåg sentrum. Denne viser m.a. fleire møteplassar på Devoldfabrikken og tilhøyrande uteareal. I planforslaget er det lagt vekt på å lage gode opphaldsareal og møteplassar også for barn og unge. Det er satt av fleire areal til parkområde vest for Devoldfabrikken, og parkområdet er tenkt opparbeidd med leikeelement og benker. Det er lagt vekt på gode gangvegsamband og lett tilgang til strand og sjøareala, som er viktige område for born sin leik.

Friområde FRI1, FRI2, FRI3 aust for Molværsbrauta

Nordplan har vore i kontakt med Sula kommune for å undersøke kva slags kunnskap ein har om friområdet.

Sula kommune sende ut spørsmål til barnehagane i nærleiken, og spurde om tilbakemelding på bruken av området.

- Tilbakemelding frå Nymarkbakken barnehage var at dei meinte at dette området ikkje er i bruk av barnehagen.
- Tilbakemelding frå Langevåg barnehage er at dei går opp Brautavegen, men leikar aldri innanfor det inngjerda området. Dei nyttar seg også av råsa Knivstikkeren opp til Harhaugen. Råsa som nemnast av Langevåg barnehage er den som på bildet ovanfor er markert med «o_TV3».

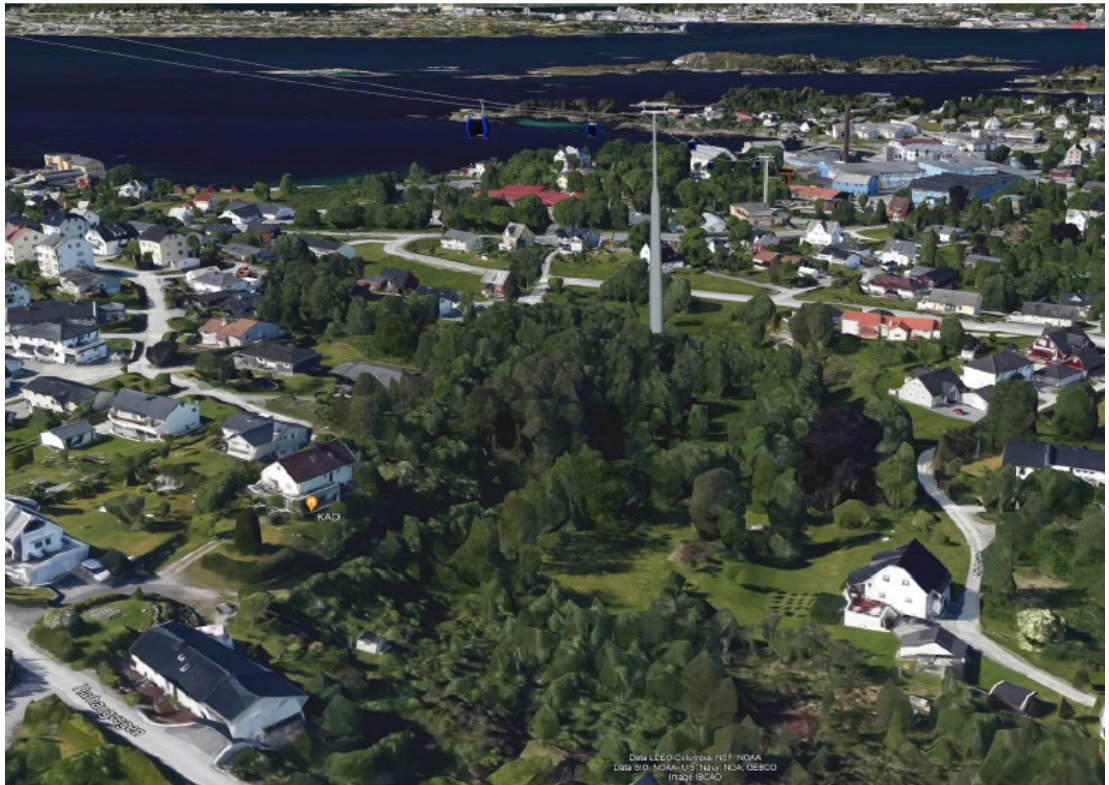
Området **er i bruk** som beiteområde for sauer, **og er inngjerda. Snarvegen «Knivstikkaren» ligg utanfor gjerdet.**

Nordplan har også vore i kontakt med skulane, som ikkje hadde opplysningar om at friområda er i bruk som leikeområde.

Området sikrast i reguleringsplanen som friområde, noko som er i samsvar med overordna plan for området, jf. kartutsnitt under.

Det finst lite dokumentasjon på om og i så fall i kor stor grad ein gondol som går såpass høgt over bakken, vil medføre avvisande effekt for opphald under eller i nærleiken av den. Barn er i utgangspunktet nyfikne og kan like gjerne synes det er spanande som å frykte den.

Beslaglegging av luftrommet over deler av friområdet påverkar truleg i liten grad bruksverdien. Sannsyn for at det skjer nedfall frå gondol er svært lågt. Drift av gondolbaner er underlagt strengt regelverk som skal bidra til å hindre uhell. Støyrapport utarbeida av Norconsult (datert 20.06.23) viser at friområdet ikkje vil bli råka av støy frå gondolen.



Illustrasjon som viser gondol og mast over friområdet.

Snarvegen «Knivstikkaren» er vurdert å ha potensiale for auka bruk med opprusting og tilrettelegging for gangtrafikk. Den er nytta sporadisk og av forholdsvis få i dag. Årsaka til det er at den er bratt og i dårleg forfatning. Grus og pukk er vaska vekk av regn, og store steinar stikk opp mange plassar. Sjå foto under, situasjon februar 2024.



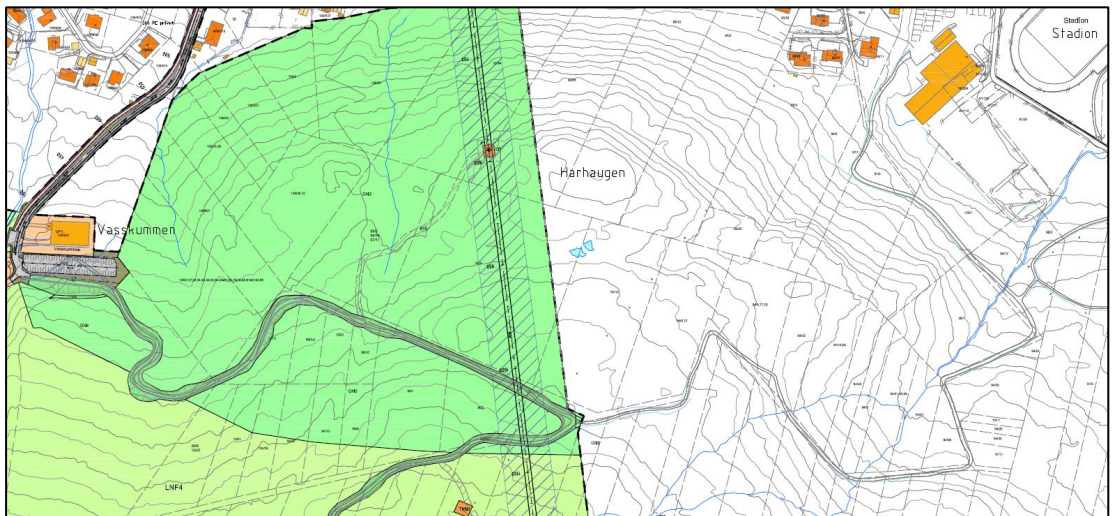
Kommunen og forslagsstillar vurderer det som ei god løysing å prioritere trafikktryggleik langs Molværsbrauta med etablering av fortau gjennom rekkefølgekrav. Mjuka trafikantar vil då bli leda ned til dagens fortau langs Remane, som går austover til skule og friluftspark. Og mot sentrum. Ei fortausløyving vil ivareta alle brukargrupper uavhengig av målpunkt.

Planforslaget gir moglegheit for framtidig opprusting av «Knivstikkaren» (del av TV3). Det er også opna for å etablere framtidig snarveg gjennom friområdet nordaustover frå Molværsbrauta til Remane, dersom ein ønskjer det. Jf. føresegnene for FRI1 § 3.4.4.

Rekkefølgekrav om fortau er lagt inn i føresegnene, siste ledd i §5.5.

Ridestien

Gondolbana vil krysse ridestien om lag i krysset mellom ridestien frå Vasskummen og stadion og ridesti/Vonløypa vidare mot Gamlestølen, sjå planskisse under.



Figuren viser at gondolbana kryssar ridestien nær krysset mellom ridestien frå Vasskummen og stadion, og ridesti/Vonløypa vidare mot Gamlestølen

Gondolen går i ei høgde på 18-20 m over stiane, og masta vil ha eit føreseieleg lydbilde med jamn støy og kontinuierleg, jamne passeringar av gondolvogner. Om hestane kan venne seg til dette er vanskeleg å sei, men det er ikkje snakk om plutslege lydar eller bevegelser.

Før hestar blir vane med gondolbana, kan dei reagere på at gondolar kjem nær over hovudet, eller at skuggar frå gondolen kjem nær hestane. I reguleringsplanen er det difor opna for at det der sikringssona til gondolen kryssar område GAA1, kan byggast eit enkelt, skjermende overbygg for å unngå at hestar ser gondolar rett over hovudet når dei kryssar gondolbana. Bygget bør ha lystett tak, men kan ha opne veggjar, gjerne konstruert som eit grindebygg. Ridestien i område GAA1 er på aktuelle strekningar utvida til ei breidde som gir plass til slikt overbygg på halve vegbana. Sjå illustrasjon av mogleg overbygg nedanfor.

Ridestien er regulert til kombinert formål GAA1.



Illustrasjon av skjermende overbygg der gondolbane kryssar ridesti, slik føresegnene opnar for. Høgde må vere slik at hest med rytter kjem gjennom, breidde slik at to hestar kan møtast. (Nordplan)

Påverknad og konsekvens

Tilkomst til botnstasjonen og parkeringshus og -plassar vil føre til auka trafikk i O.A. Devold vegen både av bilar og bussar. I hovudsak skjer aktiviteten på nordsida av O.A. Devold vegen, men det er og opna for mogleg parkering av buss ved bedehuset. Denne vegen er m.a. tilkomst til Molvær og Langevåg barnehagar. Som avbøtande tiltak er det regulert inn deler av fortau som i dag manglar langs Molværsvegen og O.A. Devold vegen. Plan for sikring av omgjevnaden mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følgje søknad om igangsetting, og dette er forankra i føresegnene, og vil også omfatte trafikktryggleik for gåande/ syklande.

Gondoltraséen vil gå over friområdet aust for Molværsbrauta, og m.a. er det plassert ei mast i dette området. Det vil framleis vere store areal som kan nyttast som friområde. Det vil bli stilt strenge tekniske krav til gondolen, m.a. skal det gjennomførast ein sikkerheitsanalyse i samband med søknad om driftsløyve. Nordplan sine undersøkingar tyder på at det er stien «knivstikkaren» som er i bruk av barn og unge. Planframlegget vil ikkje vil vere til hinder for denne bruken, men sikrar turvegen.

Inne- og uteareala til Molvær og Langevågen barnehagar vil ikkje bli støyutsett frå gondolen. Det vil kunne bli auka aktivitet frå besøkande til gondolen i områda rundt desse barnehagane, men aktiviteten er i utgangspunktet lokalisert til området nord for O.A. Devold vegen, og dette vil også vere det mest attraktive området å opphalde seg i etter opparbeiding.

Eit av hovudmåla med tiltaket, er å skape eit godt utgangspunkt for utvida, heilårleg friluftstilbod på Sulafjellet, for alle aldrar og meistringsnivå. Etablering av zip-line vil legge til rette for positiv aktivitet for barn og unge. Ein gondol vil også gje fleire moglegheit til å kome seg opp på fjellet, uavhengig av funksjonsgrad. Tiltaket vil kunne gi positiv effekt for born og unge, men på den andre sida kan det vere kostbart for t.d. småbarnsfamiliar for å bruke gondolen for å kome seg til fjellet. Positiv konsekvens for born og unge er tilrettelegging av parkområde og leikeplass knytt til Devoldfabrikken.

7.5.6. Anleggsperioden

Anleggsperioden er estimert til ca 2 år.

I anleggsperioden vil det kunne oppstå negative konsekvensar i form av støy frå auka trafikk, grave- og sprengingsarbeid og helikoptertrafikk. Ved etablering av master og botnstasjon vil dette gjelde for sentrumsbusetnaden. Det same vil gjelde for fritidsbustadar ved bygging av driftsveg og mellomstasjon, samt øvrige installasjonar knytt til gondol master og zipline.

Anleggstrafikk vil og kunne forstyrre fugl og pattedyr spesielt i hekkeperioden om våren og forsommeren. Dei mest forstyrrende tiltak i anleggsfasen bør, så langt det lar seg gjere, leggst utanom hekkeperioden for fugl. Spesielt i områda som er høgt verdsett. Eventuell avrenning frå fyllingar til vassdrag og partiklar frå sprengstein kan vere skadeleg for pattedyr og fisk.

Det skal leggst vekt på skånsam terrengbehandling, og det skal ikkje fjernast meir vegetasjon enn naudsynt. Vegetasjon skal takast vare på for revegetering. Spreiing av framande artar må unngåast.

I anleggsperioden vil det kunne bli negative konsekvensar i form av redusert framkome langs turstiar, og dette vil mellombels kunne redusere bruksfrekvens og attraktivitet mtp. friluftsliv.

Før iverksetting av tiltaket skal det utarbeidast ein anleggsplan, dette er det stilt krav om i føresegnene.

For ridestien/Vonløypa mellom Vasskummen og Gamlestølen må anleggsperioden tilpassast og avbøtast etter to prinsipp:

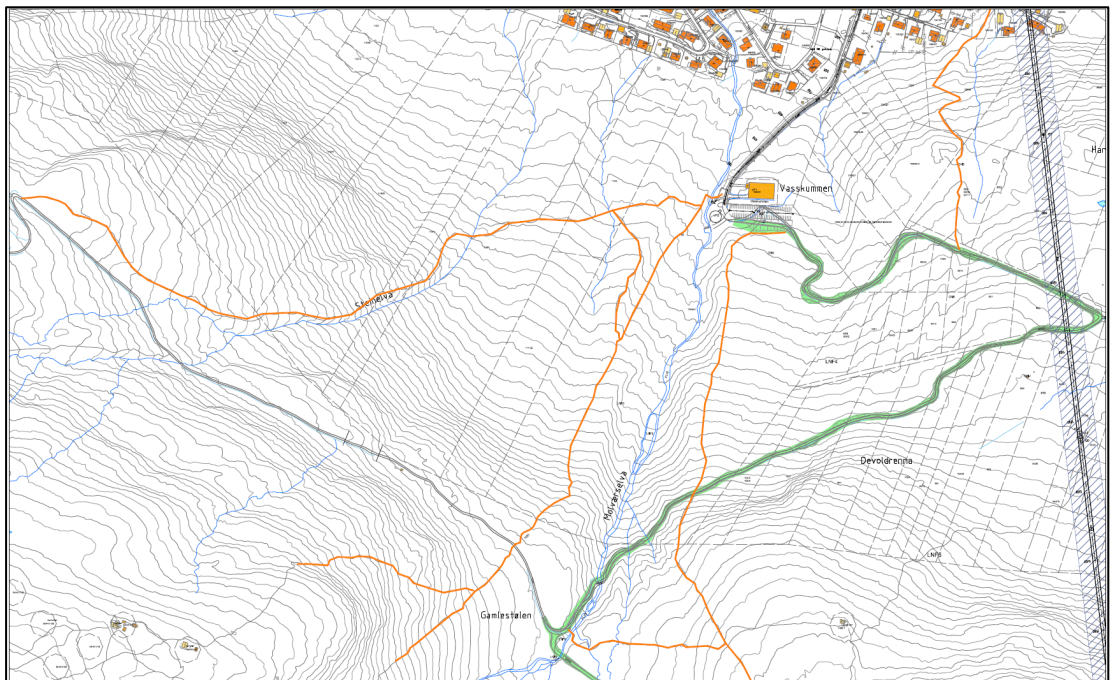
- a) I anleggsplanen må det inngå dialog og varsling med rideklubben, idrettslaget og turgåande generelt om kva tidspunkt/dagar i veka det er avtale om arbeidsro på vegen slik at riding og turtrafikk blir prioritert.

Følgjande punkt teke inn i føresegnene §2.12, vedrørande krav til anleggsplan:

Ved tiltak i Vonløypa/ridestien, skal det gjennom dialog med rideklubben avtalast kva tidspunkt i veka vegen er open for riding. For andre brukarar av vegen skal det informerast om tiltak, og alternative stiar skal skiltast når desse må brukast.

Anleggsplanen skal skildre korleis desse forholda skal løysast.

- b) På strekninga Vasskummen – Gamlestølen vil det også vere alternative stiar som kan nyttast av turgåarar, sjå skisse under. Ekstra skilting, evt rydding av desse kan inngå som del av anleggsplanen.



Skissa viser nokre av dei eksisterande stiane som kan nyttast av turgåarar som alternativ til Vonløypa og ridestien i anleggsperioden (oransje linjer)

7.6. Tiltaket sin samla verknad for miljø og samfunn

Tiltaket sin samla verknad for miljø og samfunn er oppsummert i tabellen nedanfor:

Vurdering av konsekvens		Nullalternativet	Utbyggingsalternativet
Klima- og miljøtema (ikkje-prissette)	Naturmangfald	0	Middels negativ konsekvens
	Naturressursar	0	Noko negativ konsekvens
	Naturmangfald, fugl	0	Middels negativ konsekvens
	Kulturmiljø	0	Positiv konsekvens
	Friluftsliv	0	Middels/Stor negativ konsekvens
	Landskap	0	Middels negativ konsekvens
	Klimagassutslepp	0	Noko negativ konsekvens [*]
	Støy	0	Ubetydeleg konsekvens
Samfunnsverknad (prissette)	Ringverknadar	Noko negativ konsekvens	Stor positiv konsekvens
Andre tema	Born og unge	0	Ubetydeleg konsekvens
	Folkehelse	0	Middels negativ konsekvens

Figur 100, Samla konsekvensar for miljø og samfunn

Klimagassutslepp er basert på rettleiar M-1941, der utslepp på meir enn 2000 tonn CO₂-ekv er vurdert til noko negativ konsekvens.

7.7. Avbøtande og kompenserande tiltak

7.7.1. Avbøtande tiltak

Trafikktryggingstiltak

Rekkefølgekrav bygging av fortau langs Molværsbrauta frå Vasskummen til Remane, før igangsetjingsløyve for bygging av master, mellom- og toppstasjon, inkludert anleggsvegar. (Føresegner § 5.5.)

Vilkår for bruk av eksisterande vegnett i anleggsfasen (forsterkning, varsling ved ev. omkøyringsbehov m.m.), og krav om plan for transport knytt til gondolinallasjonar. Plan skal godkjennast av teknisk sektor. (Føresegner § 2.14.)

Støyskjerming

Støy i anleggsfase skal handterast i tråd med tilrådde grenseverdier i T-1442:2021. Entreprenør skal følge retningslinja sine tilrådde varslingsrutinar mot bustadar og støyfølsame bygningar i

nærområdet. Det skal normalt berre utførast støyande arbeid på dagtid (kl. 07 – 19). Støyande arbeid på natt skal ikkje førekome. (Føresegner § 2.8.)

Støy frå gondolbanen (nedre stasjon, master, mellomstasjon og toppstasjon) skal prosjekterast med støygrenser i NS 8175:2012 lydklasse C for «andre utandørs lydkjelder» som mål, det vil seie Tilsvarande nedre grenseverdi for gul støysone i T-1442.

Ved drift av gondolbane etter kl 23:00 skal hastigheit på bana av omsyn til støy senkast til maks 5 m/s.

Omsyn til beitedyr

Krav om oppsett av sperregjerder, montering av fe-rist der gjerde kryssar veg (Vonløypa /anleggsveg) og fjørbelasta port for gåande. Inngjerding ved toppstasjonen. Krav er knytt både til anleggs- og driftsfasen. (Føresegner § 2.13.)

Avbøtande tiltak Natur

Føresegn § 2. 12.

Krav til terrengbehandling - det skal leggjast vekt på skånsam terrengbehandling innafor planområdet. Det tillatast ikkje planering i større utstrekning enn for byggegrep, tilkomst/turveg, VA-anlegg og andre formål der føresegnene spesifikt opnar for dette.

Det tillatast kun fjerning av vegetasjon som er nødvendig for plassering av bygningar, vegar og teknisk infrastruktur. Vegetasjon som blir avteken, skal takast vare på og brukast til re-etablering av vegetasjon på fyllings- og skjeringssskråningar.

Terrenginngrepa skal tilpassast landskapsformene i planområdet. Midlertidige anleggsvegar og riggplassar med meir skal tilbakeførast. Naturleg re-vegetering skal vere eit hovudprinsipp for vegetasjonsetablering. Skildring av metode for avtaking og mellomlagring av vegetasjonsdekke skal utarbeidast. Desse skal gjenbrukas for å bevare mest mogleg av eksisterande vegetasjon. Dersom det er behov for å så, skal det opplysast om kva for område dette gjeld, og kva sort frøblanding det er planlagt å bruke. Det er eit krav at frø som blir brukte skal vere stadeigne.

Plan for oppdaging og handtering av svartelista/framande artar skal utarbeidast.

Førebygge og redusere slitasje av gangtrafikk knytt til nye stiar - Turvegar i fjellområdet skal tilretteleggast på naturvenleg måte i samsvar med rettleiarane «Stiskulen» og M-1326 – Naturvenleg tilrettelegging for friluftsliv. Målsetninga er å forsterke terrenget for å tole gangtrafikk, og for å leie gangtrafikk på stadar som gir minst slitasje. (Føresegn § 3.4.3.)

Restaurering av myr ved Gamlestølen – krav om etablering av stikkrenner og betring av tilsig av vatn. (Føresegn § 3.4.3.)

Der utviding av eksisterande veg i område GAA1 kjem nærare myrområdet ved Gamlestølen (frå «Bukkane bruse-brua» og oppover), skal det nyttast terrengmur for å redusere skjering i eksisterande terreng, samt fiberduk bak mur.

Vassdrag

Ved tiltak nær Molværselva under stor vassføring, er det krav om tiltaksplan for å hindre nedslamming og ureining. (Føresegn § 2.12)

Der grøntstruktur ligg inn mot vassdrag skal det oppretthaldast eit naturleg vegetasjonsbelte i samsvar med vassressurslova § 11 langs elva. Ved inngrep skal området tilbakeførast til opprinneleg tilstand, eller tilsvarande utføring. (Føresegn § 3.4.1.)

Fugl - Dei mest forstyrrende tiltak i anleggsfasen skal, så langt det lar seg gjere, leggest utanom hekke- og yngleperioden for fugl. Spesielt i områda som er høgt verdisett. (Føresegn § 2.12)

I samråd med ornitolog skal avbøtande tiltak som hindrar kollisjon med fugl vurderast og iverksett der det kan ha positiv effekt. Dette gjeld primært merking av luftlinjer med fugle-avvisarar. Ein bør ha fokus på dagaktive artar og artar kjende for å kollidere. Merking skal gjerast i samråd mellom utbyggjar, ornitolog og Sula kommune, etter konkret vurdering av - kjende kollisjonspunkt - område med mykje fugl - linjespenn over fuglar sine ledelinjer - kryssing av lokale trekkveggar for fugl (Føresegn § 3.3.7.)

Bevaring naturbeitemark (Føresegn § 4.6.2.)

Innafor sona med naturbeitemarka, i område FRI1 Molværsbrauta, skal område for anleggsbelte merka #10 i plankartet tilbakeførast. Ev. tre og framande artar innanfor anleggsbeltet skal fjernast. Kunstig gjødsling av arealet er ikkje tillate.

Friluftsliv

Permanent utvida parkeringsplass ved Vasskummen etter tilbakeføring som riggplass. Ved tiltak i Vonløypa/ridestien, skal det gjennom dialog med rideklubben avtalast kva tidspunkt i veka vegen er open for riding. For andre brukarar av vegen skal det i dialog med representantar for Vonløypa avtalast og informerast om tiltak, og alternative stiar skal skiltast når desse må brukast. Anleggsplanen skal skildre korleis desse forholda skal løysast.

Gangsti Harhaugen

For å sikre gangstien til fjellet via Remane – Knivstikkaren – Harhaugvegen – Harhaugen, skal det tinglysast ferdselsrett via dagens etablerte gangsti over eigedomen gbnr 109/182 som er eigd av Flakk Gruppen AS.



Kartutsnitt gjeldande kommuneplan.

Kartutsnitt av forslag til områdeplan

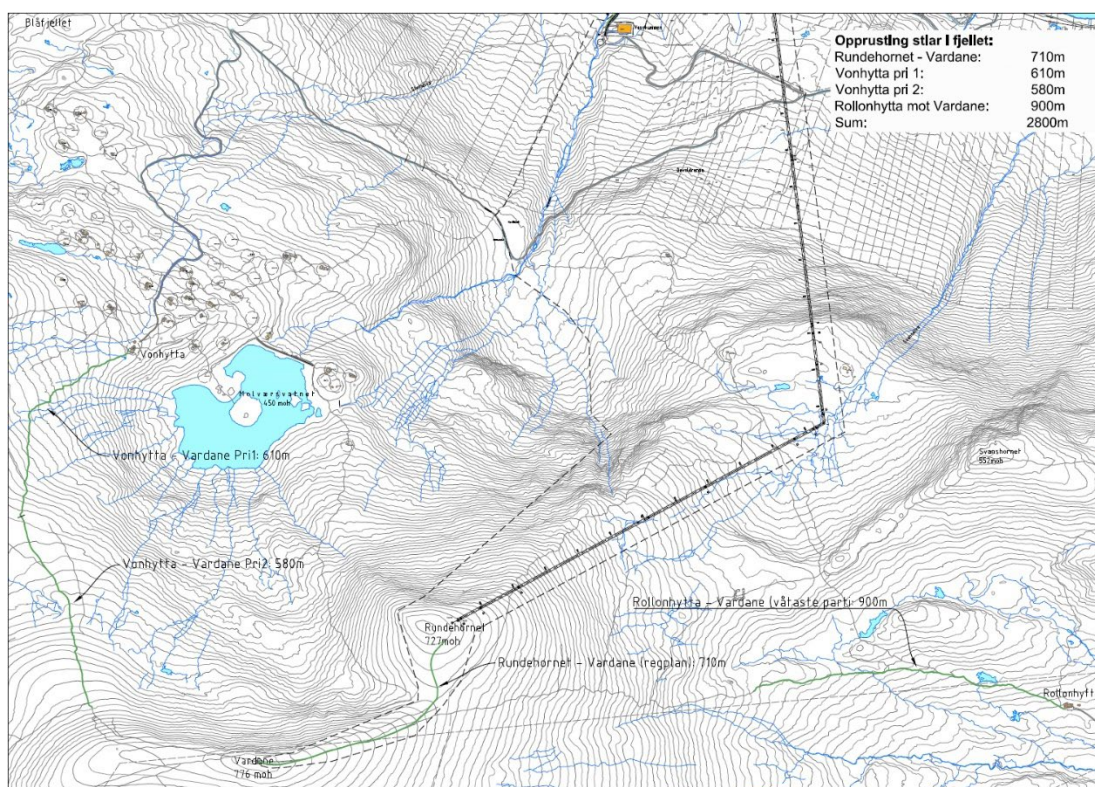
Ved revisjon av arealdelen til kommuneplanen skal stien sikrast som grøntkorridor til Harhaugen.

Førebygge og redusere slitasje av gangtrafikk på eksisterande stiar som følgje av auka ferdsel i fjellet, og forventa framtidig auke. Pr. i dag er det ein del våte myrtorvparti med stor slitasje, der stiane over lengre strekk har blitt utflytande i terrenget. For å bøte på dette og for å kanalisere ganglinjene vil utbyggjar gjennomføre tiltak i samsvar med rettleiarane «Stiskulen» og M-1326 – Naturvenleg tilrettelegging for friluftsliv.

Aktuelle område for tiltak på dei våtaste partia:

- Rundehornet – Vardane 710 meter.

- Eksisterande stiar Vonhytta – Vardane, 1190 m
- Rollonhytta – Vardane 900 m. Sjå kart under.



Illustrasjonskart, aktuelle avbøtande tiltak på dagens stiar.

Berørte langs gondoltrasèen

Krav i føresegnene § 3.3.7.

Berevaier for gondolar skal ikkje ha mindre avstand til næraste bygningsdel på bustadhus enn 20,0 meter.

Ut over lovpålagt/obligatorisk utrustning, skal gondolane ikkje ha utvendig belysning. Innvendig belysning skal ikkje vere sterkare enn det som er naudsynt ut frå tryggleikssyn.

For å skjerme mot utsyn frå gondolar til private bustadar og uteområde nærare enn 30-35m, skal vindauge i gondolar «frostast» opp til overkant seterygg, dvs. ca 85cm over golv. Frostinga skal sleppe gjennom lys, men skal vere så tett at ein ikkje ser detaljar på bustadeigedommar nær gondolbana gjennom frostinga. Den skal enten vere permanent, eller aktiv på strekninga frå botnstasjon og 80 meter forbi busetnaden ved Harhaugvegen. Det vil seie at det er høve til å slå av frostinga når gondolane er ovanfor dette punktet. Eventuell variabel frosting skal vere automatisk, utan høve for passasjerar til å slå den av.

7.7.2. Kompenserande tiltak

Naturrestaurering er eit bidrag til å forbetre eller gjenopprette økosystem som er blitt forringet eller øydelagt. Restaurering kan gi ein netto gevinst av natur.

Kompensere betyr at ein restaurerer, etablerer eller beskyttar natur av same type på ein annet stad enn det som direkte blir berørt av ei utbygging. Kompenseringa bergensar netto tap av natur.

Reetablering av natur Spjelkavik skiheis. Tiltakshavar har forplikta seg til å fjerne 14 master etablert som del av skiheisa i Spjelkavik. Området er i dag registrert område med svært viktig kystskog. Ved toppstasjonen er det registrert svært viktig kystlynghei.

Restaurering av del av kystlynghei sør for Gamlestølen – Kystlyngheia er i tilbakegang mellom anna pga. skogplanting, redusert/manglande beiting, og framvekst av framande artar.



Figur 12. Kystlynghei som blir berørt. Røde linjer viser dagens og planlagte arealbeslag innenfor planområdet for Sula Gondol (basert på plantegninger per 08.05.2023). Blå sirkel viser lokasjon for felt med gran som ikke er stedegen.

Innanfor område markert med blå sirkel, på bildet ovanfor, skal skog av ikkje stadeigen gran fjernast samstundes som gondoltraséen blir bygd. Som del av vedlikehaldet av gondoltraséen skal dette området skjøttast slik at uønskt vegetasjon blir fjerna.

(Sjå notat Naturrestaurering – Multiconsult av 20. juni 2023.)