

# Fv. 44 Skjævelandsbrua - Brusand

Time, Klepp og Hå kommune

Dato: 03.04.2025

# 1 Innhold

2	Oppsummering .....	3
3	Høring og offentlig ettersyn etter førstegangsbehandling .....	3
3.1	Innkomne merknader fra offentlige .....	3
3.2	Innkomne merknader fra private .....	11
3.3	Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn .....	16

## 2 Oppsummering

Innkomne merknader fra offentlige omfatter et bredt spekter av tema, som blant annet miljø, forurensning, utslipp til vassdrag, hensyn til kulturminner og arkeologi, massehåndtering og jordvern. Merknader fra private omfatter blant annet tema rundt støytilltak, busstopp og utfordring med trafikkmengder. Under er en oppsummering av alle merknader, med kommentar til disse. Nederst i dokumentet er det listet opp hvilke endringer som er gjort i planforslaget før innsendelse til andregangsbehandling.

## 3 Høring og offentlig ettersyn etter førstegangsbehandling

Planen ble lagt ut på høring august 2024. Brev datert 27.08.2024 ble sendt ut til berørte naboer og offentlige instanser, med frist for merknader 27.10.2024. Det kom inn 20 merknader, 11 fra offentlige og 9 fra private.

### 3.1 Innkomne merknader fra offentlige

Navn, adresse og dato	Oppsummering av merknad	Kommentar fra Rogaland fylkeskommune
Statsforvalteren, 30.10.2024	<ol style="list-style-type: none"><li><b>Innsigelse.</b> Statsforvalteren fremmer innsigelse til forslag om mellomlagring av masser i nærhet av Håelva som er et vernet vassdrag. Midlertidig bygge- og anleggsområdet på begge sider av vassdraget, markert med #7, kan ikke benyttes til mellomlagring av masser da dette er konfliktfullt med tanke på avrenning til vassdraget.</li><li>Det kan være behov for en avklaring på om tiltaket for kryssing av elva krever tillatelse til midlertidig anleggsvirksomhet if. Forurensningsloven § 8 første ledd nr. 3. Dette må vurderes i miljørisikovurderingen før oppstart. Det anbefales å sende en miljørisikovurdering, med foreslåtte tiltak etter forurensningsloven, til Statsforvalteren før oppstart. Det vil da bli gjort en vurdering på om tiltaket krever en særskilt tillatelse.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>Bestemmelse for #7 er endret, mellomlagring av masser tillates ikke i nærheten av Håelva innenfor dette område. Statsforvalteren har på bakgrunn av denne endringen trukket innsigelsen, med forutsetning om at vedtatt plan har med denne endringen.</li><li>Det vil bli sendt søknad om tillatelse iht. krav i lovverk som ivaretar dette.</li><li>Prosjektet vil ikke berøre Øksnevadtjønn naturreservat. Utvidelsen skjer på andre siden av veien, og den endelige plangrensen er lagt utenom området.</li><li>Tiltak for å unngå forringelse av vassdrag ivaretas i søknadsprosessen før byggestart, samt ved oppfølging i bygging.</li></ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Øksnavadtjørna. Viser til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.</li> <li>4. Sidegrein av Saltekanalen. Vannforekomsten er i dårlig stand og må ikke forringes ytterligere. Tiltak for å unngå dette må iverksettes.</li> <li>5. <b>Faglig råd.</b> Anleggsområdet bør trekkes bort fra de dokumenterte rødlisteartene innenfor #2 sør for Øksnavad vgs.</li> <li>6. Fremmede arter. Tiltak for å hindre spredning er godt ivare tatt i bestemmelsene.</li> <li>7. Støy. Kan ikke se at det finnes noen støyutredning til planforslaget. I planbeskrivelsen står det at tiltaket ikke endrer på dagens situasjon, og dermed heller ikke på forholdene for tilgrensende boliger.</li> <li>8. Jordvern og landbruk. Legger til grunn at massehåndteringsplanen følges opp i det videre arbeidet og at matjord flyttes og gjenbrukes andre steder. Det er positivt at det er søkt om fravik for å minimere inngrepet i sideareal.</li> <li>9. Ellers bør det komme frem i videre arbeid hva konsekvensene ved nedleggelse av flere landbruksavkjørsler vil bety. Dersom dette gir behov for nye landbruksveier på dyrka mark, må dette komme frem ettersom dette regnes som nedbygging av dyrka mark. Ellers er det positivt at eksisterende fe-underganger opprettholdes og forlenges.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Plangrensen er trukket bort fra registrerte arter i det inngjerdede våtmarksområdet. Det vises en registrering innenfor det store riggområdet. Dette brukes av elevene i dag, med daglig aktivitet, og er lite trolig en lokasjon for rødlistearter. Men det er tatt inn i bestemmelsene at området skal sjekkes før det tas i bruk.</li> <li>6. Tatt til orientering.</li> <li>7. Med utgangspunkt i M-2062, veileder om støy i arealplanlegging, er prosjektet vurdert å ikke utløse krav til støytiltak. Prosjektet gir minimale endringer i geometri, fartsgrense blir uendret (to strekninger får lavere fartsgrense), og det fører ikke til verken økt trafikk eller endring i tungtrafikk. Det er utført lokale beregninger der eksisterende skjærmer flyttes eller rives, eller der avstand mellom veg og bolig endres med mer enn 20 %. Det er gjort beregninger for 3 eiendommer hvor vei endres med 20 % eller mer. Støyrapport for disse er lagt ved i innsendelse til 2. gangsbehandling.</li> <li>8. Gjenbruk av masser skal følges opp i prosjektering i en massedisponeringsplan.</li> <li>9. I vurderingen av landbruksavkjørsler har det vært fokus på driften. Det er individuelle forhold, og konsekvensene blir ulike for de enkelte eiendommer. Men i hovedsak så vil det enkelt kunne løses på</li> </ol>
--	--	--

	<p>10. <b>Faglig råd.</b> Asfalt som inneholder tjære regnes som farlig avfall. Det bør sikres i bestemmelsene at asfalt som ikke kan gjenvinnes skal leveres til godkjent deponi etter avfallsforskriftens kapittel 9.</p>	<p>de fleste jordbrukseiendommene, og uten nedbygging av dyrka mark som følge av endrede avkjørsler.</p> <p>10. Forsvarlig håndtering av farlig avfall er ivaretatt i lover og forskrifter. Hovedregelen er at det ikke settes bestemmelser for forhold som allerede er ivaretatt i gjeldende lovverk.</p>
<p><b>Time kommune, 20.08.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ber om at grind og steingjerde på framsiden av Træe ikke blir endret.</li> <li>2. Stenging av avkjørsel 32810 til gnr. 5 bnr. 2 bør opprettholdes. Stenging av avkjørselen vil være utfordrende for driften og skape mer kjøring på interne veier.</li> <li>3. Anbefaler en utbedring av fe-undergangene med dimensjon 3x3 meter på lysåpningen. Men ser likevel at det kan være samfunnsøkonomisk ugunstig med en slik endring.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Området med grind og steingjerde er ikke regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Planforslaget åpner dermed ikke for bruk av området, og heller ikke at det endres på.</li> <li>2. Tatt til etterretning. Stengesymbol er fjernet og eksisterende landbruksavkjørsel er regulert inn med adkomstpil.</li> <li>3. Eksisterende fe-underganger er ivaretatt ved at de forlenges der veien utvides. Mens det blir for kostbart å utvide lysåpningen der den er trang.</li> </ol>
<p><b>Statens vegvesen, 28.10.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forsterket midt- og kantoppmerking er i utgangspunktet er tiltak for å kunne ha fartsgrense 80 km/t (eller 70 km/t). I håndbok N302 Vegoppmerking er det gitt at «Forsterket vegoppmerking kan benyttes på veier med fartsgrense <math>\geq</math> 70 km/t. Det er ikke et SKAL-krav, men gir en føring for at tiltaket primært er tenkt på veier med høyere fartsgrense, der konsekvensene av møte- og utforkjøringsulykker er større enn ved lavere fartsgrense. Anbefaler at</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er lagt til grunn forsterket midtoppmerking som tiltak mot møteulykker. Utforkjøring anses å ha mindre konsekvenser da sideterrenget i hovedsak består av slakt terreng i åpent landskap, og er derfor ikke med i høringsforslaget. Selv om det ikke etableres forsterket kantoppmerking og man kunne gått ned noe på bredden, er det likevel foreslått regulert 8,0 meter</li> </ol>

	<p>en beholder eksisterende tverrprofil der en ønsker å ha 60 km/t, og etablerer FMO/KO der det er mulig å ha 70 eller 80 km/t.</p> <p>2. For avkjørsler som videreføres anbefales det som hovedregel å regulere inn fullstendige avkjørsler fremfor bruk av adkomstpil på plankartet. Det er ellers positivt at det reguleres inn frisiktsoner med tilhørende bestemmelser.</p>	<p>bredde for å ta hensyn til de store trafikkmengdene og kjøretøy. Veien vil da få noe bredere skulder, dette kan blant annet være med på å redusere kjøring på den forsterkede midtoppmerkingen.</p> <p>Det er for omfattende og kostbart å få høyere fartsgrense. Dagens vei har dårlig standard, med rette strekninger og kurver om en annen, høydebrekk som gir dårlig sikt fremover og mange utkjørsler. En utbedring av dette for å få høyere fartsgrense ville krevd store arealer med landbruksjord.</p> <p>Strekningen har stor trafikkbelastning og forholdsvis høy ulykkesfrekvens. Nedsatt fartsnivå på strekningen vil sammen med forsterket midtoppmerking være med på å redusere antall ulykker, og eventuelle konsekvenser av en ulykke.</p> <p>2. Det er vurdert underveis i arbeidet med planforslaget, og det ble valgt å skille vanlige avkjørsler fra landbruksavkjørsler på denne måten. Dette gjør det synlig hvilke type avkjørsel som er hvor, og sier noe om type trafikk og mengde som genereres.</p>
<p><b>Rogaland fylkeskommune v/plan-, miljø- og samfunn, 25.10.2024</b></p>	<p>1. Jordvern. Tiltaket vil medføre en del nedbygging av jordbruksareal. Anbefaler at planen optimaliseres for å redusere omfanget av nedbygging av dyrka mark.</p>	<p>1. Planen er optimalisert så langt vi har sett det mulig og fornuftig. Det er søkt om flere fravik for å unngå store inngrep, og valg av løsninger er gjort på bakgrunn av blant annet hensyn til dyrket mark. Planen tar</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Massehåndtering. Vi legger til grunn at det sikres gjenbruk av eventuelle masser som skal fjernes fra området, i tråd med føringene i regionalplan for massehåndtering.</li> <li>3. Bru over Håelva. Ved utbedring av bru vil det være fare for forurensing av vassdraget. Det må legges stor vekt på å unngå dette. Tiltaket vil være søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, og siden vassdraget er anadromt skal søknad sendes til Statsforvalteren i Rogaland.</li> </ol>	<p>utgangspunkt i dagens veg, og det er i hovedsak i de 5 kryssene de større inngrepene skjer. Disse er derimot nødvendige inngrep for å kunne utbedre ulykkesstatistikken.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Sikret i bestemmelsene §2.2. Matjord skal flyttes direkte eller mellomlagres, og brukes som ressurs for videre matproduksjon i jordbruksområder på samme eiendom eller i nærområdet.</li> <li>3. Krav i forurensningsloven skal følges. Eventuelle tiltak vil komme fra av tillatelse til fysisk tiltak i vassdrag og/eller kantsone.</li> </ol>
<p><b>Rogaland fylkeskommune v/kulturarv, brev datert 11.12.2024</b></p>	<p>Ved arkeologiske registreringer ble det påvist 1 lokalitet med automatisk fredet kulturminne innenfor planområdet. Lokaliteten er registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase med Id 305677, og består av to kokegroper og et dyrkingslag. Det er sendt inn prøver for C14 datering. Seksjon kulturarv og Arkeologisk museum vil innvilge dispensasjon fra Kulturminneloven § 8 for Id 305677, uten krav om ytterligere arkeologisk undersøkelse enn det som er gjort. Følgende skal tas inn i bestemmelsene: «De berørte kulturminnene markert som bestemmelsesområde #12 i plankartet, er ferdig undersøkt og kan fjernes uten ytterligere arkeologisk gransking».</p>	<p>Tas til etterretning, og bestemmelsen er tatt inn.</p>
<p><b>Rogaland fylkeskommune v/kulturarv nyere tids kulturminner, mail sendt 28.10.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kristinehuset. Plangrensen synes å ligge rett utenfor plangrensen eller muligens i plangrensen. Det tilgrensende arealet er vist som annen veggrunn grønt. Ettersom plangrensen ligger så nær den viktige steingarden bør det vurderes om</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til etterretning. Det er lagt inn i bestemmelsene at steingarden skal tas hensyn til, og ivaretas i YM-plan som skal utarbeides under prosjektering og følges opp i bygging.</li> </ol>

	<p>det er behov for krav til bevaring av denne i bestemmelsene, for å unngå misforståelser.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Vi har ingen merknader som angår Husmannsplassen på Træe, dette anses ivaretatt. Men har spørsmål rundt busslommen like ved, i nordgående retning, om denne flyttes sør for krysset.</li> <li>Jærveien 41 og 21, gnr. 5 bnr. 14. Vi tror det har skjedd en feil i tidligere behandling da Jærveien 21 er registrert som C-objekt i SEFRAK registeret. Den er også i Hå kommunes kulturminneplan. Det bør vurderes om bestemmelsene for Jærveien 41 også skal gjelde for Jærveien 21: «Konkret løsning på tiltak forbi Jærveien 41 og Jærveien 21 på gnr/bnr 5/14 skal utarbeides i samråd med gjeldende kulturvernmyndighet.»</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Busslommen blir liggende likt som i dag. På grunn av at krysset får venstresvingefelt, endres veilinjene noe. Det som kan se ut som en busslomme sør for krysset, er veien som utvides noe mot øst for å gi plass til en rabatt.</li> <li>Tas til etterretning. Jærvegen 21 er nå inkludert i bestemmelsene som foreslått.</li> </ol>
<b>NVE, 24.10.2024</b>	NVE har ikke kapasitet til å gå konkret inn i hver enkelt reguleringsplan som kommer på høring, men kommunene kan ta kontakt om det er behov for faglig hjelp til konkrete problemstillinger. Minner om at kommunene har ansvar for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner.	Tas til orientering.
<b>Klepp kommune v/kommunalteknikk, 27.10.2024</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Viser til regulerte bussholdeplasser. Det er vanskelig og utrygt å krysse Jærvegen til fots på grunn av mye trafikk. Noen benytter seg av fe-underganger. Klepp kommune ønsker at trafikksikkerheten vurderes på nytt når det gjelder kryssing av Jærvegen av myke trafikanter, og tar løsninger inn i reguleringsplanen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tilrettelegging for gående som skal krysse vei inngår ikke i prosjektet. Det er en lang strekning, og med spredt bebyggelse. Tilrettelegging for gående som skal krysse fylkesveien ut over de undergangene som er i dag, ville vært både svært kostbart, tatt mye jordbruksareal og ikke vært samfunnsøkonomisk.</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Sikt fra avkjørsler til gang- og sykkelveger ser ut til å mangle enkelte steder i plankartet.</li> <li>3. I bestemmelser for «Holdeplass o_HPP» står det at leskur, anlegg for sykkelparkering, rekkverk mm tillates. Dette er hovedgang- og sykkelveien mellom Klepp og Sandnes. Her bør gs-veg legges i bakkant av holdeplasser der det er mulig. Det er heller ikke satt av areal for busskur på alle holdeplasser. Det må Rogaland fylkeskommune finne plass til når veien blir utvidet. Dette gjelder blant annet busstopp ved barnehagen på Storhaug.</li> <li>4. Ved renseparken på Øksnevad krysser en bekk fylkesveien. Røret her må forlenges. Strekningen er anadrom og det må sjekkes at kulverten er egnet for fiskepassasje ved ulik vannføring.</li> <li>5. Det er langsgående vannledninger langs fylkesveien. Det må sikres at kommunen kommer til med biler og personell for framtidig utbedring og vedlikehold. Ledninger og kummer må flyttes dersom framtidig drift blir vanskelig.</li> <li>6. Det må vurderes hvordan de åpne grøftene kan nyttes optimalt til utjevning, infiltrasjon og rensing av overvann fra fylkesveien.</li> <li>7. Alt overflatevann skal passere anleggssandfang eller sedimentasjonsdammer/-filter i byggefasen. Siden overvannet ender opp i et anadromt vassdrag må det settes strenge krav til rensing, prøvetaking og dokumentasjon.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tas til orientering, tar en gjennomgang og sjekker at alle siktlinjer er på.</li> <li>3. Holdeplasser kombineres med gang- og sykkelareal på steder der det er lite gang- og sykkeltrafikk samtidig som det er lite av- og påstigninger på buss. Dette er arealeffektivt og en løsning som er tilpasset mengden brukere av arealet. Ved Storhaug barnehage har vi et smalt profil for ikke å komme i konflikt med eksisterende vannledning øst for fylkesveien, samt kulturminne (Kristinahuset) i vest.</li> <li>4. Tas til orientering. Aktuelle krav vil bli ivaretatt i tillatelse for tiltak i vassdrag.</li> <li>5. Tas til orientering. Vurderinger av beliggenheten, om ledninger eller kummer bør flyttes, blir ivaretatt i prosjekteringen. Utvidelse av veien gir ellers generelt bedre plass ved uforutsett vedlikehold, om ødeleggelser, skader eller annet skulle skje.</li> <li>6. Tas til orientering og følges opp i prosjekteringen.</li> <li>7. Se svar på punkt 4.</li> </ol>
--	--	---

<p><b>Hå kommune, Utvalg for Samfunn sak 093/24</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det mangler senterlinje på plankart for strekning Klepp grense til Vigre.</li> <li>2. Ved kryss Njærheim er et areal helt inntil bygning på eiendom gnr. 8 bnr. 48 regulert til annen veggrunn. Det forutsettes at det er dialog med næringsdrivende og at utbyggingen ikke er til hinder for videre drift.</li> <li>3. Ved kryss Rimestad er utformingen endret og fortau på nordsiden er erstattet med inntrukket gang- og sykkelvei. Avslutningen av denne er unaturlig og bør vurderes forlenges til i hvert fall grense gnr. 4 bnr. 30. På sørsiden er det etablert et fortau. Dette bør tegnes inn i plankartet dersom det inngår i planområdet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til etterretning, senterlinje er satt på.</li> <li>2. Vi vil ha dialog med samtlige berørte naboer når prosjektet har fått midler og prosjektering er igangsatt. Den aktuelle tomten har høy utnyttelse, dårlig sikt ved utkjørsel og lite snuareal på egen tomt. Driften bør tilpasses størrelsen på tomten, og videre utvidelser bør ikke skje.</li> <li>3. Prosjektet ivaretar påkoblingen inn til forretningsområdet. Internt på området er vi enig i at det ville vært positivt å få forlenget fortauet et stykke. Dette anses derimot ikke å være en del av vårt definerte prosjekt, og det er dessuten vanskelig å få plass til fortau her uten stor påvirkning for parkeringsareal og adkomst.</li> </ol>
<p><b>IVAR, mail 16.09.2024</b></p>	<p>Gjør oppmerksom på IVAR anlegg og ledningsnett innenfor planområdet. Oversikt over eksisterende anlegg er lagt ved.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p><b>Mattilsynet, 23.10.2024</b></p>	<p>I notat om massehåndtering står det at matjord skal flyttes og gjenbrukes. Minner om at spredning av planteskadegjørere kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Ber om at dette tas hensyn til i videre planarbeid.</p>	<p>Tas til orientering. Tiltak for å unngå spredning av planteskadegjørere og ugress ved anleggsarbeid og flytting av jord vil bli ivaretatt i videre arbeid med prosjektering.</p>

### 3.2 Innkomne merknader fra private

Navn, adresse og dato	Oppsummering av merknad	Kommentar fra Rogaland fylkeskommune
<p><b>Birger Høyland,</b>  <b>Pollestadvegen 43, mail</b>  <b>09.10.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det må etableres busstopp for nordgående trafikk på Njærheim. Njærheim er et av de største tettstedene som ligger i umiddelbar nærhet til fv. 44.</li> <li>2. Fjerning av busstopp ved avkjøring til Pollestadvegen (Toppakrossen) bør revurderes. Dersom busstoppet her fjernes vil bruken av både offentlig og privat buss vil bli enda mindre enn i dag. Hvis tanken er at vi som bor i spredd bebyggelse på sikt skal øke bruken av kollektivtransport er dette feil vei å gå.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er en vanskelig strekning å få til en busslomme. En lomme i dette området vil ta mye jordbruksareal. Forslaget/behovet kan spilles inn til Kolumbus eller Rogaland fylkeskommune, enhet strategi under Samferdsel.</li> <li>2. Dagens busstopp må uansett flyttes sør for å få tilfredsstillende siktforhold. Avstanden til Høyland stoppested blir da for kort til at etablering av ny busslomme kan forsvares. Etablering av busslomme vil gi økte kostnader og beslaglegge jordbruksareal.</li> </ol>
<p><b>Georg Eide, Alvaliå 36,</b>  <b>brev mottatt 22.10.2024</b></p>	<p>Dette er en kortsiktig og lite framtidsrettet plan, med lapping på gammel vei. Et så tett-befolket område som Jæren burde hatt en 4-felts vei. Bryne er uteglemt, her er svært mye stopp og kødannelse. Det skaper frustrasjon og er bakenforliggende årsaker til ulykkene som skjer lenger sør. Målet med planen er trafiksikkerhet, og en skriver at hoveddelen av ulykkene er påkjøring bakfra og møte-ulykker. Dette skyldes at trafikken går for sent i forhold til veiens beskaffenhet. Lav fart er medvirkende årsak til lav årvåkenhet. Å øke veibredden er bra, men bare dersom det medfører høyere hastighet.</p>	<p>Formålet med planen er å redusere antall ulykker. Foreslått tiltak er å etablere rumlefelt mellom kjørefeltene, samt å etablere forbi kjørefelt eller venstresvingefelt i noen ulykkeutsatte kryss. Dagens vei er flere steder for smal til at rumlefelt kan etableres, og dette er grunnen til at veien må utvides noe. Det er ikke store utvidelsen, men det er valgt å ha hele strekningen på 8,0 meter. Dette gir en liten ekstra skulder som gir en ekstra sikkerhetsfølelse (har litt å gå på) og gjør det blant annet enklere for eksempelvis utrykningskjøretøy eller ekstra brede kjøretøy.</p> <p>Fartsgrensene henger sammen med veiens standard. Det er dårlige siktforhold og mange avkjørsler som er hovedgrunnen til at fartsgrensen settes til det den er. Veistrekningen oppleves som fin og rett, men det er flere steder dårlig sikt over bakketopper, i flere av kryssene samt ved</p>

		innkjørsler. Høyere fartsgrense er derfor ikke mulig å få til uten store, kostbare utbedringer. Dagens fartsgrense må derimot reduseres ved to strekninger da det blir for kostbart å utbedre veien tilstrekkelig til å beholde fartsgrensen.
<b>Kitty Skinner, Brunesveien 18, mail 23.10.2024</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trafikken øker, all trafikk passerer Skjævelandsbrua, og det er behov for støyskjerming.</li> <li>2. Det er nesten umulig å komme seg over fv. 44. Og da kommer ikke folk seg over veien for å ta bussen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet starter sør for Skjævelandsbrua, og Brunnesveien er ikke en del av planen. Planforslaget legger heller ikke til rette for økt trafikk, og utløser derfor heller ikke krav om støytiltak.</li> <li>2. Nye tilrettelagte krysningspunkt inngår ikke i denne planen.</li> </ol>
<b>Kjartan Ravndal, Jærvegen 926, brev mottatt 14.10.2024</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget viser inngrep på vår eiendom. Minner om at forhandlinger må til her.</li> <li>2. Utvidelse vil føre til at vår adkomstvei kommer nærmere fylkesveien. Dette går ut over sikkerheten, med fare for at utforkjøringer fra fv. 44 kommer raskt inn på adkomstveien. Autovern blir nødvendig.</li> <li>3. Eksisterende voll mot fylkesveien var i sin tid bygget av Statens vegvesen. Denne har seget ned med rundt 1-1,5 meter. Det er ønske om at den tilbakeføres til opprinnelig høyde ved å fylle ny masse på toppen. Det er også ønske om å forlenges i begge regninger, dette vil hjelpe på støyforholdene. Vi er villig til å betale for denne veggen selv. Byggesøknad bør gjøres i prosjektet. Antar at frisikt er ivarettatt fra tidligere da Statens vegvesen bygget vollen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arbeid med grunnnerverv vil bli utført før byggestart.</li> <li>2. Den eksisterende fylkesveien er forholdsvis bred langs deres eiendom, og det er behov for kun en mindre utvidelse. Det er regulert inn areal til autovern i nordlige del, som skal ende inn i eksisterende voll.</li> <li>3. Støyskjerming er ikke en del av prosjektet. Se vår kommentar til merknad fra Statsforvalteren, punkt 7.</li> </ol> <p>Vi kjenner ikke til historien rundt oppføring av denne vollen, men forholder oss til regelverket i forhold til støy og trafiksikkerhet. Prosjektet utløser ikke krav til støytiltak her, og det er regulert inn rekkverk der dette er stilt krav om.</p>

	<p>4. Vollen er oss bekjent bygget av dårlig masse og det er ikke gjort skikkelig grunnarbeid. Det er mangelfull grøfting mot fylkesveien, noe som gjør at vollen siger fortere.</p> <p>5. Dersom anleggsvei nord for kanalen benyttes til midlertidig bygge- og anleggsområde over et lengre tidsrom, må det settes opp skjerming for støv og støy.</p> <p>6. Nedslagsfeltet som ledes ut i Grudebekken er stort. Det er de senere år gjort endringer i terrenget oppstrøms, som drenering, utretting av vassdrag og nydyrking. Vannet kommer nå fortere ned til området nord for vår eiendom. Grudebekken bør renses oftere og om mulig utvides noe.</p>	<p>4. Vi kjenner ikke til oppbyggingen av vollen. Etersom prosjektet ikke utløser krav til støyskjerming har vi ikke anledning til å gå videre med undersøkelser og vurderinger av vollen.</p> <p>Det blir etablert ny grøft langs vollen med drenering.</p> <p>5. Ridesti nord for kanal er lagt inn som anleggsområde. Dersom det blir aktuelt å benytte denne som anleggsvei, vil støv- og støykrav for anleggsarbeid være gjeldende. Det er ikke bestemt at den skal brukes til anleggsvei, men er lagt inn for å kunne sikre en regulert kobling mellom anleggs/riggområde og fylkesveien.</p> <p>6. Tas til orientering. Det må ses på kapasitet og eventuelt behov for forbedret avrenning i prosjekteringen. Dette vil ses opp mot avrenning fra fylkesveien og eventuelle tiltak for å løse dette, og ikke nødvendigvis løse øvrige utfordringer med avrenning.</p>
<p><b>Kverme gard v/Pauline Grødem, ved Brusand camping, mail sendt 27.10.2024</b></p>	<p>Idrettslaget har sluttet å bruke fotballbanen. Da bør det la seg gjøre å la hele inngrepet bli innenfor området hvor fotballbanen er, slik at dyrket mark ikke blir berørt.</p>	<p>Det er valgt å etablere forbikjøringslomme i krysset for få minimert arealinngrepet. Uavhengig av om det etableres forbikjøringslomme eller venstresvingefelt så kan ikke dette gjøres uten å berøre dyrket mark. Med mindre hele krysset og veilinjen flyttes. Å flytte veilinjen og krysset vil igjen bli veldig kostbart.</p>

<p><b>Line Mingar, Nordsjøvegen 2012, mail sendt 27.10.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det vil ikke være tilstrekkelig frisikt i sørlig retning fra utkjørselen. Dersom steingard, jordvoll og planter som gir støy- og vindskjerming til eiendommen må flyttes for å sikre frisikt, må dette bygges opp igjen for fylkeskommunens regning.</li> <li>2. En veiutvidelse vil kunne komme i konflikt med stoppekranen for vannet vårt, denne er ca. 40 cm utenfor steingarden.</li> <li>3. Vi ber om at utkjørselen ikke stenges i veiarbeidsperioden.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurderinger rundt erstatning tas i arbeidet med grunnervervsavtale.</li> <li>2. Tas til etterretning, og følges opp i prosjektering.</li> <li>3. Alle eiendommer vil bli sikret adkomst i anleggsperioden.</li> </ol>
<p><b>Maria og Richard Anda Rasmussen, Søylandsvegen 33 og 35, brev mottatt 23.10.2024</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veiutvidelsen vil skje mot vår tomt, og er bekymret for hvordan dette vil påvirke oss i anleggsfase og etter ferdig bygget prosjekt. Får vi beskjed om når arbeidet vil begynne? Må vårt gjerde flyttes, og hvilke midlertidige tiltak vil bli satt inn for å sikre tomten dersom det flyttes?</li> <li>2. Begge husene våre er utsatt for støy som overskrider miljødirektoratets anbefalte grense på 55 dB. Vi frykter at utvidelsen av veien, inkludert etablering av rumlefelt, vil øke støyen ytterligere. Ønsker at det vurderes støyskjerming eller andre støytiltak for våre boliger, ettersom vi allerede befinner oss i høye støysoner og at veiutvidelsen mest sannsynlig vil ha negativ innvirkning på støynivået.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dere vil bli kontaktet i god tid før anleggsområdene starter. Det skal utarbeides avtaler med alle grunneiere som blir direkte berørt, enten ved behov for å erverve/kjøre grunn eller midlertidig behov for å bruke privat areal (midlertidig anleggsområde). Dere blir kontakten i forbindelse med å få på plass en avtale, og dette skal være på plass før bygging kan starte.</li> <li>2. Det er ikke gitt midler til støyskjerming i prosjektet, og tiltaket utløser ikke krav om støytiltak som følge av økt støy. Rumlefeltene blir etablert kun lang sidene, og disse skal ikke kjøres på. Det kan skje i krappe svinger som ved rundkjøringer at disse kjøres mye og ofte på, men det skal ikke være et problem her.</li> </ol>

<p><b>Roy Søyland, Nordsjøvegen 1840, mail sendt 31.10.2024</b></p>	<p>Det vil nesten gjøre det umulig for oss å drive videre med en fylkesvei helt inntil bygget. Inngangspartiet peker ut mot veien. Dere bør se på andre alternativer. Foreslår rundkjøring i krysset som går mot Nærland og en ny avkjørsel til meg fra denne, parallelt med fv. 44. Veien er en trafikkert skolevei og det holdes høy fart. Er redd for at når den smale brua erstattes med en bredere bru, vil farten øke dersom det ikke gjøres fartsdempende tiltak. En rundkjøring vil senke farten for kjøretøy og gi en tryggere skolevei. Farten burde være 40-50 km/t og med et gangfelt fra butikken til andre siden. Butikken er i vekst og begynner å bli et reisemål. Det er faste kunder her fra Bergen og Oslo, og har også hatt et bussfirma fra Sverige her.</p>	<p>Eksisterende bru holder ikke dagens krav, ved utskiftning av brua må ny bru ha standard bredde. Fv. 44 er dessuten en viktig transportrute og skal være tilrettelagt for store kjøretøy, med bred nok bru til at store kjøretøy ikke er til hinder for motgående trafikk.</p> <p>Krysset du nevner ligger ikke inne som en del av prosjektet. En parallell vei langs fv. 44 ville lagt beslag på areal som i dag er dyrket mark, og anses som en stor negativ konsekvens. Dette er også grunnen til at planforslaget foreslår å beholde eksisterende avkjørsel, selv om den ikke har en ideell plassering.</p> <p>Inngrepet som prosjektet vil ha på tomten er nødvendig, og hvordan dette gjøres opp må tas som en del av grunneieravtalen. Butikken må planlegge driften ut fra tilgjengelig areal, det er begrenset areal til parkering og snuareal her i dag.</p>
---	---	--

### 3.3 Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn

#### Bestemmelser

Bestemmelse for #7: Mellomlagring av masser tillates ikke nær Håelva. Med dette menes ikke nærmere elvekant enn 20 meter.

De berørte kulturminnene markert som bestemmelsesområde #12 i plankartet, er ferdig undersøkt og kan fjernes uten ytterligere arkeologisk gransking.

Jærveien 21 inkluderes i bestemmelse sammen med Jærvegen 41. Konkret løsning på tiltak forbi disse to byggene på eiendommen gnr/bnr 5/14 skal utarbeides i samråd med gjeldende kulturvernmyndighet.

Sør for Øksnavad, område #2: Området skal undersøkes for rødlistearter før det kan benyttes.

Fornminneregistrering ID305677 er ferdig undersøkt, og kravet til ytterligere undersøkelser av registreringen er tatt ut av bestemmelsene.

#### Plankart

Plankart Time kommune: Stengesymbol ved avkjørsel 32810 til gnr. 5 bnr. 2 er fjernes, og erstattet med avkjørsels-pil.

Sjekket at alle avkjørsler har sikktrekant ut mot gs-veg, og satt på de som manglet.

#### Planbeskrivelse

Avsnitt 5.5.7 Avkjørsler: Revidert tabell for plan 2, 3 og 4. Avkjørsel 32810 skal ikke stenges.

Punkt 6.6.1 er oppdatert med at det også er gitt dispensasjon for den 4. lokaliteten, ID305677.

Punkt 6.6.2 er oppdatert med at steingjerdet ved Kristinahuset skal tas hensyn til i anleggsarbeidet.

#### Tegningshefte

TC110 C-tegning Time kommune: Avkjørsel 32810 beholdes.

## Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum

4001 Stavanger

### Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1

4010 Stavanger

### Telefon

51 51 66 00

### E-post

[firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)



Rogaland  
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.  
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.