



Randaberg kommune v/ plan og forvaltning  
e-post

DERES REFERANSE

VÅR REFERANSE  
IMA-17/863

ARKIVNR.  
M80

JOURNALNR.  
5460/17

DATO  
30.11.2017

## **REGULERINGSPLAN - RANDABERG KOMMUNE - 2017 - HØRING FOR FV. 409 TRANSPORTKORRIDOR VEST - PLAN 2014 003**

Viser til overnevnte plan. Brannvesenet har vurdert planen slik den foreligger og har følgende kommentarer:

Vi har gitt svar på dette tidligere til Statens vegvesen Region Vest i brev av 30.10.2014 og i møte av 04.05.2017, slik at dette skulle være i varetatt på beste måte.

Dessuten trenger RBR/nødetatene overkjørbare rabatter, sentral øy etc., for å sikre fremkommeligheten hele døgnet og ved stillestående trafikk. Fortrinnsvis ønskes oppmerking på asfalten.

Brannvesenet ber derfor om at prosjekterende ivaretar brannvesenets atkomstbehov mht. veibredde, svingradius (indre og ytre), oppstillingsplasser, belastning, høyde og vannleveranse mv. i tidlig planleggingsfase.

Er det behov for nærmere detaljer omkring krav til brannvesenets materiell og utstyr, eller ytterlige kommentarer i det videre planarbeid, vil brannvesenet være behjelpelig.

Vedlagt følger tabellen for redningsmateriell som brannvesenet disponerer.

Med hilsen

Randi Hetle  
fagansvarlig tilsyn  
(sign.)

Ivar Mæland  
branninspektør  
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Rogaland brann og redning IKS og har derfor ingen signatur.



Prosjekterende, ansvarlig søkere og offentlige etater

Rev: 01.07.2017

## **ATKOMST OG SLOKKEVANN FOR ROGALAND BRANN OG REDNING IKS**

Krav til vannforsyning utendørs må tilfredsstilles, og må tilrettelegges for atkomst for brannvesenets biler frem til bygningene. Krav til atkomst og vannforsyning skal være i henhold til § 11-17, TEK 17, veiledning til forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift 2017).

Følgende bør legges til grunn ved prosjektering i Stavanger, Randaberg, Sola, Sandnes, Gjesdal, Klepp, Time, Rennesøy, Kvitsøy og Finnøy kommuner:

<b>Kriteria</b>	<b>Mannskapsbil</b>	<b>Lift/Stigebil</b>
Kjørebredde	3,0 meter	3,0 meter
Svingradius ytterkant vei	8,5 meter	10,0 meter
Svingradius innerkant vei	4,1 meter	5,0 meter
Fri kjørehøyde	4,0 meter *	4,0 meter *
Oppstillingsplass		6,0 x 12,0 meter
Akseltrykk $\alpha$	11,5 tonn**	11,5 tonn**
Belastning pr. labb		14,0 tonn
Maks. stigning/helling på oppstillingsplass	1:8 (12,5 %)	1:20 (5,0 %)
Tillatt totalvekt	19,0 tonn	20,2 tonn

\* Av hensyn til eventuell snø bør større høyde vurderes.

\*\* Vanlig veitype Bk10 tåler et akseltrykk på 11,5 tonn som blir dimensjonerende. Alle våre biler er godkjente og innenfor akseltrykk på 11,5 tonn.

Behov for atkomst, det vil si hvor nær bygget og til hvor mange fasader, vil avhenge av bygningens størrelse og bruk. Atkomst og vannforsyning bør derfor avklares med brannvesenet tidligst mulig i prosjekteringsfasen.



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN  
Kulturavdelingen

Randaberg kommune  
Postboks 40

4096 RANDABERG

3.11.2017

Deres ref.: 14/440-105

Saksbehandler: Leif Håvard Lundø Vikshåland  
Direkte innvalg: 51 92 10 53

Saksnr. 17/22724  
Løpenr. 77625/17  
Dok.nr: 2  
Arkivnr.

## **RANDABERG KOMMUNE - DETALJREGULERINGSPLAN FOR FV. 409 - TRANSPORTKORRIDOR VEST - PLAN 2014003 – ADMINISTRATIV INNSIGELSE MED FORSLAG TIL ENDRINGER**

Vi viser til forslag til detaljregulering av fv. 409 – Transportkorridor vest, som er mottatt til høring. Fylkesrådmannen har vurdert planforslaget som regional kulturminnemyndighet.

Fylkesrådmannen har, som regionalt organ, myndighet til å fremme innsigelse til forslag til reguleringsplan i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, jf. pbl. § 5.4. Fylkesrådmannen er videre delegert myndighet til å fremme innsigelse i saker som vedrører automatisk freda kulturminner, jf. delegasjonsreglementet for Rogaland fylkeskommune.

De automatisk fredete kulturminnene innenfor planområdet er ikke tilstrekkelig ivaretatt, jf. pbl. §§ 12-5, 12-6 og 12-7, og fylkesrådmannen har således **administrativ innsigelse** til planforslaget. Dette gjøres med bakgrunn i mangelfulle reguleringsbestemmelser, og mangelfull avmerking av automatisk fredete kulturminner i forslaget til plankart. Vi har imidlertid forslag til løsninger og vi avventer en tilbakemelding på disse før planforslaget kan oversendes Riksantikvaren for dispensasjonsbehandling.

- ID5238 (bestemmelsesområde #1):
  - o Lokaliteten må lastes opp fra Askeladden på nytt, og skal vises i plankartet med sikringssonen på 5 meter.
  - o Bestemmelsesområde #1 må vises tydelig på plankartet.
  - o Fylkesrådmannen ber om at tiltakshaver gjør en ny vurdering av det reelle behovet for et så stort anleggs- og riggareal innenfor en automatisk fredet lokalitet fra eldre steinalder, og at alternative løsninger utredes.
  - o Den del av lokaliteten som foreslås regulert til friluftsmål (5130), uten bestemmelse om midlertidig anleggs- og riggområde, må omfattes av hensynssone H730 (automatisk fredete kulturminner) med tilhørende omtale i bestemmelsene og tegnforklaringen.
  - o Gang- og sykkelveien som foreslås regulert innenfor sørøstre del av lokaliteten bør flyttes lenger øst, slik at den sammenfaller med allerede eksisterende turvei.

POSTADRESSE  
Postboks 130 Sentrum  
4001 STAVANGER

BESØKSADRESSE  
Arkitekt Eckhoffsgt. 1  
STAVANGER

TELEFON  
51 51 66 00

ORGANISASJONSNR.  
971045698

BANKGIRO: 3201.05.50520

E-POST: firmapost@rogfk.no

INTERNETT: www.rogfk.no

- ID54042 (bestemmelsesområde #2):
  - o Lokalteten skal vises med sikringsone på 5 meter i plankartet.
- ID213879 (bestemmelsesområde #3):
  - o Lokalteten skal vises med sikringsone på 5 meter i plankartet.
- I forslaget til reguleringsbestemmelser § 9.2 heter det: *Områdene LF skal brukes til friluftformål. Bestemmelser i reguleringsplan for resterende del av områdene gjøres gjeldende.* Her må enten de aktuelle bestemmelsene settes inn i teksten, eller så må det konkret refereres til hvilke planer (med plannr.) og bestemmelser som skal gjelde for området. Innenfor områdene LF befinner det seg også automatisk fredete kulturminner, og bestemmelsene må være tydelige nok til at det ikke skapes usikkerhet med henblikk på vernet til områdene som omfattes av hensynssone H730.

Planforslaget vil først kunne oversendes Riksantikvaren som en søknad om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene i kulturminneloven etter at vi har mottatt oppdaterte plankart og forslag til bestemmelser i henhold til våre administrative innsigelser og merknader.

Når vi mottar saken på ny høring, vil det være behov for forlenget svarfrist, slik at Riksantikvaren og Arkeologisk museum også får tilstrekkelig med tid til å behandle dispensasjonsspørsmålet og utarbeide prosjektbeskrivelse og budsjett for de arkeologiske utgravningene.

**Vi gjør for ordens skyld også oppmerksom på at reguleringsplanforslaget ikke kan egengodkjennes av kommunen før Riksantikvarens vedtak i saken foreligger.**

Med hilsen  
Seksjon for kulturarv

Kate Syvertsen  
seksjonssjef

Leif Håvard Lundø Vikshåland  
rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

Bruk vår referanse/vårt saksnr når du svarer på brevet

Randaberg kommune  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 RANDABERG

Deres referanse  
14/440-104  
Vår referanse  
224357\_v1/Geir  
Saksbehandler  
Geir Gjesteland

Deres dato  
09.10.2017  
Vår dato  
07.11.2017  
Direkte telefon  
51908731

## Høring av detaljregulering for fv 409 transportkorridor vest, planid 2014003

Vi viser til tidligere innsendt brev av 19.06.2014 i forbindelse med oppstart av planarbeidet.

I tillegg har vi følgende kommentarer:

Hvis det er det nødvendig med nettstasjoner innen planområdet, skal nettstasjonene ha direkte adkomst for lastbil samt ha tilfredsstillende ventilasjon.

Dersom noe av eksisterende infrastruktur eller anlegg planlegges flyttet, må det avsettes ny plass til dette innen planområdet i samråd med Lyse Elnett.

Ny infrastruktur og elanlegg må påberegnes forlagt i offentlig areal og grøntområder.

Vennlig hilsen  
**Lyse Elnett AS**



Geir Gjesteland  
Utbyggingskoordinator



## Statens vegvesen

Randaberg kommune  
Postboks 40  
4096 RANDABERG

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/telefon:  
Anne Cecilie Lassa / 51911314

Vår referanse:  
15/230762-79

Deres referanse:

Vår dato:  
17.11.2017

### Uttale til høring av detaljregulering for fv. 409 transportkorridor vest – planid 2014003 – Randaberg kommune

Vi viser til deres brev, datert 09.10.2017, angående høring av detaljreguleringsplan for fv. 409 transportkorridor vest.

Planen er utarbeidet av Statens vegvesen på vegne av Rogaland fylkeskommune. Statens vegvesen ved Plan og forvaltning har ingen merknader til høringen.

Plan og forvaltning, Stavanger  
Med hilsen

Irene Hegre  
seksjonsleder

Anne Cecilie Lassa

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

Fylkesmannen i Rogaland, Postboks 59, 4001 STAVANGER  
Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Postboks 43  
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Bergelandsgata 30  
4012 STAVANGER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø



FYLKESMANNEN  
I ROGALAND

Dykkar ref.:  
14/440

Vår dato: 20.11.2017  
Vår ref.: 2014/5858  
Arkivnr.: 421.4

Randaberg kommune  
Pb 40  
4096 Randaberg

Postadresse:  
Postboks 59 Sentrum,  
4001 Stavanger

Besøksadresse:  
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00  
F: 51 52 03 00  
E: fmropost@fylkesmannen.no

[www.fylkesmannen.no/rogaland](http://www.fylkesmannen.no/rogaland)

## Uttale til offentlig ettersyn av plan 2014003 FV409 transportkorridor vest, Randaberg kommune.

Då den dimensjonerande trafikkveksten er nullvekstmål for personbiltrafikk i storbyområda stiller Fylkesmannen spørsmål til kvifor infrastruktursona for vegutviding av Kvernevikvegen framleis ligg inne i planforslaget. Fylkesmannen ber vegvesenet å vurdere alternative vegtrasear for å ta vare på mest mogleg av Svartholmyra. Enkelte av føresegnene er til dels motstridane og lite konkrete når det gjeld massehandtering og sikring av gjenbruk av matjordressursar. Planen har mange gode intensjonar, men det blir i for stor grad lagt opp til at viktige avgjerder skal tas gjennom planer seinare i prosessen.

Vi viser til sak sendt 09.19.2017. Planen er ein del av fylkesvegen for transportkorridor vest. I Stavanger strekker planområdet seg frå fv. 509 frå Hafrsfjord bru til Tastabekken like vest for Sunde skule og fv. 409 Kvernevikvegen til kommunegrensa med Randaberg. I Randaberg følgjer strekninga fv. 409, ein ny diagonal til E39 ved Finnestad. Vår fråsegn gjeld den delen av planen som ligg i Randaberg. Fråsegn til plandelen i Stavanger blir sendt som kopi til Randaberg kommune.

Vedtatt regionalplan legg i stor grad rammene for vegtraseen. På dette stadiet av planarbeidet kjem Fylkesmannen med tilbakemeldingar for å redusere konfliktnivået med våre sektorinteresser. Vegprosjektet er inngripande i forhold til landbruks- og naturinteresser. Til dømes vil veganlegget i stor grad leggje beslag på jordbruksareal av høgaste kvalitet i beste klimasone.

Dimensjonerande trafikkvekst i det aktuelle området er nullvekst for personbiltransport. Fylkesmannen er positiv til den klare prioriteringa av rekkefølga mellom dei ulike trafikkgruppene: Først kollektivtrafikk, så mjuke trafikantar, næringstrafikk og til slutt personbiltrafikk.

### Svartholmyra

Det er få torvmyrer igjen i Randaberg i dag. Svartholmyra er ei av dei. Det er ikkje gjennomført fullstendige naturtypekartleggingar av myra. Dagens registreringar viser førekomst av raudlista artar i den nordlege delen. Den sørlege delen av myra har blitt grøfta opp utan utslagsgjevande effekt. Torvmyrer lagrar karbon og er ein viktig del av landskapsøkologien på staden. Fylkesmannen har derfor **fagleg råd** om at endeleg traséval i størst mogleg grad tek omsyn til myra og restarealet. Vi anbefalar at traseen blir lagt på sørsida av myra. Da vil ein framleis ha moglegheit for å restaurera myra. Vi anbefalar vidare at det blir lagt inn føresegner som sikrar restaurering og

heving av vasspegelen til myra på lik line som istandsetting av midlertidige rigg- og anleggsområde.

### **Hålandsvatnet og friluftsjnteresser**

Prosjektet tek godt omsyn til naturmangfaldet og friluftsjverdiane ved Hålandsvatnet. Fylkesmannen har allereie sendt ein positiv innstilling til omdisponeringa til Miljødirektoratet. Dagens parkeringsplass ved Hålandsvatnet som ligg nær Kyrkjevegen og Kvernevikvegen blir erstatta med ein ny med større kapasitet. Opparbeidinga er ikkje sikra i rekkjefølgekrava, men det er lista opp som ein føresetnad i søknaden til Miljødirektoratet, for å tillate inngrep i det statleg sikra friluftsområde. Det same gjeld opparbeidinga til friluftsområde med ulike aktivitetar på parkeringsplassen som skal flyttast.

Fylkesmannen er klar over at friluftsområdet ikkje er satt av til eit stilleområde i kommuneplanen, men vil likevel oppfordre vegvesenet å støyskjerme det. Som det kjem fram av planforslaget og søknaden om omdisponering av areal innanfor statleg sikra friluftsområde legg vegvesenet opp til aktivitetar som innbyr til opphald, som sandvolleyball og benkar. I tillegg finn du den einaste sandstranda langs vatnet der. Fylkesmannen kjem derfor med eit **fagleg råd** om å støyskjerma området. For å unngå for høg støyskjerming har vi og eit **fagleg råd** om at området ikkje blir heva ytterlegare, slik massehandteringsstrategien kan legge opp til. I tillegg kjem vi med **fagleg råd** om å legg inn ei føresegn som sikrar opparbeiding av området med dei føreslegne funksjonane, og at sykkel- og bilparkeringsplassen blir sikra opparbeida innan rimeleg tid. Vidare legg vi til grunn at like mange p-plasser som i dag skal oppretthaldast under heile anleggsperioden.

I planbeskrivelsen punkt 5 er det lista opp ulike tema som den ytre miljøplanen skal vurdere og følgje opp. For tema *forurensing av jord og vann*, står det mellom anna at: *det må i plan for ytre miljø vurderes vannhåndtering frå rigg- og anleggsområde i anleggsfasen*. Då planen skal godkjennast av vegvesenet internt, fremmer vi eit **fagleg råd** om at det blir lagt inn i føresegnene at det i anleggsfasen skal blir ført tilsyn med avrenning til Hålandsvatnet. Om våren og sommaren er det særleg kritisk, fordi graving i jordmassar kan føre til økt partikkeltransport til vatnet og dermed økt fosforbelastning. Føresegnene bør sikra at ein utarbeidar detaljert plan for tilsyn, med rutinar for varsling av kommune og Fylkesmann ved for høge verdiar. Målingar må gjennomførast hyppig, opp mot annan kvar veke i alle tilløp til vatnet, og ekstraprøvar ved store nedbørsmengder. Prøvene skal som minimum analyserast for total fosfor og total nitrogen.

### **Infrastruktursone for forlenging av firefelt Kvernevik ring til E39**

Fylkesmannen stiller spørsmål til kvifor omsynssona er tatt med i planforslaget når heile veganlegget frå Sundekrossen er dimensjonert for nullvekst i personbiltrafikken. Fylkesmannen kan ikkje sjå at forslaget er i tråd med verken nullvekstmålet eller nasjonal jordvernpolitikkk, og av den grunn fremmar vi **fagleg råd** om å ta ut omsynssona frå reguleringsplanen.

### **Arealkrevjande løysing strekninga Kverntorget- E39**

Det er valt ei arealkrevjande løysning med sykkelveg med fortau på nordsida av Kvernevikvegen. Strekninga er ein viktig del av hovudnettet for sykkel. Sjølv om ein sikrar ein romsleg og oversikteleg situasjon for mjuke trafikantar, vil Fylkesmannen understreke at miljøet rundt framkomstårane også bidreg til auking av bruk og trivsel blant dei mjuke trafikantane. Det er viktig at dei gode intensjonane med bruk av vegetasjon og arkitektoniske element blir følgt opp ved realiseringa av prosjektet.

### **Massehandtering og omdisponering av landbruksjord**

Massebalansen i planen er god til å vere eit tiltak av denne storleiken. Ifølgje strategidokumentet for massedisponering vil ein for heile prosjektet få eit overskot på 155 000m<sup>3</sup>. Av desse er estimert overskot for matjord 27 000m<sup>3</sup>.



Høyringsutkast for Regionalplan for massehandtering på Jæren 2017-2040 seier i retningsline 3.1 at det skal leggast fram ein massedisponeringsplan ved tiltak som gir meir masse enn 10 000m<sup>3</sup>. Dette skal sikrast gjennom rekkjefølgekrava i reguleringsplanen, mens strategidokumentet for massedisponering gir ein indikasjon på kor man vurderer å deponera massane. Fylkesmannen er positiv til auka merksemd på overskotsmassar i vegprosjekta. I denne saka blir store delar av overskotsmassane foreslegne deponert innanfor planområdet. Det kan i utgangspunktet vere positivt og reguleringsplanen bør i størst mogleg grad avklare moglege deponiareal innanfor reguleringsområdet. Vegvesenet bør også vurdere slike grep i kommande planar for å sikre gode totalløysingar for overskotsmassane innanfor ein og same reguleringsplan. Vi viser vidare til første avsnitt i rekkjefølgjekrava kor det står:

*Før anleggsarbeidet kan starte skal det utarbeides en massedisponeringsplan som viser hvor og hvordan overskuddsmasser fra planområdet skal disponeres. Planen skal godkjennes av Randaberg kommune. Massedisponeringsplanen skal inneholde en kartoversikt over hvor overskudd av matjordlag fra lokaliteter med automatisk fredede kulturminner deponeres.*

Det er positivt med ein overordna massedisponeringsplan som vurderer kor det er mest formålstenleg å deponera massane, men dei endelege avklaringane må gjerast utifrå plan- og bygningslova og andre sektorlover.

#### ***Gode intensjonar, men lite forpliktande føresegner***

Føresegnene har og sikrar mange gode intensjonar, til dømes gjennom den ytre- miljøplan og rigg- og marksikringsplan. Planen gjer også greie for handtering og bruk av matjordressursar. Men det blir lagt opp til at mange avgjerder skal tas gjennom planer seinare i prosessen. I føresegnene kjem det heller ikkje fram kven som skal godkjenne dei aktuelle planane. Av den grunn er enkelte av føresegnene for lite forpliktande.

#### ***Gjenbruk av matjord***

Vi oppfattar føresegna som lite konkret når det gjeld massehandtering og sikring av gjenbruk av matjordressursar. Matjorda skal sikrast forsvarleg gjenbruk, men kva ligg i dette omgrepet? Fylkesmannen fremmer **fagleg råd** om å endre ordlyden slik at alle overskotsmassane av matjord blir brukt til jordbruksformål.

#### ***Rigg- og anleggsplan***

I Randaberg bygg vegplanen ned omlag 35 daa fulldyrka jord. I tillegg blir 50 daa påverka midlertidig under anleggsarbeidet. I Stavanger er talet noko lågare. Mellomlagring over tid påverkar areala, til dømes ved jordpakking. Føresegnene viser til at det skal utarbeidast ein marksikringsplan før oppstart av anleggsarbeida. Det går derimot ikkje fram korleis anleggsområda skal tilbakeførast. Fylkesmannen meiner at viktige forhold knytt til landbruk og tilbakeføring i størst mogleg grad skal sikrast i reguleringsplanen. Vi fremmer derfor **fagleg råd** om at det sikrast i føresegnene at riggområda blir tilbakeført med same landbruksmessige kvalitet som dei har i dag eller betre.

Vidare står det i § 9.2 om midlertidig anlegg- og riggområdet at man skal arbeide for maks skråningsutslag på 1:8. Dette er ikkje godt nok for landbruksmaskinar. Vi har derfor eit **fagleg råd** om at ordlyden blir endra til: «ikkje overstige 1:8».

#### ***Avkøyrslar direkte frå vegprosjektet til eigedomar***

FV409 blir planlagt til å vere avkøyrsløse, noko som gir behov for nye samleveggar langs traseen. Dimensjonering og utforming av veganlegget får konsekvensar for tilkomst til eigedomar som i dag har direkte tilkomst til FV 409. Planforslaget sikrar alternativ tilkomst for alle teigane utanom to fordi tilkomstvegen til desse ville blitt veldig lange og ført til mykje nedbygging av landbruksareal.

Fylkesmannen er positiv til at det blir prioritert løysingar som minimerer arealbruken i LNF-område, men i dette tilfellet bør eigedomane som ligg på ulike side av vegen førast over til annan eigar som har egedomen på same side. Vi viser til retningslinene til Regionalplan for transportkorridor vest, pkt. 5.3 kor det heiter: «*Det forutsettes gjennomført jordskifte i tilknytning til reguleringsplanarbeidet for "Ny diagonal"*». Fylkesmannen stiller spørsmål til kvifor vegvesenet ikkje svarar ut retningslina.

Med helsing

Knut Harald Dobbe  
plankoordinator

Ine Woldstad  
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Saksbehandlar: Ine Woldstad  
Saksbehandlar telefon: 51 56 87 98  
E-post: fmroiwo@fylkesmannen.no

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Stavanger kommune	Postboks 8001	4068	Stavanger
Statens vegvesen, Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN  
Regionalplanavdelingen

Randaberg kommune  
Postboks 40

4096 RANDABERG

24.11.2017

Deres ref.:

Saksbehandler: Johansen/Tjeldflaat  
Direkte innvalg: 51516865

Saksnr. 17/22724-5  
Løpenr. 85173/17  
Arkivnr. FR-RB RAN fv. 409

## UTTALELSE TIL REGULERINGSPLAN 2014003- TRANSPORTKORRIDOR VEST – RANDABERG KOMMUNE

Vi viser til ovennevnte sak som er sendt fylkeskommunen til uttalelse. Når det gjelder automatisk freda kulturminner, gjør vi oppmerksom på at kulturavdelingen gir innspill i eget brev.

### Overordna merknader

Planforslaget bygger på regionalplan for Transportkorridor Vest, og overordna grep er avklart i forutgående prosesser. Detaljplanarbeidet har likevel forholdt seg aktivt til viktige forutsetninger som er endret i etterkant, der 0-vekstmålet i personbiltrafikken og bussveien er sentrale elementer.

Fylkesrådmannen mener generelt at bestemmelsene i planen kan bli mer forpliktende. Konkret gjelder dette rekkefølgebestemmelser som sikrer tidlig opparbeidelse av grønnstruktur, tiltak for å ivareta massebalanse, samt avbøtende tiltak knyttet til tema som jordvern og støyskjerming.

### *Nytt jordvernmål*

Fylkesrådmannen vil i tillegg framheve Stortingets vedtak av nasjonalt jordvernmål, vedtatt i 2015. Vedtaket innebærer en innskjerping av tidligere mål, og en styrking av dette hensynet i arealplanleggingen. Fylkesutvalget har fulgt dette opp med vedtak om utarbeiding av en *regional* jordvernstrategi, og vedtak om at det skal innarbeides et konkret *jordvernmål* i planprogrammet for regionalplan Jæren. Ved avveininger mellom vegstandarder og verdier som utfordres av prosjektet, må jordvern hensyn tillegges større vekt enn tidligere.

### *Prioritering av trafikantgrupper og bussveiløsning*

Prosjektet har en tydelig prioriteringsrekkefølge mellom de ulike trafikantgruppene, der kollektivtrafikken er høyest prioritet, og personbiltrafikken lavest. Dette er også nødvendig for å kunne nå klimamålsettinger og å oppfylle forpliktelser inngått gjennom byvekstavtalen. Det er dermed logisk at 4-feltsløsningen avgrenses til buss veitraséene, og at det nord for Tananger ring kun er to felts veg. Trafikkanalysene som er gjort, viser også moderate trafikk tall på strekningen herfra og nordover, og underbygger valgt hoved

POSTADRESSE  
Postboks 130 Sentrum  
4001 Stavanger

BESØKSADRESSE  
Arkitekt Echoffsgt.1  
Stavanger

TELEFON  
51 51 66 00

ORGANISASJONSNR.  
971045698

BANKGIRO:  
3201.05.50520

E-POST: firmapost@rogfk.no

INTERNETT: www.rogfk.no

løsning.

Av denne grunn stilles det også spørsmålsteget ved behovet for hensynssone for mulig framtidig utvidelse med to ekstra kjørefelt. Begrensningene som ligger i dette vurderes som relevant i områder med regulerte byggeformål, men tilsvarende behov vurderes ikke å være godt begrunnet når det gjelder friluftsområdene og landbruksområdene lenger nord. For landbruket vil en slik hensynssone bety en økt usikkerhet omkring langsiktige driftsforhold, samtidig som sannsynligheten for at landbrukstiltak i form av bygg eller anlegg vil lokaliseres på en konfliktfylt måte, synes liten.

Det vises videre til retningslinjene i regionalplan for transportkorridor vest, der det fremgår *at bygging av gang- og sykkelvei på delstrekningen «Ny diagonal» er mulig dersom det i reguleringsplanprosessen er dokumentert tilstrekkelig behov for å oppnå de overordnede mål for gang- og sykkelbruken.* Fylkesrådmannen kan ikke se at en slik behovsvurdering og dokumentasjon fremgår av planbeskrivelsen. Denne type vurderinger er relevant når oppfyllelse av nullvekstmålet skal balanseres opp mot jordvern hensyn og vårt ansvar for å bidra til å begrense omdisponering av dyrkbar mark. Fylkesrådmannen understreker at det her er to viktige, men motstridende planhensyn, og at det dermed er viktig at beslutningsgrunnlaget er godt.

#### Attraktive sidearealer fremmer sykling og gange

Det er lagt opp til gode løsninger for myke trafikanter, særlig i de mest sentrale delene av planområdet. Fylkesrådmannen oppfordrer til at opparbeidelse av sidearealene langs traseen blir gitt høy prioritet. Aktuelle tiltak som beplanting og opparbeidelse av grønne lunger, plassering av benker med mulighet for hvile, skilting med informasjon om nærområdet, kunstinstallasjoner ol. kan øke opplevelsesverdien og fremme aktiv transport. Denne type plangrep vektlegges også i Nasjonal gåstrategi der målet er å gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger, og dermed få flere til å gå fremfor å benytte bilen

#### Støy

Områdene rundt Hålandsvatnet inngår i den regionale grønstrukturen, og mye av dette er sikra som friluftsområder gjennom statlig finansiering. Planen / planbeskrivelsen omtaler ikke støyproblematikk i forhold til friluftsområdene, men temaet er nevnt i konsekvensutredningen, der støysituasjonen beskrives som uendret fra dagens nivå. Det er ingen nærmere vurderinger av temaet, og det er ikke lagt inn skjermingstiltak mot friluftsområdene.

Temaet er tatt opp konkret fra fylkesrådmannens side i samarbeidsmøte med planaktørene, og det ble presisert at skjerming burde utredes, spesielt for strekninger med høy rekreasjonsverdi og høyt støynivå. Retningslinje T-1442 angir aktuelle støygrenser for ulike typer friluftsområder, og gir tydelige signaler om akseptabelt støynivå når nye støykilder skal vurderes i plansammenheng.

Vi savner en konkret vurdering av støyskjermingsbehov med utgangspunkt i støyretningslinjene, herunder konsekvenser av trafikkveksten som har skjedd over tid. På enkelte strekninger er endringene av dagens veganlegg så store at det må vurderes om tiltaket utløser skjermingstiltak etter retningslinjene. Vi savner også en vurdering av muligheten til å gjennomføre støyskjermingstiltak for friluftsområdene, herunder vurdering av landskapskonsekvenser og siktforhold for bebyggelsen, og avbøtende tiltak.

### Midlertidig anlegg- og riggområde #4 - Hålandsvatnet

Fylkesrådmannen setter spørsmålstegn ved bakgrunnen og behovet for at det tillates utfylling i dette området og mener at eventuelle inngrep i vannet og randsonen rundt må begrenses både i omfang og tid. Det anbefales primært at området tas ut av hensynssonen, eventuelt at ordlyden i bestemmelsen endres slik at det kommer klart frem at arealet i vannet og tilhørende kantsone i størst mulig grad skal være uberørt og tilbakeført til samme standard som før tiltakene ble påbegynt. Fylkesrådmannen mener også det er uheldig at det kan gå veldig lang tid før dette populære rekreasjonsområdet blir tilbakeført til dagens standard. Det bør vurderes om det kan legges føringer i bestemmelsene for at dette kan skje tidligere.

### Kombinert bebyggelse og anleggsformål, kontor/industri, K/I

I planforslaget åpnes det opp for at dette området kan *benyttes til kontor og/eller industri*. Fylkesrådmannen minner om føringene om lokalisering i regionalplan Jæren. Her regnes rene kontorbygg som arbeidsplassintensive virksomheter som skal lokaliseres sentralt i by- og tettstedssentre. Fylkesrådmannen forutsetter at bestemmelsene blir mer tydelig på at etablering av kontorarbeidsplasser i dette området skal begrenses, og kun etableres i tilfeller der det inngår som en nødvendig del av øvrig industrivirksomhet. Vi er klar over at området er (en mindre) del av en tilgrensende reguleringsplan, men mener oppdaterte føringer bør legges til grunn ved nyreguleringen.

### Massehåndtering

Rekkefølgebestemmelsene til planen følger langt på vei opp høringsutkastet til regionalplan for massehåndtering når det gjelder retningslinjer om utarbeiding av massedisponeringsplan. Strategiplan indikerer hvor massene kan brukes, noe som gir viktige signaler for den videre oppfølgingen, men den konkrete og formelle avklaringen må gjøres i oppfølgende prosesser etter pbl og ev. sektorlovverk. Planen tar med dette aktivt tak i en viktig problemstilling, men lander ikke helt de nødvendige arealbruksavklaringene. Fylkesrådmannen vil likevel gi ros for arbeidet med dette temaet.

### Nyere tids kulturminner

Forholdet til kanal og mur fra tidl. el.verk i kommunegrensa ved Kvernevika/Hålandsvatnet er vurdert i uttalelse til plan 2535 – reguleringsplan for Fv. 409, Kvernevikveien, transportkorridor vest, i Stavanger kommune. Det er positivt at man har funnet en løsning der kanalen og muren blir bevart og regulert til Hensynsone bevaring av kulturmiljø i planen, men noe uheldig at tiltaket kommer så tett på kanal og mur.

Gårdstunet på gnr. 62, bnr. 16 kalles Kvekergården. Den består av flere SEFRAK-registrerte bygninger, tre stk. evaluert i verneklasse B og to i verneklasse C. I tillegg til at det helhetlige gårdstunet og bebyggelsen er verneverdig i seg selv, forsterkes verneverdien av den sosiale/religiøse historien som knyttes til gården. Randaberg holder på å utarbeide en egen kulturminneplan for kommunen, der Kvekergården naturlig vil inngå som verneverdig objekt/kulturmiljø.

I planforslaget legges det nye veganlegget ved krysset Kverneviksveien/Kyrkjeveien til fv. 480 Randabergveien relativt tett på Kvekergården, og medfører bl.a. terrengskjæringer, fyllinger og omlegging av adkomstvei. Det vurderes som uheldig at veganlegget kommer tettere på Kvekergården og at bl.a. dagens allé forsvinner. Fjellskjæringer og nye fyllinger vil videre fremstå som dominerende og ha barrierevirkning i landskapet. Det må tas nødvendig hensyn til det verneverdige kulturmiljøet på Kvekergården, og det må vurderes avbøtende tiltak for å minimere de uheldige visuelle konsekvensene for Kvekergården som kulturminne/kulturmiljø. Skjæringer og tiltak må gjennomføres med høy estetisk kvalitet, og

det bør bl.a. plantes ny allé til erstatning for den som forsvinner.

Videre må det tas hensyn til eksisterende steingarder slik at disse ivaretas så langt som mulig. Det bør vurderes flytting og gjenoppbygging der de kommer i konflikt med det nye veganlegget.

Med hilsen

Lars Olav Tjeldflaat  
rådgiver

Ingvild Vikse Johansen  
rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

Kopi:  
Fylkesmannen i Rogaland  
Statens vegvesen, Region vest

**Fra:** Goa, Monrad [Monrad.Goa@moelven.no]

**Til:** Eirik Sand [/O?LLES/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Eirik Sand]

**Kopi:** svein.male@vegvesen.no [svein.male@vegvesen.no]

**Sendt:** 29.09.2017 09:20:16

**Emne:** Transportkorridor Vest

**Vedlegg:** image001.png

Hei

Har noen innspill til planer for transportkorridor vest som kommer over min eiendom. Kverneviksveien 135 gnr 60 bnr 15 og 23.

Ny gangsti ned til hålandsvannet som er kommet på tegning som ligger mot grense til Audun Goa. Det kan ikke være nødvendig med en ekstra adkomst til vannet her så den må tas bort.

Rensepark for overvann: Om dette er nødvendig må dette anlegges som et lukket anlegg og ikke åpent med alt det fører med seg med gjengroing, ugress og innsekter

Det må anlegges en undergang eller bro for gående/syklende hos meg i enden av tilkomstvei til eiendommen slik at det er mulig å krysse veien for å komme til buss etc i Endrestø.

Sender denne mailen nå i frykt for ikke å bli hørt før det blir for sent. I de 2,5 årene som har gått siden vi første gang fikk melding om planene så har det vært lite og ingen informasjon til berørte grunneiere, vi har selv måttet søke info i aviser og i kommunens møtereferat som ligger på nett.

Med vennlig hilsen

**Monrad Goa**

Prosjektleder

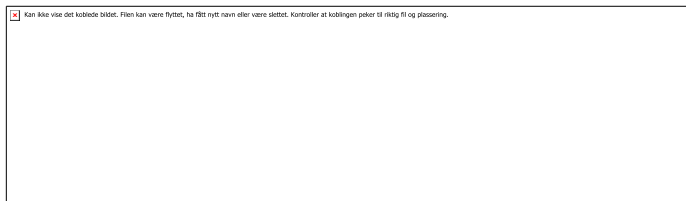
**Moelven Modus AS**

Timoteivn. 22, 4017 Stavanger

Telefon: +4791316587

E-post: Monrad.Goa@moelven.no

[moelven.no](http://moelven.no)



Randaberg kommune  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg

13.11.2017

**Merknad til planforslag Transportkorridor vest. Planid: 2014003**

Som grunneier for Kverneviksveien 135/139 gnr 60 bnr 15 og 23 har eg følgende merknader.

Eksisterende jordbruksundergang må beholdes, forlenges og utvides slik at den kan brukes for gående og syklende, (i dag kan en ikke gå helt oppreist i undergangen). Den må på begge sider av veien kobles sammen med henholdsvis vår adkomstvei og gang/sykelsti på nordsiden av veien. Dette er nødvendig slik at vi kan krysse vei for og blant annet få tilkomst til offentlig transport fra Endrestø.

Adkomstvei til Hålandsvannet med tilhørende friareal langs grense mot Bjørn Audun Goa Gnr 60 bnr 25 må fjernes fra planen.

Dersom det er nødvendig med rensepark på min eiendom må denne være lukket. En åpen rensepark vil ta for stor del av jordbruksjord og det vil være vanskelig å høste nært nok til å hindre større gjengroing av areal.

Det må legges til rette for en snuplass for søppelbil, post, brøyting etc hos meg, gjerne ved å asfaltere deler av gårdsrom. Snuplassen må være avgrenset med kantstein eller lignende for å hindre at det ikke kjøres på plen etc.

Adkomstvei må forbli offentlig og driftes, vedlikeholdes av offentlig instans og må dessuten være så bred at en kan passere møtende trafikk.

Matjord, overskuddsmasse ønskes beholdt på eiendommen og planeres på anvist, avtalt sted.

Bruk av midlertidig anleggsområde må det godtgjøres for.

Dersom det må tas trær på min eiendom må disse kappes ned, kvistes og fraktet til anvist sted.

Støyskjerming må utføres ihht normer for bolig og uteområder for begge boliger

Det anmodes om mulighet å skille ut Kverneviksveien 135 som egen eiendom. Min eiendom er på det nærmeste blitt halvert som følge av veiutvidelser og tursti de seneste 35 år.

Med vennlig hilsen

Monrad Goa



**Fra:** Kjell-Ove Todnem [kjell\_ove\_todnem@hotmail.com]

**Til:** Post Randaberg [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=bcfac81295ff46249f2cedcde79c674a-Post Randab]

**Kopi:**

**Sendt:** 31.10.2017 20:23:45

**Emne:** Merknad til planforslag "Detaljregulering for fv. 409 transportkorridor vest", planid 2014003

**Vedlegg:** 2017-10-24 - TKV - TransportKorridor Vest.pdf; 2017-10-16 - Vann og avløp ved Goaveien46.pdf

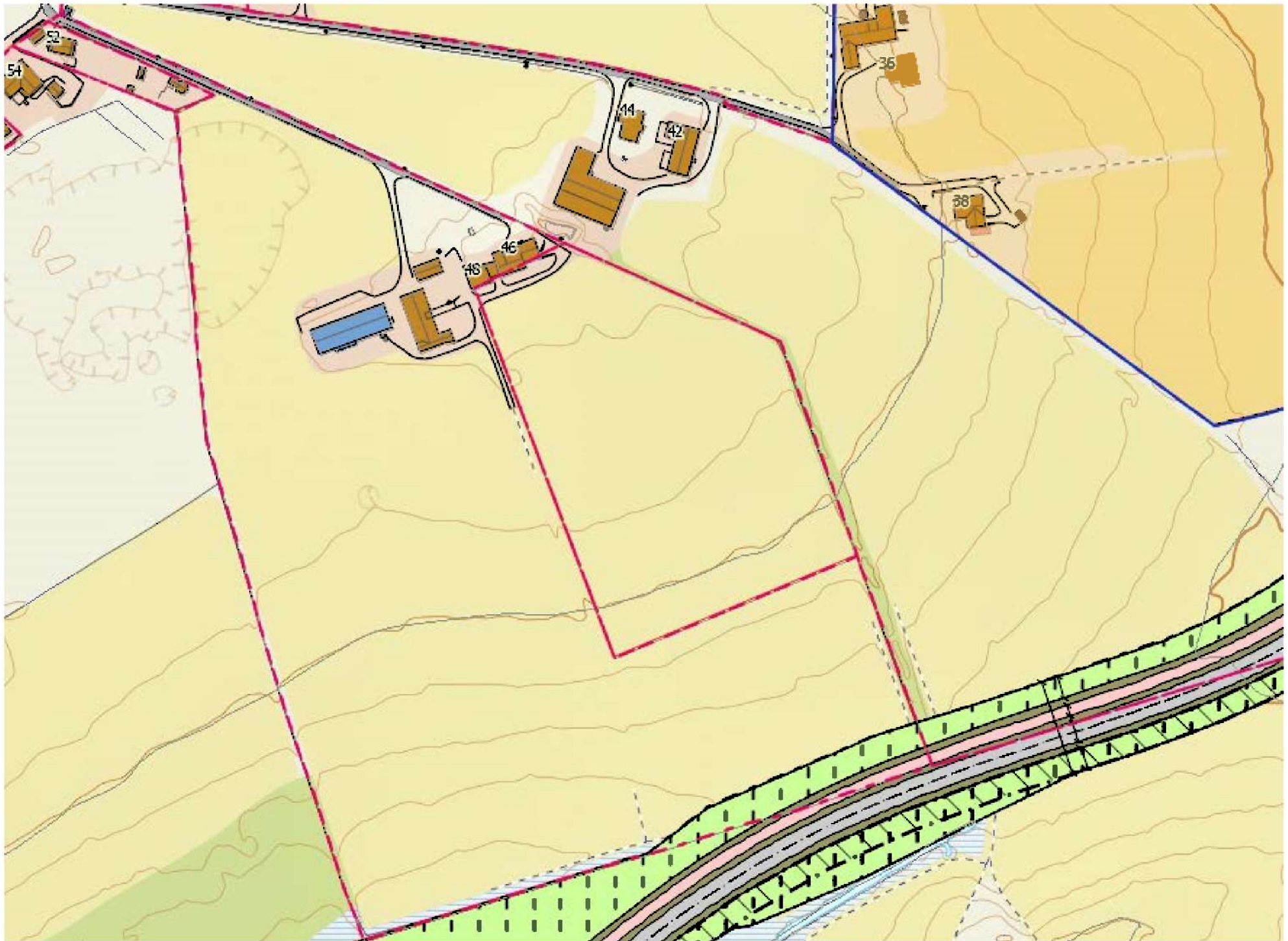
Hei

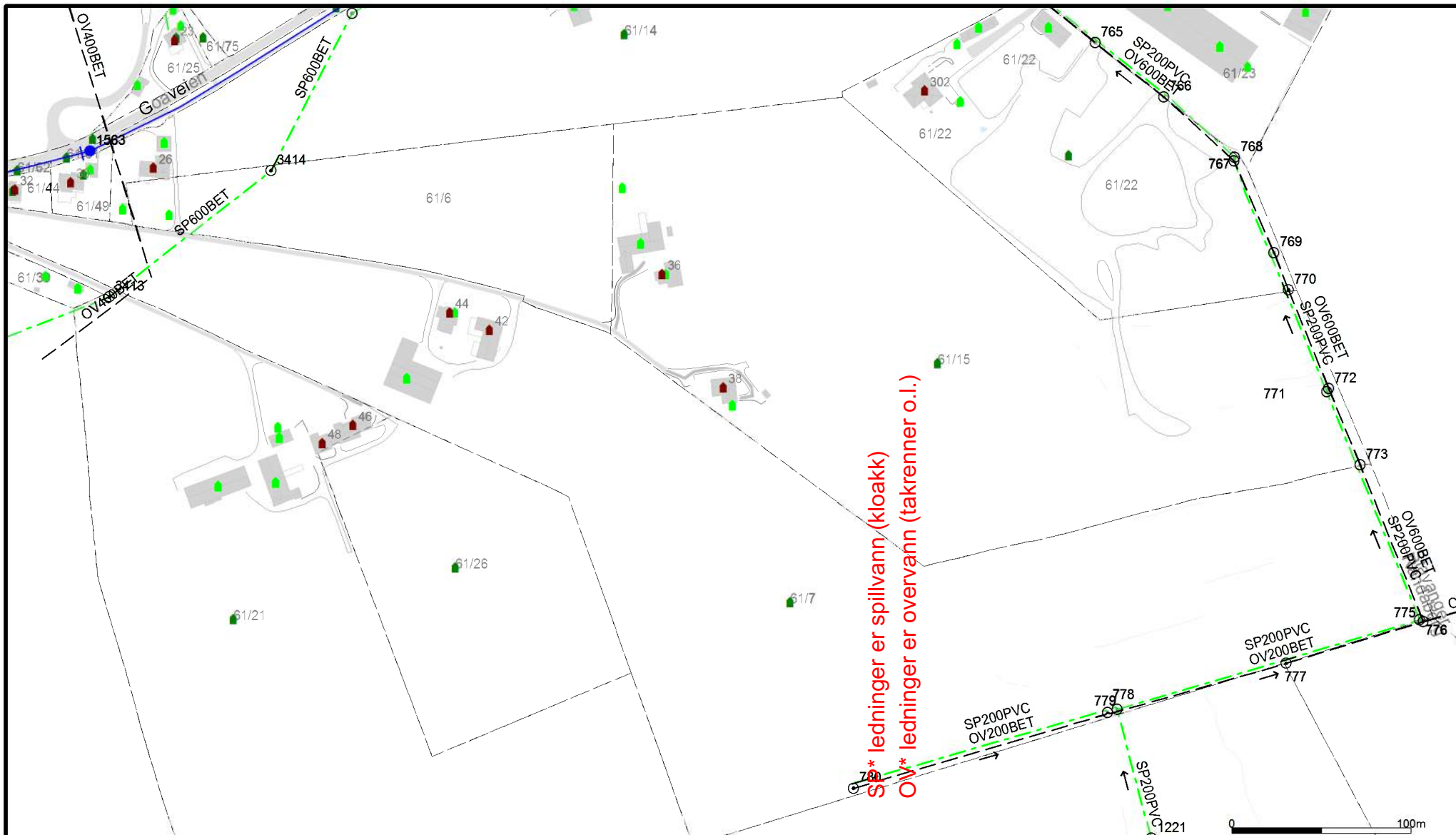
I brev fra Randaberg kommune av 9. oktober med arkivsaknr. 14/440-104, gis det anledning til å komme med merknader til planforslag 2014003. Jeg er eier av gnr/bnr 61/21, som vil bli berørt av dette tiltaket.

Som vedlagte vedlagte kart "2017-10-24 - TKV - TransportKorridor Vest.pdf" viser, vil den nye veien komme inn på min eiendom i sør-østre hjørne og fortsette videre mot øst. Omtrent 100 m. lenger øst vil veien treffe kommunale ledninger for spillvann og overvann som ser ut til å havne mellom vei og gangsti (se vedlagte kart "2017-10-16 - Vann og avløp ved Goaveien46.pdf"). Etter det jeg kjenner til ledes også overflødig vann fra septiktank/sandfilter og overvann/drensvann fra min eiendom inn i en ledning som går fra nevnte hjørne av eiendommen og i retning av de nevnte kommunale ledningene. Jeg ber derfor om at de kommunale ledningene blir forlenget til min eiendom for å unngå problemer med dagens ledningsnett og muliggjøre framtidig tilkobling til kommunalt ledningsnett fra eiendom 61/21.

Ber om bekreftelse på mottak av denne mailen.

Mvh Kjell-Ove Todnem





- Vannledning
- Spillvann
- Drensledning
- Avlop felles

Beliggenhet og høyder må oppfattes som orienterende.  
 Koordinatsystem: UTM(EUREF89) - SONE 32 (EPSG:25832)  
 Høydesystem: NN2000 (EPSG:5941)



Randaberg Kommune  
 Avdeling Tekniskdrift



Dato: 2017.10.16  
 Sign: ÅE

Målestokk  
 1:3000

**Fra:** Ole A Thorsen [thorsena@online.no]

**Til:** Post Randaberg [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=bcfac81295ff46249f2cedcde79c674a-Post Randab]; Eirik Sand [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=6e67bc9f69b145d7a77e8024136a0630-Eirik Sand]

**Kopi:** Ole A Thorsen [thorsena@online.no]

**Sendt:** 08.11.2017 13:31:37

**Emne:** Re: Høring av detaljregulering for fv. 409 transportkorridor vest, planid: 2014003

**Vedlegg:** Skolevei\_Endrestø\_Goa.png; Skoleveg 2450-3100.png; Skoleveg fra Varheiskjæringen.png; Manglende Autovern på skoleveg.png; Fartsgrense 1800-2400.png; Utsikt Varheistien.png

Hei,

Viser til mottatt dokumentasjon og informasjon mottatt på åpen kontordag 30 Oktober.

Jeg har følgende kommentarer til planene.

- ? **Trygg Skolevei mellom Varheiskjæringen og Goa Skole.**
  - Fra linje 2450 (ved Varheiskjæringen) til linje 3100 bør det være autovern som skiller bilveg fra Sykkel/gang sti. Det er mange biler som har kommet inn på gangstien i denne svingen, spesielt når det er glatt på vegen. Det er stor fare for skolebarn som benytter vegen i dag, og jeg kan ikke se at det blir noe sikrere med presenterte planer.
  - Autovern som hindrer at personbiler kommer inn på sykkelstien ved eventuelt glatt føre, bør settes opp mellom linje 2450 og 3100.
  
- ? **Overholdelse av 60km fartsgrense**
  - Det er i dag mange store kjøretøy som ikke overholder fartsgrensen på 60km, (blant annet fra Bring & Bluewater) fra linje 1600 til 3500. Det gjelder i begge retninger.
  - Det bør planlegges fotoboks i begge retninger slik at farten på 60km blir overholdt på strekningen, spesielt mellom linje 1800 og 2400 da faren for høy fart ikke blir mindre med ny veg.
  
- ? **Utsikt til Hålandsvannet**
  - Utforming av støyskjerm ved Varheistien må ta hensyn til nåværende utsikt til Hålandsvannet.
  - Alle hus langs Varheistien må få opprettholde utsikten til Hålandsvannet fra hovedetasjen i husene. Dette kan løses med en glassløsning på topp av støyskjerm.

Mvh

Ole A Thorsen  
Varheistien 10

On 11/10/17 13:40, "Randaberg kommune" <post@randaberg.kommune.no> wrote:

VÅR REFERANSE: Saksnr: 14/440-104 Løpenr: 15730/17 Saksbehandler: EirikSand Deres ref.:



Kvernevikveien

Varheiveien

Varheisingen

Leidangveien

smannsveien

rheiskjæringen

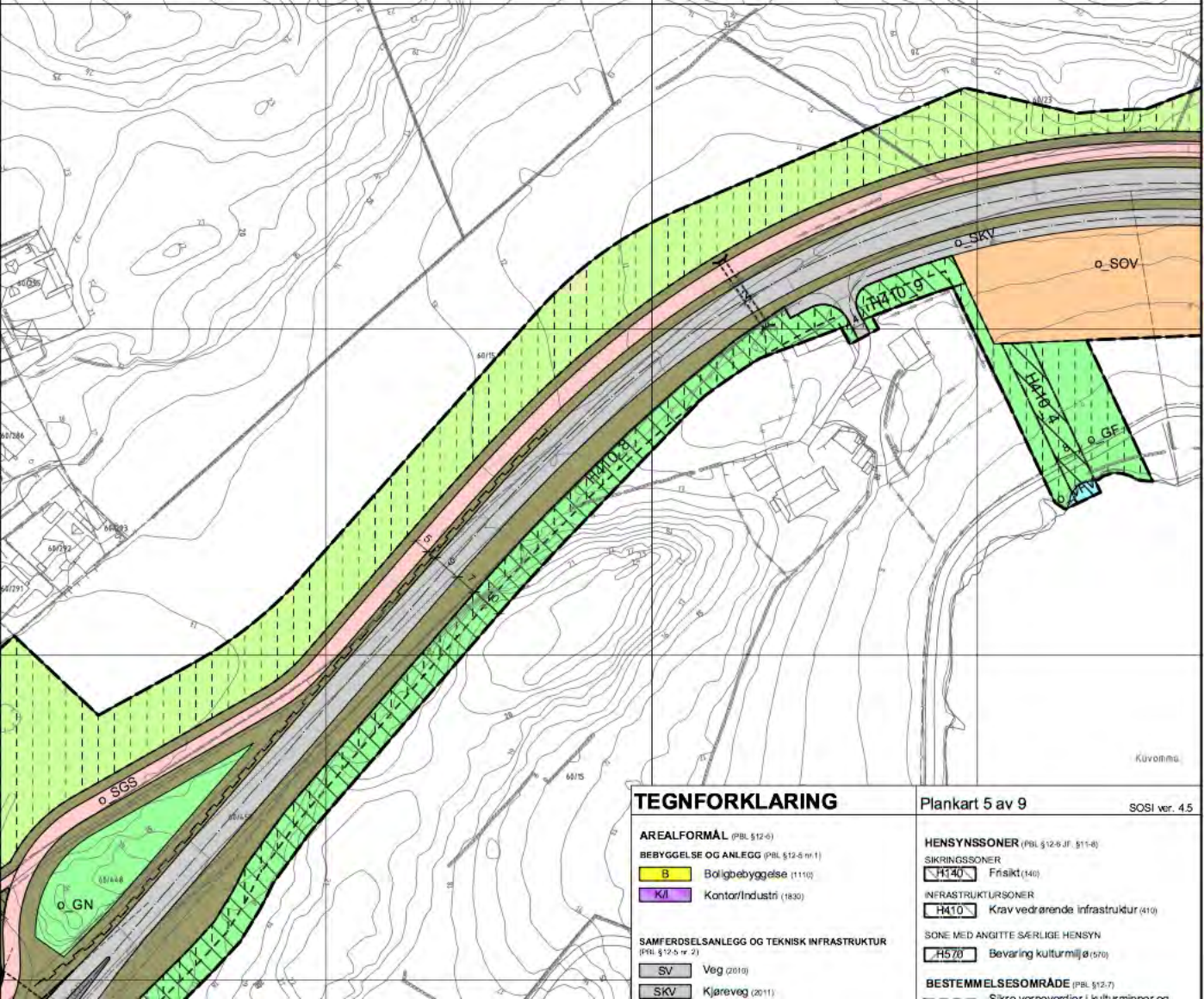
ipreidveien

Varheihagen

Kvernevikveien

Varheistien





## TEGNFORKLARING

Plankart 5 av 9

SOSI ver. 4.5

### AREALFORMÅL (PBL §12-6)

#### BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL §12-6 nr 1)

- B Boligbebyggelse (1110)
- K/I Kontor/Industri (1830)

#### SAMFERDSLSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- SV Veg (2010)
- SKV Kjøreveg (2011)

### HENSYNSSONER (PBL §12-6 JF. §11-8)

#### SIKRINGSSONER

- H410 Frisikt (140)

#### INFRASTRUKTURSONER

- H410 Krav vedrørende infrastruktur (410)

#### SONE MED ANGITTE SÆRLIGE HENSYN

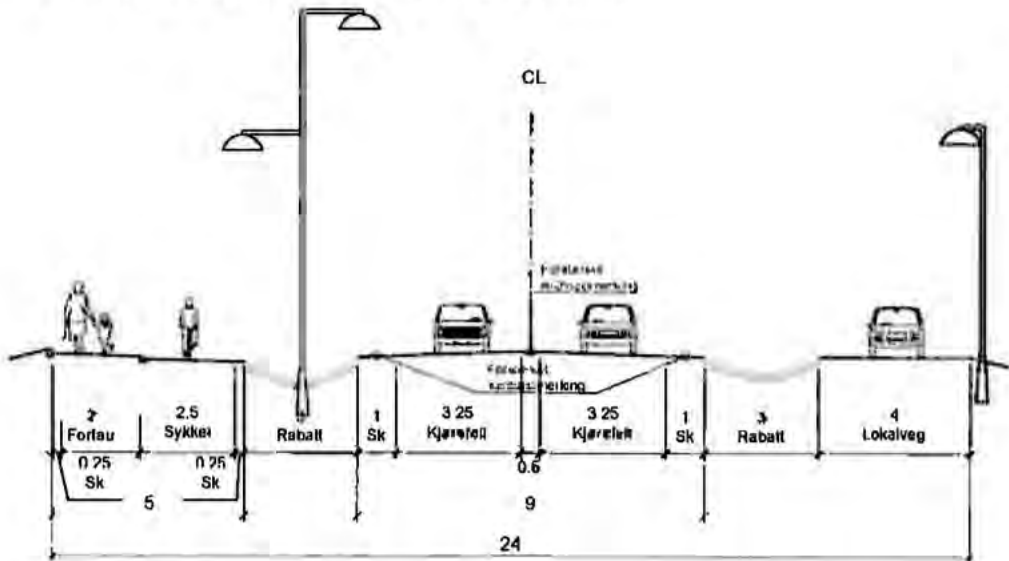
- H570 Bevaring kulturmiljø (570)

### BESTEMMELSESMÅLE (PBL §12-7)

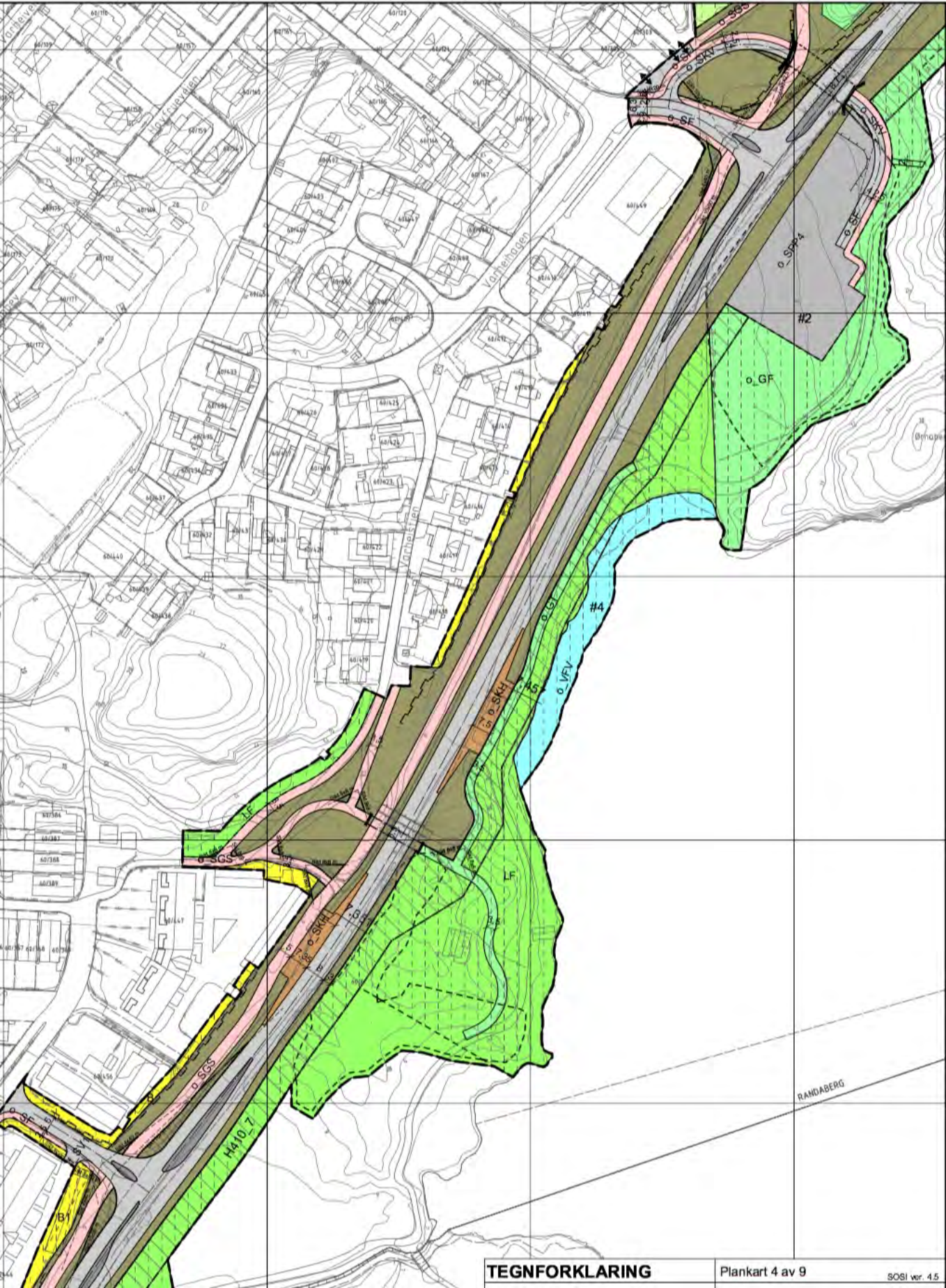
Sikre vannoverføring i utstrømning og

Kuvorms

Normalprofil på fri vegstrekning mellom profil 2650 (øst for Varheiskjæringen) og Kyrkjeveien









**Fra:** Anita Privat [anita.haaversen@lyse.net]

**Til:** postmottak.kbu@stavanger.kommune.no [postmottak.kbu@stavanger.kommune.no]

**Kopi:** svein.male@vegvesen.no [svein.male@vegvesen.no]; Eirik Sand [/O?LLES/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=Eirik Sand]

**Sendt:** 10.11.2017 21:55:13

**Emne:** TKV vedr. Gnr/Bnr 60/353

**Vedlegg:**

Hei,

Vi har nå vært på informasjonsmøte ved Sunde skole – for et fantastisk prosjekt, dette blir bra!!

Så møtte vi opp ved Randaberg kommune den 30.10.17 for å spørre hva dette faktisk vil bety for vår eiendom? Vi fikk lite svar på det vi lurte på. Vi ble fortalt at det skal komme støyskjerm helt i tomtegrensen, dette betyr at vi får et høyt gjerde i hagen i stedet for en vegg av Rhododendron busker som vi har i dag. Vi har selv beplantet da kommunen ikke ønsket å gjøre noe med den eksisterende jordvollen for flere år siden. Kommunen høynet jordvollen med torvsekker etter mye klage!! Vi har et gjerde langs hele tomtegrensen med en liten bod og et lite område med overbygd tak for grilling. Det ville ikke være mulig å beholde disse plantene, samt at dere også trenger arbeidsområde på tomta vår, dette vil si at kanskje faste installasjoner og terrasse må rives.

Det som bekymrer oss aller mest er at huset ligger i støysone rød. Jeg har vært i dialog med både kommunen og Statens vegvesen gjennom flere år pga støy, men måtte bare på et tidspunkt bestemme meg for å ikke la støyen ta overhånd, den er nemlig til å bli gal av. Med rød strek gjennom hele byggefeltet siden 2014 (det første infoskrivet vi fikk) kan en trykt si at huset ikke har vært noe å legge ut for salg.

Vi fikk ikke svar på møte hvilke tiltak som eventuelt vil være aktuelle for vår eiendom. Dette vil først bli avklart under byggeplanfasen (om 3-4 år), det er jo helt vanvittig. Jeg lurer virkelig på hvilke tiltak som kan gjøres for husets 2. etg, hvor vi allerede selv har etterisolert, lagt dobbel gips, lagt heldekningstepper med ull (da dette skulle være ekstra støydempende) og skiftet til støyisolerende ventiler. Dette har vært til stor hjelp når vinduene er igjen vel og merke, men det er ikke mulig å sove her med vinduer åpne. Vi har mye støy inne i huset selv på vinteren med dører og vinduer igjen slik det er i dag. Hun på møte mente også at noen i noen tilfeller fikk inn glaserte terrasser dekket som en «stillesone» i hage, men her får en jo ikke luft og sol?

Vi lurer på om det er mulig å vurdere innløsning av eiendommen da vi ikke kan se at støytiltak vil kunne hjelpe til et bedre bomiljø? Dette hadde også ført til bedre plass for blokkas garasjer, gjesteparkering og større grøntområde for de andre beboerne.

Med vennlig hilsen

Anita Håversen

Kvernbekkveien 26  
4073 RANDABERG  
Mobil: 908 99 258

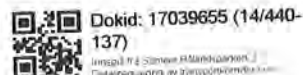
Fra Sameie Hålandsparken 2

Randaberg, 20.11.2017

v/ Kjell Erik Bergjord

Kvernbekkvn 8

4073 Randaberg



Til Randaberg kommune,

Plan og forvaltning

### **Merknader til detaljregulering av Transportplan Vest**

Sameiet i Hålandsparken 2 viser til tidligere innsendte kommentarer av 05.08.2014. Disse legger vi for øvrig ved i denne uttalelsen.

Vi er takknemlige for at 4-felts vei nå synes å være tilbaketrukket!

I tilknytning til det nye forslaget til detaljregulering, PLANID 2014003, vil vi kort komme med følgende merknader:

#### **1: Støyskjerming**

Vi merker at det er et økende behov. Spesielt jo høyere opp i etasjene en kommer. Samtlige leiligheter har sine soverom vendt ut mot fv 409, og vi har i lang tid merket den økende trafikkstøyen. I tillegg merkes det en øket støv og skittmengde på vinduer og fasade. Vi tør derfor be om at det blir en skikkelig og effektiv støyskjerming. Støynivået øker jo høyere opp i etasjene en kommer. Derfor vil vi foreslå at det bygges glassskjerming på de åpne svalgangene i 2. og 3. etasje. Disse svalgangene er inngangene til de enkelte leilighetene. En slik glassskjerming vil være svært effektiv, er enkel å montere byggteknisk, og det vil ikke gå ut over sikkerhetsmessige hensyn.

#### **2: Parkeringsplassen ved Hålandvatnet.**

Vi registrerer at denne parkeringsplassen skal slås sammen med den andre parkeringsplassen som ligger nærmere Kyrkjevn./ Kvernevikvn. Derved bare en parkeringsplass i dette området.

Allerede i dag synes parkeringskapasiteten for disse to parkeringsplassene å være for liten. Det merker vi som bor i de tilstøtende områder. Vi mener derfor at parkeringskapasiteten må økes betraktelig. På fine utfartsdager kommer dette ettertrykkelig til syne. Den fremlagte parkeringsplassen må derfor bli adskillig større.

Med disse to merknader håper vi våre to innspill blir tatt til følge i den videre behandling.

Vennlig hilsen

For Sameiet Hålandsparken 2

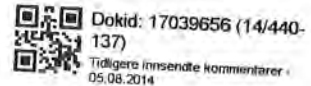


Kjell Erik Bergjord

Leder

Randaberg, 05.08.2014

S/E Hålandsparken 2  
Kvernbekkveien 8  
4070 Randaberg



Det vises til Fv. 409 Transportkorridor vest sitt planprogram, datert 22.05.2014, og til delstrekning nr. 6. som grenser til boligfeltene Endrestø /Viste Hageby i Randaberg kommune.

Styret i S/E Hålandsparken 2, har følgende merknader til planprogrammet:

**Merknad:** Styret i SE Hålandsparken 2 påpeker at høringsfristen 07.08.2014 er et svært ugunstig tidspunkt da dette er like etter fellesferien og mange fremdeles er under ferieavvikling i perioden.

#### **Konsekvenser i fht miljø og bebyggelse:**

Boligområdet har allerede merket økt trafikk etter at Byhaugtunnelen ble stengt i sommer og store deler av trafikken ble omdirigert via Kvernevikveien. Det vurderes at den planlagte transportkorridoren i Kvernevikveien, vil øke både trafikkstøy og miljøutslipp (svevestøv og miljøgasser) i området ytterligere.

Mellom sameierblokkene ligger det også enkelte kommunale boliger. Disse ligger tett opp til Kvernevikveien. Det vurderes at det trolig er disse beboere som mest av alle vil merke den økte trafikkstøyen ved utbygging av transportkorridoren.

Til tross for planlagte støyskjermingstiltak, vurderes det at støyskjermingen vil ha best effekt for vanlige hus og for de laveste etasjene i de to lavblokkene i området. Til eksempel er støynivået i 3 og 4 etasje i Sameiet Hålandsbakken 2, mer utsatt for støy enn underetasjene. Den planlagte transportkorridoren vurderes derfor å ville forsterke støynivået til beboerne i de øverste etasjene ytterligere.

#### **Konsekvenser for barn og unge:**

Goa skole har mange elever som bor i Endrestø og Viste Hageby. En stor andel av elevene sykler til og fra skolen via sykkelstien som ligger langs nåværende veitrasé. I planprogrammet er det ikke tegnet inn egen støyskjerm mellom sykkelsti og 2 felts veien. For å forebygge ulykker vurderes det som hensiktsmessig å også bygge en støyskjerm mellom sykkelsti og 2 felts trasén.

-Begge lavblokkene i Endrestø har lekeplasser som grenser til transportkorridoren.

### **Fordeler:**

Styret i sameiet ser også fordeler med 2-feltstrasén, både i fht bedre sykkel og gangsti, bedre støyskjermingstiltak for de fleste beboerne i området, samt bedre/sikrere inn og avkjørsler til boligfeltene. En oppgradert to-feltsvei vil også øke trafikkflyten på det bestemte strekket. Vi har også i perioden som Byhaugtunellen har vært steng erfart at veistrekket har tålt den økte trafikken, men at støynivået har økt betydelig

### **Bekymring:**

Styret i SE Hålandsbakken 2, har nylig blitt kjent med at Randaberg Kommune har foreslått en konsekvensutredning av en 4 felts vei for hele delstrekning 6. Vi viser også til Saksprotokoll fra møte i formannskapet - Sak: 26/11 – datert 10.05.2011 - hvor formannskapet går inn for i sin tilråding fire felts vei på delstrekning 6 mellom Kverntorget og E39. Den sistnevnte opplysningen er ikke kjent hos noen som styret i SE Hålandsparken 2 har vært i kontakt med og vi reagerer på hvor mangelfull informasjonen om den vedtatte tilrådingen i 2011 har vært til de som eventuelt ville vært berørt av dette. Tilrådingen i 2011 og forslaget om konsekvensutredning om fire felts vei på delstrekning 6 er til bekymring for Sameiet og beboerne.

Sameiet forholder seg i denne omgang til at det er en 2 felts-trasé som er planlagt for delstrekning 6, og at det er dette forslaget som er ute til høring. Styret vil likevel påpeke at Randaberg kommune sitt ønske om en evt 4 felts vei/motorvei forbi Endrestø og Viste Hageby *ubetinget* vil gi ytterligere store negative konsekvenser for bebyggelse, beboere og naturen i området. Det vises her til barn og unges oppvekstvilkår, ytterligere trafikkstøy, miljøutslipp, og ikke minst bebyggelse som må rives/eiendommer som ville blitt innskrenket/falle i verdi, samt negative konsekvenser for friluftsområdet Hålandsvannet m.m.

Med vennlig hilsen

Styret i SE Hålandsparken 2

Kopi: Randaberg Kommune V/ Arealplanlegger Eirik Sand



Bjørn Audun Goa  
Kvernevikveien 143  
4073 Randaberg

Randaberg kommune  
Postboks 40  
4096 Randaberg

Goa, 22.11.17

**Vedr: Transportkorridor vest. Planid: 2014003**

**Høringsnotat fra Bjørn Audun Goa, G/Br.nr.60/ 25**

Adkomstvei til tursti ved Hålandsvatnet og tilliggende friareal i grensen mellom G/Br.nr. 60/25 og G/Br.nr.60/23 må tas bort fra reguleringsplan. Da den er helt unødvendig.

Sandfanger/rensedam på G/Br.nr. 60/23 må tas bort fra reguleringsplan. Er dette umulig kreves at denne blir lukket.

Randaberg kommune skal eie lokalvei og drive nødvending vedlikehold, samt brøyting. Ved eventuell framtidig overføring av eierforhold / vedlikehold e.t.c. til annen myndighet, må dette godkjennes av brukere.

Vil ha tillatelse til å sette opp carport mellom bolighus og lokal vei

Vil ha undergang for å ha adkomst til sykkel-/gangsti, event.i samarbeid med undergang for naboeiendom.

Ønsker at kurven for ny vei rettes noe ut og flyttes noe bort fra min eiendom.

Hvordan avgjøres godtgjørelse for avgitt grunn og erstatning for busker / trær?

Hvordan vil støyskjerming av min bolig/eiendom bli utført? Rød sone.

Hvordan sikres vei kryss, der sykkel og adkomstvei møtes? Rett sør for 62/62.

Det må legges til rette for passering av møtende trafikk på adkomstvei. Eks. søppel bil.

m.v.h.

Bjørn Audun Goa

Arvid Goa  
Kyrkjeveien 45  
4073 Randaberg

Randaberg kommune  
Postboks 40  
4096 Randaberg

Goa, 24.11.17

**Vedr: Transportkorridor vest. Planid: 2014003**

**Høringsnotat fra Arvid Goa. G./Br. Nr. 60/4-19**

Ønsker landbruksundergang til den del av eiendommen som ligger sør/sør-vest for Trsp.korridor vest.

Ved anlegg av ny vei, må gammel skråning som aldri ble ryddet/sikret ved forrige utvidelse av veien, få en ordentlig avslutning og sikring av «rottent» fjell mot ras ned på sykkel/gangvei.

Ønsker at det anlegges rørgater under ny vei, på nærmere avtalte steder, som mulig gjennomføring av dreneringsgrøfter fra min eiendom nord og øst for Trsp. korridor vest til Hålandsvatnet. Dette for å kunne ta imot forventet økende, framtidig nedbør.

Randaberg kommune skal eie lokalvei og drive nødvendig vedlikehold, som brøyting, reparasjon av asfalt, holde stikkrenner åpne e.t.c. Ved eventuell framtidig overføring av eierforhold / vedlikehold e.t.c. til annen myndighet, skal dette godkjennes av brukere.

Vil **ikke** motsette seg at kurven i veien rettes ut. Ref. bemerkning fra Bjørn Audun Goa.

Spørsmål: Hvordan vil trase framtidig utvidelse til 4 felt bli liggende?

Spørsmål: Hvor vil overskuddsmasse fra min eiendom bli plassert og planert

Støtter nytt forslag til trase, utarbeidet av Harald Erland, innsendt samlet og undertegnet av flere grunneiere.

mv.h.

Arvid Goa

**Fra:** Leif Holta [lh@holta-haaland.no]

**Til:** Post Randaberg [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=bcfac81295ff46249f2cedcde79c674a-Post Randab]

**Kopi:** Gunnar Uglem [Gunnar.Uglem@holta-haaland.no]; Karleif Holta [Karleif.Holta@holta-haaland.no]; Eirik Sand [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=6e67bc9f69b145d7a77e8024136a0630-Eirik Sand]

**Sendt:** 24.11.2017 12:28:16

**Emne:** VS: Høring

**Vedlegg:**

Randaberg Kommune att.

Vi viser til informasjonsskriv fra kommunen den 9. oktober i år vedrørende «Høring av detaljregulering for fv. 409 transportkorridor vest, planid: 2014003» med høringsfrist 24.11.2017.

Vi eier eiendommen Randabergveien 300 B, gnr 61, bnr 85. Av plankart 8 av 9 framgår at nåværende forslag til ny vei med sykkelsti berører vår eiendom i nord-østre hjørne. Forslaget innebærer at det går med et større antall parkeringsplasser som vi har sterkt behov for. Videre vil det vanskeliggjøre passering med vogntog som flere ganger i uken kommer med vareforsendelser til vårt lager, disse må og passere rundt bygget, da disse ikke har mulig for å snu på vestsiden av bygget.

Bygging av nåværende kryss og sykkelsti har allerede gått ut over parkeringsplasser vi hadde, og vi vil nødig miste flere.

Etter å ha studert forslaget, er det vår oppfatning at det er mulig å etterkomme vårt ønske med små endringer på det foreliggende forslaget. Dersom man lar sykkelstien gå rett fram til den møter nåværende sykkelsti, uten å bøye av mot vest, vil dette bidra sterkt. Kombineres dette med å starte nedtrappingen mot kryssende sykkelsti tidligere og om nødvendig med «tak» over siste del, bør dette gi en tilfredsstillende løsning.

Med denne løsningen, slik vi ser det, vil man kunne unngå å berøre vår eiendom uten at det forringer løsningen rent trafikalt. Resultatet blir at vi vil kunne beholde våre sårt tiltrengte parkeringsplasser.

Vi ber om at våre kommentarer hensyntas i det videre planarbeidet.

Kontakt oss gjerne for befaring eller samtale i sakens anledning.

Med hilsen Randabergporten AS

Leif Holta  
Mobiltlf. 90611122



**Fra:** Kim Stian Kolnes [kimstian@lyse.net]

**Til:** Post Randaberg [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=bcfac81295ff46249f2cedcde79c674a-Post Randab]

**Kopi:** Øystein Stjern [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=0b729a1c42074998982dfc659521b44b-\_ysteinstje]; VisteHageby Velforening [vistehageby@gmail.com]

**Sendt:** 26.11.2017 21:37:20

**Emne:** Transportkorridor vest, planid: 2014003

**Vedlegg:**

Høring av detaljregulering for fv. 409, Transportkorridor vest, planid: 2014003

Viste Hageby velforening registrerer med skuffelse at man ikke velger en nedgravd kulvertløsning forbi Viste Hageby, slik man nå bygger E39 ved Tasta. En kulvertløsning ville sikret et sammenhengende grøntareal mellom kysten og Byhaugen, bomiljøet ville fått en fantastisk adkomst til turområdet rundt Hålandsvannet, og man ville skjermet beboerne og myke trafikanter for støy og annen forurensning.

Når man velger en annen løsning enn kulvert er det viktig for Velforeningen at man (1) lager trygg og god sykkel- og gangsti og (2) at man sikrer god støyskjerming langs hele boligområdet.

Til # (1):

? Det er viktig at det legges inn barrierer og støyskjerming mellom veien og sykkel-/gangsti, for å sikre barna på skolevegen til Goa.

? I valg av barrierer og støyskjerming må det tas hensyn til at veistrekningen i stor grad blir benyttet av tungtrafikk.

Til # (2):

? Det må bygges støyskjerming som dekker hele boligområdet. Ut fra plankartet kan det se ut som om det ikke er lagt opp til støyskjerming ved Rikets Sal. Dette må endres.

? Støyskjermingen må konstrueres og oppføres slik at den ikke bare skjermer for støy på bakkeplan, men også skjermer for støy i høyden. Det vises til at boligområdet i nærheten av veien ligger høyere enn veien.

? Støyskjermingen må oppføres slik at man unngår støylekkasjer ved krysset Varheiskjæringen/Kverneviksveien.

? I valg av løsning for støyskjerming må man ta hensyn til at veistrekningen i stor grad vil bli benyttet av støyende tungtrafikk, som går til alle døgnets tider.

? Det forutsettes at man benytter de best tilgjengelige løsninger for støyskjerming. Velforeningen er fornøyd med at man har valgt kryss i stedet for rundkjøringer, da oppbremsing og akselerasjon fra tungtrafikk ville skapt støyproblemer.

**Vennlig hilsen**

***Kim Stian Kolnes***

Leder, Viste Hageby velforening

Til Randaberg kommune,  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg



05 DES 2017

**Fv 409 Transportkorridor vest, planid: 2014003**  
**Forslag alternativ trasé profil ca 2650 – 4000**  
**«Alternativ Goa-Håland nord»**

Randaberg 24.11.2017

Undertegnede berørte grunneiere vil med dette **be om** at vedlagte forslag til alternativ trasé for Fv 409 «Transportkorridor vest» mellom ca profil 2650 og profil 4000 **blir vurdert og detaljert i samme grad som utsendt forslag til reguleringsplan.**

Grunneiernes foreslåtte vegkorridor er vurdert av erfarne vegplanleggere som interessant, og de mener at denne nye planen, med ytterligere optimalisering av detaljer, kan gi et betydelig bedre og mer tilpasset vegsystem enn den foreslåtte reguleringsplan. Denne korridoren bør derfor utredes og vurderes opp mot utsendt reguleringsplan før beslutning tas.

**Kort beskrivelse av alternativ**

Se vedlagte plan som viser eksisterende vegsystem med bruksnummer påført, og hvor alternativ trasé er skissert.

TKV er flyttet ca 9,2 m lengre vekk fra bolighus på eiendom 60/25 ved pr. 2850 slik at eksisterende Kvernevikvei kan benyttes som samleveg/adkomstveg.

Fra pr. 2850 går TKV i skjæring gjennom eiendom 60/4, i kurve mellom 62/62 og 61/48 og videre på eiendom 62/16 langs nabogrense i nord hele veien videre til en er inne på eksisterende plan ved ca pr. 4000. Vegen vil gå i skjæring fra ca pr. 2880 til ca pr. 3350, hovedsaklig i fjell.

Samtidig heves Kyrkjeveien noe slik at denne vil krysse over TKV.

Kryss mellom TKV og Kvernevikveien/Kyrkjeveien er foreslått like vest for bevaringsverdig trafo på eiendom 60/4.

G/S-veger langs Kyrkjeveien forbindes med G/S-veg langs TKV. Dette er vist mot øst, men ikke mot vest, da det her vil være flere alternative traséer.

Så langt vi kan se, medfører alternativet følgende fordeler og ulemper:

**Fordeler**

- Eksisterende vegsystem kan brukes i svært høy grad uten ombygging.
  - Kvernevikveien blir som før helt fram mot eiendom 60/25 og vil fortsatt fungere som adkomstveg.
- Den verdifulle jorda på 62/10 mellom Kvernevikveien og Hålandsvatnet blir uberørt. Denne teigen gir muligheter for ekstra tidlige grønnsakavlinger og er unik.
- Bruk 62/16 blir ikke delt av TKV i to områder dyrka mark.
- Parkeringsplass for turgåere mot Hålandsvatnet opprettholdes.
- To underganger for G/S-veger blir unødvendige, og eksisterende undergang nær 62/62 trenger ikke fjernes.
- Unngår en kjempestor fylling i kryssområdet på Håland. Denne vil dominere veldig i landskapet.

- Flere bolighus blir mindre utsatt for støy, og støyskjerming forenkles når veg går i skjæring.
- Kortere og enklere tilkomstveg for flere boliger.
- Mindre konflikt med eksisterende, til dels nylig etablerte vann- og kloakkledninger.
- Mindre negativ effekt for «Kulturmiljø 6 Håland», pkt. 2.7.6 i Reguleringsplan.
- Løsningen til vegvesenet åpner for at vegen mellom innkjørsler til 62/62 og 61/48 vil bli brukt som snarveg for de barna som ikke vil benytte seg av undergangen ved skolen og dermed krysser vegen mellom disse to innkjørslene. Vår løsning vil forhindre dette.
- Det samme vil skje med syklistene som kommer vestfra og skal over Leikvoll. De vil bruke undergangen ved 62/62, sykle bort til bedehuset og krysse vegen der for å komme inn på sykkelstien
- Vår løsning vil gi en forenklet bygge periode da den med unntak av kryssing Kyrkjeveien er utenfor dagens vegtraséer.


#### Ulemper

- Eiendom 61/48 vil bli berørt støymessig, men veien ligger i dyp skjæring forbi eiendommen.
- Høyspentkabler under bakken må muligens senkes i en kortere lengde langs fotballbane.
- Fotballbane ved Goa skole ligger nær vegtrasé. Det bør vurderes tiltak for bedre fangnett for ev. baller som kan komme over, og samtidig gjøres enkle tiltak for å redusere støy på fotballbanen.

Med hilsen

Egil Vestvik  
(62/62)

Bjørn Audun Goa  
(60/25)

  
Rune Woie og Ellen Woie  
(62/90)

Arvid Goa  
(60/4)

Einar Hanasand  
(62/10 og 62/31)

Jan Sverre Husstøl  
(62/91)

Harald Erland  
(62/16 og 62/92)

Paul Håland  
(62/8)

#### Vedlegg (sendt av andre):

1. Plan
2. Lengdeprofil TKV
3. Plan Kyrkjeveien
4. Lengdeprofil Kyrkjeveien

Kopi m. vedlegg er sendt av andre: Leder kommuneplanutvalget Øystein Stjern



Sølvi Håland Vestvik og Egil Vestvik  
Kvernevikveien 150  
4073 RANDABERG

Randaberg kommune  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg

Randaberg 6.12.17

### **Kommentarer til plan Transport korridor Vest for gnr/brnr 62/62.**

Viser til brev av 9.10.17 fra Randaberg Kommune vedrørende høring av detaljregulering for fv. 409 transportkorridor Vest, plan 2014003

Slik detaljreguleringen fremstår vil vi, grunneiere av gnr/brnr 62/62, kreve eiendommen innløst.

Vi kjøpte eiendommen på 1100 m2 i 1984, Eiendommen hadde den gang en høy verdi sammenlignet med tilsvarende eiendommer i området. Det er i løpet av årene blitt gjort omfattende utbedringer av eiendommen med utvidelse av hovedhus, to nye bygg og en omfattende le-vegg mot sykkelsti. Utbedring av vei og sykkelsti slik den framstår i dag ble gjennomført av vegvesenet i 1988.

#### Støy

Økt bosetning i kommunen og sterk vekst i industrivirksomhet i distriktet har ført til en betydelig trafikkøkning de siste 30 årene på Kvernevikveien, FV 409. Tungtransporten mellom E-39, Dusavik og Tananger er merkbar og antall private kjøretøy på veien er mangedoblet. Dette har medført økning av støynivået for gnr/brnr 62/62 fra 29db i 1988 til at eiendommen i dag ligger i rød sone. Grenseverdiene på støy for rød sone er i dag 65db inne og 85 db ute<sup>1</sup>. Rød sone angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme formål og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås. Eiendommen som ligger nær krysset Goaveien/Kvernevikveien får pr. i dag støy fra begge veiene, med hovedvekt fra Kvernevikveien.

Den nye planlagte TKV vil ligge i større avstand fra hovedhuset enn nåværende vei, samtidig vil påkjøringsvei og planlagt kryss komme nærmere eiendommen. Hele området vil ligge i rød støysone. Se vedlagte tegninger. Ved henvendelse til vegvesenet v/Mele fikk vi opplyst at det ikke var planlagt noen støyskjerm mellom vår eiendom og den planlagte veien på grunn av kostnader. Alternativer for vår bopel var i følge Mele støyreducerende tiltak på vinduer og kledning. Uteområdet vårt rundt

---

1.Fv. 409 Transportkorridor vest, Støyrapport Reguleringsplan med KJ. 2. Grenseverdier s. 7

bopel er like fullt i rød sone og støyreducerende tiltak på bopel vil ikke minke støynivået i hage og på eiendom.

### Innsikt / Utsyn

I følge Reguleringsplan Transportkorridor Vest skal den planlagte veien forbi vår eiendom ligge 190 cm høyere i terrenget enn dagens vei. Det vil få store konsekvenser for vår utsikt og andres innsikt inn i vår bopel. Veien slik den er planlagt vil komme i samme høyde som husets 2 etasje hvor det er store vinduer inn til husets stue og oppholdsrom. Vi vil samtidig miste utsynet vi har pr i dag til natur og jordbruksjord. Markedsverdien på huset som følge av dette vil, sammen med trafikkmengde og støynivå, reduseres drastisk. Vi mener at eiendommen med sine 3 bygninger ikke vil være salgbar slik den nye veien er planlagt i transportplanen fra vegvesenet.

### Utkjørsel kombinert med sykkel- og gangsti til skolebarn – Goa skole.

I veiplanen er det tegnet inn en utkjørsel fra grnr/brnr 62/62 til Kyrkjeveien. Utkjørselen vil ha en bratt stigning og lengde på ca. 100 meter. Ny utkjøring mot Kyrkjeveien skal ifølge planen kombineres med sykkel og gangsti til Goa skole. Sykkel og gangstien er i dag hoved trasse barn og ungdommer fra Endrestø og Viste Hageby bruker til skolen. Strekningen hvor GS og utkjørsel kombineres vil føre til økt ulykkesrisiko og dårlig trafiksikkerhet.

Skal grnr/brnr 62/62 eksistere etter at TKV er ferdig, må utkjøringen ha egen trasse adskilt fra GS, fra eiendommen og opp mot Kyrkjeveien. Parkeringsplassen utenfor garasjen må utvides da biler må snu 180 grader for å kjøre ut. Brøyting og vedlikehold må utføres av vegvesen/kommune da de må være eier av vegen.

GS som følger TKV forbi eiendommen bør senkes ned på dagens nivå vest for eiendommen. Dette for å hindre innsyn da GS likevel skal senkes frem mot nytt kryss og gå under Kyrkjeveien.

### Krav fra eierne av grnr/brnr 62/62

1. Eierne av grnr/brnr 62/62 krever at eiendommen innløses.
2. Skal TKV bygges som planlagt og eiendommen ikke blir innløst, så må eierne av grnr/brnr 62/62 få erstatning for tap av markedsverdi på eiendommen og en støysikring som gjør det mulig å bo i rød sone. Dette vil medføre omfattende tiltak for inne- og utemiljø.
3. Forslag om ny veitrase. Se alternativ sør, vedlegg 3

Vi ser fram til og forventer at politikerne i Randaberg setter seg grundig inn i planer og tegninger som beskriver ny TKV på Håland og de negative innvirkningene dette vil ha på grnr/brnr 62/62.

Vedlegg :

1. Høydeprofil ved eiendom 62/62
2. Støykart
3. Ny veg trase alternativ sør

Sølvi Håland Vestvik

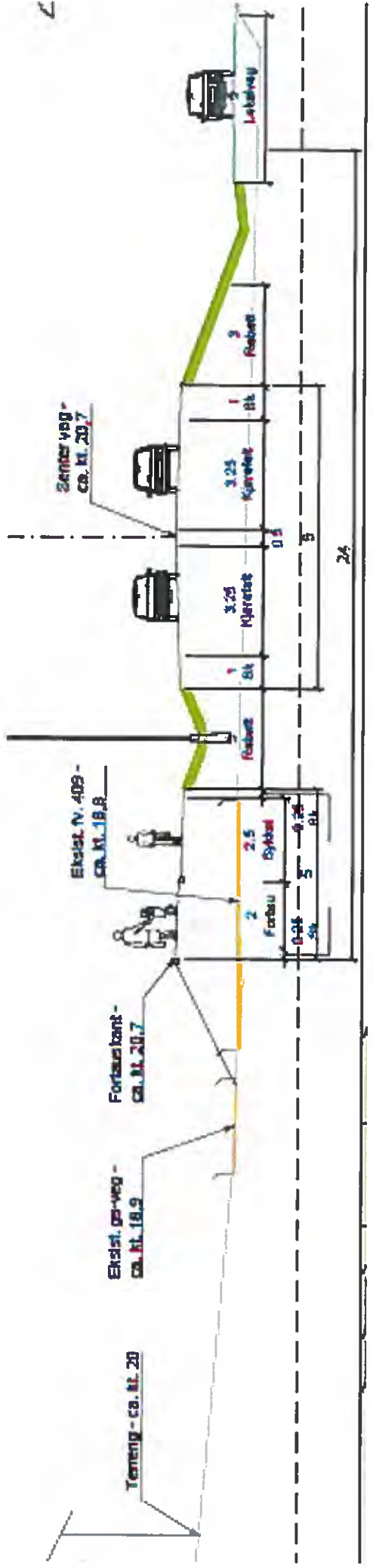
Randaberg 07.12.17

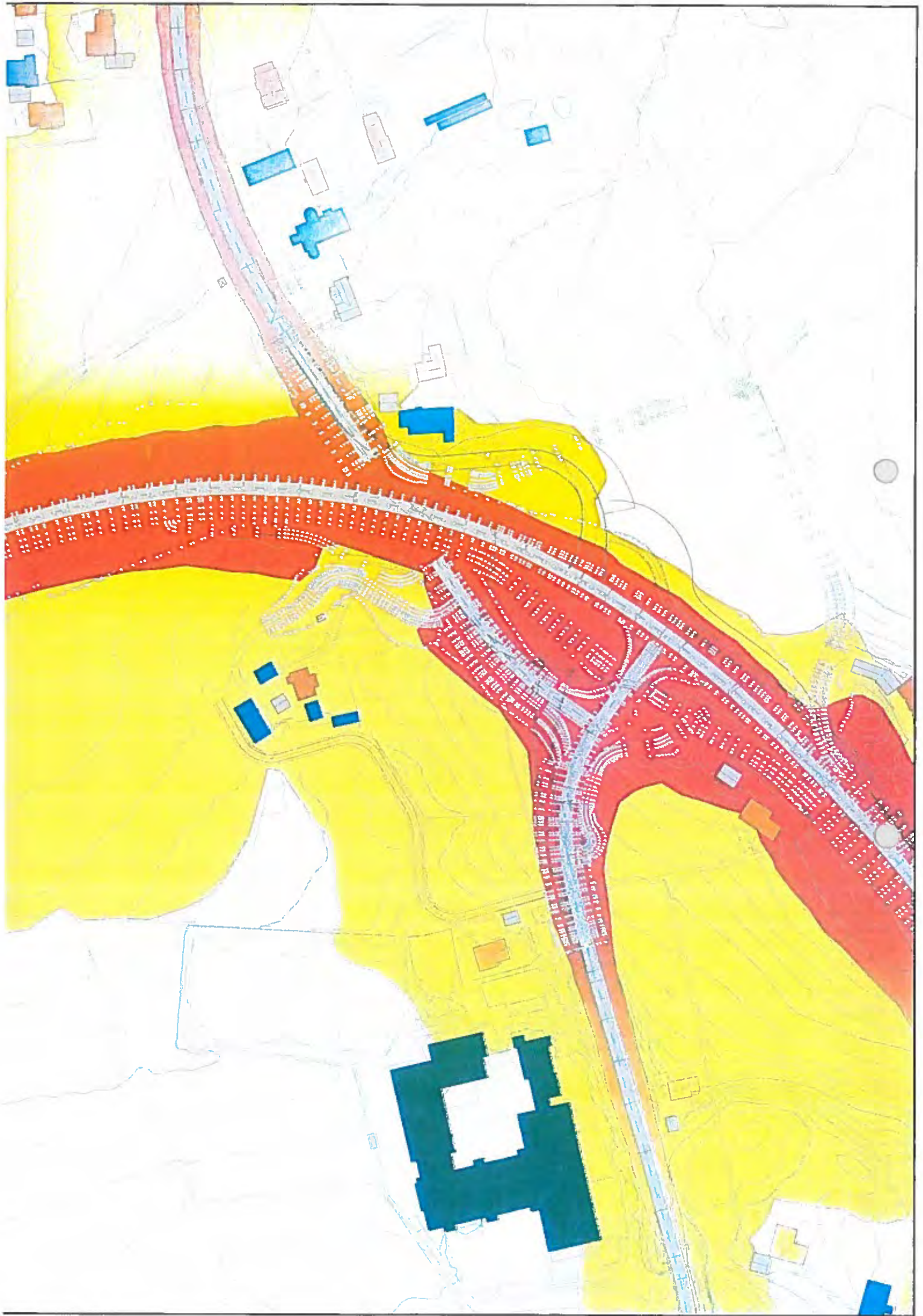
Egil Vestvik

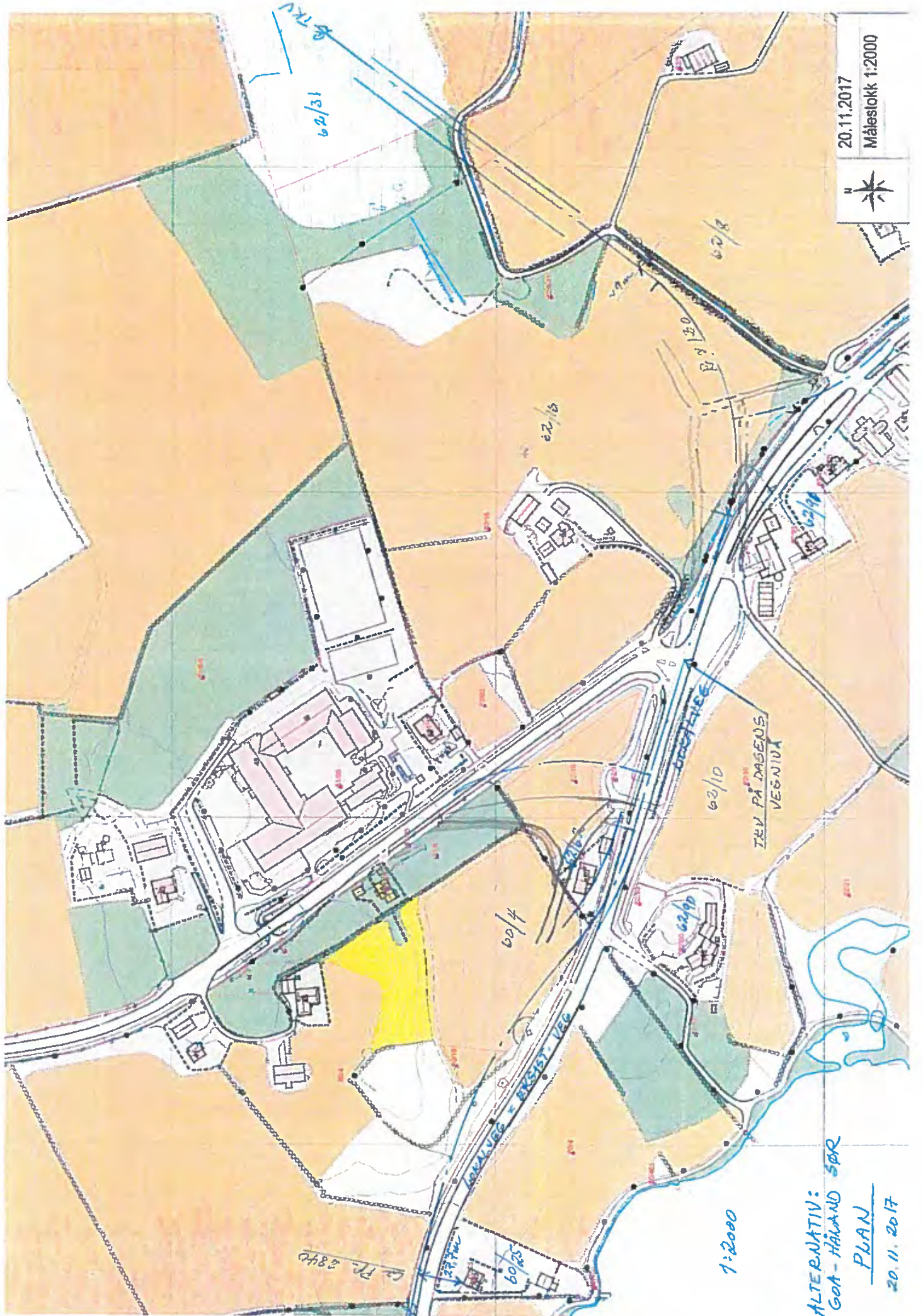
Randaberg 07.12.17



L







20.11.2017  
Målestokk 1:2000



ALTERNATIV:  
Göt-Hälsand SPR  
PLAN  
20.11.2017

1:2000

62/2840

Til Randaberg kommune,  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg

### **Fv 409 Transportkorridor vest, planid: 2014003**

### **Forslag alternativ trasé profil ca 2650 – 4000**

### **«Alternativ Goa-Håland nord og sør»**

Randaberg 6.12.2017

Undertegnede berørte grunneiere vil med dette **be om** at vedlagte forslag, alternativ Nord (AN) og alternativ Sør (AS) til alternativ trasé for Fv 409 «Transportkorridor vest» mellom ca profil 2650 og profil 4000 **blir vurdert og detaljert i samme grad som utsendt forslag til reguleringsplan.** Grunneiernes foreslåtte vegkorridorer er vurdert av erfarne vegplanleggere som interessante, og de mener at de nye planene, med ytterligere optimalisering av detaljer, kan gi et betydelig bedre og mer tilpasset vegsystem enn den foreslåtte reguleringsplan. Disse alternative korridorene bør derfor utredes og vurderes opp mot utsendt reguleringsplan før beslutning tas.

#### **Kort beskrivelse av alternativ Nord (AN)**

Se vedlagte plan som viser eksisterende vegsystem med bruksnummer påført, og hvor alternativ trasé er skissert.

TKV er flyttet ca 9,2 m lengre vekk fra bolighus på eiendom 60/25 ved pr. 2850 slik at eksisterende Kvernevikvei kan benyttes som samleveg/adkomstveg.

Fra pr. 2850 går TKV i skjæring gjennom eiendom 60/4, i kurve mellom 62/62 og 61/48 og videre på eiendom 62/16 langs nabogrense i nord hele veien videre til en er inne på eksisterende plan ved ca pr. 4000. Vegen vil gå i skjæring fra ca pr. 2880 til ca pr. 3350, hovedsaklig i fjell.

Samtidig heves Kyrkjeveien noe slik at denne vil krysse over TKV.

Kryss mellom TKV og Kvernevikveien/Kyrkjeveien er foreslått like vest for bevaringsverdig trafo på eiendom 60/4.

G/S-veger langs Kyrkjeveien forbindes med G/S-veg langs TKV. Dette er vist mot øst, men ikke mot vest, da det her vil være flere alternative traséer.

Så langt vi kan se, medfører alternativet følgende fordeler og ulemper:

#### **Fordeler**

- Eksisterende vegsystem kan brukes i svært høy grad uten ombygging.  
Kvernevikveien blir som før helt fram mot eiendom 60/25 og vil fortsatt fungere som adkomstveg.
- Den verdifulle jorda på 62/10 mellom Kvernevikveien og Hålandsvatnet blir uberørt. Denne teigen gir muligheter for ekstra tidlige grønnsakavlinger og er unik.
- Bruk 62/16 blir ikke delt av TKV i to områder dyrka mark.
- Parkeringsplass for turgåere mot Hålandsvatnet opprettholdes.
- To underganger for G/S-veger blir unødvendige, og eksisterende undergang nær 62/62 trenger ikke fjernes.

- Unngår en kjempestor fylling i kryssområdet på Håland. Denne vil dominere veldig i landskapet.
- Flere bolighus blir mindre utsatt for støy, og støyskjerming forenkles når veg går i skjæring.
- Kortere og enklere tilkomstveg for flere boliger.
- Mindre konflikt med eksisterende, til dels nylig etablerte vann- og kloakkledninger.
- Mindre negativ effekt for «Kulturmiljø 6 Håland», pkt. 2.7.6 i Reguleringsplan.
- Løsningen til vegvesenet åpner for at vegen mellom innkjørsler til 62/62 og 61/48 vil bli brukt som snarveg for de barna som ikke vil benytte seg av undergangen ved skolen og dermed krysser vegen mellom disse to innkjørslene. Vår løsning vil forhindre dette.
- Det samme vil skje med syklistene som kommer vestfra og skal over Leikvoll. De vil bruke undergangen ved 62/62, sykle bort til bedehuset og krysse vegen der for å komme inn på sykkelstien
- Vår løsning vi gi en forenklet bygge periode da den med unntak av kryssing Kyrkjeveien er utenfor dagens vegtraséer.

### **Ulemper**

- Eiendom 61/48 vil bli berørt støymessig, men veien ligger i dyp skjæring forbi eiendommen.
- Høyspentkabler under bakken må muligens senkes i en kortere lengde langs fotballbane.
- Fotballbane ved Goa skole ligger nær vegtrasé. Det bør vurderes tiltak for bedre fangnett for ev. baller som kan komme over, og samtidig gjøres enkle tiltak for å redusere støy på fotballbanen.

### **Kort beskrivelse av alternativ Sør (AS)**

Dette alternativ har samme utgangspunkt som alternativ Nord (AN) . I alternativ Sør vil TKV gå nord for trafo, skjære gjennom eiendom 62/62 og videre langs Kvernevikveien.

Ved løe til 62/91 dreier TKV mot 62/16 og går inn parallelt med tilkjøringsvei til 62/31. Vi mener da at TKV i hovedsak kan følge dagens høydenivå for Kvernevikveien ved Håland bedehus.

Det blir 2 påkjørsler til TKV, en fra Kyrkjeveien og en fra Leikvoll. vi synes likevel at dette ikke vil være et problem så lenge det er ca. 200 meter mellom påkjørslene og fartsgrensen på stedet er 60 km/t. Eksisterende GS-undergang ved profil 3150 må forlenges litt på nordsiden, og det må bygges GS-undergang under Kyrkjeveien.

GS-veg fra Leikvoll må føres i undergang under TKV til nordsiden av denne.

### **Fordeler**

- Dyrebar mark på sørsiden av TKV vil bli spart, og byttet ut med mindre verdifull mark på nordsiden, der 62/62 innløses.
- Vegen vil ligge på stort sett samme høydenivå som i dag og vil ikke prege og dominere landskapet slik utsendt plan vil.
- Løsningen innbyr ikke til kryssing av veg for skolebarn eller syklistene.
- Infrastruktur i gammel veg kan opprettholdes.
- GS-veger vil få naturlige løp for både gående og syklende.
- Parkeringsplass ved Hålandsvannet inkl. tilkomstveg opprettholdes.
- Det vil bli større avstand fra bygninger på «Kvekergården» (62/16) ned til TKV, støysikring blir enklere, og utsikten vil opprettholdes.
- Gardsbruk 62/16 vil ikke bli delt i to områder.

### **Ulemper**

- Eiendom 62/62 må innløses, noe eier ønsker. - Kostnadene kompenseres ved å unngå å innløse dyrebar mark på 62/10, slipper å bygge mye av til kjøringsvei frem til 60/25 og slipper



omfattende støysikring av hus og uteområde til 62/62. - Slipper konflikt med syklende og gående på utkjørsel fra 62/62

«Alternativ sør» vil åpenbart medføre de laveste kostnader for TKV-gjennomføring i området.

Nedenfor har åtte av de berørte grunneierne i området gitt sin prioritering av de to alternativene. Prioriteringen angis på følgende måte av de som har signert:

- 1 for første prioritering eller likestilt
- 2 for andre prioritering
- X viser en at en ikke ønsker dette alternativ

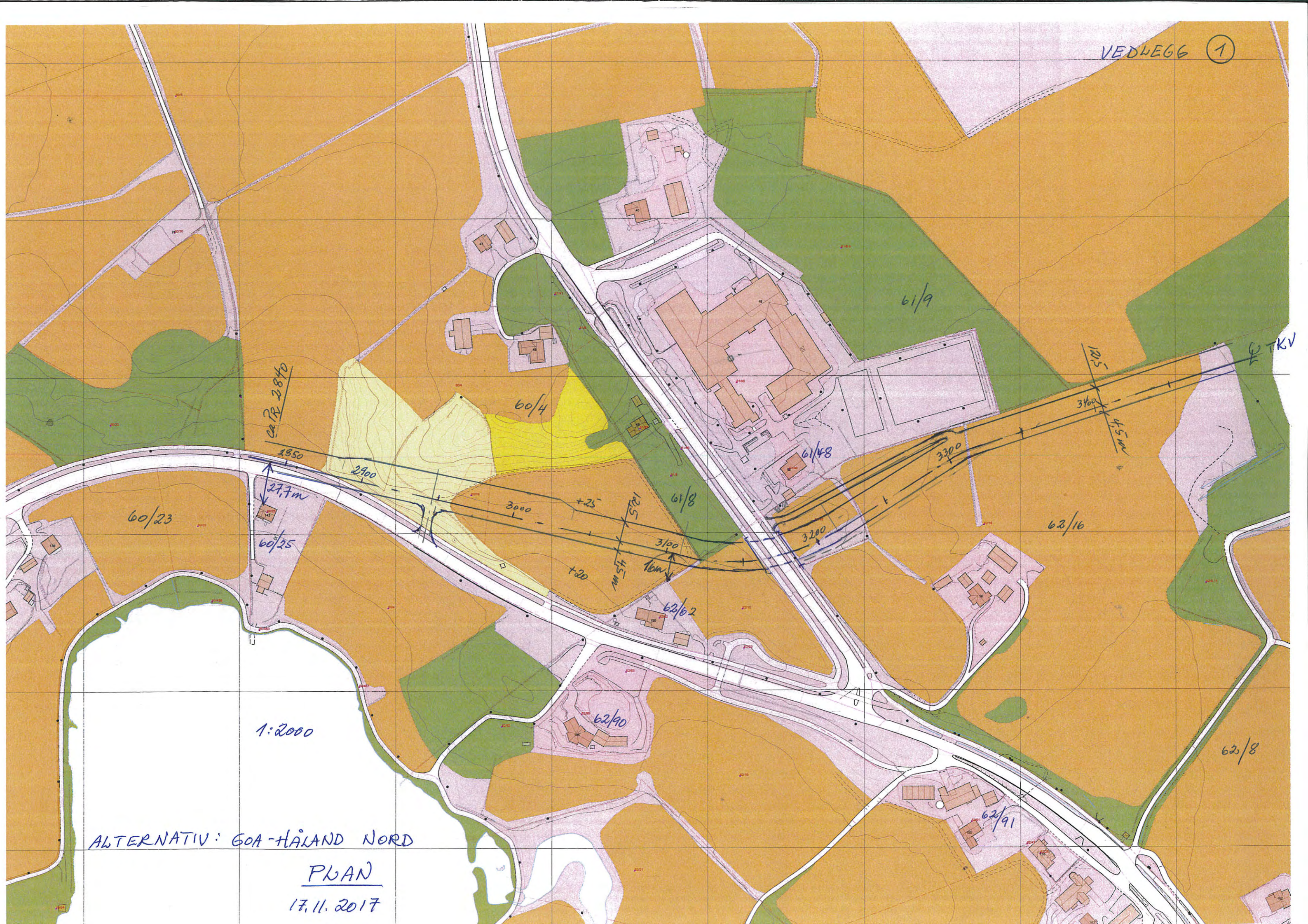
Med hilsen

Egil Vestvik (62/62)	<i>Egil Vestvik</i>	for	Bjørn Audun Goa (60/25)	<i>Bjørn Audun Goa</i>
Alternativ Nord	<input type="text" value="2"/>		Alternativ Nord	<input type="text" value="1"/>
Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>		Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>
Arvid Goa (60/4)	<i>Arvid Goa</i>	for	Rune Woie (62/90)	<i>Ellen Woie</i>
Alternativ Nord	<input type="text" value="1"/>		Alternativ Nord	<input type="text" value="1"/>
Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>		Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>
Einar Hanasand (62/10 og 62/31)	<i>Einar M. Hanasand</i>		Jan Sverre Husstøl (62/91)	<i>Jan Sverre Husstøl</i>
Alternativ Nord	<input type="text" value="2"/>		Alternativ Nord	<input type="text" value="1"/>
Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>		Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>
Harald Erland (62/16 og 62/92)	<i>Harald Erland</i>		Paul Håland (62/8)	<i>Paul Håland</i>
Alternativ Nord	<input type="text" value="2"/>		Alternativ Nord	<input type="text" value="1"/>
Alternativ Sør	<input type="text" value="1"/>		Alternativ Sør	<input type="text" value="2"/>
Monrad Goa (60/23)	<i>Monrad Goa</i>			
Alternativ Nord	<input type="text" value="X"/>			
Alternativ Sør	<input type="text" value="X"/>			

**Vedlegg:**

1. Alternativ Nord. Plan
2. « « Lengdeprofil TKV
3. « « Plan Kyrkjeveien
4. « « Lengdeprofil Kyrkjeveien
5. Alternativ Sør. Plan

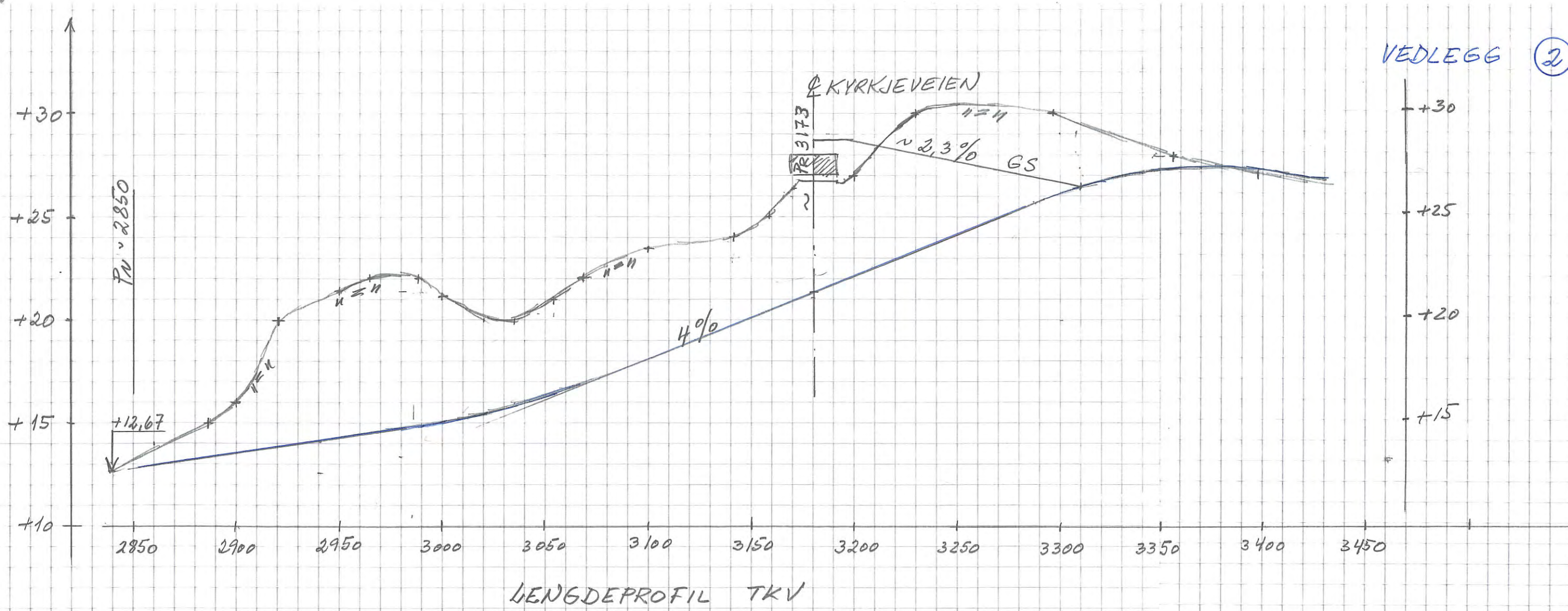
Kopi m. vedlegg: Leder kommuneplanutvalget Øystein Stjern



ALTERNATIV: GOA-HÅLAND NORD

PLAN

17.11.2017

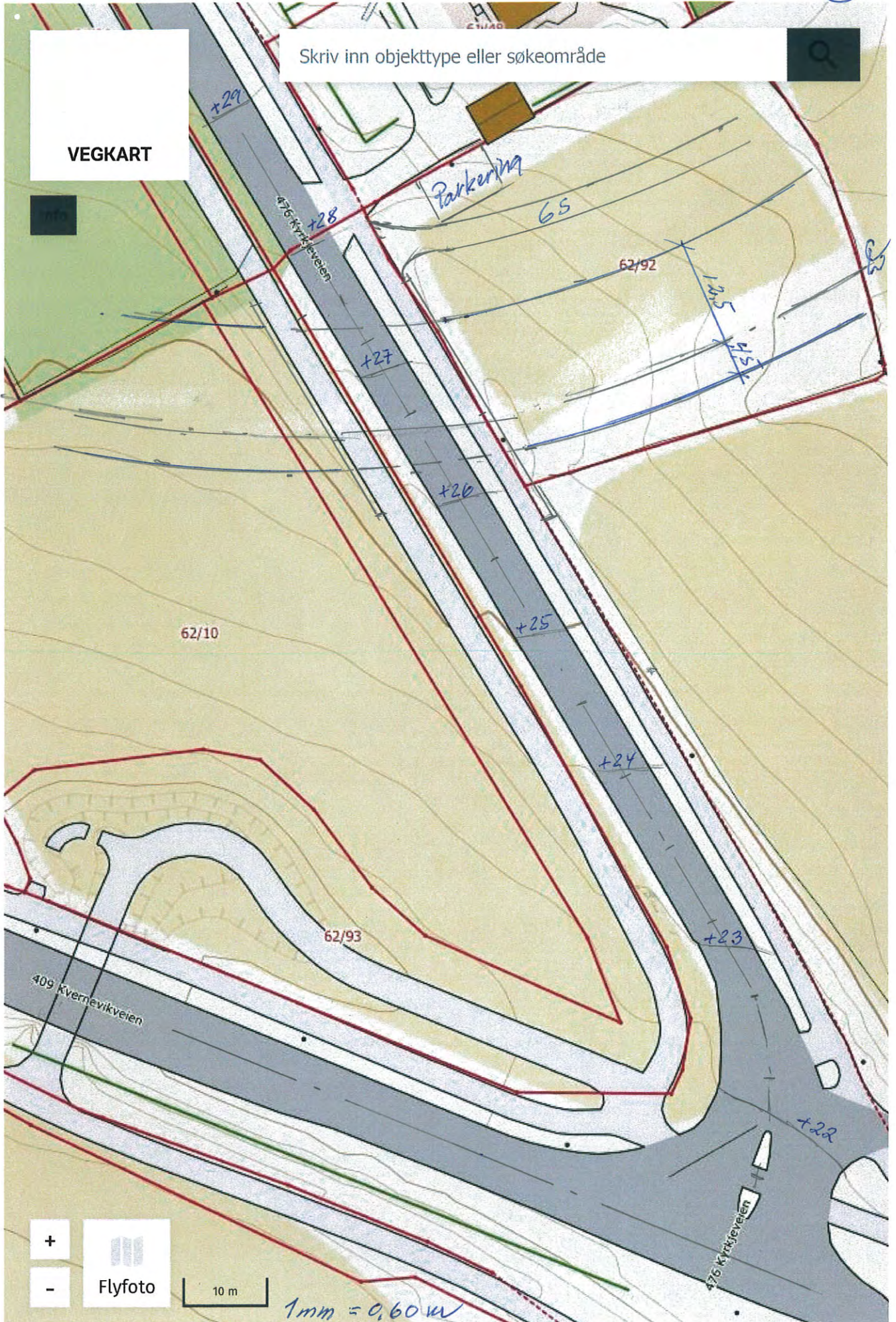


VEDLEGG (2)

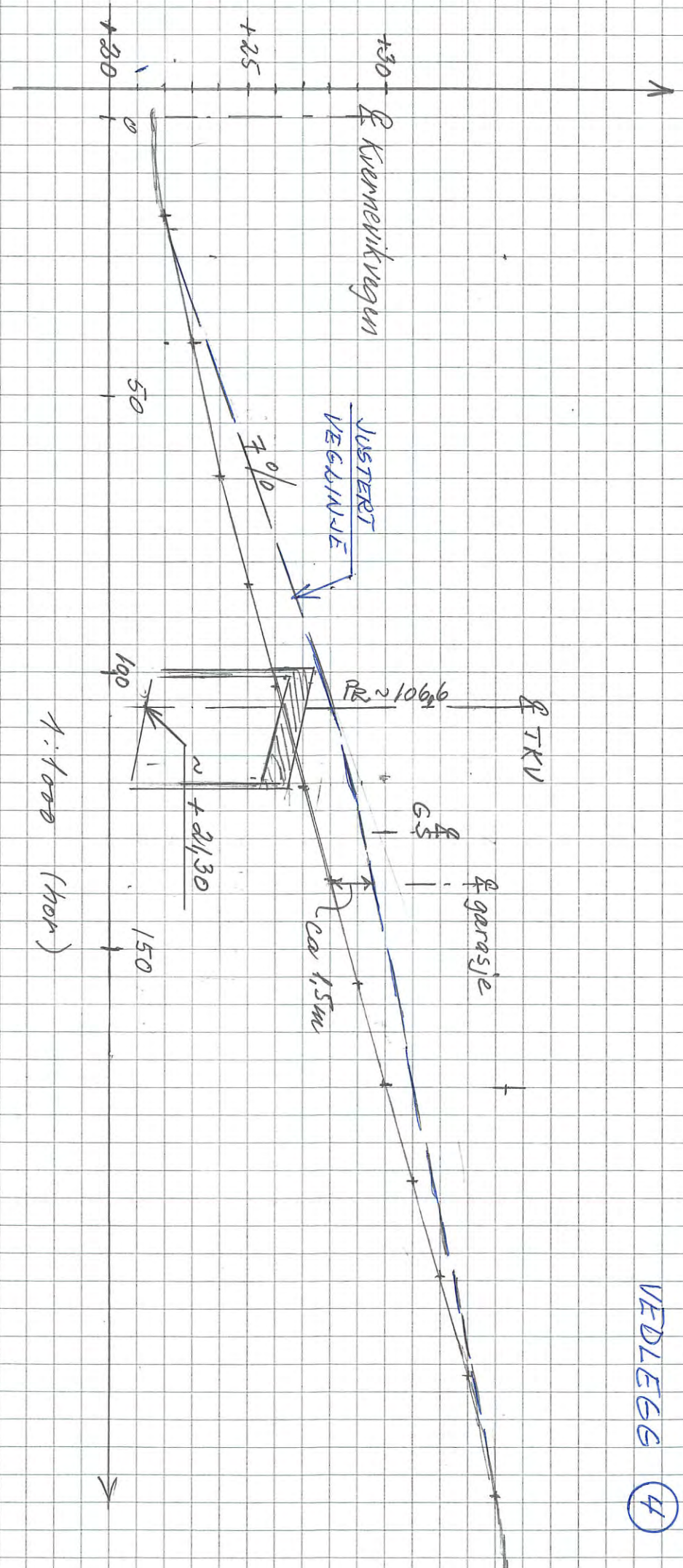
ALTERNATIV: GOA - HÅLAND NORD  
 LENGDEPROFIL TKV  
 17.11.2017

Skriv inn objekttype eller søkeområde

VEGKART



ALTERNATIV: GOA-HÅLAND NORD  
 PLAN KYRKVEIEN  
 17.11.2017

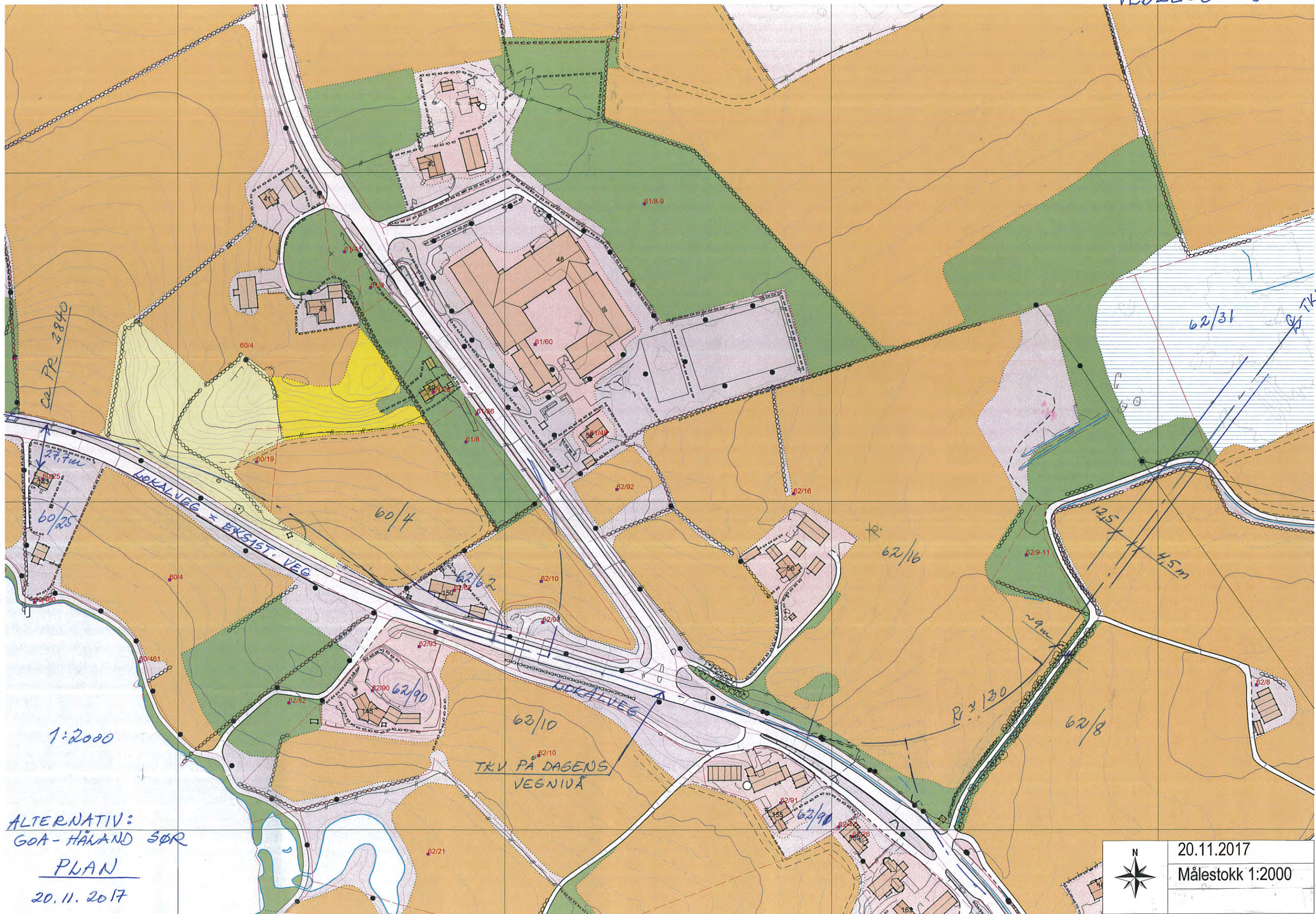


LENGDEPROFIL KYRKJEVEIEN

ALTERNATIV: G04 - HÅLAND NØRD

LENGDEPROFIL KYRKJEVEIEN

17.11.2017



ALTERNATIV:  
 GOA - HÅVAND SØR  
PLAN  
 20.11.2017

	20.11.2017
	Målestokk 1:2000

Harald Erland  
Kyrkjeveien 56  
4073 Randaberg

Randaberg 7.12.2017

Til Randaberg kommune,  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg

## **Fv 409 Transportkorridor vest, planid: 2014003**

### **Merknader og spørsmål til utsendt detaljregulering**

#### **1. Generelle merknader til utsendt reguleringsplanforslag**

##### **1.1 Manglande forsøk på å oppfylle intensjon i plan**

Både i kap. 3.2 og 3.6.4 blir det skrive ting som ikkje stemmer: «Langs diagonalen, fra Kyrkjeveien til Randabergveien, går vegformålet med bredde ca 25 meter over landbruksområder, hvor det i størst mulig grad er fulgt eksisterende eiendomsgrenser for minst mulig oppdeling av landbrukseiendommer» og «Linjeføringen er tilpasset dagens eiendomsgrenser for å unngå oppstyking av landbrukseiendommer».

Dette er ikkje tilfelle på vår eigedom, gard nr. 62/16! – I utsendt plan er horisontalkurvaturen 300 m, tilpassa fartsgrense 80 km/t, medan vedteken fartsgrense er 60 km/t med min. horisontalradius 125 m. Det er ikkje nødvendig med så slak sving som utsende planar viser! – Så tidleg som 25.4.2015 sende eg forslag til Statens vegvesen om å leggja veglinja nærare gard 62/8 for å redusera oppdeling av garden vår. Den 12.11.2016 sende eg oppdatert forslag datert 25.10.16 basert på ny planløsning og reviderte teikningar av 16.9.2016. Våre forslag vart neglisjerte trass i at dei var i tråd med ovafor nemnde planforutsetningar. – På revidert planløsning var det brukt horisontalkurve  $R=125$  m med overgang  $A=90$ , så då må det vera mogleg å gjera dette også når me kjem med innspel!

Med utgangspunkt i motteke forslag til reguleringsplan viser Vedlegg 1a og Vedlegg 1b nok ein gong forslag til justering av vegtraséen i samsvar med grunnleggjande forutsetning om å fylgja nabogrenser.

- Vedlegg 1a medfører stort sett endring berre på gard 62/16 og 62/31, litt på 62/8. Bru for TKV over Kvernevikveien frå Leikvoll må flyttast med, men ingen spesielle problem.
- Vedlegg 1b medfører same endringane som 1a, men i tillegg vert den unike grønnsakjorda på gard 62/10 mellom Kvernevikveien og Hålandsvatnet spart for inngrep, parkeringsplassen for turgåarar til Hålandsvatnet blir bevart, og eksisterande Kvernevikveg kan nyttast som lokalveg mellom parkeringsplassen og bruk 60/25. Eigedom 62/62 må innløyast, men truleg vert denne kostnaden av same storleik som kostnad for grønnsakjord som her ikkje skal innløyast.

Dersom høg vegfylling i området vert beholden, vil me oppfordra til at løysing i tråd med Vedlegg 1b blir vald.

## 1.2 Geografisk samanblanding

Me reagerer på at dei som har utarbeidd forslag til reguleringsplan ikkje greier å skilja mellom gardsnamna «Goa» og «Håland». Som døme kan me nemna øverste avsnitt side 88 der Kveker garden er omtalt under «Goa».

## 1.3 Verdi av kulturminne

«Kveker garden», som bruket vårt har blitt kalla i over hundre år, er grundig omtalt i pkt. 2.7.6 side 36. Ut frå dette og også det som er skriva øverst side 88 synest det uforståeleg at verdien i Konsekvensutredning pkt. 4.2.2 ikkje er sett til «stor».

I notat datert 27.2.2016 har Norconsult peika på dei negative konsekvensane når TKV kjem for nær Kveker garden. Dette gjev støtte til val av justert trasé for TKV som omtalt i pkt. 1.1 ovafor.

## 1.4 Landskapsbilde ved nytt kryss på Håland

Me som bur på Håland, synest den planlagde vegfyllinga og krysset med Kyrkjeveien fortonar seg som svært uestetisk og dominerande i det vakre landskapet her ved Hålandsvatnet, sjå t.d. illustrasjon fig. 58 side 70. Det skræmde oss då me oppdaga at både vår ordførar og andre kommunestyrerepresentantar levde i den tru at TKV skulle liggja på same nivå som Kvernevikveien ligg i dag på denne staden. I punkt 4.2.4 side 97-98 blir det i tabellen avsnitt 6 understreka kor dårleg resultatet blir, og etter tabellen oppsummert: «Den største konsekvensen får vi ved det planskilte krysset ved Kyrkjeveien, i delområde 6. Dette utslaget kommer av områdets verdi, og at vegen har en dimensjon og linjeføring som ikke harmonerer med landskapet.» Ut frå dette verkar det sterkt provoserande når det lengre nede på same side under «Reiseopplevelse» står skriva: «Linjeføringen ut fra diagonalen ved kryss Kyrkjeveien gjør at man kommer høyt i terrenget og får en flott utsikt over Hålandsvatnet.» og vidare «Samlet sett vurderes reiseopplevelsen til å være noe forbedret sammenlignet med dagens.» - At det går an å argumentera slik! Synest som om det er viktigare at reiseopplevinga er større enn korleis tilhøva blir for oss som bur her...

## 1.5 Nye kryssløysingar i planforslaget

Jf. pkt. 1 side 82, kulepunkt tre: «Tilsvarende lar T-kryss ved Kyrkjeveien seg løse ved å legge eksisterende fv. 409 i kulvert under diagonalen og kople denne til Kyrkjeveien, slik at det kun blir ett T-kryss inn på TKV.»

Me vil koma tilbake til dette i pkt. 3: «**Alternative løysingar til utsend plan**».

## 1.6 Tolking av utsendt reguleringsplan

Det er ikkje enkelt for vanlege folk å tolka ein reguleringsplan! Og me har måtta søkja hjelp.

### **Eksempel 1**

På teikning R107 finn me skråskravur som tilseier «Krav vedrørende infrastruktur» med id H410\_5. Dette finn me ikkje i reguleringsplandokumentet. – Gjeld dette den tidlegare bekken som er lagt i røyr ca 1976? I så fall er det teikna inn ei skrå omlegging under TKV og ei heilt anna røyrføring mot Hålandsvatnet. Dette er ikkje nemnt under pkt. 3.17 «Teknisk infrastruktur». Har me tolka rett?



## Eksempel 2

På teikning R107 finn me også ein vertikal, stipla skravur som tilseier «Midlertidig anlegg- og riggområde». – Det er forståeleg at slike område trengst, men ikkje at ein regulerer i søkk og kav slik som vist her! – Trekantforma område søraust for TKV er naturleg å bruka, men det innteikna 40 m breie beltet på nordvestsida er **heilt uaktuelt** å nytta! Dette området er dyrka jord og sårbar vedaskog.

## 2. Teikningar. Merknader og spørsmål

### 2.1 Manglande samsvar mellom teikningar/gjeldande hierarki

Det er forvirrende å oppdaga at det ikkje er samsvar mellom ulike teikningar. T.d. er lokalveg frå eigedomar 60/23, 60/25 og 62/90 vist ulikt på reguleringsplanteikning R106 og vegteikning C108. – Så har me fått vita av pensjonerte vegplanleggjarar at «sjølv sagt gjeld R106 framfor ein C-teikning.» - Korleis kan me vanlege folk vita det? Og dei som prosjekterer, burde ha så pass internkontroll at dei fanga opp og korrigerer slike feil før utsending av planar.

### 2.2 Mangelfulle F-teikningar

Utsende F-teikningar F101 – F105 antyder fall ned mot veg i lausmasseskjæring og fall nedover frå veg i fylling. Men det står ingen ting om kor stort fall eller grøftebredder, så me som grunneigarar kan ikkje gjera oss opp noko meining om kor mykje jord me misser. Det hadde t.d. vore svært interessant å sjå eit snitt gjennom TKV ved profil 3365.

På teikning C108 er det teikna store fyllingsutslag, og Statens vegvesen har sagt at dette er fyllingar med fall 1:8 for at ein skal kunna dyrka på dei etterpå.

- Kvar finn ein heimel for dette? Eg har leita i vegnormalar utan hell, og det er ikkje vist på F-teikningar.
- Dette er mykje brattare enn me har over slike strekningar på garden i dag, så me finn det **heilt uakseptabelt**. For her er ein jo nøydd til å køyra langs TKV med tungt slåtteutstyr på tvers av dette fallet, med fare for skade på utstyr og gambling med HMS.

### 2.3 Slurvete teikning C108

Ved profil 3600 er vegen teikna slik at GS-veg går rett gjennom høgspentmast.

På vedlegg 2 er masta vist, og veglinja kan lett justerast slik at ein kjem søraust for masta.

### 2.4 Teikning C108. Vertikal linjeføring

Teikningen viser at veglinja er lagt unødvendig høgt mellom brua og profil 3700.

Me ber om at linja **straks** blir justert ned mellom profil 3200 og 3700 slik at vegen blir liggjande like over terreng, utan dei store, bratte sideskråningane.

## 2.5 Manglande tilkomstar til utmark

Me har i dag to stader der me køyrer inn til udyrka mark frå gardsvegen mot bruk 62/31: Ei avkjørsle ved profil 3545, og ei avkjørsle ved ca profil 3600 like før høgspenmast, jf. vedlegg 4.

Det er ikkje vist på teikningar korleis dette er tenkt i framtida. – Skal me fylgja GS-vegen til me tar av? - Me ber om eit svar med forslag til løysing.

## 2.6 Teikning D131. Ny tilkomstveg til vår eigedom

Vegen er teikna med jamn stigning 11,49 % over 80 m lengde. - **Dette er ikkje forsvarleg!** Her skal store trailerar opp og ned for å henta grasballar. Og personbilar skal til stadighet ned og kryssa GS-vegen før me er ute på veggen frå Leikvoll. Rullestolbrukarar kan jo berre gløyma å koma opp bakken...

## 3. **Alternative løysingar til utsend plan**

Me må uttrykkja sterk misnøye med den planen som nå er utsend: Fyllinga på Håland, 3 m over dagens vegnivå, vil dominera og øydeleggja landskap og utsyn. Heile Håland blir rasert med den nye veglinja. Planlagt løysing **må difor** endrast!

Vår eigedom vil dessutan bli oppdelt på ein sers uheldig måte.

Me vil etter grundig vurdering peika på to alternative løysingar som både me sjølv og erfarne vegplanleggjarar held som mykje betre enn utsend planforslag.

I prioritert rekkefølge har me følgjande forslag:

### 3.1 Alternativ Goa-Håland Sør

Sjå «Vedlegg 3» der senterlinje for justert TKV er teikna inn, og i tillegg senterlinje for Kyrkjeveien og for Kvernevikveien frå Leikvoll i kryss med TKV.

Dette alternativet er sendt inn samla av 9 grunneigarar og er grunngjeve i fellesbrevet datert 6.12.2017. – Dette ser også me på som den beste løysinga for både oss på vår gard og for Håland totalt. Det vil dessutan bli den løysinga som har klart lågast kostnad for denne strekinga av TKV.

### 3.2 Alternativ Goa-Håland Nord

Dette alternativet er også sendt inn samla av 9 grunneigarar og er grunngjeve i fellesbrevet datert 6.12.2017.

Dersom Statens vegvesen og politikarane våre verkeleg vil velja den høge fyllinga på Håland, må me også ta med dei to neste alternativa:

### 3.3 Alternativ ifølgje Vedlegg 1b

Sjå punkt 1.1.

3.4 Alternativ ifølgje Vedlegg 1a

Sjå punkt 1.1.

#### 4. Framtidige trafikkmengder på vegar på Håland inn mot TKV

I støyrapporten som fylgjer reguleringsplanforslaget er det estimert ei trafikkmengd på 2600 ÅDT på Kvernevikveien over Leikvoll mot 4700 i dag. - Me spør då: *Kva køyremønster er nytta som grunnlag for berekningane på Kvernevikveien over Leikvoll?* - Tidlegare har Statens vegvesen opplyst at det skal vera mogleg å køyra over Leikvoll **mot** Stavanger når ny E39 Smiene – Harestad er bygt, men ikkje motsatt **frå** Stavanger, då skulle ein køyra ut til Randbergavkøyringa og TKV vestover.

Nyleg oppdaga eg at det var teikna inn ramper på begge sider av E39 mot Stavanger frå krysset ved Gabbas, og det blei bekrefta at det skal bli mogleg å køyra over Leikvoll både til og frå Stavanger. Då synest det urealistisk at trafikketallet skal gå ned frå 4700 til 2600, for i praksis er det berre det meste av tungtrafikken som forsvinn. Personbilar frå Kvernevik, Endrestø og Viste hageby vil truleg køyra den vegen som er kortast, dvs via Leikvoll. Difor trur me at ein ÅDT på om lag 4000 er eit meir realistisk tal for trafikken over Leikvoll. – Då verkar det merkeleg at diagonalen er valt, for det var jo bebuarar på Leikvoll som gjekk sterkt inn for å byggja diagonalen for å få ned trafikken over Leikvoll. Slik det nå er planlagt, kunne ein like godt også bygt to nordgåande rampar ved Gabbas og sløyft diagonalen. Det er jo allereie lagt opp til planfritt kryss mellom Kvernevikveien og E39 ved Gabbas.

Helsing



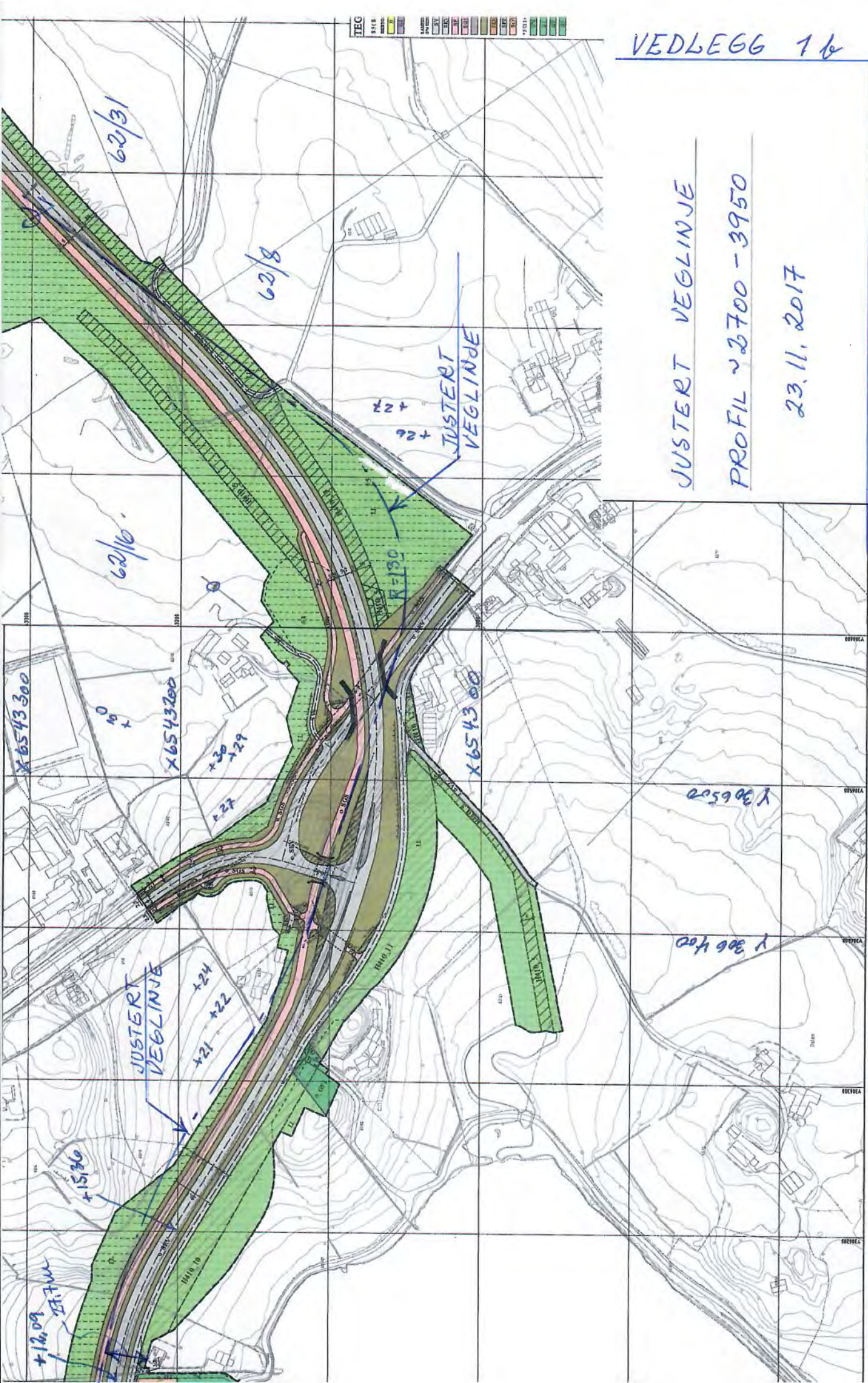
Harald Erland

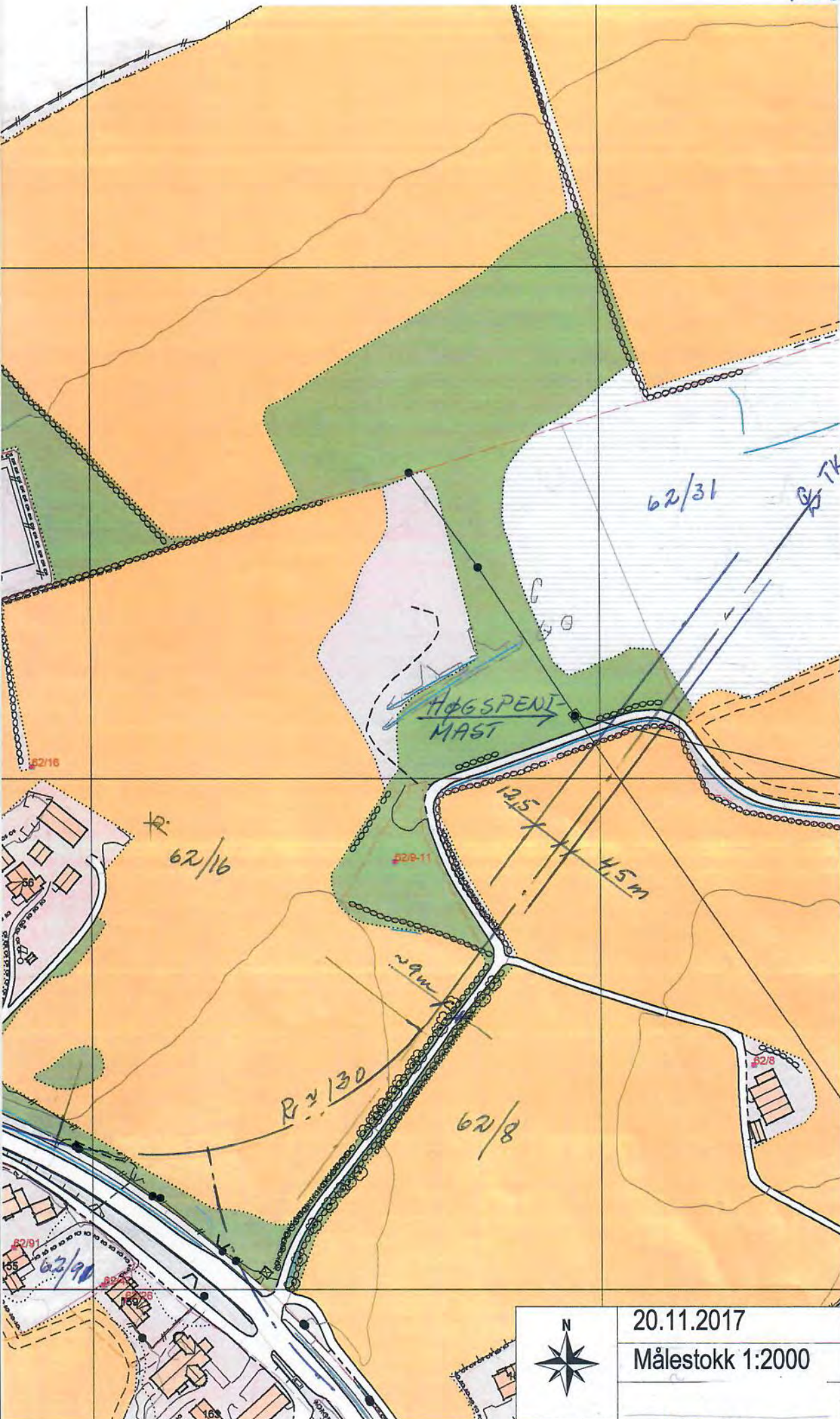
#### Vedlegg:

- 1a Justert veglinje profil ca 3150 - 3950
- 1b Justert veglinje profil ca 2700 – 3950
- 2 Detalj ved høgspenmast
- 3 Alternativ Goa – Håland Sør
- 4 Profilnummer TKV

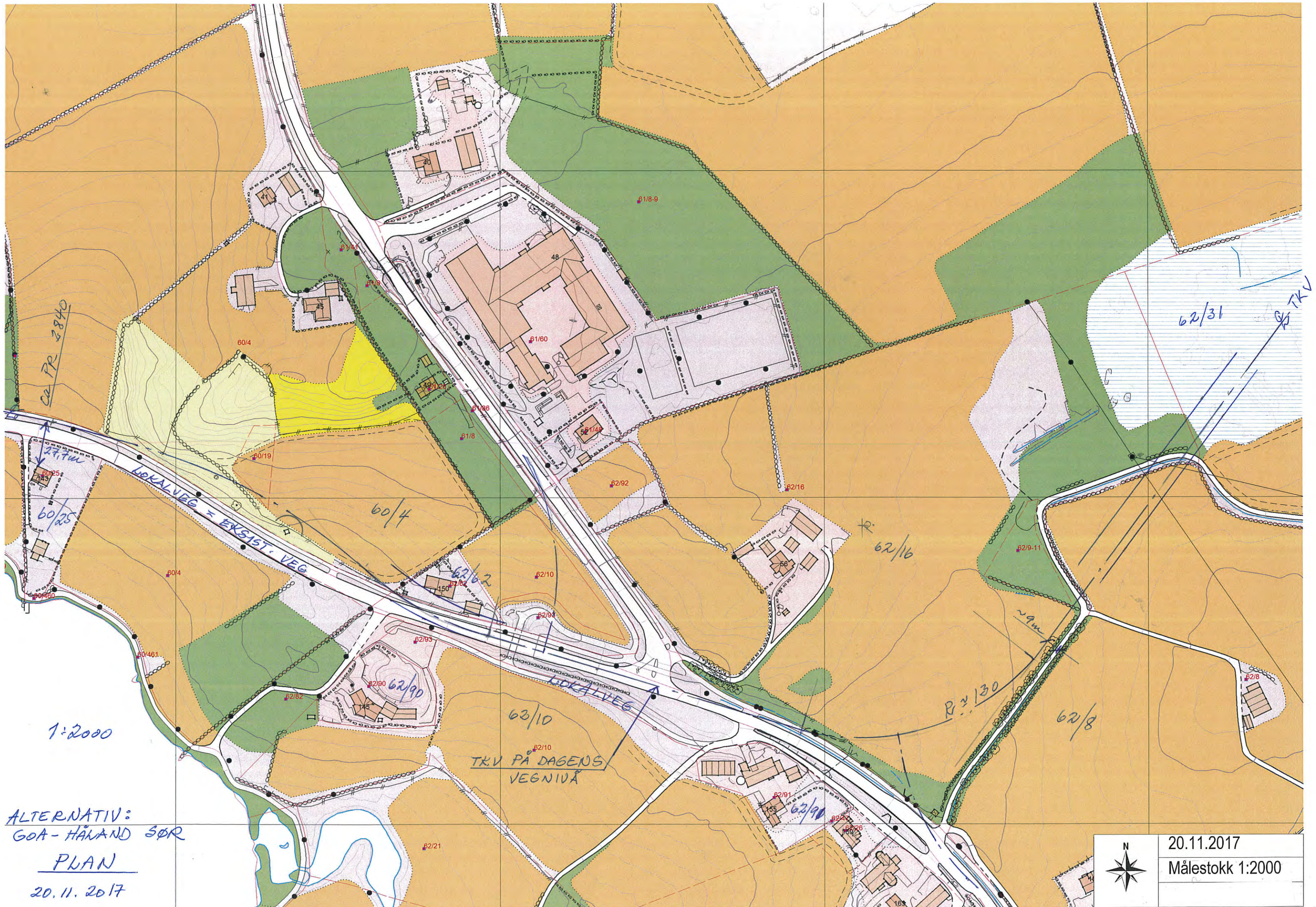
Kopi m. vedlegg: Leiar kommuneplanutvalet Øystein Stjern







DETALJ V. HØGSPENNINGSMAST



ALTERNATIV:  
GOA-HÅVAND SØR  
PLAN  
20.11.2017

	20.11.2017
	Målestokk 1:2000





Hei

Viser til brev av 9.10.2017, Arkivkode: PLAN 2014003, Planid: 2014003.

Saken ble behandlet i styremøtet i Sameiet 1.11.2017. Etter gjennomgang av dokumentene angående detaljregulering for fv. 409 transportkorridor vest, har Sameiet Hålandsparken 1 følgende kommentarer til planen:

- Støy og annen forurensning: Vi forutsetter at vi i sameiet ikke blir belastet med mer støy og annen forurensning enn det som er i dag. Aller helst bør det iverksettes tiltak for å begrense dagens støy. Vi forutsetter at det blir gjort målinger både før arbeidene iverksettes og etter at arbeidene er ferdig for å få best mulig sammenligningsgrunnlag. Ser at det er planer om støyskjerm, men er i tvil om dette vil være tilstrekkelig spesielt for de som bor i andre og tredje etasje (men kan også gjelde første etasje). Alle leilighetene har soverom vendt mot veien og det bør vurderes utskifting av vinduer med bedre egenskaper i forhold til støy (bygget er fra 1992).
- Parkeringsplasser: Vi ser at deler av parkeringsanleggene kan bli berørt. Vi forutsetter at antall parkeringsplasser ikke blir redusert, hverken i anleggsperioden eller når arbeidene er ferdigstilt. Dersom deler eller hele garasjeanlegg blir tatt bort, forutsetter vi at nye garasjer blir etablert. Ved behov for midlertidige og eventuelt permanente parkeringsplasser (dersom ikke alle parkeringsplassene etableres etter at arbeidene er avsluttet), foreslår vi at det blir etablert midlertidige/permanente parkeringsplasser i området ved lekeplassen. Enkelte garasjer brukes også til lager/oppbevaring og vi forutsetter at det blir stilt relevante arealer til disposisjon for dette dersom garasjer midlertidig må fjernes.
- Renovasjon: Dagens renovasjon (rest-, bio-, plast- og papiravfall) er plassert bak garasjerekken mot sør-øst. Dersom dette området blir berørt, så forutsetter vi at det blir etablert nytt område for renovasjon (midlertidig og eventuelt permanent). Anbefalt område er ved sykkelskur/lekeplass.

Vennlig hilsen

Rune Eide

Leder Sameiet Hålandsparken 1

Til:

Randaberg kommune  
Plan og forvaltning  
Postboks 40  
4096 Randaberg

## Merknader til høring om transportkorridor vest

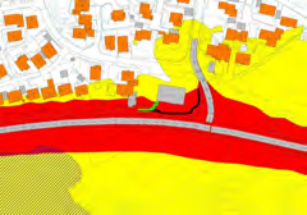
Vi bor i Varheimen 2 og har følgende merknader til planen:

1. Støyskjerming er etter vår mening ikke tilstrekkelig. Vi har to soverom som vender mot parkeringsplassen ved Varheimen 2B, som på støykartet er markert som gul sone. Vi opplever allerede i dag at det er mye støy som kommer fra veien og inn mot huset vårt på området, og det er ingen støyskjerming der i dag. For å redusere den gule støysonen ber vi om at det blir etablert støyskjerming langs hele veien og inn i krysset i Varheiskjæringen, se forslag markert i blått i vedlegg. Denne skjermingen vil ta høyde for å redusere støyen fra økt trafikk i fremtiden og fra den nye parkeringsplassen som plasseres på nivå med krysset. Parkeringsplassen ved Hålandsvannet slik den ligger i dag er for vår del bak eksisterende støyskjerming. Den planlagte skjermingen slik den foreligger i forslaget vil ikke ta høyde for å skjerme støy fra parkeringsplassen.
2. Et alternativ kan være å sette opp støyskjerming som vises i rødt i vedlegget.
3. Både alternativ 1 og 2 vil bidra til støyreduksjon for flere boliger enn vår egen.
4. Videre ber vi om at det monteres tilstrekkelig belysning på åpne områder i planen, som f.eks. parkeringsplasser, for å unngå at disse stedene brukes som uønsket samlingsplass.

Vennlig hilsen

Marianne og Harald Veggeberg  
Varheimen 2  
4073 Randaberg







## HØRING AV DETALJREGULERING FOR FV 409, TRANSPORTKORRIDOR VEST

Elevrådet ved Goa skole har i flere møter gjennomgått forslag til den nye transportkorridoren. Vi har følgende kommentarer til planen:

- Det er positivt at det blir et nytt fortau for gående og en egen sykkelsti langs fylkesveien fra Endrestø og opp til krysset ved Kyrkjeveien.
- Elevrådet er opptatt av at fortau og sykkelsti sikres på best mulig måte mot biltrafikken. I dag blir sykkelstien også brukt av elever som lekeplass på vei hjem fra skolen.
- Vi ønsker at det fremdeles blir en liten parkeringsplass nedenfor krysset Kvernesviksveien/Kyrkjeveien langs tilførselsveien. Skolen bruker dette området mye i uteskole og lærere kjører ned mye utstyr og parkerer på denne parkeringsplassen.
- Dersom mulig ønsker vi at det blir sykkelsti-undergang både i krysset ved Varheiskjæringen og ved Kvernebekkveien.

Mvh  
for elevrådet på Goa skole

Camilla Våland FUSDahl  
leder i elevrådet

**Fra:** Ørnulf Staalesen [ornulf.staalesen@gmail.com]

**Til:** Post Randaberg [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=bcfac81295ff46249f2cedcde79c674a-Post Randab]

**Kopi:** Eirik Sand [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=6e67bc9f69b145d7a77e8024136a0630-Eirik Sand]; Øystein Stjern [/o=ExchangeLabs/ou=Exchange Administrative Group (FYDIBOHF23SPDLT)/cn=Recipients/cn=0b729a1c42074998982dfc659521b44b-\_ysteinstje]

**Sendt:** 26.11.2017 22:01:05

**Emne:** Transportkorridor vest - planid 2014003

**Vedlegg:**

Det vises til høring av detaljregulering for fv. 409 (Transportkorridor vest, planid: 2014003).

Sykel- og gangsti langs fv. 409 benyttes av elever ved Goa skole. Situasjonen idag er langt fra tilfredsstillende med hensyn til trafikksikkerhet. Mangelen på sikring og støyskjerming mellom vei og sykkel-/gangsti utgjør en ikke ubetydelig risiko, som mange foreldre er bekymret over. Risikoen økes ved den store andelen tungtransport som benytter strekningen. En sjåfør som mister kontrollen over lastebilen vil kjøre rett inn på sykkel-/gangsti, uten noen hindring, og rør og annen last som måtte falle av lastepanet vil idag uhindret kunne ramme myke trafikanter. Videre er det ubehagelig med lufttrykket som oppstår når tungtransporten kjører forbi, selv for voksne, og støyen er ubehagelig.

FAU på Goa tar for gitt at man i forbindelse med Transportkorridor vest vil benytte anledningen til å etablere tilstrekkelig sikring og lufttrykk-/støyskjerming mellom veibane og sykkel-/gangsti for å skape en trygg skolevei for våre barn.

Ørnulf Staalesen

Leder FAU Goa skole

Tlf. 474 01 275