

Saksframlegg

Arkivsak: 14/440-203
Sakstittel: Detaljregulering av transportkorridor vest: 2. gangs behandling og endelig vedtak planid 2014003

K-kode: PLAN 2014003

Saken behandles av:
Kommuneplanutvalget

Rådmannens tilråding til vedtak:

Randaberg kommune vedtar Detaljregulering av transportkorridor vest, planid 2014003, i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12, med følgende endringer: Infrastruktursoner H140_8 til 13 med tilhørende bestemmelse § 11.3, knyttet til fremtidig firefeltsvei, tas ut av reguleringsplankart og planbestemmelser.

Deler av følgende reguleringsplaner oppheves og erstattes av denne reguleringsplanen (enkelte ting midlertidig):

1. Reguleringsplan – trafikksikring Goa skole, planid 2007002
2. Reguleringsplan for Endrestø, planid 1984001
3. Reguleringsplan for Endrestø nord, planid 1988002
4. Reguleringsplan for friområde langs Hålandsvannet, planid 1995001
5. Reguleringsplan for næringsområde langs Randabergveien, planid 1998003

Grunnlagsdokumenter:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse med konsekvensutredning
- Innkomne merknader ved offentlig ettersyn
- Oppsummering og behandling av innkomne merknader ved offentlig ettersyn
- Innkomne merknader ved begrenset høring
- Oppsummering og behandling av innkomne merknader ved begrenset høring
- Henvendelse fra Einar Hanasand
- ROS-analyse
- Illustrasjon eksisterende gang- og sykkelsystem
- Illustrasjon – nytt veisystem
- Illustrasjon – nytt gang- og sykkelsystem
- Tabell – trafikkulykker
- Forprosjekt konstruksjoner
- Geoteknisk rapport (fås ved henvendelse til saksbehandler pga. tekniske problemer)
- Supplerende geoteknisk rapport
- Vann-, avløp- og overvannshåndtering
- Støyrapport
- Trafikkrapport
- Utredning luftforurensing
- Tegningshefte

Tidligere vedtak:

- FSK-sak 26/11: Høring av regionalplan
- KPU-sak 31/14: Fastsettelse av planprogram
- KPU-sak 40/15: Forutsetninger for planleggingen/prinsippsak om 0-vekst
- KPU-sak 12/16: Orientering om Fylkestingets vedtak om planlegging av TKV
- KPU-sak 34/16: Orientering om fylkeskommunens behandling av interpellasjon
- KPU-sak 42/16: Behandling av forprosjekt
- KPU-sak 25/17: 1. gangs behandling
- KPU-sak 32/18: Behandling av alternativ trase

Bakgrunnen for saken:

Statens vegvesen legger forslag til detaljregulering for Fv. 409 Transportkorridor vest (TKV) frem for 2. gangs behandling. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn i KPU-sak 25/17, 31.8.2017. Planen lå ute på høring i perioden 9.10.-8.12.2017. I denne høringen kom det innspill, som gjorde at det ble besluttet å legge ut en alternativ trase på høring, noe som ble vedtatt i KPU-sak 32/18, 6.9.2018. Denne høringen varte fra 19.9.-1.11.2018.

Denne planprosessen har gått over en lang periode, og har hatt følgende hovedmilepæler på veien:

- Varsel om oppstart: 24.5.2014
- Planprogram fastsatt: 28.8.2014
- 1. gangsbehandling: 31.8.2017
- Høring og offentlig ettersyn: 9.10.-8.12.2017
- Vedtak om begrenset høring: 6.9.2018
- Begrenset høring: 19.9.-1.11.2018

Saksopplysninger:

Det vises til plankart, planbestemmelser, planbeskrivelse med KU etc. for mer utfyllende informasjon og dokumentasjon i saken. Planbeskrivelsen er felles for hele Transportkorridoren, men i det følgende vil de delene som omhandler Randaberg bli oppsummert.

For strekningen gjennom Randaberg legger planforslaget opp til en tofeltsvei med adskilt sykkelvei med fortau langs vestsiden adskilt med tre meter rabatt. Dette er på grunn av at det ikke skal være særskilt prioritering av kollektivtrafikken. Strekningen vil få en hastighet på 60 km/t. Dagens tre kryss på strekningen reetableres som kanaliserte og vikepliktsregulerte T-kryss. Kryss ved Kvernebekkveien og Varheiskjæringen gis mindre justeringer, mens Kyrkjeveien legges på bru over ny veitrasé. Eksisterende kryss mellom Kyrkjeveien og Kvernevikveien opprettholdes, mens Kvernevikveien kobles til ny TKV i nytt kanalisert T-kryss fra sør. Videre nordover etableres ny tofelts kjørevei fram til Randabergveien, og kobles til en ny

rundkjøring på Randabergveien, som inngår i reguleringsplan E39 Smiene-Harestad, planid 2014005.

For gående og syklende legges det til rette for en fem meter bred sykkelvei med fortau langs vest- og nordsiden av Kvernevikveien. Gang- og sykkelssystemet er adskilt fra kjøreveien med en tre meter rabatt. Det planlegges en ny gangbru som erstatning for eksisterende bru like nord for Kvernebekkveien. I tillegg foreslås det en kulvert for både biltrafikk og myke trafikanter under Kvernevikveien ved Varheiskjæringen, som skal gi adkomst til parkeringsplass og badeplass ved Hålandsvannet. Eksisterende kryssing i undergangen like ved Kyrkjeveien opprettholdes. Kyrkjeveien føres på bru over ny fv. 409 med tosidig gs-vei tilsvarende som i dag. Kobling mellom sykkelvei med fortau langs TKV og gang- og sykkelvei langs Kyrkjeveien er vist med snarvei/trapp på vestsiden av ny bru, mens det er vist rampe på nordsiden. Kryssing av sideveien Kvernebekkveien og Varheiskjæringen vil skje i plan, og med forkjørregulering for syklister.

Det legges opp til sidestilte bussholdeplasser ved gangbrua ved Endrestø/Hålandsvannet. Dagens bussholdeplasser ved Goa skole og holdeplasser langs Kvernevikveien øst for nytt kryss opprettholdes.

Planforslaget legger opp til en ny parkeringsplass ved Hålandsvannet (52 plasser + sykkelparkering), som erstatter eksisterende parkeringsplass i det samme området. Eksisterende parkeringsplass ved Kyrkjeveien opprettholdes som i dag.

Konsekvenser

Landskapsmessig har tiltaket størst negativ konsekvens ved Goa skole, der veien legges dypt i terrenget for planskilt krysning under Kyrkjeveien. De lange, sammenhengende skjæringene i jordbrukslandskapet forringer landskapsbildet i dette området. For resten av strekningen er konsekvensen jevnt over liten.

Tiltaket er ikke direkte i konflikt med områder som er definert som viktige naturtyper. Leveområde for rådyr mellom Svartholen og Grødem vil bli påvirket negativt. For å sikre god sikt og dermed unngå påkjørsel av rådyr, kan skogholtet ved Svartholen bli utsatt for hogst. Tiltaket truer dermed lokalitet med nær truet lav som er funnet på trærne her. Tiltaket vil kunne ha en positiv effekt for Hålandsvannet ved at overflatevann fra vei ledes direkte til sjø eller via fangdammer.

Tiltaket har negative konsekvenser for kulturmiljø med stor verdi ved Kvekergården, og går svært tett på oppmurt kanal ved Kvernebekken. Det medfører terrenginngrep i særlig del av kulturmiljøet ved Dalen med nærføring til automatisk fredete gravrøyser der, samt høy grad av nærføring med uheldig visuell virkning på nordsiden av Kvekergården i kulturmiljøet ved Håland. I tillegg har tiltaket direkte konflikter med to boplasser (automatisk fredete kulturminner) på Vestre Goa.

Forslaget medfører at det tas 38 daa fulldyrka mark i Randaberg. I tillegg vil ca. 36 daa fulldyrka mark ble berørt i anleggsfasen. For å redusere permanent arealbeslag legges det til grunn at veiskråninger skal ha en helning på 1:8. Dette gir en relativt omfattende flytting av matjord både permanent og midlertidig.

Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn i KPU-sak 25/17, 31.8.2017. Planen lå ute på høring i perioden 9.10.-8.12.2017. Det kom inn 23 uttalelser, hvorav seks er fra offentlige instanser, to fra interesseorganisasjoner og 15 fra berørte grunneiere og naboer. I det følgende vil uttalelser, eller deler av disse, som rådmannen vil kommentere, tas med. For de resterende uttalelsene, henvises det til det vedlagte merknadsdokumentet.

Innspill	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
<p><u><i>Fylkesmannen i Rogaland, 20.11.2017</i></u> Alternative vegtraséer bør vurderes for å ta vare på mest mulig av Svartholmyra som er en av få torvmyrer i Randaberg i dag. Myrer lagrer karbon og er en viktig del av landskapsøkologien. Registreringer av naturtyper, som ikke er fullstendige, viser rødlistede arter i den nordlige delen. Ny veglinje bør legges på sørsiden for å muliggjøre restaurering av myren. Bestemmelsene bør sikre slik istandsetting og heving av vannspeilet.</p>	<p>Denne myren har vært brukt til torvuttak og var delvis trebevokst for mindre enn ti år siden. Den er drenert og har i dag liten betydning for naturmangfold. Grunneier har i dag rett til å opparbeide arealet til landbruksformål. Det vurderes som lite hensiktsmessig å legge vekt på reetablering av en myr her. Av flere grunner er det vurdert ny linjeføring i området. Alternativ trasé følger teigskillet, nord for myren, og vil bli sendt på begrenset høring. Med den traseen blir arealet med torvmyr stort sett liggende urørt, men vegkroppen vil avskjære tilrenning fra nord. Det vil ikke bli en del av vegtiltaket å restaurere myren.</p>	<p>Alternativ trasé i området med myra ble sendt på begrenset høring 19.9.2018. I behandlingen av dette sa rådmannen følgende: <i>At det nye alternativet deler skogen ved Svarthola vil muligens føre til ødeleggelse av lokalitetet med rødlistet lav, og vurderes av rådmannen som klart negativt. På den andre siden vurderer rådmannen forbedringen i forhold til kulturminnene som betydelig, da kulturmiljø Håland vil bli veldig lite berørt, mens det opprinnelige forslaget fjerner det automatisk freda kulturminnet (ID_213879) og alleen til Kvekergården, samt deler det resterende kulturmiljøet i to. Påvirkningen på naturressurser/landbruksj ord blir i sum like, det samme gjelder de trafikale forholdene. Diagonal Nord gir en ca. 100 m kortere vei, men den lange, strake strekningen (700-800m) kan føre til at flere overskrider den planlagte fartsgrensen 60 km/h. Når</i></p>

<p>Det gis også faglig råd om å legge inn i bestemmelsene at det i anleggsfasen skal bli ført tilsyn med avrenning til Hålandsvatnet.</p> <p>Avsender stiller spørsmål til hvorfor infrastruktursonen for framtidig vegutvidelse ligger inne, da det legges til grunn 0-vekst i trafikkmengde og det vil være i strid med nasjonal jordvernpolitikk. Avsender råder til å ta denne hensynssonen ut.</p> <p>Enkelte av bestemmelsene for massehåndtering er ikke tilstrekkelig forpliktende ved at de viser til senere planer der det er uklart hvordan disse skal behandles og godkjennes. De endelige</p>	<p>Bestemmelsene vil bli supplert med krav til tilsyn med avrenning til Hålandsvatnet under anleggsperioden.</p> <p>Sonen blir beholdt, selv om den ikke har stor betydning i områder med grønne formål. Det er ønskelig å sikre seg mot at nye bygninger og anlegg blir etablert nært vegen så lenge visse tiltak er tillatt i LNF-områder.</p> <p>Krav til massehåndtering endres slik at de presiserer formelle krav til godkjenning og fremgangsmåte.</p>	<p><i>det gjelder støyforholdene og skjermingsmuligheter langs veien kommer diagonal noe bedre ut enn det opprinnelige forslaget, og det samme gjelder anleggsgjennomføring og kostnadene.</i></p> <p>Det er viktig at Hålandsvannet blir ivarettatt på en god måte både i anleggsfasen og etterpå. Det er derfor bra at det legges opp til tilsyn i anleggsperioden mht. avrenning.</p> <p>Denne sonen fremstår som unødvendig. Den generelle byggeforbudsgrensen på 50 meter langs riks- og fylkesveier, sikrer at det ikke kan gjøres tiltak langs veien uten at veieier (fylket eller vegvesenet) får saken til uttale. I tillegg vil en utvidelse av TKV til firefeltsvei kreve ny fullstendig reguleringsprosess, samt at alt må omprosjekteres og bygges på nytt (broer og tunneler på gjøres bredere, linjeføring må endres etc). Rådmannen vil derfor foreslå å ta denne sonen ut.</p> <p>Et bevisst forhold til massehåndtering og massebalanse er viktig i slike store prosjekter. Det er bra at formelle krav presiseres.</p>
--	---	---

<p>avklaringene bør skje i tråd med plan- og bygningsloven eller andre sektorlover.</p> <p>Formuleringen i forslag til bestemmelser om at matjord skal sikres forsvarlig gjenbruk er upresis, det bør hete at alle overskuddsmasser av matjord skal brukes til jordbruksformål.</p> <p>Et faglig råd er at det bør gå frem i bestemmelsene at riggområdene blir tilbakeført med samme landbruksmessige kvalitet som de har i dag eller bedre, og at skråningsutslag mot landbruksjord ikke skal være brattere enn 1:8.</p>	<p>Bestemmelser om at overskudd av matjord skal brukes til jordbruksformål innarbeides.</p> <p>Krav til tilbakeføring av rigg- og anleggsområder omformuleres til å stille krav om at arealer skal tilbakeføres med samme landbruksmessige kvalitet som i dag eller bedre og at skråningsutslag ikke skal være brattere enn 1:8.</p>	<p>Det er viktig at matjord tas vare på og benyttes til jordbruksformål. Dette er sikret i bestemmelsene.</p> <p>Det er viktig at rigg- og anleggsområder tilbakeføres på en måte som sikrer at de har samme eller bedre kvalitet enn før anleggsperioden. Bestemmelsene sikrer dette på en god måte.</p>
<p><u>Rogaland fylkeskommune, Regionalplanavdelingen, 24.11.2017</u></p> <p>Jordvern hensyn er tillagt større vekt etter at regionalplan for TKV ble vedtatt. Både nasjonalt jordvernmål og regional jordvernstrategi betyr at dette temaet må gis en selvstendig vurdering i reguleringsplanen. Det etterlyses vurdering og dokumentasjon av behov for gang- og sykkelveg langs ny diagonal, slik det er etterspurt i retningslinjer til regionalplan for TKV. Bakgrunnen for en slik vurdering er hensynet til jordvern.</p> <p>Med bakgrunn i prioritering av</p>	<p>Det er lagt vekt på i størst mulig grad å unngå å beslaglegge landbruksjord. Gang- og sykkelveg langs diagonalen er vurdert som et nødvendig innslag i et fremtidig mer finmasket nett av gs-forbindelser der det ligger til rette for jevn og høy standard på hele strekningen.</p> <p>Sonen blir beholdt, selv om den ikke har stor</p>	<p>Gang- og sykkeløsningen er et viktig bidrag i nettet av gang- og sykkelforbindelser på Nord-Jæren. Dette knytter Dusavik, Randaberg sentrum og Endrestø sammen og kobler disse til gode sykkeløsninger mot Stavanger, Tananger og Forus.</p> <p>Denne sonen fremstår som unødvendig. Den</p>

<p>kollektivtrafikk og trafikkanalyser som viser moderate tall stilles det spørsmål om behovet for hensynssone for mulig framtidig firefelts veg. En slik restriksjonssone virker ikke godt begrunnet i friluftsområder/ landbruksområder.</p>	<p>betydning i områder med grønne formål. Det er ønskelig å sikre seg mot at nye bygninger og anlegg blir etablert nært vegen, noe som kan oppstå også i LNF-områder.</p>	<p>generelle byggeforbudsgrensen på 50 meter langs riks- og fylkesveier, sikrer at det ikke kan gjøres tiltak langs veien uten at veieier (fylket eller vegvesenet) får saken til uttale. I tillegg vil en utvidelse av TKV til firefeltsvei kreve ny fullstendig reguleringsprosess, samt at alt må omprosjekteres og bygges på nytt (broer og tunneler på gjøres bredere, linjeføring må endres etc). Rådmannen vil derfor foreslå å ta denne sonen ut.</p>
<p>I plandokumentene heter det at støysituasjonen i friluftsområdene ved Hålandsvatnet er uendret. Dette er ikke utredet og det er ikke lagt inn skjermingstiltak mot friluftsområdene. Støy mot friluftsområder bør beregnes og skjerming utredes spesielt for områder med høy rekreasjonsverdi. Vurdering av støyskjermingsbehov bør ta utgangspunkt i retningslinjer T-1442. Det må vurderes om vegtiltaket utløser skjermingstiltak etter retningslinjene. Når det gjelder skjerming bør konsekvenser for landskap og sikt fra bebyggelse og eventuelle avbøtende tiltak også utredes.</p>	<p>Støysituasjonen er utredet for hele strekningen, også langs Hålandsvatnet. Riktignok er det kun beregnet gul og rød sone og ikke beregnet hvor vegtrafikkstøy kommer under 50 dBA, som er et krav for stille områder som kan være en referanse for et godt nivå for et friluftsområde. Støybildet ved badeplassen er i all hovedsak uendret før og etter etablering av TKV. Friluftsområdet vil ligge i rød sone med støynivå over 65 dBA nærmest vegen og i gul sone med nivå mellom 55 og 65dBA på resten av området. Dette gjelder både før og etter vegutbyggingen og med dagens eller fremskrevne trafikktall. Støyskjerming av friluftsområdet ved Hålandsvatnet er ikke tatt</p>	<p>Det er lagt inn bestemmelse om at retningslinje T-1442 skal legges til grunn for gjennomføringen av reguleringsplanen/ veianlegget.</p>

<p>Det stilles spørsmål til bakgrunn og behov for midlertidig rigg- og anleggsområde #4 ved Hålandsvatnet. Avsender mener at sonen må begrenses både i omfang og tid, eller helst tas ut av planen, eventuelt at ordlyden i bestemmelsene kan endres slik at det kommer frem at vann og kantsone i størst mulig grad skal være uberørt og tilbakeført til dagens standard. Det er svært uheldig om det går lang tid før dette rekreasjonsområdet blir tilbakeført, det bør vurderes om bestemmelsene skal gi føringer for at slik tilbakeføring skal skje tidligere.</p> <p>Massehåndtering er godt behandlet, men burde vært avklart i formelle krav for prosess i henhold til plan- og bygningsloven eller annen sektorlov.</p> <p>Det er uheldig at veganlegget med terrengutslag kommer nært Kvekergården (gnr 62 bnr 16) der dagens allé vil forsvinne. Avbøtende tiltak for å minimere de visuelle konsekvensene for kulturmiljøet ved Kvekergården bør</p>	<p>med i vegtiltaket.</p> <p>Anleggsområde #4 følger Kvernevikveien langs et parti der det er liten avstand til Hålandsvatnet. Her er det derfor avsatt et midlertidig rigg- og anleggsområde som berører vannspeilet. For å etablere sideterreng til vegen kan det bli nødvendig med anleggsarbeid tett på og i vannet. Det kan vise seg påkrevd for å få på plass en god løsning for ny turveg langs vannet med tilstrekkelig avstand fra kjørevegen og god tilknytning til bussholdeplass i området. Det innarbeides spesielt strenge og tydelige bestemmelser for dette anleggsområdet når det gjelder tidsbruk og omtanke for sårbare naturverdier i vannet og vannkanten.</p> <p>Krav til massehåndtering endres slik at de presiserer formelle krav til godkjenning og fremgangsmåte.</p> <p>Løsningen går på bekostning av steinmurer og trerekke ved Kvekergården også etter at situasjonen er studert og søkt bearbeidet med hensyn til gården som verdifullt kulturmiljø. Det utredes av flere grunner en alternativ trasé lenger nord som vil la gårdstunet ved Kvekergården ligge</p>	<p>Det er bra at det er lagt inn tydelige bestemmelser i forhold til å ivareta Hålandsvannet i anleggsperioden. Dette sikrer at Hålandsvannet beskyttes mot uønsket forurensing i denne perioden.</p> <p>Et bevisst forhold til massehåndtering og massebalanse er viktig i slike store prosjekter. Det er bra at formelle krav presiseres.</p> <p>Alternativ løsning ble sendt på begrenset høring 19.9.2018.</p>
---	--	--

<p>vurderes. Det må legges vekt på estetikk, og det bør etableres ny allé til erstatning for den som forsvinner. Eksisterende steingarder må tas hensyn til, og flytting/ gjenoppbygging må vurderes der de kommer i konflikt med nytt anlegg.</p>	<p>mindre berørt av vegtiltaket. Denne løsningen vil bli sendt på en egen høring.</p>	
<p><u>Monrad Goa, 29.9. og 13.11.2017</u> Eksisterende jordbruksundergang må beholdes, forlenges og utvides slik at den kan benyttes av gående og syklende. Den bør knyttes til ny lokalveg på sørsiden av hovedvegen og til gang- og sykkelvegen langs nordsiden. I dag er det ikke mulig å gå oppreist i denne undergangen. En slik undergang knytter boligene på sørsiden både til buss mot vest og til gjennomgående gang- og sykkelveg.</p> <p>Rensedam på 60/23 må også bort, eventuelt lukkes dersom den er påkrevd. Den går på bekostning av jordbruksjord og det vil være vanskelig å høste nært nok til å hindre større gjengroing.</p>	<p>Eksisterende fe- undergang blir forlenget men ikke utvidet. Det er ikke planlagt en egen gang- og sykkelundergang for et fåtall boliger i dette området. Nærmeste slik undergang vil ligge ca. 300 meter sørøst. Turstien langs Hålandsvatnet til planlagt undergang 500 meter lenger vest er et annet alternativ.</p> <p>Rensedam er nødvendig for veganlegget og denne planlegges som åpen løsning. Bakgrunnen for dette er blant annet mulighet for beplantning, som også kan ha positiv effekt på rensing. I tillegg er et åpent anlegg billigere å etablere og enklere å drifte. Området er i dag regulert som friområde, og en åpen dam er vurdert som et mer positivt innslag.</p>	<p>Det ansees som tilfredsstillende med en undergang 300 meter mot sørøst og en undergang 500 meter mot vest.</p> <p>Slike rensedammer er viktig for å hindre avrenning til Hålandsvannet av uønskete partikler og stoffer.</p>
<p><u>Sameiet Hålandsparken 2, 20.11.2017</u> Kapasiteten på utfartsparkering bør økes</p>	<p>Planforslaget viser to parkeringsplasser som er</p>	<p>Økningen i antall parkeringsplasser i</p>

<p>betraktelig, da dagens kapasitet er for liten – særlig på fine utfartsdager.</p>	<p>ment å betjene turområdene. Ved Hålandsvatnet er det regulert 52 plasser til erstatning for eksisterende biloppstilling i samme område med ca. 35 plasser og eksisterende parkeringsplass ved Kyrkjeveien som er etablert med ca. 30 plasser men regulert for ca. 70 plasser. Parkeringsplassen ved Kvernevika har kapasitet på 28 biler og er ny. Den kommer til erstatning for regulert parkeringsplass med ca. 25 plasser i samme område.</p>	<p>tilknytning til friluftsområdene ved Hålandsvannet og Kvernevika er positivt for bruken av både området rundt Hålandsvannet, men også for bruken av turstiene på yttersiden av Endrestø og mot Kvernevik. Disse parkeringsplassene vil kunne tilrettelegges for både bil og sykkelparkering, noe som gjør at de fleste kan benytte disse for å komme seg ut på tur.</p>
<p><u>Bjørn Audun Goa,</u> <u>22.11.2017</u> Rensedam på 60/23 må bort, ev. lukkes dersom den ikke kan tas bort.</p>	<p>Rensedam er nødvendig for veganlegget. Den kan utføres som lukket anlegg, men i et område regulert som friområde ble det vurdert som et mer positivt innslag med en åpen dam.</p>	<p>Slike rensedammer er viktig for å hindre avrenning til Hålandsvannet av uønskete partikler og stoffer.</p>

Begrenset høring

Justert linjeføring av diagonal nord i planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 19.9.2018, med merknadsfrist 1.11.2018. Det kom inn 16 uttalelser, hvorav sju er fra offentlige høringsinstanser, tre fra interesseorganisasjoner og seks fra berørte grunneiere og naboer. I det følgende vil uttalelser, eller deler av disse, som rådmannen vil kommentere, tas med. For de resterende uttalelsene, henvises det til det vedlagte merknadsdokumentet. Det kom inn en uttalelse fra Einar Hanasand, dat. 8.5.2019, som også vil kommenteres her.

Innspill	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
<p><u>Fylkesmannen i Rogaland, 30.10.2018</u> Det fremmes innsigelse til traséen av hensyn til naturmangfold. Etter naturmangfoldloven §§8-12 må det foreligge et</p>	<p>Forholdet mellom trasé for diagonalen og Svartholmyra er drøftet i sammenheng med Fylkesmannens</p>	<p>Traséen slik det foreligger i forslaget til andre gangs behandling er et godt kompromiss mellom landbruksinteresser og</p>

<p>grundig beslutningsgrunnlag og tiltaket må vurderes overordnet. Det må vurderes hvilke konsekvenser en nedbygging av myren har å si for overvannshåndtering og det må vurderes om traséen kan legges nord for myren. Naturkompenserende tiltak må vurderes.</p> <p>Det blir stilt spørsmål til om arealbeslagene av landbruksareal kommer likt ut i begge alternativene, da det opprinnelige alternativet tar utgangspunkt i eksisterende veg.</p>	<p>innsigelse (punkt 4) og har fått sin løsning i at veglinjen justeres som avtalt.</p> <p>Arealregnskapet skiller i svært liten grad. Forklaringen er trolig at opprinnelig forslag følger eksisterende veg noe lengre, men samtidig har ca. 100 meter lengre samlet vegstrekning.</p>	<p>verneinteressene i forhold til myra.</p> <p>Det virker logisk at forskjellen i arealregnskapet er liten, slik vegvesenet beskriver det.</p>
<p><u>Fylkesmannen 13. og 11.2.2019</u></p> <p>Innsigelse fra oktober 2018 knyttet til konflikt med naturverdier i Svartholmyra trekkes under forutsetning av at planen justeres som beskrevet i e-post av 1. februar 2019. Endringen (linje 12400) legger vegen i en bue i kanten av myren i stedet for i rett linje over myren (linje 12000). Skråningsutslaget er dessuten justert til å ha fall på 1:2 over myrområdet.</p> <p>I tillegg er det et faglig råd å unngå terrengendrende tiltak på jordbruksareal og derfor ikke sette et absolutt krav om skråning med helning slakere enn 1: 8 på vegens</p>	<p>Forutsetningen for trekking av innsigelse etterkommes ved at de avtalte endringene innarbeides i plandokumentene.</p> <p>Bestemmelsene justeres for å presisere at helning 1:8 på jordbruksareal må vurderes mot løsninger som begrenser inngrep i arealer med god jordkvalitet.</p>	<p>Traséen slik det foreligger i forslaget til andre gangs behandling er et godt kompromiss mellom landbruksinteresser og verneinteressene i forhold til myra.</p> <p>Det fremstår som fornuftig å justere bestemmelsene på en slik måte. Dette vil gjøre det mulig å finne gode løsninger i forhold til jordbruksarealene langs den nye veien.</p>

sideterreng.		
<p><u>Rogaland fylkeskommune, kulturavdelingen, 31.10. og 5.11.2018</u></p> <p>Alternativet diagonal Nord er noe mer skjemmende både for nyere tids og automatisk fredete kulturminner og opprinnelig forslag til trasé vil være å foretrekke.</p> <p>Opprinnelig løsning ligger på fyllinger som bryter med landskapet men følger kurver i landskapet sør for Kvekergården. Her blir alléen til Kvekergården fjernet og det skapes en barriere mellom Kvekergården og kulturmiljøet, med bl.a. jærhus, på Håland. Denne traséen er i konflikt med en automatisk fredet arkeologisk lokalitet.</p> <p>Alternativet diagonal Nord er skåret inn i landskapet og skaper en uheldig kløft like nord for Kvekergården som avskjærer gården fra det helhetlige kulturlandskapet den er en del av. Den rette linjeføringen bryter med landskapet på en kunstig og uheldig måte. Det positive er at alléen til Kvekergården og sammenhengen mellom Kvekergården og kulturmiljøet på Håland blir bevart. Det er ikke påvist automatisk fredete kulturminner i</p>	<p>Forskjellene oppfattes til å være små og andre hensyn har avgjort at diagonal Nord vil bli lagt til grunn i planforslaget.</p>	<p>Det er mange hensyn som skal tas i en slik sak. Det har vært mye dialog mellom grunneier, vegvesenet, fylkeskommunen og kommunen i denne saken, og den valgte løsningen er et godt kompromiss mellom landbruksinteressene, kulturminneinteressene og grunneiers interesse.</p>

<p>planområdet, men traséen har nærføring til et område med flere bevarte gravhauger fra jernalderen som utgjør et helhetlig kulturmiljø.</p> <p>Det er positivt at det er foreslått som avbøtende tiltak å reetablere steingarder som må fjernes der dette er mulig.</p>		
<p><u>Leif Økland, 28.10.2018</u></p> <p>Det kan bygges en kortere og billigere bru ved å dra gang- og sykkelrampen lengre sør. Da kan en følge gang- og sykkelvegen sør for så å svinge østover. Med en mindre horisontalradius under brua kan vegen trekkes lengre sør og svinge inn mot fotballbanen.</p>	<p>Det er lagt vekt på at hovedvegen skal oppleves som relativt åpen og oversiktlig der den går i skjæring og under bro. Derfor er det lagt inn noe skrånende sideterrang under broen. I byggeplanfasen vil konstruksjons- og vegløsninger bli optimalisert.</p> <p>Sykkelerampens sving mot nord er lagt inn grunnet lengden på brurekkverket og for å oppnå tilstrekkelig sikt for syklistene. Linjeføringen for diagonal Nord er et resultat av mange hensyn som kryssutforming mot dagens Kvernevikveien, utforming av terrangutslag, kombinasjon av horisontal- og vertikalkurvatur og avstand til andre boliger og kulturmiljøer.</p>	<p>Traséen og løsningene som er valgt er et godt kompromiss mellom forskjellige interesser, som f.eks. innen landbruk og kulturminner.</p>
<p><u>Harald Erland, 31.10.2018</u></p> <p>Traséen ved profil 3245-3470 gjør at det vil forsvinne omtrent tre dekar dyrket mark. Tapet kunne vært redusert ved å endre minsteradius fra</p>	<p>Ny vegtrasé er søkt lagt slik at den ikke deler opp landbrukseiendommer. Dette gjelder også for 62/16. Det blir et stort arealbeslag fordi hele</p>	<p>Den valgte traséen er et godt kompromiss, som både svarer ut Fylkesmannens innsigelse i forhold til myra ved Svartholen, og</p>

<p>300 m til 125 m og å legge traséen i kontrakurve lenger øst helt inn til grensen mot fotballbanen og bruket på 61/9. Denne horisontalkurvaturen ville også stemme med ønsket øvre hastighet på 60 km/t.</p>	<p>veganleggets bredde er lagt på denne eiendommen for ikke å ta areal fra Goa skole. Det er vektlagt en god linjeføring for ny diagonal samtidig som det kreves en viss avstand til skoleområdet til skjæring i terrenget og støyskjerm på toppen. Linjeføringen for diagonalen er med bakgrunn i innsigelsen fra Fylkesmannen endret noe etter den begrensede høringen. Linjeføringen er justert for å ta større hensyn til myrområdet ved Svartholen. Ved overgang fra en horisontalkurve til en annen, kombinert med lite lengdefall på vegen, får man under oppbygging av overhøyde på tre korte strekninger et resulterende fall under minstekravet på to prosent. Strekningene er gjort så kort som mulig, og forholdet er omsøkt og godkjent i fraviksnemnda internt i Statens vegvesen.</p>	<p>som ivaretar landbrukseiendommene i området.</p>
<p><u>Einar Hanasand, datert 8.5.2019</u> Har fått innsyn i justeringen, som innebærer å redusere arealbeslaget på udyrket jord fra 9 dekar til 4,5 dekar, noe som innebærer at belaget av dyrket jord økes med 3 dekar. Presset på dyrkbar jord har vært betydelig og ser ut til å øke. Virker urimelig for avsender at det skal beslaglegges 3 dekar med fruktbar jord</p>	<p>Forslagsstiller har ikke kommentert dette.</p>	<p>Slik rådmannen ser det, ønsker Hanasand en trasé slik den forelå ved høringen, altså den traséen fylkesmannen hadde innsigelse til. Løsningen som nå legges frem, er en omforent løsning mellom forslagsstiller og fylkesmannen, og innsigelsen er trukket. Det er nærliggende å tro at avsenders løsning ikke vil</p>

<p>for å bevare 4,5 dekar uproduktiv jord uten at han kan se at denne har særskilte verneinteresser. Ber om at alle mulige grep for å bevare den verdifulle dyrkbare jorden vi har, og at TKV i størst grad legges på udyrket areal, og at den foreslåtte justeringen ikke blir hensyntatt.</p>		<p>bli akseptert av fylkesmannen, og at en innsigelse til denne ville blitt stående. Slik planforslaget nå foreligger, er det et godt kompromiss mellom landbruks-, miljø- og naturmangfoldsinteresser i dette området.</p>
---	--	---

Rådmannens vurdering:

Dette planforslaget har hatt en lang prosess, med mye dialog for å finne gode løsninger. Slik planforslaget nå fremstår, er det et godt kompromiss mellom flere interesser, som for eksempel landbruk, kulturminner og gående og syklende. Det er positivt å se at man i fellesskap kan finne gode løsninger, som for eksempel at man endret traséen forbi Kvekertunet og myra i Svarthola. Dette kom i stand gjennom dialog mellom vegvesenet, grunneier, kommunen, fylkesmannen og fylkeskommunen, noe som viser viktigheten av medvirkning i planprosesser. Den valgte løsningen er et kompromiss mellom ulike interesser, og den sikrer forankring i mange ledd.

Den nye veiløsningen vil ta en del landbruksjord, men det er søkt å ta så lite som mulig av denne verdifulle jorda når løsningen en gang skal opparbeides. Det er lagt inn bestemmelser som sikrer gjenbruk av matjord, samt at prosjektet skal søke å ha massebalanse. Dette er viktige grep for å sikre at belastningen og inngrepet blir så lite som mulig.

Den gjennomgående gang- og sykkelløsningen, som bedrer situasjonen for skolebarn som skal til Goa skole, og sikrer en kobling mot Finnestad og Dusavik, er også et godt tiltak, og helt i tråd med satsingen på sykkel som et alternativ til bilen.

Infrastruktursonen for fremtidig veiutvidelse (hensynssone H140_8-13) fremstår for rådmannen som unødvendig. Denne sonen vil kunne gi grunneiere usikkerhet i forhold til hvor lenge arealet kan brukes før en fremtidig utvidelse, samtidig som det ikke er noen umiddelbare planer for utvidelse av veien til firefeltsvei.

Vegvesenet sier i sin kommentar til Fylkesmannens innspill at det er ønskelig å sikre at det ikke kommer ny bebyggelse så nær veien. I veiloven ligger det inne at det er en generell byggegrense mot fylkes- og riksveier på 50 meter (hensynssonen er på ca. 20 meter), og denne sikrer at tiltak ikke kan gjennomføres uten veieiers samtykke. Denne grensen gjelder uansett om infrastruktursonen ligger i planen eller ikke. I tillegg vil en utvidelse til firefeltsvei medføre en ny full reguleringsprosess, selv om sonen blir liggende i planen. I denne prosessen må linjeføring, bredder på bruer og kulverter/underganger utvides, revideres og omprosjekteres.

I oppsummering fremstår planforslaget som godt gjennomarbeidet. Rådmannen anbefaler å vedta planforslaget som det foreligger, untatt hensynssonen for fremtidig veiutvidelse.

Saksbehandler: Olav Asbjørn Thorsberg
Tjenesteområdesjef: Tonje Kvammen Doolan

Hvilke planer har dette konsekvenser for:

Reguleringsplan - Trafikksikring Goa skole, planid 2007002
Reguleringsplan for Endrestø, planid 1984001
Reguleringsplan for Endrestø nord, planid 1988002
Reguleringsplan for friområde langs Hålandsvannet, planid 1995001
Reguleringsplan for næringsområde langs Randabergveien, planid 1998003
Reguleringsplan for forbindelsesvei mellom E39 og fv480, planid 2009001
Kommuneplanen

Særutskrift:

Statens vegvesen