

PLANSKILDING

Datert: 12.07.2024

Detaljregulering for Bondhus - Sundal turist- og friluftsområde, 59/1, 60/1 m.fl.



INNHOLD:

1	Samandrag og nøkkelopplysningar	3
2	Bakgrunn.....	4
3	Planprosessen.....	5
4	Planstatus og føresetningar	7
5	Planområdet – situasjon i dag.....	10
6	Skildring av planframlegget.....	32

Bergen 12.07.2024		
Planen er utarbeidd av 3RW arkitekter på oppdrag frå Kvinnherad kommune	Detaljregulering for Bondhus- Sundal turist- og friluftsområde 59/1, 60/1 m.fl. Arealplan-ID 4617_20220001	
Sakshandsamar for oppdraget i Kvinnherad kommune	Sara Brattfjell Heggland	
Ansvarleg for oppdraget hos 3RW	Tord Bakke	
Plandokument 3RW arkitekter	Utarbeidd av Mathilde Vindenes og Jannicke Larsen Berglund	Godkjend av Tord Bakke
Alle bilete og illustrasjonar er ved 3RW arkitekter der anna ikkje er oppgjeve.		

1 Samandrag og nøkkelopplysningar

1.1. Samandrag

Planforslaget er utarbeidd av 3RW arkitekter på oppdrag frå Kvinnherad kommune. Utgangspunktet for detaljreguleringa er å lage ein plan for å handtere turisme og reiseliv i Sundal, primært knytt til turistbussar, privatbilisme og parkering ved utfarten mot Bondhus og destinasjonane Bondhusvatnet, brefallet og Folgefonna. I tillegg legg planen til rette for ein framtidsretta utvikling av Sundal sentrum.

1.2. Nøkkelopplysningar

Stad:	Sundal	Gards- og bruksnummer:	59/1 og 60/1 m.fl.
Gardsnamn/adresse:	Sunndalsvegen/ Bondhusvegen		
Forslagsstillar:	Kvinnherad kommune	Plankonsulent:	3RW arkitekter
Planens hovudføre mål:	Samferdsel, bebyggelse og anlegg og LNFR	Planområdets størrelse:	145,2 daa
Grad av utnytting:	%BYA og %BRA	Nytt bruksareal	-
Konsekvensutgreiingsplikt:	Nei	Varsel om motsegn:	Nei
Kunngjort oppstart:	24.01.2022	Offentleg ettersyn:	dd.mm.åååå– dd.mm.åååå
Problemstillingar:	Natur- og kulturverdiar, parkering, samferdsel og trafiksikkerheit		

2 Bakgrunn

2.1 Bakgrunn for planarbeidet

Kvinnherad kommune startet i 2021 arbeidet med å lage forslag til detaljreguleringsplan for turisme og friluftsliv i Sundal/Bondhus. Bakgrunn for dette var en stadig auke i tilreisande turistar, og knytt til dette trong for å regulere trafikk, parkering og sentrumsutvikling. 3RW arkitekter utarbeider planframlegget for Kvinnherad kommune.

Planområdet er på om lag 145 daa og omfattar Sundal sentrum og Bondhusvegen. Planen legg til rette for sentrumsutvikling i Sundal sentrum, med m.a. torg, forsamlingslokale og servicefunksjonar. Vidare vert det føreslått tiltak for å handtere turiststraumen som er knytt til utfarten mot Bondhus og destinasjonane Bondhusvatnet, brefallet og Folgefonna. Dette omfattar utbetring av køyreveg, auka trafikktryggleik, haldeplass/venteplass for turistbussar, parkering, servicebygg og andre fasilitetar for turisme. I tillegg er det historiske vegfarete Isvegen planlagt oppgradert, som turveg frå sentrum og innover Bondhusdalen.

Planen overlappar delvis med detaljreguleringsplan for Sundal settefiskanlegg, gnr/bnr 59/35, 59/36 m.fl., planID 20220009.

Området er delvis regulert og vil erstatta delar av følgjande planar:

- Reguleringsplan - Fv 49 - Ænes-Austrepollen - Statens vegvesen.
- Bebyggelsesplan 60/4, Sveinung Sandvik, Mauranger. Planforslaget medføre ikkje vesentlege endringar for denne planen.

I kommuneplanen ligg store deler av planområdet som LNF-område, inkludert ulike former for LNF-spreidd. Innover Bondhusdalen er det store landbruksområde. Der landbruksområda sluttar ligg overgangen til landskapsvernområdet knytt til Folgefonna nasjonalpark. Nærare sentrum er det ulike byggeføremål.

Planområdet har store verdiar knytt til landskap, landbruk, friluftsliv, kulturminne og naturmangfald. Store verdiar betyr ikkje nødvendigvis at planarbeidet kjem i berøring med plan- og bygningslovens tersklar knytt til behov for planprogram med «vesentlege verkingar for miljø og samfunn». I utgangspunktet er planen sine føremål ikkje fjernt frå det som kan karakteriserast som tilrettelegging for friluftsliv som eitt av føremåla i LNF-areala, særleg med utgangspunkt i at området allereie er prega av slik tilrettelegging. Vidare handlar planarbeidet ikkje så mykje om å regulere inn nye element/ny arealbruk, som det handlar om å tilpasse eksisterande tilhøve til nye behov og krav, forventningar, turiststraumar og ikkje minst trafiksikkerheit. Basert på dette er detaljreguleringa utforma utan planprogram og KU, men med ein konsekvensvurdering av følgjande tema, sjå vedlegg:

1. Landskap
2. Naturressursar
3. Naturmangfald
4. Kulturarv- kulturminne og kulturmiljø
5. Friluftsliv/bygdsliv
6. Næring- og reiseliv

2.2 Målet med planforslaget

Målet med planarbeidet er å legge til rette for eit naturbasert turist- og friluftsliv, på ein måte som gjev betre trafikkflyt og trafiksikkerheit i turistsesongen, men også meirverdi til lokalsamfunnet i form av verdiskaping, fasilitetar og tilrettelegging som kjem lokalsamfunnet til gode, eksempelvis i

form av oppgradert turveg, auka tilbod og tilrettelegging for rekreasjon, aktivitet og friluftsliv. Utvikling av attraktive tettstadar, med gode og varierte tilbod, er viktig for å bevare hovudtrekka i busettingsmønsteret. Kampen om innbyggjarar, kompetanse og arbeidskraft gjer det naudsynt å fokusere på attraktivitet og samhandlingseffektar, og ikkje berre tilrettelegging for sumarturisme.

3 Planprosessen

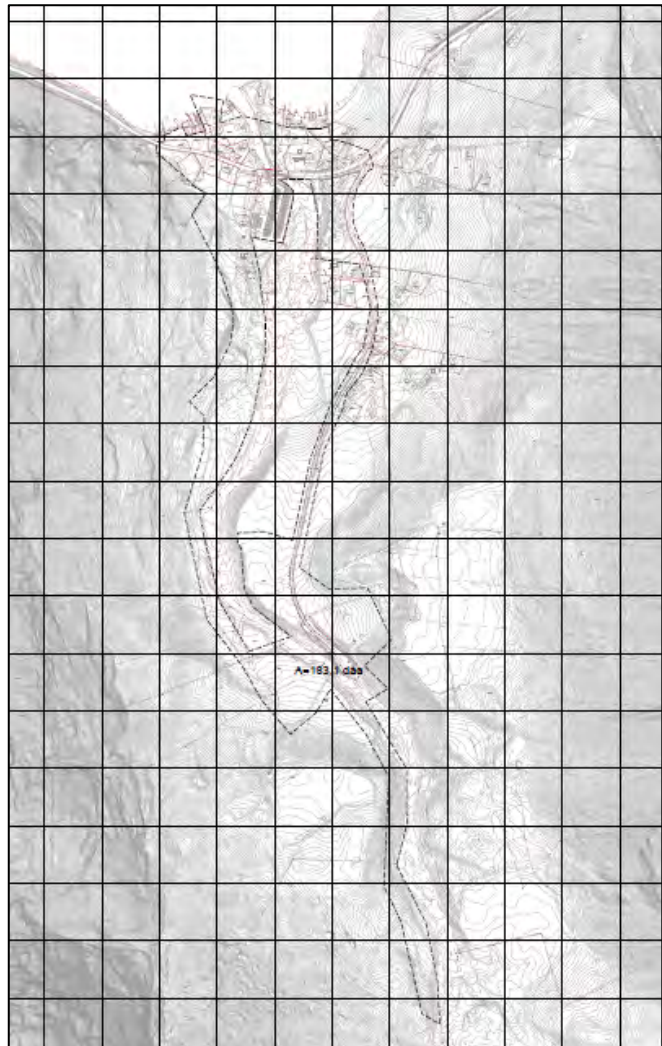
3.1 Medverknadsprosess, varsel om oppstart

Planarbeidet krev ein tett integrasjon med lokalsamfunnet og grunneigarar i Sundal og Bondhus. Medverknad, møter, samhandling, synfaringar, etc. vil være essensielt for å skape eigarskap og oppslutning om planen.

Det blei sendt ut varsel om oppstart av planarbeid til grunneigarar, naboar og røynde partar, samt aktuelle offentlege uttaleinstansar. I varslingsbrevet blei det informert om intensjonar, føremål og planavgrensing for reguleringsplanen, samt vedlagt invitasjon til folkemøte med moglegheit for innsending av spørsmål og innspel i forkant av møtet. Møtet blei halde i god tid før frist for innspel til varsel om oppstart. Planområdet har vore justert i fleire omgangar sidan varslings, og er nå redusert til ca. 145 daa.

3.2 Oppstartsmøte

Det vart halde oppstartsmøte 05.01.2022. Møtet vart halde elektronisk grunna omstenda med pandemi. Referat frå oppstartsmøtet ligg offentleg tilgjengeleg.



Figur 1 Varslingsgrense ved planoppstart.

3.3 Dato for melding om oppstart: utsending, frist ang. varslingsgrense

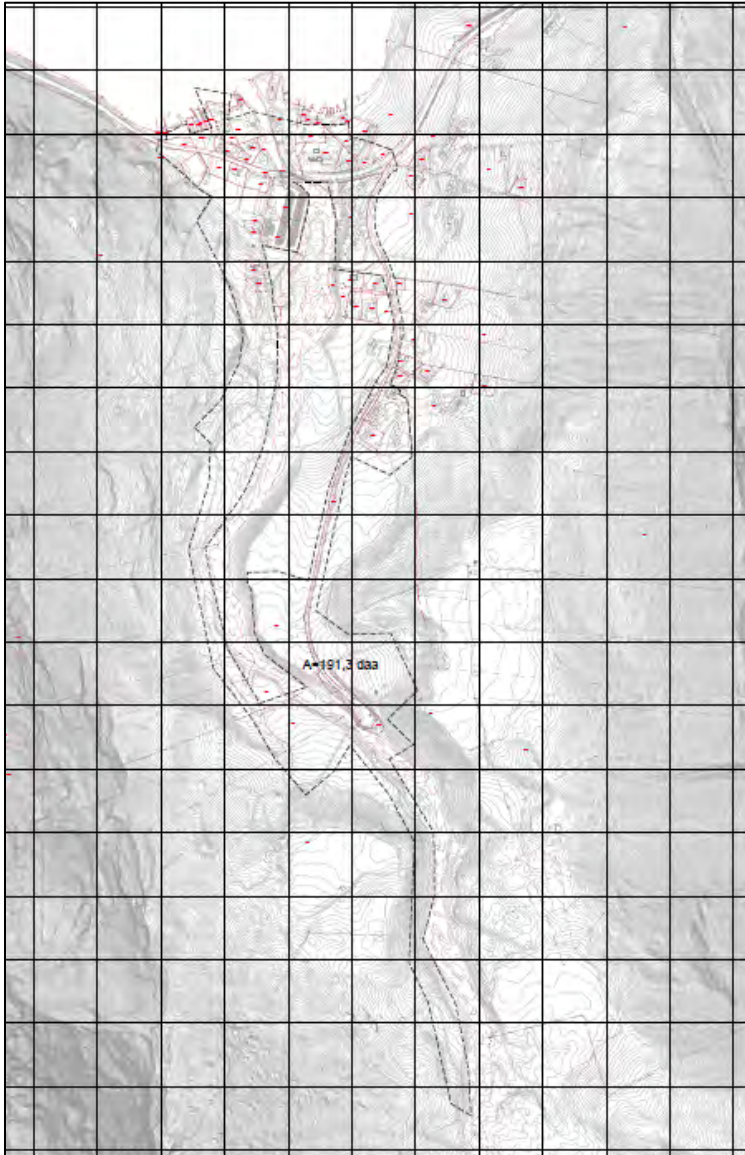
Det vart meldt om oppstart den 24.01.2022 i annonse i avis, i varslingsbrev og på kommunen si heimeside. Frist for innspel var satt til 6 ukar. Det kom inn ni merknader; to frå private og sju frå offentlege instansar. Alle innkomne merknader er summert og kommentert i merknadsskjema, sjå vedlegg.

Varslingsgrensen, vist til høgre, dekker sentrum, Bondhusvegen, turvegen innover Bondhusdalen, Isvegen og areal for parkering jf. innvilga midlertidig dispensasjon. I løpet av planprosessen har plangrensa blitt redusert, både i sentrum og i Bondhusdalen, då det ikkje er planlagt tiltak i desse områda i samband med denne planen.

3.4 Varsel om utvida plangrense, avgrensa høyring

19.08.22 blei det sendt ut varsel om utvida plangrense, med frist på 4 veker for merknader/ innspel. Bakgrunnen for dette var at det var samråd mellom kommunen og grunneigar om å stadfeste ei løysing for turistbussar ved Olaløo på gbnr 60/1 og 60/13. I etterkant av utvida plangrense ble det avgjort at Olaløo ikkje burde nyttast til føremålet, og plangrensa vart igjen redusert til dagens planområde.

Varslingsgrense med avgrensa høyring:



Figur 2 Varslingsgrense ved avgrensa høyring. Plangrensen er i planframlegget justert ned igjen.

3.5 Avklaringar med offentlege mynde

I planprosessen har det vore mykje dialog med Vestland fylkeskommune knytt til utforming av samferdsleareal i Sundal sentrum.

Det har og vore dialog med offentlege kulturmynde, for å sikre kulturminneverdiar knytt til m.a lsvegen.

3.6 Medverknad; frivillige organisasjonar, partar, naboar og liknande

Ved oppstart av planarbeid blei det halde folkemøte. Bondhus grunneigarlag tok opp ein rekke tema og andre interessentar hadde innlegg og spørsmål i møtet. Ved utviding av plangrensa for etablering av bussløysing og undervegs i planprosessen har det vore halde fleire samtaler med aktuelle grunneigarar for å sanke erfaringar og drøfte løysingar for arealbruk og ulike føremål.

I tillegg har det vore dialog med Visit Sunnhordland, Visit Hardangerfjord, Skyss og Tide.

I løpet av høringsperioden etter 1. gongs behandling haldast eit nytt folkemøte, slik at alle røyrd i saka kan kome med innspel til planforslaget slik det føreligg.

Grunna oppstart av privat planarbeid for settefiskanlegget på gnr 59 bnr 36, som ved oppstart av denne planen var inkludert i planområdet, er settefiskanlegget tatt ut av planen. Det har vore jobba parallelt i grensesnittet mellom dei to overlappende reguleringsplanane, for å sikre gode felles løysingar. I begge planane har ein samarbeidd med Vestland fylkeskommune, då planane omfattar fylkesveg 500, Sundalsvegen, som både allereie er regulert, men som er planlagt dels ombygd i sentrum av Sundal med utbetra linjeføring og kantstopp for rutebuss.

4 Planstatus og føresetningar

4.1 Overordna planar og strategiar

Nasjonale føringar

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen
- Statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunane
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Riksantikvarens klimastrategi 2021-2030

Regionale føringar

- Regional planstrategi: utviklingsplan for vestland 2020-2024
- Regional plan for folkehelse 2014 - 2026 - fleire gode leveår for alle
- Regional transportplan for Vestland fylke 2022-2033
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015–2026 senterstruktur, tenester og handel
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030
- Regional kulturplan 2015 – 2025
- Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger
- Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021–2033- Berekraftig verdiskaping
- Regional plan for vassregion Hordaland 2016-2021
- Regional plan for klima 2022-2035
- Rammeplan 2021-2024 avkøyrslar og dispensasjonar frå byggegrenser

Kommunale føringar og temaplanar

- Kommuneplan for Kvinnherad 2018
- Kvinnherad kommune Planstrategi 2020-2023
- Arealdel til kommuneplan for Kvinnherad 2016 – 2026
- Kommunedelplan trafikktrygging 2021-2028

- Kommunedelplanen for kulturmiljø 2021-2032
- Kommunedelplan for kulturminne 2021-2023
- Klima- og energiplan 2020
- Kommunedelplan for vassforsyning og avløp 2020-2028
- Kommunedelplan for landbruk 2020
- Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2014-2022
- Overordna ROS-analyse for Kvinnherad kommune
- Akseptkriterium og metode for ROS-analysar
- Målbruksplan for Kvinnherad kommune
- Kommunedelplan for omsorg, helse og sosial 2019-2029
- Landbruksplan for Kvinnherad 2020-2025
- Kommunedelplan for vassforsyning og avløp 2020-2028
- Kartlegging og verdsetting av friluftsområde 2015-2016
- Temaplan for reiseliv (2021-2024)
- Cruisestrategi (2021-2030)

Kommuneplanens arealdel (2018)

I kommuneplanen sin arealdel (KPA), som vart vedteken 22.03.2018, er store delar av arealet innanfor plangrensa sett av til LNRF-areal for naudsynte tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på gardens ressursgrunnlag og LNFR areal for spreidd bustad- fritids- eller næringsbusetnad. Store deler av sentrum i Bondhus er avsett til næringsverksemd og bustad. Langs strandsona er området satt av til naust.



Figur 3 Plangrense (vist i raudt) i utsnitt av KPA 2018. (Kommunekart).

4.2 Gjeldande reguleringsplanar for området

- Reguleringsplan - Fv 49 - Ænes-Austrepollen - Statens vegvesen.
- Bebyggelsesplan 60/4, Sveinung Sandvik , Mauranger

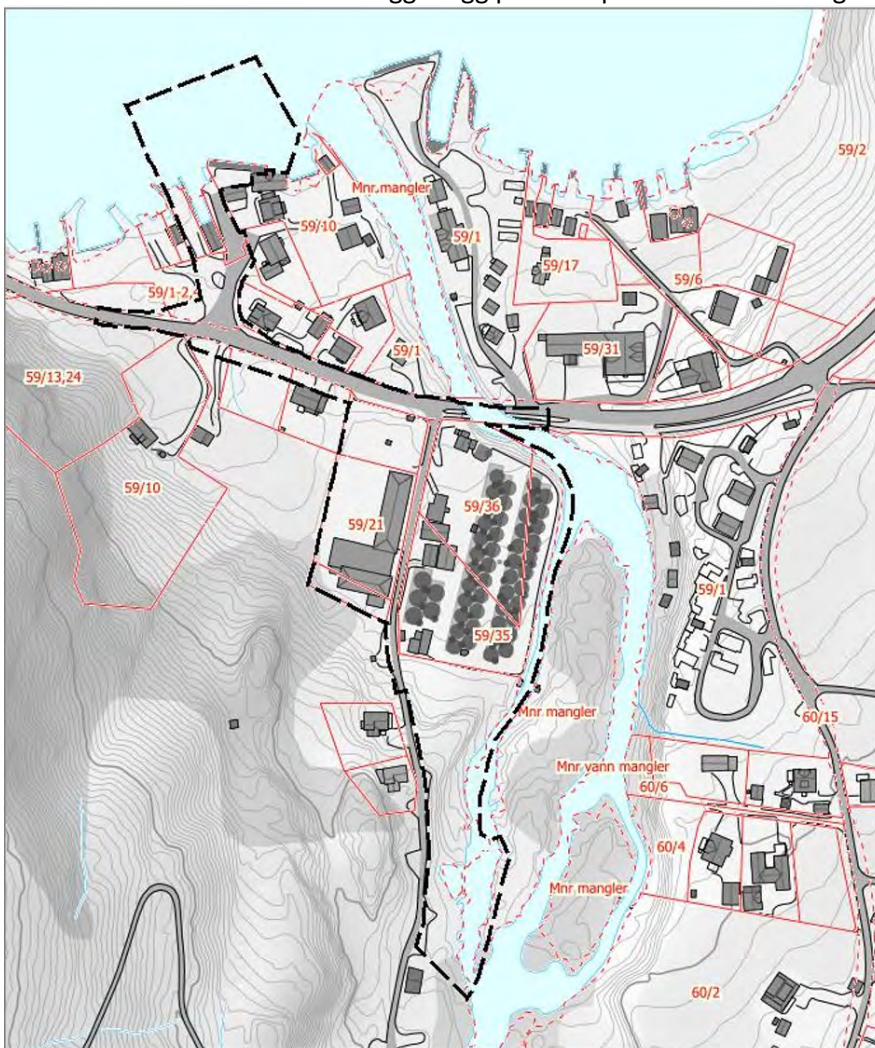
4.3 Planar som delvis skal erstattast

- Reguleringsplan - Fv 49 - Ænes-Austrepollen - Statens vegvesen. Planforslaget medfører endringar i planen for Fv 49.
- Bebyggelsesplan 60/4, Sveinung Sandvik, Mauranger. Planforslaget medfører ikkje vesentlige endringar for bebyggelsesplan 60/4.

4.4 Tilgrensande planar som er i gang i nærleiken og som har innverknad på saka

Vestland fylkeskommune (Vlfk) har satt i gong planlegging av delar av Sundal sentrum i planen «Kvinnheradpakka». Det har gjennom planprosessen vore dialog og samarbeid mellom plankonsulenten og Vlfk, slik at dei to planane er samkøyrde.

Tilgrensande plan for settefiskanlegget; Detaljregulering for Sundal settefiskanlegg - Sundal - 59/35, 59/36 med fleire. Eide Smolt har kjøpt opp settefiskanlegget for å få sett anlegget i drift så raskt som mogleg. Planarbeidet omfattar tiltak på gnr. 59/35 og 36, samt 59/1 knytt til eksisterande landanlegg og gnr. 59/10 for kaifasilitet for transport av m.a. fisk frå anlegget. Planen er delvis overlappande med denne planen. Samferdsleformål er samkøyrde i linjeføring og innhald. Planen for settefiskanlegget ligg p.t. i ro i påvente av avklaring av byggesak.



Figur 4 Planområdet for Settefiskanlegg. ABO plan og arkitektur.

5 Planområdet – situasjon i dag

5.1 Lokalisering

Sundal og Bondhus ligg nord i Kvinnherad kommune. Området går og under namnet Mauranger, som er eit fellesnamn på fjorden og bygdene i området. Frå Sundal tar ein av frå hovudvegen til Bondhus. Sundal er ein av dei viktige innfallsportane til Bondhusdalen landskapsvernområde og Folgefonna nasjonalpark.



Figur 5 Flyfoto over planområdet. Kilden.nibio.

Sundal/Bondhus er ei lita bygd i eit U-forma dallandskap, med ei rik historie og dramatisk landskapsbilete. Store delar av Bondhus består av samanhengande jordbrukslandskap. Dei siste åra har Bondhus (igjen) blitt ein kjend turistattraksjon, og særleg etter den nye tunnelen frå Odda under Folgefonna opna for trafikk. I 2024 hadde Sundal/Bondhus eit folketal på ca. 70. Kulturlandskapet med historiske røter og identitet, samt den ville dramatiske naturen rundt gjer Bondhus til eit opplevingsrikt og økonomisk verdifullt område, som utgangspunkt for turisme. Sundal sentrum kan karakteriserast som ein gjennomfartsåre utan nokon form for butikkar eller bensinstasjon, men med hotell og Mauranger kro i drift. Bondhusdalen og Folgefonna er dei viktigaste trekkplastera i området.

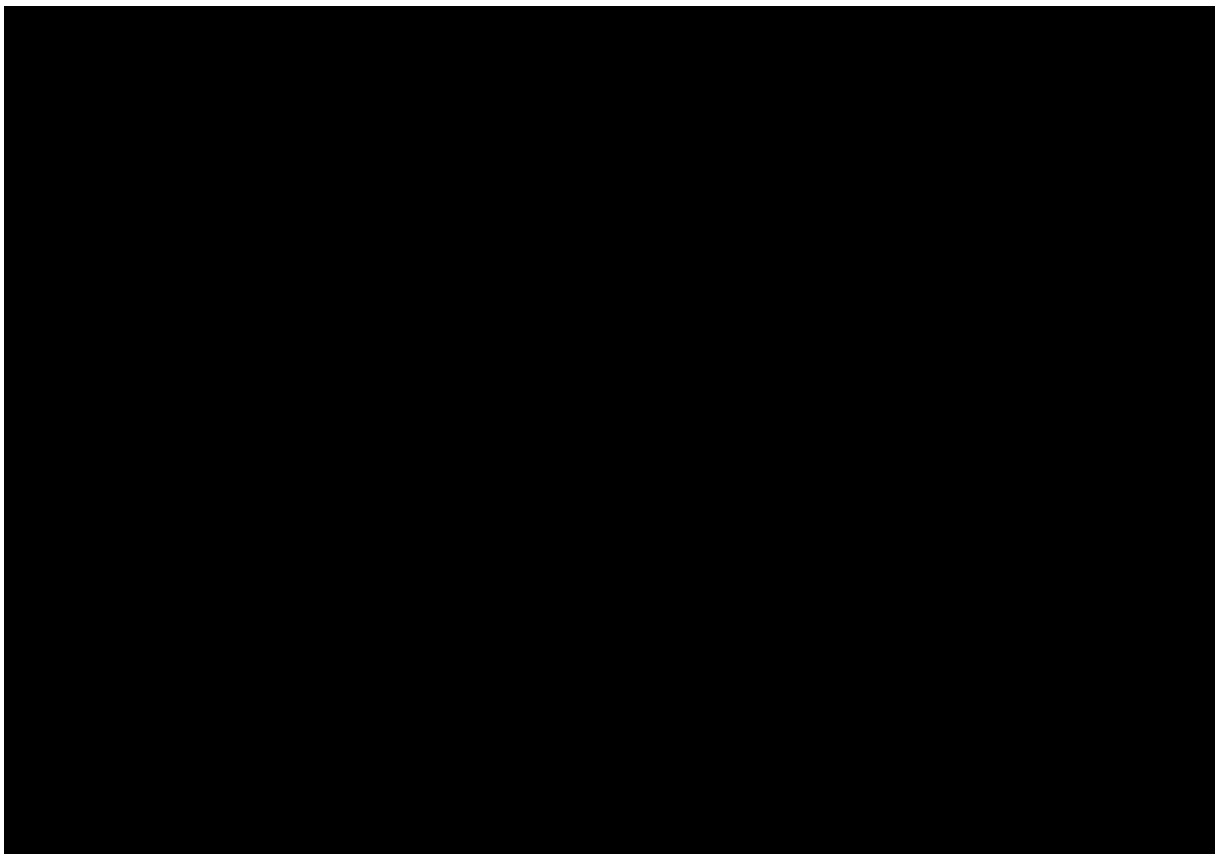
Dagens utfordringar er på den eine sida å måtte styre klar av risiko og fare for skred og flaum, og på den andre sida unngå å skiple verdiar knytt til vilkår for landbruk og matproduksjon, fortidsminne og strandsona. Frå Austrepollen og gjennom Sundal går det i tillegg ei høgspenlinje med tilhøyrande faresone rundt som legg ytterlegare avgrensingar på byggeland. I sum gir dette klare avgrensingar for kor ein kan tenkje seg utbygging, men det er også med på å gi ein tydeleg identitet og historisk forankring. Landbruk og fiske var opphavelig næringsgrunnlaget for Sundal og Bondhus, noko ein kan sjå på landskapet den dag i dag. Det er framleis ein god del landbruksproduksjon i dalen. Med så klare avgrensingar på kor ein kan byggje, er det nødvendig å utfordre nokre av omsyna. Skal ein kunne bygge nytt sentralt i bygdene på måtar som støttar opp rundt etablert sosial infrastruktur, som opnar for gangavstandar og som styrkar dei etablerte strukturane, må nokre omsyn vike.

Næringsområde og sentrumsområde er foreslått lagt til område som alt er prega av inngrep.

5.2 Historikk

Bondhus og Sundal rike på kvalitetar, både naturgjevne og kulturhistoriske. Bondhus har ein rik historie som strekk seg tilbake til 1500-talet. Bygda er lokalisert ved Maurangerfjorden, som ligg vakkert til som ein sidefjord til Hardangerfjorden. Bratte fjell og tettstadar heilt inntil fjorden dannar dramatiske og vakre omgjevnader. I dag er det ikkje noko handelstilbod igjen i Mauranger, men kommunesentera Rosendal, Odda og Jondal ligg alle i relativt kort avstand med bil eller buss. Rosendal, og dels Husnes, står for det offentlege tenestetilbodet, medan for andre tenester, handel og arbeid vil det i større grad variere kor folk soknar.

Fleire arkeologiske kulturminne rundt om i Maurangerfjorden vitnar om menneskeleg aktivitet langt tilbake i tid. Mellom anna finn ein fleire gravminne frå jernalder og vikingtid, gjenstandar/lausfunn frå mellomalder, spor etter busetnadar frå steinalder og naust etablert i førreformatisk tid. Sidan 1800-talet har turistar vore ein viktig del av aktiviteten og vart ei god attåtnæring for bønder og bebuarar i Bondhus. Større turistskip tok til å gå inn i Maurangerfjorden frå 1880 åra. Hesteskyssturar opp Bondhusdalen og turar over Folgefonna var nokre av attraksjonane. Næringa gav gode inntekter til bygda i denne perioden. Ridevegen opp til Bondhusvatnet vart bygd i 1890, og Breidablikk var sett opp som kvilehytte ved brekanten. Vegen frå Bondhusdalen til Breidablikk vert kalla *keisarstigen* eller *turiststien* og byr framleis på storslegne naturopplevingar. Bygningsmiljøa består i hovudsak av gardsbruk, bustadhus og fritidsbustader.



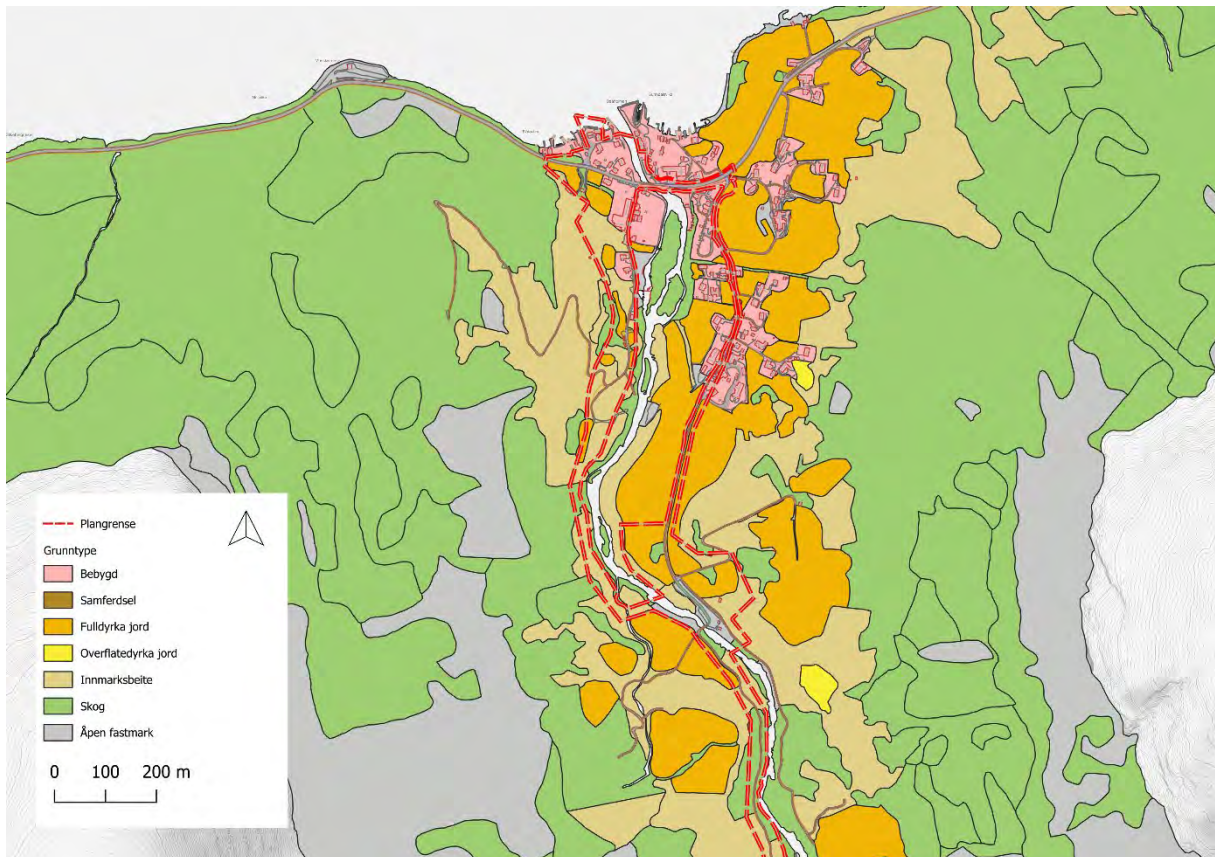
Figur 6 Nausta i Sunndal, med dalen og Bondhusbreen i bakgrunnen, frå summaren 1906.



Figur 7 Sunndal sett frå lufta i 1952. Hovudstrukturane i bygda er framleis tydelege i dag. Foto: Widerøe's Flyveselskap A/S

5.3 Arealbruk

Førekomsten av jordbruksareal med fulldyrka jord og innmarksbeite i Bondhus er stor. Store delar planområdet omfattar fulldyrka jord, med størst utstrekning aust i planområdet. Fulldyrka jord er jordbruksareal som kan nyttas til åkarvekstar eller eng. Vestsida av planområdet består i hovudsak av innmarksbeite og skog, med innslag av fulldyrka jordområder. Jordbruket i Bondhus er i hovudsak lagt til dei flate områda i dalen, mens innmarksbeite i ytterkantane. Av overflatedyrka jord er det gjort to registreringar. Dette er jordbruksareal som er jamn i overflata slik at maskinell hausting er mogleg. Områda nede ved fjorden og langs Bondhusvegen er bygd areal med ulike føremål som næringsverksemd, bustader, anlegg og fritidsbusetnad. Dei resterande områda rundt Bondhus består hovudsakleg av skog og open fastmark. Skogareala i vest er skogområda av høg skogsbonitet. I Bondhusdalen, innerst i planområdet, er det registrert eit lite område med førekomstar av skog som har særst høg skogsbonitet. Det er ikkje registrert skogbruk i området.



Figur 8: Oversiktskart over grunnstype i Sundal og Bondhus. Store delar av Sundal sentrum er utbygd område. Bondhus består i hovudsak av dyrka jord og innmarksbeite. Kjelde for registreringar: geonorge

Olaløo i Bondhusvegen er ein sentral bevertningsstad i Bondhus. Mens det er hovudsakeleg i Sundal sentrum ein finn lokalt næringsliv i form av restaurant/hotell, camping og kro/gjestehus. Dei er sentrale aktørar for å handtere straumen av tilreisande. Smoltanlegget som er lokalisert ved elva i Sundal er per dags dato ikkje i bruk, men er planlagt å starte opp igjen og det er lagt fram rammesøknad.

5.4 Staden sin karakter og landskap

Bondhusdalen peikar nordover frå Bondhusbreen til Maurangerfjorden. Sundal/Bondhus er den største av dei tre bygdene i Mauranger, og har store verdiar knytt til landskap, landbruk, friluftsliv, kulturminne og naturmangfald. Området har eit tydeleg og markert tettstadsområde, og dei sentrale strukturane er sentrert rundt hotellet i Sundal og dei gamle tuna i Bondhus. Bygningane ligg relativt tett, omkransa av større landbruksområde. Ved hovudvegen gjennom Sundal, fylkesveg 500, ligg ein nedlagt skule, barnehage, hotell, bevertningsplassar, campingområde og bustader. Langs Bondhusvegen, innover i Bondhusdalen, er det etablerte bustadområde, gardstun og jordbruksareal, samt parkering og toalett i enden av køyrevegen. Før etableringa av Folgefonntunnelen var Sundal endestoppet i Maurangerfjorden.

Sundal sentrum er i dag ein viktig stad for næringsliv og turisme til Bondhusdalen. Sundal Camping, Mauranger kro og gjestehus og Hardanger Fjord Lodge, som er lokalisert i Sundal sentrum, er viktige og naudsynnte funksjonar tilreisande. Desse ligg lett tilgjengeleg frå fylkesvegen, og er ein naturleg stoppestad mellom Odda og Rosendal. Hardanger Fjord Logde og Mauranger kro og gjestehus tilbyr overnatting og bevertning for tilreisande, både turistar og potensielt næringsliv og konferansar. Hardanger Fjord Lodge er også ein attraksjon med kulturminneverdi i Sundal sentrum. Campingplassen i Sundal har til dels stor tilstrøyming i utfartshelger frå tideleg vår til sein haust. Olaløo i Bondhusdalen tilbyr mat i ein historisk grindløe i sommarsesongen.

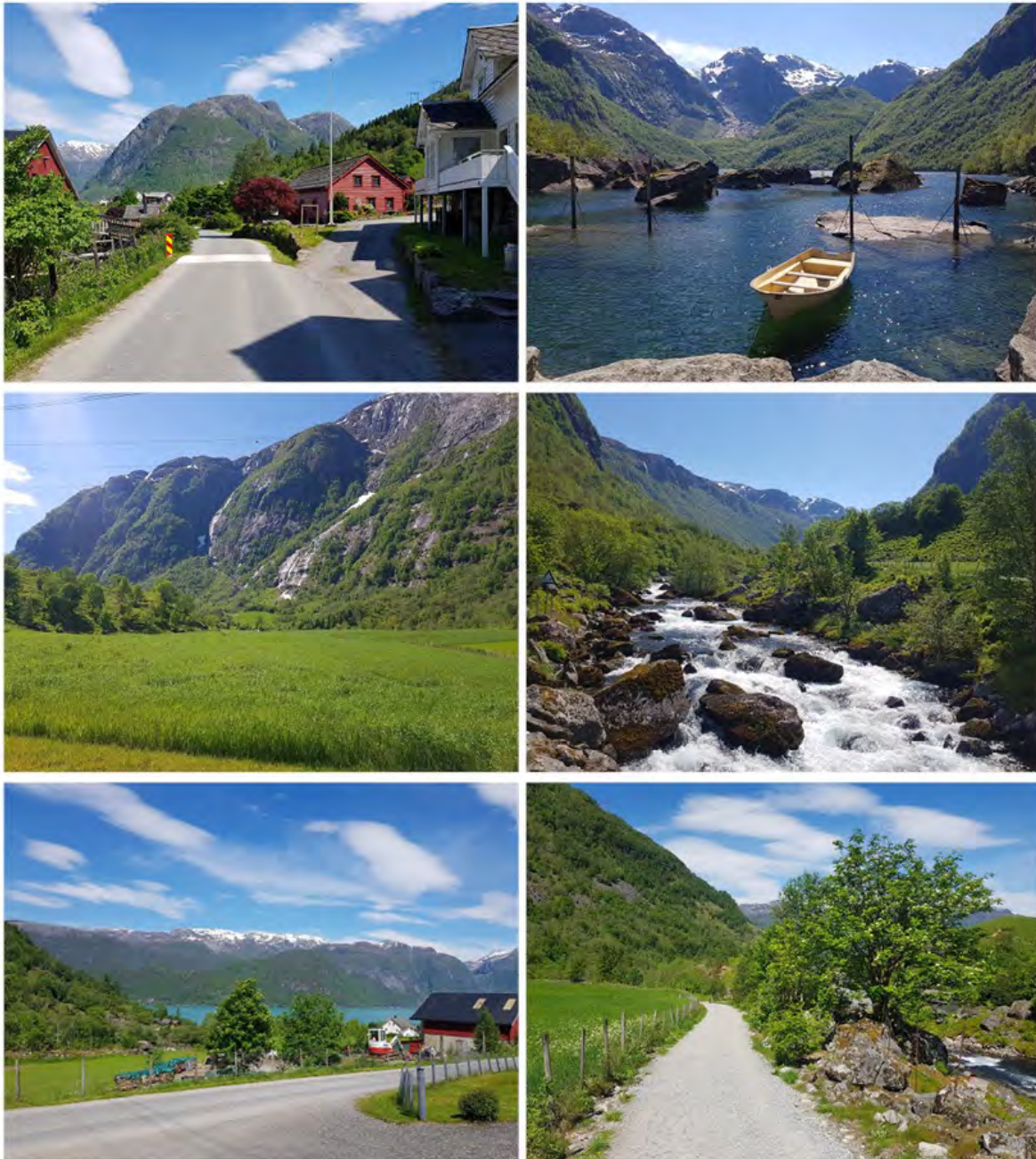
Bondhus inngår i landskapsregionen midtre bygder på vestlandet, landskapsregion 22, i Fylkesatlas. Området er klassifisert som fjorddaler og fjordvendte u-daler med svært stor verdi. Landskapet gir ein stor variasjon i opplevingane grunna det ville, lukka og dramatiske landskapsbilete inne i dalbotnen og det opne, vidstrakte utsynet mot fjorden. Dei storforma alpine fjellmassiva, som dannar omrisset til områda saman med eit relativt samanhengande jordbrukslandskap i dalbotnen, bidreg stekt til landskapskarakteren. Landskapsrelieffet er prega av bratte fjellsider, med ei flatare sone med lausmassedekke i dalbotn langs elvene og fjordkanten. I fjorddalen renn det ei elv frå Bondhusbreen som munnar ut ved Sundal i Maurangerfjorden. Elven deler bygda i to, med ei smal bru sentralt i bygda.

Landskapskarakteren i Bondhus/Sundal gir området et særeigen identitet, med fjellmassane, Bondhusbreen i dalenda og Bondhusvatnet. Bondhusvatnet har dei siste åra blitt eit svært attraktivt turismål. Det vakre grønne vatnet har vore ein magnet for turistar frå heile landet over mange år. I enden av vegen, som fører innover Bondhusdalen, er det etablert ein parkeringsplass. Innerst i dalen kan man sjå Bondhusbreen, som er en brearm av den tredje største isbreen i Norge, Folgefonna.

Landskapet innover Bondhusdalen kan karakteriserast som kulturlandskap. Kulturlandskap, i tydinga landskap som er skapt av det tradisjonelle landbruket, er eit lysope landskap med ulike kulturmarker og stor variasjon. Landskapsstrukturen og innhaldet av kulturminne og kulturmark gjer at ein lett kan lese historia i dette landskapet.

På vestsida av elven frå Sundal til Bondhusvatnet går den historiske vegen med namn Isvegen. Isvegen er stadvis berre svakt synleg i landskapet i dag, og er tilgrodd på deler av traseen. Veggen er omkransa av beite og slåtteng, og dels eit suksesjonslandskap der kulturlandskapet gror til og vert overtatt til andre artar. Ei slik utvikling skjer der eldre jordbrukslandskap ikkje lenger vert nytta eller som ikkje lengre vert nytte hardt nok, anten ved at det ikkje vert slått eller at beitepresset vert lågare. Ei slik utvikling gir samtidig moglegheiter for artar som blant anna gråor, bringebær, bjørk og bregnar. Desse artane tettar igjen landskapet og fortreng eksisterande artar. For å hindre ei slik utvikling vil skjøtseltiltak som tilrettelegging av turveg og landbruk og spesielt beite vere effektive tiltak.

Samanlagt gjer dette landskapet opplevingsrikt og økonomisk verdifullt som utgangspunkt for turisme. I Lykkja landskapsplan (2004) har Sundal/Bondhus fått landskapsvurdering til A2 som tyder *svært særprega og inntrykkssterkt*. Dette er den høgaste oppnålege karakteren i analysen og tyder på at Sundal er evaluert til «noko av det ypparste landskapet innan regionen». Det leggst vekt på kulturlandskap, heilskap og inntrykksstyrken knytt til fjord og fjell som utslagsgivande. Opplevingsmoglegheitene og sosiale verdiar som historiske røter og identitet gjer også kulturlandskapet til eit godt nærmiljø. Det tradisjonelle kulturlandskapet spelar i tillegg ein viktig rolle for vårt biologiske mangfald, både på naturtype- og artsnivå.



Figur 9 Foto frå synfaring i Bondhusvegen og Bondhusvatnet.

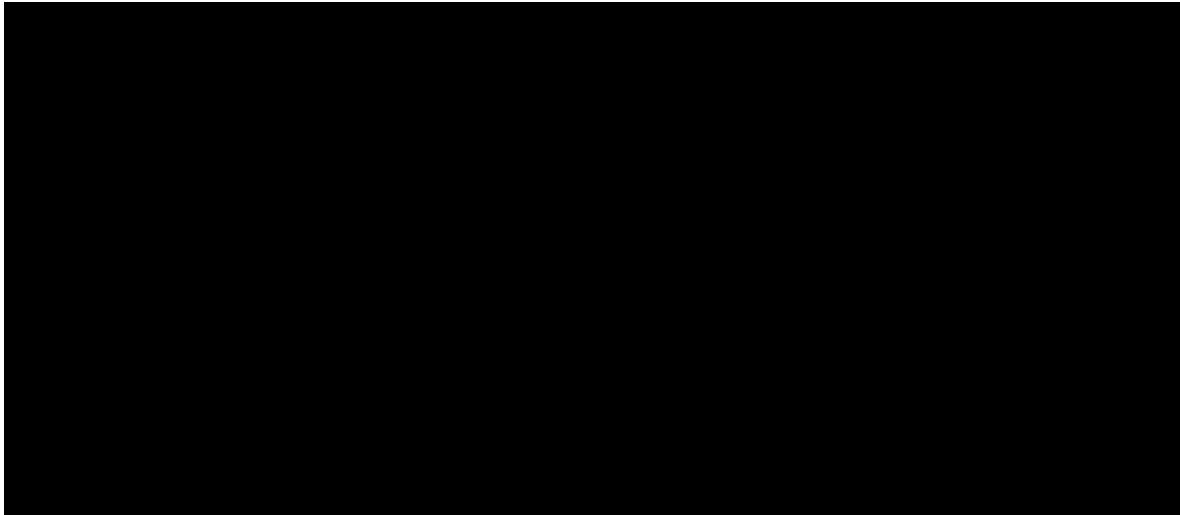
5.5 Kulturminne og kulturmiljø

Kvinnherad kommune er ei kommune med eit særleg rikt mangfald av kulturminne og kulturmiljø av både lokal, regional og nasjonal interesse. Bondhus og Sundal er stader med ein rik kulturarv, og lange og unike historier. I og rundt planområdet er det registrert fleire kulturminne. Det eine kulturminnet, som er innanfor planavgrensinga, er eit bygg som historisk har vore ei landhandel og hotell for turistar på 1800-talet. Det er i dag ikkje freda, men omtala i Askeladden som særskild verneverdig.

Turistskip byrja å gå inn i Maurangerfjorden i 1880-åra. Folgefonna vart ein stor turistattraksjon på denne tida. Forutan turar til Folgefonna var det hestekyssturar opp Bondhusdalen som tiltrekte gjestar til bygda. Turistane kom i store turistdampbåtar, gjerne tre båtar i veka, og det gav mykje inntekter til bygda i dei åra det varte. I perioden mellom 1886-1889 vart hotellet og ei ny krambu på

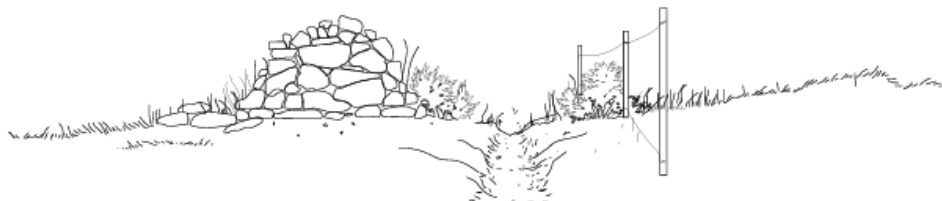
kaien bygd. Her har det vore drive landhandel og postkontor. Så byrja rutebåtane å køyre innom. Rutebåtekspedisjonen var knytt til landhandelen, og telefonstasjonen hørde heile tida saman med landhandelen.

Det gamle hotellet er restaurert og er i dag gitt namnet Hardanger Fjord Lodge. For å få fram historia rundt kulturminna og fokusere på vern gjennom bruk har restaureringa fått støtte frå Kulturminnefondet. Opphavlege tradisjonar og handverksteknikkar har vorte grunnleggande i vedlikehaldet og restaureringa. Nausta i Sundal er SEFRAK-resisterte bygg datert 1500-1800 talet. Det eldste naustet datert 1500-talet er eit naust med veggjar mura av rydningsstein med sperretak. Naustet vart truleg nytta til fiske.



Figur 10 Historiske foto frå moglegheitsstudie for Isvegen, 3RW arkitekter.

Det er særleg i dei sentrale delane av bygda ein finn kulturminna. Det er naturleg nok på desse plassane at det har vore aktivitet frå gammalt av. Kulturminna og dei eldre bygga er med på å understreke hovudstrukturane innover Bondhusdalen. Utviklinga i busetnad, arealbruken og ressursbruken, frå dei eldste tider og fram til i dag, har prega og endra landskapet til slik det er i dag. Det er ein heilskap av naturgjevne og menneskeskapte tilhøve. Oppover mot Bondhus er det gjort arkeologiske funn av over- og understein til handkvern av skifrig kvartsitt, fleire kokegroper og eit automatisk freda busettingsspor i enden av Bondhusvegen. Det er og gjort funn av gravhaugar, som Kalhageneset og Bendixen. I samband med planen er det gjort ytterlegare undersøkingar og funn i områda.



Figur 11 Illustrasjon frå Isvegen av 3RW arkitekter.

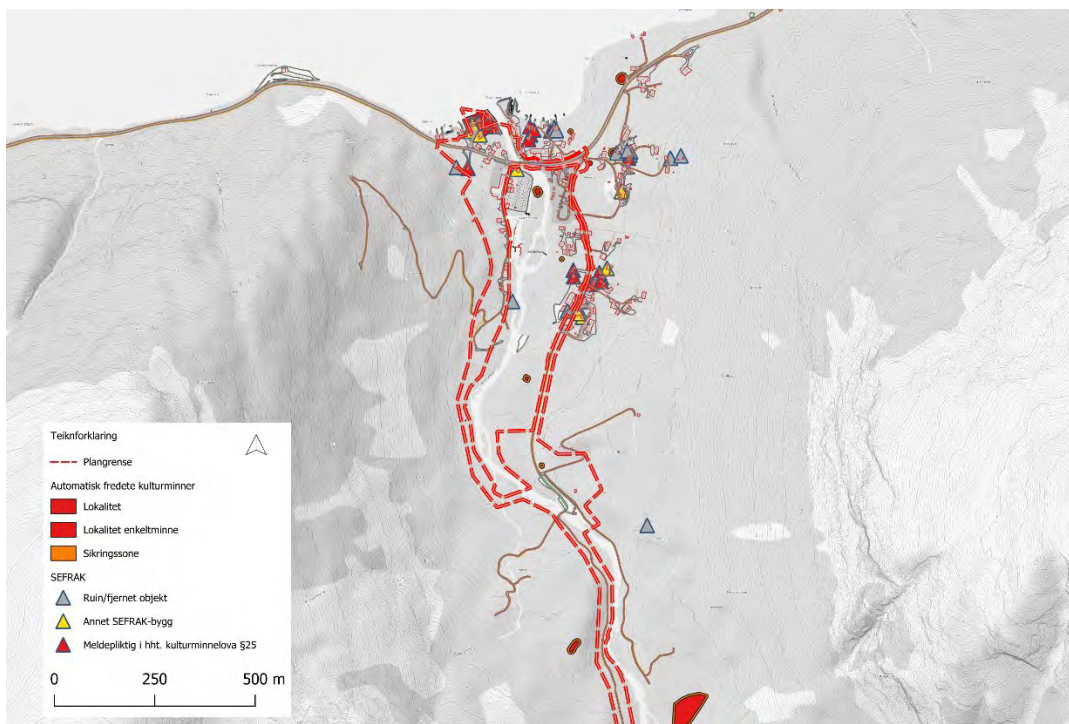
Isvegen er, som nemnt over, ein historisk grusveg. Namnet Isvegen har den fått på grunn av at den historisk vart nytta til å frakte isblokkar frå Bondhusvatnet til skipskaien. Isvegen vart ferdigstilt i 1863 med eit mål om å frakte isen effektivt med hest og kjerre ned til fjorden. Veggen knyt an til dei to tidlegaste formane for industri som skilde seg ut frå dei tradisjonelle ervervsformane knytt til landbruk og fiske. Som kulturminne er det sjølve veglekamen med ryddinga, dekket og tilhøyrande grøftar og steingardar ein først tenker på, men sjølve traseen, uavhengig av materielle spor, har og

kulturhistorisk verdi. Steingardar og grinder er særleg tydelege spor etter det eldre kulturlandskapet og bør vedlikehaldas og tydeleggjerast. Som kulturminne har Isvegen ein historieforteljande funksjon. Vegen inngår i «Turistvegen over Folgefonna», som er ein av åtte historiske vandrerruter. Denne vandrerruta blei lansert av Riksantikvaren og Turistforeininga i samarbeid med Friluftslivets år 2015.



Figur 12 Isvegen sin trasé. Kjelde: 3RW arkitekter- Isvegen

Den internasjonale turismen i Noreg skaut verkeleg fart i områda rundt Hardangerfjorden, med Mauranger og Odda som to kjernedestinasjonar, mot slutten av 1800-talet. Keisarstien, ridestien opp til fonna, var laga for å frakte turistar med hest frå Sundal over breen og til Odda. For dette føremålet plikta bygdefolket i Sundal å halde inntil åtte hestar tilgjengeleg for turisttrafikk. Dei mange funn i området vitnar om menneskeleg aktivitet i Bondhus/Sundal langt tilbake i tid.



Figur 13: Utsnitt av kart over kulturminne. Kjelde for registreringar: Geonorge

5.6 Landbruk

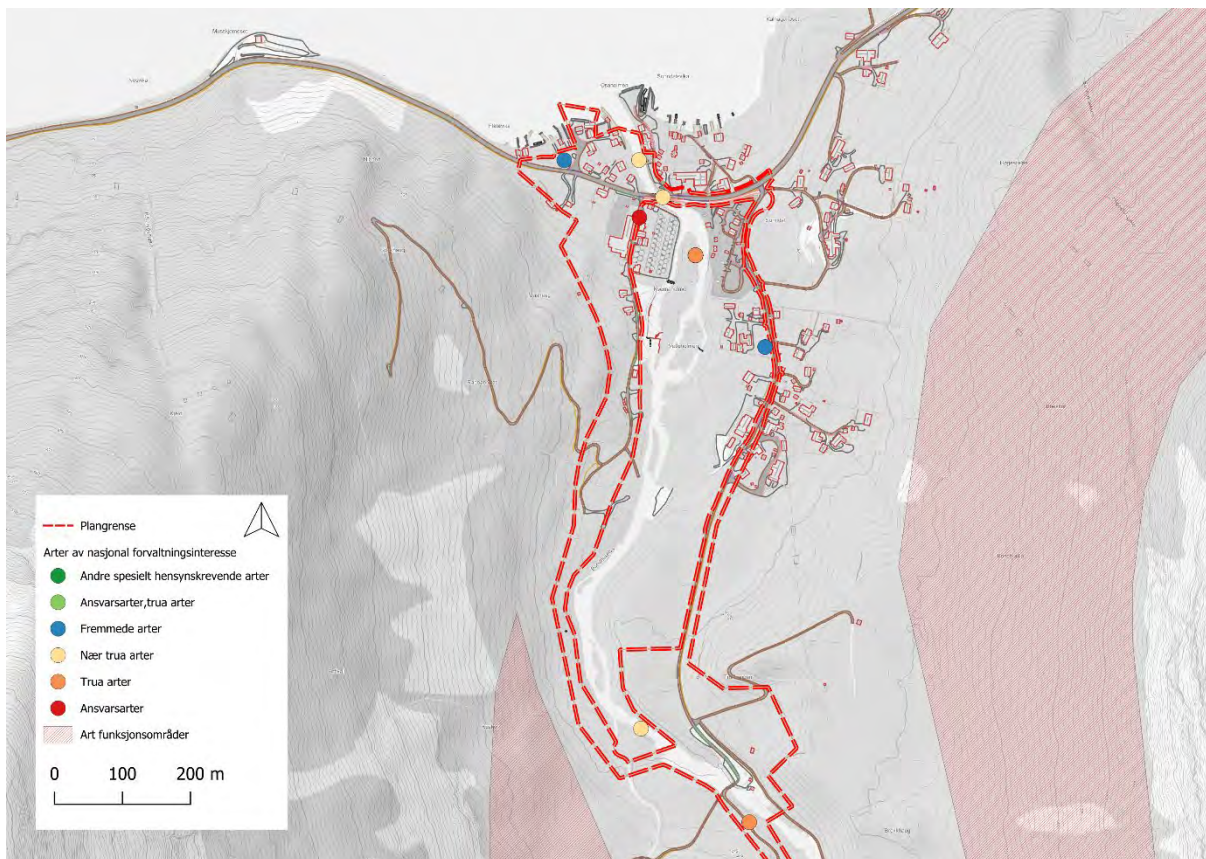
Mykke av areala rundt planområdet er dyrka mark og innmarksbeite. Landbruksareala er relativt store etter lokal målestokk og vert halde godt i hevd. Landskapet er eit tydeleg kulturlandskap, prega av grøne marker rydda for morenestein og med tradisjonelle strukturar. Eit aktivt landbruk og tilhøyrande kulturlandskap er med på å skape kontrast med den ville og dramatiske naturen rundt. Det er eit nasjonalt mål å ta vare på dyrka- og dyrkbar mark.



Figur 14 Pløya og dyrka mark i Bondhusdalen. Kjelde: Gulesider

5.7 Naturverdiar

Det er registrert ein god del verdifullt biologisk mangfald i planområdet. Både artar av forvaltningsinteresse, fremmande artar og truga artar er observerte i og rundt planområdet. Av truga artar er det registrert verdiar knytt til fugl og mose. Undersøkningsområdet er leveområde for blant anna gråmåke, grønfink, fiskemåke, storskarv, tjeld, granmeis, svartbak, taksvale og europalerk. Nokre av artane går godt saman med ein viss menneskeleg aktivitet, som til dømes taksvale, medan andre er sårbare for nye tiltak. Av planteliv finn ein felesotmose, vingemose, heimose, vassshalemose, sibirportulakk og ask. Svært mange observasjonar frå nyare tid gjer at området står fram som godt kartlagd, særleg med omsyn til fugl, men og planteliv verker å vere godt registrert.



Figur 15: Utsnitt av kart over registrerte artar i planområdet. Fleire av dei ligg innanfor planavgrensinga. Særleg er det viktig å ta ekstra omsyn til artar som er nært truga eller truga artar. Kjelde for registreringar: geonorge

5.8 Klima

I følgje klimaprofil for Hordaland er det venta kraftig nedbørauke dei kommande årane, kor nedbørendringa for dei fire årstidene er berekna til følgande:

- Vinter: +15%
- Vår: +10%
- Sommar: +10%
- Haust: +15%

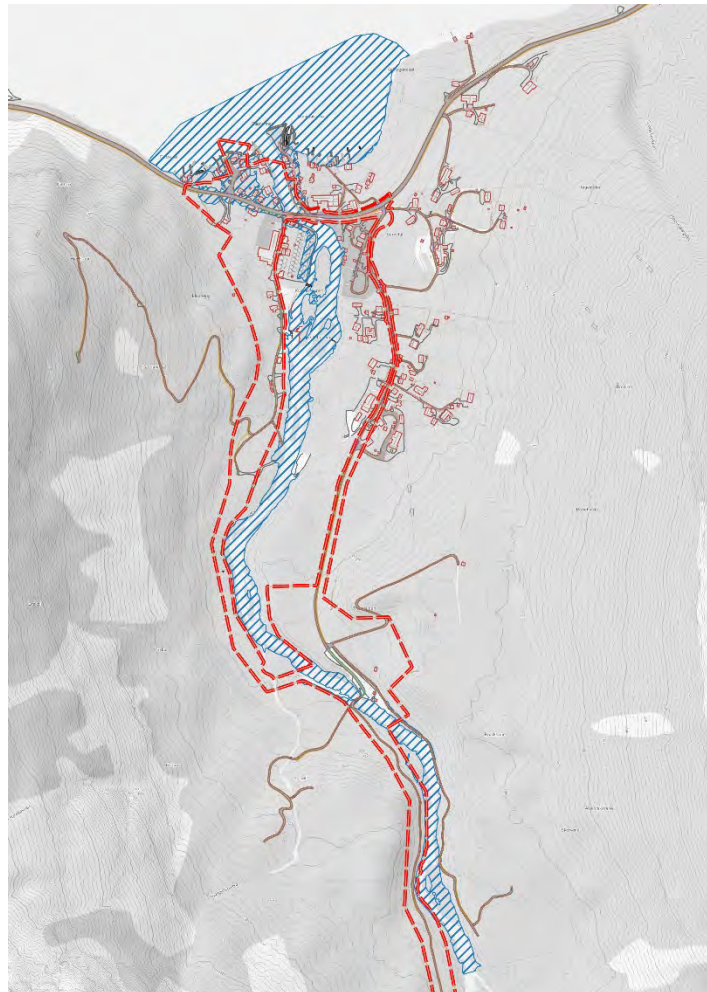
Det er også venta at episodar med kraftig nedbør aukar vesentleg både i intensitet og frekvens, og det er anslått ein auke på kring 10 %.

Bondhus ligg i et område med ein del nedbør, kor både Folgefonna og fjella rundt vil lede vatn ned i dalen. Bondhusvassdraget renn ut i Maurangerfjorden ved Sundal. Mauranger kraftstasjon, fire kilometer unna Bondhus, er næraste målestasjon for nedbør. Gjennomsnittleg årleg nedbør for dei siste 5 målingane (2013-2017) viser 2485 mm for året. Til samanlikning hadde Bergen 2711 mm årleg nedbør i same tidsperiode.

I følgje klimaprofil for Hordaland er det venta noko auke i årleg vassføring, men observerte endringar viser at det har vore størst auke om våren og størst reduksjon om hausten. Klimaendringar som kraftige nedbørsepisodar, høgare temperaturar og meir nedbør som regn er venta å endre flaumregimet i Hordaland. En bør rekne med et klimapåslag på 20 - 40% auke i vassføring ved flaumberekningar og framstilling av flaumsonkart. Berekningar frå klimaprofil for Hordaland viser at det i uregulerte vassdrag, som i dag har store regnflaumar og i kystnære elvar der årets største flaum i dag er ein regnflaum, er venta å auka flaumstorleik.

Norconsult har, på vegne av Kvinnherad kommune i 2020, kartlagt flaumsonar for fleire elver i kommunen. For Bondhus har dei utført berekningar for flaum med gjentaksintervall på 20-, 200 og 1000 år inkludert klimapåslag. For 200 årsflaum med klimapåslag er det berekna til 201 m³/s. Flaumverdiene rekna ut med eit klimapåslag på 40%.

I dei slakare partia/elveslettene i nedre del av Bondhusdalen vil flaumen ha større utstrekking. Maksimal vass stiging for elva ligg på 5,95 (NVE). Mest utsett er bygningane og campingplassen som finn stad på nedsida av Sunndalsvegen (Fv.500). Oppdrettsanlegget (førebels nedlagt) som ligg tett på elva og i eit relativt flatt område er også utsett for ekstrem nedbør og overvatn. Bruene som kryssar vassdraget langs Bondhuselva er dimensjonert for å takle ein flaum med gjentaksintervall opp til 20 år. Flaumar med større gjentaksintervall enn 20 år vil kunne føre til at lysningen til bruene vil fyllast og dermed føre til at vegane overtoppast. I eit slikt scenario vil mengda overvatn auke og dette kan føre til skade på vegsystem og annan infrastruktur. Spesielt i Sundal sentrum vil ein eventuell flaum kunne øydelegge eller skade infrastruktur, busetnad og jordbruksområde.



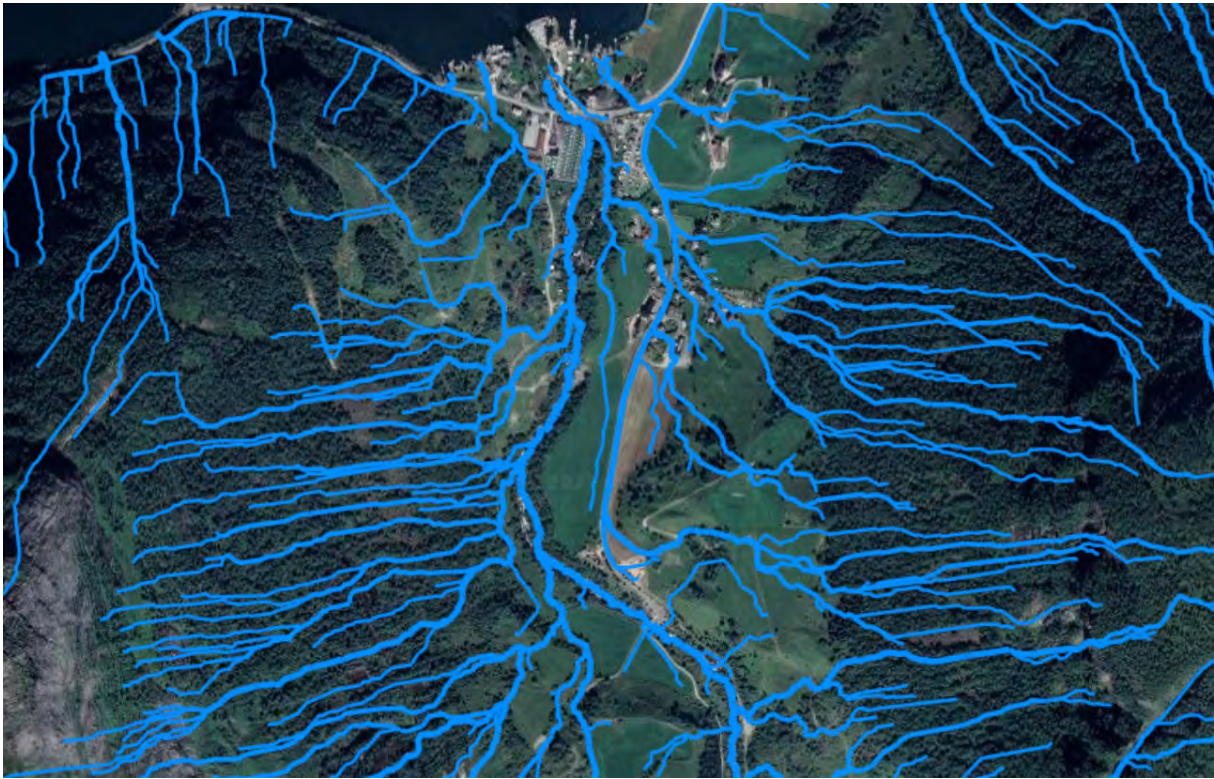
Figur 16: Flaum med 200års gjentaksintervall med klimapåslag.

Øvre del av vassdraget er utan busetting og til tross for at vasstandsstigninga er relativ stor blir ikkje anna enn skog og jordbruksområde råka (Norconsult). Tabellen nedanfor visar bygningar som råkast ved ulike gjentaksintervall.

Tabell 1 Bygg en eventuell flaum vil råke.

Adresse	Bygningstype	Berørt ved gjentaksintervall
Sunndalsvegen 629	Enebolig / bolighus	Q ₂₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 633	Enebolig / bolighus	Q ₂₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 634	Enebolig / bolighus	Q ₂₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Eiendom: 59/1	Hytte tilknyttet campingplass	Q ₂₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 635	Enebolig / bolighus	Q ₂₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 641	Sunndal camping hovedbygg	Q ₂₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 637	Enebolig / bolighus	Q ₁₀₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 646	Driftsbygning fangst/fisk/oppdrett	Q ₁₀₀₀ inkl. 40% klimapåslag
Sunndalsvegen 647	Restaurant / cafe	Q ₁₀₀₀ inkl. 40% klimapåslag

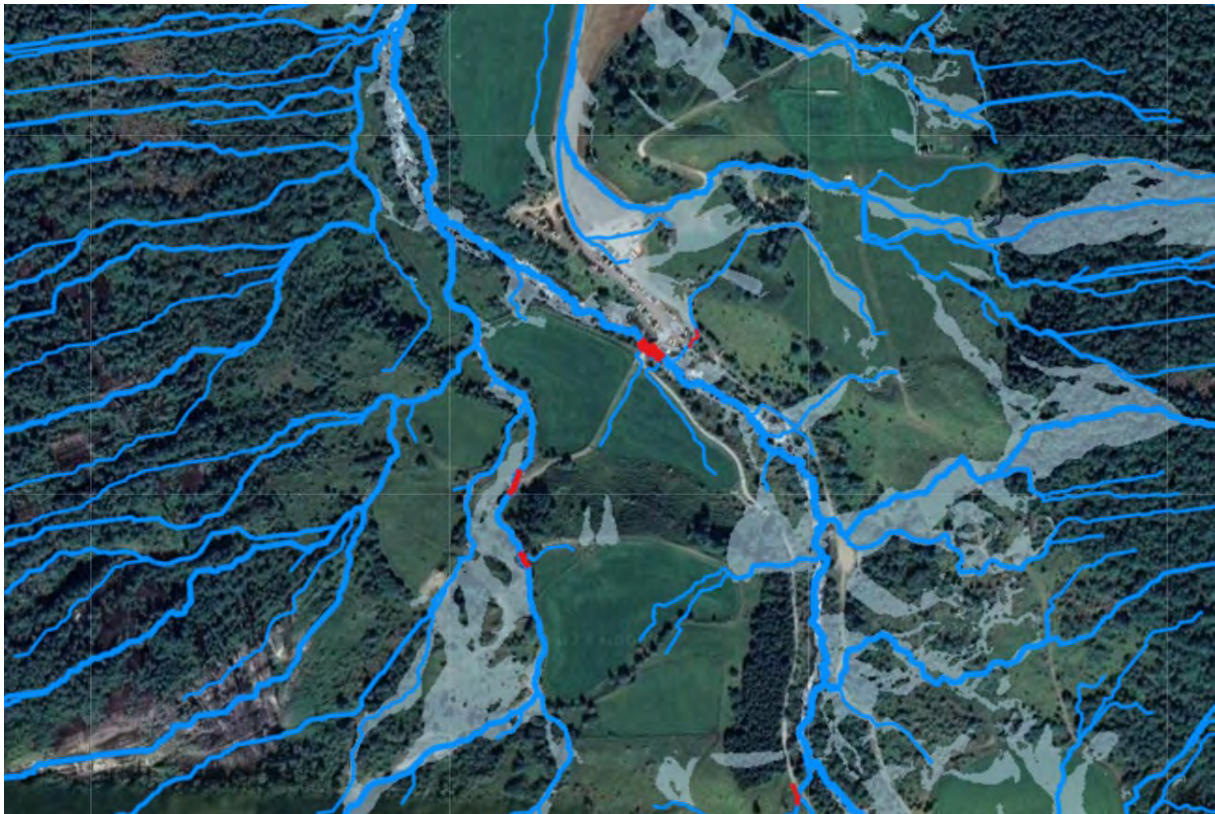
Det er særskilt ved parkeringsplassen inst i Bondhusvegen og overgangen til brua over til turvegen innover Bondhusdalen at akkumulasjon av vatn kan bli eit problem, sjå figur 17. Ein må ta ekstra omsyn til desse områda med tanke på vassveggar og fordrøying gjennom permeable overflatar. Brua ved parkeringsplassen er eit kritisk kryssingspunkt som ein må ta ekstra omsyn til i planområdet.



Figur 17: Kartutsnitt av modellert elvenett i Bondhusdalen. Kjelde: Flomkuben



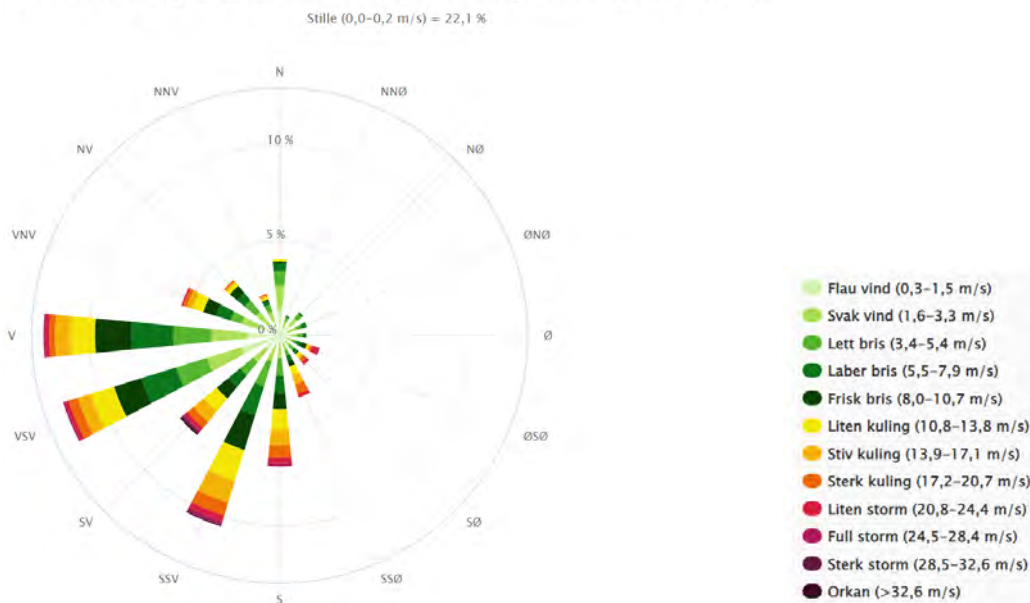
Figur 18: Kartutsnitt av vasstraum og akkumulasjon av vatn, m.a. ved parkeringsplassen. Kjelde: Flomkuben.



Figur 19: Kartutsnitt som synar akkumulasjon av vatn ved parkeringsplassen i Bondhus og moellert avrenningsmønster. Kjelde: Flomkuben.

Klimamodellane gjev liten eller ingen endring i mildare vindtilhøve i dette århundret i følgje klimaprofil for Hordaland. Det er usikkerheit rundt framskrivingane. Folgefonna skisenter er den nærmaste målestasjonen til Bondhusdalen som har vinddata. Lokalisert ca. 15 km i luftlinje nordaust for området. Den lokale topografien kan påverke situasjonen i det kartlagde området, i høve til situasjonen ved Folgefonna skisenter. Vinddata frå vintermånadene november-mars i perioden 2014-2022 viser at dominerande vindretningar er frå sør, vest og sørvest, men at det er sjeldnare periodar med nordleg og austleg vindretning (Norconsult, 2022). Vinterstid vil vindretninga påverke vindtransport av snø, med påfølgande oppbygging av fokksnø.

Vindrose for Folgefonna Skisenter Topp (SN49087) i perioden; 11.2014-4.2022.



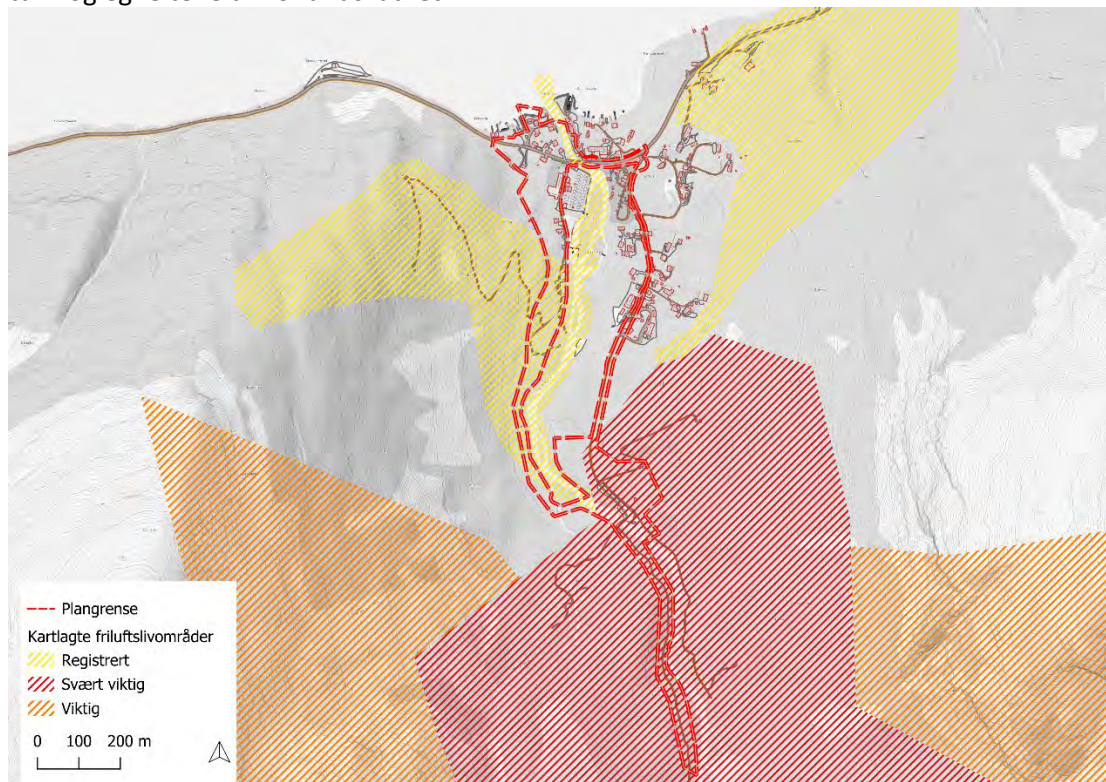
Figur 20: Vindrose for Folgefonna Skisenter, 2022. Kjelde: Seklima.

5.9 Rekreasjonsverdi- og bruk

Den storslagne naturen, verdiane knytt til landskap og kulturarv i Bondhus bidrar til kvalitetar for både fastbuande og tilreisande. Turgåing og friluftaktivitet i nærmiljøet er det enklaste og mest tilgjengelege tilbodet av friluftaktivitetar. I tillegg til rekreasjonsmoglegheiter innover Bondhusdalen er det og fleire registrerte friluftsområde tett på sentrum i Sundal. For både lokalbefolkning og tilreisande er landbruksområda og utmarka populære turområde.

Ein av dei viktigaste rekreasjonsområdene i Bondhus er Bondhusvatnet og turvegen dit. Bruksfrekvensen er høg både for lokale og tilreisande. Her blei det etablert ei historisk vandrarrute i samband med friluftslivets år i 2015. Rekreasjonsområdet er godt skilta og tilrettelagt, men deler av området er jordbrukslandskap som ein må ta omsyn til om ein ferdast her. Det er tilrettelagt med parkeringsplass og toalett i enden av Bondhusvegen, for turgåarar. Her finns en rekke opplevingskvalitetar for både barn og vaksne. Vegen snor seg langs Bondhuselva mellom ruvende fjell i vakkert kulturlandskap. Frå enden av Bondhusdalen er det mogeleg å gå Keiserstien til Fonnabu. Skogavegen til Kjelde er eit rekreasjonsområde tett på sentrum, kor det er tilrettelagt med rasteplass, leikeapparat og utsiktspunkt. For barn i Bondhus er Hagen i Sundal eit leike- og rekreasjonsområde som ligg sentrumsnært til. Hagen vert mest nytta som akebakke. Vidare er Isvegen eit viktig rekreasjonsområde i Bondhus, då vegen fungerer som turløype.

I tillegg til friluftsområda byr området på sosiale møteplassar. Sundal sentrum har kvalitetar som campingplass og naustmiljø, og Dampskipskaia er mykje nytta både til rekreasjon, småbåtar og bading. Dampskipskaia og campingplassen er viktige møteplassar for både tilreisande og for lokalbefolkninga; kaia med sitt intime og sjarmerande preg og campingplassen med kvalitetar for både barn og vaksne. Campingplassen tilbyr også utleige av kano, båtar og motorar og har også leikeplass. Dei små, kvite trehusa i sveitserstil ved fjorden har høg verdi som historisk bygningsmiljø. Likedan tiltrekkast turistane av fiske i elva, bademoglegheiter, historiske hus og naustmiljø og turmoglegheitene til Bondhusvatnet.



Figur 21: Kart over kartlagte friluftsområde i Sunda-Bondhusområdet. Dei friluftsområda som er registrerte som dei viktigaste ligg innerst i Bondhusdalen. Kjelde for registreringar: miljøstatus/geonorge

5.10 Skule og barnehage

Innanfor planområdet, i Sundal sentrum, ligg nedlagde Mauranger skule, som hadde elevar frå fyrste til fjerde klasse. Leikeplassen består av ein rekke leikeapparata som huske, klatrestativ, leikehus mm. Leikeplass som føremål er planlagt vidareført, men lokalisert noko lengre sør m.a. som følge av at skulen skal få ny bruk.



Figur 22: Leikeplassen utanfor Mauranger skule. Foto frå synfaring i Sundal.

5.11 Barn og unges interesser

For barn og unge er arealet ved Mauranger skule ein viktig plass for leik og rekreasjon. Vidare er «Hagen» i Sundal eit viktig leike- og aktivitetsområde som ligg sentrumsnært til. «Hagen», som er omtalt i punkt 5.8, vert nytta som akebakke. Det er også leikeareal i tilknytning til campingplassen i Sundal og bademoglegheiter ved hamna i Sundal. Desse er sikra vidareført.

5.12 Veg og trafikkforhold

Bondhus ligg 22 minutt frå Årsnes ferjekai via fylkesveg 500, Sunndalsvegen. Sunndalsvegen er einaste tilkomstveg frå vegnettet og inn til Sundal og Bondhus. Sunndalsvegen går ifrå Rosendal i sørvest, til Folgefonntunnelen til Odda i nordaust. Fylkesvegen hadde i 2020 ein årstdøgntrafikk (ÅDT) på totalt 900 vest for Sundal, og en ÅDT på 883 mot øst. Fylkesvegen i Sundal er relativt smal i deler av planområdet. Særleg over brua over Bondhuselva i Sundal sentrum. Der er stadvis fortau på eine sida av vegen og åtskilt gangbru for fotgjengarar. Denne er ikkje dimensjonert for møtande biler, med eit breiddemål på 2,98 meter, sjå bilete under.

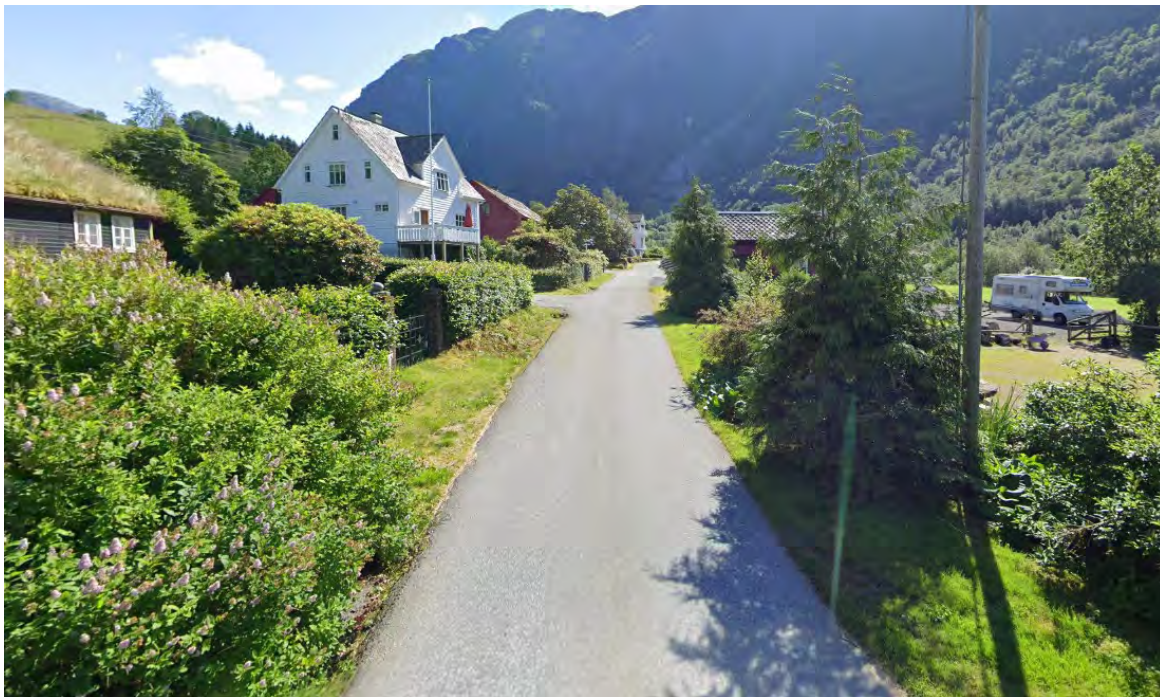


Figur 23 Sunndalsvegen og bru. Foto frå synfaring.

Aust i Sundal sentrum ligg avkøyrseleien til Bondhusvegen, som fører sørover innover Bondhusdalen. Vegen snor seg mellom bustader og gardstun, og ender på ein parkeringsplass. Vegen er opplyst langs bustadområdet og har ein fartsgrense på 50 km/t. Belysninga opphøyrer der bustadområdet sluttar. Vegen er smal, ca. 3,7 meter, og er ikkje dimensjonert for to bilar i breidda. Det er etablert enkelte møteplassar langs Bondhusvegen, og passeringar skjer hovudsakleg her og i avkøyrslar til eigendomar langs vegen. Om sumaren er det stor trafikk av bilar, bubilar og turistbussar opp Bondhusvegen, noko som skaper trafikale utfordringar, særleg for driftskøyretøy tilhøyrande gardsbruka i området.



Figur 24: Starten av Bondhusvegen ved campingplass til høgre. Foto frå synfaring.



Figur 25: Bondhusvegen gjennom bustadområdet. Foto frå google maps.

Bilar står parkerte i vegrøfta når presset på parkeringsplassen i enden av vegen blir stort. Parkeringsplassen, som er drifta på privat initiativ, er stort sett nytta av fotturistar. Tilkomsten vidare inn i Bondhusdalen er berre for fotgjengarar og syklistar, i tillegg til driftskøyretøy, og er ein traktorveg med grusdekke. Traktorvegen strekk seg heilt fram til Bondhusvatnet, som er ein sær populær turistattraksjon.



Figur 26: Øvre del av Bondhusvegen. Bilar parkert langs vegen på sidearealet. Foto frå google maps.



Figur 27 Overgang frå Bondhusvegen til traktorvegen/Isvegen. Foto frå synfaring.



Figur 28 Bondhusvatnet. Foto frå synfaring.

Parkering

I Sundal finns det få tilrettelagte offentlege parkeringsplassar. Det er nokre parkeringsplassar nede i Sundal tilhøyrande Mauranger kro, Hardanger Fjord Lodge og campingplassen. I tillegg finns areal som eignar seg til parkering, men som i dag ikkje er merka, slik som skoleplassen og ein tømmeropplagsplass i sentrum.

Inst i Bondhusdalen er det etablert parkering. Her blei det innvilga ein midlertidig dispensasjon for eigendommene 60/1 og 60/2 for etablering av parkeringsplassar på deler av deira eigendomar, for å handtere det auka talet på besøkande i Bondhusdalen. Det vart anslått eit tal på ca. 60 000 besøkande i 2020 av Kvinnherad kommune, og det er forventa ei stor auke framover. Eigendomane er i gjeldande KPA regulert med føremål LNF område. Dispensasjonen blei godkjend med føresegn om at eigendomane skulle omdisponerast i ein avgrensa periode og dispensasjonen frå føremålet berre var midlertidig frå 2016-2026. Den eine parkeringsplassen er opparbeidd medan den andre er under bygging. På eksisterande parkeringsplass er det 70 oppmerka parkeringsplassar.

Dagens parkeringstilbod i Bondhus og Sundal er totalt sett ikkje eigna for å handtere dei turiststraumar området opplever i sumarmånadene. Nedsett framkomme og dårleg sikkerheit for mjuke trafikantar er eit problem på sumartid. Parkerte bilar langs vegen og mangel på møteplassar for bil og buss innover dalen har dei siste åra gitt store utfordringar. I tråd med dispensasjonen vil parkeringsarealet i Bondhusdalen utvidast til ca. 3 000 m² og ha plass til ca. 120-parkingsplassar. Parkeringa blir dirigert manuelt og er omfatta av parkeringsgebyr.



Figur 29 Parkeringsplassen i Bondhusdalen frå synfaring.

Tidlegare køyrde turistbussar opp til parkeringa og snudde eller parkerte her. Den siste tida har bussane blitt dirigert til Olaløa for å snu og parkere der i staden, for å betre trafikksituasjonen i Bondhusvegen. Vegen er særst smal og dei store bussane reduserer framkomst og trafikktryggleik. Planen sikrar møteplassar for bussar og snumoglegheit inst i dalen ved parkeringa.



Figur 30 Midlertidig snuplass for buss ved Olalø som nyttast i dag, men som er vurdert endra til inst i dalen grunna tilhøve til infrastruktur for turistar. . Foto frå synfaring

Mobilitet

Det er ikkje etablert gangareal langs Bondhusvegen. Dette fører til at bilar og mjuke trafikantar må dele vegen. Utdringar med dette er at mjuke trafikantar må ut i veggrofta når bilar passerer. Slike situasjonar skapar særlege utfordringar for personar med vogn, sykkel eller rullestol.

Langs fylkesvegen i Sundal, Sunndalsvegen, er det i noko større grad tilrettelagt for mjuke trafikantar. Langs vestsida av vegen er det etablert gangareal. Gangarealet startar ved brua i sentrum og følger vegen austover til avkjørsel til Bondhusvegen. Sør for brua finns det ikkje gangareal og det er heller ikkje etablerte overgangsfelt nokon plass i planområdet, men dette er under utbetring i regi av fylkeskommunen.



Figur 31: Starten på gangveg på sørsida av vegen. Denne førar heilt til starten av Bondhusvegen. Foto: Google maps

Trafikkulykke

Det har ikkje vore nokon trafikkulykker i planområdet i følgje Statens Vegvesen sitt register. Det er ikkje registrert ulykker der mjuke trafikantar er skada i planområdet, og heller ikkje i nærleiken av planområdet. Det er ikkje registrert nokon merknadar på friskt eller tilhøve for vegen i planområdet. Bondhusvegen har ei fartsgrense på 50 km/t, noko som også gjelder for resterande veger i planområdet. Det er ikkje registrert manglar på vegnettet langs FV 500 gjennom planområdet. I 2007 var det ei møteulykke mellom buss og motorsykel cirka ein kilometer frå planområdet ved Silkebergneset.

Bondhus har ikkje noko eige beredskap for utrykking når det kjem til brann, ambulanse eller politi. Næraste brannvesen er lokalisert i Odda og har ein responstid på ca. 20-25 minuttar. Ambulanse har og lang responstid frå Odda. Naudetatar kan i tillegg komme frå Rosendal eller Husnes. Luftambulanse gode landingstilhøve i store deler av planområdet ved ein eventuell alvorleg situasjon.

Kollektivtransport

Planområdet er ikkje særleg tilgjengeleg med kollektivtransport frå nærliggande bygder. Av kollektivtransport som passerer området er det berre to bussruter med relativt låg frekvens. Planområdet betenast av bussrute (nr. 760 og 938) til Sundal sentrum. Bussrute 760 frå Odda-Husnes har avgangar som går med 1-2 timars mellomrom, medan bussrute 983 mot Rosendal går ein gong om dagen, klokken 07:48. Det finns to busstopp i Sundal, eit i sentrum og eit ved avkøyrseleien til Bondhusvegen. I sumarperioden aukar busstrafikken til Sundal og Bondhus. Dette er i hovudsak turistbussar frå både Rosendal, Bergen og Odda.

Forureining og støy

Trafikken på vegnettet produserer svevestøv (PM10 og PM2.5) og NO^x i området. I følgje Miljødirektoratet (Miljøstatus.no) har planområdet låge nivå av NO^x og PM2.5 og eit moderat nivå av PM10, alle parametrane er innanfor grenseverdiar for luftkvalitet. Nivåa av svevestøv har betra seg frå 1990 til 2015. Vedfyring er truleg største bidragsytar av svevestøv. Data er berekna og ikkje målte. Det er ikkje nokon grunn til å tru at berekningane syner lågare luftforureining enn det som er berekna. Delar av planområdet ligg innanfor gul og rød støysone som følger fv. 500, som vist i kartutsnittet under.



Figur 32: Støysonekart langs fylkesvegen i Sundal. Delar av planområdet ligger i rød og gul støysone. Kjelde: Georange

5.13 Universell utforming

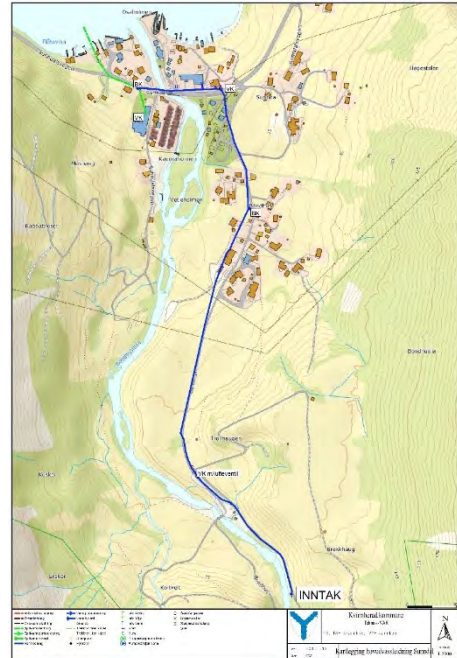
Planområdet er i dag ikkje universelt utforma. Landskapet innanfor planområdet er nokre plassar slik at tilgjenge, framkjømd og stigningsgradar er relativt akseptable, men det er samstundes eit stort potensiale for betre tilrettelegging.

5.14 Vassforsyning og avløp

Hovudkjelda for drikkevassforsyninga til Bondhus og Sundal er i dag frå Sundalselva. Denne er ikkje godkjent av Mattilsynet grunna at det ikkje finns felles reinsing av vatnet som vert levert til vassbrukarane. Drikkevatt kjem i frå to betongkummer sør for parkeringsplassen på austsida av elva, kor kvar enkelt husstand har eiga reinsing ved inntak til huset. Brevatt er i følge FHI ikkje eigna for drikkevatt grunna silt (finpartiklar) som er vanskeleg å reinse. Et er i ferd å etablerast nytt grunnvassanlegg i Bondhusdalen ved parkeringa. Planen har innarbeidd dette. Avløpet frå skulen (nedlagt) er kommunalt. Det er elles ikkje offentleg avløp i området.

5.15 Energi

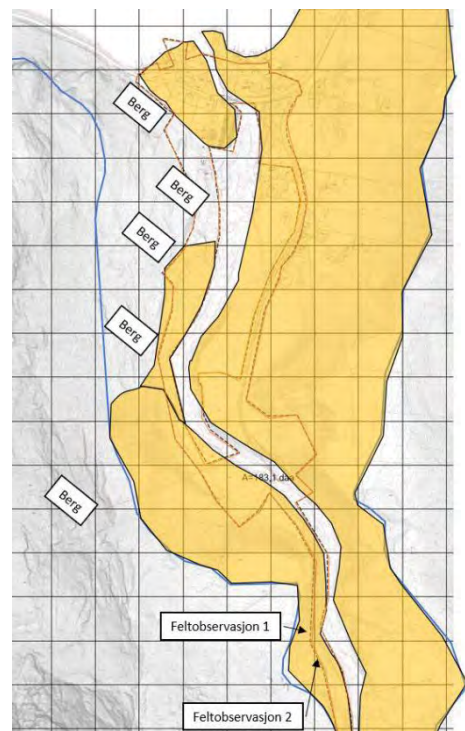
Planområdet har to høgspenteleidingar som strekk seg over dalen, Mauranger-Samnanger og Blåfalli-Samnanger. Leidingane er 300 kV og er planlagt oppgradert til 420 kV. Området ligg godt tilkoppa straumnettet. Straum er hovudkjelde til energi og oppvarming, i tillegg til vedfyring i området.



Figur 33 Dagens hovudvassleiding.
Kjelde: Sundal og Bondhus Vassverk.

5.16 Marin leire

I følge NVE ligg heile planområdet under marin grense, noko som betyr at det kan vere område med sprøbrotmateriale og/eller kvikkleire. Norconsult har vore engasjert av Kvinnherad kommune som geoteknisk rådgivar i forbindelse med utredning av områdeskred for reguleringsplanen. Resultat viser at det er utelukka sprøbrot- og kvikkmateriale i grunn i og over sentrum. Det er dermed ikkje fare for områdeskred i planområdet. Norconsult viser på bakgrunn av tilgjengeleg informasjon om lausmasser grunnboringar og synfaring at grunnen i hovudsak består av friksjonsmassar i store deler av planområdet, men at det kan førekome meir finkornete lausmassar under elve- og bekkeavsetningar. Grunnboringar i område viser at det ikkje er påvist sprøbrotmateriale. Det er ikkje gjort vurdering av eventuelt fundamentering og gravearbeid som skal utførast innanfor området. Behov og omfang på desse vurderast av aktuell rådgivar i geoteknikk i detaljprosjekteringsfase.



Figur 34 Oversikt over aktsemdsområde (blå linje=marin grense). Gult område markerer aktsemdsområde iht. Prosedyre punkt 4-11.

Tabell 2 Arealtabell

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bygninger og anlegg	Areal (daa)
1110 - Bustader (2)	0,1
1111 - Bustader-fritliggjende-småhus	3,2
1121 - Fritidsbuse/tad-fritliggjende	1,5
1130 - Sentrumsformål (5)	5,6
1173 - Campingplass	0,5
1300 - Nærings bygninger	0,1
1320 - Hotell/overnatting	0,8
1610 - Leikeplass	1,1
1800 - Kombinert bygge- og anleggsformål	0,4
Sum areal denne kategori:	13,2
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (14)	3,7
2011 - Køyreveg (5)	6,7
2012 - Fortau (15)	2,7
2013 - Torg (2)	0,7
2014 - Gatetun (2)	1,2
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (8)	0,3
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (28)	4,2
2027 - Tekniske bygninger/konstruksjonar	0,1
2041 - Kai	0,3
2071 - Kollektivanlegg (3)	0,7
2073 - Kollektivhaldeplass (2)	0,1
2082 - Parkeringsplassar (8)	6,1
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturåsar (8)	0,2
Sum areal denne kategori:	28,8
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (daa)
3002 - Blågrønnstruktur (4)	0,9
3020 - Naturområde (4)	1,6
3031 - Turveg (4)	2,6
Sum areal denne kategori:	5,1
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (10)	82,3
Sum areal denne kategori:	82,3
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Areal (daa)
8220 - Hamneområde i sjø	1,0
8620 - Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (3)	3,9
Sum areal denne kategori:	4,9
Totalt alle kategorier:	132,3

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Reguleringsformål og løysningar for §12-5 nr.1-Bygningar og anlegg

Bustader (B)

Felt B1 og B2 omfattar to små areal som tilhøyrar eksisterande bustader langs Bondhusvegen. Areala ligg i frisktsona for tilgrensande avkøyrsløp og er difor tatt med i planen.

Bustader- frittliggande småhus (BF)

Felt BF omfattar eksisterande bustader i Sundal sentrum, med tilhøyrande garasjar, uthus, vegar, uteopphaldsareal osv. Arealet endrast ikkje vesentleg av planen. Maks grad av utnytting er satt til %BYA= 30% og maks byggehøgde er satt til 9 meter over gjennomsnittleg planert terreng, basert på dagens situasjon.

Fritidsbustader- frittliggande (FBF)

Felt BFF omfattar eksisterande fritidsbustader. Arealet vil ikkje endrast som følge av planen. Maks grad av utnytting er %BYA= 25%. Maks byggehøgde er 2 etasjar, basert på dagens situasjon.

Sentrumsformål (SF)

Felt SF1-5 er planlagt som sentrumsformål, som inkluderer følgjande:

Forretning, kontor, offentleg eller privat tenesteyting, bustad og bevertning med tilhøyrande grønstruktur, leikeareal og samferdsleareal. For SF1-4 er grad av utnytting satt til %BRA =150%, og maks byggehøgde er satt til maks mønehøgde på 10,5 meter over gjennomsnittleg planert terreng. For SF5 er grad av utnytting satt til %BYA =100% og maks mønehøgde er på 8 meter over gjennomsnittleg planert terreng, basert på dagens situasjon.

Bygg med fasadar og fasadehjørne som vender mot offentlege rom skal verte gitt ei kvalitetsrik arkitektonisk utforming med aktive fasadar på bakkeplan, som bidreg til å forsterke byromma sine kvalitetar. Det er gitt krav om at nye bygg i feltet skal ha saltak. Ved etablering av bustader skal det settast av minst 50 m² areal for uteopphald per bueining. Parkering, varelevering og renovasjon skal løysast innanføre feltet.

Camping (C)

Arealet (C) er ein del av campingområdet aust for Bondhuselva. Feltet omfattar eksisterande campinghytte med tilhøyrande parkeringsareal.

Hotell/overnatting (HO)

Feltet (HO) omfattar eksisterande hotell (Hardanger Fjord Lodge). Arealet endrast ikkje vesentleg av planføreslaget. Det er opna opp for uteservering på feltet i tilknytning til torget. Varelevering og renovasjon skal løysast innanfor feltet. Maks grad av utnytting er %BYA= 30%. Maks byggehøgde er 3 etasjar, basert på dagens situasjon.

Leikeplass (LEK)

Felt o_LEK er offentleg leikeplass. Eksisterande leikeplass vert redusert mot vegen, men skal tilgjengjeld utvidast mot sør. Leikeplassen skal utformast med kvalitetar for barn i ulike alder og utformast universelt med materialar som har god kvalitet og med varige materialar. Det tillatast etablert snarveg gjennom leikeplassen frå tilgrensande veg og parkeringsplass nord for leikeplassen fram til turveg o_TV1 (Isvegen).

Næring (NÆ)

Felt NÆ omfattar ein eksisterande bygning på kaien, som i planen er gitt føremål næring, inkludert lager. Bygningen er verneverdig del av bygningsmiljøet ved dampskipskaien og skal bevarast. Maks grad av utnytting er satt til %BYA= 100%. Maks byggehøgde er 6 meter over gjennomsnittleg planert terreng, basert på dagens situasjon.

Kombinert føremål (KBA)

Felt KBA omfattar eksisterande bygningar, eit lager bygg og eit bustadhus. Feltet er gitt kombinert føremål næring/lager. Feltet endrast ikkje vesentleg av planen. Maks grad av utnytting er satt til %BYA= 100%. Maks mønehøgde er satt til 11 m, tilsvarande eksisterande situasjon. Eit av bygga er verneverdig og skal bevarast.

6.2.2 Reguleringsføremål og løysningar for §12-5 Nr.2- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Alle samferdsleanlegg med offentleg funksjon skal utformast etter kommunen sin standard og Statens Vegvesen sine krav og normalar eller kommunen sine vegnormalar. Arealføremåla innanføre samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan gjennom prosjektering/byggteknisk plan og ved gjennomføring av anlegget justerast noko for å tilpasse seg den fysiske situasjonen. Dette gjeld berre mindre justeringar, og skal dokumenterast og godkjennast av den respektive vegmynde før igangsetting av tiltaket. «Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest» skal til ein kvar tid vere gjeldande for alle nye avkøyrslar eller utvida bruk av eksisterande.

Veg (V)

Felt markert som veg (V) i plankart omfattar eksisterande vegar i planområdet. Nokon justerast som del av planframlegget for å handtere auka mengder trafikk. Det er gjort mindre justeringar av avkøyrslar og vegkurvatur for å gjere vegane meir trafikksikker og for å sikre ei god trafikkavvikling internt i planområdet.

Køyreveg (KV)

Felt markert med KV er køyrevegar i planområdet og omfattar eksisterande køyrevegar, som endrast som del av planframlegget. Sunndalsvegen, fylkesveg 500, markert som o_KV1 skal oppgraderast og etablerast som vist i plankartet. Frå vest mot kollektivhaldeplass i nord o_KH1 er eksisterande vegavgrensning utvida til å vere gjennomgåande 6 meter. Vegen vidare austover følgjer regulert situasjon for Fylkesvegen. Det skal i sentrumsområdet etablerast ei ny avkøyrslar og køyreveg, o_KV2, til sentrumsføremål, gatetun og parkering. Denne vegen førar inn mot offentleg og privat parkering vest for vegen, på felt f_PP1 og o_PP2.

Lengre aust i planområdet er KV3 avkøyrslar frå o_KV1 inn til offentleg parkering f_PP3, sentrumsføremål SF5, settefiskanlegg (ikkje del av denne planen), kontor/forsamlingslokale i SF5 og leikeområde i o_LEK. Køyrevegen gir og tilkomst til offentleg gatetun f_GT2, som er køyrbart for eigedomane i sentrumsområdet SF2-4.

o_KV4 og f_KV5 er Bondhusvegen. Køyrevegen(e) skal oppgraderast som følge av planen, for betre tilgjenge og tryggleik.

Fortau (FO)

o_FO1-5, f_FO6, o_FO7-14 og f_FO15 er areal avsett til fortau i planområdet. Fortaua skal vere utforma slik at alle skal kunne nytte dei på ein likestilt måte, utan spesiell tilpassing eller hjelpemiddel. Sprang i dekke skal unngåast

Nye fortau mot offentlege køyrevegar o_KV1-2 skal ha ei minimum breidde på 2,5 m. Langs Bondhusvegen skal fortaua langs o_KV4 og f_KV5 etablerast med ein minimumsbreidde på 2 meter.

Torg (TO)

Felt o_TO1 omfattar eksisterande samferdsleareal, som er planlagt opparbeida som universelt utforma offentlig torg. Arealet skal møblerast tilpassa sin funksjon. Det sjåast som viktig at torget skal bygge opp om det verneverdige bygningsmiljøet kring arealet, og at det får ei utforming med material og kvalitetar som reflekterer dette.

Torget skal funksjonelt henge saman med offentlig gatetun o_GT1. Det kan etablerast HC-parkering på torget, anna parkering er ikkje tillate. Det kan tillatast uteservering på både torg og gatetun.

Felt o_TO2 er offentlig torg i tilknytning til parkeringsplassane f_PP1 og o_PP2. Arealet skal vere universelt utforma, og skal ikkje møblerast da det ligg innanføre siktlinja for o_KV2. Området er planlagt som eit opent areal for menneskjer som beveger seg mellom torget i nord og parkeringsplassen i sør.

Gatetun (GT)

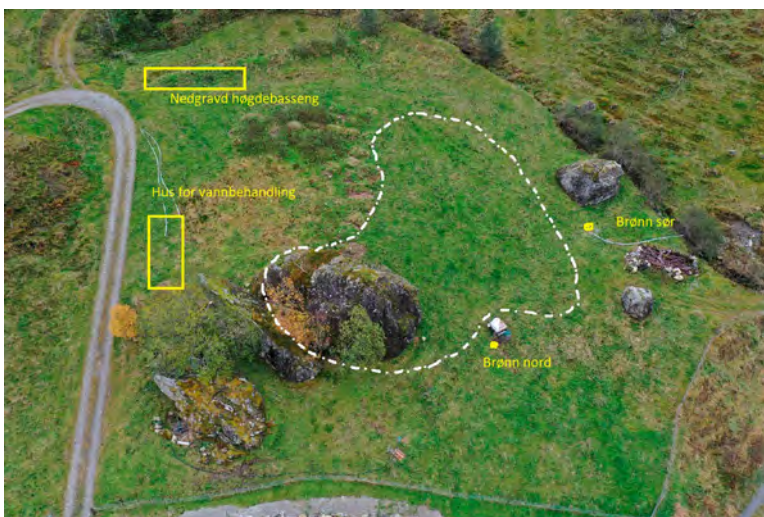
Felt o_GT1 og f_GT2 er planlagde gatetun. Begge gatetuna skal opparbeidast og tene som universelt utforma offentlege gatetun, etter prinsippa for «shared space». Det tillatast køyring berre til tilgrensande eigedomar over gatetuna. o_GT1 skal henge funksjonelt saman med tilgrensande torg, og skal vere med på bygge opp om det verneverdige bygningsmiljøet kring arealet gjennom utforming og materialitet. Felt f_GT2 skal vere eit køyrbart areal for sentrumsføremåla SF2-4.

Annan veggrunn (AVT/AVG)

o_AVT er annan veggrunn teknisk, o_AVG er annan veggrunn grøntareal. Areala tilhøyrar tilgrensande veg. Større areal med påskrift o_AVG skal verte gitt ei parkmessig opparbeiding.

Tekniske bygningar/konstruksjonar (SBK)

Felt SBK omfattar areal for vassbehandlingsanlegg. Arealet ligg på ei grunnvasstand med moglegheit for uttak av drikkevatt. Nord for SBK er det planlagt eit nedgrave høgdebasseng og to brønner i aust og sør. Dette er sikra gjennom omsynssone H120, område for grunnvassforsyning med føresegn om at det skal takast spesielt omsyn til grunnvatnet, og det ikkje tillatast inngrip eller tiltak som kan ha negativ innverknad på grunnvatnet i området. Innanfor felt SBK er det høve til å oppføre eit bygg. Maks grad av utnytting er sett til %BYA=30 og med ei maks mønehøgde på MH=4,5 m. Bygget skal ha saltak og få ei kvalitetsrik og gjennomarbeida utforming i miljøvenlege og varige material.



Figur 36 Plan for vassbehandlingsanlegg, høgdebasseng og brønner.

Kai (KAI)

Felt o_KAI er eksisterende kai. Kaia skal vere allment tilgjengeleg og skal funksjonelt henge saman med offentleg gatetun o_GT1. Kaia er del av og skal bygge opp om bygningsmiljøet i området, og få ei utforming med material og kvalitetar som reflekterer det historiske kulturmiljøet.

Kollektivanlegg (KA)

Kollektivanlegg, KA1-3, på felt f_PP4 skal betene bussparkering og tilretteleggjast med servicefasilitetar som benker, miljøstasjon og servicebygg. Det skal plantast minst eitt stort tre på feltet. Arealet skal ha semipermeabelt hardt dekke av belegningstein eller heller. Innanfor felt f_PP4 og 5, fortrinnsvis på KA2 eller f_PP5, er det opna for at ein kan etablere servicebygg med toalett og kiosk. Arealet ligg ved innfallsporten til nasjonalparken og er eit utfartsområde for turistar og besøkande. Feltet skal tene besøkande og turistar ved åtkomst og avreise. Det skal føreligge ei godkjent situasjonsplan for f_PP4, 5 og 7 før det kan etablerast innfallsport til nasjonalparken.



Figur 37 Illustrasjon av kollektivanlegg for buss (A/STAB)

Kollektivhaldeplass (KH)

Felt o_KH1-2 er haldeplassar for buss. Haldeplassane skal utformast som kantstopp, sentralt plassert i sentrum av Sundal og i direkte tilknytning til sentrumsfunksjonar og offentlege uterom.

Parkeringsplassar (PP)

Felt f_PP1 omfattar 8 parkeringsplassar i sentrum av Sundal, fortrinnsvis tilrettelagt for gjester i felt HO (Hardanger Fjord lodge) og eigedom gbnr. 59/30. Feltet ligg i direkte nærleik til sentrumsføremåla og hotellet. Grensande til feltet er det planlagt eit offentleg parkeringsanlegg o_PP2 som skal betene besøkande med 5 parkeringsplassar og 2 HC parkeringsplassar. Den offentlege parkeringsplassen ligg tett på Isvegen og sentrumsføremåla, samt det historiske miljøet i Sundal sentrum. Lengre aust på dagens leikeareal er det planlagt ein parkeringsplass, f_PP3, som skal

vere felles for leikeplassen o_LEK som flyttast lengre sør og sentrumsføremålet SF5. Det leggjast opp til 10 parkeringsplassar og 2 HC-parkeringsplassar på feltet. Frå parkeringsplassen er det lagt opp til ei snarveg til Isvegen gjennom o_LEK.

I Bondhusdalen er det lagt opp til ytterlegare parkeringsplassar som skal betene besøkande til nasjonalparken. Forutan f_PP4 som skal nyttast til plass for vending og parkering av buss er alle felta f_PP5-8 planlagt som parkeringsplass. Fleire av parkeringsplassane er allereie opparbeida og tatt i bruk, og skal vidareførast basert på dagens bruk og drift. Parkeringsplassane på felta skal stette behovet til besøkande til nasjonalparken og Bondhusvatnet. Det er innanfor desse felta, f_PP5-8, høve til å etablere installasjonar og element for innfallsport til nasjonalparken, t.d. skilting, benkar, miljøstasjon. Bygde element skal ha høg arkitektonisk kvalitet og vere godt tilpassa staden.

På felt KA2 eller f_PP5 tillatast det etablert servicebygg med toalett og kiosk. Bygget skal være maks 50 m² BRA og ha maks mønehøgd MH=5 m. Bygget skal ha saltak og få ei kvalitetsrik og gjennomarbeida utforming i miljøvenlege og varige material.

Kombinerte føremål for samferdsleanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasear (SK)

Felt o_SK1-6 omfattar areal mellom avkøyrser og fortau langs Bondhusvegen. Felta skal fungere som eit kombinert område for køyreveg og fortau. Fortauet skal vere gjennomgåande med nedsenka kantstein kor mjuke trafikantar skal ha prioritet. Dette for å sikre god framkomst og tryggleik for mjuke trafikantar.

6.2.3 Reguleringsføremål og løysingar for §12-5 nr.5 – Grønstruktur

Blågrøn struktur (BG)

Felt med påskrift BG er areal for grønstruktur. BG1 skal ligge som eit grønt belte mellom naustområde i nord og o_FO1 og o_TO1. Felt BG2 skal vere kunne fungere som ein del av eit mogleg framtidig turvegnett mellom o_GT1 og GN1, samt over elven via o_TV4. campingområdet i aust er ønskeleg å kunne henge funksjonelt saman med det offentlege torget på felt o_TO1. Areal skal vere av grøn karakter gjennom tilplanting og gjevast ei inviterande utforming med møblering som er tilpassa sin funksjon. Ei slik kopling vil skape ei turveg gjennom dei historiefortellande elementa i Sundal sentrum, og igjen gjere det meir attraktivt å besøke.

o_BG3-4 er offentlig naturområde langs med Isvegen. Felta skal bestå av lågt-veksande, naturleg vegetasjon og skal fungere som ein grøn buffer mot tilgrensande byggeføremål i sentrumsområdet, slik at Isvegen tydeleggjerast og gjevast god nok plass i mellom framtidige bygningar.

Naturområde (GN)

Felt GN1-4 er naturområde ved og langs Bondhuselva. Desse areala skal i størst mogleg grad ligge urørt. Det skal ikkje gjerast tiltak som grip inn i eller endrar eksisterande terreng og vegetasjon i vesentleg grad. Reetablering av stadeigen og naturleg vegetasjon kan gjerast i eventuelle skadde område og enkel skjøtsel er tillate.

Turveg (TV)

o_TV1-3 er offentlig turveg, Isvegen. Turvegen er eit viktig kulturminne som strekk seg frå Sundal sentrum og opp i Bondhusdalen. Turvegen er planlagt oppgradert og skal etablerast som vist på plankart i sin opphavslege trase. o_TV4 er planlagt offentlig turveg i sentrum av Sundal, frå torget i aust, over elva, til campingplass og Mauranger kro utanfor planområdet i vest.

6.2.4 Reguleringsformål og løysingar for §12-5 nr.5 – Landbruks-, natur- og friluftsføremål LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på gardens ressursgrunnlag (LNFR)

I landbruksområda LNFR er det berre tillate å føre opp bygningar og anlegg i samband med stadbunden primærnæring (næringsverksemd basert på garden sine egne ressursar). I felt LNFR1 er det høve til å etablere enkle installasjonar og element for innfallsport til nasjonalparken. Bygde element skal ha høg arkitektonisk kvalitet og vere godt tilpassa staden. Området skal utformast slik at det tydeleg går fram at ein ferdast inn over nasjonalparken.

6.2.5 Reguleringsformål og løysingar for §12-5 nr.6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone

Det skal leggest vekt på å bevare viktige friluftsområde, naturførekomstar, kulturlandskap, kulturminne og fiskeressursar i tilknytning til sjøen og elva, ved å bevare elvekantvegetasjon og unngå utfylling i sjø og vassdrag.

Hamneområde i sjø (HOS)

Felt o_HOS er offentleg hamneområde og det ikkje høve til å plassere flytebrygger, båtar, fiskeutstyr eller andre innretningar som er til hinder for tilkomst/tilflott til kaiområda eller ferdsle i sjøområdet.

Naturområde i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (NSVS)

Felta o_NSVS1-3 omfattar delar av Bondhuselva med føremålet naturområde i sjø og vassdrag. I felta skal elvekantvegetasjon, naturførekomstar og fiskeressursar i tilknytning til elva bevarast. Det er ikkje høve til terrenginngrep anna enn kva som er dokumentert nødvendig for flaumsikring, eller fundament for regulerte samferdsleanlegg/bruer.

6.2.6 Angjevne sikrings-, fare- og omsynssonar

Omsynssonar

Område for grunnvassforsyning (H120)

Sikringsområde H120 omfattar ei grunnvasstand med to brønnar, eit nedgrave høgdebasseng og eit vassbehandlingshus. Ein skal innanfor dette område takast særskilt omsyn til grunnvatnet. Det er ikkje høve til å gjere tiltak som kan forureine grunnvasstanden. Ei uønskt hending på feltet kan ha negativ verknad på drikkevatnet i bygda.

Sikringsone (H140)

Sone H140 er område for frisikt og skal samsvare med krav i Statens vegvesen si handbok N100.

Omsyn friluftsliv (H530)

Innanfor sona H530 er friluftsliv ei særskilt interesse (jf. pbl. § 11-8 c, 1. ledd). Det skal takast særskilt omsyn til allmenta sin bruk av området i friluftssamanheng. Enkle tilretteleggingstiltak for friluftsliv kan tillatast.

Støysoner- gul sone (H220) og raud sone (H210)

Sone H220 omfattar areal i gul støysoner og sone H210 er raud sone frå vegtrafikk frå Sundalsvegen. Ved tiltak for støyfølsame byggeføremål innanfor sonene skal det til rammesøknad dokumenterast at byggetiltaket vil få tilfredsstillande støytilhøve jf. T-1442. Ev. leikeareal og teljande uteoppfallsareal skal vende vekk frå vegen, o_KV1, og ligge i område som blir liggande med støybelastning lågare enn støygrensa $L_{den} = 55$ dBA.

Bevaring kulturmiljø (H570)

Innanfor omsynssone H570 er kulturmiljø ei særskilt viktig interesse (jf. Pbl. §11-8, 1.ledd). Nye tiltak eller tilbygg skal ta vare på det visuelle intrykket til eksisterande bygningsmiljø (jf. pbl. §8-11 c). Innanfor sonen skal ein legge særleg vekt på tilpassing til verneverdige bygg og kulturmiljøet ved utforming av nye tiltak. Det er ikkje høve til tiltak som kjem i konflikt med verdifulle kulturminne, forstyrrar det heilskaplege kulturmiljøet eller reduserer eksisterande kvalitetar og opplevingsverdi (jf. pbl. § 11-8 c).

Bandlegging etter lov om kulturminne (H730)

Omsynssone H730 omfattar to freda kulturminne nord og aust for parkeringsplassen nord i planområde. Kulturminna består av førhistoriske dyrkingsspor og kokegroper. Det er ikkje tillate å sette i gong tiltak som er eigna til å skade, øydeleggje, grave ut, flytte, forandre, dekke til, skjule eller på annan måte utilbørleg skjemme freda kulturminne med sikringsone, eller framkalle fare for at dette kan skje.

Bevaring naturmiljø (H560)

I sone H560 er natur ei særskilt viktig interesse. Omsynssona skal sikre levande og samanhengande natur- og kulturlandskap for framtida. Tilrettelegging for friluftsliv og landbruk i samsvar med arealføremålet kan tillatast innanfor sonene om viktige økologiske funksjonar vert oppretthalde. Naudsynte kommunaltekniske anlegg som kjem samfunnet til gode kan tillatast

Faresone

Flaum (H320)

Areal markert med raudt stripa areal, H320, er areal som er råka av flaum ved ulike gjentaksintervall. Flaumfaresona er differensiert med H320_1-3, der 1 er sone for 20 års flaum, 2 er sone for 200 års flaum og 3 er sone for 1000 års flaum.

Tiltak innanfor område med omsynssone H320 flaumfare skal utførast i samsvar med sikkerheitsklasse, jf. TEK 17 § 7–2. H320_1, _2 og _3 svarar til høvesvis tryggleiksklasse F1, F2 og F3 i TEK17. Tiltak i flaumsona skal dokumentere at det ikkje påverkar flaum- og erosjonsfaren negativt, korkje for tiltaket eller generelt i flaumsona.

Skred (H310)

Areal markert med faresone H310 omfattar areal råka av ras- og skred ved ulike gjentaksintervall. For felt med påskrift 310_1 er største nominelle årlege sannsyn 1/100. For felt med påskrift 310_2 er største nominelle årlege sannsyn 1/1000. For felt med påskrift 310_3 er største nominelle årlege sannsyn 1/5000. Ved tiltak jf. PBL § 11-7, nr. 1-2 innanfor ras- og skredfareområder, skal farenivået og eventuelle avbøtande tiltak vurderast. Skredsikkerheit skal dokumenterast ved byggesøknad.

Høgspenningsanlegg inkl. høgspenkablar (H370)

I faresoner H370 langs høgspenlinjer skal det visast særleg aktsemd i høve til linebrot, isnedfall o.l. samt mogleg helsefare som følgje av elektromagnetisk stråling (jf. pbl. §11-8 a). Knytt til høgspenkablar i Bondhusdalen er det lagt inn eit føresegnsområde #2_1 rundt faresona som omfattar ei byggeforbodssone.

6.2.7 Føresegnsområder, vilkår for bruk av areal, bygningar og anlegg

Føresegnsområde #2_1: Byggeforbodssone

Felt markert med #2_1 er ei byggeforbodssone rundt kraftleiingar i Bondhusdalen. Under denne sona er det ikkje høve til å bygge nye bygg eller gjere terrenginngrep eller anleggsarbeid utan å ha avklart dette med leiingseigar.

Føresegningsområde #2_2: Infrastruktur i grunnen

I føresegningsområde #2_2 skal det tilretteleggjast for å legge rør knytt til setjefiskanlegget, frå dette og ut til sjø. Når det vert lagt rør i bakken skal samstundes arealet på overflata ferdigstillast etter føremål og krav i denne plan.

Føresegningsområde #2_3: Kai

I område markert med #2_3 er det opna for å utvide kaianlegget ved eit framtidig ynskje om å tilretteleggje for turisttransport på sjø. Knytt til føresegningsområdet er det også eit krav om at det må gjerast grunnundersøkingar på botn før ein kan gjere tiltak. Dette for å sikr at ein ikkje råkar verdjar.

Føresegningsområde #91

Områda kan nyttast til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre samferdsleanlegg i form av vegar, fortau, gatetun, gangvegar, med meir. Når anleggsarbeidet er avslutta skal områda førast tilbake til eksisterande bruksføremål, eller opparbeidast etter avtale med grunneigar. Areal skal ferdigstillast/vere opparbeida samtidig med samferdsleanlegget.

6.3 Bygningane si plassering og utforming

Eksisterande bustader og andre bygningar skal vidareførast med dagens byggehøgder og utnyttingsgrad. Plassering og utforming endrast ikkje. I eksisterande bustadområde er utnyttingsgraden sett høg nok til å gje rom for enkle byggetiltak som garasje, uthus eller liknande.

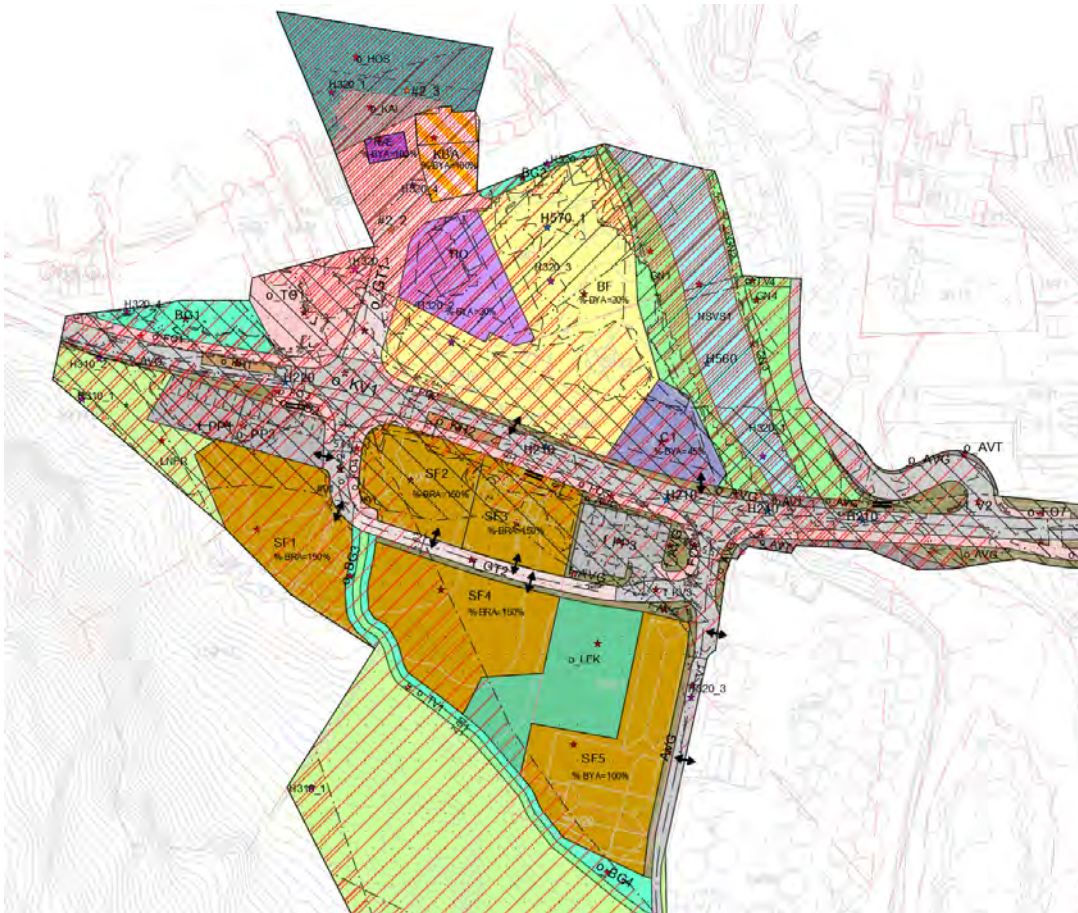
Det leggst til rette for ei sentrumsutvikling i Sundal sentrum, på sørsida av fylkesvegen, i samband med offentlege møteplassar på nordleg side av vegen. Her er det satt ein relativt høg utnyttingsgrad på %BYA = 150%. Byggehøgde er satt til maks mønehøgde 10,5 m med tradisjonelle saltak. Det leggst opp til ein blanding av funksjonar i sentrum, slik at bygningar, møteplassar og grønstruktur flettast saman. Endeleg plassering og utforming vil stadfestast i byggesak.

6.4 Bustadmiljø/ bukvalitet

Bondhusvegen og Sundal sentrum skal utviklast med det føremål å sikre turismen i bygda og samtidig sørge for at staden er ein god plass å vere både for besøkande og bebuarar, no og i framtida. Om sumaren er bygda overfylt med turistar, mens resten av året er det roleg. For å syte for eit godt sosialt bustadmiljø heile året er det planlagt at den nedlagte skule skal få nytt liv som forsamlingslokale (SF5) med tilhøyrande parkeringsplassar (f_PP3). Ved sidan av forsamlingslokalet er det i dag ein leikeplass der det før var skuleplass. Leikeplassen (o_LEK) er planlagt flytta og utvida, samt gjevast ein grønare opparbeiding.

Vidare leggst det i planen opp til ei sentrumsutvikling i Sundal. Nye bygningar med nye føremål kan vekse fram. Det er planlagt bustader som del av sentrumsføremålet. Nye bustader er sikra minimum 50 m² uteoppfallsareal.

Der ligg eksisterande bustader i sentrum av Sundal, som er inkludert i planområdet. Planen legg ikkje opp til vesentlege endringar for desse. I tilknytning til eksisterande bustader og nye bustader i sentrumsføremåla er det lagt til rette for etablering av to torg (o_TO) og to gatetun (o_GT) som samlande, sosiale funksjonar for både fastbuande, besøkande og tilsette i hjarte av det historiske Sundal. Desse areala skal henge funksjonelt saman med kvarandre og ha ei utforming som er tilpassa areala sine funksjoner. Utforminga skal bygge opp om det verneverdige bygningsmiljøet i området, der materialval og kvalitetar reflekterer kulturminnet.



Figur 38 Utsnitt av plankart som syner regulering av Sundal sentrum.

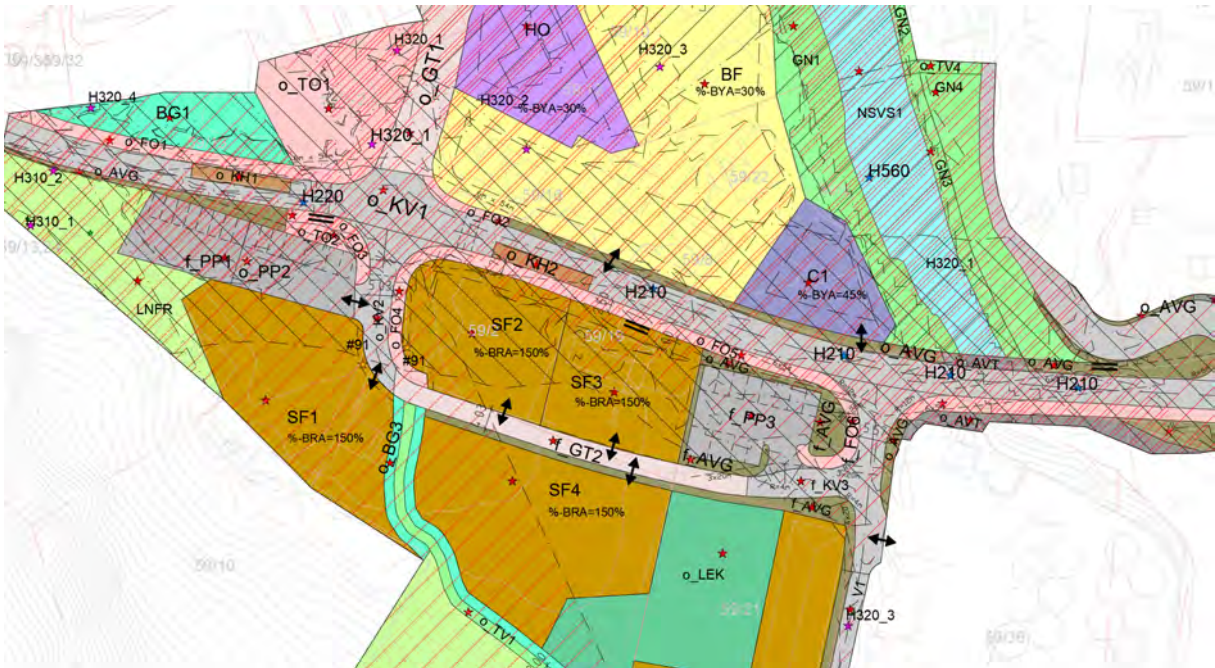
6.5 Parkering

I planen er det gjennom utgreiingar og innspel lagt opp til å handtere parkering for handel og næring samt vitjande til sentrum sentralt i Sundal. Det er vurdert mest tenleg at parkering for vitjande til Bondhus og Folgefonna oppe i Bondhusdalen, dette gjelder også bussturistar til desse områda. Parkeringa i Bondhus er avgiftsbelagt. Det er venteleg at nokre tilreisande vil parkere i sentrum og nytte Isvegen inn mot Bondhus. Dette kan avlaste parkeringa i Bondhus noko, men det er generelt vurdert som ikkje ønskeleg at større delar av parkering til Bondhus/Fonna skal løysast i sentrum. Til dette er det for lite tilgjengeleg areal i sentrum. Parkeringsstrategien som er lagt til grunn i planen byggjer på desse premissa.

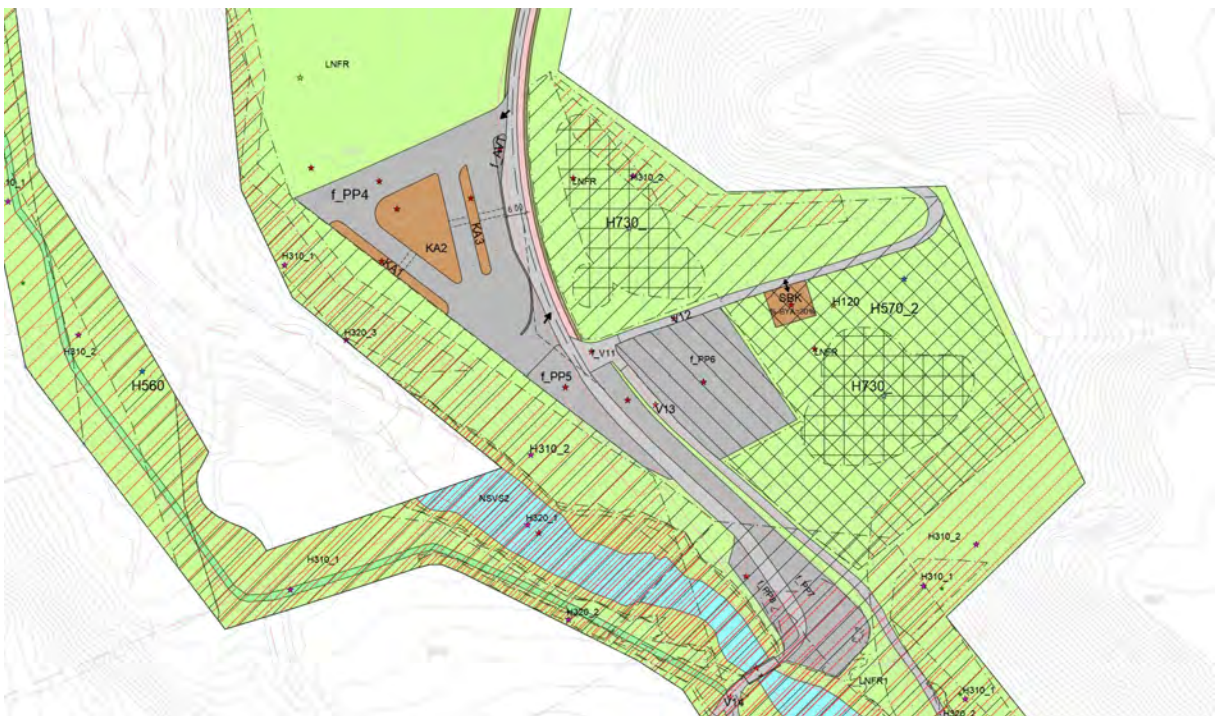
I sentrum av Sundal leggst det opp til 3 parkeringsfelt. Parkeringsfelt f_PP1 er det sett av 8 parkeringsplassar planlagt for gjester knytt til hotellet (HO), og eigedom 59/30. Det lagt opp til ein offentleg parkering i felt o_PP2. Den offentlege parkeringsplassen er tiltenkt turgåarar og besøkande av sentrum, med god tilknytning til Isvegen i sør og torg i nord. På parkeringsfeltet er det lagt opp til 5 p-plassar og 2 HC plassar. Det er sett rekkjefølgjekrav til parkeringsareal på f_PP1 og o_PP2 om at felt o_KV2, o_TO2 og o_FO3 skal vere opparbeida før parkeringsareala kan takast i bruk. Knytt til sentrumsføremålet på SF5 planlagt som kontor/forsamlingslokale og leikeområdet o_LEK er det ein parkeringsplass på felt f_PP3 med 10 p-plassar og 2 HC parkeringsplassar. Før parkeringsarealet på f_PP3 kan igangsettjast skal leikeområdet vere ferdig opparbeidd og før det vert gitt bruksløyve skal f_FO6 vere ferdig opparbeidd.

Det meste av parkeringsbehovet som kjem av dei store turiststraumane om sumaren handterast inst i Bondhusvegen, der det leggst opp til ein vidareføring av dagens situasjon, med relativt store

parkeringsfelt. Planen legg til rette for vidareføring av dagens parkeringsordning, med ei utviding av parkeringsareal mot elva. Det er i dag kring 70 asfalterte parkeringsplassar på dei eksisterande parkeringsfelt. Totalt vil det i framtida vere plass til kring 120 parkeringsplassar.



Figur 39 Utsnitt av plankart som viser parkering f_PP1, o_PP2 og f_PP3 i Sundal sentrum.



Figur 40 Utsnitt av plankart som viser parkeringsareal f_PP4-8 i Bondhus.

Parkering for buss skal handterast i f_PP4 i enden av Bondhusvegen. Her er det planlagt oppstillingsplassar og snu-/ manøvreringsareal for buss, samt anna vegareal som kan nyttast ved av- og påstiging. Det er også lagt inn areal som kan nyttast til venteareal, servicebygg/-funksjonar i felt med påskrift kollektivareal, KA.

6.6 Parkeringsstrategi

Strategien som er lagt til grunn for planlegging av parkering i Bondhus og Sundal er i hovudsak at sentrum av Sundal og vegen inn til Bondhusdalen skal frigjerast frå villparkering og eit for høgt tal av parkerande, særskilt på sumartid. Strategien bygger på å samle parkering på eigna plassar og hindre parkering på ueigna plassar.

Parkering i sentrum skal vere øyremerkte gjester og tilsette som nyttar seg av føremål i sentrum eller som skal gå Isvegen til fots. På desse parkeringsplassane kan ein sjå for seg betalingsløysingar som del av besøksforvaltninga her. Parkeringsplass bør skiltast i samsvar med gjeldande besøksforvaltningsstrategi. Areal som tidlegare har vore nytta til parkering skal opparbeidast til offentlege føremål som torg og gatetun, kor mjuke trafikantar skal ha fortrinn.

Parkering inst i Bondhusdalen skal vere større i omfang og skal tene turistbussar og privatbilar med passasjerar som skal vidare innover Bondhusdalen til fots, slik at desse ikkje nyttar sentrumsareal til parkering. Samla sett vil planlagt parkering betre parkeringstilhøva i Bondhus og Sundal, ved at parkering i sentrum samlast i felt med oppmerka p-plassar, og ved at parkering inst i Bondhusvegen vidareførast som i dag, men i utvida omfang. Etablering av møteplassar langs Bondhusvegen gjev betre og meir trafikksikker framkomme til og frå parkeringa i dalen, slik at ein minskar sannsyn for kork og kaos. Eigna areal for bussoppstilling, snuareal og av-og-påstigning vil gjere situasjonen meir oversiktleg og trafikks trygg.

Tabellane under viser areal avsett til parkering i Sundal sentrum og i Bondhusdalen. Planen organiserer berre parkering innanfor planområdet. Det eksisterer også private parkeringsplassar utanfor plankartet. I Sundal sentrum har planen totalt 23 personbilkparkeringsplassar og 4 HC. I Bondhusdalen er det lagt opp til eit areal med moglegheit for dryge 120 parkeringsplassar. Av desse skal 5 % vere avsett til rørslehemma. Felt f_PP4 skal fungere som eit areal for turistbussar.

Sundal sentrum			
Felt	Tal på p-plasser	Tal på HC-plassar	Daa
f_PP1	8	0	0,3
o_PP2	5	2	0,3
f_PP3	10	2	0,4
Sum	23	4	1 daa

Bondhus	
Felt	Daa
f_pp4 (er tenkt nytta til handtering av turbussar)	2,1
f_pp5	0,4
f_pp6	1,3
f_pp7	1,1
f_pp8	0,2
Sum	5,1

For felt som ikkje er avsett til parkering følger minimumskrav og maksimumskrav for parkering av matrisa under:

Tiltak	Minimumskrav	Maksimumskrav
Hus med inntil 4 bustadeiningar	2 plassar pr. bustadeining	3 plassar pr. bustadeining
Hus med 5 el. fleire bustadeiningar	1,5 plassar pr. bustadeining	2 plassar pr. bustadeining

Hybel/hybelhus*	0,5 plassar pr. hybel	1 plass pr. hybel
Fritidsbustad	2 plassar pr. bustadeining	3 plassar pr. bustadeining
Forretning og tenesteyting	1 plass pr. 30 m ² BRA	1 plass pr. 20 m ² BRA
Næring elles	1 plass pr. 100 m ² BRA	1 plass pr. 50 m ² BRA
Fritids- og turistføremål **	0,5 plassar pr. soverom	1 plass pr. soverom
Omsorgsbustad	1 plass pr. bustadeining	

* Gjeld både når hybelen er utleigedel av ordinær bustad og når den er del av eige hybelhus.

**Det skal vere mogleg med av- og påstiging frå minibuss i samband med fritids- og turistføremål.

6.7 Trafikkløysingar og samferdsle

Sykkel og gonge

I sentrum av Sundal er det tilrettelagt med fortau og gatetun, samt tilknytning til turvegen Isvegen, slik at det er lett og trygt å ta seg fram som fotgjengar. Frå sentrum og fram til Bondhusvegen er det planlagt eit gjennomgåande fortau. Krysset mellom Sunndalsvegen og Bondhusvegen er planlagt oppgradert og endra slik at det blir meir oversiktleg og tryggare for mjuke trafikantar.

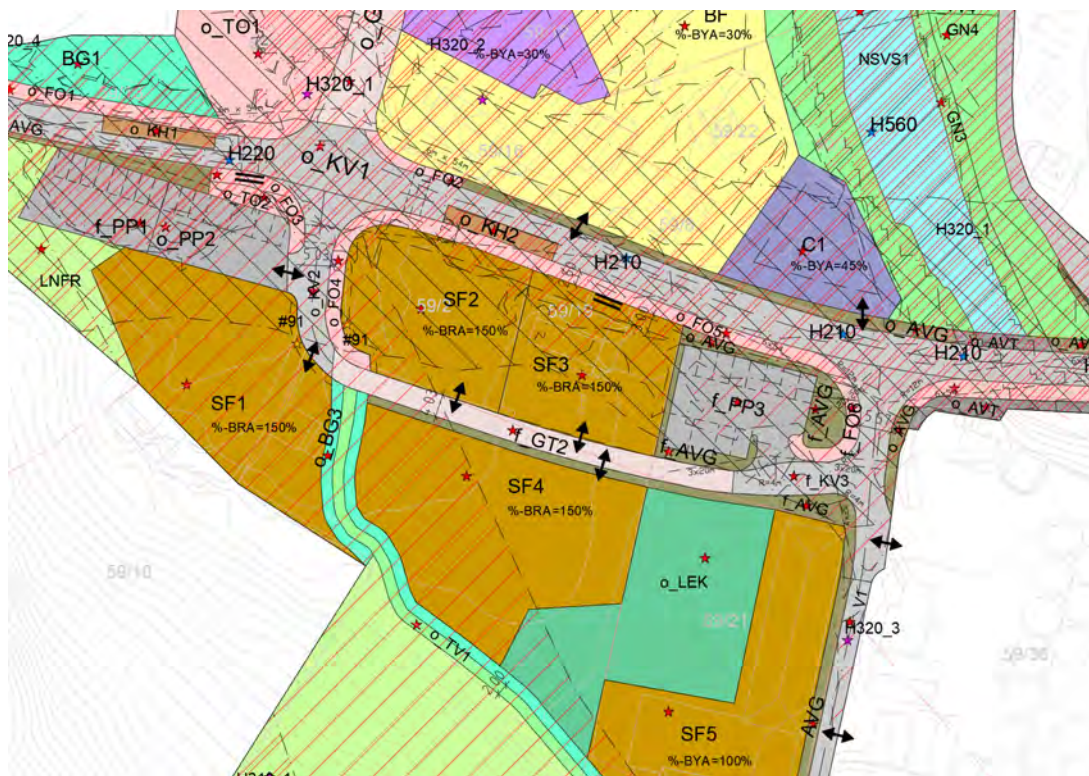
I Bondhusvegen har det vært særst utfordrande trafikktilhøve dei siste åra, spesielt om sumaren. For å sikre god framkomst og tryggleik for mjuke trafikantar er det planlagt etablert fortau langs vegen heilt inn til parkeringsplassane inst i Bondhusvegen. Fortauet skal vere gjennomgåande heile vegen, med nedsenka kantstein ved avkøyrslar.

Som eit alternativ til å gå frå Sundal og opp i Bondhusdalen langs Bondhusvegen kan ein nytte turvegen, Isvegen. Frå sentrumsføremåla og parkeringsplassen i Sundal sentrum går eit gammalt vegfar med namn Isvegen som er planlagt oppgradert som offentleg turveg (o_TV1-4). Vegfaret skal kunne nyttast heile året. Isvegen er ein populær naturløype for både lokalbefolkninga og turistar og strekk seg innover mot brua i Bondhusdalen. Offentleg parkering i sentrum skal settet behovet til besøkande av Isvegen og Sundal sentrum.

Køyretilkomst

Planforslaget endrar ikkje dagens trafikkmønster i vesentleg grad, men forbetrar framkome og trafiktryggleik. Sunndalsvegen (o_KV1) vil oppgraderast og gjevast to nye kantstopp for buss. Avkøyrslar og åtkomst i felt f_KV3 til forsamlingslokalet i SF5 og eksisterande settefiskanlegg vil utbetrast. Det same gjeld f_V2 til Mauranger kro og camping.

Det planleggjast for ein ny avkøyrslar (o_KV2) inn til sentrumsføremåla SF1-4 og parkeringsplassane f_PP1 og o_PP2 på sørsida av Sundalsvegen. Mellom avkøyrslene o_KV2 og f_KV3 er det planlagt eit gatetun f_GT2 som vil gje køyrbar åtkomst til sentrumseigedomane. Oppgradert avkøyrslar og køyreveg f_KV3 er planlagt inn mot SF5, o_LEK og f_PP3. o_GT1 vil gje åtkomst til hotell og kaiområde på nordsida av Sunndalsvegen.



Figur 41 Utsnitt av plankart som synar køyretilkomst til eigedomar i sentrum og til parkering

Bondhusvegen vil oppgraderast til å ha jamn breidde, møteplassar for bilar/bussar og langsliggande fortau. Nokre avkøyrslar vil påverkast av dette. Elles vil ikkje vegen endrast vesentleg. Avkøyrslar inn til Olaløo frå Bondhusvegen vidareførast omtrent som i dag, men er ein av dei avkøyrslene som vil justerast som følgje av oppgradering av Bondhusvegen. Vegen opp til Olaløo fungerer i dag som åtkomstveg for både bussar og driftskøyretoy. Bruken vidareførast, men oppstillingsplass for buss vert planlagt på felt f_PP4 i Bondhusdalen med moglegheit for snuareal og avstigingsområde.

Planen er vurdert å betre tilhøva både for køyrande, syklende og gåande.

6.8 Miljøoppfølging

Del av planen omhandlar biltrafikk og parkering for privatbil. Samstundes er det lagt vekt på auka bruk av sykkel og gonge, ved oppgradering av areal for mjuke trafikantar, samt at samferdsleareal ikkje skal trenge bort meir av dyrka mark enn høgst naudsynt. Råka landbruksjord skal omdisponerast, jf. 3.9.2 i føresegna.

Planframlegget legg til rette for kollektivtransport i form av nye kantstopp, manøvrering, parkering og av-og-påstigning for buss innerst i Bondhusdalen. Tilrettelegging for buss heilt inn i dalen vil gjere det lettare for folk å nytte seg av slik transport.

I høve til naturmangfaldlova §12 har planforslaget, ut frå ei samla vurdering av tidlegare, nåverande og framtidig bruk av mangfaldet og økonomiske tilhøve, vurdert lokalisering, driftsmetodar og teknikk, gode løysningar for å oppnå dei beste samfunnsmessige resultat.

Planframlegget kan føre til auka ferdsel i område med registrert naturmangfald. Det er vanskeleg å fastslå kva effekt dette vil ha, då tiltaka kan ventast å kanalisere ferdsel slik at andre delar av områda vil få mindre forstyrning. Planforslaget vil ta sikte på å unngå mogeleg vesentleg skade på naturmangfaldet og det vil takast utgangspunkt i driftsmetodar og slik teknikk og lokalisering som gir

dei beste samfunnsmessige resultat i høve til naturmangfaldslova §12. Isvegen er vurdert å ligge med god avstand til område med mange truga arter.

Det er i føresegna satt generelle krav om at det ved all prosjektering av bygg, installasjonar og uteopphaldsareal skal tas omsyn til klimaendringar og ekstremvær. Miljøtiltak som lokal fordryging og annan handtering av overvatn er sikra i føresegna. Det skal ikkje asfalterast eller etablerast meir harde flater enn kva som i byggesak er gjort naudsynt og overvatn skal søkast fordrygd lokalt.

6.9 Universell utforming

Det skal sikrast god tilgjenge til offentlege anlegg og uteområde for heile befolkninga, inkludert rørslehemma, orienteringshemma og miljøhemma. Ved etablering av nye tiltak skal areal og bygg, der det er mogleg, utformast slik at dei kan nyttast på like vilkår av ein så stor del av befolkninga som mogleg. Gatetun, torg, park og leikeareal skal ha universell tilgjenge. Tiltak i planen er vurdert å gje positive verknader med tanke på universell utforming.

6.10 Uteopphaldsareal

Planen vidarefører eksisterande bustader både i sentrum av Sundal og langs Bondhusvegen. Uteopphaldsareal for desse vert ikkje vesentleg endra av planen. Ved etablering av nye bustader i sentrum er det i føresegna sikra at kvar bueining skal ha minst 50m² uteopphaldsareal. I planlagde felt med sentrumsføremål vil det vere mogleg å utforme gode, funksjonelle uteopphaldsareal kring dei nye bygga.

I planen vert det lagt til rette for etablering av gatetun, torg og park, som vil tene som offentlege uteplassar for heile bygda, samt tilreisande. Det same gjeld den store leikeplassen som er planlagt etablert ved forsamlingslokalet med snarveg til Isvegen. Tilhøva er vurdert å bli positivt endra med tanke på uteopphald.

Planforslaget legger opp til oppgradering av Isvegen, som fører frå sentrum i Sundal og innover Bondhusdalen heilt til breen på sørsida av Bondhusvatnet. Ein tydeleg kopling av turvegen til sentrum er vurdert å gje positive konsekvensar for tilgjenge mellom natur og opparbeida uteopphaldsareal.

6.11 Landbruksfaglege vurderingar

Planen legg opp til inngrep i landbruksområde, noko som i utgangspunktet er negativt. Alle terrenginngrep skal søkjast skje på ein måte som skånar omgjevnadane. Og for å minke dei negative konsekvensane skal, i samband med etablering av bygg- og anleggsføremål og samferdsleareal, som sentrumsutvikling og oppgradering av Bondhusvegen, all råka landbruksjord omdisponerast ved at den gravast av og nyttast til utbetring av eksisterande eller etablering av nytt landbruksareal i nærområdet. Eksisterande jord skal takast av i to lag, matjordlag og underliggende lag. Laga skal leggast tilbake i same rekkjefølgje. Eventuell lagring skal skje i ranker for å unngå pakking.

6.12 Kollektivtilbod

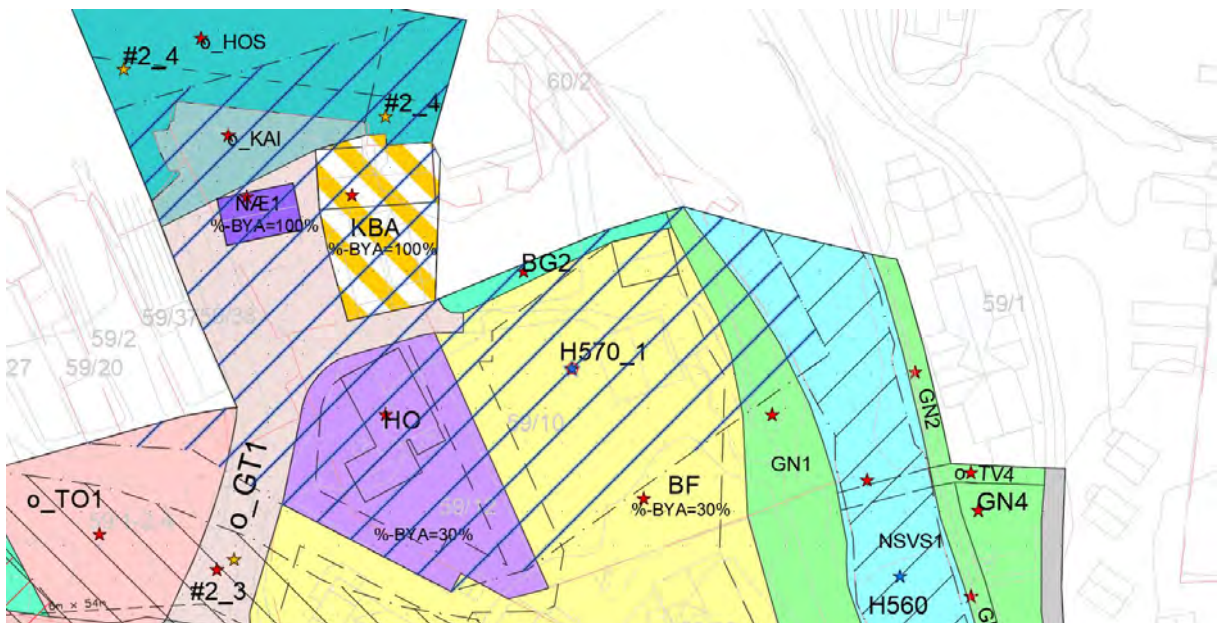
Planforslaget inkluderer Vestland fylkeskommune sin plan «Kvinnheradpakka» som sikrar etablering av to nye kantstopp i Sundal sentrum for kollektivtransport. Planforslaget påverkar elles ikkje kollektivtilbodet i området.

Inst i Bondhusvegen vil det etablerast oppstillingsplassar og snuareal for turistbussar. Dette er ei vidareføring av tidlegare løysing, men betre tilrettelagt og med tilstrekkeleg areal sikra for både manøvrering, parkering og av-og-påstigning av passasjerar.

6.13 Kulturminne

Det vert ikkje gjort inngrep som råkar kulturminne i eller kring planområdet. Nordaust for parkeringsareala i Bondhusdalen er det registrert to automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. I aust består dei freda kulturminne av førhistoriske dyrkingsspor og ei kokegrop og førhistoriske dyrkingsspor og kokegroper i vest. Areala er i planframlegget sikra med bandleggingsone H730. Det generelle aktsemdsansvaret er sikra i føresegna med krav om at dersom det blir gjort funn av gjenstandar eller andre spor under bygge- og anleggsarbeid i marken skal arbeidet stansast omgåande og kulturminnemyndigheit underrettast, jf. Lov om kulturminne 8. 2. ledd. Det er også lagt inn ei omsynssone H570_2 i eit større areal rundt lokalitetane for å sikre kulturminnet mot inngrip og skjemming, jf. §3 i kulturminnelova.

Omsynssone H570_1 bevaring av kulturmiljø omfattar eit verneverdig bygningsmiljø i strandsona i Sundal sentrum. Bygningsmiljøet er av særskild viktig interesse, og det må ved nye tiltak eller tilbygg tas vare på det visuelle uttrykket. Nye tiltak skal tilpassast og bygge opp om bygningsmiljøet i omsynssona, og få ei utforming med material og kvalitetar som reflekterer dette.



Figur 42 Omsynssone H570_1 i Sundal sentrum.



Figur 43 Omsynssone H570_2 og bandleggingssone H730 i Bondhusdalen.

6.14 Plan for vass- og avløp og tilknytning til offentlig nett

Dagens vassverk er ikkje godkjent. VA planen utarbeida av ASTAB.

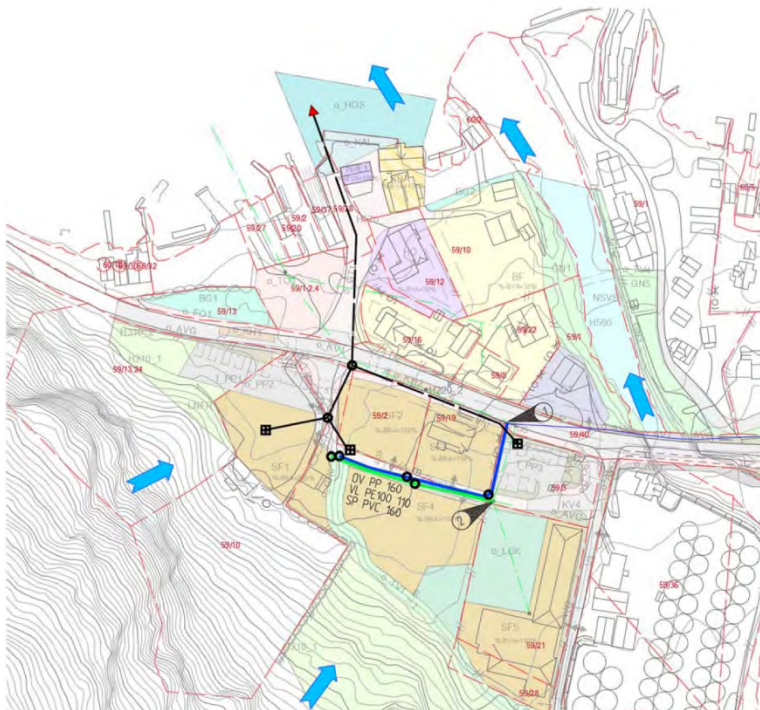
6.14.1 Vasskjelde

Det er starta arbeid med å lage nytt vassverk ved hjelp av brønnboring og eit felles reinseanlegg. Traséen for hovudvassleidningen vil byttes ut og ønskes etablert i eksisterande trasse. Vassverket anslår at nytt reinseanlegg skal vere klart før jula 2023. Forbruksvatn tas frå inntaket i Bondhuselva, og er oppgitt å vere tilfredsstillande.

Det er ikkje tilstrekkeleg brannvatn i dagens leidningsnett. Bondhus og Sunndal vassverk oppgjer i e-post datert 14.06.2023 at det tidlegare er vurdert at ettersom det er nærleik til Bondhuselva i dei utbygde områdene i Sunndal er dette tilstrekkeleg for sløkkevassdekninga ved supplering med tankbil og brannbil med pumpe (fra elv/sjø). Det anbefalast at det gjerast ein vurdering av kapasiteten til nytt anlegg slik at denne eventuelt oppjusterast til å vere dimensjonert for krav til sløkkevatn. Brannvasskummer må etablerast iht. VA-normens avstandskrav i område.

For sentrumsføremåla er det i VAO-planen skissert forslag til framtidig tilknytingsmoglegheit for vatn og avløp, men må kontrollerast i ein detaljprosjektering for område. For sentrumsføremål SF1-SF4 er det tilknytings moglegheit til kum SID65989, men vassbehov og trase må kontrollerast i en detaljprosjektering.

I område f_PP4/f_PP5 er det planlagt eit nytt permanent servicebygg med toalettfasiliteter. Avløp er søkt handtert med slamavskiller, samletank og spredningsgrøft/infiltrasjonsgrøft. Plassering av det midelertidige anlegget er søkt og har saksnummer 2022/1894, samt 2022/3572. Midlertidig anlegg vil omtrent tilsvare det permanente tiltaket.



Figur 44 Framtidige tilknytningsmoglegheiter for vatn og avløp for sentrumsføremåla. VA-rammeplan (A/STAB)

6.14.2 Spillvatn

Det er eit registrert kommunalt avløpssystem, med utslepp i Flåtavika. VA- etaten opplyser at det er mykje uregistrert spillvatn i område og at ein kan anta at det i hovudsak består av spreidd avløp. Det er ikkje føreslått nye tiltak i VA-planen grunna mål i kommunedelplan for vassforsyning og avløp 2020-2028 om å etablere slamavskiller ved Mauranger. Det anbefalast at dette målet vurderast når bygget skal nyttast til anna aktivitet som krevjar tilsvarande kapasitet som skulen. Sentrumsføremåla må i detaljfase kontrollerast og vurderast vidare om det er tilstrekkeleg kapasitet på eksisterande avløpsnett. Området må på bakgrunn av nærleik til sjø kontrollerast for og eventuelt sikrast mot tilbakeslag frå sjø. Dei vil koplust på eksisterande spillvassystem. Planen vil ikkje ta for seg forslag til nye spillvasstrasear utover foreslått trase for sentrumsføremåla.



Figur 45 Spillvassnett. Frå Kvinnherads kommunedelplan for vassforsyning og avløp.

6.14.3 Overvatn

System for overvatn system i området består av et leidningsnett som er offentlig eid. Det er lite registrert leidningsnett i området, men frå blant annet Google Street View er det observert fleire sluker/ristar langs Bondhusvegen. Det er myke uregistrert i området og som gjer det utfordrande å danne eit konkret oversiktsbilete over eksisterande system.



Figur 46 registrert system for overvatn (svart stipla linje)

VA-rammeplan frå A/STAB visar til tre nye alternativa for handtering av overvatn ved Bondhusvegen, sjå vedlegg frå 31.05.2024.

6.15 Plan for renovasjon

Planen legg opp til vidareføring av dagens ordning for renovasjon. Renovasjonshandtering skal løysast i det enkelte felt ved etablering av nye føremål eller i felles renovasjonsanlegg.

6.16 Avbøtande tiltak/ løysingar, jf. ROS

Det er vurdert tilhøve og potensielle uønskte hendingar som kan følgje av dei planlagde tiltaka, og som vil kunne utgjere fare for liv og helse for tredjepart, samt miljøskadar og tap av materielle verdiar eller samfunnsfunksjonar. ROS-analysen fokuserer primært på hendingar som representerer potensiell risiko som det ikkje allereie er tatt høgde for eller planlagt for. Vurderingane av dei uønskte hendingane baserast på føreliggjande kunnskap og erfaringar frå tilsvarende prosjekt.

Analysen identifiserer 27 potensielle uønskte hendingar. 20 av desse er hendingar i gul-risikokategori og som det er føreslått avbøtande tiltak for. Det er ikkje identifisert hendingar i rødt risikokategori. Hendingar som vert vurdert som grøn er ikkje følgt særskilt opp da dette er hendingar som inneber akseptabel risiko. Etter avbøtande tiltak er det 19 potensielle hendingar i gul-risikokategori. Planområdet er stort og risiko og sårbarheit knytt til eksisterande tilhøve er ikkje mogeleg å forbetre i alle tilhøve gjennom tiltak i planen. Risiko knytt til trafikkulukker og naturfarar er dei mest utfordrande. Det er vurdert at planen i hovudsak betrar risikobiletet og bygger ikkje inn ny risiko eller sårbarheit av vesentleg grad.

Det vert vist til ROS-analysen som følgjer planarbeidet for meir detaljert informasjon om risiko, avbøtande tiltak og restrisiko.

6.17 Rekkefølgekrav

Sjå § 14 i føresegner til planen.

6.18 Forslagsstillar sin avsluttande kommentar

Planforslaget legg opp til betre tilhøve for trafikk, parkering og samferdsle i Sundal og Bondhus, utan at tiltaka går vesentleg på kostnad av natur, friluftsliv, jordbruk eller landskap. Planen legg og føringar for ein framtidig sentrumsutvikling i Sundal sentrum, kor det i dag er avgrensa aktivitet. Utviklinga kan skje over tid, tilpassa bygda sin eigen takt. Planen sikrar samstundes tilrettelegging av torg, gatetun, forsamlingslokale, samt omsyn og tilpassing til viktige historiske kulturmiljø og identitetsmarkørar. Lokale aktørar, mjuke trafikantar og sosialt bygdeliv står i fokus.