

DESEMBER 2019
HÅ KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR RUNDKJØRING DYSJALANDSVEGEN X LERBREKKVEGEN, HÅ KOMMUNE

PLANSKILDING
NASJONAL PLANID: 1119_202305

COWI

DESEMBER 2019
HÅ KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR RUNDKJØRING DYSJALANDSVEGEN X LERBREKKVEGEN, HÅ KOMMUNE

PLANSKILDRING
Nasjonal planid: 1119_202305

OPPDAGSNR.

A122813

DOKUMENTNR.

VERSJON

Planforslag

UTGIVELSESDATO

13.12.2019, sist
revidert
20.04.2020
revidert
10.07.2025

BESKRIVELSE

UTARBEIDET

AAVK

SHK

KONTROLLERT

MIBG

GODKJENT

MIBG

INNHOOLD

1	Samandrag	7
2	Bakgrunn	8
2.1	Hensikten med planen	8
2.2	Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold	8
2.3	Bakgrunn og tidlegare vedtak i saken	8
2.4	Krav om konsekvensutredning?	11
3	Planprosessen	12
3.1	Varsel om oppstart, medverknad	12
4	Planstatus og rammeføresetnader (med vekt på avvik frå overordna planer)	14
4.1	Overordna planer	14
4.2	Gjeldande reguleringsplanar	16
4.3	Tilgrensande planer	17
4.4	Temaplanar	17
4.5	Statlege planretningslinjer, rammer og føringar	18
5	Skildring av planområdet, eksisterande forhold	20
5.1	Lokalisering	20
5.2	Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk	20
5.3	Landskap	21
5.4	Kulturminne og kulturmiljø	22
5.5	Naturverdiar	24
5.6	Landbruk	24
5.7	Trafikkforhold	26
5.8	Barn og unges interesser	27
5.9	Sosial infrastruktur	27
5.10	Universell tilgjengelegheit	28
5.11	Teknisk infrastruktur	28

5.13	Støyforhold og luftforureining	30
5.14	Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)	31
6	Skildring av planforslaget	32
6.1	Planlagt tiltak	32
6.2	Planlagt arealbruk	35
6.3	Miljøoppfølging	41
6.4	Universell utforming	43
6.5	Landbruksfaglege vurderingar	43
6.6	Kulturminne	45
6.7	Sosial infrastruktur	45
6.8	Rekkefølgjeføresegner	46
7	Verknadar/konsekvensar av planforslaget	47
7.1	Forhold til overordna planer og føringar	47
7.2	Landskap	47
7.3	Forholdet til krava i kapittel II i naturmangfaldlova	47
7.4	Trafikkforhold	50
7.5	Barn og unges interesser	50
7.6	Landbruk	50
7.7	Sosial infrastruktur	51
7.8	Tekniske infrastruktur	51
7.9	ROS	51
7.10	Økonomiske konsekvensar for kommunen	52
7.11	Interesse motsettingar	52
8	Avsluttande kommentar	53
9	Vedlegg	54
10	Figurliste	55
11	Referansar	57

1 Samandrag

Det er planlagt for at dagens veganlegg kan oppgraderast med ein ny standard samstundes som det skal leggjast ny vassleidning i vegen. Det vert fremma to alternative planforslag til offentlig ettersyn av planen. Alternativ 1 legg opp til gang- og sykkelveg, samt rabatt og utvida køyreveg. Alternativ 2 legg opp til fortau og utvida køyreveg. Det ligg føre planar om å etablera belysning på strekningen. Planområdet ligg like nord for Varhaug sentrum i Hå kommune, og fungera som ein skuleveg (*alternativ 2 ble valgt ved godkjenning av planen*).

Oppstart av planarbeidet vart varsla 28. juni 2019, med høyringsfrist 6. september 2019. I november 2019 vart det varsla om ein mindre utviding av planområdet. Innkomne merknader er summert opp og kommentert i eit eige vedlegg.

Vegen kryssar to bruer, og det er i eit eige notat gjort vurderingar knytt til eksisterande brukonstruksjonar og mogelege løysingar for framtidige bruer. Det er i tillegg gjort vurderingar knytt til flaumfare i dei to bekkane.

Oppstart av planarbeidet med rundkøyringa vart varsla 17.03.2023, med høyringsfrist 24.04.2023. Innkomne merknader er summert opp og kommentert i eit eige vedlegg. Rundkøyringa har sin bakgrunn i UTN-sak [016/23](#).

Det er utarbeida ein risiko- og sårbarheitsanalyse for planen og anbefalte avbøtande tiltak er følgt opp i plankart og planføresegner.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Planen sin hensikt er å leggja til rette for trygg ferdsel for mjuke trafikantar langs Dysjalsandsvegen. I tillegg skal planen sikra tilkomst for landbruksmaskinar.

Trygg skuleveg er høgt prioritert i Hå kommune. I tillegg til å vere i bruk som skuleveg, og er strekningen ein tilkomst til Kviamarka industriområde.

Til offentlig ettersyn vert det lagt ut to alternative løysingar til planforslag. Dette vert gjort på bakgrunn av vedtak gjort ved første gangs behandling av planforslaget i mars 2020 (Vedtak UTN 031/20, 2020).

Alternativ 1:

Planforslaget legg opp til ein utviding av dagens køyreveg frå om lag 4 meter til 5 meter. I tillegg vert det lagt opp til ein rabatt på 1,5 meter og ein separat gang- og sykkelveg på 2,5 meter. Det er regulert inn frisktsonar i kryss.

Alternativ 2:

Planforslaget legg opp til ein utviding av dagens køyreveg frå om lag 4 meter til 5 meter, samt ein separat gang- og sykkelveg på 2,5 meter. Det er regulert inn frisktsonar i kryss.

Planendring 2025 omfattar etablering av rundkøyring, for å auke trafikksikkerheita i krysset mellom Lerbrekkvegen og Dysjalsandsvegen. UTN-sak [016/23](#) er bakgrunn for rundkøyringa.

I gjeldande reguleringsplan 1193, vart ikkje trafikksikkerheita vurdert eller ivaretatt i same grad som det no blir lagt opp til, fordi krysset ikkje var del av daverande planområde. Rundkøyringa er venta å redusere konfliktnivået mellom køretøy i trafikken, og samtidig betre forholda for mjuke trafikantar gjennom lågare hastigheit og meir tydelege kryssingspunkt.

2.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold

Hå kommune er forslagsstillar.

COWI AS er plankonsulent.

For planendringa 2025, etablering av rundkøyring, er Prosjektil plankonsulent for grunnlaget av rundkøyringa, mens plandokumentene oppdateres av Hå kommune.

Dysjalsandsvegen er kommunal, frå Lerbrekkvegen og nordover til kryss med Dysjalsandsvegen 247. Den kommunale eigedomen inngår i eigedom gnr. 40, bnr. 28, og har ein breidde på om lag 7 meter.

Vidare mot Kviamarka er vegen privat eigd. Sideareal til veg er også privat, og består av bustad- og landbrukseigedomar.

2.3 Bakgrunn og tidlegare vedtak i saken

Hå kommune skal legge ny vassleidning frå Varhaug til Kviamarka. Kommunen ynskjer å sjå dette anlegget i samanheng med tiltaka i denne planen. Når ein skal leggja vassleidning vil ein opparbeida vegen på nytt med areal for gåande og syklande, eventuelt ein rabatt og auka vegbreidda, samt etablera lys langs vegen.

Det er overordna ynskje i kommunen om at gang- og sykkelvegen/fortauet vert opparbeidd. I kommunen sin plan for turnettet i kommunen (Hå kommune, 2017) er det forslag om å opparbeide gang- og sykkelveg mot Kviamarka langs Dysjalsvegen. I budsjett- og økonomiplanen (Hå kommune, 2018) ligg det inn

midlar til ny vassleidning Dysjaland-Varhaug-Kydland (prosjektnr. T302) og til G/S-veg Varhaug - Kviamarka, langs Dysjalsandsvegen (prosjektnr. T602).

På bakgrunn av dette har COWI tidlegare gjennomført eit forprosjekt for Dysjalsandsvegen (COWI AS, 2018). Det er gjort eit politisk vedtak i Hå kommune (Vedtak UTN 004/19, 2019) på at alternativ 1 i forprosjektet med ein utvida rabatt frå 1,5 til 2 meter skal leggst til grunn i den vidare prosjekteringa av Dysjalsandsvegen. Alternativ 1 har mellom anna vegbane på 5 meter, rabatt, og gang- og sykkelveg på 2,5 meter.

I etterkant av dette er det både gjort vedtak på at ein skal sjå på ein mindre arealkrevjande løysing (Vedtak Kommuneplanutvalet 006/19, 2019), og vedtak at planen skal gjennomførast i samsvar med alternativ 1 i forprosjektet (Vedtak UTN 050/19, 2019).

Ved første gangs behandling av planforslaget (Vedtak UTN 031/20, 2020) vart det vedtatt at ein til offentleg ettersyn skal leggja ut ei alternativ løysing til planforslag, jf. avsnitt 2.1. Den alternative løysinga skal basera seg på alternativ 3 i tidlegare utarbeidd forprosjekt (COWI AS, 2018). Alternativ 3 i forprosjektet har vegbane på 5 meter og fortau på 2,5 meter.

Under følger dei omtala vedtaka i sin heilskap.

> **Utval for tekniske saker og næring, 31.01.19**

Sak nr. 004/19: Utbetring av Dysjalsandsvegen samtidig med legging av vassleidning Varhaug- Kviamarka

Vedtak

1. I den vidare prosjekteringa tar ein sikte på å auke køyrebanen frå 4 til 5 meter mellom FV151 Lerbrekksvegen og Dysjaland. Utvalget ønsker alternativ 1 med ein utvida rabatt frå 1,5 m til 2 m for å få ein trafiksikker løysning for mjuke trafikanter.

2. Ein tar sikte på å sette opp veglys langs Dysjalsandsvegen mellom FV151 Lerbrekksvegen og Dysjaland, i den vidare prosjekteringa.

3. Utvalget ber formannskapet vurdere legging av fjernvarme på dette strekket.

> **Kommuneplanutvalet, 30.04.2019**

Sak nr. 006/19: Plansak: Plan 1193 Gs-veg langs Dysjalsandsvegen, parsell Kviamarka-Lerbrekksvegen

Vedtak

Kommuneplanutvalet støtter vedtak 004/19 i Utval for tekniske saker og næring, og ber Rådmannen om å

1 Gjennomføre detaljreguleringsplan 1193 ihht. oppstartsmøte.

2 Leggje inn «Gang/sykkelveg – på bakken» i kommuneplanens arealdel ved neste rullering, for den aktuelle strekninga, ut frå evt. godkjent detaljreguleringsplan.

3 KPU ber utvalet i det vidare arbeidet å vurdere ei mindre arealkrevjande løysing for sykkelsti.

4 Gang- og sykkelvegen videreføres i KPA (Kommuneplanens arealdel) fra Lerbrekksvegen fram til rundkjøringen i Toppavegen.

> **Utval for tekniske saker og næring, 20.06.2019**

Sak nr. 050/19: Plansak: Plan 1193 Gs-veg langs Dysjalsvegen, parsell Lerbrekksvegen - Dysjaland

Vedtak

Utval for tekniske saker og næring ber rådmannen om å gjennomføre detaljreguleringsplan 1193 i samsvar med vedlagte planinitiativ og referat frå oppstartsmøtet, og å ta utgangspunkt i alternativ nr 1 i vedlegg 02; 2,5 m gang- og sykkelveg og inntil 2 m rabatt.

> **Utval for tekniske saker og næring, 05.03.2020**

Sak nr. 031/20: Plansak: Plan 1193 detaljregulering GS-veg langs Dysjalsvegen, parsell Kvía-Lerbrekksvegen. 1. gangsbehandling og offentlig ettersyn

Vedtak

1. Utval for tekniske saker og næring sender saka tilbake og ber rådmannen også utgreie alternativ nr 3 i cowis profiler omtala i notat til UTN sak 004/19.

2. Utval for tekniske saker og næring gjer rådmannen fullmakt til å legge planen ut til høyring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslova § 12-10 med to alternative løysningar for GS-veg langs Dysjalsvegen.

3. Rådmannen skal før sluttbehandlinga i Kommunestyret sørge for at innhaldet i planen og framstillinga av han blir digitalisert og kvalitetssikra, og at eventuelle mindre suppleringar og justeringar blir gjorde

4. Utvalet ber Rådmannen sende ny søknad om nedsett fartsgrense til 50 km/t i Lerbrekksvegen ved krysset med Dysjalsvegen.

Bakgrunnen for etablering av rundkøyring i krysset Lerbrekksvegen og Dysjalsvegen er at det er et trafikkfarleg kryss, samt registrert som ulykkespunkt. I Utval for tekniske saker og næring, 26.01.2023, sak nr. 016/23 ble det vedtatt følgende:

UTN anbefaler at det etableres rundkøyring for å sikre krysset Lerbrekksvegen og Dysjalsvegen. Kommunedirektøren bes om å starte arbeidet med endring av reguleringsplan.

Fylkesutvalet si behandling av sak 9/2024 i møte den 23.01.2024:

Fylkesutvalet rår Hå kommune til å gå vidare med planane om rundkøyring i krysset Lerbekkvegen/Dysjalsvegen. Krysset har hatt alvorlege ulukker, og kommunen sine forsøk på å få redusert skilta fartsgrense og få vegen nedklassifisert som forkjørsveg har ikkje ført fram. Difor ser fylkesutvalet behovet for å etablere rundkøyring i dette krysset.

Andre moglege tiltak

Det blei i den innleiande fasen vurdert andre fysiske tiltak. Dette gjaldt i hovudsak å endre utforminga av krysset frå X-kryss til forskauvne T-kryss. Å flytte den austlege armen av Lerbrekksvegen (mot jernbanekryssinga) framstod som det mest føremålstenlege av desse. Fordelen med denne løysinga er at netto arealinngrep blir noko mindre enn ved rundkøyring. Ulempen er at den fartsdempande effekten blir minimal, og gjeld berre for éin køyretretning i krysset.

Det har vært ulike variantar i krysset av forkøyrersrett og vikeplikt, men det har ikkje hatt ønska effekt. Runkøyringen vil bidra til å senke hastigheta og betre trafikkssikkerheita i krysset som har det vært en svært alvorlig ulykke i. Det blir tryggare for myke trafikantar å krysse Lerbrekkvegen ettersom det blir laga ein definert fotgjengarovergang.

2.4 Krav om konsekvensutredning?

Ein kan ikkje sjå at det er trong for ein konsekvensutreiing, ettersom tiltaket kun gjeld ein utviding av dagens veg, og ettersom inngrepa i dyrka jord i hovudsak vert relativt små på dei ulike tomtane. I hovudsak vil tiltaket ikkje avskjere store jordbruksareal og hindra drift.

Det var i tidleg fase planlagt for at etablering av ny gang- og sykkelveg ville føra til ein utviding av dagens veganlegg og at inngrepa ville vera minimert til å ligga langs med veg. I vidare planarbeid har ein enda på ein løysing i nord, på gnr. 39, bnr. 1 og bnr. 10, der ein legg ein ny veg aust for eksisterande silo. Dette krev eit større inngrep i jordbruksareal enn først forutsett, og det avskjer ein del jordbruksareal i forhold til korleis eigedomane er innordna i dag. Då desse avskorne areala ligg i eit større jordbruksområde, går ein ut ifrå at drifta kan innretta seg dei nye avgrensingane. Hå kommune har vore dialog med grunneigarane på dei aktuelle eigedomane angående løysing forbi silo.

Jf. utarbeidd planinitiativ i oppstartsfasen var det estimert at tiltaket ville om lag 1 dekar dyrka jord forsvinne som følgje av tiltaka i planen. Planforslaga som no ligg føre legg opp til eit større inngrep i jordbruksareal. Dette er skildra i kapittel 6.5.

Planendringa vedrørende rundkøyning er også vurdert til å ikkje utløyse krav om konsekvensutredning. Tiltaket faller ikkje inn under vedlegg I eller II og er vurdert til å ikkje få vesentlege verknader for miljø eller samfunn. Det er eit mindre avgrensa område som blir beslaglagt til rundkøyning.

3 Planprosessen

3.1 Varsel om oppstart, medverknad

Oppstart av planarbeid vart varsla 28.06.19, med frist for innsending av merknader 06.09.19. Det ble varsla ein utviding av planområdet 11.11.2019, med frist for innsending av merknader 09.12.2019. Samandrag av, og kommentarar til merknadene følger i eige vedlegg. Merknader i fullversjon er også vedlagt.

Diagram til høgre viser hovudstega i planprosessen i tråd med plan- og bygningsloven.

Det har i forkant av planprosessen vore halde møte mellom grunneigarar i området og Hå kommune. Grunneigarar og kommunen har i utgangspunktet vore samstemde om at ein smal løysing vil vere eit godt alternativ for strekninga. Det har vore diskutert om vegen kan utvidast noko (mot 5 meter) og at ein kan leggja til eit smalt fortau på 1,5 meter. I etterkant av dette er det gjort politisk vedtak i saken, som legg opp til ein meir arealkrevjande løysing. Etter politisk vedtak ved første gangs behandling av planforslaget vert det fremma to alternative planforslag som legg opp til ulik grad av inngrep.

Oppstartsmøte med Hå kommune vart gjennomført 07.03.2019.

Underveismøte med Hå kommune vart gjennomført 12.09.2019. Ein gjekk her mellom anna igjennom merknadane som var korne inn ved varsel om planoppstart.

Varsel om oppstart

- brev/ annonse med plangrense og hensikt med planarbeid
- 4 ukers høringsfrist (6 uker v/planprogram)

Utarbeide planforslag



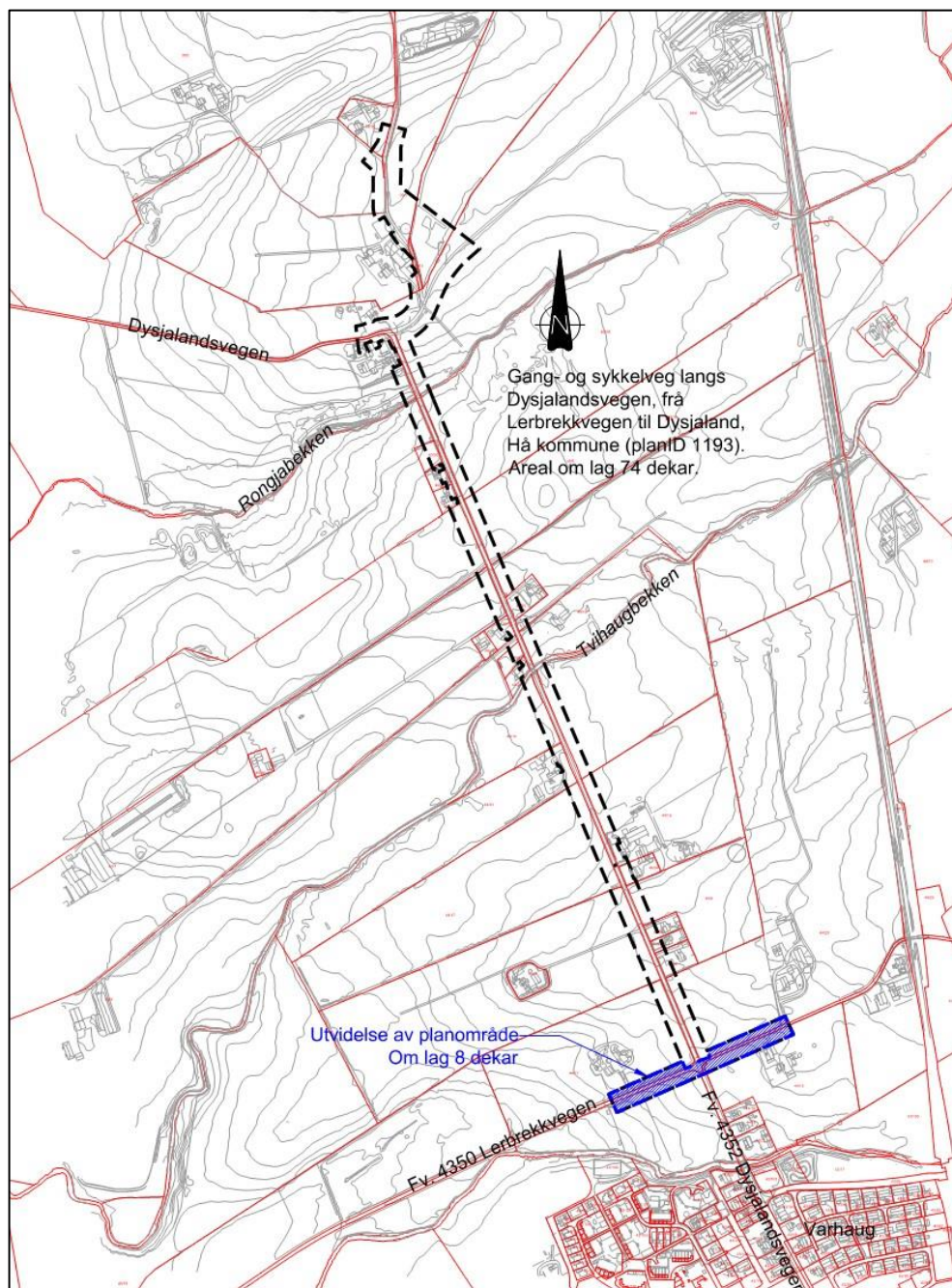
Behandling av planforslaget i planutvalg

- Planforslag legges ut på høring med 6 ukers høringsfrist



Revidering av planforslaget

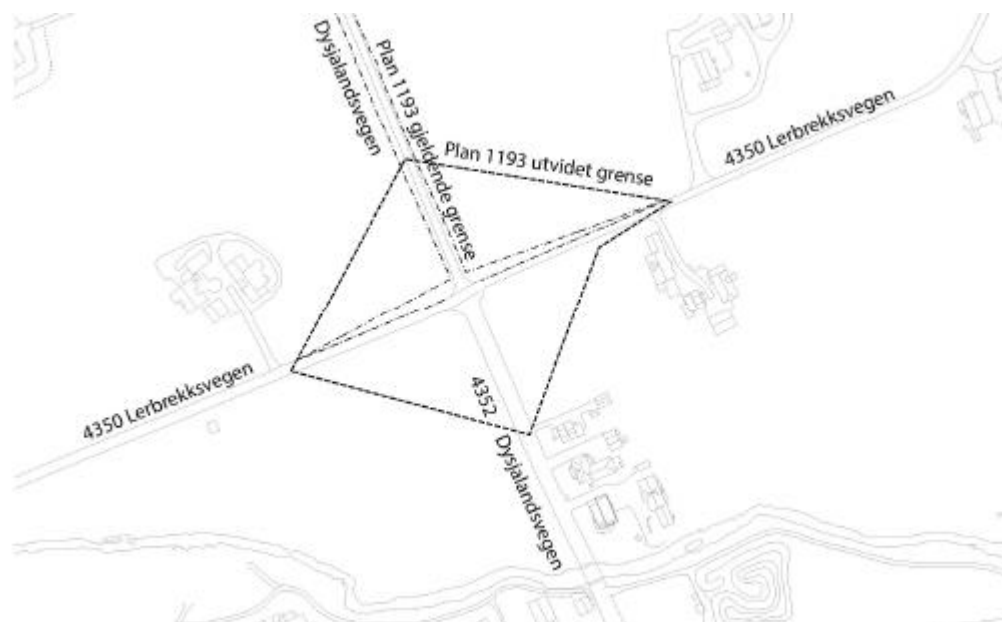
Politisk behandling av planforslaget i planutvalg, før egengodkjenning i kommunestyret



Figur 3-1: Varslingsområde, inkludert den utvida varslinga (blått omriss).

Oppstart av planarbeid for rundkøyring vart varsla 17.03.2023, med frist for innsending av merknader 24.04.2023. Samandrag av, og kommentarar til merknadene følger i eige vedlegg. Merknader i fullversjon er også vedlagt.

Rundkøyringa følger same planprosess som beskrive ovanfor.



Figur 3-2: Varslingsområde (svart omriss).

4 Planstatus og rammeføresetnader (med vekt på avvik frå overordna planer)

4.1 Overordna planer

4.1.1 Regionale planar

Jordvernstrategi for matfylket Rogaland, vedtatt 12. juni 2019

Regional jordvernstrategi er ei oppfølging av Nasjonal jordvernstrategi, som har mål om at omdisponeringa av dyrka jord i Noreg skal vere under 4000 dekar årleg.

Regional jordvernstrategi peikar ut tre hovudområde for innsats;

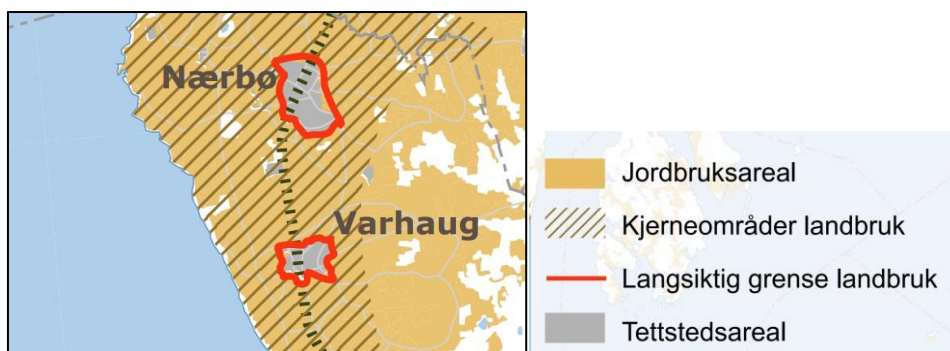
1) Kunnskapsformidling, 2) Jordvernomsyn i planar og 3) Utfordre landbruksnæringa. Strategien legg frem tiltak som skal styrke og sikre eit betre jordvern.

Regionalplan Jæren 2050, vedtatt 12. juni 2019

Regional plan for Jæren er ein langsiktig plan for areal- og transportutvikling og skal gi strategisk retning for korleis regionen skal vokse dei neste 30 åra.

Nasjonale mål for jordvern er forsterka, og omsyn til jordvern skal vektleggjast i alle plan- og avgjerdsprosessar som omhandlar jordbruksareal. Gjennomsnittleg omdisponering/nedbygging i planområdet skal ikkje overskride jordvernålet i regionalplanen over ein viss periode.

Det er ambisjon om at årleg omdisponering av jordbruksareal i planområdet skal vere minst mogleg, men i gjennomsnitt ikkje meir enn 5% (200 dekar) av det nasjonale jordvernålet.



Figur 4-1: Utsnitt av kart som viser føringar for langsiktig disponering av areal i regionen. (Rogaland fylkeskommune, 2019)

4.1.2 Kommuneplanens samfunns- og arealdel

Kommuneplanens arealdel for Hå kommune 2024-2036 (KPA 2024-2036), vedtatt 20.06.2024

Planen er eit overordna politisk styringsdokument som skal leggjast til grunn ved planlegging og utbygging i kommunen.

Samfunnsdelen

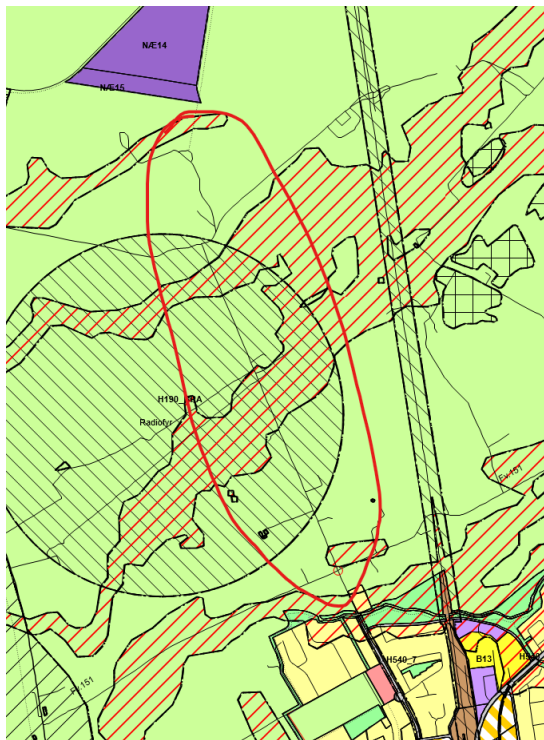
For kulturlandskapet er det eit mål at en skal leggja til rette for vekst i stasjonsbyane og Stokkalandsmarka, samstundes som det vert tatt omsyn til jordvern, biologisk mangfald og kulturlandskap.

Strategiar for å nå målet er:

- > Detaljering av langsiktig grense mellom tettstadsutvikling og landbruk.
- > Konsentrere bustadbygging i stasjonsbyane og Stokkalandsmarka.
- > Ta omsyn til jordvern, biologisk mangfald og kulturlandskapet.

Arealdelen

I arealplankartet er arealet i planområdet satt av til noverande LNFR for tiltak basert på gardens ressursgrunnlag. Dysjalsvegen er vist som ein noverande veg. Rundkøyringa er teikna inn i kommuneplanen.



Figur 4-2: Utsnitt, KPA 2024-2036. Område som vert regulert i denne planen er sirkla inn.

4.2 Gjeldande reguleringsplanar

Reguleringsplan 1105B for Næringsvegen og drivhus ved Kviamarka, vedtatt 28.08.2008

Delvis overlappende planområdet i nord, ligg reguleringsplan for Næringsvegen og drivhus ved Kviamarka. I overlappinga med denne planen er vegkrysset regulert til køyreveg, mens vidare trasé mot nordaust er regulert til gang- og sykkelveg. I same plan er det regulert gang- og sykkelveg mellom Fv. 44 Nordsjøvegen og Kviamarka næringsområde.



Figur 4-3: Utsnitt av nordleg del av det varsla planområde (raudstipla line) som overlappar gjeldande reguleringsplan. (Hå kommune, 2019)



Figur 4-4: Oversikt over gjeldande reguleringsplanar i området. (Hå kommune, 2019)

4.3 Tilgrensande planer

Reguleringsplan 1072A for Bratlandsmarka, vedtatt 16.02.2006

Noko sør for planområdet ligg ein gjeldande reguleringsplan som mellom anna regulerer Dysjalsandsvegen frå bekken Brattlandsåa og mot Varhaug sentrum. I denne planen er det regulert inn fortau på austsida av Dysjalsandsvegen.



Figur 4-5: Utsnitt av sørleg del av det varsla planområde (raudstipla line) og gjeldande reguleringsplan i sør. Dysjalsandsvegen er regulert med fortau på austsiden av vegen. (Kartkjelde: Hå kommune / 1881.no, Norkart 2019)

Reguleringsplan 1136 for gang- og sykkelveg, Grødaland-Brattland, vedtatt 11.06.2015

Regulerer gang- og sykkelveg langs Fv. 44 Nordsjøvegen.

Reguleringsplan 1052 for Rv 44 parsell kryss ved Grødaland, vedtatt 02.04.2009

Regulerer gang- og sykkelveg langs Fv. 44 Nordsjøvegen.

4.4 Temaplanar

Vegnorm for Sør-Rogaland, versjon 3 – 10.november 2020

Vegnorm for Sør-Rogaland gjelder for 12 kommunar, mellom anna for Hå kommune. Vegnormen er felles for kommunane, med nokon avvik for enkelte kommunar.

Plan for turnett i Hå kommune, vedtatt i K-sak 85/18 13.12.2018

Planen viser moglegheiter for å leggja til rette for eksisterande og opparbeide nye forbindingar som knyter saman tur- og friområde med eksisterande turløyper, bustadområde og trafikknutepunkt.

Målet er at turområdene skal vere tilgjengelege for besøkande som kommer til Hå med offentleg transport og andre som begynner turar frå sentrum av tettstadene.

Innfallsporten til dei fleste tuområdene ligg ikkje i ein tettstad. Man må ofte bruke gang- og sykkelveg eller gå langs vegkanten for å kome seg fram til innfallsport. Det er derfor viktig at kommunen sørger for at turvegforbindingane som går langs høgtrafikkerte veger er trygge og godt merka.

Turnettplanen er eit levande dokument som er tenkt å vere eit verktøy for politikare, saksbehandlarar og planleggjarar i kommunen, og skal fungere som eit grunnlag for avgjerd i saksbehandlinga. Planen skal reviderast kvart fjerde år.

For Dysjalsvegen er det foreslått at ein opparbeider gang- og sykkelveg mot Kviamarka. Det er skildra at det kan vere ein forenkla standard med 2 meters breidde. Det er vidare foreslått at det vert etablert belysning langs Dysjalsvegen.



Figur 4-6: Konklusjonskart Varhaug. Dysjalsvegen er markert med forslag til tiltak. Sjå raud pil. (Hå kommune, 2017)

4.5 Statlege planretningslinjer, rammer og føringar

Statlige planretningslinjer for klima- og energi(2024)

Kommunane, fylkeskommunane og staten skal gjennom planlegging og anna stimulera til, og bidra til reduksjon av klimagassutslepp, samt økt miljøvennleg energiomlegging. Planlegginga skal også bidra til at samfunnet forberedast og vert tilpassa klimaendringane (klimatilpassing).

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet(2025)

Hensikten med retningslinjene for samordna bustad-, og areal- og transportplanlegging er å oppnå ein betre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunane og på tvers av kommunar, sektorar og forvaltningsnivå. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremma samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling. Planlegginga skal bidra til å utvikla berekraftige byer og tettstader, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Retningslinjene legg mellom anna vekt på at infrastruktur og framkommelegheit for kollektivtrafikken skal prioriterast i planlegginga. Sykkel og gange skal også styrkes som transportform. Effektivitet, sikker trafikkavvikling og god framkommelegheit for næringstransport, samt universell utforming og tilgjengelegheit for alle skal vektleggast i planlegginga.

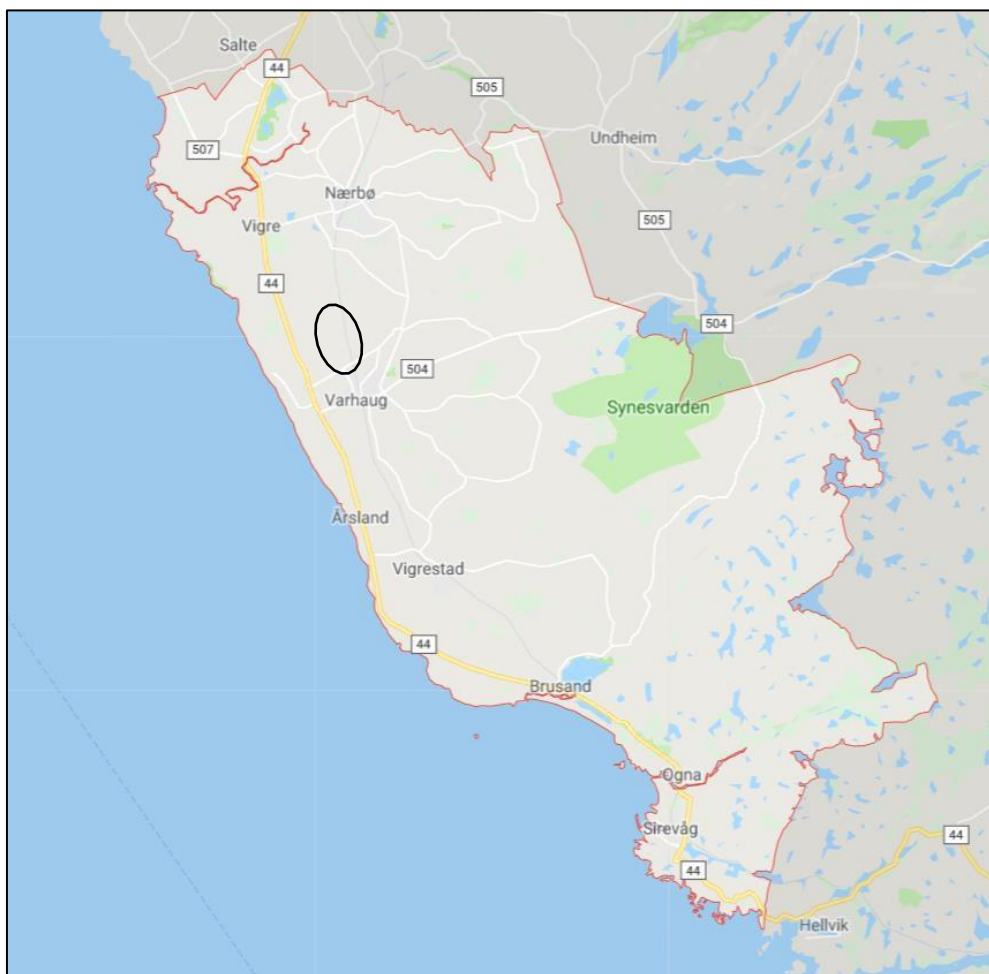
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Viktige nasjonale mål for barn og unges oppvekstvilkår er å sikra eit oppvekstmiljø som gir barn og unge tryggleik mot fysiske og psykiske skadeverknadar. Oppvekstmiljøet skal ha dei fysiske, sosiale og kulturelle kvalitetar som til ein kvar tid er i samsvar med eksisterande kunnskap om barn og unges behov. Det skal også ivareta det offentlege sitt ansvar for å sikre barn og unge dei tilbod og mogelegheiter som samla kan gje den enkelte utfordringar og ein meningsfylt oppvekst uansett buplass, sosial og kulturell bakgrunn.

5 Skildring av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Lokalisering

Planområdet ligg sentralt i Hå kommune, like nord for Varhaug sentrum. Dysjalsvegen går gjennom Varhaug, og fortsett nord for sentrum gjennom eit jordbruksområde. Nord for planområdet ligg Kviamarka næringsområde. Del av Dysjalsvegen som skal regulerast på om lag 1,5 km.



Figur 5-1: Planområdet sin omtrentlege plassering i Hå kommune (Google, 2019).

5.2 Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk

Planområdet regulerer Dysjalsvegen, som er ein opparbeida veg i dag, med noko utviding i forhold til dagens veg. I tillegg er sideareal til veg og frisktsoner inkludert i planområdet. Dagens arealbruk, der kor det i dag ikkje er veg, er i all hovudsak av landbruksareal og private bustadtomter med tilhøyrande avkøyrslar.

5.3 Landskap

Det er ein flat topografi i området, og landskapet er ope og oversiktleg. Dysjalsvegen går gjennom eit landbruksområde. Langs delar av Dysjalsvegen er det trer og eldre steingarder. Tidvis er det trer på begge sider av vegen, som lagar alléar i landskapet.

To bekker kryssar planområdet – Rongjabekken og Tvihaugbekken. Like nord for planområdet går Grødalandsbekken.



Figur 5-2: Allé i Dysjalsvegen, sett mot nordvest. Lerbrekkvegen kryssar i front (COWI AS, 2019).



Figur 5-3: Bru over Tvihaugbekken, sett mot nord. (COWI AS, 2019).



Figur 5-4: Bru over Rongjabekken, sett mot nord. (COWI AS, 2019).

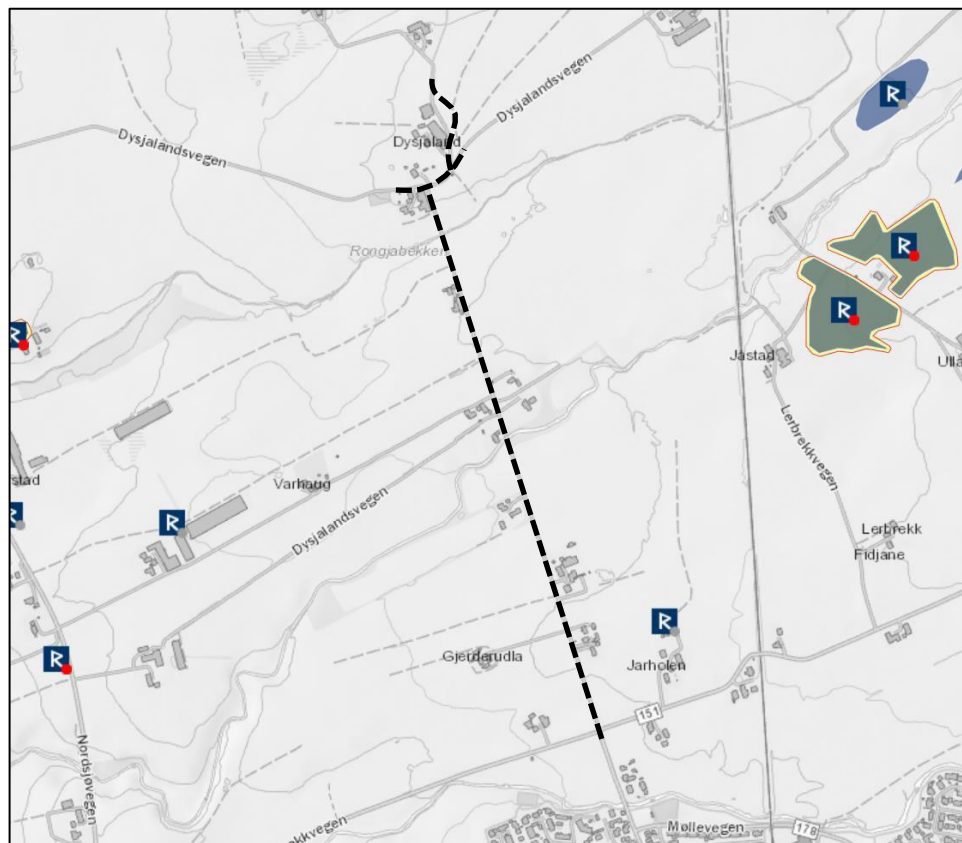
5.4 Kulturminne og kulturmiljø

Rogaland fylkeskommune ved seksjon for kulturarv har synfart område 10.09.2019. Dei har ikkje avdekt at tiltaket vil kome i konflikt med automatisk freda kulturminne.

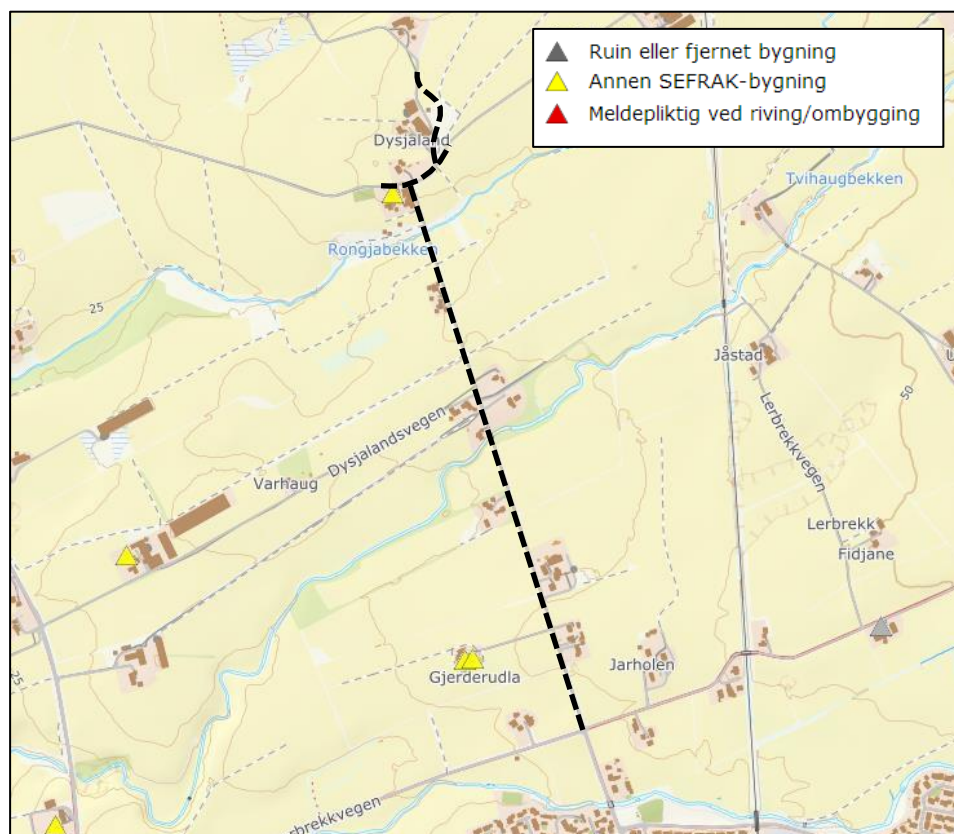
Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminne i planområdet, men nær sørleg del av planområdet, ligg eit registrerte kulturminne, som består av ein gravhaug (5044-1 Einarshodl). Vernestatus er uavklart. (Riksantikvaren, 2019)

Langs Dysjalsandsvegen er det tre bygg som er registrert som andre SEFRAK-bygningar (bygningar frå før 1900). På gnr. 39, bnr. 10 er Dysjalsandsvegen 232 registrert som eit våningshus (Døsjeland), tidfesta til 1800-talet, tredje kvartal. På gnr. 44, bnr. 41 er Dysjalsandsvegen 130 registrert som eit våningshus (Gjerderudla). På same eigedom er ein bygning registrert som ein driftsbygning (Gjerderudla). Begge bygg er tidfesta til 1900-talet, første kvartal. (Miljødirektoratet, 2019)

Det går eldre steingardar langs med Dysjalsandsvegen, stedvis tosidig. På ein strekning er det ein allé langs Dysjalsandsvegen, med trer på begge sider av vegen. Alleen går frå krysset med Lerbrekkvegen i sør, og om lag 130 meter mot nord.



Figur 5-5: Registrerte kulturminne i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Riksantikvaren, 2019)



Figur 5-6: Bygningar frå før 1900 (SEFRAK). Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Miljødirektoratet, 2019).

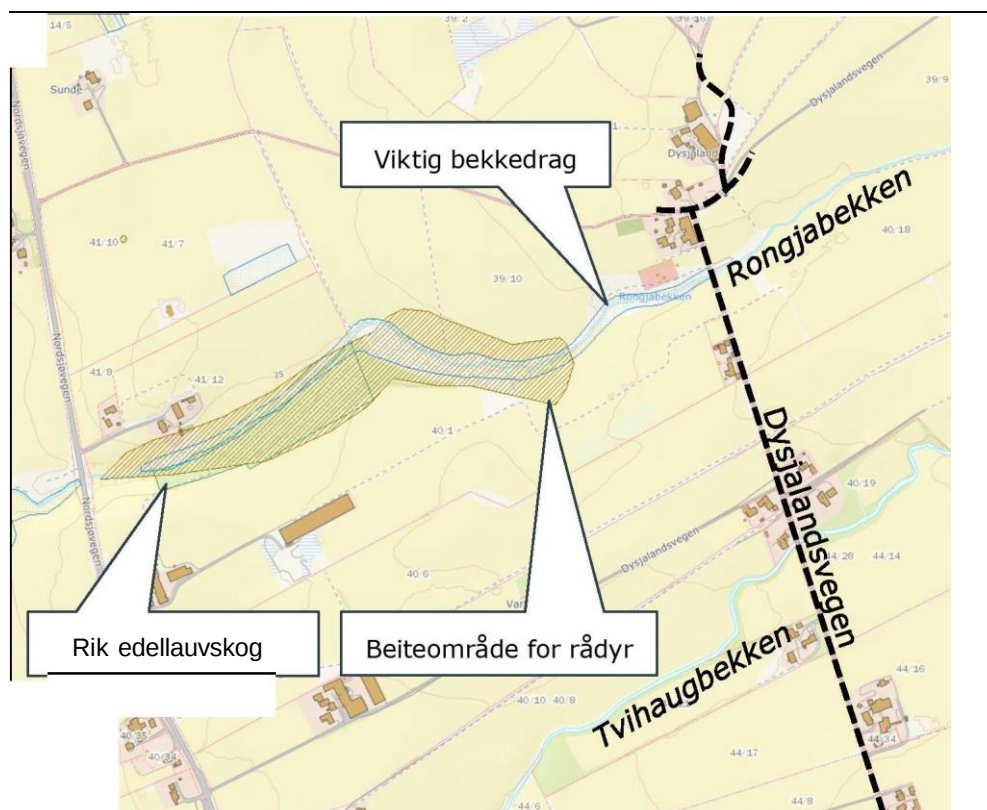
5.5 Naturverdiar

Både Rongjabekken og Tvihaugbekken er registrert som lakseførande (anadrome) strekningar. Det er og registrert fangst av sjøaure i bekkane. (Miljødirektoratet, 2019).

Del av Rongjabekken som ligger vest for Dysjalsvegen, er registrert som eit viktig bekkedrag. Lokaliteten får verdi B (viktig) fordi det er eit intakt bekkedrag med ein tilnærma intakt kantsone i eit intensivt drive jordbrukslandskap. (Miljødirektoratet, 2019). Vasskvalitet i Tvihaugbekken og Rongjabekke er registrert med moderat vasskvalitet. (Miljødirektoratet, 2019).

Om lag 250 meter vest for Dysjalsvegen, langs med Rongjabekken, ligg det eit beiteområde for rådyr. (Miljødirektoratet, 2019)

Noko vidare mot vest, omlag 550 meter ifrå Dysjalsvegen, ligg eit område med rik edellauvskog. (Miljødirektoratet, 2019)

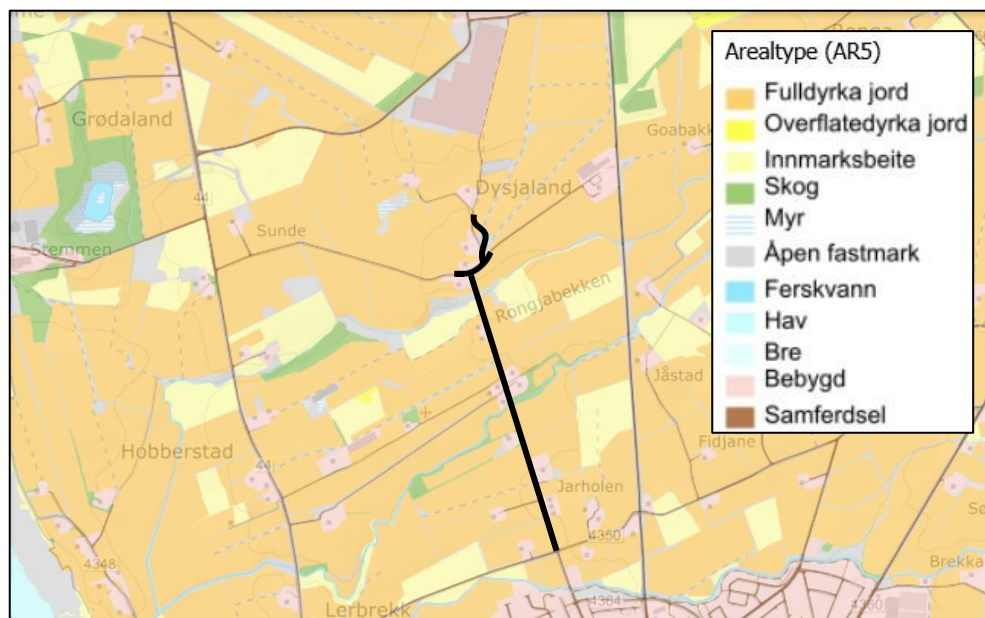


Figur 5-7: Naturverdiar i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Miljødirektoratet, 2019)

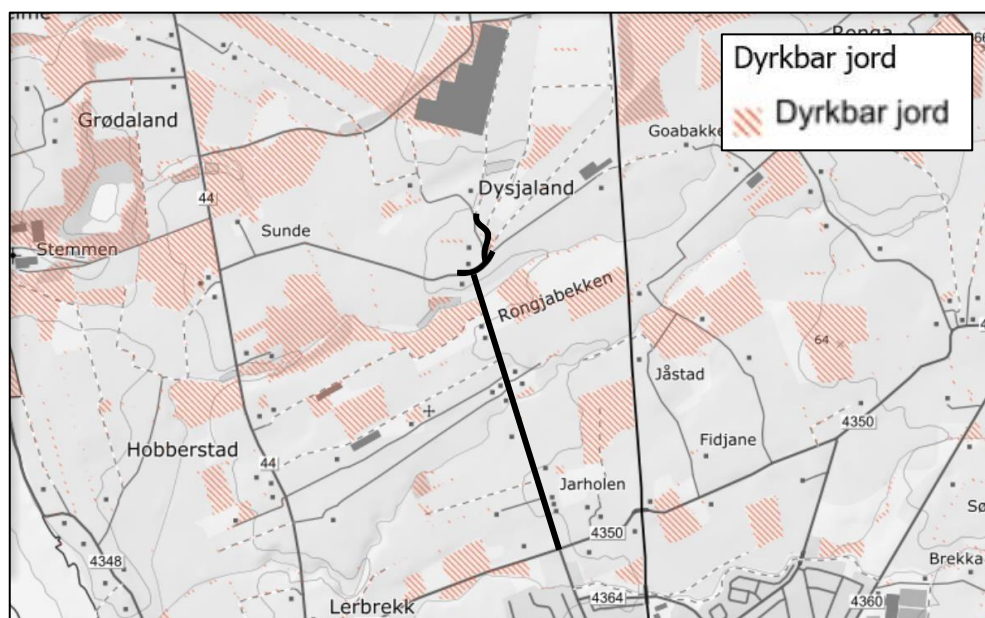
5.6 Landbruk

Areal langs Dysjalsvegen er i hovudsak registrert som fulldyrka jord. Noko mindre areal er registrert som innmarksbeite. Areal for innmarksbeite er areal som ikkje er fulldyrka i dag, men som kan fulldyrkast. Ved oppdyrking kan areala settast i slik stand at dei vil halde krava til lettbrukt eller mindre lettbrukt fulldyrka jord og som held krava til klima og jordkvalitet for plantedyrking.

Det meste av jordbruksareala langs med Dysjalsvegen er verdsett med svært god jordkvalitet. Areala med svært god jordkvalitet, er jordbruksareal som er lett drivne og som normalt sett gir gode og årvisse avlinger av kulturvekstar tilpassa det lokale klimaet. Det forutsette at areala med grøftebehov har fungerande grøftesystem og at områder som er noko utsett for tørke blir kunstig vatna. Jordbruksareal i denne klassen har mindre enn 20 prosent helling. (NIBIO, 2019)



Figur 5-8: Arealtype i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)



Figur 5-9: Dyrkbar jord i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)



Figur 5-10: Jordkvalitet i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)

5.7 Trafikkforhold

Vegsystem

Den del av Dysjalsandsvegen som skal regulertast er ein kommunal veg, som gjer tilkomst til eit avgrensa tal bustader og landbrukseigedomar. Vegen har i dette området ein asfaltert breidde på om lag 4 meter. Dysjalsandsvegen har i dag ei fartsgrense på 60 km/t, og er utan eiga løysing for gåande og syklende. Vegen har ein låg ÅDT (anteke < 200). Dysjalsandsvegen har til tider ein del tunge køyretøy, då det er landbrukstrafikk i området. Tilgrensande vegen er det jordbruksareal, gardstun og bustadeigedomar. På delar av strekningen går det steingardar langs vegen.

Dysjalsandsvegen kan nyttast som omkøyringsveg dersom Fv. 44 Nordsjøvegen er stengt. Ein reknar ikkje med at denne omkøyringsmogelegheita er i hyppig bruk, då vegen er smal og noko kupert, og då krysset med Fv. 44 ikkje er optimalt.

Vest for planområdet går Fv. 44 Nordsjøvegen, som er hovudvegen gjennom kommunen. Aust for planområdet går Opstadvegen, som er ein kommunal veg som koplar Varhaug og Nærbø. Sentralt gjennom både Varhaug og Nærbø går toglinja.

Trafikksikkerheit for mjuke trafikantar

Det er eit eksisterande tilbod for mjuke trafikantar i dag mellom Varhaug og Nærbø, i form av ein etablert gang- og sykkelveg i aust langs Opstadvegen. I vest, langs Fv. 44 Nordsjøvegen, er gang- og sykkelveg under bygging. Gang- og sykkelveg langs Nordsjøvegen vil kopla Varhaug og Nærbø saman i vest for mjuke trafikantar.

Ettersom det er bustader i området, vil det vere skulebarn som nyttar Dysjalsandsvegen til skuleveg.

Det er ikkje markert overgang for å krysse Lerbrekkvegen i krysset Lerbrekkvegen/Dysjalsandsvegen. Fartsgrensa på strekninga er 80km/t, det er en høy

fart for å krysse vegen for myke trafikkantar.

Ulykkessituasjon

Det er registrert ei ulykke i krysset Lerbrekkevegen/Dysjalsvegen i 2022. Ulykketype er «ulykke ved kryssande køyreretning utan avsvingning». Kommunedirektøren har også fått opplyst at det har skjedd flere ulykker i det samme krysset, uten at disse er blitt rapportert til politiet. Tilgrensende grunneiere til krysset forteller at flere kjøretøy har havnet ut på jordene deres.

Kollektivtilbod

Det går ikkje kollektivtrafikk i Dysjalsvegen, men skulebarn i området får i dag gratis skyss til skulen.

Det er haldeplass for tog i både Varhaug og Nærbø, men ingen stopp imellom dei to stadane. Elles er det haldeplass for buss mellom anna fleire stader i Varhaug, langs Opstadvegen og langs Fv. 44 Nordsjøvegen.



Figur 5-11: Området sett i skrå vinkel mot nord. Planområdet er sirkla inn. (Google, 2019)

5.8 Barn og unges interesser

Det er spreitt busetnad i, og i direkte nærleik til planområdet.

I det skoleadministrative systemet er det registrert 22 barn som har adresse Dysjalsvegen nord for Lerbrekkevegen. Fem av desse er under skolealder. Ein kan dermed anta at det er om lag 17 barn og unge i barne- og ungdomsskulealder som brukar Dysjalsvegen til skuleveg.

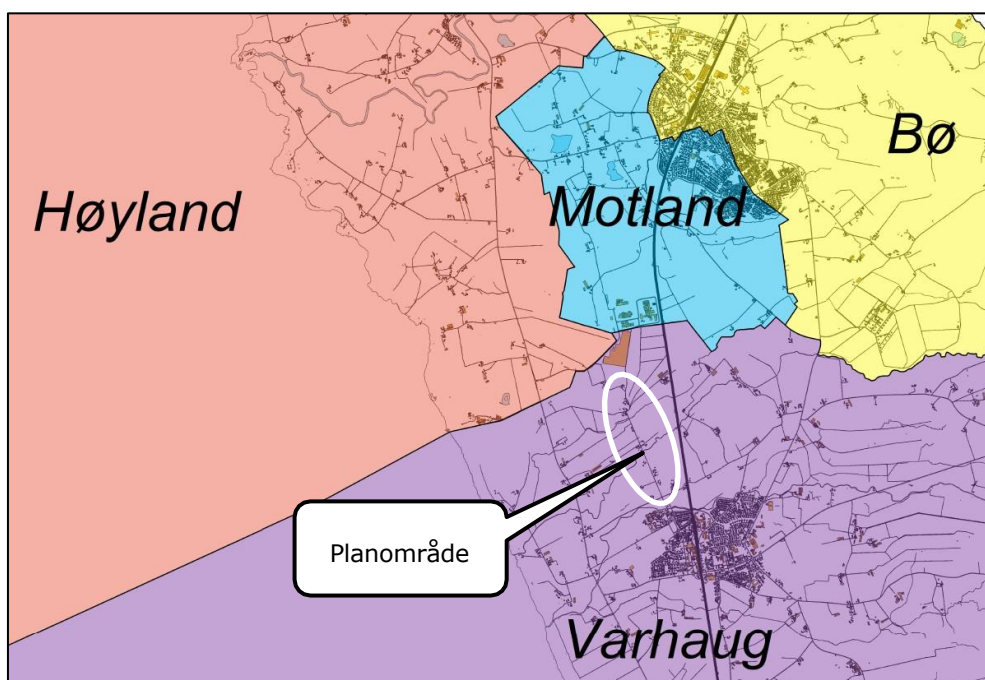
Ein kan også anta at Dysjalsvegen vert brukt av barn og unge på fritida.

Det er mogleg å ferdast nordover mot Nærbø, ved å gå på gang- og sykkelveg gjennom Kviamarka næringsområde, og vidare på lite trafikkerte veger.

5.9 Sosial infrastruktur

I Varhaug sentrum ligg Varhaug skule (barneskule), Varhaug ungdomsskule og fem barnehagar. Her ligg også mellom anna Varhaug idrettspark. På Varhaug skule er det eit kombinasjonsbibliotek. Her held og Lensmannsløa ungdomsklubb og Varhaug idrettslag til, og Hå kulturskule har undervisning her.

I Nærbø ligg Motland skule (barneskule), Bø skule (barneskule) Nærbø ungdomsskule, Tryggheims ungdomsskule, Tryggheim vidaregåande skule og sju barnehagar. Her ligg og mellom anna hovudbiblioteket, Nærbø symjehall, Stampen terapibasseng, Idrettslunden fotballanlegg, Nærbø samfunnshus og to treningsentre. Her held og Loen ungdomsklubb, Nærbø Sykleklubb, Nærbø Symjeklubb, Nærbø Idrettslag, Nærbø Rideklubb, Nærbø Turnforening til, og Hå kulturskule har undervisning her.



Figur 5-12: Utsnitt av skulekrinsane i Hå. (Hå kommune, 2019)

5.10 Universell tilgjengelegheit

Det er ikkje tilrettelagt for eiga areal for mjuke trafikantar i dagens situasjon, og ferdsel skjer i dag i køyreveg og vegkant.

5.11 Teknisk infrastruktur

Langs delar av Dysjalsandsvegen går det i dag ein vassleidning. Vassleidninga er kopla til Varhaug sentrum, og like sør for Rongjabekken går leidninga mot aust. Spillvassleidning går delvis i veg og delvis utanfor veg. Det ligg føre planar om å leggja ned ny vassleidning i Dysjalsandsvegen. Det er planlagt at anlegg for nedlegging av ny leidning og opparbeiding av ny veg, skal samkøyrast. Sjå Figur 5-13.

Langs Dysjalsandsvegen ligg det nedgravne høgspenkablar. Bygga langs med vegen er kopla til høgspennettet med eigne lågspenkablar. Det ligg to nettstasjonar i området, ein ved Dysjalsandsvegen 185 og ein ved Dysjalsandsvegen 247. Begge ligg på austsida av vegen.

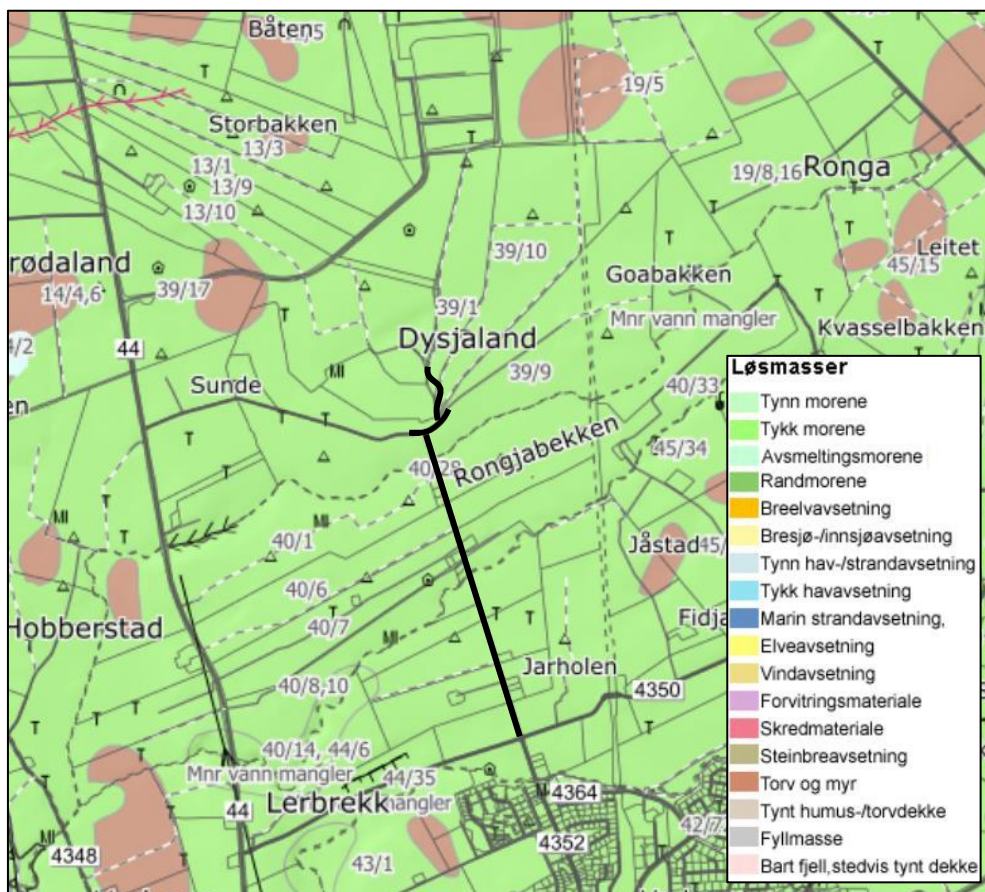
Det er ikkje planlagt å leggja ned fjernvarme i vegen.



Figur 5-13: Vassleidning er vist med blå line, spillvassleidning med grøn line og overvassleidning med sortstipla line. Planområdet er sirkla inn. (Hå kommune, 2019)

5.12 Grunnforhold

Lausmassekart indikerer at det i området hovudsakeleg vert treft på morene (NGU, 2019). Det er ganske sjeldan at det vert treft på blaute massar under morene og generelt i området rundt Varhaug finnes det svært harde morene med høge styrker.



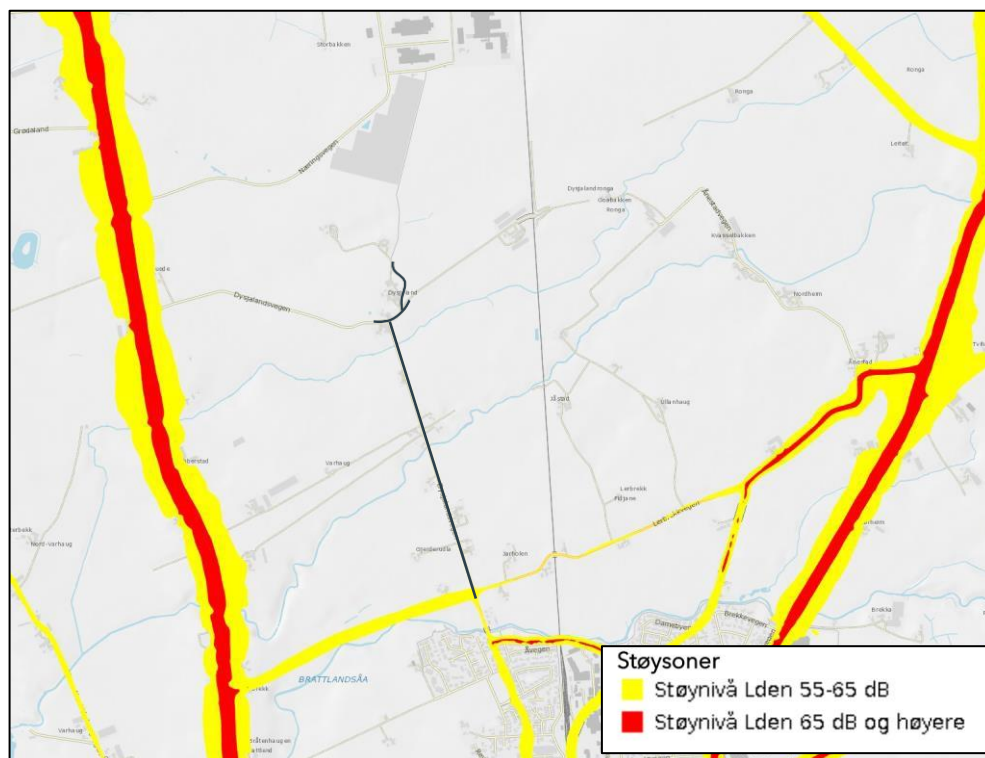
Figur 5-14: Lausmassekart. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NGU, 2019)

5.13 Støyforhold og luftforureining

Det er lite trafikk i Dysjalandsvegen, og ein reknar ikkje med at det er nemneverdig støy eller luftforureining i området som følgje av vegtrafikk.

Kartlegging av støy på tilgrensande veg Lerbrekkvegen, samt Dysjalandsvegen sør for denne, indikerer at det er lite vegstøy i planområdet. (Statens vegvesen, 2019)

Lerbrekkvegen er registrert med 300 ÅDT, mellom Fv. 44 Nordsjøvegen og Dysjalandsvegen. Aust for Dysjalandsvegen er Lerbrekkvegen registrert med 100 ÅDT. (Statens vegvesen, 2019)

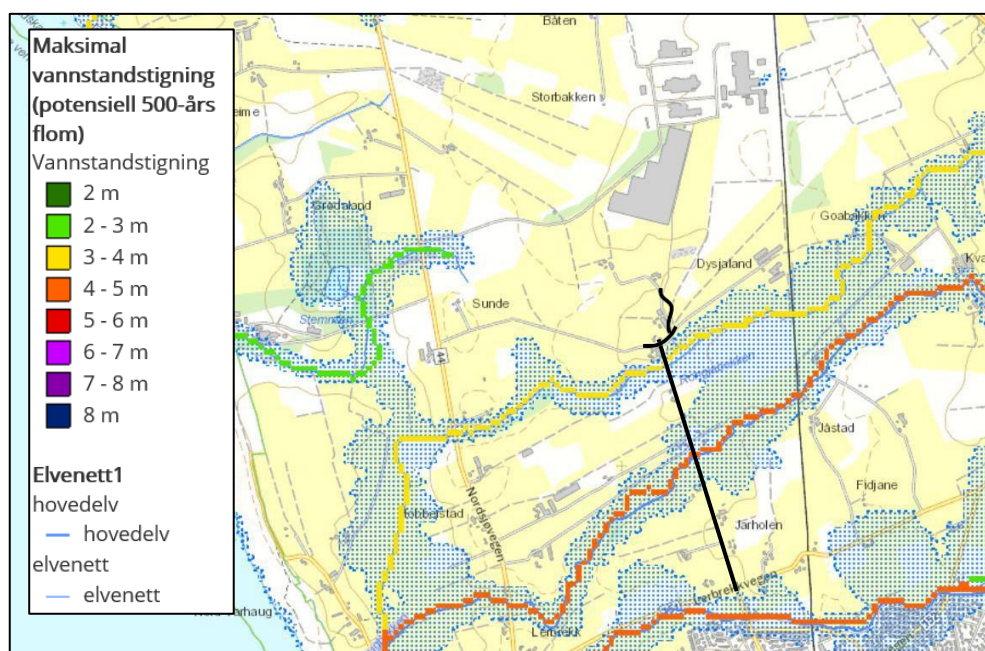


Figur 5-15: Støyvarselkart. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (Statens vegvesen, 2019)

5.14 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)

Flaumfare

Tvihaugbekken og Rongjåbekken er registrert med aktsemd for flaum. (NVE, 2019)



Figur 5-16: Aktsemdskart for flaum. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NVE, 2019)

6 Skildring av planforslaget

6.1 Planlagt tiltak

Det er planlagt for etablering av ein ny gang- og sykkelveg/nytt fortau langs med eksisterande veg, samt noko justering av dagens vegareal. Det er utarbeida to ulike løysingar for planen; alternativ 1 og alternativ 2.

Alternativ 1:

I hovudsak er veganlegget planlagt med 5,0 meters køyrebane, 1,5 meters rabatt og 2,5 meters gang- og sykkelveg. Veganlegget er innsnevra, utan rabatt, for å ta omsyn til etablert trafostasjon og ny bru over Rongjabekken. I nord, går løysinga over til ein veg på 4,0 meter, for mjuke og harde trafikantar ferdast på det same arealet.

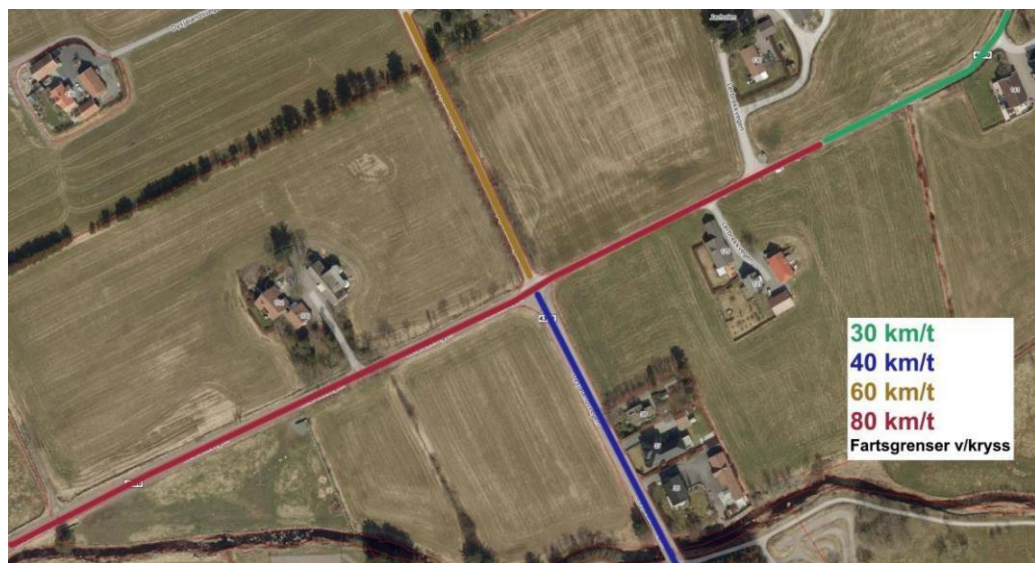
Alternativ 2:

Veganlegget er planlagt med 5,0 meters køyrebane og 2,5 meters fortau. I nord, går løysinga over til ein veg på 4,0 meter, for mjuke og harde trafikantar ferdast på det same arealet.

Ny gang- og sykkelveg/nytt fortau er lagt på austsida av dagens veg. Dette for å tilpassa seg dagens fortau sør for Lerbrekkvegen, og for å få minst mogleg kryssingspunkt av køyreveg i nord.

Vegen kryssar to bruer. Den sørlegaste brua går over Tvihaugbekken, mens den nordlegaste brua går over Rongjabekken. Ved den sørlegaste bekken, Tvihaugbekken, er det anbefalt at ein behandlar eksisterande bru og etablerer ein ny separat gang- og sykkelbru. Ved den nordlegaste bekken, Rongjabekken, er det anbefalt at ein etablerer ein ny bru. Bruene skal sikrast med rekkverk.

Dysjalsandsvegen er kopla til fylkesveg 4350 Lerbrekkvegen i sør. Hå kommune har hausten 2019 søkt om at fartsgrensa på Fylkesveg 4350 Lerbrekkvegen vert satt ned frå 80 km/t til 50 km/t forbi krysset med Lerbrekkvegen. Statens vegvesen har meldt tilbake i saken i desember 2019, om at dei meiner det er riktig å behalda generell fartsgrense i dette området, som er 80 km/t utanfor tettbygde strøk. Statens vegvesen har gjort ein vurdering, og visar til at det er avgrensa med trafikk i området, og det ikkje er rapportert om personskadeulykker i det aktuelle kryssområdet. Planforslaget legg opp til kryssing for mjuke trafikantar over Lerbrekkvegen, og ettersom fartsgrensa ikkje vert redusert, anbefala plankonsulent at andre fartsreduserande tiltak vert satt i verk. Statens Vegvesen har ved fleire høve ikkje anbefalt tilretteleggjing utover nedseinka kantstein, fordi dette kan gje falsk oppleving av tryggleik, når trafikken er låg og fartsgrensa høg. Ved eit lågare fartsnivå kan merking, oppheving av kryssingspunkt *vurderast*.



Figur viser dagens fartsgrenser, Rådmannen ynskjer 50 km/t ca 170m på kvart side av krysset der det er 80 km/t i dag.

Høgder for 200-årsflaum er vurdert, men det er i tillegg anbefalt at det vert gjennomført ein ytterlegare hydrologisk berekning, for å kvalitetssikra vurderingane som er gjort. Det skal vere minst 0,5 meter klaring frå vasstand ved 200-årsflaum og bru, etter krav i handbok. (Statens vegvesen, 2015)

Sjå vedlagt tekniske vegteikningar for prosjektet, for nærmare detaljar.

Rundkøyring:

Planendring 2025 gjeld regulering av rundkøyring i krysset mellom Lerbrekkevegen og Dysjalsvegen. Diameteren i rundkøyring er satt til 25 meter. Dette avviker frå krav i N100, men er det er sendt avvikssøknad til fylket som har blitt innvilga. Rundkøyringa har også overkøyrbart sideareal langs alle veiarmene for å få tilstrekkeleg avbøying geometri. Det er tegna inn fortau langs Dysjalsvegen med tilrettelagt kryssing med trafikkøyring for Lerbrekkevegen. LNF og annen veigrunn er også tegna inn. Sjå vedlagt tekniske vegteikningar for nærmare detaljar om rundkøyringa.

6.1.1 Val av løysing

Administrasjonen i Hå kommune gjennomførte tidleg i prosessen møter med grunneigarar i planområdet. Det var stor samstemd om at det mest hensiktsmessige ville vere å leggja til grunn ein smal løysing for vegen.

Politikarane i Hå kommune har gjort fleire vedtak i saken, og det er ynskje om ein trafiksikker løysing for barn og unge. Politikarane har vedtatt at det i Dysjalsvegen skal planleggjast for ein brei løysing med gang- og sykkelveg og rabatt. Ved første gangs behandling av planforslaget vart det vedtatt at ein til offentlig ettersyn i tillegg skal leggja ut ei alternativ løysing til planforslag, som legg opp til noko mindre inngrep. Den alternative løysinga er med fortau i staden for gang- og sykkelveg, og er utan rabatt. Vegbreidda er lik i dei to alternative løysingane. Meir om dette i avsnitt 2.3.

Administrasjonen i Hå kommune har lagt politiske vedtak og føringar til grunn for val av løysing. Hå kommune har undervegs i prosessen vore i dialog med grunneigarar i

nord, ved silo, for å tilpassa løysing i dette området best mogleg til deira ynskjer og behov. I tillegg har det vore lagt til grunn at vegen skal ta mest mogleg omsyn til dei private bustadeigedomane, med det tverrsnittet som er lagt til grunn.

Det har undervegs i prosessen vore vurdert ein smalare løysing. Løysinga la opp til ein smalare veg, med møteplassar, og eit fortau med kantstein. Løysinga var utan rabatt. Det var vurdert at løysinga ga ein god trafikkssikkerheit, minimalt med inngrep

i landbruksareal og private bustadeigedomar, samt at den sparte landskapstrekka ved at ein kunne unngå å fjerna trer og steingardar.

6.1.2 Arealoppgåve

I utrekningane i dette kapittelet har ein lagt til grunn at areal utanfor veganlegget som ikkje er bustadtomter eller gardstun, er jordbruksareal. Her vil det kunne vera variasjonar (beiteareal, dyrkbart areal, etc.), som ein ikkje går inn på. Ein har ikkje rekna med areal kor det er etablerte veger (både offentlege og private) i dagens situasjon.

Jordbruksareal vert omregulert til veganlegg, areal som er i bruk til bustadtomter og gardstun vert omregulert til veganlegg.

Vidare er det regulert landbruksføremål langs med veg, kor ein opnar for at det kan etablerast skråningsutslag. Skråningsutslaget som er skissert opp, har ein helling på 1:2. Ein vurderer det som sannsynleg at kommunen vil kunne etablere eventuelle skråningar med ein slakare helling enn dette (eksempelvis 1:7), som gjer at areala og i framtidig situasjon kan nyttast som jordbruksareal. Det vil og vere mogleg å etablere mindre murar, som gjer at det ikkje vert naudsynt med skråningsutslag. Løysingane vil ein kunne sjå nærmare på når det vert aktuelt å realisere planforslaget.

Statens vegvesen har i merknad til varsel om oppstart uttalt at det skal settast av eit areal på 3,0 meter til annen veggrunn langs Lerbrekkevegen. I planforslaget utgjer dette om lag 480 m². Reguleringa mogeleggjer at areala kan nyttast til sideareal for veg. Det er sikra med føresegn at dei areala som det ikkje er naudsynt å nytta til sideareal for veg kan inngå i tilgrensande landbruksareal.

Alternativ 1:

Omlag 3800 m² jordbruksareal vert omregulert til veganlegg. Omlag 600 m² areal som er i bruk til bustadtomter og gardstun vert omregulert til veganlegg.

Planforslaget legg opp til at det *kan* etablerast skråningsutslag på omlag 2000 m² jordbruksareal og på om lag 350 m² areal som er i bruk til bustadtomter og gardstun.

Alternativ 2:

Omlag 2350 m² jordbruksareal vert omregulert til veganlegg. Omlag 400 m² areal som er i bruk til bustadtomter og gardstun vert omregulert til veganlegg.

Planforslaget legg opp til at det *kan* etablerast skråningsutslag på omlag 2100 m² jordbruksareal og på om lag 350 m² areal som er i bruk til bustadtomter og gardstun.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Arealbeslag som følge av nytt veganlegg	Areal (m²)	Areal (m²)
Jordbruksareal	3795	2364
Bustadtomter og gardstun	568	380

Sum	4363	2744
Skråningsutslag	Areal (m²)	Areal (m²)
Jordbruksareal	2051	2141
Bustadtomter og gardstun	361	333
Sum	2412	2474
Sideareal langs fylkesvegen	Areal (m²)	Areal (m²)
Jordbruksareal	477	479

Sjå elles kapittel 6.5 for landbruksfaglege vurderingar av planforslaget.

Rundkøyring:

Arealbeslag som følge av rundkøyring- Utan areal regulert til annen veggrunn i gjeldende plan	Areal (m²)
Eksisterende vegareal i planområdet	1752,3
Areal som omreguleres til vegformål	744,8
Areal som omreguleres til annen veggrunn grønt	1340,7
Totalt andre formål enn LNFR	3837,8
Areal som avsettes til midlertidig anleggsbelte som skal tilbakeføres	5603,7
Totalt areal i planen	9441,5
Totalt jordtap	2085,5

Arealbeslag som følge av rundkøyring- Med areal regulert til annen veggrunn i gjeldende plan	Areal (m²)
Eksisterende/regulerlt vegareal i planområdet	2198,3
Areal som omreguleres til vegformål	566
Areal som omreguleres til annen veggrunn grønt	1079,8
Totalt andre formål enn LNFR	3837,8
Areal som avsettes til midlertidig anleggsbelte som skal tilbakeføres	5603,4
Totalt areal i planen	9447,5
Totalt jordtap	1645,8

6.2 Planlagt arealbruk

6.2.1 Reguleringsføremål

Planen regulerer området til formål som skildra i tabellane under, høvesvis for alternativ og alternativ 2.

Reguleringsformål, alternativ 1	SOSI-kode	Areal
Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Veg (SV)	2010	862 m ²
Kjøreveg (SKV)	2011	6853 m ²
Gang-/sykkelveg (SGS)	2015	3070 m ²
Annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)	2018	1905 m ²
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	2019	481 m ²
Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift		
Landbruksformål (LL)	5110	3868 m ²
NR. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone		
Naturområde i sjø og vassdrag (VNV)	6610	241 m ²

Reguleringsformål, alternativ 2	SOSI-kode	Areal
Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Veg (SV)	2010	869 m ²
Kjøreveg (SKV)	2011	6871 m ²
Fortau (SF)	2015	3104 m ²
Annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)	2018	299 m ²
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	2019	481 m ²
Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift		
Landbruksformål (LL)	5110	3926 m ²
NR. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone		
Naturområde i sjø og vassdrag (VNV)	6610	238 m ²

Reguleringsformål, rundkøyring	SOSI-kode	Areal
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg (KV)	2011	1688,6 m ²
Fortau (FO)	2012	295,7 m ²
Annen veggrunn – tekniske anlegg (AVT)	2018	442,9 m ²
Annen veggrunn – grøntareal (AVG)	2019	1416,5 m ²
Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift		
Landbruksformål (LNFR)	5100	5604,2 m ²

6.2.2 Gjennomgang av reguleringsføremåla

6.2.2.1 Samferdsel og teknisk infrastruktur

Vegareal kor det ikkje er eit separat tilbod for mjuke trafikantar er regulert med føremål **veg (SV)**, mens vegareal der kor det er eit separat tilbod er regulert med føremål **køyreveg (SKV)**. Veg er 4,0 meter brei, og køyreveg er 5,0 meter brei.

Alternativ 1 er regulert med føremål **gang- og sykkelveg (SGS)** frå Lerbrekkvegen i sør og omtrent til Dysjalsvegen 243 i nord. Gang- og sykkelveg er regulert med ein breidde på 2,5 meter. I alternativ 1 er det regulert inn rabatt på 1,5 meter mellom køyreveg og gang- og sykkelveg med føremål **annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)**. Areal skal fungera som grøft til veganlegget. Det er mogleg å etablera steingardar i arealet, der disse blir råka av veganlegget og der dette er hensiktsmessig å flytta dei.

Alternativ 2 er regulert med **fortau (SF)** frå Lerbrekkvegen i sør og omtrent til Dysjalsvegen 243 i nord. I alternativ 2 er det ikkje regulert inn rabatt. Fortauet er regulert med ein breidde på 2,5 meter.

Eit tre meter breitt sideareal er regulert langs med fylkesvegen, med føremål **annen veggrunn – grøntareal (SVG)**. Dette er i tråd med uttale frå Statens vegvesen ved varsel om oppstart av planarbeid.

6.2.2.2 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

Eksisterande jordbruksareal er regulert med føremål **landbruksformål (LL)**. Areal er inkludert i planen for å få regulert friskt i vegkryss, samt for å sikra naudsynt areal til etablering av skråningsutslag langs med veg.

Friskt som er ein omsynssone som er vist med skravur i plankartet. For landbruksareala vert føreseigna i kommuneplan gjort gjeldande, dersom dette ikkje strid mot føreseigna gitt til denne detaljreguleringa.

Langs med veg er det i dei vegtekniske teikningane vist skråningsutslag med helling 1:2 langs med veg. Det same arealet er regulert inn i plankartet med føremål **landbruksformål (LL)**, med tilhøyrande føreseigner som seier at det her kan etablerast skråningsutslag og andre nødvendige sideareal til veg. Det skal leggjast til rette for at dei areala som det ikkje er naudsynt å nytta til sideareal for veg kan inngå i tilgrensande landbruksareal. Det er mogleg å etablera steingardar i arealet, der disse blir råka av veganlegget og der det er hensiktsmessig å flytta dei, og det er mogleg å planta tre innanfor areala. Langs med bekkeløp kan det etablerast støttemurar mot bekk. I skråningar ned mot bekkar kan det bli aktuelt med

erosjonssikring.

6.2.2.3 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Bekkane i planområdet er regulert med føremål **naturområde i sjø og vassdrag (VNV)**. Ved fysiske tiltak i vassdrag skal det føreligge løyve frå vassdragsmyndigheit. Det må søkjast om løyve til utslepp av anleggsvann, i høve forureiningslova.

6.2.2.4 Omsynssoner

Frisiktlinjer er regulert i alle kryss, og møtesikt er regulert langs med veg rundt silo i nord. **Sikringssone for frisikt (H140)** er regulert på areala mellom frisiktlinje og køyreveg. Innanfor frisiktsonane skal det vere fri sikt i ein høgd frå 0,5 til 2,7 meter over tilstøytane vegbaner. Enkeltstående trer, stolpar og liknande kan stå i sikttrekanten. Enkeltstående trer i sikttrekanten bør oppstammes slik at trekrone ikkje hindrar sikt.

Faresonar for flaum er regulert i områda ved Rongjabekken og Tvihaugbekken, i tråd med aktsemdskart for flaum (NVE, 2019). Det skal sikrast trygg vassføring i bekkene.

Langs bekkene er det regulert inn sonar for **hensyn grønnstruktur (H540)**. Innanfor desse sonene skal så mykje som mogleg av kantvegetasjonen på staden haldast intakt.

6.2.3 Utforming av veger (bredde og stigningsforhold, avvik fra vegnormalen beskrives)

Det er vurdert at Dysjalsvegen (o_SKV1) faller inn under dimensjoneringsklasse "Sa2 Samleveg" gitt i vegnorm for Sør-Rogaland (NKF Nettverksgruppe Sør-Rogaland, 2017).

Planlagt veg avviker frå vegbreiddene vist for Sa2 i vegnormen. Det er avtalt med Hå kommune at en legger eit smalare tverrsnitt til grunn enn det vegnormen tilseier, ettersom det er lav ÅDT, samt for å betre kunne unngå store inngrep i mur, trer og landbruksjord.

Kryss med fylkesveg 4350 Lerbrekkvegen i sør er dimensjonert for lastebil (radius 9 meter), mens kryss med veg i nord er dimensjonert framkommeleg for semitrailer (radius omtrent 12 meter). På veg rundt silo i nord er breiddeutviding dimensjonert for semitrailer.

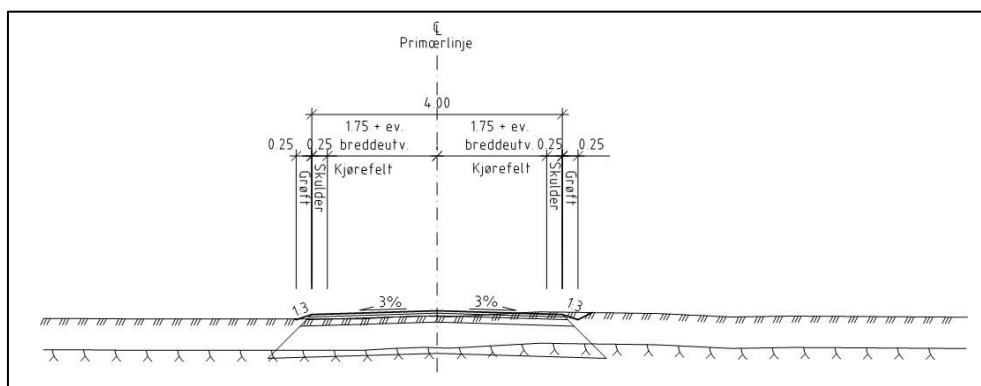
For kryssing av bekken Tvihaugbekken, den sørlegaste av dei to bekkane som veganlegget kryssar, er det regulert inn bredder som gir moglegheit for å etablere ein separat køyrebru og ein separat gang- og sykkelbru. Køyrebrua vil vere 5,0 meter + rekkverksrom. Gang- og sykkelbru vil vere 3,0 meter + rekkverksrom. Ved å leggja opp til to separate bruer vil det vere mogleg til å etablere bruene ved ulike tidspunkt. Eksempelvis kan det ved etablering av tiltaket bli aktuelt å behalda dagens køyrebru og etablere ny gang- og sykkelbru over denne bekken. Dagens bru er vurdert å ha noko levetid att, og kan dermed nyttast en god stund til. Det er ikkje plass til løysing for gåande og syklende på dagens bru, så dette må etablerast parallelt. Sjå vedlagt notat for bruer for meir informasjon ("Reguleringsplan gang- og sykkelveg Dysjalsvegen: Bruer Tvihaugbekken og Rongjabekken", datert 09.09.2019).

Bru over Rongjabekken er vurdert å vere moden for utskifting. Det er derfor foreslått at ein etablerer ein ny brukonstruksjon.

Under bru over Tvihaugbekken og Rongjabekken skal ein ha ei lysopning tilsvarande 0,5 meter over vasstand ved 200-årsflaum. Foreløpig berekning av vasstand ved 200-årsflaum (Hå kommune, 2019), tilsvara at underkant bru over Tvihaugbekken skal ha kote 37,2 m.o.h. (0,5 meter over berekna vasstand ved 200-årsflaum på kote 36,7 m.o.h.) og at underkant bru over Rongjabekken skal ha kote 37,5 m.o.h. (0,5 meter over berekna vasstand ved 200-årsflaum på kote 37,0 m.o.h.) Det er sikra i føresegna at nærmare berekningar skal gjerast ved hydrologisk dataanalyse.

Like nordvest for begge dei to bruane ligg det to avkøyrslar som vil få hindra sikt ut frå avkøyrslar ved etablering av bru- og vegrekkverk. Ved å sette ned fartsgrensa til 30 km/t over bruene vil frisiktsituasjonen bli akseptabel. Det kan og vera mogleg å vurdere mindre omlegging av disse avkøyrslene. Hå kommune vurderer at dei kan finne akseptable løysingar ved etablering av tiltaka. Det er i føresegna sikra at det skal vere fri sikt i tråd med kommunale krav.

Veg o_SV som slyngar seg rundt siloen på eigedom gnr. 39, bnr. 1, har eit tverrsnitt på 4,0 meter + eventuell breiddeutviding tilpassa sporing for semitrailer. Denne vegen skal nyttast som eit kombinert areal for gåande, syklande og køyrane, ettersom den har svært liten motorisert trafikk.



Figur 6-1: Normalprofil for veg som går heilt nord i planområdet, jf. veg "63000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SV" i plankart.

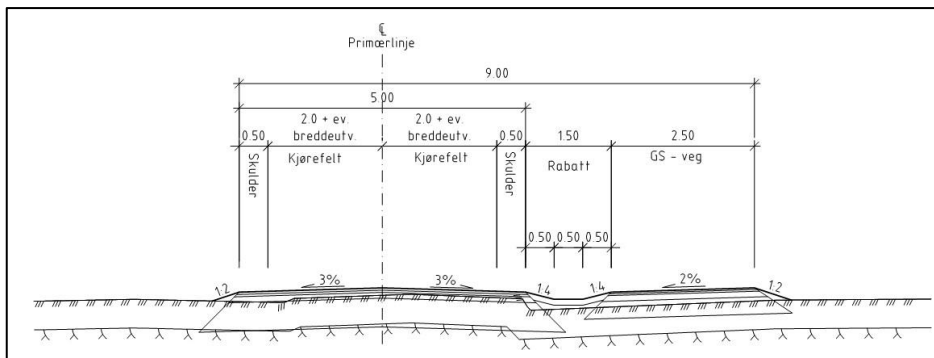
Det vises elles til vedlagte tekniske vekteiningar for prosjektet.

6.2.3.1 Alternativ 1

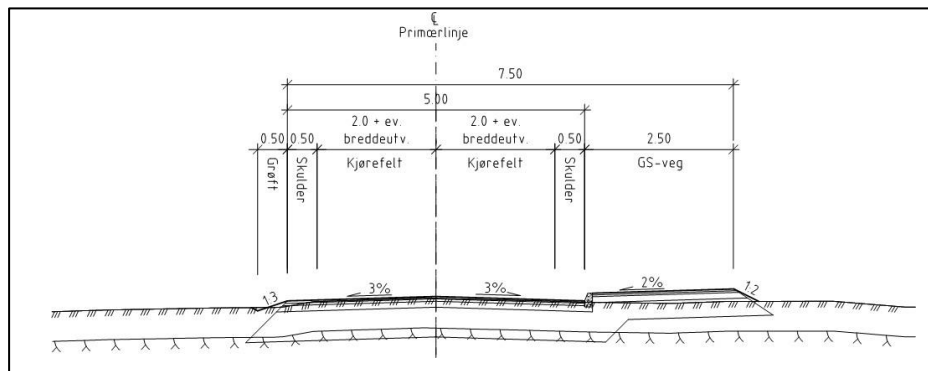
Planlagt veganlegg er tilpassa dagens kryss med Lerbrekkvegen. Etter om lag 50 meter er veganlegget forskyvd noko mot vest i forhold til dagens situasjon, for å tilpassa seg bustadeigedomar. Etter om lag 350 meter er vegen forskyvd tilbake mot aust, for igjen å tilpassa seg til bustadeigedomar.

Vegen har ein bredde lik 5,0 meter køyrebane inkludert skulder + 1,5 meter rabatt i form av ein grøft + 2,5 meter brei gang- og sykkelveg. Vegen vil ha eit smalare tverrsnitt ved trafo (ved Dysjalsvegen 185), kor rabatt er tatt bort og erstatta av kantstein. Planforslaget legg vidare til rette for kryssing av veg ved bruk av nedsenka kantstein utan rabatt i områder mjuke trafikantar naturleg vil krysse.

Vegens tverrsnitt vert smalna inn ved bruovergang over Rongjabekken. Tverrsnittet vil her inkludere 5,0 meter køyrebane + 2,5 meter fortau med kantstein + rekkverksrom.

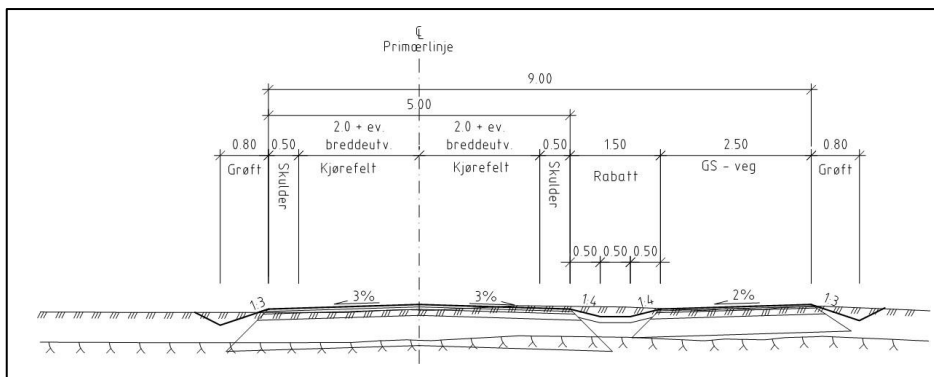


Figur 6-2: Normalprofil for rettstrekket av Dysjalsvegen, frå Lerbrekkvegen i sør og til kryss i nord, jf. veg "23000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.



Figur 6-3: Innsnevra tverrsnitt forbi trafo ved Dysjalsvegen 185, jf. veg "23000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.

Kryssande veg o_SKV2 i nord, har ein breidde lik 5,00 meter køyrebane inkludert skulder + 1,50 meter rabatt i form av en grøft + 2,5 meter gang- og sykkelveg. Det er lagt inn breiddeutviding for einsidig veg i horisontalkurvar og kryss langs strekket frå kryss med Dysjalsvegen (o_SKV1) og austover. Vegen tilpassar seg eksisterande veg i vest og aust.



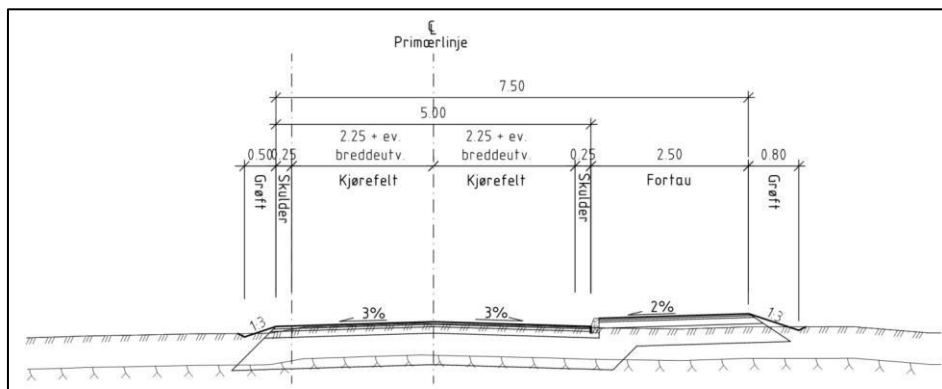
Figur 6-4: Normalprofil for veg som går frå kryss i nord og i aust-vest gåande retning, jf. veg "22000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV2" i plankart.

6.2.3.2 Alternativ 2

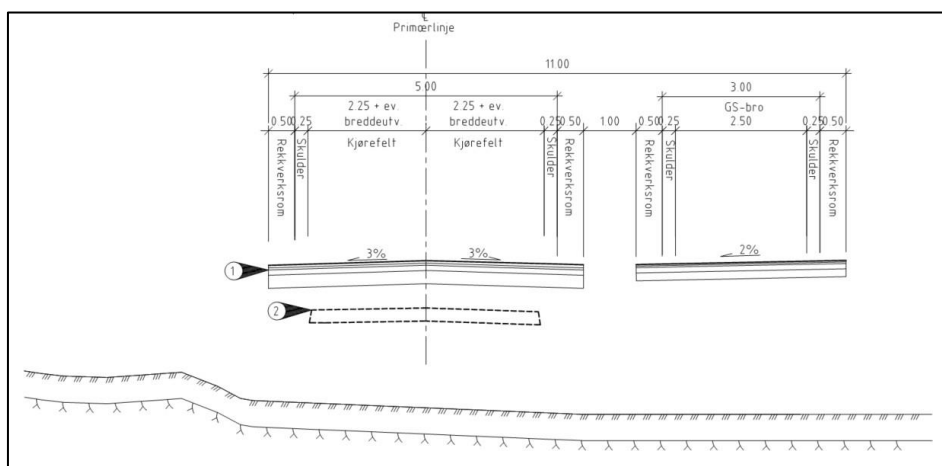
Planlagt veganlegg er tilpassa dagens kryss med Lerbrekkvegen. Veganlegget er lagt ganske langstrakt, og det er lagt opp til mindre sideforskyvingar for å tilpassa seg bustadeigedomar.

Vegen har ein bredde lik 5,0 meter køyrebane inkludert skulder + 2,5 meter breitt fortau. Veganlegget går klar av trafo (ved Dysjalslandsvegen 185). Planforslaget legg il rette for kryssing av veg ved bruk av nedsenka kantstein i områder mjuke trafikantar naturlig vil krysse.

Det bør etablerast avvisande kantstein på minimum 12 cm mellom køyreveg og fortau når fartsgrensa er 50 km/t eller høgare. (Statens vegvesen, 2019)

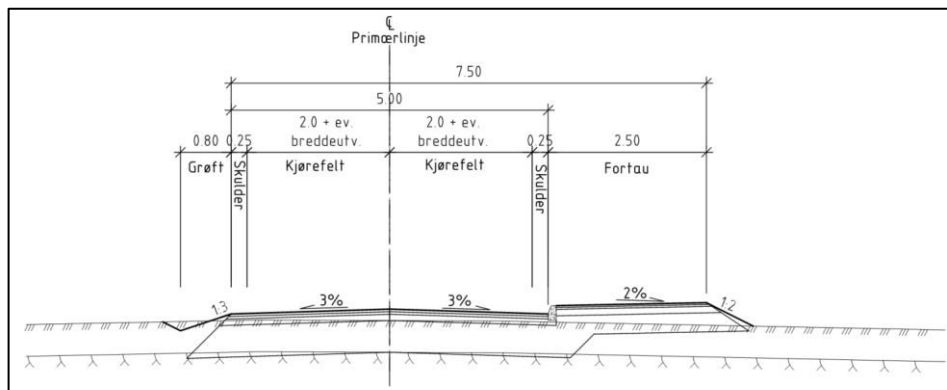


Figur 6-5: Normalprofil for rettstrekket av Dysjalslandsvegen, frå Lerbrekkvegen i sør og til kryss i nord, jf. veg "24000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.



Figur 6-6: Tverrsnitt over bru med Tvihaugåna, jf. veg "24000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.

Kryssande veg o_SKV2 i nord, har ein bredde lik 5,00 meter køyrebane inkludert skulder + 2,5 meter fortau. Det er lagt inn breiddeutviding for einssidig veg i horisontalkurvar og kryss langs strekket frå kryss med Dysjalslandsvegen (o_SKV1) og austover. Vegen tilpassar seg eksisterande veg i vest og aust.



Figur 6-7: Normalprofil for veg som går frå kryss i nord og i aust-vest gåande retning, jf. veg "25000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV2" i plankart.

6.2.3.3 Rundkøyring

Rundkøyringa fravviker frå diameter på rundkøyring oppgitt i vegnormalen. Diameteren er satt til 25 meter, vegnormalen krever 30 m. Det er sendt inn fravviksøknad til fylket på dette og kommune har fått det innvilga.

6.3 Miljøoppfølging

Det er lagt inn ei rekke avbøtande tiltak for å sikra omsynet til miljø i planen. I føresegna er følgjande sikra:

Tema	Avbøtande tiltak
Matjord og landbruk	Matjord skal så langt det er mogleg takast vare på. Der matjord må fjernast som følge av tiltaket, skal jordmassane sikrast forsvarleg gjenbruk i nærområdet, primært til jordbruksformål. Det må utførast ein grundig reingjering av maskinar og utstyr som sikrar at all jord og planterestar er fjerna før flytting mellom eigedomar. Grundig skyljing av maskiner og utstyr skal vere tilstrekkeleg. Vaskerutinar vert avklart med Mattilsynet. Jord kan ikkje flyttast mellom eigedomar eller ut av anleggsområdet. Det skal leggjast til rette for at dei areala som det ikkje er naudsynt å nytta til sideareal for veg kan inngå i tilgrensande landbruksareal.

Kantvegetasjon langs vassdrag	Så mykje som mogleg av kantvegetasjonen på staden skal haldast intakt. Gravearbeid og fjerning av kantvegetasjon bør avgrensast så mykje som mogleg. Der kantvegetasjon vert skada/fjerna på grunn av anleggsarbeid, skal den reetablerast så raskt som mogleg etter tiltak, i den grad det lar seg gjera. Til toppdekke skal det nyttast stadeigne massar. Dette sikrar frøbank og levande plantemateriale frå
-------------------------------	---

	stadeigne artar. Det øvste jordlaget (øvste 20-30 cm) skal gravast av og lagrast, for og leggjast tilbake. Terrenget skal ha en naturleg utforming med kupert overflate for å gjenskapa variasjon i markfuktigheit, topografi og eksposisjon. Sikringsgjerde for å verna eksisterande kantvegetasjon langs vassdrag skal settast opp før anleggsarbeid startar.
Vassdrag	Ved tiltak i bruer skal skråningane i vassdrag i tilstrekkeleg grad erosjonssikrast. Naturleg elvebotn må sikrast på aktuelle kryssingspunkt. Midlertidige sedimenteringsløysingar for anleggsfasen skal i tilstrekkeleg grad etablerast, for å hindra tilslamming av elvelaupa. Sikringsgjerde for å verna eksisterande kantvegetasjon langs vassdrag skal settast opp før anleggsarbeid startar. Tiltak i bekkeløp krev løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Eventuelle inngrep i kantvegetasjon langs vassdraga krev avklaring etter vassressurslove § 11. Løyve frå vassdragsmynde skal leggjast ved søknad om igangsetting.
Anleggsfase	Massar som vert grave vekk skal sidelagrast og førast tilbake der det er mogleg. Avrenning til vassdrag i anleggsfasen skal avgrensast, eksempelvis ved bruk av sedimenteringsbasseng og/eller siltgardin. Det er viktig at tilhøva i vassdraga ikkje blir ytterlegare forringa som følgje av planlagde tiltak. Naturleg elvebotn må sikrast på aktuelle kryssingspunkt, og det må vere fokus på å hindre tilslamming av elveløpa. Anleggsarbeid i tilknytning bruer og vassdrag skal gjennomførast i tidsrommet juni- september, utanom følsam periode for fisk. Ved gjennomføring av anleggsfasen skal ein sikra hensiktsmessig drift for landbruk. Støyretningslinje T-1442 skal følgjast i bygge- og anleggsfasen.

	Areal som har vore nytta i forbindelse med anleggsarbeid skal førast tilbake til eksisterande kvalitet så fort aktuell bruk høyrer opp.
--	---

6.4 Universell utforming

Planlagt veg og gang- og sykkelveg/fortau i planområdet er tilrettelagt for universell tilgjengelegheit ved at stigning for gang- og sykkelveg/fortau ikkje overskrider anbefalt stigning for gangveg utanom sentrumsområde (Statens vegvesen, 2014), samt gjeldande krav for universell utforming i Tek17. Det er vidare tilrettelagt for kryssing av veg ved bruk av nedsenka kantstein.

6.5 Landbruksfaglege vurderingar

Planen og vegløyninga legg i hovudsak opp til at dagens veganlegg vert utvida. Dette fører til at ein får relativt smale stripar med inngrep i jordbruksareal langs med veg. For informasjon om korleis arealutrekningane som er lagt til grunn i dette kapittelet er gjort, sjå kapittel 6.1.2.

Nord i planområdet, omtrentleg frå eigedom gnr. 39, bnr. 9, legg planen opp til at ny køyreveg vert lagt utanom trasé for dagens køyreveg. Dette resulterer i at ein får eit større inngrep i jordbruksareal her, enn i resten av planområdet. Omlegging av veg er gjort for å få trafikk utanom tunet til Dysjalsvegen 241 og 243, ettersom det her er smalt og mykje gardsaktivitet med landbruksmaskinar. Sjå *Figur 6-8* og *Figur 6-9*.

På eigedom gnr. 39, bnr. 1 er arealet registrert som fulldyrka jordbruksareal med svært stor verdi. Ny veg vil legge beslag på rundt 320 m² jordbruksareal der vegen vert ført frem, og omlag totalt 380 m² om ein og reknar med areala som er regulert til landbruksføremål kor det er tillate med skråningsutslag og tilpassingar. I tillegg vil ny veg avskjera om lag 750 m² av dagens samanhengande jordbruksareal (ikkje medrekna areal kor silo står). Om ein reknar saman alle desse areala, vil dei totale inngrepa for eigedom gnr. 39, bnr. 1 vera på om lag 1,1 dekar.

På eigedom gnr. 39, bnr. 10 er arealet registrert som dyrkbar jord. Dette vil sei areal som egner seg for oppdyrking til fulldyrka jord. Ny veg vil legge beslag på rundt 270 m² areal der vegen vert ført frem, og omlag totalt 360 m² om ein og reknar med areala som er regulert til landbruksføremål kor det er tillate med skråningsutslag og tilpassingar. Om ein reknar med areal som vert avskore vil dei totale inngrepa for eigedom gnr. 39, bnr. 10 vera på om lag 0,8 dekar.

Alternativ 1:

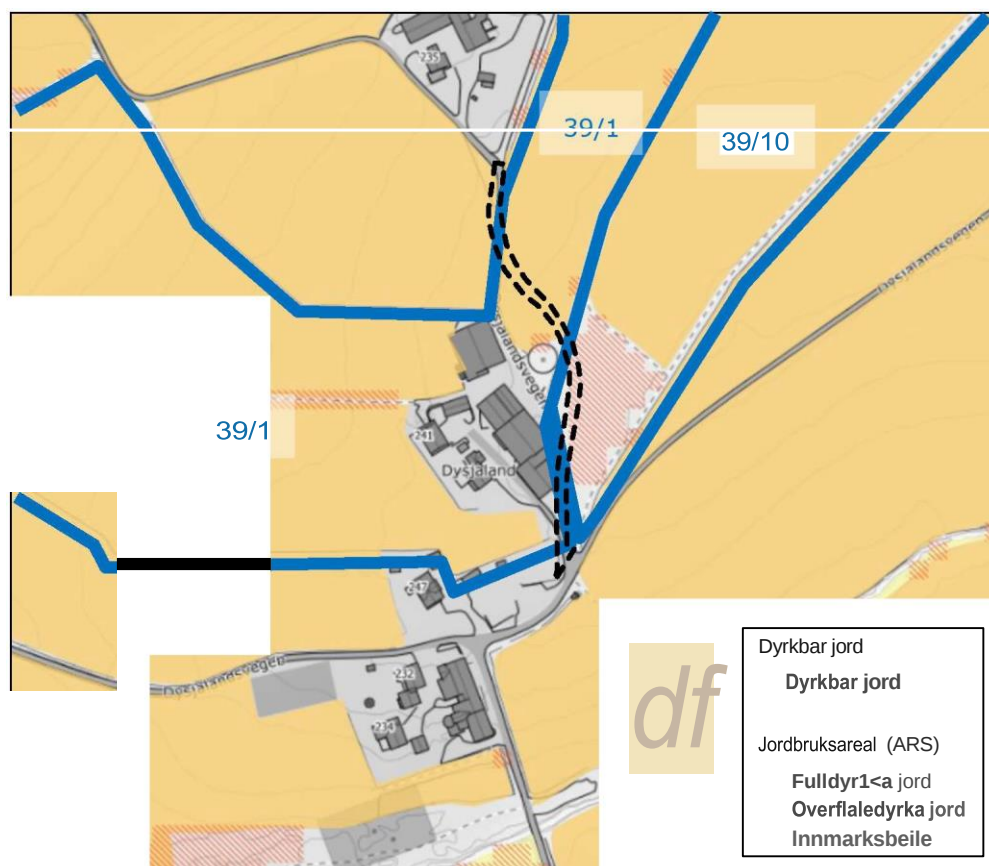
Frå Lerbrekkvegen i sør, og nordover til og med eigedom gnr. 39, bnr. 9, er inngrepa som planen legg opp til i jordbruksareal summert til å vere rundt 3,2 dekar. Om ein og reknar med areala som er regulert til landbruksføremål og kor det er opna for at det kan etablerast skråningsutslag og gjere andre nødvendige tiltak for å tilpassa seg veganlegget, og areal regulert til annan veggrunn langs med fylkesvegen, vert summen på rundt 5,5 dekar.

Planen og tiltaka legg opp til inngrep i om lag 3,8 dekar jordbruksareal og dyrkbar jord, samt at om lag 2,5 dekar jordbruksareal kan nyttast til sideareal for veg. I tillegg legg planen opp til at om lag 1,2 dekar jordbruksareal vert avskore. Totalt planlagt arealinngrep og mogleg arealinngrep i landbruksareal som følgje av planforslaget er på 7,5 dekar.

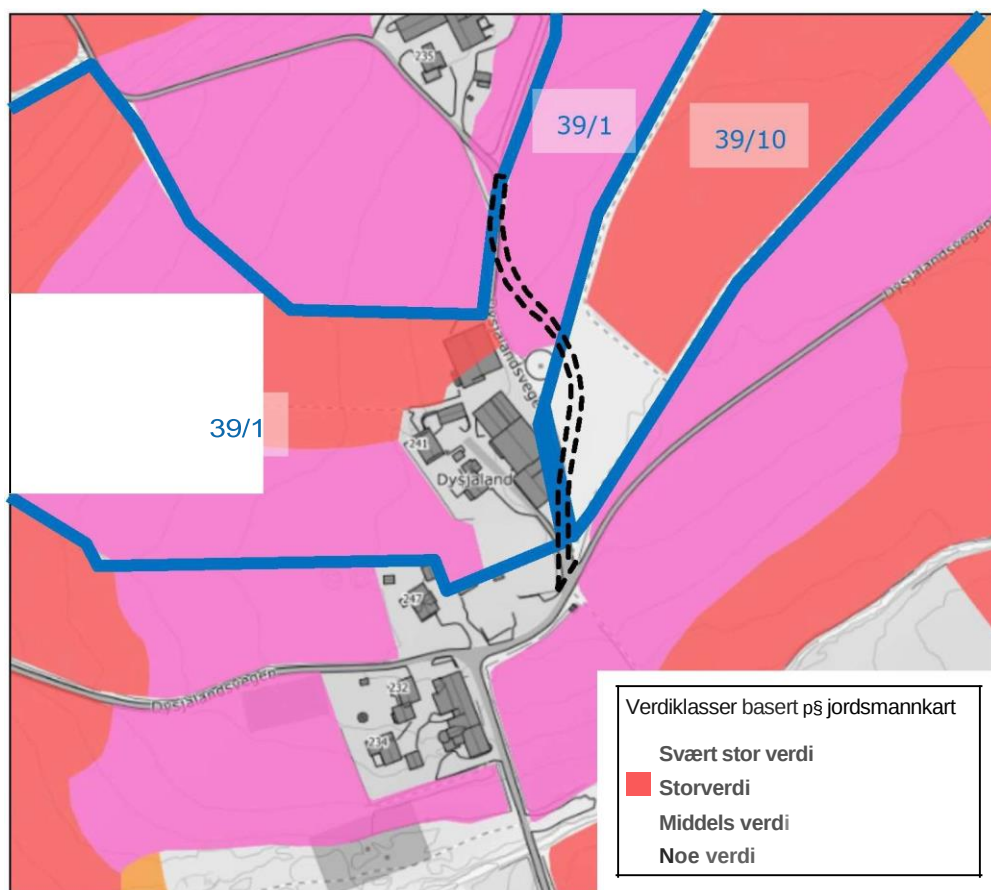
Alternativ 2:

Frå Lerbrekkvegen i sør, og nordover til og med eigedom gnr. 39, bnr. 9, er inngrepa som planen legg opp til i jordbruksareal summert til å vere rundt 1,7 dekar. Om ein og reknar med areala som er regulert til landbruksføremål og kor det er opna for at det kan etablerast skråningsutslag og gjere andre nødvendige tiltak for å tilpassa seg veganlegget, og areal regulert til annen veggrunn langs med fylkesvegen, vert summen på rundt 4,2 dekar.

Planen og tiltaka legg opp til inngrep i om lag 2,4 dekar jordbruksareal og dyrkbar jord, samt at om lag 2,6 dekar jordbruksareal kan nyttast til sideareal for veg. I tillegg legg planen opp til at om lag 1,2 dekar jordbruksareal vert avskore. Totalt planlagt arealinngrep og mogleg arealinngrep i landbruksareal som følgje av planforslaget er på 6,2 dekar.



Figur 6-8: Jordbruksareal i nord. (NIBIO, 2019)



Figur 6-9: Verdiklasser basert på jordsmann. (NIBIO, 2019)

I føresegna er det sikra at matjord så langt det er mogleg skal takast vare på. Der matjord må fjernast som følge av tiltaket, skal jordmassane sikrast forsvarleg gjenbruk i nærområdet, primært til jordbruksformål. Det er vidare sikra at ein ved gjennomføring av anleggsfasen skal sikra hensiktsmessig drift for landbruk.

Rundkøyning:

Inngrepa som rundkøyninga legg opp til i jordbruksareal er summert til å vere rundt 1,65 dekar. Areal som avsettes til midlertidig anleggsbelte som skal tilbakeføres er rundt 5,6 dekar.

6.6 Kulturminne

Det er lagt til ein generell føresegn som sikrar at dersom det under anleggsarbeid innafor planområdet vert avdekt automatisk freda kulturminne, skal ein straks stanse opp arbeidet og varsle kulturvernmynde, som omtala i lov om kulturminne § 8, ledd nr. 2.

6.7 Sosial infrastruktur

Tiltaket vil gje ein betra skuleveg for barn og unge som bur i tilknytning til

Dysjalsandsvegen, då dei vil få eit trygt tilbod for ferdsel.

Planen gir sikkert og tilgjengeleg tilkomst til LNF-areala. I lengre perspektiv vil ein kunne få ein kopling mot Jærmuseet og Nærbø.

6.8 Rekkefølgjeføresegner

Planen sikrar følgjande rekkefølgjetiltak:

6.8.1 Før igangsetjingsløyve

- > I detaljprosjekteringa:
 - > Skal det gjerast hydrologiske dataanalysar for å fastslå nødvendig lysopning og andre krav til utforming av nye bruer. Det skal sikrast at det vert minst 0,5 meter klaring mellom vassdrag ved 200-årsflaum og overbygning bru.
- > Før anleggsarbeid kan starta opp:
 - > Skal midlertidige sedimenteringsløyvingar for anleggsfasen i tilstrekkeleg grad vera etablert, for å hindra tilslamming av elvelaupa.
 - > Skal midlertidig sikringsgjerde for å verna eksisterande kantvegetasjon langs vassdrag i anleggsfasen vera satt opp.

6.8.2 Før ferdigattest /før anlegget vert tatt i bruk

- > Areal som har vore nytta i forbindelse med anleggsarbeid skal førast tilbake til eksisterande kvalitet så fort aktuell bruk høyrer opp.
- > Tilstrekkeleg trafikktryggleik skal sikrast ved kryssing av Lerbrekkvegen, i form av senka fartsgrense til 50 km/t på fylkesvegen eller andre tiltak.
- > Gang- og sykkelveg/fortau på bru skal sikrast med rekkverk.
- > Det skal vere etablert gatelys på strekninga.

7 Verknadar/konsekvensar av planforslaget

7.1 Forhold til overordna planer og føringar

Dysjalsvegen er vist som ein noverande veg i kommuneplanens arealdel. Det er ikkje regulert framtidig gang- og sykkelveg/fortau i kommuneplanens arealdel, og det er soleis ikkje spesifisert at det skal leggjast til rette for gang- og sykkelveg/fortau her.

Ein vurderer at planforslaget er i samsvar med hovudtrekk og rammar i overordna planar, men planforslaget i strid med kommuneplanens arealdel i den forstand at det ikkje er eksplisitt teikna inn framtidig gang- og sykkelveg/fortau. Val av løysing er skildra i kapittel 6.1.1.

I tillegg har ein nord i planområdet eit noko mindre avvik mellom planforslag og vegtrasé satt av i kommuneplanens arealdel. Dette fører til eit større inngrep i landbruksjord og til at eit landbruksareal blir avskore i forhold til dagens situasjon. Jordvern ville vore betre ivaretekt med ein smalare løysing som ikkje gjekk utanfor dagens vegtrasé, jf. den regionale jordvernstrategien (Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland, 2019). Meir om landbruksfaglege vurderingar i kapittel 6.5.

Rundkøyringa er inntegnet i kommuneplanen, tiltaket er da i tråd med gjeldande kommuneplan.

7.2 Landskap

Utvidinga av veganlegg vil ikkje krevje store endringar i terrenget. Ettersom topografien i området er flat, vil det i mindre grad vere naudsynt å etablera skråningsutslag.

I området ved Ronjabekken er det i dag eit lågbrekk på vegen. For betre å sikra området i flaumsituasjonar er det planlagt at terrenget vert heva i dette området, samt ved Tvihaubekken.

Dysjalsvegen er i dag prega av eit kulturlandskap langs med veg, i form av steingardar, alleiar og tre. Breidda på veganlegget som planforslaget legg opp til, vil krevja at ein må fjerna allé i starten av Dysjalsvegen i sør, og at ein i stor grad må fjerne eldre steingardar langs vegen.

7.3 Forholdet til krava i kapittel II i naturmangfaldlova

Naturmangfaldslova og prioriterte artar

Det er eit nasjonalt mål at tap av biomangfald skal stoppast, og arealbruken skal støtte opp om dette målet (Klima- og miljødirektoratet, 2006-2007). Tiltaket er vurdert ut frå krava i kapittel II i Naturmangfaldslova, med særleg omsyn til prinsippa i følgjande heimlar: § 8: Kunnskapsgrunnlaget. § 9: Førre-var-prinsippet. § 10: Økosystemtilnærming og samla belastning. § 11: Tiltakshavar betaler. § 12: Miljøforsvarlege teknikkar.

Vurdering etter § 8 Kunnskapsgrunnlaget:

Kva slags naturmangfald kan verta påverka av slutninga?	Kantvegetasjon langs vassdrag kan i anleggsfasen verta påverka av planen og tiltaka. Rongjabekken, frå Dysjalsvegen og mot vest, er registrert som eit viktig bekkedrag, i hovudvekt grunngjeve i at det har ein tilnærma intakt kantsone (Miljødirektoratet, 2019). Tilhøva for fisk i vassdraga kan verta påverka av planen og tiltaka. Både Rongjabekken og Tvihaugbekken er registrert som lakseførande strekningar, samt at det er registrert sjøaure i bekken. (Miljødirektoratet, 2019) Meir informasjon om naturverdiar i området i kapittel 5.5.
Kas tilstand har naturmangfaldet?	Rongjabekken, vest for Dysjalsvegen, er eit intakt bekkedrag med ein tilnærma intakt kantsone i eit intensivt drive jordbrukslandskap. (Miljødirektoratet, 2019) Bestandtilstand for laks er registrert som god/svært god (vurderingsperiode 2010-2014), mens sjøaurebestanden er vurdert til å vere redusert (per år 2013). (Miljødirektoratet, 2019)
Kas effekt har slutninga på naturmangfaldet?	Langs Rongjabekken, vest for Dysjalsvegen, er det råda at den naturlege kantsona må oppretthaldast, samt at bekkelukking, kanalisering, steinsetting og generell forureining ikkje bør førekomma. (Miljødirektoratet, 2019) Ein kan dermed anta at slike inngrep kan ha ein negativ effekt på tilhøva i Rongjabekken. Det er sikra i føreseigna at naturleg elvebotn må sikrast på aktuelle kryssingspunkt, og at så mykje som mogleg av kantvegetasjonen på staden skal haldast intakt. Der kantvegetasjon vert skada/fjerna på grunn av anleggsarbeid, skal den reetablerast så raskt som mogleg etter tiltak, i den grad det lar seg gjera. Til toppdekke skal det nyttast stadeigne massar. Dette sikrar frøbank og levande plantemateriale frå stadeigne artar. Det øvste jordlaget (øvste 20-30 cm) skal gravast av og lagrast, for og leggjast tilbake. Terrenget skal ha ein naturleg utforming med kupert overflate for å gjenskapa variasjon i markfuktigheit, topografi og eksposisjon. Tilsig frå anleggsfasen og veganlegget, samt støy og aktivitet i anleggsfasen, kan tenkast å ha ein negativ innverknad på tilhøva for fisk i vassdraga.

Etter gyting, som varierer frå oktober til desember, slipp gjerne gytefisk seg nedover vassdraga ved økt vassføring. Egga vert klekt tidleg på våren, avhengig av vassstemperatur. Den første tiden er larvene veldig knytt til grusen. Det betyr at graving oppstrøms gyteområde, ikkje bør gjerast før juni.

Det er sikra i føresegna at anleggsarbeid i tilknytning kryssing av vassdrag skal gjennomførast i tidsrommet juni-september, utanom følsam periode for fisk. Videre er det sikra at avrenning til vassdrag i anleggsfasen skal avgrensast, eksempelvis ved bruk av sedimenteringsbasseng og/eller siltgardin. Det er viktig at tilhøva i vassdraga ikkje blir ytterlegare forringa som følgje av planlagde tiltak.

Ein vurderer at planen og tiltaka vil kunne ha ein minimal effekt på kantvegetasjon, fisk og tilhøva i bekkane generelt. Dette med bakgrunn i dei avbøtande tiltaka som nemnt over er sikra i føresegna.

Vurdering etter § 9 Føre-var-prinsippet:

En meiner at det føreligg tilstrekkeleg kunnskap om kas naturmangfald som kan verta påverka, om kva verknader planen kan ha på dette naturmangfaldet og kas andre forhold som kan påverka naturmangfaldet.

Vurdering etter § 10 Økosystemtilnærming og samla belastning:

Vest for Dysjalsandsvegen, like sør for Rongjabekken, ligg det ei beitemark som kan ha påverking på vassdraget.

Tilsig frå jordbruk kan ha påverknad for laks og sjøaure i Rongjabekken og Tvihaugbekken.

Det vert vurdert at den samla belastninga på naturmangfaldet er liten.

Vurdering etter § 11 Tiltakshavar betalar:

Paragrafen går på at tiltakshavar skal dekke kostnadane ved å hindra eller avgrense skade på naturmangfaldet som tiltaket forårsakar, dersom dette ikkje er urimeleg ut frå tiltaket og skaden sin karakter.

Ein er ikkje kjend med at tiltakshavar må dekke kostnadar knytt til å sikre særskilde naturmangfaldsomsyn, utover det som er sikra i denne planskildringa og i planføresegna.

Vurdering etter § 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar:

Paragrafen går ut på at for å unngå eller avgrense skadar på naturmangfaldet skal det takast utgangspunkt i slike driftsmetodar og slik teknikk og lokalisering som, ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidig bruk av mangfaldet og økonomiske forhold, gir dei beste samfunnsmessige resultat.

Ein rekke avbøtande tiltak er sikra i føresegna, for å unngå og avgrensa skader på naturmangfaldet.

Samla vurdering av naturmangfaldet

Ut frå vurdering etter § 8-12 naturmangfaldslova kan ein ikkje sjå at planforslaget vil ha vesentleg verknad for naturmangfaldet i området. Viktig naturmangfald på staden som må tas omsyn til er i hovudsak knytt til vassdraga. Det er laks og sjøaure i bekkane, og Rongjabekken vest for Dysjalsvegen er registrert som eit viktig bekkedrag i hovudsak på grunn av intakt og samanhengande kantvegetasjon. Det går ein veg gjennom området i dag, og to eksisterande bruer kryssar vassdraga. Ved gjennomføring av planen og tiltaka må det vere særlege omsyn på å få til ein skånsam anleggsfase med tanke på påverknad på fisk og vassdrag (blant anna i forhold til kantvegetasjon). Det er i føresegna sikra ein rekke avbøtande tiltak, og ein vurderer at desse føresegna i tilstrekkeleg grad minimerer dei negative konsekvensane for naturmangfaldet.

7.4 Trafikkforhold

På ein strekning i nord legg ein opp til at mjuke trafikantar skal ferdast i vegen saman med køyretøy. Her er det svært lite trafikk, ettersom vegen bare gir tilkomst til eit fåtals bustader. Vegen skal ha ein breidde på 4 meter, og det vil vere plass til at ein gåande (dimensjonerande bredde 0,7 meter) møter ein personbil (dimensjonerande bredde 1,80 meter) eller ein lastebil (dimensjonerande bredde 2,55 meter). (Statens vegvesen, 2019)

Lerbrekkvegen har fartsgrense 80 km/t. Det er sikra i føresegna at det for mjuke trafikantar må sikrast tilstrekkeleg trafikktryggleik ved kryssing av Lerbrekkvegen, i form av nedsenka fartsgrense til 50 km/t eller andre tiltak.

Rundkøyringa som det no blir lagt opp til, sikrar tilstrekkeleg trafikktryggleik ved kryssing av Lerbrekkvegen for mjuke trafikantar. Bilistane blir tvinga til å redusere farten ved rundkøyringa og en kan etablere fotgjengerovergang over Lerbrekkvegen og slik sikre kryssningen for myke trafikantar på en trafiksikker måte.

7.5 Barn og unges interesser

Ein trygg ferdselsveg for barn og unge langs Dysjalsvegen, vil gi barn og unge ein betra skuleveg og fritidsveg. Tiltaket vil byggja opp under rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga. I følgje retningslina står det mellom anna at areal og anlegg som skal brukast av barn og unge skal vere sikra mot trafikkfare.

Løysing i alternativ 1 med ein rabatt/grøft på 1,5 meter vil gi en god separasjon av trafikantgruppene, og bidra til ein god trafiksikring for born som ferdast på skuleveg. Løysing i alternativ 2 med ein avvisande kantstein mellom køyrebane og fortau, vil og gi ein god separering mellom trafikantgruppene.

7.6 Landbruk

I dei vedlagte vegtekniske teikningane er skråningar vist med ein helling på 1:2. Ein vurderer at ein ved etablering av tiltaket kan leggja opp til ein helling på 1:7, eller

med den helling som passar for bøndene, og at landbruksjord kan driftast oppå skråningsutsлага.

Sjå elles vurderingar i kapittel 6.5.

7.7 Sosial infrastruktur

Ettersom skulekrets går like nord for planområdet, er det sannsynleg at det er eit avgrensa tal barn og unge som brukar strekningen til skuleveg.

7.8 Tekniske infrastruktur

I Dysjalsvegen er det planlagt å legge ny vassleidning og legge til rette for drenering av vasskummar. Det er ikkje satt krav til ein eigen VA-rammeplan for planforslaget, då det er eit reint vegprosjekt som følgjer eit overordna VA-prosjekt.

Planen og tiltaka vil i liten grad endra på dei eksisterande forholda. Etablering av asfalt på areal kor det i dag er mark vil kunne gi ein auka avrenningskoeffisient, men dette er vurdert til å i så fall vera minimalt og av liten betydning for eventuell flaumsituasjon.

7.9 ROS

Risiko- og sårbarheitsanalyse er gjennomført for tiltaket som sin heilheit, og er vedlagt planen ("Risiko og sårbarheitsanalyse, detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs Dysjalsvegen, frå Lerbrekkvegen til Dysjaland", datert 13.12.2019, sist revidert 20.04.2019). Hendingane som er vurdert som aktuelle er analysert i eige skjema for å identifisere risiko og sårbarhetstilhøve. ROS-analysens sine viktigaste funn er summert opp under.

Tema	Oppsummering
Landbruk	Planen legg opp til inngrep i landbruksjord. Konsekvensane er vurdert til å vere små, då inngrepa i hovudsakleg er på ei stripe langs ytterkanten av større, samanhengande jordbruksareal, og tilkomst for traktor vil vere mogleg frå fleire retningar. For gnr. 39, bnr. 1 vert eit noko større jordbruksareal avskore. Det er ikkje vurdert som naudsynt med tiltak for å redusera risiko eller konsekvensar. Ein har søkt å leggja gang- og sykkelvegen/fortauet slik at ein finn ein god balanse mellom arealbeslag, linjeføring og trafikktryggleik, og konsekvensane for hendinga vert vurdert som akseptable.
Trafikktryggleik	Der er knytt høg konsekvens til kryssing av Lerbrekkvegen med fartsgrense 80 km/t, og det er vurdert at det ikkje er

	akseptabelt å leggja opp til eit kryssingspunkt ved fartsgrense 80 km/t. For andre vegar i planområdet vurderer ein det slik at trafikktryggleiken for mjuke trafikkantar langs strekningen i hovudsak vert mykje betre, og risiko og sårbarheita akseptabel.
Flaum	Det er gjort ein enkel undersøkingar av potensiell flaumvasstand, då planen ikkje opnar for bygningar, og konsekvensane flaum vil ha for gang- og sykkelvegen er vurdert som små. Det må gjennomførast en ytterlegare hydrologisk dataanalyse, for å kvalitetssikra vurderingane som er gjort knytt vasstand ved 200-årsflaum, slik at ein kan vurdere endeleg kotehøgde for lysopning i bruer.
Fall i ope vatn	Sannsynet for ei fallulukke i ein av bekkane vert vurdert som lågt, både når det gjeld dagens situasjon og framtidig situasjon med ny gang- og sykkelveg/nytt fortau. Ein må sørgja for tilstrekkeleg sikring av gang- og sykkelvegen/fortauet over bekkane, i form av rekkverk og god lyssetting.

7.10 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Kommunen skal stå for bygging av veganlegget. Det er satt av midlar i budsjett- og økonomiplanen (Hå kommune, 2018).

Ein antar at alternativ 1 vil vere ein noko dyrare løysing enn alternativ 2, då dette alternativet krev meir erverv av privat eigedom.

7.11 Interessesetsettingar

Interessekonflikt i området er inngrep i landbruksareal og bustadtomter, mot tilrettelegging av trygg ferdselsveg for barn og unge.

Alternativ 1 gir en større interessesetsetting enn alternativ 2, då denne løysinga krev eit større inngrep i private eigedomar.

Overnevnt konflikt er også gjeldande for rundkøyringa

8 Avsluttande kommentar

Tiltaket, som vist i alternativ 1 og alternativ 2, vil leggja til rette for ein trygg skuleveg for barn og unge på Dysjaland. Eit separert tilbod vil gi ein god opplevd og reell trygghet for å ferdast på strekningen, kor det er mykje landbrukskøretøy. Trygg skuleveg er ein høg prioritert i Hå kommune.

Veganlegget i alternativ 1 har ein køyrebane på 5,0 meter, ein rabatt på 1,5 meter og ein gang- og sykkelveg på 2,5 meter. Veganlegg i alternativ 2 har ein køyrebane på 5,0 meter og eit fortau på 2,5 meter. Begge alternativa vil vera utforma i tråd med politiske vedtak gjort i Utval for tekniske saker og næring, i Hå kommune.

Rundkøyringa sikrar trygg ferdsel for mykje trafikantar ved kryssing av Lerbrekkvegen og er med å auke trafikkflyten og redusere farten i nåverande trafikkfarleg kryss.

Planen og tiltaka legg opp til å beslaglegga ein del landbruksareal, og det er vurdert kor mykje areal som går tapt i kapittel 6.5.

Med bakgrunn i Hå kommune sin prioritering om å leggje tilrette for trygg skuleveg, samt politiske vedtak i Utval for tekniske saker og næring, er det vurdert at etablering av tiltaket tar tilstrekkeleg omsyn til omkringliggjande omgjevnader.

8.1 Endringsliste

Som følgje av planendring 2025, rundkøyring, er det gjort endringar i planbeskrivelsen i følgjande kapittler;

- >1. Sammendrag
- > 2.1 Hensikten med planen
- >2.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold
- >2.3 Bakgrunn og tidlegare vedtak i saken
- >2.4 Krav om konsekvensturedning?
- >3.1 Varsel om oppstart, medverknad
- >4.1.2 Kommuneplanens samfunns- og arealdel
- >4.4 Temaplaner
- >4.5 Statlege planretningslinjer, rammer og føringar
- >5.7 Trafikkforhold
- >6.1 Planlagt tiltak
- >6.1.2 Arealoppgåve
- >6.2.1 Reguleringsføre mål

>6.2.3.3 Rundkøyring

>6.5 Landbruksfaglege vurderingar

>7.1 Forhold til overordna planer og føringar

>6.4 Trafikkforhold

>7.9 ROS

>8 Avsluttande kommentar

>7.11 interesse motsettingar

>9 Vedlegg

9 Vedlegg

- > Oppsummering og kommentarar til merknader ved varsel om oppstart, datert 13.12.2019, sist revidert 20.04.2020
- > Merknadskart, datert 13.12.2019
- > ROS-analyse; "Risiko og sårbarheitsanalyse, detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs Dysjalsandsvegen, frå Lerbrekkvegen til Dysjaland", datert 13.12.2019, sist revidert 20.04.2020
- > Notat bruer; "Reguleringsplan gang- og sykkelveg Dysjalsandsvegen: Bruer Tvihaugbekken og Rongjabekken", datert 09.09.2019
- > Notat flaum; "Avrenningsanalyse – gang- og sykkelveg langs Dysjalsandsvegen", datert 11.11.2019
- > Tekniske vegteikningar for alternativ 1; B001, C001-5 D001-2 og F001, datert 13.12.2019
- > Tekniske vegteikningar for alternativ 2; B001, C001-5 D001-2 og F001, datert 17.04.2020
- > Tekniske vegteikningar for rundkøyring; B1001-1, C101-1 og C102-1, datert 27.03.2025

10 Figurliste

<i>Figur 3-1: Varslingsområde, inkludert den utvida varslinga (blått omriss).</i>	13
<i>Figur 4-1: Utsnitt av kart som viser føringar for langsiktig disponering av areal i regionen. (Rogaland fylkeskommune, 2019)</i>	14
<i>Figur 4-2: Utsnitt, KPA 2014-2028. Område som vert regulert i denne planen er sirkla inn.</i>	15
<i>Figur 4-3: Utsnitt av nordleg del av det varsla planområde (raudstipla line) som overlappar gjeldande reguleringsplan. (Hå kommune, 2019)</i>	16
<i>Figur 4-4: Oversikt over gjeldande reguleringsplanar i området. (Hå kommune, 2019)</i>	16
<i>Figur 4-5: Utsnitt av sørleg del av det varsla planområde (raudstipla line) og gjeldande reguleringsplan i sør. Dysjalsandsvegen er regulert med fortau på austsiden av vegen. (Kartkjelde: Hå kommune / 1881.no, Norkart 2019)</i>	17
<i>Figur 4-6: Konklusjonskart Varhaug. Dysjalsandsvegen er markert med forslag til tiltak. Sjå raud pil. (Hå kommune, 2017)</i>	18
<i>Figur 5-1: Planområdet sin omtrentlege plassering i Hå kommune (Google, 2019).</i>	20
<i>Figur 5-2: Allé i Dysjalsandsvegen, sett mot nordvest. Lerbrekkvegen kryssar i front (COWI AS, 2019).</i>	21
<i>Figur 5-3: Bru over Tvihaugbekken, sett mot nord. (COWI AS, 2019).</i>	21
<i>Figur 5-4: Bru over Rongjabekken, sett mot nord. (COWI AS, 2019).</i>	22
<i>Figur 5-5: Registrerte kulturminne i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Riksantikvaren, 2019)</i>	23
<i>Figur 5-6: Bygningar frå før 1900 (SEFRAK). Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Miljødirektoratet, 2019).</i>	23
<i>Figur 5-7: Naturverdiar i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er stipla opp. (Miljødirektoratet, 2019)</i>	24
<i>Figur 5-8: Arealtype i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)</i>	25
<i>Figur 5-9: Dyrkbar jord i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)</i>	25
<i>Figur 5-10: Jordkvalitet i området. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NIBIO, 2019)</i>	26
<i>Figur 5-11: Området sett i skrå vinkel mot nord. Planområdet er sirkla inn. (Google, 2019)</i>	27
<i>Figur 5-12: Utsnitt av skulekrinsane i Hå. (Hå kommune, 2019)</i>	28
<i>Figur 5-13: Vassleidning er vist med blå line, spillvassleidning med grøn line og overvassleidning med sortstipla line. Planområdet er sirkla inn. (Hå kommune, 2019)</i>	29
<i>Figur 5-14: Lausmassekart. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NGU, 2019)</i>	30
<i>Figur 5-15: Støyvarselkart. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (Statens vegvesen, 2019)</i>	31

<i>Figur 5-16: Aktsemdskart for flaum. Vegareal som er foreslått regulert i denne planen er streka opp. (NVE, 2019)</i>	31
<i>Figur 6-1: Normalprofil for veg som går heilt nord i planområde, jf. veg "63000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SV" i plankart.</i>	38
<i>Figur 6-2: Normalprofil for rettstrekket av Dysjalsandsvegen, frå Lerbrekkvegen i sør og til kryss i nord, jf. veg "23000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.</i>	39
<i>Figur 6-3: Innsnevra tverrsnitt forbi trafo ved Dysjalsandsvegen 185, jf. veg "23000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV1" i plankart.</i>	39
<i>Figur 6-4: Normalprofil for veg som går frå kryss i nord og i aust-vest gåande retning, jf. veg "22000" jf. vedlagte vegteikningar. Vegen er regulert som "o_SKV2" i plankart.</i>	39
<i>Figur 6-5: Normalprofil for rettstrekket av Dysjalsandsvegen, frå Lerbrekkvegen i sør og til kryss i nord, jf. veg "24000" jf. vedlagte vegteikningar.</i>	40
<i>Figur 6-6: Tverrsnitt over bru med Tvihaugåna, jf. veg "24000" jf. vedlagte vegteikningar.</i>	40
<i>Figur 6-7: Normalprofil for veg som går frå kryss i nord og i aust-vest gåande retning, jf. veg "25000" jf. vedlagte vegteikningar.</i>	41
<i>Figur 6-9: Jordbruksareal i nord. (NIBIO, 2019)</i>	44
<i>Figur 6-10: Verdiklasser basert på jordsmonn. (NIBIO, 2019)</i>	45

11 Referansar

- Artsdatabanken. (2019, 12 9). *Artskart*. Hentet fra <https://artskart.artsdatabanken.no/>
- COWI AS. (2018). *Utbedring av Dysjalsvegen, notat*.
- COWI AS. (2019). *Synfaring*.
- Google. (2019). *Google Earth*. Hentet fra <https://www.google.com/earth/>
- Google. (2019). *Google Maps*. Hentet fra <https://www.google.no/maps/>
- Hå kommune. (2017). *Plan for turnett i Hå kommune [vedtatt i kommunestyret 13.12.2018 i sak nr. 085/18]*.
- Hå kommune. (2018). *Budsjett 2019 og økonomiplan for 2019-2022, godkjent 13. des 2018 [i kommunestyret sak nr. 096/18]*.
- Hå kommune. (2019). *Avrenningsanalyse - gang- og sykkelveg langs Dysjalsvegen*.
- Hå kommune. (2019). *Kartløyving Hå kommune*. Hentet fra <https://kart.nois.no/smart/Content/Main.asp?layout=smartkommune&time=1575637420&vwr=asv>
- Hå kommune. (2019). *Skulekrinsane i Hå*. Hentet fra https://www.ha.no/_f/p1/ice13de48-5a50-40bf-8ce8-caa96590bd6a/skulekrinsar_i_haa.pdf
- Klima- og miljødirektoratet. (2006-2007). St.meld.nr.26 (2006-2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand.
- Miljødirektoratet. (2019). *Lakseregisteret*. Hentet fra <http://lakseregister.fylkesmannen.no/lakseregister/public/visElv.aspx?vassdrag=N.%20Varhaugelv&id=028.22Z>
- Miljødirektoratet. (2019). *Miljøstatus*. Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm>
- Miljødirektoratet. (2019, 12 9). *Miljøstatus*. Hentet fra <https://faktaark.naturbase.no/?id=BA00016733>
- Miljødirektoratet. (2019, 12 9). *Miljøstatus*. Hentet fra <https://faktaark.naturbase.no/?id=BN00008530>
- Miljødirektoratet. (2019, 12 9). *Miljøstatus*. Hentet fra <https://faktaark.naturbase.no/?id=BN00008534>
- NGU. (2019, 09 17). *Løsmasser - Nasjonal løsmassedatabase*. Hentet fra http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/
- NIBIO. (2019). *Kilden*. Hentet fra https://kilden.nibio.no/?lang=nb&topic=arealinformasjon&bgLayer=graa_tone_cache
- NKF Nettverksgruppe Sør-Rogaland. (2017). *Vegnorsk for Sør-Rogaland*.
- NVE. (2019, 6 18). *Aktsomhetskart for flom*. Hentet fra <https://temakart.nve.no/link/?link=flomaktsomhet>
- Riksantikvaren. (2019). *Askeladden*. Hentet fra <https://askeladden.ra.no/>
- Rogaland fylkeskommune. (2019). *Regionalplan for Jæren 2050*.
- Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland. (2019). *Jordvernstrategi for matfylket Rogaland*.
- Statens vegvesen. (2014). *Universell utforming av veger og gater, håndbok V129*. Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen. (2015). *Bruprosjektering, håndbok N400*. Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen. (2019). *Støysoner for riks og fylkesveger*. Hentet fra <https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=805f97e2d6694f45beca4b7a7c59acec>

Statens vegvesen. (2019). *Veg- og gateutforming, håndbok N100*. Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (2019). *Vegkart*. Hentet fra
<https://www.vegvesen.no/nvdb/vegkart/v2/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>

Vedtak Kommuneplanutvalet 006/19, Sak nr. 006/19 (Kommuneplanutvalet 04 30, 2019).

Vedtak UTN 004/19, Sak nr. 004/19 (Utval for tekniske saker og næring 01 31, 2019).

Vedtak UTN 031/20, Sak nr. 031/20 (Utvalg for tekniske saker og næring 03 05, 2020).

Vedtak UTN 031/20, Sak nr. 031/20 (Utval for tekniske saker og næring 03 05, 2020).

Vedtak UTN 050/19, Sak nr. 050/19 (Utval for tekniske saker og næring 06 20, 2019).