



Reguleringsplan

# Planskildring

Krysset Fv. 506 Kvernelandsvegen X Fv. 506 Ålgårdsvegen

Time kommune



## Innhold

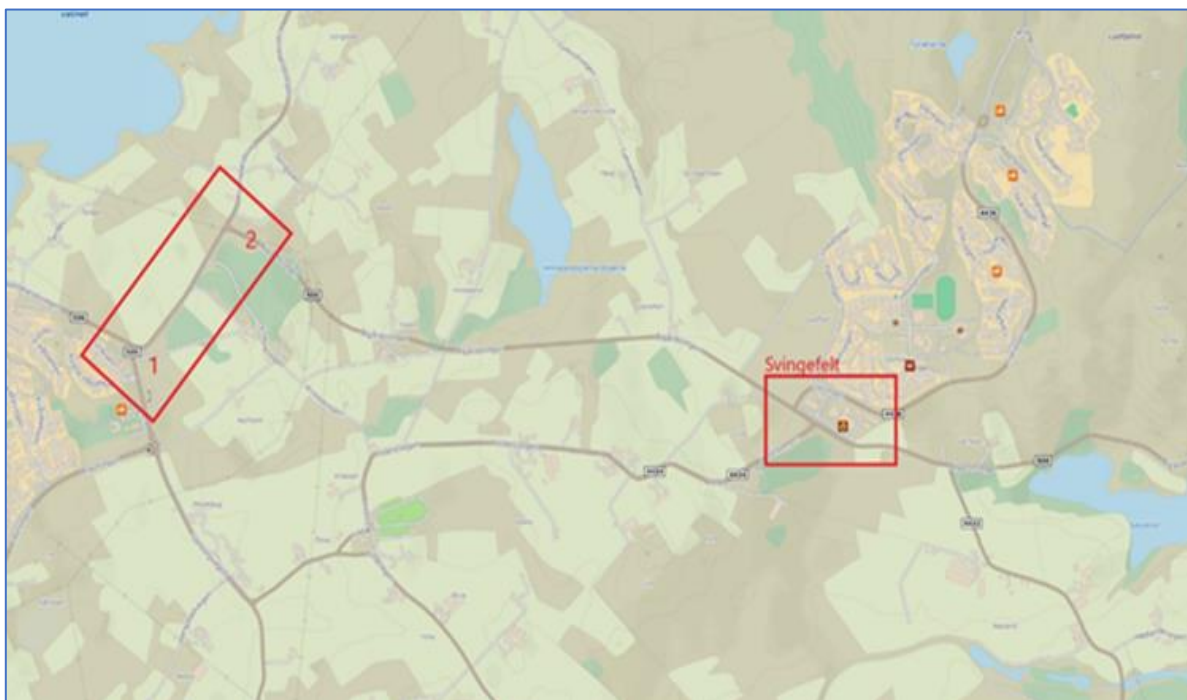
Samandrag.....	4
1 Bakgrunn for planforslaget .....	5
1.1 Planområdet.....	6
1.2 Hensikten med planen.....	6
1.3 Målsettingar for planforslaget .....	7
2 Planprosess og medvirkning.....	8
2.1 Forhold til forskrift om konsekvensutgreiingar.....	9
3 Planstatus og rammebetingelsar .....	10
3.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging .....	10
3.2 Nasjonale og regionale planer og føringer .....	11
3.3 Planstatus i området.....	14
4 Eksisterande forhold i planområdet .....	15
4.1 Plassering .....	15
4.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk .....	16
4.3 Trafikkforhold .....	16
4.4 Teknisk infrastruktur .....	17
4.5 Landskapsbilde .....	19
4.6 Naturmangfald.....	20
4.7 Naturressursar .....	20
4.8 Kulturarv.....	21
4.9 Grunnforhold .....	22
4.10 Støyforhold.....	23
4.11 Risiko- og sårbarheitsanalyse .....	23
5 Vurderte alternativ .....	24
6 Skildring av planforslaget .....	24
6.1 Løysingar i planforslaget .....	24
6.2 Tekniske forutsetningar og løysingar .....	25
6.3 Gods- og personbiltrafikk .....	26
6.3 Løysingar for kollektiv.....	26
6.4 Arealbruk.....	26
7 Virkningar av planforslaget .....	27
7.1 Framkomelighet og trafikktryggleik .....	27
7.2 Samfunnsmessige forhold .....	27
7.3 Gang- og sykkeltrafikk.....	27
7.4 Kollektivtrafikk .....	27
7.5 Naboskap.....	27
7.6 Byggegrenser.....	28

7.7	Landskapsbilde .....	28
7.8	Friluftsliv og by-/bygdsliv .....	28
7.9	Støy og vibrasjonar .....	28
7.10	Handtering av massar .....	28
7.11	Naturmangfald .....	29
7.12	Risiko, sårbarheit og tryggleik (overvatn og flaumvegar) .....	29
7.13	Rammer og premisser for planarbeidet .....	30
8	Konsekvensutgreiing .....	31
9	Gjennomføring av planforslaget.....	31
9.1	Framdrift og finansiering.....	31
9.2	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	31
9.3	SHA- og Ytre miljøplan for byggefasen.....	31
10	Sammendrag av innspill og merknader .....	33
11	Vedlegg .....	33
12	Bibliografi.....	34

## Samandrag

Rogaland fylkeskommune og Time kommune utarbeider detaljreguleringsplan, etter plan- og bygningslova § 12-3, for tre kryss på fv. 505 og 506, sjå oversiktskart nedanfor. Målsettinga er å redusere trafikkulukkene og skape jamn flyt i trafikken.

Prosjektet er modellbasert, både for å lette overgangen til byggefasen, skape ei tverrfagkunne og for å gjere vegmodellen meir tilgjengeleg for innbyggjarane og råka lag og organisasjonar, til dømes i tilknytning med kontordag/folkemøte.



FIGUR 1 PROSJEKTAS PLASSERING. PLANID 0530.00 ER MERKET SOM NR.2

## 1 Bakgrunn for planforslaget

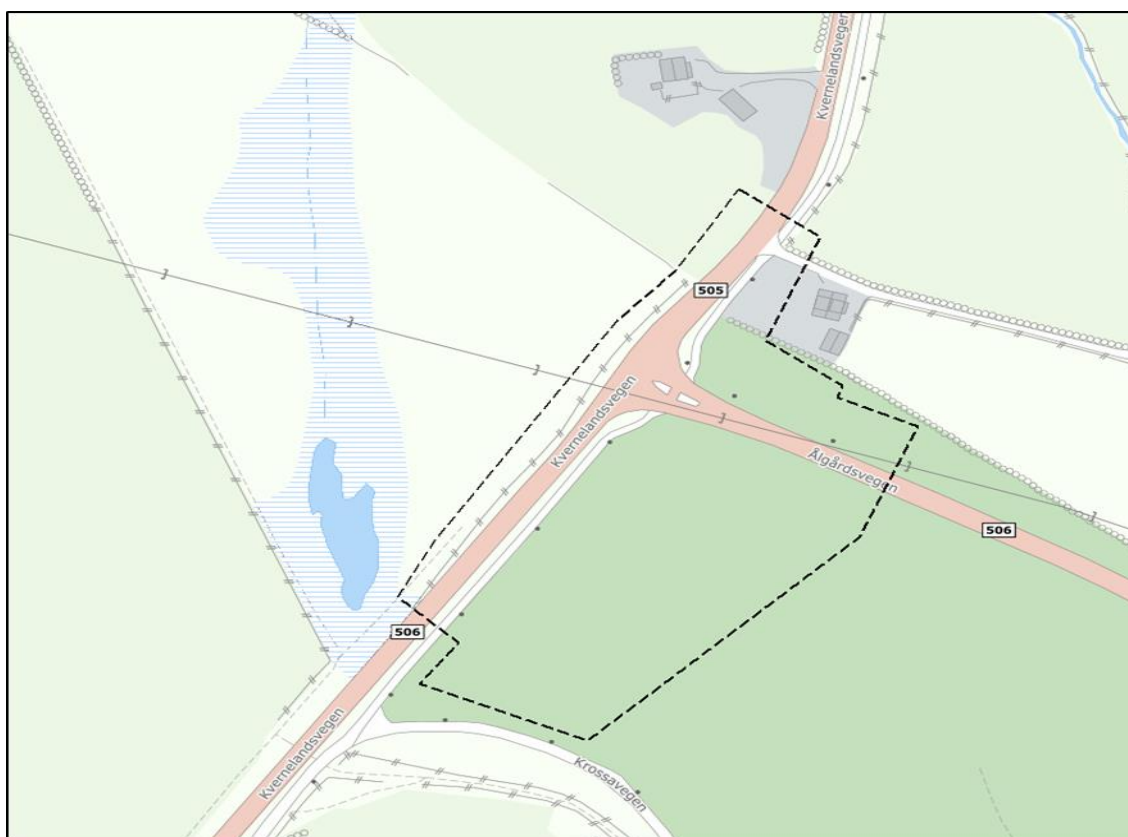
Rogaland fylkeskommune vil betre trafikktryggleik på fylkesveg 505 og 506. Parallelt med utbygginga av ny rundkøyring ved 1900-krysset skal det utformast ei rundkøyring ved krysset Ålgårdsvegen x Kvernelandsvegen, og eit venstresvingefelt ved Ålgårdsvegen x Lyevegen, som vil gje færre påkøyrslar bakfrå. Dette er trafikksikringstiltak ut i frå trafikkbilde og ulykkesstatistikk. Plan og utbygging i Rogaland fylkeskommune har eit mål om at kryssa skal byggast i 2022.

Planforslaget skal vise ynskja , framtidige løysingar for området og heng saman med kommunen sine planer for utvikling i Time kommune. Ein ynskjer å betre trafikktryggleiken og eit uoversiktleg trafikkbilde. Vi vil bruke minst mogleg areal, samstundes som vi skal vise omsyn til alle trafikantar. Det er mange samfunnsomsyn her, og i enkelte tilfelle vil born og unge, mjuke trafikantar og naturverdiar prioriterast framfor jordvern. Vi meiner inngrepet er såpass lite når det gjeld matjord at dette ikkje er eit problem med overordna myndigheiter, og det har vi også fått tilbakemeldingar på i merknadane, inkludert Fylkesmannen.

Medverknad frå andre offentlege myndigheiter har vore stor, slik at vi berre bruker nødvendig areal til tiltaket, og rydde moglege motsegn av vegen i tidleg fase. Målsettinga er å oppnå ei jamn belastning og betre flyt i trafikken.

Rundkøyringa bidrar til at fleire sjåførar bremser opp når dei køyrer. Kryssa blir dimensjonerte for vogntog og bussar, som er eit fartsreguleringstiltak i seg sjølv.

Dei tre kryssa blir behandla som enkeltståande reguleringsplanar, men i same politiske møter og vedtakast som ein heilskap i Time kommune.



FIGUR 2 VARSLA PLANGRENSE

Varsel om oppstart av reguleringsplan blei også sendt ut til offentlege instansar samt grunneigarar og andre råka den 05.06.2020. Høyringsfrist vart satt til 24.07.2020. Merknadene som kom inn er svara ut i eige merknadshefte som vedlegg til planforslaget.

I tilknytning til planoppstart ble det lagt fram teikningar og hovudtrekk ved dei tre planane i Utval for lokal utvikling i Time kommune 01.10.2020.

22.01 2021 arrangeres kontordag for dei mest råka grunneigarane, og dei som elles ynskjer å delta. I tillegg har det også vært tett dialog med Time kommune gjennom heile planleggingsperioden.

Planforslaget består av følgjande deler:

- Plankart
- Planføresegner
- Planskildring

I tillegg følgjer vedlegg.

Planforslaget har vært på offentlig ettersyn i perioden 19.01 – 02.03. 2021 på følgjande stader:

[www.rogfk.no/vare-tjenester/samferdsel/fylkesvei/horinger](http://www.rogfk.no/vare-tjenester/samferdsel/fylkesvei/horinger) og på [www.time.kommune.no/kunngjeringar](http://www.time.kommune.no/kunngjeringar)

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Jærbladet. Grunneigarar og rettshavarar fekk skriftleg melding om dette. Planforslaget ble samstundes sendt ut på høyring til offentlege instansar.

Kommunens planvedtak kan påklagast til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet etter Plan- og bygningslova § 12-12. Avgjersleretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stilles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

## 1.1 Planområdet

Bakgrunn for prosjektet er kommunens ynskje om trafikktryggleikstiltak.

Krysset er et viktig knutepunkt mellom tre større tettstader i kommunen: Bryne med over 12000 innbyggjarar, Kverneland og Lyefjell.

Planen har utnytta areala for å bruke så mye av det offentlege eigedomar som mogleg. Bruken skal være i sameksistens med eit nytt kryss og den skal være trygg for alle trafikantar. Det er ein betydeleg andel trafikk i krysset, inkludert tungtrafikk. Utløp for overvatn skal sikrast innafor plangrensa. I kommuneplanen er arealet langs vegen i hovudsak landbruksområde og næringsverksemd.

## 1.2 Hensikten med planen

Målet er blant anna å få ei betre framkomelegheit og trafikktryggleik og avgrense konsekvensane av ulukker. Tiltaka vil skape ei jamnare trafikkbelastning, og er ein viktig del av nullvisjonsmålet.

Ifølgje ulykkesstatistikk er det registrert totalt 12 bilulykker frå dei tre kryssa dei siste 20 åra, og tre av tilfella er i krysset Kvernelandsvegen x Ålgårdsvegen. Utbetring av dei tre kryssa er vedtatt av fylkestinget 24.10.2018 i Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018-2021 (2023).

### **1.3 Målsettingar for planforslaget**

Ramma for planen er strekninga i krysset med fylkesveg 506 Kvernelandsvegen x fylkesveg 506 Ålgårdsvegen. Utløp for overvatn skal sikrast innafor plangrensa. I kommuneplanen er arealet langs vegen i hovudsak landbruksområde.

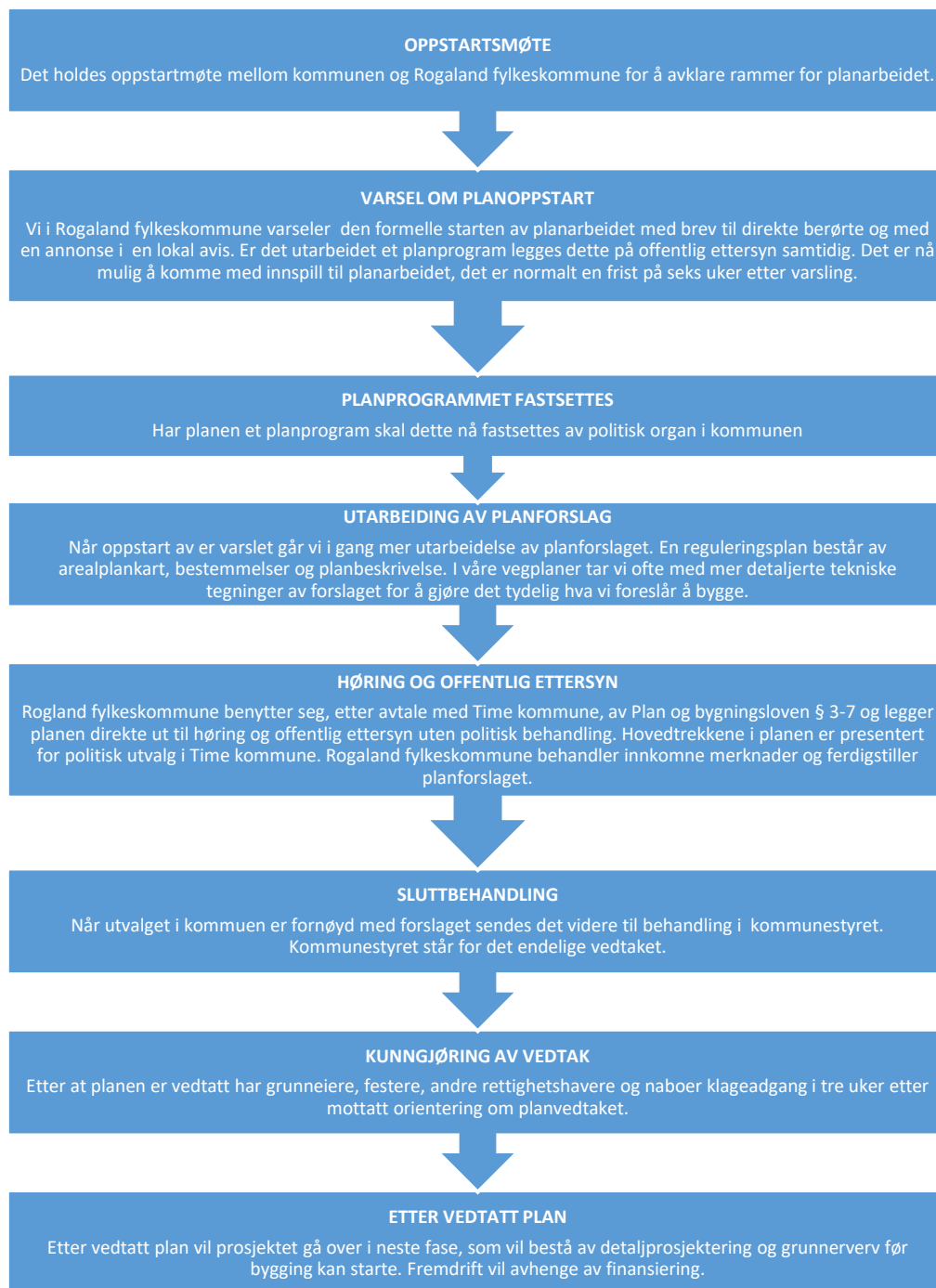
Samfunns- og effektmål for det bygde prosjektet:

- Ei trafiksikker løysing for alle trafikantgrupper
- Redusere konsekvensane av ulukke
- Handtering av overvatn skal være ein del av vegprosjektet
- Samfunnsøkonomiske løysingar



## 2 Planprosess og medvirkning

Nedanfor skildres planprosessen som skal gjennomførast etter Plan- og bygningslova:



FIGUR 3 OVERSIKT PLANPROSSESS

I tilknytning med planoppstart har Rogaland utarbeida ei oppsummering av innkomne merknader, og justert planforslaget før dette blei sendt til offentlig ettersyn. Målet er at planen skal godkjennes våren 2021 og byggestart i 2022.



## **2.1 Forhold til forskrift om konsekvensutgreiingar**

Rogaland fylkeskommune som forslagsstillar, og Time kommune har i oppstartsmøte vurdert at reguleringsplanen ikkje utløyer krav om konsekvensutgreiing, i samsvar med plan og bygningslova § 4-3 og forskrift om konsekvensutgreiingar.

## 3 Planstatus og rammebetingelsar

### 3.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

Statlige planretningslinjer brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planleggingen, og for å markere nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen. Følgende retningslinjer vil i større eller mindre grad ha betydning for planarbeidet.

#### 3.1.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Fylkeskommunane og kommunane har ansvar for å finne heilskaplege løysingar, der lokale forhold og lokalpolitiske interesser tas vare på, saman med nasjonale og viktige regionale interesser. Regjeringa legg vekt på at det blir lagt til rette for at innbyggjarar, fritidsbustadeigarar, organisasjonar og institusjonar, frivillig sektor og næringslivet kan delta i planprosessane. Det kan skje ved å gjere planprosessane tilgjengelege og forståelege, og ved å leggje spesielt til rette for barn og unge og andre grupper som ikkje er i stand til å delta direkte.

Det er viktig å ta aktivt i bruk eksisterande kunnskap om miljø og samfunn tidleg i planprosessen. Prosjektet har blitt presentert i Utval for lokal utvikling, der politikarane ga tilbakemelding på viktige tema som vil bli vurdert og som prosjektet må ta omsyn til.

Fylkeskommunane og kommunane skal ta omsyn til klimaendringar og risiko og sårbarheit i samfunns- og arealplanlegging og behandling av byggesaker. Det skal tas særleg omsyn til naturfarar og eksisterande og framtidige klimaendringar. Handtering av overvatn er ei sentral målsetning for prosjektet, både for å finne lokalt tilpassa løysingar for den enkelte eigedom men også for heilheiten i prosjektet. ROS-analysen skildrar elles desse forholda

Fylkeskommunane og kommunane identifiserer viktige verdiar av naturmangfald og landskap, friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø, og varetek disse i regionale og kommunale planar. Bekken, trær, jordvern og kulturminne er ivaretatt i planane.

For å redusere byspreiing, transportbehov og klimagassutslepp, må vi utvikle kompakte byar og tettstader. Dette reduserer arealforbruk og transportbehov, og styrker grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gåing. Trafikktryggleiken er ivaretatt i prosjektet og det vil bli betre forhold for mjuke trafikantar.

Universell utforming skal leggest til grunn i planlegginga for å gjere samfunnet tilgjengeleg for alle, og for å hindre diskriminering av enkelte grupper. Universell utforming er utgangspunkt for all planlegging i prosjektet.

Nasjonale mål og rammer er uttrykte gjennom Stortingsproposisjonar og -meldingar samt andre offentlege føringar gitt av overordna styresmakter. I denne samanhengen er følgande føringar spesielt interessante, i tillegg til nasjonale forventningar og Nasjonal transportplan:

#### 3.1.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byar og tettstader, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byar og tettstader, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsnings på tvers av kommunegrensene.

4. Retningslinjer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen 4.1 Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.

### 3.1.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

#### 4. Krav til den kommunale planleggingsprosessen

c. Kommunen skal utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge er berørt.

d. Kommunen skal organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta

#### 5. Krav til fysisk utforming

Følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:

-er store nok og egner seg for lek og opphold

-gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider

-kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

c. Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.

d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

## 3.2 Nasjonale og regionale planer og føringer

### 3.2.1 Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)

Dei nasjonale måla for transportsektoren er innarbeida som mål i Nasjonal transportplan. Det overordna målet i Nasjonal transportplan (2018-29) lyder:

Hovudmålet er vidare spesifisert gjennom tre delmål:

I NTP er det også definert egne strategiar for gang- og sykkeltrafikk:

Sykkelandelen som i dag ligg på 4-6 % skal aukast i planperioden gjennom bygging av samanhengande hovudvegnett for sykkeltrafikken.

Gonge: Korte avstandar mellom viktige målepunkt, etablering av snarvegar samt trygge og attraktive omgivelser er viktig for gåande. Døme på tiltak for gåande er fjerning av barrierar, opprusting av snarvegar, betre skilting og stadsinformasjon.

Føringane har ei forutsetning om reduksjon av klimautsløpp, betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Det er også ei forventning om at arealbruken i planforslaget skal redusere transportbehovet.

### 3.2.2 Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018-2021 (2023)

Med samferdselsstrategien for Rogaland 2018-2029 vedtok fylkestinget mål om at det skal utvikles et samordnet, effektivt og miljøvennlig transportsystem som sikrer god tilgjengelighet. Handlingsprogram for fylkesveger er et verktøy for å nå målet. Gjennom vedlikehold og investeringer skal handlingsprogrammet bidra til utvikling i hele fylket.

Der fylkesveger går gjennom tettstedene skal disse være trafikksikre og støtte opp under en attraktiv og miljøvennlig tettstedsutvikling. Det er lagt vekt på at alle prioriterte prosjekt skal gi best mulig effekt og nytte. De skal bidra til økt trafikksikkerhet og skal bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Reguleringsplanen er eit trafikksikkerhetstiltak i perioden 2018-2023.

### 3.2.3 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke el.

Kap. 7 Hensyn som skal vektlegges ved fastsetting av ulike arealformål eller hensynssoner:

- a. Den blågrønne strukturens funksjon som leveområder og spredningskorridor for biologisk mangfold.
- b. God sammenheng med ferdseismuligheter fra lokalt viktige friluftsområder i byer og tettsteder til regionalt viktige områder utenfor tettstedene.
- c. Det bør legges vekt på å finne helhetlige løsninger som er viktige for fordrøyning av nedbør, beskytter vannmiljøet, ivaretar økosystemer og spredningskorridorer, og samtidig tilrettelegger for ferdsel/ friluftaktiviteter

Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet for klimaendringer.

#### 7.1.3 Naturmangfold

1. Hensyn til biologisk mangfold prioriteres høyt både innenfor og utenfor byer og tettsteder.
2. Både i tettstedsnære strøk og i jordbrukslandskapet vil det være viktig å ta vare på sammenhengende strukturer og økosystem. Det skal legges vekt på at arealene kan fungere som leveområder og spredningskorridorer for ulike plante, insekt – og dyrearter

3. Mulighetene for å øke og styrke det stedege biologiske mangfoldet skal vurderes i alle relevante plan- og byggesaker.

4. Naturmangfoldlovens prinsipper om bærekraftig bruk skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet.

#### 7.1.4 Landskap

1. Natur- og kulturlandskapsverdier av regional og nasjonal interesse skal vektlegges

i all arealplanlegging og virksomhet. God landskapstilpasning og fortsatt jordbruksdrift er viktig for å hindre gjengroing og for å opprettholde landskapskarakteren. Landskap skal vurderes i tråd med retningslinjene i Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017 – 2024 (UTE-planen).

#### 7.1.5 Klimatilpasning og naturfare

Overvannsløsninger skal ta hensyn til, og fortrinnsvis forbedre stedets økologiske systemer og bidra til opplevelseskvaliteter. Det skal begrunnes dersom naturbaserte løsninger for overvannshåndtering velges vekk. En skal særlig prioritere naturbaserte løsninger i områder som også har store natur- og eller friluftsverdier.

#### 7.2.4 Forvaltning av LNF-områder

Som plan- og byggesaksmyndighet skal kommunene etterstrebe at sammenhengende landbruks- natur- og friluftsområder (LNF) samt viktige kulturminneområder bevares.

Det samme gjelder ved statlige arealplaner. Klimatilpassingshensyn skal være et gjennomgående vurderingstema i forvaltningen av LNFområdene.

Utbygging utenfor by/tettsteder og andre områder frigitt til utbyggingsformål i kommuneplanen, skal i utgangspunktet unngås. Nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressurser inngår i LNF-formålet og trenger ikke planavklaring. I definerte områder i ytre del av planområdet

kan det tillates begrenset, spredt boligbygging av bosettingshensyn. Utbyggingen må være tilpasset stedets størrelse og struktur, og forutsetter avklaring på kommuneplannivå i tråd med de øvrige prinsipper om senterstruktur og lokaliseringstyring som regionalplanen angir (kapittel 5). Hensynet til landbruket og forbruk av dyrka jord skal vektlegges.

#### 7.2.8 Massedisponering i LNF-områder

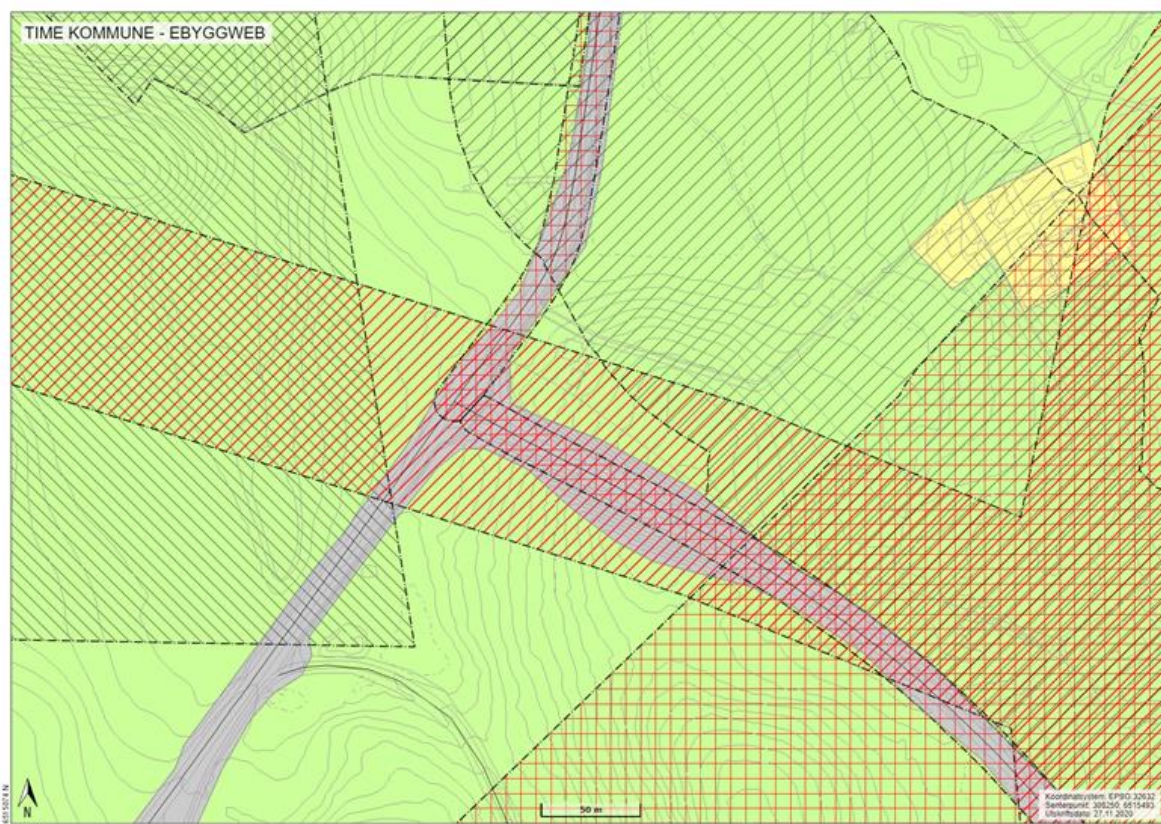
Områder som vurderes brukt til utfylling av rene gravemasser bør avklares i kommune- og reguleringsplan. Retningslinjer i Regionalplan for massehåndtering på Jæren og

Miljødirektoratets faktaark M-1243/2018 skal legges til grunn for utarbeidelse av planer for utbygging og massehåndtering. Utfylling bør begrenses mest mulig i tid, av hensyn til jordvern- og landskapsinteresser. Matjordlaget skal håndteres som en ressurs og håndteres på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte. Eventuell flytting og gjenbruk på godkjente alternative områder bør skje direkte, uten mellomlagring.



### 3.3 Planstatus i området

#### 3.3.1 Gjeldande kommuneplan og kommunedelplan



FIGUR 4 UTSNITT FRA KOMMUNEPLAN , TIME KOMMUNE 2018-2030

Som Figur 4 viser er areala langs vegen hovudsakeleg regulert til er LNF-formål i kommuneplanen. Det er ei omsynssone for høgspenn som går gjennom planområdet.

#### 3.3.2 Gjeldande og tilgrensande reguleringsplanar

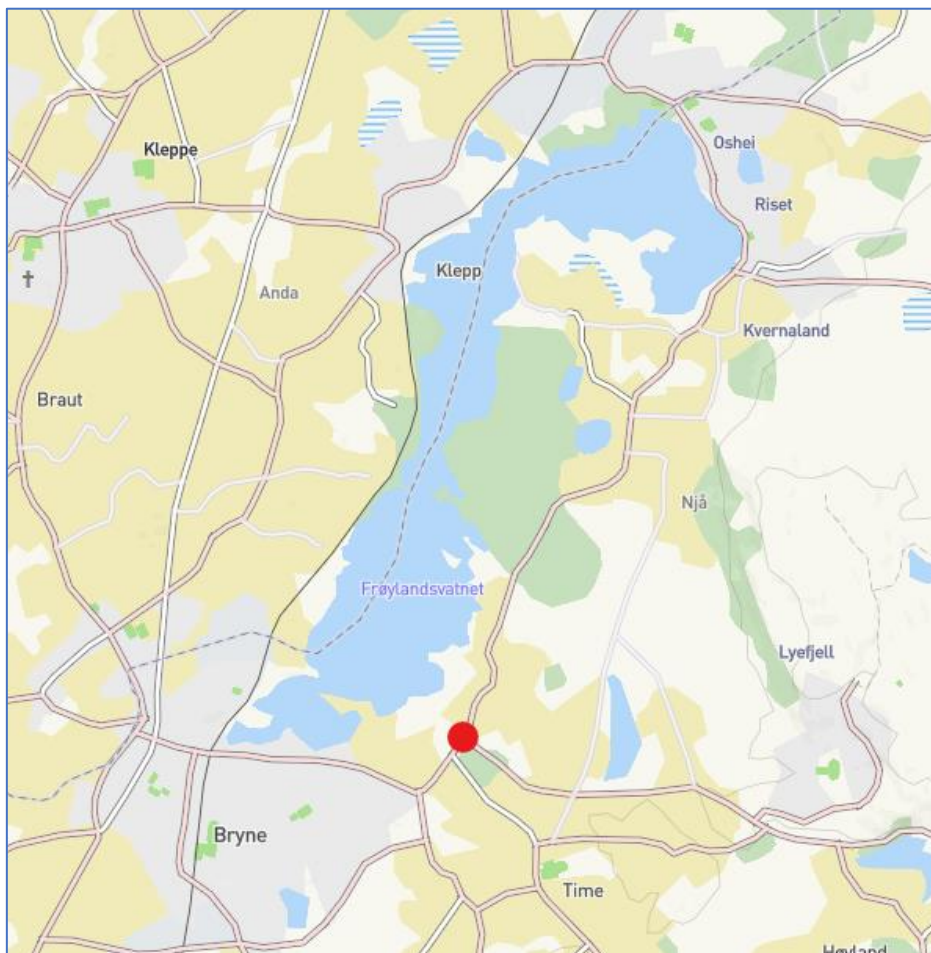
Det er ingen reguleringsplanar som overlappar eller grensar til det varsla planområdet.

Reguleringsplanens føresegner legg føringar for kva som kan gjerast i planområdet, men opnar opp for at kommunen kan gje dispensasjon.

Reguleringsplanens føresegner legger føringar for kva som kan gjerast i planområdet, men opnar opp for at kommunen kan gje dispensasjon .

## 4 Eksisterende forhold i planområdet

### 4.1 Plassering



FIGUR 5 PLANENS PLASSERING I TIME KOMMUNE

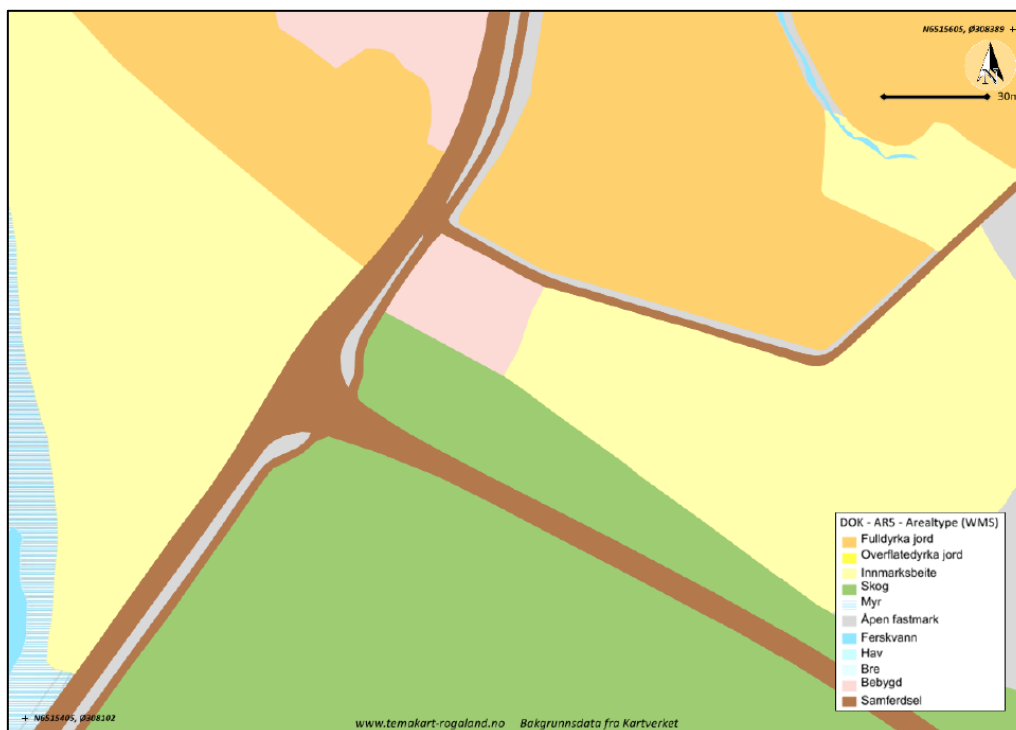
Ramma for planen er krysset mellom fv. 506 Kvernelandsvegen og fv. 4436 Lyevegen. Krysset ligg mellom tre større tettstader i Time kommune: Bryne, Kverneland og Lyefjell. Ålgårdsvegen går vidare forbi Lyefjell til tettstaden Ålgård i Gjesdal kommune.

Ved Ålgårdsvegen går gong- og sykkelvegen langs Kvernelandsvegen på austsida og kryssar Ålgårdsvegen i ei tilrettelagt kryssing. Krysset ligg mellom ope kulturlandskap, bustad og tett granskog på austsida av vegen. Ved bustaden mot nordaust kan furutrær og ei lønn bli påverka av tiltaket. Desse er godt vaksne og kan endre inntrykket av området. Det er mest sannsynleg



at potensiell felling av granskogen vil medføra størst endring av landskapskarakteren, og det kan vera positivt å behalda vaksen vegetasjon i nordaust.

## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk



FIGUR 6 AR5 AREALTYPE (TEMAKART ROGALAND, 2020)

Planområdet omfattar krysset mellom fylkesveg 506 Kverneldsvegen og fylkesveg 506 Ålgårdsvegen i Bryne, Time kommune. Planområdet består i hovudsak av vegareal, samt noko tilgrensande skog og landbruksjord.

## 4.3 Trafikkforhold

### 4.3.1 Vegsystem/Vegsituasjon

Krysset er utforma som T-kryss, men med dråpeøy i sekundærvegen, Fv. 506

Ålgårdsvegen, og passeringslomme i Fv. 506 Kverneldsvegen. Det er opparbeida gang- og sykkelveg langs Kverneldsvegen med kryssing over Ålgårdsvegen utan gongfelt. Fartsgrensa er 70 km/t, men bilane har ikkje like høg fart i krysset ved Ålgårdsvegen som ved Garborgvegen. Krysninga for gong- og sykkelvegen er plassert tett opp mot krysset, og bilane bremsar naturleg ned framfor dette.

Statens vegvesen si handbok N100 «Veg- og gateutforming» er lagt til grunn for utforming av fylkesvegen - både for hovudgata og for tilgrensande kryss og avkøyrslar.

### 4.3.2 System for syklende og gåande

Det er ikkje noko tilbod for gåande og syklende langs Ålgårdsvegen. Det er mykje sykkel- og gangtrafikk langs gong- og sykkelvegen mellom kryssa på Kverneldsvegen, som er del av hovudrunda runt Frøylansvatnet. I tillegg til gang- og sykkelvegen går det ein grusveg austover frå krysset. Denne er ein del av det lokale turnettet og er mykje brukt.

### 4.3.3 Trafikkmengde

Det er betydeleg mengde trafikk i krysset, inkludert tungtrafikk. Fv. 506 Ålgårdsvegen har i dag en ÅDT på 4600 med 5 % andel tungtrafikk. Fv. 505 Kvernlandsvegen nordaust for Ålgårdsvegen har en ÅDT på 5500 med 5% andel tungtrafikk. Nordvest for Ålgårdsvegen har fv. 505 Kvernlandsvegen en ÅDT på 7600 med 5% tungtrafikk. Fartsgrensa er 70 km/t på fv. 505 Kvernlandsvegen og 70 km/t på fv. 506 på Ålgårdsvegen.

### 4.3.4 Ulukkessituasjon

I krysset Kvernlandsvegen ved Ålgårdsvegen er det registrert bilulukker og ei mc-ulukke, samt ei ulukke med syklist nordaust for krysset.

I krysset Ålgårdsvegen v/Lyevegen er det registrert ulukke med bilar og mc-syklar, samt ei ulykke med syklist langs Ålgårdsvegen, søraust for krysset Ålgårdsvegen v/Vestlyvegen.

### 4.3.5 Trafikktryggleik

Dagens krysning opplevast som uoversiktleg og utrygg for mjuke trafikantar.

### 4.3.6 System for kollektiv og kollektivtilbod

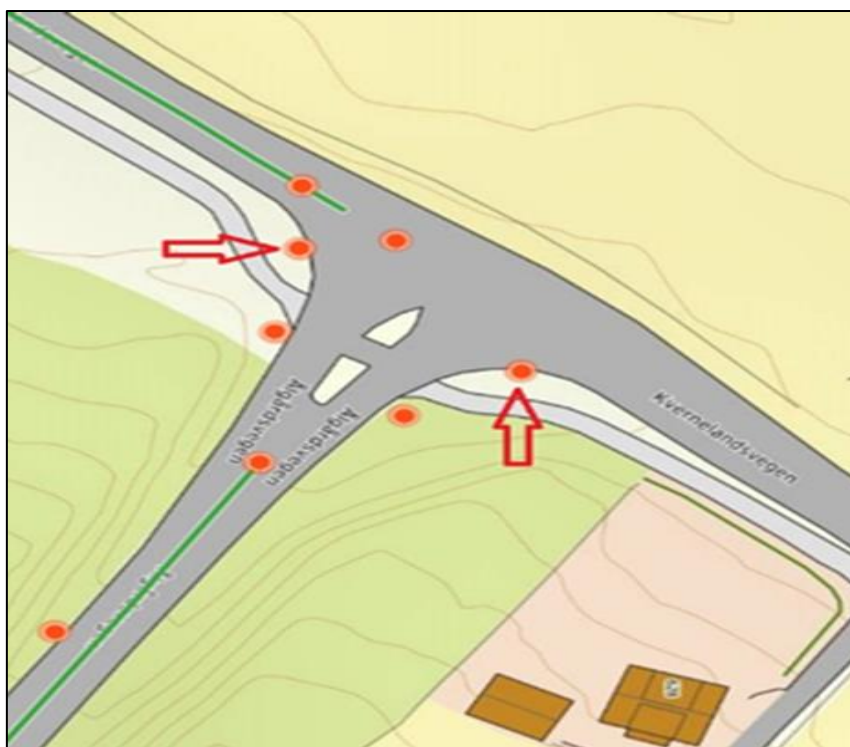
Bussrute 50, 56 og N94 køyrar på strekninga Ålgårdsvegen til Lyefjell. I tillegg går rute 53 på strekninga Kvernlandsvegen. (mengd avgangar i største time). Rute 56 følger gang- og sykkelvegen langs Vestlyvegen, forbi Vestly idrettsbarnehage.

## 4.4 Teknisk infrastruktur

### 4.4.1 Vann og avløp

Kablar og ledningar er viste i figuren under. Lyse har ein 50KVLuftnett over krysset (vist med kvitt), her må vi søka om "Nær ved" - avtale med LyseElnett i byggeplanen. JordkablerHSP og veglys langs Kvernlandsveien og dessutan Telenor kablane sine kryssar Ålgårdsvegen. Jordkabel HSP (Høgspenning) og veglys på kvar side av Ålgårdsvegen, samt Telia sin fiber trasé på sørsida av Ålgårdsvegen.

Terrenget er relativt flatt med ei lita stigning i Ålgårdsvegen. Det er ingen opne bekker i området. Fylkesvegen og gang- og sykkelvegen ligg litt høgare enn terrenget med ein grøn rabatt imellom, dette gir god avrenning. Overvatn blir handtert gjennom kummar/sluk i vegarealet, og dessutan eit drenerør og ein grøn rabatt (grøftdrens på 1,80 m djup). Det viser seg i synfaring at 2 av sandfanga (vist i figuren med pil) var kopla fleire røyr utan at vi har data på dei. Det er derfor tilrådd ein påvising av røyr i byggeplanfasen. Fylkeskommunen har bestilt gravemelding frå Ivar, og er i kontakt med kabeletatane for blant anna høgspenning. Det er ei vassleidning her, og me må ha nok areal til sikringstiltak (autovern). Det er lagd inn 40 cm med matjord i massane. Det er mogleg trafikkøya må utvidast noko.



FIGUR 7 EKSISTERANDE KUMMAR/SLUK (RAUD), DRENSTRØFT OG DRENSTRØYR (GRØN) EID AV ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Kommunale VA-ledningar og private stikkledningar er viste i figuren. Den kommunale vassledningen ligg ca. 6 meter frå vegkanten. Det er tilrådd påvisning av alle ledningar i byggeplanfasen.



FIGUR 8 VASSLEIDNINGAR(BLÅ), OVERVASSLEIDNINGAR(SVART) OG SPILLVANNSRØR(GRØN).

#### 4.4.2 Trafo, kablar og andre tekniske bygg



FIGUR 9 LYSE LUFTNETT (KVIT), JORDKABELHSP (RAUD), VEGLYS OG LAVSPENT (BLÅT), TELEFIBER TRASÉ (GRØN), TELIA TELEFIBER TRASÉ (ORANSJE), OG TELENOR(GUL).

## 4.5 Landskapsbilde

### 4.5.1 Topografi og landskap

Området ligg i det som omtalast som Slettelandskapet på Låg-Jæren i rapporten Vakre Landskap i Rogaland. Tiltaket ligg innanfor sonen Frøylandsvatnet som har ei verdivurdering på 4 av 4 og er dermed nasjonalt viktig.

Krysset ligg mellom ope kulturlandskap, bustad og tett granskog på austsida av vegen.





FIGUR 10 KULTURLANDSKAPET VEST FOR PLANOMRÅDET. VISER HØGSPENTLEDNINGA SOM KRYSSER PLANOMRÅDET

#### 4.5.2 Estetisk og kulturell verdi

Ved bustaden mot nordaust kan furutrær og ei lønn bli påverka av tiltaket. Desse er godt vaksne og kan endre inntrykket av området. Det er likevel mest sannsynleg at potensiell felling av granskogen vil medføra størst endring av landskapskarakteren. Då kan det vera positivt å behalda vaksen vegetasjon i nordaust dersom dette er mogleg.

#### 4.6 Naturmangfald

Det er registrert vipe (EN) aust for planområdet og gulspurv (NT) i området, samstundes som tiltaket ligg ved viltområdet Serikstad. Desse funna vil føre til at restriksjonar vert knytt til tiltak som skal utførast i hekkesesongen. Dersom tiltaket medfører felling av trær, anbefalast det å leggja arbeidet utanfor hekkesesongen.

Arealet inngår i Verneplan for vassdrag Orreelva. Tiltaket er likevel meir eller mindre utan betydning for hovudvassdraget då inngrepet er over ei kort strekning og ikkje påverkar vassdrag langs vegen. Det er eit myrdrag sør i planen som må sikrast.

#### 4.7 Naturressursar

Kartgrunnlag viser god jordkvalitet i området. Nærliggande areal er overflatedyrka jord, altså ikkje rydda. Granskogen aust for vegen er planta, men samtidig også ein naturressurs.

## 4.8 Kulturarv

Generelt er området rikt på automatisk freda kulturminne i form av gravrøyser og gardsanlegg. Ein lokalitet med to gravrøyser og ein hustuft (Askeladden ID173504) ligg heilt nært inntil planområdet.



FIGUR 11 PLASSERINGA AV ID173504

Legg merke til beltet utan stein langs fv. 505. som truleg er rydda i samband med legging av vassleidning.

## 4.9 Grunnforhold

### 4.9.1 Geotekniske forhold



FIGUR 12 LAUSMASSEKART (NGU KARTDATABASE, 2020)

Oversiktskart over prosjektområdet viser at lausmassane består av tjukke moreneavsetningar og lokale torvavsetningar

Det er utført 2 totalsonderingar og 3 prøvetakingar i planområdet. Undersøkingane viser at grunnen i området dominerast av morenemassar med stor mektigheit. Morenen er hovudsakeleg velgradert og har høy lagringsfastleik, med unntak av enkelte grunne soner med hovudvekt av finkorna materiale med lågare lagringsfastleik. Berg er ikkje påvist i de utførte boringane, og lausmassemektigheita er derfor rekne for å være relativt stor.





FIGUR 13 GRUNNUNDERSØKELSER GJENNOMFØRT AV STATENS VEGVESEN (JÆRBLADET, 2020)

#### 4.10 Støyforhold

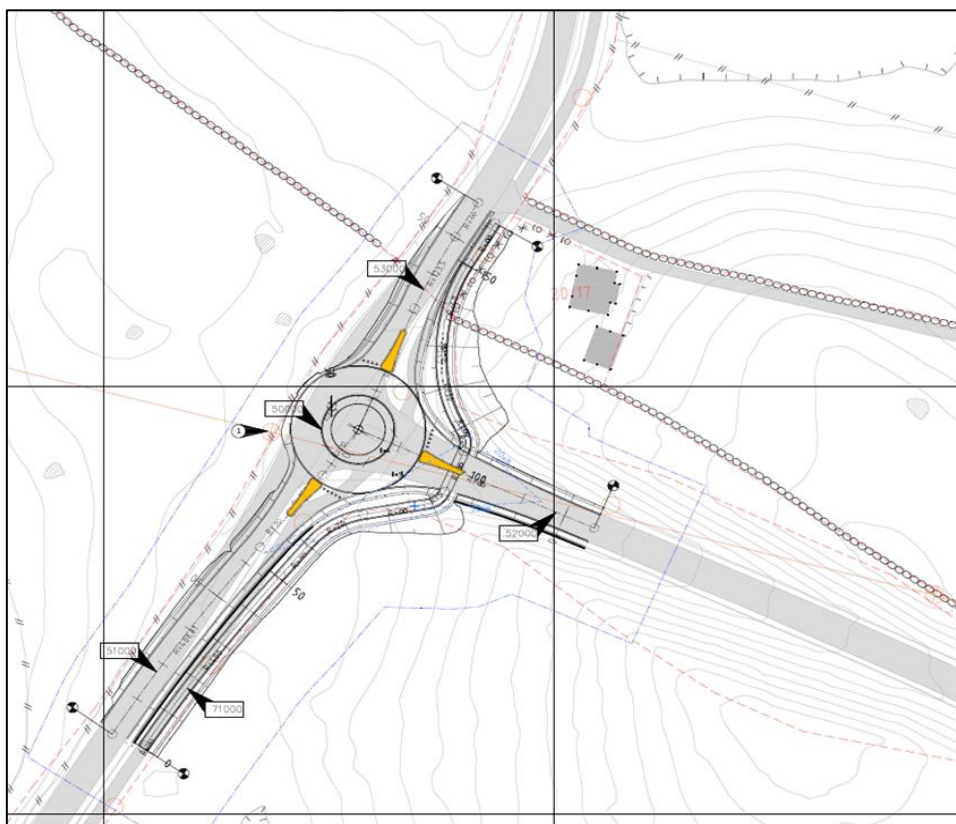
Realisering av planen vil ikkje føre til ei merkbar endring i støynivå. Støy blir behandla etter gjeldande regelverk.

#### 4.11 Risiko- og sårbarheitsanalyse

Planområdet er ikkje utsett for fare knytta til havnivåstigning då det ligg på kote +37, om lag 9 km frå sjøen. Det er ikkje registrert fare for flaum eller andre risikoar knytt til naturfarar i NVE si kartteneste.

## 5 Vurderte alternativ

Statens vegvesen utførte i 2018 eit forprosjekt for krysset. Forprosjektet anbefaler ei løysing med rundkøyring og tilpassing av dagens gang- og sykkelveg.



FIGUR 14 ANBEFALT LØYSING FRA FORPROSJEKT

## 6 Skildring av planforslaget

### 6.1 Løysingar i planforslaget

Statens vegvesen si handbok N100 «Veg- og gateutforming» er lagt til grunn for utforming av fylkesvegen - både for hovudgata og for tilgrensande kryss og avkøyrslar. Vegnorm for Sør-Rogaland er lagt til grunn for kommunale og private fellesveger og avkøyrslar mot desse.



FIGUR 15 MODELLERT- (T.V.) OG DAGENS LØYSING (T.H.)

## 6.2 Tekniske forutsetningar og løysingar

Teikningsheftet som er lagt ved planforslaget inneheld utfyllande informasjon om kva som er planlagd, utover det som står i planskildringa.

### 6.2.1 Kjøyreveger

Det er planlagt ein ny rundkøyring med ytre diameter på 30 meter og med ei sentraløy på 16 meter. Diameteren på rundkøyringa og sentraløya tar omsyn til stor køyretøy (vogntog).

Det er regulert friskt i rundkøyring og kryss.

### 6.2.1 Gangveger, sykkelveg, fortau og gangfelt

Det er vurdert om det kan etablerast gangfelt, men det er ikkje anbefalt å etablere nye gangfelt i 60-sone. Unntak frå regelen er gangfelt dersom fartsnivået er under 50 km/t, ved til dømes rundkøyningar jf. handbok V127 Kryssingssteder for gåande. Gangfelt er ikkje regna som et sikkerheitstiltak. Tilrettelagt kryssing med intensivbelysning vil sikre framkomelegheit for dei mjuke trafikantane og skape ein heilskapleg gong- og sykkelveg i området. Den tilrettelagte kryssinga vil ha trafikkøy og utformast etter krav om universell utforming. I byggefasen kan ein vurdere gongfelt ved kryssingspunkt, og då tilsvarande vurdere fartsgrense her. Fartshump krever også 50 km/t fartsnivå

## 6.2.2 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Tette flater vil ikkje auke samelikna med eksisterande situasjon. Ein ynskjer å oppretthalde dagens avrenningssituasjon. Det er utarbeida ein rammeplan for vann og avløp som viser prinsipppløysingar i reguleringsområdet, samt samanhengen med eksisterande system. Handtering av overvatn og alternative flaumvegar vises i rammeplanen. Lokal overvannsdiskonering (LOD-tiltak) kan nyttas som et supplement til konvensjonelle rørsystem, til dømes infiltrasjonssandfang.

## 6.2.3 Andre tekniske føresetnader og løysingar

Statens vegvesen si handbok N100 «Veg- og gateutforming» er lagt til grunn for utforming av fylkesvegen - både for hovudgata og for tilgrensande kryss og avkøyrslar. Vegnorm for Sør-Rogaland er lagt til grunn for kommunale og private fellesvegar og avkøyrslar mot desse.

## 6.3 Gods- og personbiltrafikk

Løysinga vil skape meir jamn flyt i trafikken, og rundkjøringa er dimensjonert for vogntog

## 6.3 Løysingar for kollektiv

Kollektivtilbodet vil være som i dagens situasjon.

## 6.4 Arealbruk

### 6.4.1 Reguleringsformål

### 6.4.2 Arealregnskap

Tabellen nedanfor gir oversikt av reguleringsføremålene som inngår i planforslaget i samsvar med pbl. § 12-5 og § 12-6.

Reguleringsføremål	Størrelse (m <sup>2</sup> )
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	
Køyreveg	2241
Gang-/sykkelveg	486
Annan veggrunn – tekniske anlegg	274
Annan veggrunn - grøntareal	3388
<b>Landbruks-, natur- og friluftsføremål samt reindrift</b>	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytte næringsverksemd basert på gardens ressursgrunnlag	8829
LNFR areal for spredt bustad- fritids- eller næringsbebyggelse, mv	150
<b>Sum</b>	<b>15366</b>
Føresegnssområder	
Midlertidig bygge- og anleggsområde	8933

### Omsynssonetabell

Reguleringsføremål	Størrelse (m <sup>2</sup> )
<b>Omsynssoner</b>	
<b>Frisikt</b>	271
<b>Sum</b>	271

## 7 Virkningar av planforslaget

### 7.1 Framkomeligheit og trafikktryggleik

Framkomelegheit og trafikktryggleik prioriterast i anleggsfasen for trafikkavviklinga. Anleggsbeltet skal være bredt nok til at større køyretøy kan passera. Dersom det blir behov for å stenge vegen blir dette varsla og skilta, og skal skje i periodar med lite trafikk. Det er eit mål å avgrensa både anleggsbelte og permanente inngrep. Ein må anta at upårekna stengingar blir naudsynt for å ivareta sikkerheita for trafikantane som må passera gjennom anleggsområdet. Det er utarbeida faseplanar for arbeidet som følgjer med planforslaget.

### 7.2 Samfunnsmessige forhold

Etablering av rundkøyring vil gi eit meir trafiksikkert tilbod til trafikantane jf. tabell 2.3 i handbok V121 . Rundkøyring gjer betre flyt i trafikken, med smidig trafikkavvikling med små forseinkingar og fungere som eit fartsdempende tiltak. Dette vil være en fordel for kollektiv, privatbilistar og varetransport, og også bidra til sikrere kryssingar for gåande og syklande (sjå kapittel 8.6).

### 7.3 Gang- og sykkeltrafikk

Trafikktryggleik og framkomelegheit for gåande og syklande vil bli betre samanlikna med dagens forhold. Etablering av rundkøyring vil redusere hastigheita inn mot den tilrettelagte kryssinga. Tiltaket er med på å gi eit samanhengande tilbod for sykkel og gonge langs Frøylandsvatnet frå Kverneland og inn mot Bryne sentrum.

### 7.4 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbodet vil vere som i dagens situasjon.

### 7.5 Naboskap

Planforslaget medfører noko inngrep i tilgrensande eigedommar, og naudsynte areal og rettar vil bli erverva av Rogaland fylkeskommune.

Grunnervervsprosessen startar når reguleringsplanen er endeleg vedteken, og det er løyvd midlar til bygging av vegtiltaket. Råka grunneigarar blir kontakta av Rogaland fylkeskommune, og har krav på erstatning for sitt økonomiske tap etter gjeldande regelverk.

#### 8.3.1 Boligeigedom

Prosjektet rører ein bustadeigedom gnr 20 bnr 17 og krev permanent erverv av 73 kvm, 8 kvm permanent klausulert og 139 kvm mellombels.

#### 8.3.2 Landbrukseigedom

Dei resterande tre eigedommane er landbrukseigedommar og er i bruk som dyrka mark og skog. På skogeigedommen er det per dags dato tiltenkt riggområde, men dette er ikkje endeleg fastsett. Gnr 19 bnr 1 krev permanent erverv av 431 kvm, og 8412 kvm mellombels (tiltenkt riggområde). Gnr 20 bnr 14 krev mellombels erverv av 370 kvm som er i bruk som



dyrka mark. Siste landbrukseigedom gnr 20 bnr 8 er og i bruk som dyrka mark, og krev erverv av 16 kvm permanent og 40 kvm mellombels.

Inngrepa på tilgrensande eigedommar skal i størst mogleg grad tilbakeføres til opphaveleg stand etter at anleggsarbeida er ferdig.

## 7.6 Byggegrenser

Det vises til Time kommunes føresegner og gjeldande reguleringsplan når det gjelder byggegrenser.

## 7.7 Landskapsbilde

Planforslag vil endre landskapskarakter. Påverknad av landskapsbildet kan være relativ stor og gjeld hovudsakeleg granskogen som er planta skog. Det er stor sannsyn for at det skal fjernast ein stor del, eller heile skogen, og bruka området som beite. Sjølv om sitkaskog ikkje er naturleg på staden vil det påverke landskapet vesentleg. Samstundes vil det skape eit meir ope og lysare landskapsrom. Synlege inngrep vil også auke i forhold til dagens situasjon nordaust frå vegen kor noko av vegetasjonen i privat hagar forsvinn, inkludert nokre store trær.

Grøntområde på sideterrenget skal såast i med gras og landbruk skal tilbakeførast. Det skal vurderast om det blir naudsynt å plante ny skog. Sentraløy i rundkøyning plantes til med gras, då dette er mest naturleg i landskapet. Det skal vurderast tre eller lysmast i midten av rundkøyninga. Enkelte trær må bevarast. Det vises til plankart og føresegner for trær som skal bevarast og eventuelt erstattast.

Rundkøyning som eit fartsdempande tiltak vil betre framkomelegheit og skape større tryggleik for alle trafikantar.

## 7.8 Friluftsliv og by-/bygdeliv

Trafikktryggleik og framkomelegheit for gåande og syklende vil bli betre samanlikna med dagens forhold. Etablering av rundkøyning vil redusere hastigheita inn mot den tilrettelagte kryssinga. Spesielt viktig er det at trafikktryggleiken blir betre for barn langs skulevegen med minnet med Askeladden ID173504 ligg så nær anleggsområdet at det kan skadast under anleggsarbeidet. Det må difor setjast opp byggegjerder langs plangrensa i anleggsfasen.

Det er berre planlagt mellombels tiltak mellom forminnet og vegen. Det ferdige anlegget vil difor ikkje verka utilbørleg skjemma på kulturminnet.

## 7.9 Støy og vibrasjonar

Realisering av planen vil ikkje føre til merkbar endring i støynivå, og vil bli behandla etter gjeldande regelverk .

## 7.10 Handtering av massar

Det anbefalast i utgangspunktet masseutskifting ned til minimum 2 m djup der det finnes finkorne masser. Disse anbefalingane gis på grunnlag av de utførte grunnundersøkingar. Dersom det oppdagast finkorne massar i større mektigheit, må geoteknikkar konsulterast i byggeplanfasen for å fastsette endeleg utskiftingsdjupn.

Før byggearbeidet kan starte, skal det utarbeidast en massedisponeringsplan som viser kor og korleis overskotsmasser frå planområdet skal handterast. For å sikre mot grunnbrot, må ingen massedeponering medføre auka belastning i områda med utfordrande grunnforhold.

Det kan være aktuelt at massane som blir fjerna kan nyttast andre stader nær planområdet, men det må undersøkjast om massane reknast som forureina.

## 7.11 Naturmangfald

Det er registrert vipe (EN) aust for planområdet og gulsporv (NT) i området, samstundes som tiltaket ligg ved viltområdet Serikstad. Desse funna vil føre til at restriksjonar vert knytt til tiltak som skal utførast i hekkesesongen. Dersom tiltaket medfører felling av trær, anbefalast det å leggja arbeidet utanfor hekkesesongen.

Arealet inngår i Verneplan for vassdrag Orreelva. Tiltaket er likevel meir eller mindre utan betydning for hovudvassdraget då inngrepet er over ei kort strekning og ikkje påverkar vassdrag langs vegen. Det er eit myrdrag sør i planen som må sikrast.

Kartgrunnlag viser god jordkvalitet i området. Nærliggande areal er overflatedyrka jord, altså ikkje rydda. Granskogen aust for vegen er planta, men samtidig også ein naturressurs.

## 7.12 Risiko, sårbarheit og tryggleik (overvatn og flaumvegar)

I ROS-analysen er det registrert tre moglege uynskte hendingar som kan inntreffe ved planområdet:

- Trafikkulukke med bilist og/eller MC-førar
- Trafikkulukke med mjuke trafikantar involvert
- Brot på regional høgspenteleidning i anleggsperioden

De potensielle hendingar som er forbunde med risiko kan minimerast gjennom risikoreduserande tiltak. Etablering av rundkøyring er i seg sjølve risikoreduserande. Det anbefalast at fartsgrensa reduserast til maks 60 km/t, og at det regulerast inn tilstrekkelege frisktsoner i vegkryss og ved kryssing for gåande. I sum viser risiko- og sårbarheitsanalysen at planområdet er egna for foreslått endring av kryssløysningen, og at planforslaget forbetrar eksisterande løysning.

Ny løysing for handtering av overvatn skal redusere utfordringane med oversvømmelser forårsaka av vegbanen i heile prosjektstrekninga. Det er gjort manuelle berekningar av overvatnet. Aktuelle tiltak kan vera lokale disponeringar av overvatnet og løysingar som fordrøyning og/eller infiltrasjon. Dei kan nyttas som supplement til konvensjonelle røyrssystem for å unngå overbelastning. Dømer er infiltrasjonssandfang som i tillegg til sandfangfunksjonar, vil gje både fordrøyning og infiltrasjon av overvatn.

Flaumvegar skal tilretteleggast for å takle avrenning frå ein nedbørsintensitet tilsvarande 200 års gjentaksintervall. Desse skal dimensjonert for å lede ut all avrenning frå området, også om det øvrige leidningsnettlet skulle svikta. I ei slik situasjon vil vegtrasear, parkeringsplassar og grøntareal kunne oversvømmes midlertidig og nyttas til flaumareal og flaumvegar for å sikra bygningane i området. Bygningar må ha overhøgde til flaumareala for å sikrast mot flaumskadar.

Planområdet heller i hovudsak mot vest. Flaumvatnet vil renne på same måte som før ombygginga, og vil ledast til dam/bekk som har utløp i retning Frøylandsvatnet.



### **7.13 Rammer og premisser for planarbeidet**

Prosjektet er ein del av Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2018-2023, og har eit budsjett på 6 millionar kroner.

Planforslaget er i tråd med Nasjonal transportplan om auka trafikktryggleik og visjonen om null drepne i trafikken. Mjuke trafikantar vil få betre forhold og eit tydelegare trafikkbilde.

## 8 Konsekvensutgreiing

Planmyndigheit vurderer at tiltaket ikkje er omfatta av KU-forskrifta.

## 9 Gjennomføring av planforslaget

### 9.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er en del av Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2018-2023, og har eit budsjett på 6 millionar kroner. Målsettinga er godkjent reguleringsplan våren 2021 og bygging i 2022.

### 9.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Framkomelegheit og sikkerheit prioriterast i anleggsfasen for trafikkavviklinga . Anleggsbeltet skal være bredt nok til at større køyretøy kan passera. Dersom det blir behov for å stenge vegen blir dette varsla og skilta, og skal skje i periodar med lite trafikk. Det er eit mål å avgrensa både anleggsbelte og permanente inngrep.

Ein må anta at upårekna stengingar blir naudsynt for å ivareta sikkerheita for trafikantane som må passera gjennom anleggsområdet. Etablering av alternative omkøyringsvegar vil medføre store kostnader og vil supplerande undersøkingar i området. Trafikkavviklinga bør skje med lysregulering på eit køyrefelt, mens det etablerast separat og midlertidig grusveg for gåande og syklende. Det skal utarbeidast ein egen plan for trafikkavviklinga i anleggsperioden før byggearbeidet kan starte.

Det er eit mål å avgrensa både anleggsbelte og permanente inngrep.

Ein må anta at upårekna stengingar vil bli naudsynt for å ivareta tryggleiken for trafikantane som må passere gjennom anleggsområdet. Etablering av alternative omkøyringsvegar vil medføre store kostnader og krevje supplerande undersøkingar i området. Trafikkavviklinga bør skje med lysregulering på eit køyrefelt, samstundes med separat og midlertidig grusveg for gåande og syklende. Det skal utarbeidast ein eigen plan for trafikkavviklinga i anleggsperioden, før byggearbeida kan starte.

### 9.3 SHA- og Ytre miljøplan for byggefasen

#### 9.3.1 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljøplan

Ein Ytre Miljøplan (YM) skal skildre prosjektet sine utfordringar, og korleis desse skal handterast for at Rogaland fylkeskommune som byggherren skal innfri miljøkrav i lovar og føresegner. Den er grunnlag for prosjektering og konkurranse og er ei oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen si handbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikehaldsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeidast ein Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedanfor er det lista opp spesielle miljøutfordringar som skal arbeidast vidare med i YM-plan. Det skal utarbeidast ein plan for ytre miljø (YM-plan) frå start av prosjekteringsfasen. YM-plan skal vidareføre dei krava og avbøtande tiltaket som er omtalt i planen og oppsummerte i kapittel om føringar for YM-plan. Miljøutfordringane som blir avdekkja blir ført vidare til utførande og kontrollerande i gjennomføringsfasen.

9.3.2 Innspel til ytre miljøplan

Tema	Problemstillinger/vurderingar
<b>Støy og vibrasjonar</b>	<p>Støy frå anleggsverksemda skal i minst mogleg grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende busetnad og infrastruktur.</p> <p>Miljøverndepartementet sine retningslinjer for vegtrafikkstøy ved planlegging etter plan- og bygningslova (rundskriv T-1442) skal leggjast til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen.</p>
<b>Luftforureining</b>	<p>Luftforureining, inkludert støv, frå anleggsverksemda skal i minst mogleg grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende busetnad og infrastruktur.</p>
<b>Forureining av jord og vann</b>	<p>Anleggsaktiviteten/prosjektet skal ikkje bidra til skadeleg avrenning eller partikkeltransport til vassdrag og myr.</p> <p>Utslepp frå anleggsområdet elles (utslepp frå vaske- og oppstillingsområder for maskiner og uhell med utslepp av for eksempel kjemikaliar og oljer) skal ein unngå og nødvendige tiltak må gjerast for å hindre dette.</p> <p>Anleggsmaskiner skal ha absorberande midlar i tilfelle uhell for å forhindre skadeleg avrenning til resipientar i anleggsfasen.</p> <p>Prosjektet skal ikkje spreie forureina massar. Framande skadelege artar reknast også som forureina masser.</p>
<b>Landskapsbilete</b>	<p>Materialval og val av vegprofil skal binde saman landskapsbilde og ferdselsareal. Bruk av vegetasjon skal framheve denne intensjonen. Vegens omgivningar skal formast slik at dei ser ut som naturlege element i landskapet. Støttemur skal lagast av naturstein.</p> <p>Før anleggsstart skal alle tre som ein skal bevare ha ei tilstandsvurdering som ligg til grunn for ei fagmessig kvisting, utført av arborist. Vaksne tre nord-aust i planområdet skal bevarast. Ved oppstart av anleggsarbeida skal det haldast ein «grøn time» for byggeleiar, kontrollingeniør og gravemaskinførar der landskapsarkitekt informerer om dei omsyn som må tas med. Areal rundt tre skal ikkje brukast som lagerplass og skal sikrast i anleggsperioden.</p> <p>Reetablering av vegetasjon skal skje med stadseigen vegetasjon.</p>

	Rigg- og anleggsområde skal tilbakeføres til originalt/planlagt arealformål når anleggsfasen avsluttast.
<b>Mobilitet</b>	Anleggsarbeidet skal gjennomførast slik at gåande og syklende trygt kan bevege seg i tilknytning til anleggsområdet.  Krav til universell utforming skal oppretthaldast så langt som mogleg.
<b>Naturmangfald</b>	Anleggsaktiviteten/prosjektet skal i minst mogleg grad bidra til arealtap i viltområdet Serikstad. Arbeid ved viltområdet skal ikkje ha særleg støyande arbeid i hekkeperioden til fuglane. Ved behov for felling av tre skal det skje utanom hekkeperioden.  Anleggsaktiviteten/prosjektet skal i minst mogleg grad bidra til arealtap og øydelegging/sedimentering av myrdraget sør-aust i viltområdet.
<b>Klimagassar og energiforbruk</b>	Energiforbruk og klimagassutslepp i tilknytning til prosjektet skal reduserast mest mogleg gjennom redusert transportomfang og val av materialar og utstyr som gir lågt energiforbruk.
<b>Kulturminne</b>	Anleggsverksemda/prosjektet skal ikkje medføre negative konsekvensar for kjende kulturminne.  Kjende kulturminne skal beskyttast i anleggsperioden. Det skal settast opp eit gjerde ved fornminne ID173504 i plangrensen.
<b>Materialval og avfallshandtering</b>	Anleggsaktiviteten/prosjektet skal gjennomførast med ei minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel.  Skader i tilknytning til handtering av farlege kjemikaliar og avfall skal ein unngå.

## 10 Samandrag av innkomne merknadar

Sjå vedlegg til planskildring.

## 11 Vedlegg

Plankart

Føresegner

Teikningshefte

ROS-analyse

Geoteknisk rapport

Oppsummering av merknadar til planoppstart

## 12 Bibliografi

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Norge: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Statens vegvesen. (2020, Desember). Hentet fra [vegkart.no](https://vegkart.no), Trafikkulykke: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

temakart-rogaland. (2020). Hentet fra <https://www.temakart-rogaland.no/share/eead6cd5714d>

Nasjonal transportplan 2018-2029

Sefrak-registeret

Google maps

Kartdatabase NGU

Jærbladet

NVEs karttjeneste