


DESEMBER 2019
HÅ KOMMUNE

ADRESSE COWI AS
Solheimsgaten 13
5058 Bergen
TLF +47 02694
WWW cowi.no

Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs Dysjalsvegen, frå Lerbrekkvegen til Dysjaland, i Hå kommune

OPPSUMMERING OG KOMMENTARAR TIL MERKNADER VED VARSEL OM
OPPSTART OG VED UTVIDING AV PLANOMRÅDET

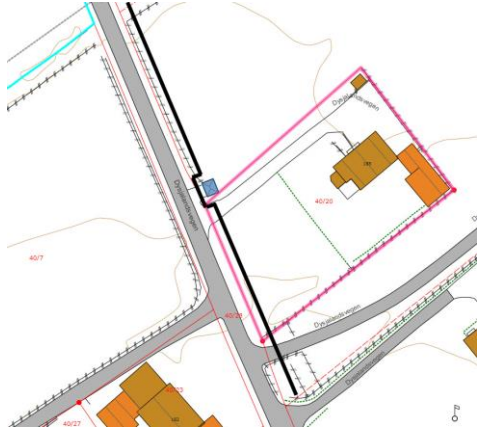
OPPDRAGSNR. A122813
VERSJON Vedlegg til planskildring
UTGIVELSESDATO 13.12.2019, revidert 20.04.2020
UTARBEIDET AAVK




Varsel om oppstart for planarbeidet ble sendt ut med brev 24.06.2019. Kunngjering av oppstart ble varslet i Jærbladet 28.06.2019. Frist for innsending av merknader var 06.09.2019. I det følgende vert innkomne innspel summert opp og kommentert.


Til offentlig ettersyn vert det lagt ut to alternative plankart, jf. vedtak ved første gangs behandling av planen, i Utval for tekniske saker og næring den 05.03.2020. I alternativ 1 er Dysjalandsvegen regulert med køyreveg på 5,0 meter, rabatt på 1,5 meter og gang- og sykkelveg på 2,5 meter. I alternativ 2 er Dysjalandsvegen regulert med køyreveg på 5,0 meter og fortau på 2,5 meter.

Nr	Frå	Oppsummering av innspel	Kommentar
	Private		
1	Terje Lerbrekk Gnr. 44, bnr. 20 11.08.2019	<p>1 Ønsker ikke å avgi jord. Jorda i dette området er den mest fruktbare på heile eiendommen.</p> <p>2 Treallé som ligger langs Dysjalandsvegen vil forsvinne om dette blir gjennomført. Ønsker ikke at allé blir fjernet.</p>	<p>1 Tatt til orientering. Det vert behov for inngrep i landbruksjord på stripar langs med kommunen sin eigedomsgrense, for å etablere tiltaket. Alternativ 2 vil gje mindre inngrep enn alternativ 1. I sørleg del av planområdet vil nytt veganlegg i alternativ 1 kome i konflikt med steingardar og allé. Alternativ 2 vil gje mindre inngrep i sørleg del av planområdet, men det ser ut som om delar av steingardar og allé vil kome i konflikt, særskilt på vestre side av vegen.</p> <p>2 Ikkje tatt til følgje. Ein vil ta vare på så mykje av trer og steingardar som mogleg. I sørleg del av planområdet, kor det i dag er ein allé, vil ein i alternativ 1 måtte fjerne trer og steingardar, og i alternativ 2 vil ein måtte fjerna delar av steingardar og trer. Det vil vere mogleg å flytta steingardar utanfor veganlegg og planta nye trer, dersom dette er ønskeleg.</p>
2	Eli og Johnny Bøe Dysjalandsvegen 185, gnr. 40 bnr. 20 18.08.2019	<p>1 Mener at gang- og sykkelveg må gå på vestsiden av trafo, som vist under, og ikke østsiden.</p>	<p>1 Tatt til følgje. Gang- og sykkelveg (alternativ 1) / fortau (alternativ 2) er lagt på vestsida av trafostasjon.</p>

			
<p>3</p>	<p>Åse-Marie og Edvard Lobekk</p> <p>Dysjalandsvegen 141, gnr. 44, bnr. 34</p> <p>01.09.2019</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Er imot utbygging av veg og gang- og sykkelveg i Dysjalandsvegen. Utgangspunktet var ny asfalt til bøndene og gatelys til ungane. Prosjektet har kommet ut av proporsjoner. 2 Sykkelsti på Opstadvegen og på riksveg 44 (under bygging) går til Nærbø. Det er unødvendig med en til, og spesielt i dette format. Legger ved bilde fra Sandnes, der det er laga sykkelsti/veg på en meir trafikkert veg og med 70 000 innbyggere. 3 Trafikktellingene må ver feil, og at det bør tellest på nytt. 4 Tiltaket vil rasere gaten, da det vil berøre gamle steingarder, store gamle tre og hager. Sykkelsti tett på husene er ikke ønskelig, og bredere veg vil kunne gi høyere fart og mer trafikkstøy. 5 Dersom en går vidare med tiltaket bør vegen svinges vekk fra hager, og ikkje planlegges som ett rett strek, slik at en minimerer inngrep. En kan ikke argument om jordvern, da tiltaket er totalt overdimensjonert. 6 I møte med bebuarane i gata høsten 2018, var det nær enighet kva me beboere ønska. Det som de har komnt fram til nå, føles heilt respektløst og lite gjennomtenkt. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tatt til orientering. Det er lagt opp til ein løysing som tar omsyn til trygg ferdselsveg for barn og unge, gir fremkomst for landbrukstrafikk. 2 Tatt til orientering. 3 Tatt til orientering. Ein antar at trafikkmengd i Dysjalandsvegen er på under 200 køyretøy i døgnet. 4 Tatt til orientering. Ein vil bevara landskapet, med treer og steingarder, i den grad det er mogleg. Sjå kommentar til merknad nr. 1, og forslag til føresegner. 5 Tatt til følgje. Ein har tatt omsyn til bustadareal så langt det er mogleg, ved å sideforskyva vegen. 6 Tatt til orientering. Planforslaget følgjer opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring).

		<p><i>Utsnitt av vedlagte bilder:</i></p> 	
4	<p>Karen og Sigbjørn Haugsdal</p> <p>Dysjalsandsvegen 127, gnr. 44, bnr. 27</p> <p>01.09.2019</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Informasjonen som er lagt frem så langt, er ikke i samsvar med det som tidligere er lagt frem på møte med Hå kommune. Tiltaket har eskalert fra utgangspunktet. Er per nå ikke villige til å selge jord til prosjektet. 2 Trafikkmengde på over 200 kjøretøy i døgnet i Dysjalsandsvegen må være feil. 3 Viser til løsning sør for krysset Lerbrekkevegen – Ånestadvegen, med kun en kantstein som skiller gang- og sykkelveg fra kjøreveg. Det er ikke behov for en større separasjon i Dysjalsandsvegen. 4 Ettersom det er landbruksmaskiner som har behov for en bredere veg, bør landbrukseiendommene gi fra seg areal til tiltaket, og ikke private boligeiendommer. 5 Det er mulig å legge trasen slik at den ikke berører så mange private eiendommer ved å trekke veg og gang- og sykkelveg mot vest, samt legge inn noen kurver for å komme til Kviamarka. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tatt til orientering. Planforslaget følger opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). 2 Tatt til følgje. Ein antar at trafikkmengda er på under 200 kjøretøy i døgnet. 3 Ikkje tatt til følgje. Planforslaget følger opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). 4 Tatt til følgje. Ein har tatt omsyn til bustadareal så langt det er mogleg, ved å sideforskyva vegen. 5 Tatt til følgje. Sjå kommentar over.
5	<p>Bernhard Frey og Camilla Tellnes</p> <p>Dysjalsandsvegen 125, gnr. 44, bnr. 26</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Mener at det må prioriteres høyt å ta vare på kulturlandskapet og særpreget i området; smal vei, allée som begynner med krysset ved Lerbrekkevegen, store trær og steingarder. En utvidelse av vei 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Delvis tatt til følgje. Ein vil ta vare på trer og steingardar så langt det lar seg gjera. I sørleg del av planområdet, kor det i dag er ein allé, vil ein i alternativ 1

	<p>29.08.2019</p>	<p>til 5 meter med 2,5 meter bred gang- og sykkelveg, og inntil 2 meter bred rabatt, vil endre veien og særpreget i området radikalt.</p> <p>2 Lurer på om trasé lengre øst er blitt vurdert, med en vannledning under matjord. Dette vil gi minst inngrep i dagens landskap, krevd minst matjord og ville ikke påvirke boligeiendommene.</p> <p>3 Dersom trasé skal gå langs Dysjalsvegen, er det ønske om en smal vei som berører minst mulig matjord og hager, og som mest mulig bevare området landlige preg. En smalere løsning vil i tillegg være rimeligere å bygge. Dysjalsvegen er lite trafikkert, og foreslåtte bredder virker overdimensjonert.</p> <p>4 I møtet med kommunen 7.juli 2018 foreslo flertallet av grunneierne ovenfor kommunen en smal vei med 4,75 meter bred kjørebane og en smal gang- og sykkelvei på 1,5 meter eller mindre, uten rabatt. Syklister og fotgjengere møtes sjeldens i Dysjalsvegen, og en mener at disse trafikantene ikke trenger å passere hverandre uten å stoppe opp/vike for hverandre.</p> <p>5 Det ble videre av grunneierne forslått en myk fortauskant, for å ha mest mulig areal når harde trafikanter møtes. På denne måten kan kjøretøy brukt gang- og sykkelveien for å passere hverandre, med mindre den på dette tidspunktet er i bruk av myke trafikanter. Veien er lite trafikkert av alle trafikantgrupper, så dette vil være sjeldent.</p> <p><i>Vedlagt merknad er bilete frå området:</i></p>	<p>måtta fjerne trer og steingardar, og i alternativ 2 vil ein måtte fjerna delar av steingardar og trer. Det vil vere mogleg å flytta steingardar utanfor veganlegg og planta nye trer, dersom dette er ønskeleg.</p> <p>2 Ikkje tatt til følgje. Planforslaget følgjer opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). Dysjalsvegen er i bruk som skuleveg, og det er eit sterkt ønske frå Hå kommune å leggja til rette for trygg ferdsel for barn og unge.</p> <p>3 Ikkje tatt til følgje. Se punkt over.</p> <p>4 Ikkje tatt til følgje. Se punkt over.</p> <p>5 Ikkje tatt til følgje. Se punkt over.</p>
--	-------------------	---	---

			
6	<p>Trond Skretting</p> <p>Dysjalsandsvegen 143, gnr. 44, bnr. 16</p> <p>01.09.2019</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Vedtak samsvarer ikke med opplysninger fra administrasjonen lagt frem på nabomøter. Naboer har gitt tilbakemelding om at arealkrevende alternativer som gang- og sykkelsti, sees på som unødvendige og uønsket. 2 Det finnes mindre arealkrevende alternativ. På hovedveier mellom Nærbø og Varhaug i både aust (Opstadvegen) og vest (Nordsjøvegen), er det sykkelsti på hele strekket og det bør derfor være unødvendig å bygge gang- og sykkelsti i full bredde langs Dysjalsandsvegen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tatt til orientering. Planforslaget følger opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). Dysjalsandsvegen er i bruk som skuleveg, og det er eit sterkt ønske frå Hå kommune å leggja til rette for trygg ferdsel for barn og unge. 2 Ikkje tatt til følge. Se punkt over. 3 Tatt til følge. Gatelyst skal etablerast. 4 Tatt til følge. Ein har tatt omsyn til bustadareal så langt det er

		<p>3 Dysjalandsvegen utpreger seg ikkje som en spesielt farlig skulevei, det er forholdsvis liten tungtrafikk og lav hastighet. Gatelys vil sannsynligvis være en større sikkerhetsmessig forbedring enn gang- og sykkelsti.</p> <p>4 Det som er skissert i alternativ 1 vil så langt vi kan se føre til at gamle trær og bøkehekker i både egen og nærmeste naboers hage vil måtte fjernes. Stripa med hage mellom hus og vei vil bli så smal at det må sees på som en betydelig forringelse av tomteområdet rundt bolig.</p> <p>5 Foreslår at det blir satt opp belysning langs veien, 50km/t fartsgrense og skilta gjennomkjøring forbudt. Det kan eventuelt legges en sti/sykkelfelt på veiskulder, dersom dette er mulig å få til med å løyse inn 0,5m til 1m på hver side av veien.</p> <p>6 Registrerer at saken starta med behov for ny vannledning, og seinare har blitt utvida til et prosjekt med gang- og sykkelvei. Det har også blitt informert på nabomøte om at det har vært ønskelig/nødvendig med en brei trase for å få til rasjonell/billigare legging av vannledning. Registrerer samtidig at sanering av store avløp/overvannsnett i tettbygd strøk let seg gjera i smale traseer.</p>	<p>mogleg, ved å sideforskyva vegen.</p> <p>5 Delvis tatt til følge. Planforslaget følger opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). Med standarden som er valt er det ikkje vurdert at det vil vere naudsynt med nedsenka fartsgrense og gjennomkjøringsforbod, men dette er tiltak som kan iversettast utanom regulering. Det skal etablerast belysning.</p> <p>6 Tatt til orientering. Sjå kommentar over.</p>
	Offentlige		
7	Bane NOR 24.06.2019	1 Planområdet vil ikkje ha følger for jernbanens interesser og Bane NOR har derfor ingen merknader.	1 Tatt til orientering.
8	Lyse Elnett AS 23.07.2019	1 Lyse har ingen merknad til fremlagt endring av plan forutsatt at eksisterende infrastruktur blir ivarettatt.	1 Tatt til orientering. Plankonsulent har mottatt kart og informasjon frå Jæren Everk om infrastruktur i området. Det er sikra i føresegna at det ved graving må takast vare på eksisterande teknisk

			infrastruktur innanfor planområdet.
9	Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen 31.07.2019	<p>1 Det er konfliktfylt i forhold til jordvern å omdisponere så store arealer landbruksjord. Sett i lys av nye og strengere jordvernmål anbefales det å gjøre en grundig vurdering av nytteverdien av tiltaket, og at det eventuelle videre planarbeidet har et stort fokus på å redusere inngrep i dyrka mark.</p> <p>2 Dersom bygging av gang- og sykkelveien vil kreve noen form for inngrep i bekkene, kreves det en tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p>	<p>1 Tatt til orientering. Det er vurdert at omsynet til trafikksikkerheit for barn og unge og behovet for etablering av ein trygg skuleveg, veg tyngre enn omsynet til landbruksareala. Det vert lagt ut to alternative plankart til offentlig ettersyn. Alternativ 2 legg opp til mindre inngrep i landbruksareal enn alternativ 1. Sjå planskildringa for meir informasjon om val av løysing og landbruksfaglege vurderingar.</p> <p>2 Tatt til følgje. Dette er sikra i føresegna.</p>
10	Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv 23.08.2019, 23.09.2019	<p>23.08.2019:</p> <p>1 Vil befare området før endelig uttale gis, for å avgjøre om det er potensial for funn av ikke tidligere kjente automatisk freda kulturminner som planforslaget kan komme i konflikt med. Kostnader forbundet med en eventuell arkeologisk registrering må betales av tiltakshaver. Ber om å få tilsendt tilleggsopplysninger i form av dyrkingsplaner etter 1970, samt eventuelle traseer for eksisterende vannledninger, kabler og lignende innenfor planområdet. Slike inngrep kan redusere potensialet for bevarte automatisk freda kulturminner.</p> <p>23.09.2019:</p> <p>2 Ut fra arkiver og befarung 10.09.2019, kan en ikke se at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner. På dette grunnlag har fylkesrådmannen ingen merknader til planene.</p>	<p>1 Tatt til følgje. Etterspurt dokumentasjon er oversendt Rogaland fylkeskommune.</p> <p>2 Tatt til orientering.</p> <p>3 Tatt til følgje. Det er varsla om ein utviding av planområdet, og Rogaland fylkeskommune har gitt uttale til dette varselet også.</p> <p>4 Tatt til følgje. Dette er sikra i føresegna.</p>

		<p>3 Dersom reguleringsplanen skulle komme til å omfatte et større område enn det som går frem av varselet, må det gis anledning til å vurdere eventuelle utvidelser av planområdet.</p> <p>4 Eventuelle funn ved gjennomføringen må straks varsles Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid stanses inntil vedkommende myndighet har vurdert funnet, jfr. Lov om kulturminner.</p>	
11	<p>Fylkesmannen i Rogaland</p> <p>02.09.2019</p>	<p>1 I område er det svært viktige jordbruksareal med fulldyrka jord registrert med hovudsakeleg svært god jordkvalitet (Gårdskart frå Nibio). Planen, og med den vedtekne dimensjoneringa, er derfor i vesentleg konflikt med nasjonale og regionale jordvernomsyn. Med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi og nyleg vedtatt regional jordvernstrategi og Regionalplan Jæren må det leggst betydeleg vekt på omsynet til jordvern i det vidare planarbeidet.</p> <p>2 Behov og dimensjonering må gjerast ut i frå ein konkret trafikksikkerhetsfagleg vurdering kor ein legg til grunn trafikdata for vegstrekninga. Det må vurderast kva tiltak som er naudsynt på vegstrekninga for å sikre tryggleiken for mjuke trafikantar. Dette inkluderer også fartsreducerande tiltak.</p> <p>3 Veganlegget vil krysse Tvihaugåna og Rongjabekken på anadrom/lakseførande strekning. I Tvihaugåna er det eit område med spesielt mykje gytefisk. Kantvegetasjon manglar langs store deler av bekkane, og tilførsel av finstoff er med på å forringe gyteilhøva i vassdraget. 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</p>	<p>1 Tatt til orientering. Det er vurdert at omsynet til trafikksikkerheit for barn og unge og behovet for etablering av ein trygg skuleveg, veg tyngre enn omsynet til landbruksareala. Det vert lagt ut to alternative plankart til offentleg ettersyn. Alternativ 2 legg opp til mindre inngrep i landbruksareal enn alternativ 1. Sjå planskildringa for meir informasjon om val av løysing og landbruksfaglege vurderingar.</p> <p>2 Tatt til orientering. Planforslaget følgjer opp politisk vedtak (sjå meir informasjon i planskildring). Dysjalandsvegen er i bruk som skuleveg, og det er eit sterkt ønske frå Hå kommune å leggja til rette for trygg ferdsel for barn og unge.</p> <p>3 Tatt til følgje. Det er sikra i føresegna at det skal vurderast om det er behov må å etablere midlertidig sedimenteringsløysing for anleggsfasen, for å hindra tilslamming av elvelaupa. Det er vidare sikra at naturleg elvebotn skal sikrast, og at så mykje som mogleg av kantvegetasjonen på staden skal haldast intakt.</p>

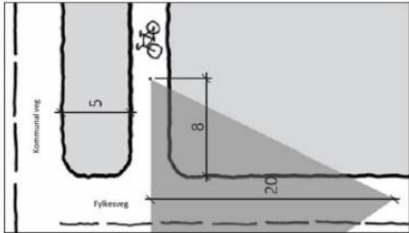
		<p>tilslamming av elvelaupa i det vidare arbeidet. Så mykje som mogleg av kantvegetasjonen på staden må haldast intakt.</p> <p>4 Tiltak i bekkelaupa krev løyve etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Då planområdet er innanfor anadrom/lakseførande strekning av vassdraga, er Fylkesmannen myndigheit, jf. § 1 tredje ledd. Vidare krev eventuelle inngrep i kantvegetasjonen langs vassdraga avklaring etter vassressurslova § 11 kor Fylkesmannen er myndigheit.</p>	<p>4 Tatt til følge. Dette er sikra i føresegna.</p>
12	<p>Statens vegvesen</p> <p>02.09.2019</p>	<p>1 Kommunal veg, Dysjalsvegen, må avsluttes i tråd med krav i vegnormalene, håndbok N100 og V121, mot fylkesvegnettet i sør.</p> <p>2 Avslutningen av g/s-vegen mot fylkesvegnettet i sør, må utformes i tråd med krav i vegnormalene. En må her ha stort fokus på trafikksikkerhet, og sørge for at de myke trafikantene kan komme seg til og fra g/s-vegen på en trafikksikker måte.</p> <p>3 Krav til friskt både i kryss mellom kjøreveger, og til og fra g/s-vegen, må reguleres i tråd med krav i vegnormalene. Frisiktsonene må tegnes inn på plankartet og målsettes.</p> <p>4 Innenfor frisktsonene skal det være fri sikt i en høyde av 0,5 meter over vegbanenivå. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>5 Langs Lerbrekksvegen må det reguleres annen veggrunn med bredde 3 meter.</p> <p>6 Tekniske planer for tiltaks på og langs fylkesvegnettet, må sendes vegmyndigheten til gjennomsyn. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>1 Tatt til følge.</p> <p>2 Delvis tatt til følge. Hå kommune har sendt inn søknad til Statens vegvesen, om reduksjon av fartsgrense til 50 km/t forbi krysset Lerbrekkvegen-Dysjalsvegen. Søknaden er ikkje ferdig behandla enno. I planforslaget er derfor friskt regulert i tråd med gjeldande fartsgrense på Lerbrekkvegen, 80 km/t. Kryssingspunkt i plan og fartsgrense på 80 km/t kan ikkje kombinerast, i følge handbok V127 (Statens vegvesen, 2017). Status per april 2020 er at Statens vegvesen har meldt tilbake at dei meiner at fartsgrensa på 80 km/t bør behaldast. Hå kommune planlegg å sende inn ein ny søknad om nedsett fartsgrense til 50 km/t i Lerbrekksvegen ved krysset med Dysjalsvegen.</p> <p>3 Tatt til følge. Dette er regulert inn i plankart.</p> <p>4 Tatt til følge. Dette er sikra i føresegna.</p>

			<p>5 Tatt til følgje. Dette er tatt inn i plankart.</p> <p>6 Tatt til følgje. Dette er sikra i føresegna.</p>
13	<p>Jæren Everk</p> <p>04.09.2019</p>	<p>1 Jæren Everk har en del teknisk infrastruktur innenfor planområdet som det må tas hensyn til i planleggingen; slik som nettstasjoner, høyspentkabler, lavspenkabler og rør.</p> <p>2 Jæren Everk vurderer å fornye/utvide noe av kabelnettet innenfor planområdet.</p>	<p>1 Tatt til følgje. Ein vil ta omsyn til eksisterande infrastruktur. Plankonsulent har mottatt kart og informasjon frå Jæren Everk om infrastruktur i området. Det er sikra i føresegna at det ved graving må takast vare på eksisterande teknisk infrastruktur innanfor planområdet.</p> <p>2 Tatt til følgje. Parallelt med planarbeidet arbeider ein med detaljprosjektering av vassleidning i Dysjalsvegen. Jæren Everk og personell i COWI som arbeider med prosjektering av vassleidning, har vore i dialog og delt informasjon om kvarandre sine prosjekter.</p>

Etter varsel om oppstart er planområdet utvida i sør, ved kryssområdet ved Lerbrekkvegen. Varsel om utviding av planarbeidet ble sendt ut med brev 08.11.2019. Kunngjering av oppstart ble varslet i Jærbladet 11.11.2019. Frist for innsending av merknader 09.12.2019. I det følgjande vert innkomne innspel summert opp og kommentert.

Nr	Frå	Oppsummering av innspel	Kommentar
	Private		
14	<p>Maren Auestad og Enevald Auestad</p> <p>Dysjalsvegen 181, gnr. 40, bnr. 19</p> <p>Gnr. 44, bnr. 28</p> <p>18.11.2019</p>	<p>Viser til tidlegare merknad i saken, som er et brev sendt til kommuneplanutvalet (datert 12.08.2019).</p> <p>1 Viser til at Kommuneplanutvalet 30.04.19 fatta vedtak om at det skulle vurderast ei mindre arealkrevjande løysing. Kan ikkje sjå at Utval for teknikk og næring har tatt omsyn til</p>	<p>COWI kan ikkje sjå å ha mottatt denne merknaden tidlegare. Den er no registrert og vert kommentert i det følgjande.</p> <p>1 Tatt til orientering.</p> <p>2 Ikkje tatt til følgje. Planforslaget følgjer opp politisk vedtak (sjå</p>

		<p>dette i møte 20.06.2019, då dei legg opp til ei svært arealkrevjande løysing.</p> <p>2 Ynskjer ei minimumsløysing, med gang- og sykkelveg på arealet som kommunen allereie har innløyst. Kommunen eig 1,5 meter på kvar side av vegen, noko som vil gje plass til utviding av veg og ein enkel gang- og sykkelveg. Trafikkmengda tilseier ikkje at det er behov for ein slik arealkrevjande løysing for gang- og sykkelvegen. Nærmare Varhaug sentrum er det bygd ein smal gang- og sykkelveg utan rabatt, som ser ut til å fungera bra. Utviding av veg vil kunne føra til meir trafikk og større fart enn i dag, noko som kan redusere trafikktryggleiken.</p> <p>3 Blir sterkt berørt av prosjektet, med hus og dyrka mark på begge sider av Dysjalandsvegen. Har rekker med trer langs med veg, som er store og fine, og av stor verdi. Skal vassleidning gravast ned i Dysjalandsvegen, vil det i anleggsperioden bli eit gravefelt på 10-15 meter. Tre må fjernast og hagen vert øydelagt.</p> <p>4 Kommunen må tenka jordvern også når det skal byggjast gang- og sykkelvegar.</p> <p>5 Slike omfattande planar bør først leggjast inn i kommuneplanen, før det vert utarbeidd reguleringsplan.</p>	<p>meir informasjon i planskildring).</p> <p>3 Tatt til orientering. Ein har tatt omsyn til bustadareal så langt det er mogleg, ved å sideforskyva vegen. Ein vil ta vare på så mykje trer og steingardar som mogleg. I dette området legg planforslaget opp til at dei fleste trea må fjernast. Sjå dei vedlagte tekniske vegteikningane for detaljar.</p> <p>4 Tatt til orientering. Det er vurdert at omsynet til trafikksikkerheit for barn og unge og behovet for etablering av ein trygg skuleveg, veg tyngre enn omsynet til landbruksareala. Det vert lagt ut to alternative plankart til offentlig ettersyn. Alternativ 2 legg opp til mindre inngrep i landbruksareal enn alternativ 1. Sjå planskildringa for meir informasjon om val av løysing og landbruksfaglege vurderingar.</p> <p>5 Tatt til orientering. Det er ynskje om å få regulert strekningen no, slik at veganlegget kan byggjast i samband med at vassleidning blir lagt i vegen.</p>
	Offentlege		
15	Rogaland fylkeskommune ved seksjon for kulturarv 14.11.2019	<p>1 Kan vi ikke se at planen vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner, og har på dette grunnlag ingen merknader til planen. Dersom planen skulle komme til å berøre et større område enn det som nå er varslet, må fylkesrådmannen også få mulighet til å vurdere eventuelle utvidelser av planområdet.</p>	<p>1 Tatt til følge. Det er ikkje gjort ytterlegare utvidingar av planområdet.</p> <p>2 Tatt til følge. Dette er sikra i føresegna.</p>

		<p>2 Minner om at selv om det pr. i dag ikke kjennes automatisk freda kulturminner i området som omfattes av tiltaket, må eventuelle funn ved gjennomføringen av planen straks varsles Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid stanses inntil vedkommende myndighet har vurdert funnet, jfr. Lov om kulturminner § 8, 2. ledd.</p>	
16	NVE 15.11.2019	<p>1 NVE har ingen ytterligere innspill ut over de som ble gitt i e-post av 15. juli 2019.</p>	<p>1 Tatt til orientering.</p>
17	Statens vegvesen 22.11.2019	<p>1 Skal fylkesvegen reguleres, må den utformes i tråd med krav i vegnormalene. I dette tilfellet bør det vurderes om det er hensiktsmessig å sette plangrensen i vegkant fylkesveg (på nordsiden). En sikrer da at frisktsoner inngår i reguleringsplanen, men en unngår å måtte ta stilling til vegklasse.</p> <p>2 Det må reguleres friskt mot g/s -vegen i tråd med krav i håndbok N1 00 fig. D.28. Se utsnitt.</p>  <p>3 Friskt fra kommunal veg, Dysjalandsvegen, til fv. 4350, Lerbrekkevegen, må reguleres i tråd med krav i N1 00. Dagens (gjeldende) fartsgrense må legges til grunn. Det kan nevnes at Lerbrekkevegen nylig er forkjørsregulert.</p> <p>4 En kan med fordel legge til rette for krysningspunkt over Lerbrekkevegen for myke trafikanter med nedsenket kantstein og regulering av friskt, men det vil med bakgrunn i trafikkmengde</p>	<p>1 Tatt til følge. Plangrensa er satt i nordsiden av fylkesvegens kant. Frisktsonar er regulert inn.</p> <p>2 Tatt til følge. Dette er regulert inn.</p> <p>3 Tatt til følge. Friskt er regulert inn i tråd med krav i håndbok. Fartsgrense på 80 km/t og forkjørsveg er lagt til grunn.</p> <p>4 Tatt til følge. Det er lagt opp til kryssingsplass. Hå kommune har søkt Statens vegvesen om å sette ned fartsgrense på fylkesvegen, forbi krysset, til 50 km/t.</p>

		<p>og fartsnivå ikke være aktuelt med oppmerking av gangfelt</p> <p>Vi viser for øvrig til våre merknader i brev av 2/9-19.</p>	
18	<p>Bane Nor</p> <p>12.11.2019</p>	<p>1 Utvidinga av planområde vil ikkje ha følger for jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.</p>	<p>1 Tatt til orientering.</p>
19	<p>Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen</p> <p>28.11.2019</p>	<p>1 Fylkesrådmannen har ingen vesentlige nye merknader, men understreker vår tilbakemelding fra tidligere varsel om viktigheten av å spare landbruksareal.</p>	<p>1 Tatt til orientering.</p>
20	<p>Fylkesmannen i Rogaland</p> <p>04.12.2019</p>	<p>1 Vi har ikkje vesentlege merknadar til den varsla utvidinga, men viser til vår tidelagre uttalte av 02.09.2019 kor vi hadde merknader knytt til jordvern, vassdrag og miljø.</p>	<p>1 Tatt til orientering.</p>