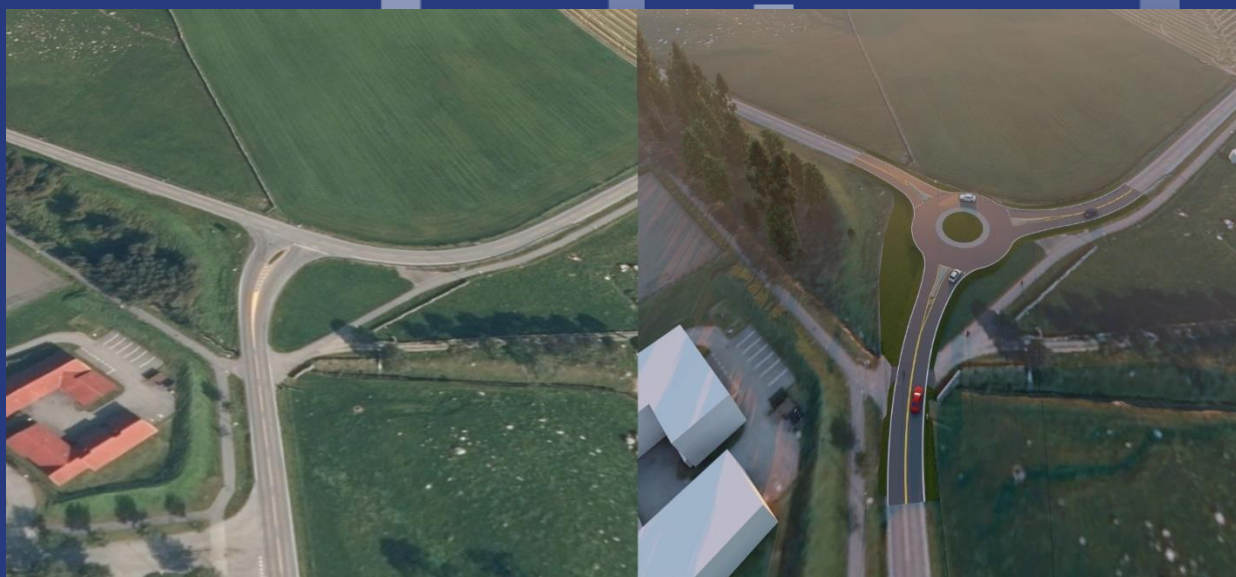


Reguleringsplan

Planskildring

Krysset Fv. 505 Garborgvegen X Fv. 506 Arne Garborgs
veg/Kvernelandsvegen

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	6
2 Planprosess og medverking	7
2.1 Forhold til forskrift om konsekvensutgreiingar.....	8
3 Planstatus og rammebetingelsar	9
3.1 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging	9
3.2 Nasjonale og regionale planer og føringar	10
3.3 Planstatus i området.....	13
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	18
4.5 Landskapsbilete	20
4.6 Naturmangfald.....	20
4.7 Naturressursar	20
4.8 Kulturarv.....	20
4.9 Grunnforhold	22
4.10 Støyforhold.....	23
4.11 Anna risiko- og sårbarheit.....	23
5 Vurderte alternativ	24
6 Skildring av planforslaget	25
6.1 Løysingar	25
6.1 Tekniske føresetnader og løysingar	25
6.2 Løysingar for kollektiv.....	26
6.3 Arealbruk.....	26
7 Verknadar av planforslaget.....	27
7.1 Framkomelegheit og trafikktryggleik	27
7.2 Samfunnsmessige forhold	27
7.3 Kollektivtrafikk	27
7.4 Gods- og personbiltrafikk.....	27
7.5 Naboskap	27

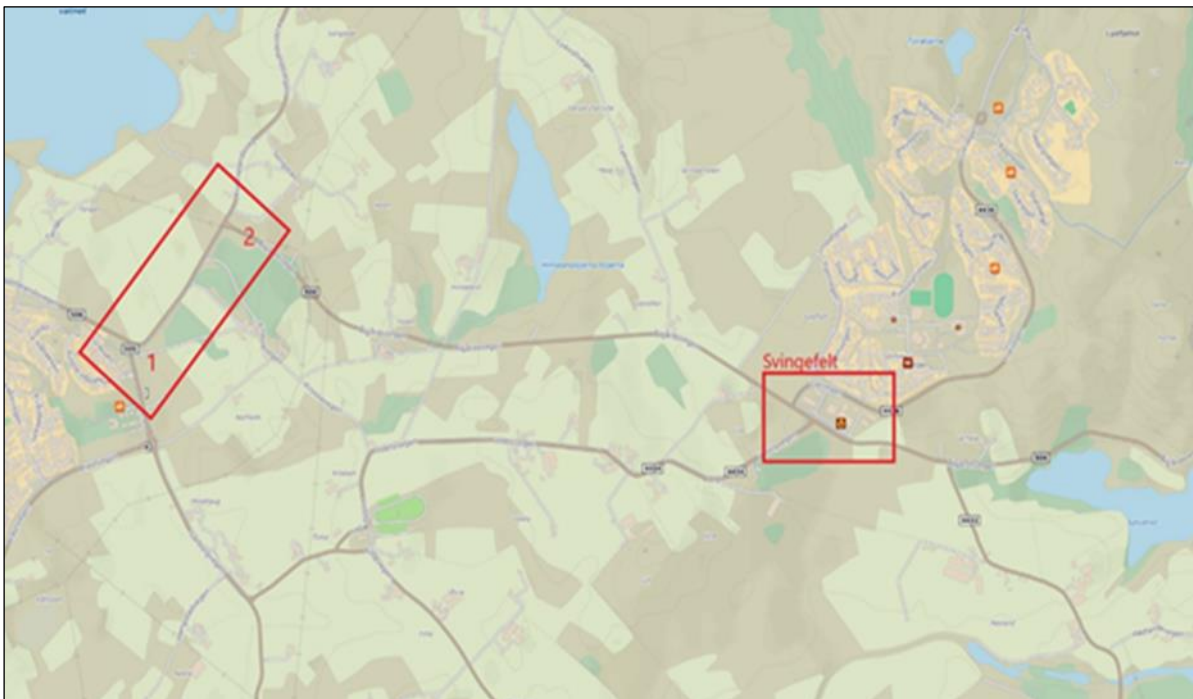
7.6	Byggegrenser.....	28
7.7	Landskapsbilde	28
7.8	Friluftsliv og by-/bygdsliv	28
7.9	Naturmangfald.....	29
7.10	Kulturarv.....	30
7.11	Støy og vibrasjonar	30
7.12	Handtering av massar	30
7.13	Risiko, sårbarheit og tryggleik (overvatn og flaumvegar)	31
7.14	Rammer og premisser for planarbeidet	31
7.15	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	31
8	Gjennomføring av planforslaget.....	33
8.1	Framdrift og finansiering.....	33
8.2	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	33
8.3	SHA- og Ytre miljøplan for byggefasen.....	33
9	Samandrag av merknader	36
10	Vedlegg	36
11	Bibliografi.....	37

Samandrag

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-3 har Rogaland fylkeskommune i samarbeid med Time kommunekommune, utarbeida detaljreguleringsplan for fylkesveg 505 Garborgvegen og fylkesveg 506 Kvernelandsvegen.

Planforslaget viser ynskja, framtidige løysingar for området og heng saman med kommunen sine planer for utvikling i Time kommune. I dag er det ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar i planområdet, og det er eit uoversiktleg trafikkbilete. Tiltaka vil skape ei meir jamn trafikkbelastning.

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 PLASSERING AV PROSJEKTA. PLANID 0529.00 ER MERKET SOM NR.1

1 Bakgrunn for planforslaget

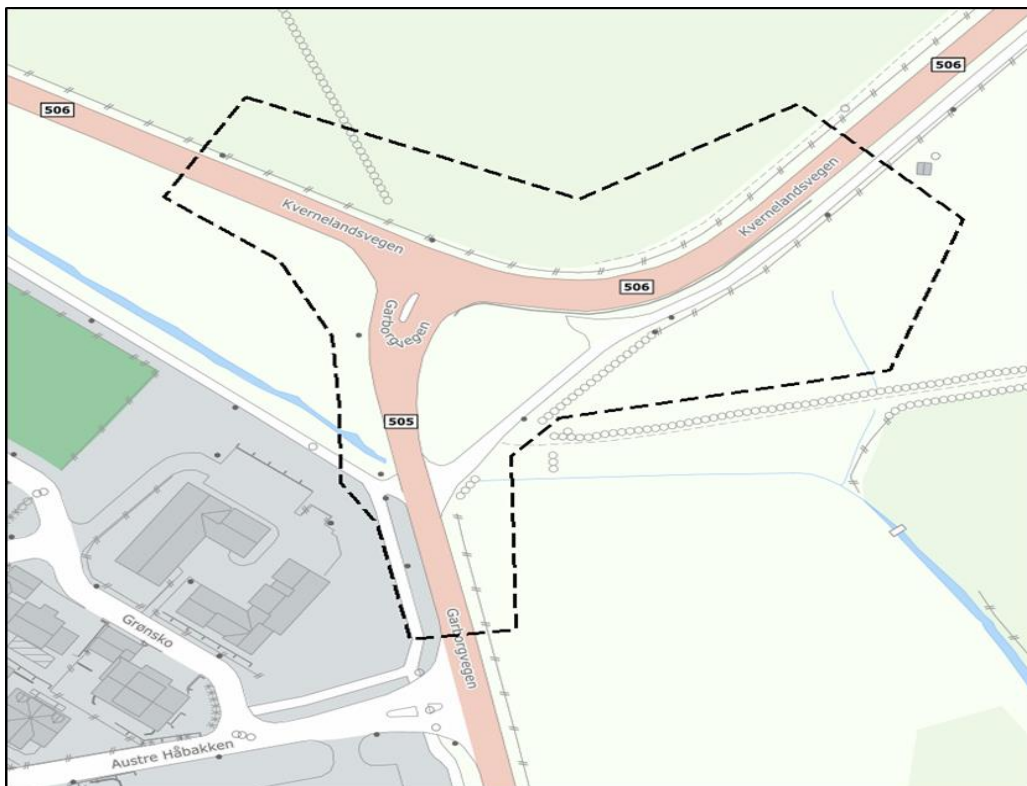
Rogaland fylkeskommune vil betre trafikktryggleik på fylkesveg 505 og 506. Parallelt med utbygginga av ny rundkøyring ved 1900-krysset skal det utformast ei rundkøyring ved krysset Ålgårdsvegen x Kvernelandsvegen, og eit venstresvingefelt ved Ålgårdsvegen x Lyevegen, som vil gje færre påkøyrslar bakfrå, og er eit godt 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. Målsetninga 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 fartsregulerande tiltak 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 PLANAVGRENSNING

1.1 Planområdet

Bakgrunn for prosjektet er kommunens ynskje om trafikktryggleikstiltak, samt å avlaste Garborgvegen.

Bryne ligg i Time kommune. Bryne hadde 12 202 innbyggjarar i 2019. Areala rundt krysset er i hovudsak LNFR-område, med tyngde på landbruk. Ein del er i offentleg eige, men mykje er privat eigd. Målsetninga er å påverke naboeigedomar i minst mogleg grad, men det er naudsynt å foreta noko grunnverv av private og offentlege eigedommar på begge sider av strekninga.

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 betydeleg trafikk i krysset, inkludert ei stor mengd tungtrafikk.

1.2 Hensikten med planen

I dag er det ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar i planområdet, og det er eit uoversiktleg trafikkbilete. Hensikten med planen er å auke trafikktryggleiken og redusere ulukker og konsekvensen av desse. Tiltaka vil skape ei jamnare trafikkbelastning, og vegarbeidet er ei viktig del av nullvisjonsmålet.

Det er registrert totalt 12 bilulykker frå dei tre kryssa dei siste 20 åra, og tre av tilfella er i fv 505 Garborgvegen og fv 506 Arne Garborgsveg x Kvernelandsvegen. 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 krysset mellom fylkesveg 505 Garborgvegen og fylkesveg 506 Kvernelandsvegen. I kommuneplanen er arealet langs vegen i hovudsak landbruksområde.

Målet er blant anna å få ei betre framkomelegheit og trafikktryggleik og avgrense konsekvensane av ulukker.

Samfunns- og effektmål for det bygde prosjektet:

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

2 Planprosess og medverking



Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging 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 arrangerast kontordag for dei mest råka grunneigarane. I tillegg har det også vært tett dialog med Time kommune gjennom heile planleggingsperioden.

Planforslaget har vært på offentlig ettersyn i perioden 19.01-02.03.2021 på følgjande stader:

www.rogfk.no/vare-tjenester/samferdsel/fylkesvei/horinger og på 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.

Kommunen sitt 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.

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

Statlege planretningslinjer brukas for å konkretisere de nasjonale forventningane 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 heilskapen 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 byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, 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 løsninger på tvers av kommunegrensene.

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. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014).

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

De 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 omgivnader 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 klimautslepp, 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 trafikkikkerhet og skal bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Reguleringsplanen er et trafikkikkerhetstiltak 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 LNF-områdene.

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 lokaliseringsstyring 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 3 UTSNITT KOMMUNEPLAN TIME KOMMUNE 2018-2030

Kommuneplanen viser at områda tilstøytande krysset i dag i hovudsak er regulert til LNFR område. Vest for krysset er det areal regulert til bustad som er i samsvar med dagens arealbruk.

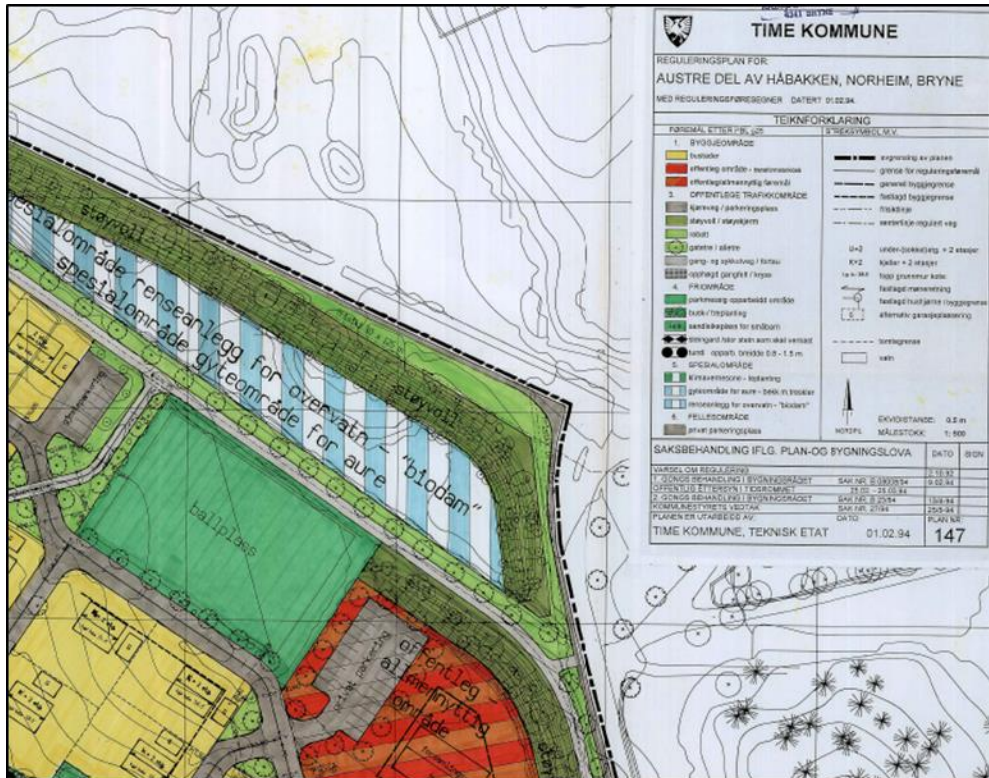
3.3.2 Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

For strekninga gjeld i dag planane med planID 0099.00 og 0147.00. Plan 0147.00 erstattar i stor grad 099.00 Det er i dag ingen pågåande reguleringsplanar som grenser til det varsla planområdet.

Reguleringsplan med planID 0147.00 (Figur 5) viser en innregulert biodam som var tenkt som eit spesialområde for aure. Denne dammen er ikkje realisert.



FIGUR 4 PLANID 099.00, 1900-KRYSSET TIME KOMMUNE (1989)

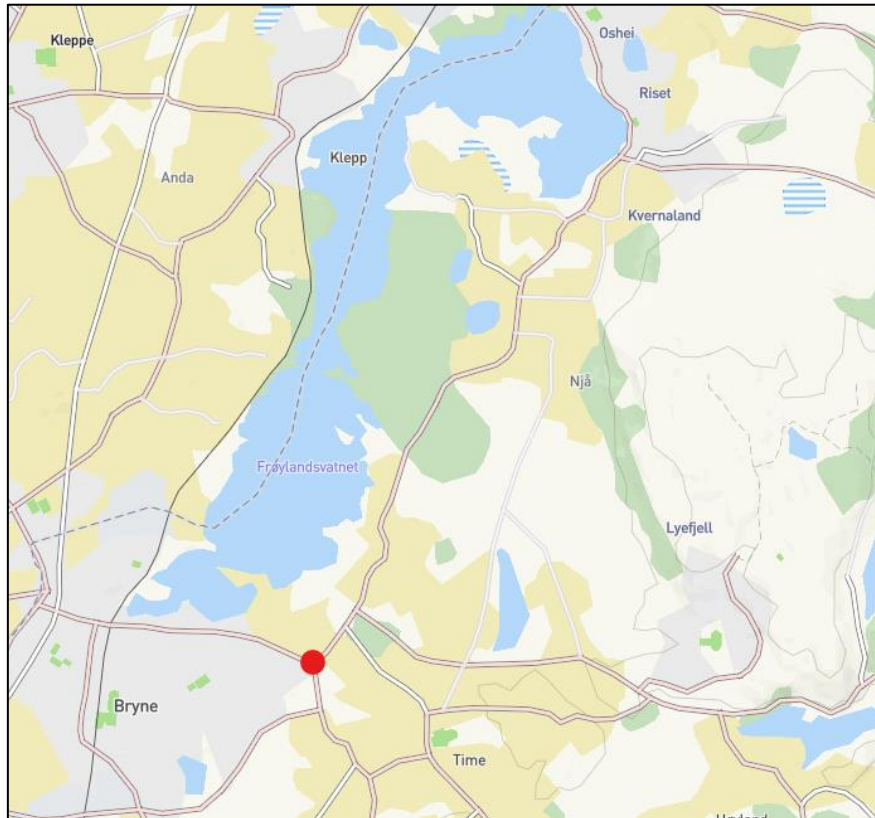


FIGUR 5 UTSNITT PLANID 0147.00 HÅBAKKEN, NORHEIM, BRYNE, TIME KOMMUNE (1994)

4 Eksisterende forhold i planområdet

4.1 Plassering

Planområdet omfatter krysset mellom Fv. 506 Kvernelandsvegen og Fv. 505 Garborgvegen aust for Bryne, i Time kommune. Fv. 506 knyt Bryne saman med Kverneland og Lyefjell lenger nordaust i kommunen.



FIGUR 6 1900-KRYSSETS (RØD PRIKK) Plassering i Time kommune



FIGUR 7 1900-KRYSSET FRA SØRSIDEN (ROGALAND FYLKESKOMMUNE, 2020)

Målsettinga er å ta minst mogleg areal for å sikre gyteområdet for aure i bekken, kulturminna og jordvern i området. Vi har mottatt innspel frå overordna myndigheiter og grunneigarar. Bekken kan ein sjå nedst i biletet, med beitet som strekk seg ut langs gang- og sykkelvegen

4.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk



FIGUR 8 AR5 AREALTYPE (TEMAKART-ROGALAND, 2020)

Planområdet består av vegareal og noko landbruksjord. Sørvest for krysset renner Timebekken. Planområdet grenser til einebustadane i sør og vest, og landbruksjord i aust og nord.

4.3 Trafikkforhold

4.3.1 Vegsystem/Vegsituasjon

Krysset er eit ukanalisert forkjørregulert T-kryss. Det er etablert gang- og sykkelveg langs Kvernelandsvegen som kryssar Garborgvegen ca. 50 m sør for sjølve krysset ved tilrettelagt kryssing. Gang- og sykkelvegen aust for Garborgvegen gir også adkomst til ein traktorveg og to jorder.

4.3.2 System for syklende og gåande

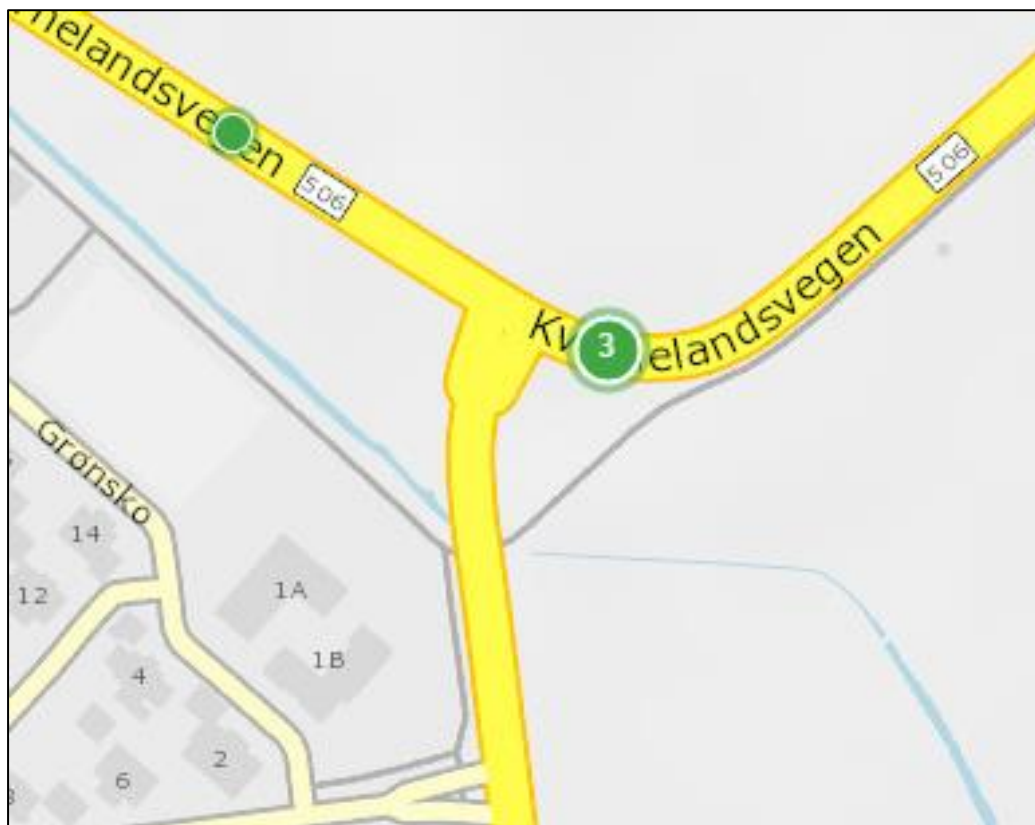
I tillegg til gang- og sykkelvegen går det ein grusveg austover frå krysset. Denne er ein del av det lokale turnettet og er mykje brukt. Frå Bryne sentrum går det gang- og sykkelveg parallelt med Kvernelandsvegen. Den kryssar Garborgvegen om lag 50 meter nedafor krysset Kvernelandsvegen v/Garborgsvegen og fortset på austsida av Kvernelandsvegen opp til krysset v/Ålgårdsvegen og vidare mot Kverneland. Krysningen ved Garborgvegen er ein tilrettelagt kryssing.

4.3.3 Trafikkmengde

Fv. 505 Garborgvegen har i dag ein ÅDT på 5600 med 7% andel tungtrafikk. Fv. 506 Kvernelandsvegen, nordvest for Garborgvegen har en ÅDT på 9100 med 5% andel tungtrafikk. Nordaust for Garborgvegen har fv. 506 Kvernelandsvegen en ÅDT på 7600 med 5% andel tungtrafikk. Fartsgrensa er 70 km/t på fv. 506 Kvernelandsvegen og 60 km/t på fv. 505 på Garborgvegen.

4.3.4 Ulykkessituasjon

I perioden 2007-2017 har det skjedd fire personskadeulukke.



FIGUR 9 REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER 2007-2017 (STATENS VEGVESEN, 2020)

4.3.5 Trafikktryggleik

Kryssinga ved Garborgveien er ei tilrettelagt krysning, som betyr at det er nedsenka kantstein og tydeleg vist kor kryssinga er, men det er ikkje er gangfelt her. Dagens kryssing opplevast som uoversiktleg og utrygg for mjuke trafikantar. Den tilrettelagte kryssinga ligg om lag 50 meter nedanfor krysset Kvernelandsvegen ved Garborgvegen. Bilistane bremsar naturleg ned framfor krysset, men med dagens plassering av kryssingspunkt skjer bremsinga etter kryssinga. Bilane har dermed høg fart inn mot den tilrettelagte kryssinga. Det same gjeld for bilar som køyrer ut av krysset og ned Garborgvegen.

4.3.6 System for kollektiv og kollektivtilbud

Langs Kvernelandsvegen går bussrutene 50, 53, 56 og N94. Rute 50 og 56 køyrer langs Garborgvegen.

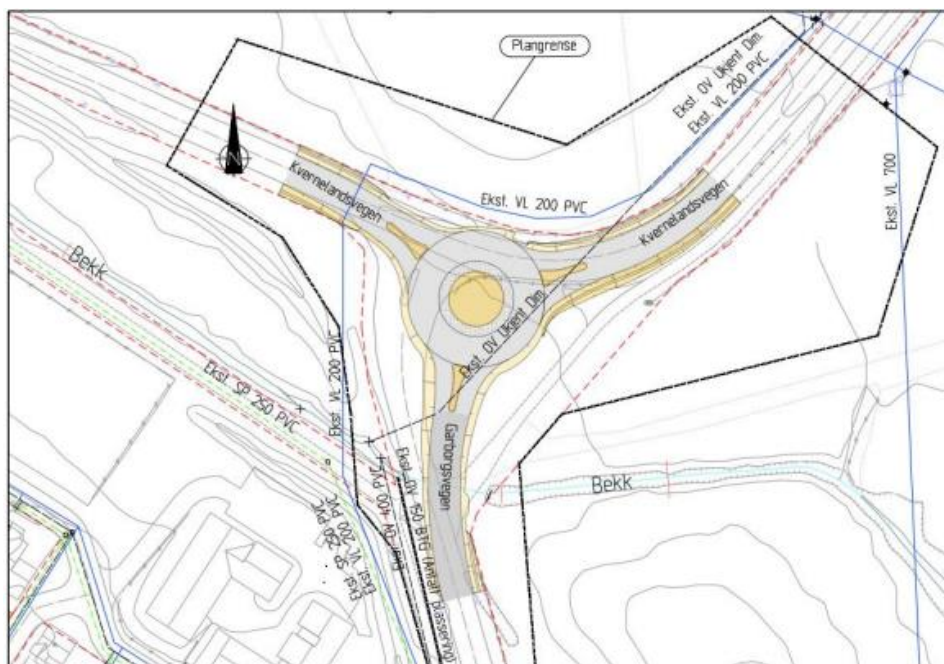
4.4 Teknisk infrastruktur

4.4.1 Vann og avløp

Fylkesvegen og gang- og sykkelvegen ligg litt høgare enn terrenget med ein grøn rabatt imellom, som gir god avrenning. Overvatn blir handtert gjennom sluk i vegarealet, og dessutan eit drenerør og grøne rabattar (grøftdrens på 1,80 m djup). Rogaland fylkeskommune har registrert informasjon om sluka deira og grøftedrenering som vist i figuren, men det er ei viss uvisse etter synfaring på fleire røyr og plasseringa deira. Det blir derfor tilrådd ein inspeksjon av alle røyr i byggeplanfasen. Den kommunale vassleidninga ligg på nordsida av fylkesvegen, ca. 5,7 meter frå vegkanten og kryssar fylkesvegen på to punkt, sjå figuren under. Det blir tilrådd påvising av vassleidningen i byggefasen for å unngå uhell ved graving. Eksisterande overvassleidning er tett ifølgje IVAR og blir erstatta i løpet av hausten 2020.



FIGUR 10 INFRASTRUKTUR VANN: VANNLEDNING(BLÅ), OVERVANN(SVART) OG SPILLVANN(GRØN)



FIGUR 11 EKSISTERANDE LEDNINGSNETT

Ein antar at overvatnet i dag handteres ved bruk av sandfang i vegareal, samt avrenning direkte til bekk via grøft.

4.4.2 Trafo, kablar og andre tekniske bygg



Terrenget er relativt flatt i området. Det er ein open bekk som kryssar under Garborgvegen i ein kulvert, her er det mogleg at betongbruplata skal byttas ut ved omlegging av krysset. Det er fleire kablar som kryssar bekken ved kulverten, sjå figurane under.

Kulvert ved bekken og ei stikkrenne eigd av Rogaland fylkeskommune



FIGUR 12 SANDFANG(RØD PRIKK), STIKKRENNER(BLÅ) OG DERNSRØYR(GRØN).

4.5 Landskapsbilete

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 ein verdivurdering på 4 av 4 og er dermed nasjonalt viktig.

4.5.2 Estetisk og kulturell verdi

Krysset ligg mellom ope kulturlandskap i nord og aust, samt ein vegetert støyvoll mot sør. Frå Garborgvegen ligg det ei ca 150 m lang trerekke. Desse utgjer eit positivt innslag i det flate landskapet og anbefalast å behaldast. Det ligg også fleire vaksne trær på austsida, men desse ligg utanfor planområdet.

4.6 Naturmangfald

Det er registrert kornkråke (NT) i området, som kan føre til at restriksjonar vert knytt til tiltak som skal utførast i hekkesesongen.

Det er også registrert framande artar som honningknoppurt og hagelerkespore i støyvollen, som begge har høgt spreingspotensiale. Byggearbeida må ta omsyn til dette for å unngå å spreie vekstane til nye lokasjonar ved midlertidig lagring eller masseforflytting.

Arealet inngår i Verneplan for vassdraget Orreelva. Tiltaket er likevel meir eller mindre utan betydning for hovudvassdraget då inngrepet er over ei kort strekning. Samtidig visar gjeldande reguleringsplan frå 1994 at det skal leggjast til rette for ein biodam på baksida av støyvollen i sør, som skal fungera som gyteområde for aure. Innløpet til denne kryssar under Garborgvegen og må sikrast under byggearbeida.

4.7 Naturressursar

Kartgrunnlag viser god jordkvalitet i området. Nærliggande areal er av den høgaste verdien for dyrking, men må også undersøkjast for potetål før anleggsstart. Grunneigar i planområdet har opplyst om at området ikkje har blitt brukt til potetdyrking på mange år.

4.8 Kulturarv

Generelt er området rikt på automatisk freda kulturminne i form av gravrøyser og gardsanlegg, men det ligg ikkje slike nært inntil planområdet. Potensial for automatisk freda kulturminne må beskrivast når uttale frå Seksjon for kulturarv ligg føre.

Innafor planområdet er det dels ein ny steingard som på særdeles vellukka vis er lødd opp slik at den ser gammal ut. Det står òg ein minnestein for 1900-krysset innafor planområdet. Like søraust for planområdet er det gamle steingardar og ein port.



FIGUR 14 NY, RESTAURERT STEINGARD I FORGRUNNEN, GAMMAL STEINGARD BAK



FIGUR 15 MINNESTEIN FOR 1900-KRYSSET, GAMMAL STEINGARD BAK

Det er òg registrert ein ruin etter kvern i planområdet. Etter rådføring med fagfolk frå Seksjon for kulturarv er det likevel semje om at registreringa ikkje ligg på rett plass på kartet. Grunneigar meiner at kverna ligg på høgdedraget nordvest for planområdet. Rett mynde med ansvar for SEFRAK-registrert må avgjere kor ruinen etter kverna ligg, og rette opp kartet. Dette krev mest sannsynleg ei synfaring.

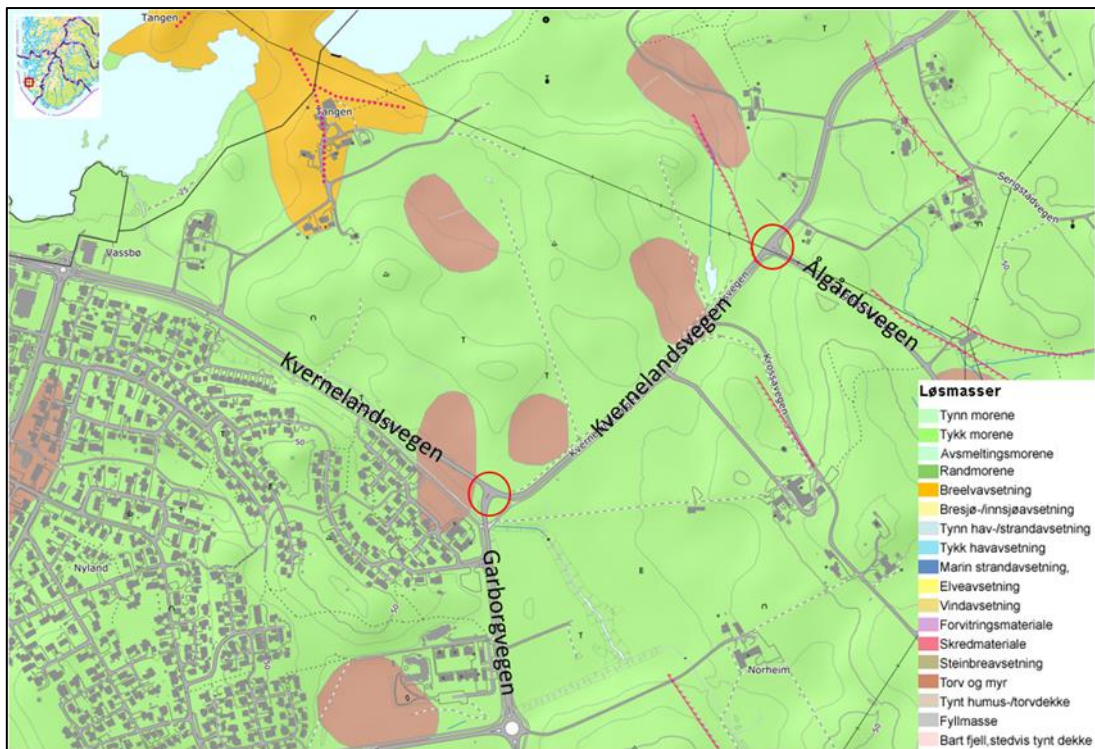


FIGUR 16 RØD RING VISER KVAR RUINEN ER REGISTRERT I DATABASEN (SEFRÅK, 2020)

4.9 Grunnforhold

4.9.1 Geotekniske forhold

Det er utført grunnundersøkingar. Framgangsmåten for grunnundersøkinga er i samsvar med standard som beskrive i handbok R211 Feltundersøkelser. Prøvane er analyserte ved Statens Vegvesens laboratorium i Stavanger med omsyn til korngradering, humus- og vassinnhald.



FIGUR 17 LØSMASSEKART (NGU KARTDATABASE, 2020)

Det er utført sju totalsonderingar og fem prøvetakingar i planområdet. Resultata av grunnundersøkinga tyder på at lausmassane hovudsakeleg består av morenemassar, samt er det torvmassar i enkelte djupneintervall. Morenen har ein generelt høg lagringsfastheit, samt hyppig innslag av grus, stein og blokk i ulike djupneintervall. Mektigheita av lausmassane reknast for å være relativt stor, då ein ikkje har møtt berg i nokon av boringane, der djupaste boring er avbrote i lausmassar ved 15,8 m djup. Det føreset at organiske jordmassar skiftes ut med egna massar i samsvar med handbok V221.



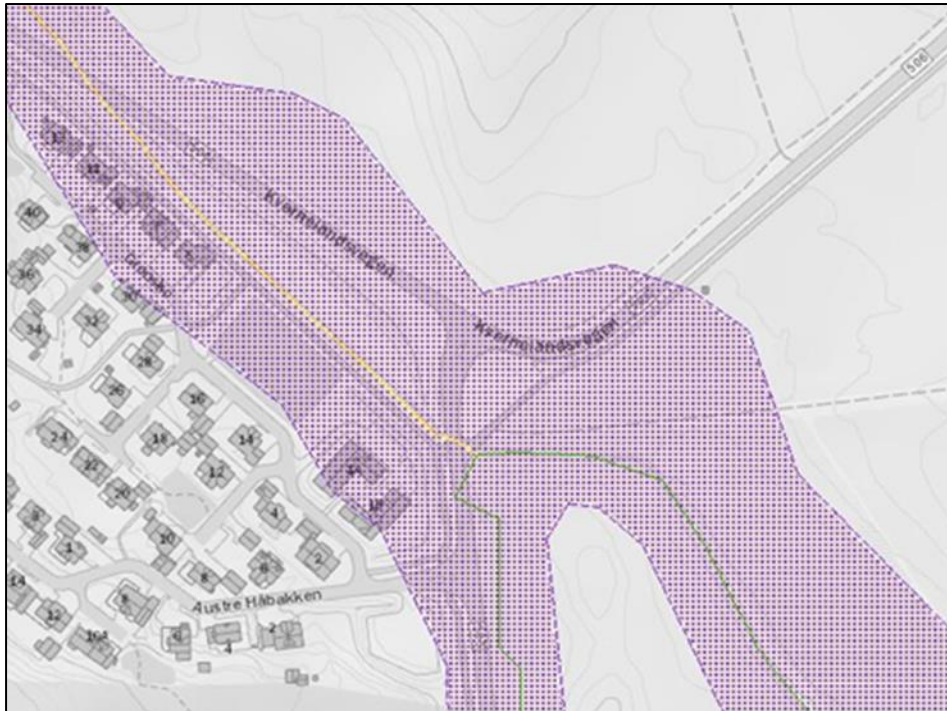
FIGUR 18 GRUNNUNDERSØKINGER AV STATENS VEGVESEN (JÆRBLADET, 2020)

4.10 Støyforhold

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

4.11 Anna risiko- og sårbarheit

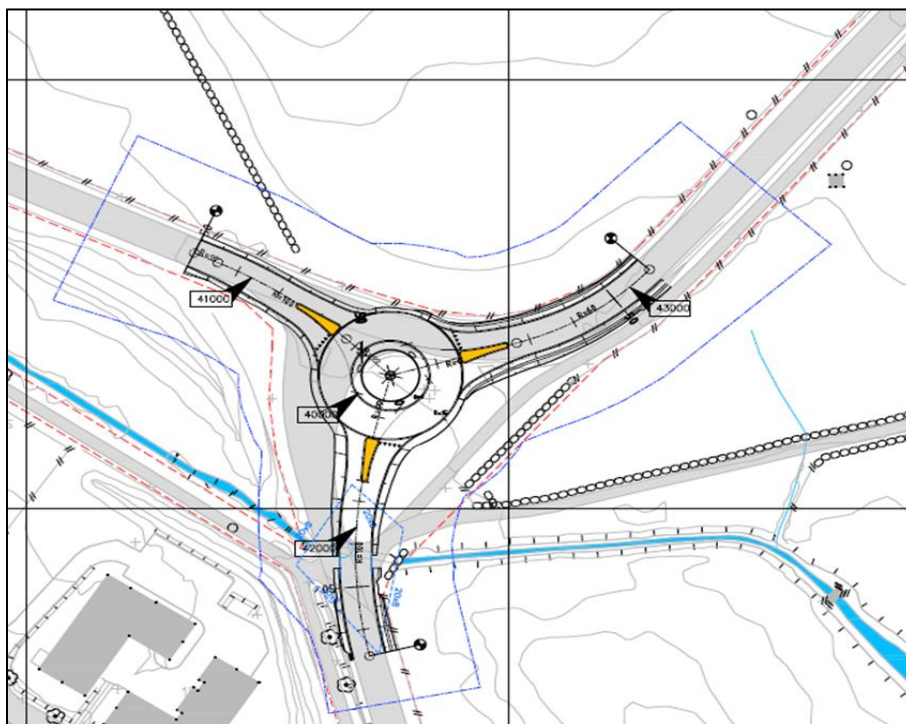
Planområdet er ikkje utsett for fare knytta til havnivåstigning då det ligg på kote +35, om lag 9 km frå sjøen. Planområdet er registrert med aktsemdsområde for flaum i NVE si kartteneste, då Timebekken renner gjennom planområdet, Figur 19.



FIGUR 19 AKTSOMHETSOMRÅDE FOR FLOM (NVE, 2020)

5 Vurderte alternativ

Planarbeidet starta opp i 2018, og ein la til grunn anbefalt løysing med trearma rundkjøring, og naudsynt tilpassing av gang- og sykkelveg. Det vart utarbeida eit forprosjekt av Statens vegvesen.



FIGUR 20 FORESLÅTT LØYSING FRA FORPROSJEKT AV STATENS VEGVESEN

6 Skildring av planforslaget

6.1 Løysingar



FIGUR 21 BILDE FRÅ MODELL T.V. OG DAGENS LØYSING T.H.

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

6.1 Tekniske føresetnader og løysingar

Teikningshefte som er lagd ved planforslaget, og inneheld utfyllande informasjon om kva som er planlagt, utover det som står i planskildring.

6.1.1 Køyrevegar

Det er planlagt ein ny rundkøyring med ytre diameter på 30 meter og med ei sentraløy på 16 meter. Det er også vist omsyn til at det er nok areal for store køyretøy (vogntog).

Det er regulert frisikt i rundkøyring og kryss

Det er regulert inn avkøyrsel til gnr/bnr 20/17 og 20/20 for å sikra tilgang til eigedommane. Avkøyrselen er tilpassa eksisterande situasjon.

6.1.2 Gangvegar, fortau og gangfelt

Det er vurdert om det kan etablerast gangfelt ved 1900-krysset, 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 rundkøyringar 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 tilsvarende vurdere fartsgrense her. Fartshump krever også 50 km/t fartsnivå.

6.1.3 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 for vann og avløp 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 Løysingar for kollektiv

Kollektivtilbodet vil være som i dagens situasjon.

6.3 Arealbruk

6.3.1 Arealregnskap

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

Reguleringsføremål	Størrelse (m ²)
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Køyreveg	1965
Gong-/sykkelveg	475
Annan veggrunn – tekniske anlegg	256
Annan veggrunn – grøntareal	3023
Landbruks-, natur- og friluftsføremål samt reindrift	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytte næringsverksemd basert på gardens ressursgrunnlag	2680
Sum	8399
Føresegningsområder	
Midlertidig bygge- og anleggsområde	2680

Omsynssonetabell

Reguleringsføremål	Størrelse (m ²)
Omsynssoner	
Frisikt	115.1
Sum	115.1

7 Verknadar av planforslaget

7.1 Framkomelegheit 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 tryggleiken for trafikantane som må passera gjennom anleggsområdet. Det er utarbeida faseplanar for arbeidet som følgjer med planforslaget.

7.2 Samfunnsmessige forhold

Etablering av rundkøyning vil gi eit meir trafikksikkert tilbud til trafikantane jf. tabell 2.3 i handbok V121 . Rundkøyning gjer betre flyt i trafikken, med smidig trafikkavvikling med små forseinkingar og fungerer som eit fartsdempande tiltak. Dette vil være ein fordel for kollektiv, privatbilistar og varetransport, og også bidra til sikrare kryssingar for gåande og syklende (sjå kapittel 8.6).

7.3 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbodet vil være som i dagens situasjon.

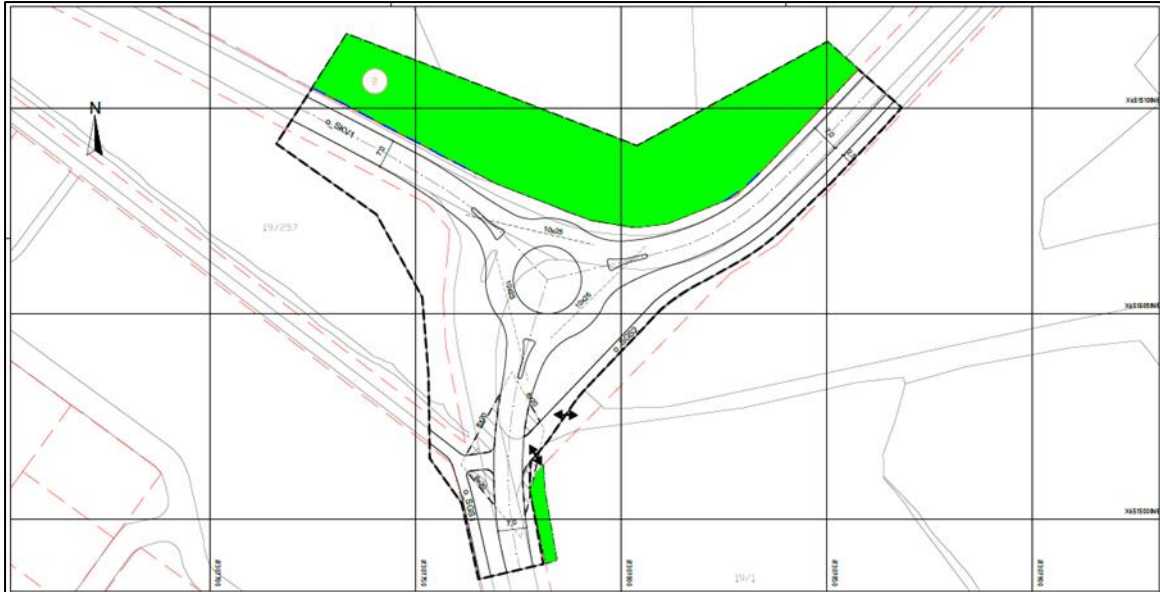
7.4 Gods- og personbiltrafikk

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

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.



FIGUR 22 AREAL PLANLAGD TIL MIDLERTIDIG ERVERV

7.5.1 Landbrukseigedom

Av privat eigedom vil eigar av gnr. 19 bnr. 1 bli rørt. Dette er ein landbrukseigedom og det aktuelle området er i hovudsak beita og dyrka mark. Inngrepet vil som følge av prosjektet kreve 2680 kvm mellombels erverv nord og sør-øst for 1900-krysset.

7.5.2 Annan eigedom

Annan eigedom som blir rørt er offentleg og omfattar støyvoll og annan veggrunn.

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

7.6 Byggegrenser

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

7.7 Landskapsbilde

Ny rundkøyring fører til lite inngrep i landskapet. Planforslag vil ikkje påverke kantvegetasjonen bak vollen eller trær langs steingjerdet. Steingjerdet og reetablering av deler av dette er nærmare skildra i kap. 6.5 og 8.12 Kulturminne. I grøfta langs fv 505 står to lønnetrær som skal bevarast .

Grøntområde på sideterrenget skal såast i med gras og landbruk skal tilbakeførast. Etter masseutskifting skal vollen plantast til med grasbakke. Sentraløy i rundkøyring plantast til med gras, som er mest naturleg i dette landskapet. Det skal vurderast å plante eit tre eller plassere lysmast i midten av rundkøyring for å markere rundkøyring tydelegare.

Det vises til plankart og føresegner for trær som skal bevarast og eventuelt erstattast.

Landskapet sin karakter vil ikkje bli endra.

7.8 Friluftsliv og by-/bygdlev

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. Spesielt viktig er det at trafikktryggleiken blir betre for barn langs skulevegen med

ein tydeleg og sikker kryssing av Garborgvegen. Tiltaket er med på å gi eit samanhengande tilbod for sykkel og gonge langs Frøylandsvatnet frå Kverneland og inn mot Bryne sentrum.

7.9 Naturmangfald

Arealet inngår i Verneplan for vassdraget Orreelva. Tiltaket er likevel meir eller mindre utan betydning for hovudvassdraget. Samtidig visar gjeldande reguleringsplan frå 1994 at det skal leggst til rette for ein biodam på baksida av støyvollen i sør som skal fungera som gyteområde for aure. Innløpet kryssar under Garborgvegen, og må sikrast under byggearbeida. Kornkråke er registrert (NT) i området, som kan føre til at restriksjonar vert knytt til tiltak som skal utførast i hekkesesongen..

Nærliggande areal er av den høgaste verdien for dyrking, men må også undersøkjast for potetål.

I modellen illustrerer vi bekken og gyteområdet for aure som vi tar omsyn til. Det er gjort oppgraderingar av løp under veg nyleg. I YM-planen skal vi skildra tiltak vi gjer på natursida, blant anna tilfører vi meir areal enn dagens. Vi fjernar blant anna framande arter og tilbakefører det betre enn før. Om Time kommune betaler for sjølve biodammen som enno ikkje er realisert (det føreligg ikkje ein utbyggingsavtale her), kan Rogaland fylkeskommune være byggherre.

Dei miljømessige prinsippa i Naturmangfaldlova §§ 8 – 12 skal leggst til grunn ved utøving av offentleg myndighet.

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Planområdet inkluderer ikkje store areal utanfor vegen og grøftar, og ein antar dermed at dei registreringane som ligg inne i Temakart Rogaland er dekkjande for det naturmangfaldet som finst i området.

Innanfor planområdet ligg eit viktig bekkedrag (lokalt viktig) som er regulert til ein biodam. Bekken fører til Frøylandsvatnet. Planområdet ligg også innanfor Verneplan for vassdrag for Orreelva, men ikkje tett på vassdrag. Det er gjort funn av honningknoppurt og hagelerkespore i støyvollen.

§ 9 – Føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget er godt nok til at føre-var-prinsippet ikkje slår inn. Ved tiltak i kulvert til bekkedrag skal ein søke Fylkesmannen om tillating til fysisk tiltak i vassdrag, for å sikre at eventuelt tiltak ikkje skal påverke verdifull natur.

§ 10 – Samla belastning

Ettersom tiltaket ikkje vil gi negative konsekvensar for naturverdiane i området er den samla belastninga som følge av prosjektet neglisjerbar. Det skal settast inn tiltak på dei framande artane, som kan gi positiv effekt av prosjektet.

§ 11 – Kostnadar av miljøforringing

Ved behov vil byggherre sette inn tiltak for å hindre sedimentering av bekkedraget ved f.eks. bruk av stillas eller siltgardin for å hindre skade på bekkedraget.

§ 12 – Miljøforsvarlege teknikkar og metodar

Tiltaket er plassert slik at ein tar minst mogleg areal, og er plassert slik at ein gjer minst mogleg inngrep i innløpet til det viktige bekkedraget. Ved inngrep i kulvert skal byggherre sørge for bruk av stillas eller siltgardin for å hindre skade på bekkedraget.

7.10 Kulturarv

Dei gamle steingardane som ligg rett søraust for planområdet kan skadast under anleggsarbeidet. Dei må difor beskyttast ved å setja opp byggegjerder langs plangrensen i anleggsfasen.

Den restaurerte steingarden og minnesteinen for 1900-krysset vil bli øydelagd under anleggsfasen der dei står i dag. Dei må difor dokumenterast med foto og demonterast før anleggsarbeidet tek til. Steingarden skal etter avslutta anleggsarbeid reetablerast mest mogleg slik den ser ut i dag. Minnesteinen skal plasserast tilbake nærast mogleg dagens plassering .

7.11 Støy og vibrasjonar

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

7.12 Handtering av massar

Det anbefalast i utgangspunktet masseutskifting ned til minimum 3 m djup der det finnes torvmassar. Disse anbefalingane gis på grunnlag av dei utførte grunnundersøkingar. Dersom det oppdagast torvmassar i større mektigheit, må geoteknikkar konsulterast i byggeplanfasen for å fastsette endeleg utskiftingsdjupn. Det gjerast oppmerksom på at det sannsynlegvis finnes torvmassar under eksisterande veg . Ved å fjerne torvmassane i sideliggjande terreng risikerer man å drenere ut torvmassane som ligger under vegen, noko som vil medføre setningsskader i vegen. Endeleg løysingsval må legge denne problematikken til grunn, samt sørge for at risiko for slike setningsskader minimerast.

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

Det er framande artar i støyvollen, som honningknoppurt og hagelerkespore, og desse har høgt spreingspotensiale. Byggearbeida må unngå å spreie vekstane til nye lokasjonar ved midlertidig lagring eller flytting av massar.

Oversikten over dei artane som er kjende, og korleis dei skal behandlast:

Fuglestjerne – 30 cm ned infiserte massar, plantemateriale leveres som restavfall i tette sekker

Honningknoppurt – plantemateriale i tette sekker, ikkje tiltak for massar

Klokkeblåstjerne - 30 cm ned infiserte masser, blomsten leveres som restavfall i tette sekker

Dei framande artane må registrerast på nytt før anleggsstart, slik at vi har oppdaterte størrelsar på plantefelta.

Den beste løysinga ser ut til å vere å grave dette ned, der alt materiale og jordmassar leggst 0,5-1 meter under bakken og med duk over.

7.13 Risiko, sårbarheit og tryggleik (overvatn og flaumvegar)

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

1. Flaum i bekk ved mykje nedbør
2. Trafikkulykke med bilist og/eller MC-førar
3. Trafikkulykke med myke trafikantar involvert
4. Brot på høgspenkabel i anleggsperioden

Dei potensielle hendingane som er forbundet med risiko kan minimerast gjennom risikoreduserande tiltak. Planlagt tiltak, med etablering av rundkøyring er i seg sjølv risikoreduserande. Det anbefalast at fartsgrensa reduserast til maks 60 km/t, og at det regulerast inn tilstrekkelege frisktsoner i vegkryss og ved krysning for gåande.

I sum viser risiko- og sårbarheitsanalysen at planområdet er egna for foreslått endring av kryssløysninga, og at planforslaget betra eksisterande løysning.

Ny løysing for handtering av overvatn skal redusera utfordringane med oversvømmelser forårsaka av vegbanen i heile prosjektstrekninga. Det er utarbeida ein VA-rammeplan i tilknytning til utbetring av krysset mellom Kvernelandsvegen x Garborgvegen i Time kommune.

Tette flater i planområdet aukar ikkje samanlikna med eksisterande situasjon. Innafor planområdet ligg det i dag infrastruktur som vatn-, spillvatn- og overvassleidningar. Plantiltaket kan komma i konflikt med eksisterande infrastruktur, som kablar.

Ein må vise omsyn til eksisterande infrastruktur i vidare fasar. Det er usikkerheit knytt til tilgjengelege data for systemet for overvatn tilhøyrande fylkesvegane. Dette bør kontrollerast i vidare fasar for blant anna å bestemme nøyaktig plassering, utløp og dimensjonar.

Området kan vere utsett for flaum i elv/bekk. Det er gjort manuelle berekningar av overvatn. Aktuelle tiltak kan vera lokale disponeringar av overvatn og løysingar som fordrøyning og/eller infiltrasjon. Dei kan nyttas som supplement til konvensjonelle røyrssystem for å unngå overbelastning. Eksempel er infiltrasjonssandfang som i tillegg til sandfangfunksjonar, vil gje både fordrøyning og infiltrasjon av overvatn.

Flaumvegar skal tilretteleggast for å takla avrenning frå ein nedbørsintensitet tilsvarande 200 års gjentaksintervall. Desse skal dimensjonert for å lede ut alle avrenning frå området, også om det øvrige ledningsnett skulle svikta. I ein slik situasjon kan vegtrasear, parkeringsplassar og grøntareal oversvømmes midlertidig og nyttas til flaumareal og flaumvegar for å sikra bygningane i området. Bygningane må ha overhøgde til flaumareala for å sikrast mot flaumskade. Flaumvegane heller mot nordvest. Flaumvatnet vil renne på same måte som før ombygginga, til bekk som har utløp i retning Frøylandsvatnet.

7.14 Rammer og premisser for planarbeidet

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

7.15 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 omkøyingsvegar 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 syklande. Det skal utarbeidast ein egen plan for trafikkavviklinga i anleggsperioden før byggearbeidet kan starte.

8 Gjennomføring av planforslaget

8.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er ein del av Handlingsprogrammet for fylkesvegnett i Rogaland 2018-21, med kr. 6 millionar til bygging. Målsettinga er bygging i 2022.

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

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 avdekka blir ført vidare til utførande og kontrollerande i gjennomføringsfasen.

8.3 SHA- og Ytre miljøplan for byggefasen

8.3.1 Tryggleik, 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-planen skal vidareføre krava og dei avbøtande tiltaka som er omtalt i planen og oppsummerte i kapittel om føringar for YM-plan. Miljøutfordringane som blir avdekka blir ført vidare til utførande og kontrollerande i gjennomføringsfasen.

8.3.2 Innspill til Ytre miljøplan

Tema	Problemstillingar/vurderingar
Støy og vibrasjonar	<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>

Luftforureining	Luftforureining, inkludert støv, frå anleggsverksemda skal i minst mogleg grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende busetnad og infrastruktur.
Forureining av jord og vann	<p>Anleggsaktiviteten/prosjektet skal ikkje bidra til skadeleg avrenning eller partikkeltransport til sjø og vassdrag, særleg viktig bekkedrag i planområdet.</p> <p>Utslepp frå anleggsområdet elles (utslepp frå vaske- og oppstillingsområder for maskiner og uhell med utslepp av for eksempel kjemikalier og oljer) skal ein unngå og nødvendige tiltak må gjerast for å hindre dette. 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>
Landskapsbilete	<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>To lønnetrær som står i sør, i grøft langs fv. 505 skal bevarast eller erstattast</p> <p>Før anleggsstart skal alle tre ha ei tilstandsvurdering som ligg til grunn for ei fagmessig kvisting, utført av arborist. Reetablering av vegetasjon skal skje med stedstilpassa arter for å unngå uønska arter. 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> <p>Rigg- og anleggsområde skal tilbakeføres til originalt/planlagt arealformål når anleggsfasen avsluttast.</p>
Mobilitet	<p>Anleggsarbeidet skal gjennomførast slik at gåande og syklende trygt kan bevege seg i tilknytning til anleggsområdet.</p> <p>Krav til universell utforming skal oppretthaldast så langt som mogleg.</p>
Naturmangfald	Anleggsaktiviteten/prosjektet skal i minst mogleg grad bidra til arealtap og øydelegging/sedimentering av det viktige bekkedraget i planområdet.

	Unngå spreiding av framande, skadelege arter, honningknoppurt og hagelerkespore.
Klimagassar og energiforbruk	Energiforbruk og klimagassutslepp i tilknytning til prosjektet skal reduserast mest mogleg gjennom redusert transportomfang og val av materialar og utstyr som gir lågt energiforbruk.
Kulturminne	Anleggsverksemda/prosjektet skal ikkje medføre negative konsekvensar for kjende kulturminne. Steingarder søraust for planområdet skal beskyttast i anleggsperioden med gjerde i plangrensa. Restaurert steingard og minnestein skal fotograferast og dokumenterast nøye før anleggsstart, og skal etter ferdig anlegg settast opp igjen. Minnesteinen skal settast opp så nær tidlegare plassering som mogleg.
Naturressursar	Før anleggsstart skal jordbruksareal sjekkast for potetål. Matjord skal gjenbrukas som matjord i prosjektet.
Materialval og avfallshandtering	Anleggsaktiviteten/prosjektet skal gjennomførast med ei minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel. Skader i forbindelse med handtering av farlege kjemikaliar og avfall skal ein unngå.

9 Samandrag av merknader

Oppsummeringa ligg ved planforslaget

10 Vedlegg

Plankart

Føresegner

Teikningshefte

ROS-analyse

Geoteknisk rapport

Oppsummering av merknadar til planoppstart

11 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, Trafikkulykke: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

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