

Planbeskrivelse - Fv. 44 Skjævelandsbrua - Brusand Camping for reguleringsplanene:



- Plan 2021001 fv. 44 - strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen. Klepp kommune.
- Plan 0542.00 fv. 44 - sør for fv. 4444. Time kommune.
- Plan 2021002 fv. 44 - strekning Time grense til Hå grense. Klepp kommune.
- Plan 2021007 fv. 44- strekning Klepp grense til Vigre. Hå kommune.
- Plan 2021010 fv. 44- strekning kryss Brusand Camping. Hå kommune.

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Rogaland Fylkeskommune
 Tittel på rapport: Planbeskrivelse - Fv. 44 Skjævelandsbrua - Brusand Camping
 Oppdragsnavn: Reguleringsplan Fv 44. Skjævelandsbrua til Brusand
 Oppdragsnummer: 623224-23
 Utarbeidet av: Anne Sæther Lislevand, Christian Meyer
 Oppdragsleder: Anne Sæther Lislevand
 Tilgjengelighet: Åpen

01	5. sep. 2024	Fv. 44 - Planbeskrivelse	CM/ASL	BA/CM
02	3. april 2025	Revidert etter høringsinnspill	RHL	
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Asplan Viak har på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune utarbeidet reguleringsplaner for en strekning av fv. 44 over 3 kommuner, fra Skjævelandsbrua til Brusand. Det er utarbeidet fem plankart med tilhørende bestemmelser, samt en samlet planbeskrivelse for alle fem planene.

Hovedformålet med prosjektet er å legge til rette for trafikksikkerhetstiltak langs to strekninger på fv. 44, samt ny bro over Håelva og utbedring av 5 kryss og busslommer.

Planarbeidet er ledet av Rogaland fylkeskommune ved prosjektleder Randi Helen Ladsten.

Anne Sæther Lislevand har vært oppdragsleder og disiplinleder plan. Kristoffer Dørheim har vært disiplinleder for tekniske fag.

Planarbeidet har pågått siden høsten 2020.

Stavanger/Kristiansand, 05.09.2024

Anne Sæther Lislevand

Oppdragsleder

Bergljot Anda

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	6
	1.1. Mål/Hensikt med planen	6
	1.2. Miljømål	7
	1.3. utfordringer	7
	1.4. Forslagstiller	8
	1.5. Tidligere vedtak i saken	8
	1.6. Krav om konsekvensutredning	8
2.	Planprosessen	10
	2.1. Medvirkningsprosess og varsel om oppstart	10
3.	Planstatus og rammebetingelser	11
	3.1. Overordnede rammer og føringer	11
	3.2. Fylkeskommunale planer	11
	3.3. Kommuneplanens arealdel	11
	3.4. Reguleringsplaner	12
4.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	13
	4.1. Beliggenhet og avgrensning	13
	4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	14
	4.3. Barn og unges interesser	14
	4.4. Nærmiljø og friluftsliv	16
	4.5. Universell utforming	17
	4.6. Trafikkforhold	17
	4.7. Teknisk infrastruktur	18
	4.8. Kulturminner	18
	4.9. Natur- og vannmiljø	25
	4.10. Landskap	34
	4.11. Landbruk	39
	4.12. Mineralressurser	39
	4.13. Grunnforhold	40

4.14. Forurenset grunn	40
4.15. Flomfare	42
4.16. Støyforhold	42
4.17. Luftforurensning	42
4.18. Risiko- og sårbarhet	42
5. Beskrivelse av planforslaget	44
5.1. Analyser/utredninger	44
5.2. Om planforslaget	44
5.3. Arealregnskap	50
5.4. Byggeformål	51
5.5. Samferdsel/trafikk løsninger	53
5.6. Teknisk infrastruktur/OVA og flom	65
5.7. Landbruks-, natur- og friluftsområder	67
5.8. Landbruksfaglige vurderinger	68
5.9. Hensynssoner	69
5.10. Midlertidig bygge- og anleggsområde	69
5.11. Rekkefølgebestemmelser	69
6. Konsekvenser av planforslaget	71
6.1. Barn og unges interesser	71
6.2. Nærmiljø og friluftsliv	73
6.3. Universell utforming	73
6.4. Trafikkforhold	73
6.5. Teknisk infrastruktur	74
6.6. Kulturminner og kulturmiljø	74
6.7. Natur- og vannmiljø	77
6.8. Landskap	78
6.9. Landbruk-, jord- og mineralressurser	80
6.10. Grunnforhold	80
6.11. Flomfare	81
6.12. Støyforhold	82
6.13. ROS	84
6.14. Interessesmotsetninger og avveining av virkninger	85
7. Måloppnåelse	87

8.	Innkomne merknader	89
	8.1. Merknadsbehandling	89
9.	Vedlegg	94

1. Bakgrunn

1.1. Mål/Hensikt med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for en oppgradering av fv. 44 med tanke på forbedret trafiksikkerhet. Det er spesielt fokus på å redusere antall politirapporterte trafikkulykker med hardt skadde og drepte, samt å øke attraktiviteten og trafiksikkerheten for brukerne av holdeplassene langs strekningen. Videre er det et mål å øke framkommeligheten ved brua over Håelva på Njærheim.

Planens hovedmål er derfor:

1. Redusere antall hardt skadde og drepte.
2. Øke aktiviteten og trafiksikkerheten for brukerne av holdeplasser langs strekningen.
3. Bedre framkommeligheten ifm. kryssing av Håelva.

For å oppnå hovedmålet legger planforslaget opp til fire hovedtiltak:

- Øke vegbredden på strekningen med den hensikt å legge til rette for profilert og forsterket midtoppmerking.
- Utbedre 5 kryss med venstresvingefelt eller passeringslomme på strekningen mellom Bryne og Brusand.
- Ny kjørebri over Håelva.
- Utbedre eksisterende bussholdeplasser der det er behov.

Planarbeidet er dermed et trafiksikkerhetsprosjekt som omfatter tre delstrekninger langs fv. 44 mellom Skjæveland bru og Brusand. Framtidig resultat skal tilpasses eksisterende situasjon og tilby smarte, byggbare og kostnadseffektive løsninger. I noen tilfeller er det ikke mulig å løse alle utfordringer, men eventuelle kompromisser skal ivareta trafiksikre løsninger. Det er behov for søknader om fravik fra krav i vegnormalene.

1.2. Miljømål

Rogaland fylkeskommune har en samferdselsstrategi med flere mål, blant annet å ivareta naturmiljø og naturmangfold.

- *Iht. vannforskriften skal ikke samferdselsprosjekt begrense muligheten for at vannforekomster kan oppnå kravet om å ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand.*
- *Alle samferdselsprosjektene skal ha en ytmiljø-plan (YM-plan). YM-planen skal sikre at fylkeskommunen ivaretar lovkrav og nasjonale mål i utbygging og drift- og vedlikehold av samferdselsprosjekter.*

(Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 - 2023)

På bakgrunn av denne føringen er det satt følgende miljømål for prosjektet:

- Begrense inngrep i, og konsekvenser for naturverdier.
- Ikke hindre oppnåelse av miljømål for berørte vannforekomster.
 - Om tiltak berører vannforekomster, skal det føre til positiv påvirkning.
 - Bevare og reetablere kantvegetasjon langs elver og bekker som skaper grønne korridorer i jordbrukslandskapet.
- Bidra til å redusere eller fjerne prioriterte helse- og miljøfarlige stoffer fra kretsløpet.
- Energiforbruk og klimagassutslipp skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp. Klimagassberegning skal utføres ved gjennomføring.
- Gjennomføre tiltaket med minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel (masser og materialer).

YM-plan skal benyttes som et aktivt styringsverktøy for å sikre at prosjektet følger opp miljømål. Byggherrens prosjektleder i videre faser skal sikre miljøstyring i prosjektet. Det vil si at prosjektets miljøpåvirkning vurderes, regelverk etterleves, miljømål og -tiltak ivaretas og måloppnåelse vurderes jevnlig.

1.3. utfordringer

Det er gjennom planarbeidet identifisert følgende utfordringer for å oppnå målene på vegstrekningen:

- Enkelte steder kan det være smale tverrsnitt og begrenset med tilgjengelig areal for utvidelse.

- På enkelte strekninger er det høydeforskjeller mellom veg og sideterreng.
- På deler av strekningen ligger bebyggelse tett på traséen.
- Eksisterende konstruksjoner og infrastruktur under bakken må ivaretas, ev. utbedres.
- Berørte kulturminner må ivaretas.
- Strekningen ligger tett på områder, f.eks. naturreservat og elvestrekninger, med svært høye naturverdier som ikke skal påvirkes negativt.
- Dagens utforming av holdeplasser tilfredsstillende ikke gjeldende normaler.
- Siktforhold i kurver, høybrekk og lavbrekk tilfredsstillende ikke dagens krav.
- Strekningen krysser over Håelva der det skal bygges ny bru. Her er det utfordringer når det gjelder grunnforhold, ivaretagelse av naturmangfoldet og trafikkavvikling i anleggsperioden.

1.4. Forslagstiller

Rogaland fylkeskommune er ansvarlig for planen. Plankonsulent er Asplan Viak AS.

Fylkeskommunen eier fylkesvegen med tilgrensende sideareal. Privat grunn berøres enkelte steder langs strekningen.

1.5. Tidligere vedtak i saken

Prosjektet var finansiert gjennom Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018 – 2021 (2023), vedtatt i Fylkestinget 23.10.2018. I forslag til nytt handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023-2030 ligger prosjektet ikke inne med midler eller prioritet.

1.6. Krav om konsekvensutredning

I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble det vurdert hvorvidt det var behov for planprogram, og eventuelt konsekvensutredning (KU). Plan- og bygningsloven § 4-1 stiller krav om planprogram for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Hva som er «vesentlige virkninger» er et vurderingsspørsmål som skal fastsettes tidlig i planprosessen. Et notat der dette er grundig drøftet lå ved oppstartsvarselet. Planen er vurdert opp mot §§ 6, 8 og 10 i Forskrift om konsekvensutredning.

Tiltaket innebærer en utvidelse av allerede eksisterende fylkesveg der plangrense er satt med tanke på å unngå områder med store verdier, og dermed begrense negative konsekvenser. Planlagte tiltak er av relativt begrenset omfang, nærområdet er allerede

berørt av eksisterende veganlegg og det skal i planarbeidet legges vekt på å begrense negative konsekvenser for kjente verdier i området.

Virknings av tiltakene og avbøtende og konsekvensreducerende tiltak er vurdert i planprosessen. Det er ikke regulert løsninger som vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og konklusjonen er at planforslaget ikke utløser krav om KU etter forskriften.

2. Planprosessen

2.1. Medvirkningsprosess og varsel om oppstart

Planen berører tre kommuner, Klepp, Time og Hå, og det ble avholdt felles oppstartsmøte med alle tre kommunene 18.02.2021. Det ble meldt oppstart av planprosessen 11.04.2021. Det kom inn 15 merknader til oppstartsvarselet. Disse er referert og kommentert i kapittel 7. Innspillene er tatt med og vurdert i planarbeidet.

Statsforvalteren og NVE er begge opptatt av at planarbeidet berører verna vassdrag, og at konsekvensene for disse må avklares. Flomfaren er også et viktig tema. Fylkeskommunen beskriver nyere tid kulturminner som berøres av planen. IVAR ber om at deres ledning ved Øksnevad videregående skole ivaretas med hensynssone. Direktoratet for mineralforvaltning henviser til at planen berører en sandressurs av lite betydning, men at den må omtales i planen. Lyse Elnett viser til sine anlegg i området som må ivaretas. Innspill fra privatpersoner omhandler i hovedsak ønske om støyskjerming.

Det legges opp til dialog med berørte grunneiere underveis i høringsperioden.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1. Overordnede rammer og føringer

De viktigste overordnede føringer og planer er:

- Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029.
- Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke.
- Utviklingsplan for Rogaland 2021-2024
- Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040
- Jordvernstrategien for matfylket Rogaland
- Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022 - 2032

3.2. Fylkeskommunale planer

Prosjektet var finansiert gjennom Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018 - 2021 (2023), vedtatt i Fylkestinget 23.10.2018. I forslag til nytt handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023-2030 ligger prosjektet ikke inne med midler eller prioritet.

3.3. Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Klepp kommune ble vedtatt i 2023. Det pågår en prosess med kommuneplanens arealdel i Hå kommune, den gjeldende er fra 2014. I Time kommune er gjeldende arealdel fra 2021. Størstedelen av planområdet ligger innenfor arealer vist som samferdsel eller LNFR i kommunenes kommuneplaner. Planen gjelder en oppgradering av eksisterende fylkesveg og er dermed ikke i strid med kommuneplanene i de tre kommunene.

Planområdet berører flere hensynssoner i gjeldende kommuneplaner. Ved Øksnavarden grenser naturvernområdet Øksnavadtjønn til fylkesvegen, men plangrensen er trukket unna selve naturvernområdet. Ved Hauglandsvegen/Linekrossen i Time er det i kommuneplanen vist en større hensynssone rundt kulturminnet Linekrossen. Deler av hensynssonen, ikke selve kulturminnet, ligger innenfor planområdet.

Ved Håelva ligger planområdet innenfor sikringssone verna vassdrag (H190) for det verna Håelv-vassdraget.

3.4. Reguleringsplaner

Store deler av fv. 44 innenfor planområdet er uregulert. På strekningen nord for Kleppe er de to større kryssområdene detaljregulert fra før, og endres ikke i denne planen. På strekningen sør for Bryne skal fem kryss utbedres, inkludert det ved Brusand camping. Krysset ved fv. 4370 Vigre i Hå kommune er delvis regulert i Reguleringsplan for kryss rv. 44 Vigre, planID 1084A, vedtatt 07.09.2006. Krysset ved Brusand camping er regulert fra før i reguleringsplan Kvalbein, planID 963C, vedtatt 26.11.1998.

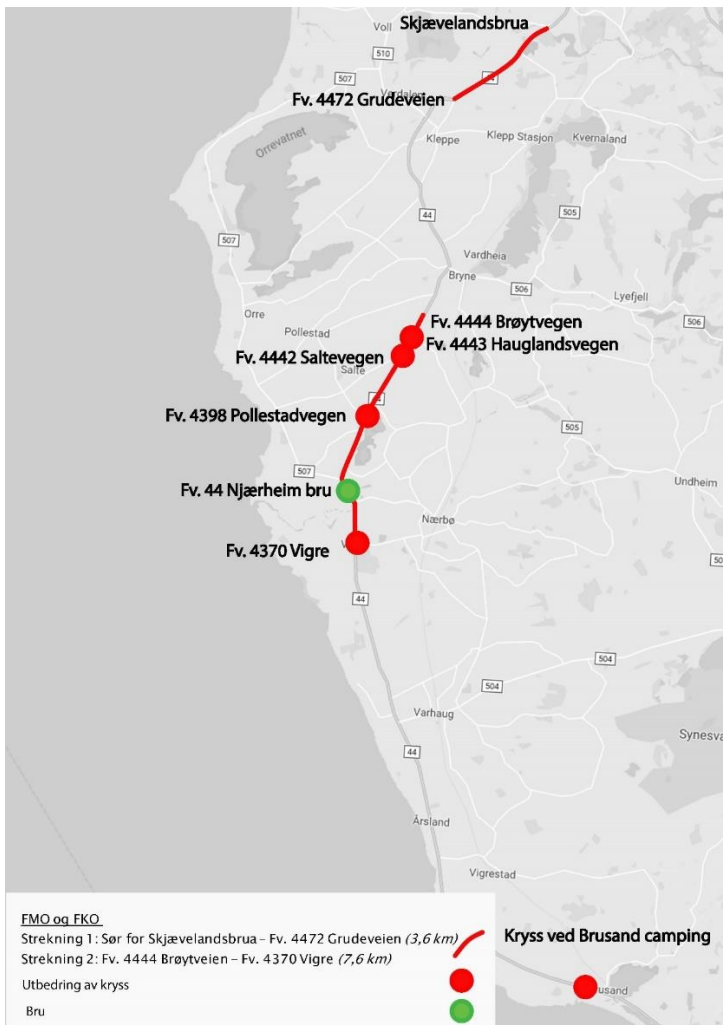
Kryssene fv. 4443 Hauglandsvegen i Time kommune, fv. 443 Saltevegen i Klepp kommune og fv. 4398 Pollestadvegen i Hå kommune er alle uregulert.

Det er ikke kjent at planområdene berører pågående reguleringsplanarbeider.

4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1. Beliggenhet og avgrensning

Planområdet omfatter F.v 44 bestående av to delstrekninger. Én av delstrekningene krysser kommunegrensene mellom Time, Klepp og Hå, og planarbeidet omfatter derfor fem planområder i de tre kommunene.



Figur 1. Oversiktskart. Strekningene som reguleres er markert med rødt. Kryss der det planlegges utbedring er markert med rødt punkt, og der planen krysser Håelva er markert med grønt punkt.

Planene regulerer en samlet strekning på 11,2 km. Det er fem kryssområder som er regulert og brua over Håelva skal erstattes med ei ny bru. De fem kryssområdene er som følger:

1. Fv. 4443 Hauglandsvegen, Time kommune
2. Fv. 4442 Saltevegen, Klepp kommune
3. Fv. 4398 Pollestadvegen, Hå kommune
4. Fv. 4370 Vigre, Hå kommune
5. Kv. 8200 til Brusand camping, Hå kommune

4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk er i all hovedsak vegformål og tilstøtende annen veggrunn, i tillegg til noe privat grunn. Delstrekningene går for det meste gjennom områder avsatt til landbruk-, natur- og friluftsmål med reindrift (LNFR) med spredt bebyggelse. Enkelte steder er det noe tettere bebyggelse og aktivitet langs veien, dette gjelder spesielt ved Øksnevad skole, Storhaugkrossen og på Høyland. Det er etablert ensidig parallell gang- og sykkelveg langs alle delstrekningene.

4.3. Barn og unges interesser

Det er ingen tilrettelagte steder for lek innenfor planområdet. Barn og unges interesser i området er i første rekke knyttet til skoleveg og tilgang til friluftsområdene. Store deler av strekningen er i bruk som skoleveg, og Øksnevad skole og Øksnevad videregående skole ligger tett på fylkesvegen i den nordlige delstrekningen. Høyland skule ligger også tett på strekningen sør for Bryne. Det er gang- og sykkelveg langs hele strekningen, og kryssing av fylkesvegen i kulverter.

Ved Øksnevad er det undergang for gående og syklende, og buss-stopp tett på skolen i begge retninger. Ved Høyland skule er det avkjørsel inn til skolen på vestsida av fylkesvegen. Langsgående gang- og sykkelvei krysser avkjørselen i plan. Nærmeste planfrie kryssing av fylkesvegen for gående og syklende ligger i overkant av 400 m sør for avkjørselen.



Figur 2. Utklipp fra Google Maps som viser undergang for gående og syklende ved Øksenevad videregående skole. (Kilde: Google Maps).



Figur 3. Utklipp fra Google Maps som viser avkjørsel til Høyland skule, på vestsiden av fylkesvegen. Langsgående gang- og sykkelvei krysser avkjørselen i plan. (Kilde: Google Maps).

4.4. Nærmiljø og friluftsliv

Planområdet grenser til flere skogsområder i nord, samt til friluftsområdet ved Søylandsvatnet. Ved Brusand ligger friluftsområdet Vaulen som er svært viktig.



Figur 4 Utsnitt fra Naturbase (planområdet - blå markering) som viser kartlagte friluftsområder langs med Fv. 44 fra Skjævelandsbrua til Vigre. Mørk rød farge er svært viktige friluftsområder. Lyserøde er viktige friluftsområder.



Figur 5 Utsnitt fra Naturbase (planområdet - blå markering) som viser kartlagte friluftsområder rundt Brusand. Mørk rød farge er svært viktige friluftsområder. Lyserøde er viktige friluftsområder.

4.5. Universell utforming

Dagens bussholdeplasser er ikke universelt utformet etter gjeldende reglement. Noen av undergangene, med tilhørende ramper, kan også avvike fra det som er gjeldende regler for universell utforming i dag.

4.6. Trafikkforhold

Vedlagte notat med vegtekniske vurderinger beskriver situasjonen når det gjelder ulykker på strekningen (Vedlegg 2). Det er gjort en gjennomgang av ulykkesstatistikk for en 10-årsperiode. Hovedmengden av ulykker er påkjøring bakfra og møte- og kryssulykker. Viktige faktorer for disse ulykkene kan være høy trafikkmengde på en veg med mange kryss, og avkjørsler til boliger, gårdsbruk og landbruksområder. Bebyggelse er stedvis tett inntil vegen og eksisterende veglinje er gammel der ikke alle dagens geometriske krav er fullt ut oppfylt. Generelt er det estimert en ÅDT for veg og kryss i prosjektet der strekning i nord ligger på 17 000-19 000 kjøretøy/døgn, mens strekningen fra Brøytvegen til Vigre er på 10 000 kjøretøy/døgn.

Det er relativt få ulykker der gående og syklister er involvert. Det er etablert sammenhengende gang- og sykkelveg med kryssing under vegen i kulvert langs hele strekningen. Dette, sammen med relativt lite gang- og sykkeltrafikk, kan forklare den lave andelen ulykker.

4.7. Teknisk infrastruktur

Eksisterende VA -anlegg innenfor planområdet er eid av kommuner og IVAR IKS (interkommunalt selskap med ansvar for vann, avløp og renovasjon). IVAR sin hovedvannledning ligger nær inntil fv. 44 ved krysset Hattelandsvegen/Storhaug barnehage i Klepp kommune. Ved krysset ligger også en trykkøkningsstasjon for denne ledningen.

Overvannsanlegg tilhørende vegen er kartlagt på et overordna nivå ved bruk av vegkart fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Vegkartet inneholder informasjon om dimensjoner, type og materiale, men ikke nøyaktig plassering og høyder. Vegvannet håndteres i dag i stor grad med åpne grøfter.

Eksisterende vann og avløp tilhørende jordbruk er i denne fasen ikke kartlagt. Dette kan for eksempel være jordbruksdrens, private overvannledninger og vanningsanlegg. Kulturminner og kulturmiljø

4.8. Kulturminner

4.8.1. Fornminner

Det er kartlagt automatisk freda kulturminner som ligger i eller nærme planområdet. I forbindelse med planprosessen er funnet tre lokaliteter i traseen; en lokalitet med kokegrop fra før-reformatorisk tid på gnr. 5 bnr. 51 (ID305680) i Hå kommune, en lokalitet med kokegrop fra før-reformatorisk tid på gnr. 3 bnr. 5 (ID305678) i Hå kommune, en lokalitet med kokegrop og dyrkingslag fra før-reformatorisk tid på gnr. 16 bnr. 1 (ID305677) i Hå kommune.

I Tabell 1 er kjente kulturminner som ligger i, eller nærme planområdet listet opp. I tillegg til kulturminnene listet i tabell 1, er det steingjerder langs strekningen som ligger tett til planområdet.

Tabell 1 Oversikt over berørte fornminner langs strekningen. Kartutsnitt er hentet fra kulturminnesok.no.

Beskrivelse	Kartutsnitt
<p>Like vest for fv. 44, ved Saltevegen, ligger et gravfelt med to gravhauger (ID65575).</p>	
<p>Ved brua over Håelva på Njærheim er det registrert en steinalderboplass (ID 24256). Sikringssonen til denne strekker seg innunder GS-vegen og litt inn i vegens sidearealer.</p>	

Beskrivelse	Kartutsnitt
<p>Det er funnet en lokalitet med kokegrop fra før-reformatorisk tid på gnr. 5 bnr. 51 (ID305680) i Hå kommune.</p>	
<p>En lokalitet med kokegrop og dyrkingslag fra før-reformatorisk tid er registrert i traseen på gnr. 16 bnr. 1 (ID305677) i Hå kommune.</p>	

Beskrivelse	Kartutsnitt
<p>Det er funnet en lokalitet med kokegrop fra før-reformatorisk tid i traseen på gnr. 3 bnr 5 (ID305678) i Hå kommune. På denne eiendommen ligger det også en større gravhaug (ID61060)</p>	<p>Utsnitt av ID305678.</p> <p>Utsnitt av ID610160</p>

4.8.2. Nyere tids kulturminner

Det er kjente nyere tids kulturminner i alle tre kommuner som planen berører eller grenser inn til.

Klepp kommune

«Kristinahuset», gnr/bnr. 2/25, Grudevegen 1 - vernet jærhus (fra 1880-årene) som ligger tett på vegen.



Figur 6. Kristinahuset i Klepp kommune (Kilde: VisitNorway)



Figur 7. Kristinahuset ligger regulert til offentlig formål med hensynssone H570 - bevaring kulturmiljø

Time kommune

Husmannsplassen Træet, gnr/bnr. 5/24 på Line. Det eldste av ni jærhus i kommunen. Huset fungerer som museum, og er offentlig tilgjengelig. Det er avsatt i kommunens kulturminneplan med hensynssone rundt.



Figur 8. Træet med omkringliggende kulturbeite er omfattet av hensynssone H570 i gjeldende kommuneplan.

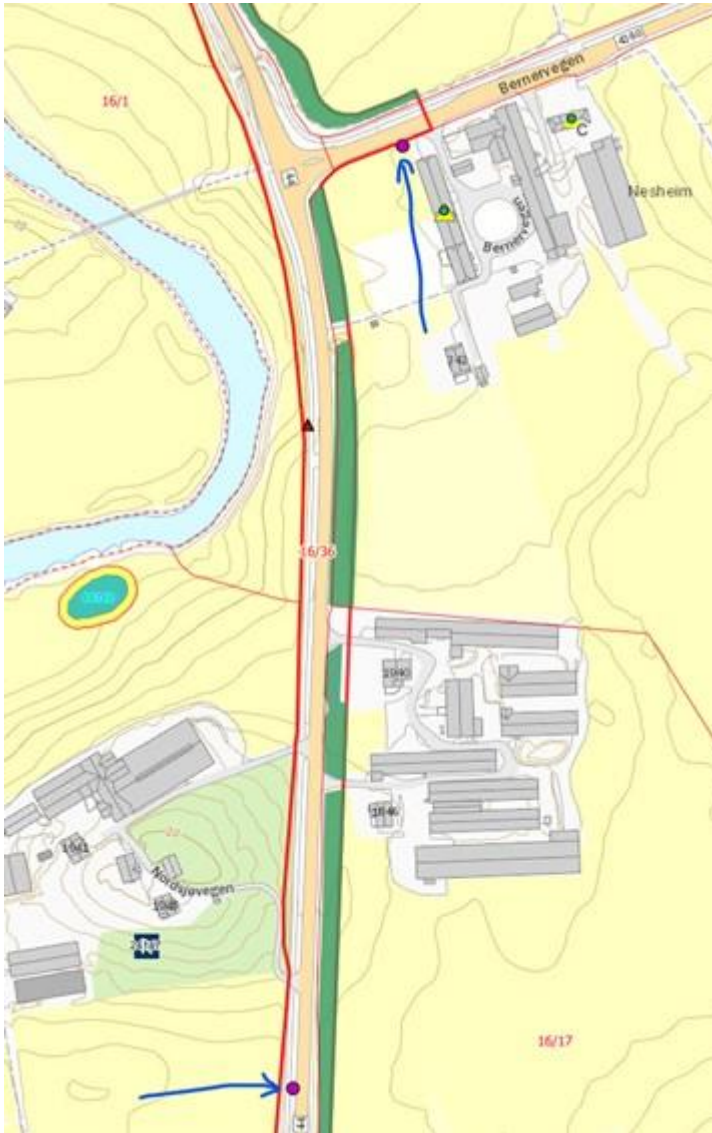
Hå kommune

Jærvegen 41, gnr/bnr. 5/14 - jærhus. Huset ligger like nord for Høyland skule, på østsida og svært tett på veggen.



Figur 9. Kartutsnitt som viser lokalisering av Jærvegen 41 i Hå kommune.

Litt sør for Njærheim bru er det to vegminner som står nært inntil planområdet (Bernervegen) og innenfor planområdet.



Figur 10. Kartutsnitt fra kulturminnesok.no som viser lokaliseringen av vegminner i nærheten av Njærheim bru

Vannforekomst, navn	ID navn/ beskrivelse	Kart/tilstand
Salteåna	028-155-R	
<p>Elv; middels, moderat kalkrik, klar Økologisk tilstand moderat, med høy presisjon.</p>		
Elv fra Søylandsvatna	028-152-R	
<p>Elv; middels, moderat kalkrik, klar Økologisk tilstand dårlig, med høy presisjon.</p>		

Vannforekomst, navn	ID navn/ beskrivelse	Kart/tilstand
Håana, nedre del	028-10-R	
		Elv; middels til stor, moderat kalkrik, klar Økologisk tilstand dårlig, med høy presisjon.

4.9.2. Naturmangfold

Plangrensen er i størst mulig grad lagt utenfor registrerte natur- eller landskapsverdier. Ved Øksnavarden grenser naturvernområdet Øksnavadtjønn til fylkesvegen, men planområdet er trukket så langt unna som mulig. Lonavatnet naturreservat ligger også i nærheten av tiltaket, men er ikke innenfor planområdet. I den sørlige delen ligger Søylandsvatnet naturreservat tett på fylkesvegen. Også her er planområdet trukket så langt unna som mulig. Det er registrert flere viltområder i nærheten av fv. 44. I verneområdene (naturreservat) og viltområdene er det registrert flere truede fuglearter, og områdene er viktige hekkeplasser for flere typer fugl. Tiltaket vil ikke berøre verneområdene direkte. I krysset ved Brusand camping er det ikke registrert naturverdier. Tabell 3 gir en kort oppsummering av naturverdiene som er identifisert.

Tabell 3 Liste over viktige naturverdier med kartutsnitt. .

Strekning	Kart
<p>Skjævelandsbrua - Klepp (Grudeveien)</p> <p>Den nordligste delen er det området som har mest og størst naturverdier. Her ligger Figgjovassdrgæe med laks og elvemusling (skravert område nord for planområdet), viltområder (brun vannrett skravur) og to naturreservat (rød skravur, dekket av lilla flate)</p>	
<p>Det ligger et viktig viltområde for riksefugl (brun skravur) både sør og nord for fv. 44. Det renner en bekk (svart strek) under fv. 44 og videre ned til Grude naturreservat. Bore - Orstad grunnvannsforkomst ligger over deler av området (ovenfor svart rett strek)</p>	

Strekning	Kart
<p>Ree- Nærbø</p> <p><u>Ree - Nærbø første del av strekning:</u> Mellom kryss 1 (Fv44/Hauglandsvegen - rød figur) og 2 (Fv44/Saltevegen - rød figur) ligger det låglandsmyr (brunt felt i sør), et viktig viltområde (skravert felt i sør, som delvis sammenfaller med myrområdet) og et viktig bekke­drag (grågrønn tykk strek sør for FV44). Nordvest for kryss 1 ligger en rik kulturlandskapssjø (brunt felt i nord) og et svært viktig område for vannrikse mm (skravert felt i nord som delvis overlapper med innsjøen).</p>	<p>+ N6512586, Ø303809 www.temakart-rogaland.no Bakgrunnsdata fra Kartverket</p>

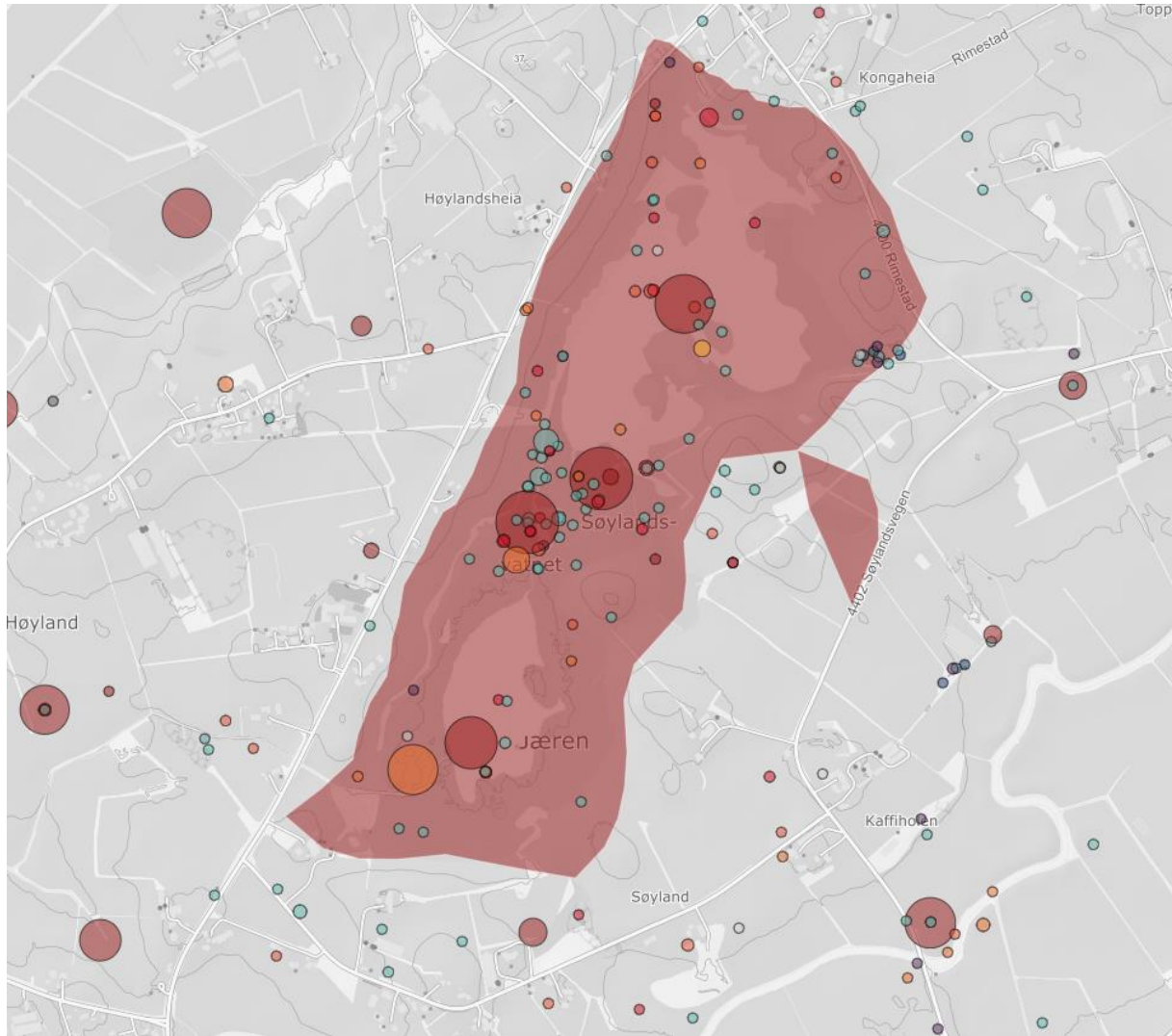
Strekning	Kart
<p><u>Ree - Nærbø strekning nord for Håelva bru:</u></p> <p>Det ligger to viktige viltområder (skraverte felt), ett verneområde (lilla felt) og en viktig rik kulturlandskapssjø (grønt felt nord for Søylandsvatna) ved fv. 44. Fv. 44 krysser elv fra Søylandsvatna (svart linje i sør). Saltvika grunnvannsforekomst (svart linje) ligger nordvest for fv. 44. Kryss 3 (Fv44/Pollestadvegen) er markert med rød figur.</p>	

Strekning	Kart
<p><u>Ree - Nærbø strekning sør for Håelva bru:</u> Langs Håelva ligger det et viktig viltområde for fugl (skravert felt som følger elveløpet). Det er også registrert naturtype «store gamle trær» (smalt grønt område øst for fv. 44), og en rik kulturlandskapssjø (stort grønt område) som delvis overlapper med et viktig viltområde for skjeand, sothøne og sivhøne.</p>	<p>04307501 Ny bru - Håana</p> <p>N6509287, Ø30</p> <p>Håelva</p> <p>44 Nærbøvegen</p> <p>Njærheimvegen</p> <p>Alvaneset</p> <p>Nesheim</p> <p>N6507852, Ø302093</p> <p>www.temakart-rogaland.no Bakgrunnsdata fra Kartverket</p>

Strekning	Kart
<p><u>Ree - Nærbø strekning sør for Håelva bru:</u> På østsiden ligger en viktig naturbeitemark (mørkebrunt felt) og et viltområde, Vigreskogen. På vestsiden ligger Vigre naturreservat og Vigremyra viltområde (figur med flere farger). Kryss 4 er markert med rødt felt (Fv44/Vigre)</p>	<p>The map displays a geographical area with various land use designations. A central blue line represents the Håelva river. To the west of the river, there are several colored polygons representing different nature reserves and hunting areas: a large red polygon labeled '04307501 Kryss 4', a purple polygon, a green polygon, and a yellow-hatched polygon. To the east of the river, there is a dark brown polygon representing a hunting area. The map also shows roads, buildings, and a large area with vertical hatching labeled 'Rogaland Radio'. A yellow star symbol is located near the bottom left of the map. The map includes a scale bar and a north arrow in the top right corner. The text 'www.temakart-rogaland.no' and 'Bakgrunnsdata fra Kartverket' is visible at the bottom of the map area.</p>

4.9.3. Rødlistede arter

Det er ifølge artsdatabasen registrert rødlistede arter, både fugler og planter, i nærheten av planområdet langs hele strekningen. Det er ikke gjort en detaljert kartlegging på dette stadiet, da denne vil ha begrenset gyldighet over tid. Eksempler på kritisk eller sterkt truede arter som finnes langs veistrekningen som planområdet omfatter er Vipe, Myrhaug og Skjeggmeis.



Figur 11. Utsnitt av artsdatabanken som viser registrerte arter i området ved Søylandsvannene. Mørkerøde sirkler viser arter som er kritisk truet, røde er arter som er sterkt truet, oransje sirkler er arter som er nær truet og de grønne sirklene er livskraftige arter. Den store røde figuren er Søylandsvatnet naturreservat.

For trekke ved Storhaugkrossen/Kristinahuset, hvor de fleste av trærne er rødlistede saksetrær, er det gjort en vurdering av tilstanden på trærne. Flere trær er i så dårlig tilstand at vern ikke er hensiktsmessig.



Figur 12. Trerekka ved Storhaugkrossen/Kristinahuset er i dårlig stand, og flere trær er allerede felt eller har synlig dårlig trehelse.

4.9.4. Fremmede arter

Det er gjort funn av fremmede arter langs hele strekningen. Det er blant annet registrert fremmede arter som Bulkmisspel, Kjempebjørnekjeks, Krypfredløs, Mellomvallurt, Kjempepringfrø og Klasespirea. Det er også registrert potetcystenematode (PCN - potetål) på flere eiendommer langs strekningen. Håndtering av masser som har påvist PCN må behandles i tråd med gjeldende lokale tiltak og pålegg gitt av Mattilsynet. Utsiktet spredning av enkelte arter PCN kan gi store økonomiske konsekvenser for berørte matprodusenter, blant annet ved inntil 40 års produksjonskarantene for potetbønder.

4.10. Landskap

Tiltaket, med de tre delstrekningene, er lokalisert i landskapsregionen Jæren og Lista, underregion låglandet, jf. Nibios inndeling i Landskapsregioner. I Temakart Rogaland er denne underregionen beskrevet som det kystnære innlandsslettelandskapet under skoggrensen, med tett bebyggelse og jordbruksdominans (Kilde: Temakart Rogaland).

Vegstrekningen ligger i et veldig åpent landskap, som varierer noe mellom et svakt bølgende og flatt terreng. Det er lave terrengkonturer generelt, og terrenget flater ut i den sørlige delen av tiltaksområdet. Dagens veg glir naturlig inn i omgivelsene med få tydelige inngrep i form av fyllinger og skjæringer.

Det tradisjonelle kulturlandskapet og det aktive landbruket setter et sterkt preg på landskapet. Langsgående marker er en blanding av dyrket mark med gress og noe korn, samt enkelte steinete beitemarker. Det er lite utmark og naturmark utenom noe våtmark knyttet til Figgjoelva i nord og Søylandsvatnet nord for Nærbø. Håelva, eller Hååna, har en smal vegetasjonssone langs elvekanten og ellers er markene dyrket tett inntil det meanderende elveløpet.

Omgivelsene deles opp av klynger og rekker av trær, og det er flere områder med skogsbeplantning dominert av barplanter og sitkagran. Trær og skog ligger i all hovedsak med noe avstand til vegen. Helt i nord går traséen gjennom Øksnevadskogen, ellers er det enkelte langsgående trekker og vegetasjonssoner. Generelt preges den nordlige delstrekningen av mer vegetasjon enn lenger sør.

Tiltaksområdet har lite bebyggelse tett inn på traséen. Det er noen husklynger, gårdsbebyggelse og næringsområder langs vegen, ellers ligger tiltaket et godt stykke fra tettstedene. Det er derfor den spredte bebyggelsen som setter sitt preg på omgivelsene sett fra fylkesvegen.

Regionens morenejord preger omgivelsene gjennom lange strekninger med gamle steingarder bygget opp av den lokale morenesteinen.

Det er ikke langsgående støyskjerming langs vegen, og den vidstrakte utsikten ved ferdsel langs vegen er en viktig kvalitet.

Det er registrerte landskapsverdier knyttet til Håelva og Figgjoelva - Øksnevad. Området Figgjoelva - Øksnevad ligger i ytterkanten av en sammenhengende registrering som strekker seg fra området rundt fv. 44, videre vestover langs Figgjoelva, Orrevatnet og kyststrekningen i vest. Dette er registrert som nasjonalt viktig landskap. Håelva og tilliggende terreng er registrert som regionalt viktig landskap (Kilde temakart Rogaland, tema "Viktige landskap i Rogaland").

Den delen av tiltaksområdet som er sammenfallende med nasjonalt viktig landskap, vurderes som sterkt påvirket av tekniske anlegg, slik som veg- og kryssområder, noe næringsbebyggelse med lav estetisk kvalitet, parkeringsarealer, kraftlinjer og plantet gran- og sitkagranskog. Registrert landskapsverdi for delstrekningen reduseres derfor til å ha lokal verdi.



Figur 13. Grønne områder er registrering som nasjonalt viktig landskap, og brune områder regionalt viktig landskap. Delstrekninger av fv. 44 innenfor tiltaket er avmerket med rød stek. Kilde: Temakart Rogaland.



Figur 14. Det er vid utsikt over et åpent kulturlandskap mange steder langs tiltaksområdet. Det vurderes som en viktig kvalitet ved ferdsel langs dagens fylkesveg. Her er det utsikt sørover mot Nærbø, rett nord for krysset med Pollestadvegen. Søylandsvatnet ligger til venstre i bildet. Kilde: StreetView



Figur 15. Utsikt mot nord sett fra krysset med fv. 208. Bebyggelsen i Bryne sentrum skimtes i bakgrunnen på bildet. Langs gang- og sykkelvegen er det plantet en trekke av platanlønn, som strekker seg ca. en kilometer langs fv. 44. Kilde: StreetView



Figur 16. Utsikt mot nord med deler av Øksnevad videregående skole til venstre i bildet, og Øksnevadskogen i bakgrunnen. Delstrekningen ligger i landskap registrert med nasjonal verdi, men er i dag sterkt påvirket av ulike tekniske anlegg. Kilde: StreetView



Figur 17. Utsikt mot gårdsanlegg ved rundkjøringen fv. 44 -Grudevegen-Jærvegen. Anlegget i sin helhet har betydning for opplevelsen av landskapet ved ferdsel langs veien, med bygningsmassen og treklyngen ligger på en terrengrygg, omgitt av åpent kulturlandskap. Kilde: StreetView



Figur 18. Kryssområdet med Bernervegen og nordlig avkjørsel til Nærbø. Utsikt mot sør med et veldrevet gårdsbruk til venstre. En blanding av nye og gamle bygninger, steingarder og en godt etablert trekke. Håelva til høyre i bildet. Kilde: StreetView

4.11. Landbruk

Fv. 44 går gjennom et jordbrukslandskap og tilgrensende areal er preget av dette. Vegen grenser for det mest mot dyrka mark, og det finnes en rekke landbruksavkjørsler på hele strekningen. Flere av gårdene har areal på begge sider av fylkesvegen og gårdbrukerne er avhengig av å kunne krysse vegen. Det er flere feunderganger langs strekningen.

4.12. Mineralressurser

Ifølge Norges geologiske undersøkelses (NGU) kartdatabase berører planområdet to registrert sand- og grusforekomster. I nord er det registrert en breelvavsetning ved Vaule av lokal betydning. Forekomsten vurderes ikke som en kommersiell viktig ressurs, men kan nyttes i nærområdet til forskjellige mindre kvalitetskrevede formål. Ved Salte i Klepp kommune krysser fylkesvegen en forekomst med liten betydning. Dette er en terrassert breelvavsetning i 3-4 km lengde, og materialer er trolig sandig med et tynt gruslag på toppen. Det kan være grovere masser i partier. Det er to nedlagte massetak i forekomsten. Massene er nyttet til planering av jordbruksarealer, jordbruksveger ol.



Figur 19 Kartutsnitt (planområdet - blå markering) fra NGU sitt kart over grus og pukk. Forekomster av grus er markert med rød sirkel.

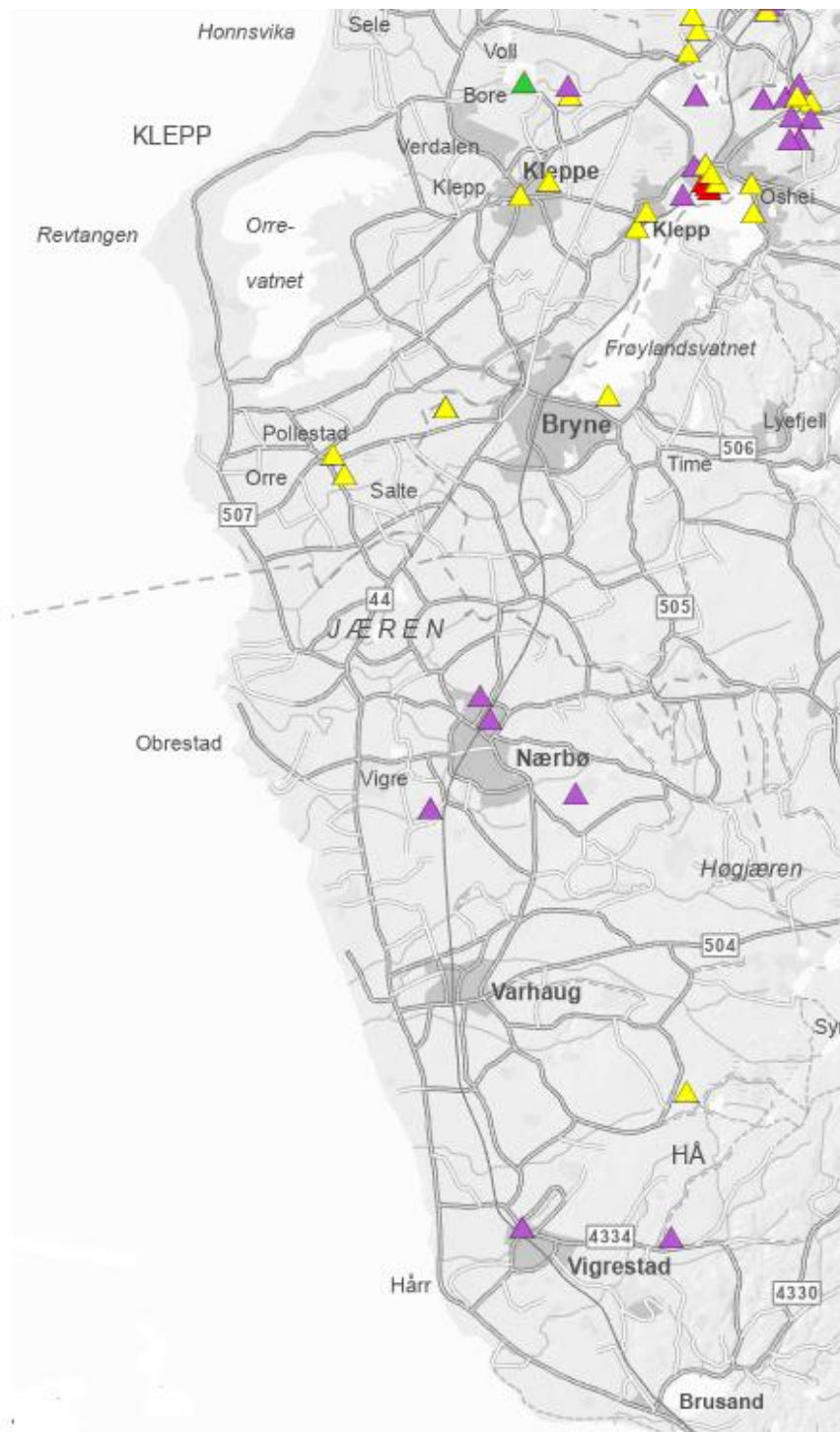
4.13. Grunnforhold

Det er i forbindelse med planarbeidet utført geotekniske undersøkelser ved totalsonderinger og prøvetaking. Grunnundersøkelsene viser primært et topplag av humusholdig jord etterfulgt av fast morene. Mektigheten på de organiske massene varierer lokalt, men for hoveddelen av vegen ligger den på om lag 1 m. For enkelte områder er dybden på slike masser vesentlig større. Dette gjelder blant annet for området ved ridesti sør for Øksnevad vgs. hvor det er funnet humus i større dybder.

For enkelte områder er det funnet finstoff i jorda bestående av silt og leire. Det er blant annet funnet leire ved Njærheim bru (punkt 4.10 i geoteknisk rapport - Vedlegg 5).

4.14. Forurenset grunn

Det er ikke registrert noen forekomster av forurenset grunn i grunnforurensningsdatabasen til Miljødirektoratet innenfor planområdet. Det er noen forekomster av påvist forurensning som ligger nært planområdet, men disse er tilknyttet næringsvirksomhet. Masser fra veigrøft må forventes å inneholde forurensning som har fulgt med overvann fra vei (blant annet tungmetaller, salt, mikroplast).



Figur 20. Kartutsnitt fra grunnforurensningsdatabasen til Miljødirektoratet per 11.12.2023

4.15. Flomfare

NVEs aktsomhetszone berører åtte steder langs strekningen, inkludert Håelva. Aktsomhetskartet er basert på høyder på overflaten, og vurderer ikke hvordan stikkrenner og underganger under vegen påvirker situasjonen. Aktuelle aktsomhetssoner var sist revidert i 2020. Generelt er det relativt store, åpne flater med dyrka mark, myr el. langs strekningen som vil bidra til at vannet fordrøyes. Vegen ligger som regel høyere enn terrenget rundt.

4.16. Støyforhold

Vegtrafikk er støykilde. Det er ikke gjennomført en støyberegning som del av reguleringsplanen.

4.17. Luftforurensning

Vegtrafikk er forurensningskilde. Strekningenes utforming og trafikkmengde bidrar til at luftforurensning ikke vurderes som en problemstilling innenfor planområdet.

4.18. Risiko- og sårbarhet

I forbindelse med planarbeidet er det utført en risiko- og sårbarhetsundersøkelse (ROS-analyse – Vedlegg 4). Denne er utført i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder, «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB 2019)», og etterkommer plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. plan- og bygningsloven §4-3). I planinitiativet ble følgende områder identifisert som viktige for risiko og sårbarhet:

- Trafikksikkerhet for nytt veganlegg
- Vassdragsflom ved Håelva og risiko for ny bru
- Skoleveg, nærføring til skolegård

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister og fareidentifikasjonsmøte:

- Flom i Håelva
- Trafikkulykker
- Setningsskader
- Overvann
- Forurenset grunn/fremmede arter

- Trafikkulykker med myke trafikanter
- Støy

Risiko og sårbarhet for de aktuelle hendelsene er analysert ved bruk av eget analyseeskjema. Vurdering av sannsynlighet og konsekvens er basert på erfaring fra tilsvarende tilfeller, statistikk og faglig skjønn. Risiko for den enkelte hendelse er fastsatt ved bruk av en risikomatrix med kategoriene grønn, gul og rød risiko. For hendelser i røde områder er risikoreduserende tiltak påkrevd, for hendelser i gule områder bør tiltak vurderes, mens hendelser i grønne områder innebærer en akseptabel risiko. Resultater av risikoanalysen er oppsummert i 4, med forslag til risikoreduserende tiltak.

Tabell 4 Oppsummering av ROS-analyse

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/helse	Stabilitet	Materielle verdier	
Flom i Håelva	Yellow	Yellow	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> • Ny kjørebri over Håelva. Utvidelse av tverrsnitt/ev. heving av bru.
Trafikkulykker	Red	Green	Green	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring av kryss (venstresvingfelt eller passeringslomme). • Breddeutvidelse (0,5 - 1,5 m). • Forsterket midtoppmerking («rumlefelt»).
Setningsskader	Green	Green	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdere behov for supplerende grunnundersøkelser i detaljprosjekteringsfasen. • Masseutskifting ved enkelte/utsatte punkter i utførelsesfasen.
Overvann	Yellow	Yellow	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en oversikt over stikkrenner og utsatte punkter som må sjekkes/utbedres (ArcGIS). Videre kartlegging og vurdering av tiltak tas inn i detaljprosjekteringen.
Forurenset grunn/fremmede arter	Yellow	Yellow	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> • Miljøteknisk grunnundersøkelse og videre kartlegging/tiltak i detaljprosjekteringsfasen. • Forsvarlig håndtering av fremmede arter og forurensete masser i utførelsesfasen.
Trafikkulykker med myke trafikanter	Red	Green	Green	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedrete holdeplasser for kollektivtransport.
Støy	Yellow	Green	Green	<ul style="list-style-type: none"> • Prosjektet endrer ikke vesentlig på dagens situasjon og dermed heller ikke på forholdene for tilgrensede boliger. 3 boliger får avstand endret med over 20 %. Omtalt i kapittel 6.12. Steder der eksisterende støyskjerming flyttes/rives må det gjøres nye lokale beregninger.

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Analyser/utredninger

Som grunnlag for planforslaget er det gjort flere analyser og utredninger. Det er gjennomført en grundig prosess for å avklare veggeometrien. Valg av løsninger er beskrevet i vedlagte notat med vegtekniske vurderinger (Vedlegg 2). Det er utarbeidet et VA-notat der også vurderinger av flomsituasjonen i området er omtalt (Vedlegg 3).

Det er gjort geotekniske vurderinger basert på borer og prøvetaking (vedlegg 5). Naturverdiene er vurdert basert på kjent kunnskap om områdene. Det er i tillegg utarbeidet en ROS-analyse med forslag til avbøtende tiltak (vedlegg 4), samt notater om anleggsgjennomføring og massehåndtering (Vedlegg 6 og 7).

5.2. Om planforslaget

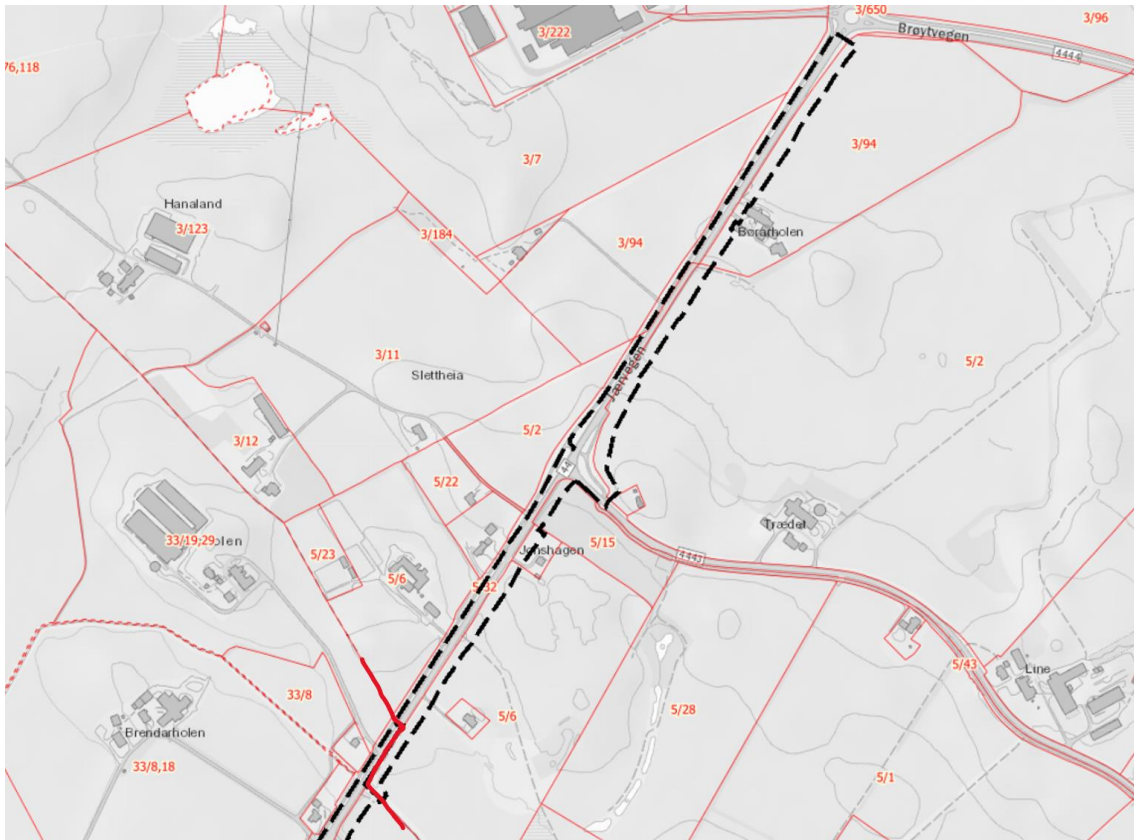
Planforslaget består av to delstrekninger og krysset ved Brusand Camping. Én av delstrekningene krysser kommunegrensene mellom Time, Klepp og Hå, og planarbeidet omfatter derfor fem reguleringsplaner totalt. Det utarbeidet en felles planbeskrivelse for reguleringsplanene. Hovedtiltak som planforslaget legger til rette for er:

- Breddeutvidelse av veg med forsterket midtoppmerking.
- Fem kryss mellom Bryne og Brusand utbedres med venstresvingfelt eller passeringslomme.
- Ny bru etableres der fv. 44 krysser Håelva på Njærheim/Nesheim. Eksisterende gang- og sykkelbru beholdes.
- På begge delstrekningene utbedres eksisterende bussholdeplasser.
- Alle avkjørsler på strekningen er vurdert. Noen anbefales stengt eller utbedret/lagt om.

De fem formelle reguleringsplanene med plankart og tilhørende bestemmelser er som følger:

1. Plan 2021001 fv. 44 – strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen. Klepp kommune.
2. Plan 0542.00 fv. 44 – sør for fv. 4444. Time kommune.

Plan 2 (Plan 0542.00) ligger sør for Bryne i Time kommune. Strekningen er på ca. 1,5 km, og går fra Brøytvegen til kommunegrensa mellom Klepp og Time. Planen har ett kartblad.



Figur 22. Omrisset av plan 2: Plan 0542.00 fv. 44 – sør for fv. 4444. Time kommune. Tykk rød strek markerer kommunegrensa mellom Klepp og Time kommune.

Plan 4 (2021007) går fra grensa mot Klepp ned til Vigre i Hå kommune. Strekningen er i overkant av 5 km. Planen er delt i 5 kartblad.



Figur 24. Omrisset av plan 4: Plan 2021007 fv. 44- strekning Klepp grense til Vigre. Hå kommune. Nordligste del, fra grensa mot Klepp til krysset ved Nordsjøvegen til venstre, og den sørligste delen ned til Vigre til høyre.

Plan 5 (2021010) er for krysset til Brusand Camping, og ligger i sin helhet i Hå kommune. Strekningen er i overkant av 200 m. Planen har ett kartblad.



Figur 25. Omrisset av plan 5: Plan 2021010 fv. 44- strekning kryss Brusand Camping. Hå kommune.

5.3. Arealregnskap

Nedenfor viser samlet oversikt over hvor mye areal det er avsatt til hvert arealformål i planen for hele strekningen. Tallene er angitt i daa. Totalt beslaglegger planområdet i underkant av 290 daa.

- Plan 1 - PlanID 2021001 fv. 44 - strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen. Klepp kommune.
- Plan 2 - PlanID 0542.00 fv. 44 - sør for fv. 4444. Time kommune.
- Plan3 - PlanID 2021002 fv. 44 - strekning Time grense til Hå grense. Klepp kommune.
- Plan 4 - PlanID 2021007 fv. 44- strekning Klepp grense til Vigre. Hå kommune.
- Plan 5 - PlanID 2021010 fv. 44- strekning kryss Brusand Camping. Hå kommune.

Tabell 5. Arealtabell

Arealformål	Plan 1 - (Klepp 1)	Plan 2 - (Time)	Plan 3 - (Klepp2)	Plan 4 (Hå 1)	Plan 5 - (Hå2)
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg					
1160 – Offentlig og privat tjenesteyting				0,0	
1161 - Barnehage	0,5				
1300 - Næringsbebyggelse	0,1				
Sum areal denne kategori:	0,6			0,0	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur					
2010 - Veg	26,6	9,4	12,7	45,7	2,3
2011 - Kjøreveg	0,6	0,2	0,6	2,1	
2015 - Gang-/sykkelveg	1,4	0,5	0,2	2,9	0,7
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	3,1	0,6	0,4	2,2	
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	19,0	8,8	12,5	35,9	1,8
2025 – Holdeplass/plattform	0,5	0,1	0,4	0,5	
2026 – Leskur/plattformtak	0,1				
2025 - Kollektivholdeplass	0,8	0,1	0,4	0,6	
Sum areal denne kategori:	52,1	19,7	27,2	89,9	4,8
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift					
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	48,7	7,1	8,8	21,6	1,0
5111 - Jordbruk	1,4			1,8	
Sum areal denne kategori:	50,1	7,1	8,8	23,4	1,0
Totalt alle kategorier:	102,8	26,8	36,0	113,3	5,8
Sum alle formål	284,7				

En god del av arealet er avsatt til midlertidig riggområde, og vil dermed tilbakeføres til landbruksareal når tiltaket er gjennomført. Det reelle arealbeslaget på dyrka mark er dermed mindre enn arealet reguleringsplanen dekker. Det er tatt ut en oversikt over permanent og midlertidig arealbeslag. Grunnlagsdata er hentet fra arealressurskartet AR5.

Tabellen nedenfor viser hvor mye dyrka mark for hver plan som omdisponeres permanent. Se for øvrig detaljer om arealbeslaget i vedlegg 10.

Tabell 6. Oversikt over disponering av dyrka mark.

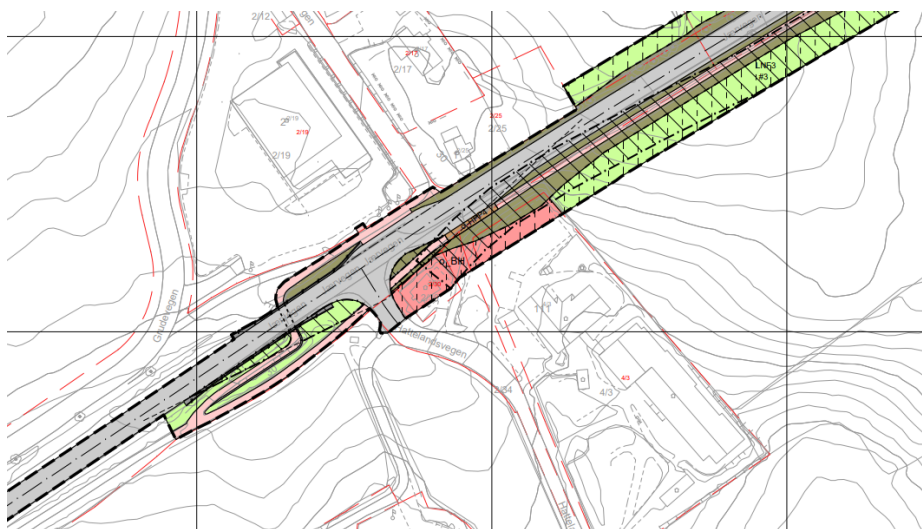
Arealtype (AR5)/areal i daa	Plan 1 - (Klepp 1)	Plan 2 - (Time)	Plan 3 - (Klepp2)	Plan 4 (Hå 1)	Plan 5 - (Hå2)
Fulldyrka jord	20	6	9	22	1
Overflatedyrka jord		2	0	0	0
Totalt areal dyrka jord i planområdet	20	8	9	22	1
Sum dyrka mark hele strekningen					60
Areal midlertidig riggområde som er dyrka mark	15	5	5	15	1
Permanent arealbeslag av dyrka mark	5	3	4	10	1
Sum permanent arealbeslag av dyrka mark hele strekningen.					23

Planforslaget berører 60 daa dyrka mark. Av dette blir 23 daa permanent omdisponert, og 3 daa av dette eies av Rogaland fylkeskommune. Resten vil bli tilbakeført til dyrka mark etter at tiltaket er gjennomført.

5.4. Byggeformål

Hovedformål i planene er samferdsel. Det er kun lagt inn formål innen bygg og anlegg 3 steder, der gjeldende formål i kommuneplan eller reguleringsplan er videreført.

I plan 1 (Klepp 1) er det tatt inn to areal som i dag er regulert til byggeformål i enten gjeldende reguleringsplan eller kommuneplan. I kartblad 4 er deler av arealet som hører til Storhaug barnehage tatt med. Her blir veien forskjøvet mot øst slik at eksisterende steingard blir stående. Gang- og sykkelveg må skyves tilsvarende inn i skråning mot parkeringsplass til Storhaug barnehage. Mur kan ikke etableres pga. hovedvannledning fra IVAR ligger i Gang- og sykkelvegen, men skråningen kan armeres for å redusere inngrep. Se mer detaljert beskrivelse i notatet om vegtekniske vurderinger, vedlegg 2.



Figur 26. Utsnitt av kartblad 4 detaljregulering for strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen (Plan 1 - Klepp 1) som viser arealet med byggeformål barnehage som berøres.

I samme plan (Plan 1 - Klepp 1) er det i kartblad 2 et areal ved krysset mellom Jærvegen og Postvegen i Klepp kommune, der det i dag ligger et næringsbygg (Scandtec). Det er her lagt inn næringsformål i tråd med tilgrensende reguleringsplan. Arealet er tilpasset holdeplassen. Busskuret på denne holdeplassen er tatt ut fordi fravik når det gjelder plassering av leskur i siktsona ikke er godkjent.



Figur 27. Utsnitt av kartblad 2 detaljregulering for strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen (Plan 1 - Klepp 1) som viser arealet med byggeformål næring som berøres.

I plan 4 (Hå 1) ligger et lite område regulert til offentlig og privat tjenesteyting i siktsonen til avkjørsel f_KV5. Avkjørselen fører inn til Høyland skule og Høyland bedehus.



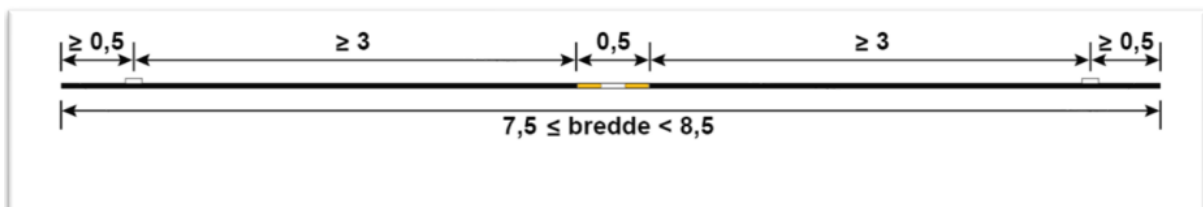
Figur 28. Utsnitt av kartblad 2 i detaljregulering for strekning Klepp grense til Vigre (plan 4 - Hå 1) som viser det lille arealet i siktsona til avkjøringen merket f_KV5 som er offentlig og privat tjenesteyting.

5.5. Samferdsel/trafikk-løsninger

Nedenfor beskrives hovedtrekkene i planforslaget. For mer detaljert beskrivelse av løsningene henvises til notatet om vegtekniske vurderinger (vedlegg 2).

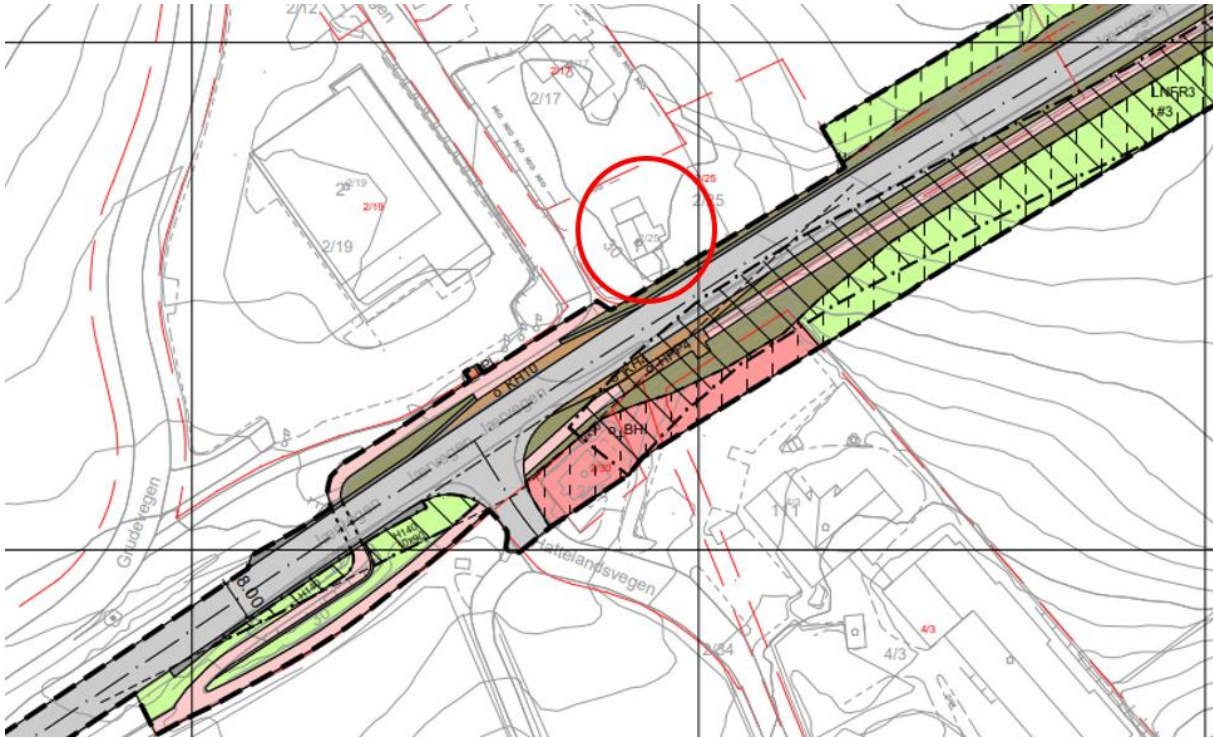
5.5.1. Utforming av vegger

Det skal på hele strekningen legges til rette med forsterket midtoppmerking. For å kunne etablere dette bør vegen ha en asfaltert bredde på 8,0m. Normalprofilen blir som vist i Statens vegvesens håndbok N302 (2021):



Planforslaget legger til rette for ensidig utvidelse av vegbanen, og denne er for det meste lagt på motsatt side av eksisterende gang- og sykkelveg. En strekning på ca. 700 m, fra

Kristinahuset mot Grude, er lagt slik at konflikt med IVAR sin hovedvannledning, pumpehus og kulturminnet Kristinahuset unngås. På dette partiet må vegutvidelsen legges på samme side som gang- og sykkelvegen.



Figur 29. Utsnitt av kartblad 4 for plan1 - Klepp 1 som viser situasjonen ved Kristinahuset, som ligger helt inntil veien på nordsiden.

Bæreevnen langs strekningen er ikke undersøkt. Det er ikke planlagt endringer i eksisterende horisontal- og vertikalgeometri, eller tiltak for å øke tillatt totalvekt til 60 tonn på strekningen. Fartsgrensa på strekningen varierer fra 60 til 80 km/t. Det er vurdert å sette ned fartsgrensa på enkelte steder på grunn av dårlig kurvatur, smal vei o.l.

Det er også lagt til rette for at strekningen skal kunne trafikkeres med modulvogntog. Dette krever breddeutvidelse i noen kurver, på det meste 35 cm, mens det er 26 cm for vanlige vogntog. På det meste er det en utvidelse på totalt 18 cm for begge kjørefelt i tillegg til 8 m bred kjøreveg.

5.5.2. Fravik

Innenfor prosjektets totale utbyggingsramme er det jobbet aktivt for å finne best mulig trafikk sikre løsninger. Målsettingen har vært at tiltaket med alle tilføyelser og inngrep i og langs vegen skal være i samsvar med normalene, slik at vegens standard framstår bedre enn dagens. Det har vært behov for å søke fravik fra Statens vegvesens håndbøker på enkelte krav som ikke lar seg løse uten vesentlig større inngrep og økte kostnader. Det er sendt 13 søknader om fravik. Disse er listet opp i kapittel 7 i vegtekniske vurderinger (vedlegg 2). Fravikene omfatter forhold som:

- Siktsoner i kryss når det gjelder rekkverk
- Kurvatur og stigning i ramper til gang- og sykkelkulverter som berøres.
- Vertikalkurvatur i veibanen.
- Avstand mellom gang- og sykkelveg og kjørebane.
- Løsning for utforming av venstresvingefelt
- Løsning for vegrekkverk

Mange av fravikene er knyttet opp til skiltet fartsgrense. Det er derfor gjort en egen vurdering av kriteriene for fartsgrense og på dette grunnlag søkt om å sette ned fartsgrensen for 70km/t til 60 km/t på flere delstrekninger. Fravik som i stor grad påvirkes av denne søknaden avventes til eventuelt vedtak om dette foreligger.

Noen forhold som ikke er i samsvar med nåværende normaler knyttet til eksisterende veg og som i utgangpunktet ikke er tenkt utbedret fullt ut er det ikke søkt fravik for. Det gjelder blant annet krav til resulterende fall på vegbane. Det er registrert flere punkt langs strekningen som har resulterende fall under minimumskrav. Noe forbedring av forholdene kan vurderes mer detaljert ved gjennomføring.

5.5.3. Annen veggrunn – tekniske anlegg/grøntareal

Sideområdene legges i all hovedsak som skjæring eller fylling. På enkelte kritiske punkt brukes mur. Skråningene dekkes med jord og tilsås slik at de framstår som grønne, tilpasset det tilliggende jordbrukslandskapet. Skjæring, fylling og mur, pluss 1 m i bakkant, reguleres til annen veggrunn. På enkelte områder kan en i samråd med grunneier vurdere å heve tilliggende terreng/jorde for å redusere inngrepet i landbruksjord.

Det kan bli aktuelt å sette opp mur ved:

- Idrettsbane Øksnevad videregående – Øksnavarden: Vegen utvides til 8,0m profil mot vest inn mot eksisterende gang- og sykkelveg for å unngå inngrep i Øksnavadtjønnen naturreservat. Dette vil redusere en bred rabatt (6-8,5m). Ved gjennomføring må det

vurderes behov for mur og utforming grøft/drens der gang- og sykkelvegen ligger høyere enn vegen.

- Jærvegen 47 - Vegutvidelse går inn i støyvoll, og det kan vurderes redusert grøft/vegdrainering da vegen ligger på topp-punkt her. Alternativt justere voll med mindre mur.
- Jærvegen 111 - Tørrmur i bakkant kan etableres.
- Mot eiendom Nordsjøvegen 1860, rett sør for Njærheim bru, utvides veg inn mot eksisterende stablesteinsmur i betong. Denne må trolig flyttes. Dette må ses sammen med valg av dreneringsløsning. Lukket drenering her kan redusere behovet for flytting.

5.5.4. Kryss

På den nordlige strekningen, fra Skjævelandsbrua til Grudevegen (Plan 1) er det flere kryss, men det er ikke behov for å gjøre tiltak ut over det som allerede er regulert. Planforslaget legger derfor ikke opp til endring av kryss på denne strekningen.

På strekningens sørlige del fra fv. 4444 til fv. 4370 Vigre er det fire kryss som skal utbedres. I tillegg kommer krysset til Brusand Camping. For hvert kryss er det tegnet ut og vurdert to løsninger; kanalisert venstresvingefelt eller passeringslomme. Se mer om de detaljerte vurderingene som er gjort i vedlagte notat om vegtekniske vurderinger (Vedlegg 2).

I kryss ved Rimestad har det vært noen ulykker. Krysset er allerede opparbeidet med forbikjøringslomme, og inngår ikke som et av kryssene det planlegges å utbedre. Planforslaget legger likevel til rette for bedre sikt i krysset og g/s-vegen trekkes noe bort fra kjørevegen. Dette vil forbedre krysset noe i forhold til dagens situasjon.

Fv. 443 Hauglandsvegen, Time kommune

Krysset etableres med oppmerket venstresvingefelt og utvidelsen skjer i sin helhet mot øst. Holdeplass for buss på østsiden nord for krysset forskyves og gang- og sykkelvegen tilpasses dette. Dette krysset har høyest trafikk på hovedvegen og størst sidevegtrafikk.



Figur 30. Kryss Fv. 44/ Hauglandsvegen (Kilde: Google maps 2023)

Fv. 4442 Saltevegen, Klepp kommune

Krysset etableres med passeringslomme og utvidelsen skjer i sin helhet mot øst. Avkjørsel mot øst justeres noe. Grunnet kryssområdets plassering på et høybrenn, har det vært viktig å ivareta god lesbarhet i krysset. Det er lav sidevegtrafikk i krysset.



Figur 31. Kryss Fv. 44/Saltevegen (Kilde: Google maps 2023)

Fv. 4398 Pollestadvegen, Hå kommune

Krysset etableres med passeringslomme og utvidelsen skjer mot øst. Holdeplass mot øst flyttes nordover og avkjørsel til gårdsbruk legges om. Den eksisterende vertikalkurvaturen gjør krysset noe uoversiktlig, og det anbefales derfor å sette ned fartsgrensen til 60 km/t. Passeringslommen vil imidlertid forbedre trafikksikkerheten i krysset selv om reduksjon av fartsgrense ikke gjennomføres.



Figur 32. Kryss Fv. 44/Pollestadvegen (Kilde Google maps 2023).

Fv. 4370 Vigre, Hå kommune

Krysset etableres med oppmerket venstresvingefelt, slik at det blir godt lesbart og henger sammen med eksisterende oppmerkede venstresvingefelt i kryss med Skjerpevegen nord for dette. Dagens siktsoner fra Vigre vil bli ivaretatt, men å utvide til helt fullgode siktsoner vil kreve kompliserte arealinngrep i tilliggende eiendommer. Dagens skilting med fullstopp skilt anbefales derfor opprettholdt. Eksisterende gang- og sykkelveger og undergang under hovedvegen opprettholdes.



Figur 33. Kryss Fv. 44/Vigre (Kilde: Google maps 2023)

Kv. 8200 til Brusand camping, Hå kommune

Krysset etableres med passeringslomme og utvidelsen skjer mot nordøst. Gang- og sykkelvegen på vestsiden flyttes slik at tilstrekkelig bred rabatt (3 m) sikres. Krysset er flatt og oversiktlig, og ligger i en 80-km/t-sone. På grunn av lite trafikk og hensyn til manøvrering med campingvogn etableres det ikke dråpeøy i sekundærvegen.



Figur 34. Kryss Fv. 44/ Brusand Camping (Kilde: Google Maps 2023)

5.5.5. Holdeplasser og leskur

Det er et mål å øke attraktiviteten til bussreisende og bedre trafiksikkerheten forbundet med å reise kollektivt. Det er i dag etablert holdeplasser langs begge strekningene, de fleste etablert med lomme. Mange mangler leskur, kantstein er av varierende standard eller mangler helt. Holdeplassene tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming. I utgangspunktet beholdes holdeplassene, ev. med mindre justeringer, men tre holdeplasser utgår på strekningen. Nedre Øksnavad (begge retninger) i Klepp kommune og Toppabakken, ved kryss med Pollestadvengen i Hå kommune. Begrunnelsen er at avstanden til nærliggende holdeplasser er kort og at de ligger ugunstig til for å få til en tilfredsstillende sikker utforming. Det etableres ikke nye holdeplasser som del av prosjektet.

Alle holdeplasser som ligger på den siden av veien der veilinja utvides oppgraderes til utbedringsstandard. På den nordre delstrekningen er frekvensen høyest og flest bussreisende. Det prioriteres derfor å sette av areal til leskur på alle holdeplasser der det

er mulig. Unntakene er holdeplass Storhaug nordgående retning og Postvegen nordgående retning. Ved Storhaug må leskur settes inn i skråning, noe som vil kreve en mur som vil komme i konflikt med hensynssonen til hovedvannledningen. Ved Postvegen vil leskuret komme i siktsonen til Postvegen, og dette fraviket er ikke godkjent.

På den sørlige strekningen settes det ikke av areal til leskur. Busslommer som ligger på den siden av veien som ikke utvides blir liggende som i dag. Se mer detaljert omtale av holdeplasser i vegteknisk notat kapittel 5 (vedlegg 2). Tabellen nedenfor viser en oversikt over holdeplasser på strekningen, hvilke som blir utbedret og hvilke som tas ut.

Tabell 7. Oversikt over bussholdeplasser

	Bussholdeplass	Retning	Blir utbedret/ berørt	Veien utvides på denne siden
Klepp 1	Skjævelandsskogen	Sørgående	Ja	Ja
	Øksnevad vgs.	Sørgående	Nei	Nei
	Øksnevad vgs.	Nordgående	Nei	Nei
	Postvegen	Nordgående	Delvis	Nei
	Postvegen	Sørgående	Ja	Ja
	Nedre Øksnevad	Nordgående	Utgår	Nei
	Nedre Øksnevad	Sørgående	Utgår	Ja
	Meland	Sørgående	Ja	Ja
	Meland	Nordgående	Delvis	Nei
	Storhaug	Sørgående	Ja	Ja
	Storhaug	Nordgående	Nei	Nei
	Grude	Sørgående	ja	Nei
	Grude	Nordgående	Ja	Ja
Time	Linekrossen	Nordgående	Ja	Ja
	Linekrossen	Sørgående	Delvis	Nei
Klepp 2	Saltebakken	Sørgående	Nei	Nei
	Saltebakken	Nordgående	Ja	Ja
	Stora Salte	Sørgående	Ja	Nei
	Stora Salte	Nordgående	Ja	Ja
	Stora Salte sør	Sørgående	Ja	Nei
	Stora Salte sør	Nordgående	Ja	Ja
Hå 1	Bekkeheien	Sørgående	Nei	Nei
	Toppabakken	Sørgående	Nei	Nei
	Toppabakken	Nordgående	Utgår	Ja
	Høyland	Sørgående	Nei	Nei
	Høyland	Nordgående	Ja	Ja
	Søylandsvatnet	Sørgående	Nei	Nei
	Søylandsvatnet	Nordgående	Ja	Ja
	Søyland	Sørgående	Nei	Nei
Njærheim	Sørgående	Delvis	Nei	

5.5.6. Tilgjengelighet for gående og syklende

Gang- og sykkelveg langs strekningen beholdes slik den ligger i dag, og det gjøres kun mindre justeringer. Utvidelse av vegbredden skjer i all hovedsak på motsatt side av vegen. Ved Kristinahuset i nordlige del flyttes gang- og sykkelvegen for å få plass til oppgradering uten inngrep i verneområdet.

5.5.7. Avkjørsler

Det er svært mange avkjørsler langs strekningen, både landbruksavkjørsler og avkjørsler til boliger. Alle avkjørslene er vurdert og det foreslås å stenge noen av de som er mest problematiske, og der det finnes alternative løsninger.

Private avkjørsler er regulert inn 5 m fra veikant, og innenfor fylkeskommunens grunn. De er derfor ikke gitt egne feltbetegnelser. Landbruksavkjørsler er vist med avkjørselpil i plankartet. Tabellen nedenfor viser hvilke avkjørsler som foreslås stengt. Nummeret i venstre kolonne henviser til avkjørselnummer i tegningsheftet (vedlegg 1).

Plan 1 - Plan 2021001 fv. 44 - strekning sør for Skjævelandsbrua til Grudevegen. Klepp kommune:

Nr	Side	Gnr/Bnr	Kommentar	Kommune
41400	Vest	7/4	Avkjørsel stenges. Eiendommen har to adkomster. Adkomst 41400 stenges og trafikken kan legges om til 41300.	Klepp
41500	Øst	7/4	Avkjørsel stenges. Jordet kan betjenes av veg i øst. Postvegen.	
41900	Øst	7/1	Dagens avkjørsel er stengt med steinblokker. Avkjørselen vil forbli stengt. Området som avkjørselen betjener, opprettholdes av skogsveger.	
42000	Øst	0/0	Adkomstvegen går inn til Lonaheia. Området betjenes også av Øksnevadvegen lenger sør. Gjelder begge sider av vegen.	

Plan 2, 3 og 4 - Plan 0542.00 fv. 44 - sør for fv. 4444. Time kommune, Plan 2021002 fv. 44 - strekning Time grense til Hå grense. Klepp kommune, Plan 2021007 fv. 44 - strekning Klepp grense til Vigre. Hå kommune.

Nr.	Sida	Gnr/Bnr	Kommentar	Kommune
30200	Øst, Sør	16/17	Avkjørsel stenges. Eiendommen har to adkomstveger.	Hå

30500	Øst	16/10	Avkjørsel legges om på grunn av dårlig sikt mot eksisterende murer samt behov for rekkverk forbi eks. murer som vurderes som påkjøringsfarlige.	
30610	Øst	3/6	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet løses via lokalveg i nord.	
30900	Øst	5/14	Verneverdig bygg. Avkjørsel legges om. Behov for rekkverk på grunn av nærliggende bygg. Avkjørsel legges om og kombineres med innkjøring til busslomme.	
31100	Øst	5/34	Det er to langbruksavkjørsler nord og sør for 31100. Den i nord går til eiendom 5/17, 25 og den i sør til eiendom 5/23. Det er den siste tida satt opp mur, voll og gjerde på eiendommen, noe som gjør at sikten for den nordligste avkjørselen er forverret, og denne stenges. Det er adkomst til jordet lenger nord. Landbruksavkjørselen sør for boligavkjørselen beholdes, men kan bli slått sammen med boligavkjørselen. Avkjørsel 31100. til eiendom 5/34, opprettholdes.	
31200	Øst	5/121	På grunn av dårlige stigningsforhold, som følge av planlagt passeringslomme, må avkjørselen legges om. Omleggingen berører dyrket mark på eiendom: 5/51.	
31500	Øst	33/26,28	Avkjørsler samles. Avkjørsel til eiendom 33/5 stenges, da jordet kan betjenes fra avkjørsel 31600.	
32110	Øst, Gård	33/10	En eiendom med flere avkjørsler der 3 stenges og 2 beholdes (32100 og 32210). Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan løses via interne vegger.	
32200	Øst, Nord	33/10	En eiendom med flere avkjørsler der 3 stenges og 2 beholdes (32100 og 32210). Adkomst til jordet kan løses internt via 32100 og 32210.	
32300	Øst	33/10	En eiendom med flere avkjørsler der 3 stenges og to beholdes (32100 og 32210). Avkjørsel stenges. Adkomst til jorde kan løses via interne vegger.	
32600	Øst	33/24	Avkjørsel til jordet kan løses via interne vegger. 32500	
32920	Øst	3/94	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan løses via interne vegger.	Ti me

35200	Vest	15/21	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan skje via interne veger som knytter seg på i krysset Vigre.	Hå
35300	Vest	16/5	Adkomst til jordet kan skje via interne veger.	
35400	Vest	16/5	Avkjørsel stenges. Eiendommer har adkomstveg lenger nord (35500) som har bedre geometri.	
35600	Vest	16/1	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan skje via 35700. Kan opprettholdes.	
35800	Vest	16/10	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan skje via 35700 for 16/1 og 35900 for 16/10.	
35900	Vest	16/10	Avkjørsel legges om slik at den ligger rett ovenfor ny avkjørsel (30500).	
36700	Vest	5/14	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan gå via 36800	
37000	Vest	5/17.25	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan gå via 37200	
37100	Vest	5/17.25	Tre avkjørsler, to boligavkjørsler og en landbruksavkjørsel stenges. Denne stenges. Adkomst kan gå via 37200.	
38600	Vest	3/94	Avkjørsel legges om til 38610. Avkjørselen ligger da rett ovenfor 32910.	Time
38700	Vest	3/94	Avkjørsel stenges. Adkomst til jordet kan skje via 38610.	

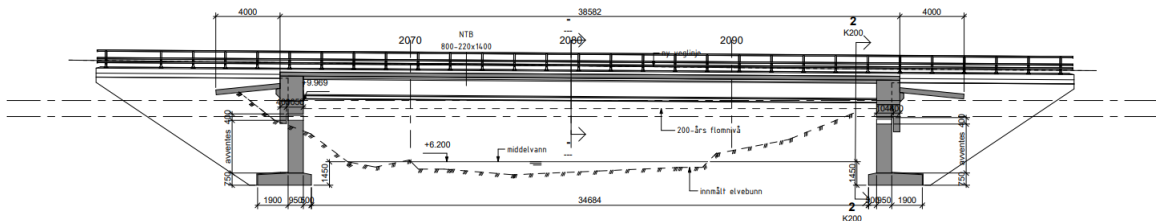
5.5.8. Konstruksjoner

Konstruksjoner er omtalt i notatet med vegtekniske vurderingers kapittel 6 (vedlegg 2).

Alle kulvertene på strekningen er vurdert og seks av dem må utvides:

1. Linebakken kulvert, nord for kryss Hauglandsvegen, Time kommune
2. Saltebakken kulvert, nord for kryss Saltevegen, Klepp kommune
3. Kongeheia kulvert, sør for kryss Rimestad, Hå kommune
4. Søyland kulvert, nord for Søylandsvegen, Hå kommune
5. Nesheim kulvert, nord for kryss Bernerveien, Hå kommune
6. Vigre kulvert, nord for kryss Vigre, Hå kommune, profil

Så langt det er mulig vil materialet bli gjenbrukt, men endelige løsninger vil bli avklart ved prosjektering. Det er i tillegg registrert 11 feunderganger¹ på strekningen. Disse forlenges. Kjørebrua over Håelva, Njærheim bru, skal erstattes. Denne er planlagt utført som bjelkebru og hensynet til flom er ivaretatt.



1-1 - Lengdesnitt
1 : 150

Figur 35. Tegning av ny bru over Håelva.

Murer er omtalt i vedlegg 2, kapittel 6.3. Murer bør i størst mulig grad utføres som tørrsteinsmurer tilpasset Jærlandskapet med steingjerder av lokal morenestein. Bruk av murer unngås i størst mulig grad, men er aktuelt to steder der det ikke er plass til skråning:

- Mot eiendom Nordsjøvegen 1860, rett sør for Njærheim bru, utvides veg inn mot eksisterende stablesteinmur i betong. Denne må muligens flyttes. Dette må ses sammen med valg av dreneringsløsning. Lukket drenering her vil kunne redusere omfanget av flytting.
- Mot eksisterende kommunal veg Øksnavarden, nord for Øksnevad vgs., går vegutvidelsen inn i bratt skråning med armert gress. Det gir behov for en mur på en strekning på 150-200m her. Det foreslås lukket drenering også her. Da muren blir liggende innenfor veiens sikkerhetssone, må mur og endeavslutninger utformes i samsvar med kravene til trafiksikker utforming.

Konstruksjoner for landbruk - feunderganger

Utvidelse av veien fører med seg at feunderganger må forlenges. Disse forlenges med rør eller korrugerte stålplater av tilsvarende dimensjon som eksisterende. Eksisterende lengde på kulvertene er mellom 15,2 og 17,2 m. På det lengste blir en kulvert forlengt med 3,1

¹ Omtalt som krøtterkulvert i Vegtekniske vurderinger.

m, og de nye lengdene vil variere mellom 16,1 til 19,3 m. Tabellen nedenfor lister opp feundergangene.

Kommune	Profil nr	Gnr/bnr.	Side av vegen utvidelsen skjer	Eks. lengde	Eks. bredde	Utv. lengde	Ny lengde
Hå	1350	gnr 16 bnr 1	nordgående	15,4	2,0-3,0	3,1	18,5
Hå	1860	gnr 16 bnr 10	nordgående	15,8	2,6	2,6	18,4
Klepp	5430	gnr 33 bnr 5	nordgående	15,3	3,2-2,5	1,2	16,5
Klepp	5700	gnr 33 bnr 2	nordgående	15,5	2,4-2,5	0,9	16,4
Klepp	6500	gnr 33 bnr 8,18	nordgående	16,7	4-4,5	2,6	19,3
Time	6875	gnr 5 bnr 6	nordgående	17,2	2,6-3,3	1,6	18,8
Time	7495	gnr 3 bnr 94	nordgående	15,3	2,9-2,6	2,3	17,6
Klepp	975	gnr 5 bnr 2	sørgående	15,2	2	0,5	15,7
Klepp	1240	gnr 5 bnr 1	sørgående	15,3	2,4-2,3	0,8	16,1
Klepp	1605	gnr 5 bnr 3,7,9	sørgående	15,2	2,7	0,6	15,8
Klepp	1760	gnr 7 bnr 4	sørgående	15,3	2-2,5	0,3	15,6

5.6. Teknisk infrastruktur/OVA og flom

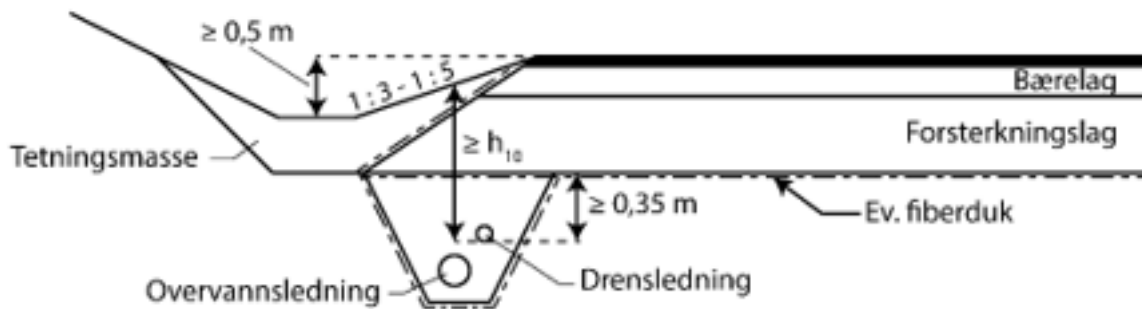
VA-anlegg

Det er utarbeidet et notat om vann, avløp, flom og overvann (vedlegg 3). Det er utført en kartlegging av eksisterende teknisk infrastruktur for å avdekke om endring av veg og kryss, med tilhørende konstruksjoner, vil påvirke denne direkte. Det har vært viktig å gjøre minst mulig endringer av eksisterende VA-anlegg og kun flytte eller endre anlegg som er i direkte konflikt med tiltaket. Det er generelt lite etablerte VA-anlegg i, eller tett på planområdet. Planforslaget kan gjennomføres uten å komme i konflikt med eksisterende teknisk infrastruktur. Aktuelle anlegg er sikret med hensynssone i plankartet, i tråd med IVARs krav.

Overvannshåndtering

Generelt viser Statens vegvesens håndbok N200 til at avrenningsforhold skal tilpasses i størst mulig grad slik de var før tiltaket ble gjennomført. Kapasitet på eksisterende stikkrenner og grøfter er ikke vurdert detaljert. Planforslaget legger ikke til rette for tiltak som vil forverre situasjonen vesentlig, men en vurdering av behovet for å øke kapasiteten på eksisterende overvannshåndtering gjennomføres i teknisk plan.

I dette prosjektet anbefales det generelt å bruke dagens dreneringsløsning med åpne grøfter der det er plass til det. Der vegen blir endret, og det er behov for å redusere arealbehovet, er det foreslått enten lukket drengrøft eller helt lukket overvannshåndtering. Figur 2.15 i handbok N200, som er vist nedenfor, viser et generelt prinsipp for lukket grunn grøft.



Figur 36. Illustrasjon av løsning for lukket overvannshåndtering.

Der det er for liten plass til grøft, håndteres vannet tradisjonelt med vegsluk og overvannsledning. Utforming av de ulike grøftene er vist i tegningsheftet. Det er i denne fasen ikke utarbeidet detaljtegninger med nøyaktig plassering av nye overvannsledninger og sluk. Avrenning til elv i anleggsfasen er en problemstilling som må håndteres ved gjennomføring. Dette er sikret i bestemmelsene.

VA-notatet kommer med følgende anbefalinger for detaljprosjekteringsfasen:

Innmåling

I forbindelse med reguleringsarbeidet er bare noen få kummer og stikkrenner blitt målt inn. Store deler av VA-anlegget som ligger langs/under fv. 44 er anlegg som eies av Rogaland fylkeskommune. Nøyaktig kartlegging krever innmålinger og inspeksjon. Da kan konflikter og følger for endring av vegen på et mer nøyaktig nivå kontrolleres.

Tilstandskartlegging

Når det gjelder stikkrenner så er det antatt at disse har tilstrekkelig kapasitet og tilfredsstillende kvalitet, og at der endring av vegen påvirker denne typen anlegg, er det bare behov for forlengelse av stikkrenna. I detaljprosjekteringsfasen må man utføre inspeksjon og innmåling for å sjekke om denne antagelsen stemmer. Arealet langs vegen består i hovedsak av jordbruksareal. Det vil si at for eksempel stikkrenner flere steder er tilkoblet private overvannsledninger som ligger under dyrket mark. For å kunne vurdere kapasitet og tilstand for en stikkrenne, bør man og vurdere systemet den tilhører. Private overvannsledninger ved vegen bør derfor kartlegges i prosjekteringsfasen.

Flomberegning av åpne vannveger

For å kunne dimensjonere stikkrenner må det i neste fase utføres hydrauliske beregninger som tar høyde for effekt av vann som blir tilbakeholdt i oppstrøms terreng samt eventuelle underganger og lignende. Vassdragsvurderinger gjort i denne fasen er bare basert på terrengeanalyser og flomformler, og er ikke et tilstrekkelig grunnlag for dimensjonering.

Flom

NVEs aktsomhetskart for flom er brukt som utgangspunkt for vurdering av flomfaren langs strekningen. Det skal bygges ny bru over Håelva, og flomsona for denne er derfor beregnet i en hydraulisk modell. Ifølge bruprosjekteringsrettlederen N400 skal underkant bru som hovedregel ligge minimum 0,5 m over dimensjonerende flomnivå. Foreløpig maksimalt flomnivå er satt til +9,65. Dette må tas hensyn til ved prosjektering av ny bru.

I tillegg til Håelva berører NVEs aktsomhetssone syv steder langs strekningen. Dette er områder der terrenget indikerer at vann kan samle seg og gi flom ved store nedbørsmengder. Aktsomhetskartet er basert på høyde på overflaten, og tar dermed ikke hensyn til hvordan stikkrenner og underganger under vegen påvirker situasjonen. Videre kartlegging og vurdering av tiltak for stikkrenner og utsatte punkter tas inn i detaljprosjekteringen og er sikret med rekkefølgekrav. 200-årsflom er estimert og aktuelle avbøtende tiltak, eller forhold som må avklares nærmere ved prosjektering, er beskrevet i kapittel 5 i VA-notatet. Føringsveger for vann må ha tilstrekkelig dimensjon og kvalitet. Følgende punkt er omtalt i VA-notatet:

- Skjævelandsbrua - Grudevegen, Klepp kommune, vegprofil 2200
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 7550
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 6647
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 5671
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 4655
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 2900
- Brøytvegen, Time kommune - Vigre, Hå kommune, vegprofil 1827

5.7. Landbruks-, natur- og friluftsområder

Breddeutvidelsen foreslås lagt på motsatt side av den langsgående gang- og sykkelvegen som følger fv. 44 på hele strekningen. Inngrepet i landbruksarealet blir da kun på en side av vegen for store deler av strekningen. Det avsettes et belte til midlertidig anleggsområde langs hele strekningen på den siden det skal gjøres tiltak, og på begge

sider i kryss. Det aller meste av dette arealet har formål landbruk-, natur- og friluftsområde med reindrift (LNFR) og er i all hovedsak oppdyrka mark.

Planområdet ligger utenfor områder vernet etter naturmangfoldloven.

Sør for Øksnevad videregående skole går det en ridedsti langs fylkesvegen som ønskes bevart. Det er vurdert en mur her, men på grunn av dårlige grunnforhold vil en mur kreve masseutskifting. Det er derfor valgt å flytte ridedstien 1-2-m ut slik at det blir fylling her i stedet.

5.8. Landbruksfaglige vurderinger

Hensyn til landbruksareal har vært viktig i vurderingen av løsninger. Det er søkt om flere fravik fra håndbøkene for å unngå store inngrep i sideareal. Det er foreslått å beholde flere avkjørsler der ønsket omlegging ville beslaglagt landbruksareal og ført til store inngrep.

For å unngå inngrep i sideareal kunne det vært et alternativ å legge breddeutvidelsen i dagens rabatt mellom gang- og sykkelveg og fv. 44. Rabattbredde er et krav i Statens vegvesens håndbok N100, og dette alternativet er dermed ikke aktuelt. Minstekravet til rabatt er 1,5 m i 50- og 60-sone og 3,0 m i 70- og 80-sone. Rabatten har trolig også en viktig betydning for håndtering av overvann flere steder langs strekningen.

Det er svært mange landbruksavkjørsler langs strekningen. For å forbedre trafiksikkerheten er stenging av avkjørsler vurdert. Plassering av landbruksavkjørsler er vurdert ut fra hvor det er naturlig å krysse fylkesvegen, og at denne kan krysses på enklest mulig måte. Dette er aktuelt der samme eier har areal på begge sider av fylkesvegen. Det foreslås å stenge avkjørsler som oppfattes som spesielt utfordrende når det gjelder trafiksikkerhet, og der den er mulig å erstatte med annen adkomst som ikke vil hindre landbruksdriften vesentlig. Disse er listet opp i kapittel 5.5.7. Feunderganger blir opprettholdt, men må forlenges som følge av breddeutvidelsen. Disse er omtalt i kapittel 5.5.8.

Høydeforskjeller tas opp med bruk av skråninger og skjæringer. Bruk av murer er vurdert som lite egnet da det ikke passer inn i dette landskapet, og fordi bruk av mur vil danne skygger og redusere verdien av landbruksarealene. I noen områder kan det være aktuelt å legge masser slik at skråninger blir så slake at de blir en del av tilgrensende jorde. Dette må avklares med den enkelte grunneier der det er aktuelt.

5.9. Hensynssoner

Frisikt

Det er regulert inn frisiktsoner i alle avkjørsler og kryss.

Kulturmiljø

I Time kommune er det lagt hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570) over areal som berører registrerte kulturminner ved Træet, Hauglandsvegen.

Sikringssone verna vassdrag

Det er lagt sikringssone (H190) over arealene rundt Njærheim bru, da dette er et verna vassdrag. Dette er i tråd med kommuneplanen for Hå kommune.

Faresone flom

Beregnet flomsone berører området rundt Njærheim bru, og det er derfor avsatt et areal med faresone flom (H320) i området.

Det er i tillegg syv områder som blir berørt av NVEs aktsomhetskart for flomfare. Disse er ikke tatt inn i plankartet. Se for øvrig omtale av håndtering av flom i kapittel 5.6.

5.10. Midlertidig bygge- og anleggsområde

Det er avsatt tilstrekkelig areal langs strekningen til midlertidig bygge- og anleggsområde. Ved Øksnevad videregående skole er det satt av et stort areal som kan brukes som hovedriggområde. Det er ikke tenkt å benytte hele dette området. Hvilken del som kan benyttes når anleggsarbeidene starter, avgjøres i samråd med grunneier. I tillegg er det satt av riggområder i tilknytning til kryssene som skal oppgraderes og ved Njærheim bru. Disse arealene tilbakeføres til opprinnelig formål når tiltaket er gjennomført. Anleggsområdene skal plasseres slik at de ikke medfører fare for forurensning til vassdrag, spredning av potetål til landbruksområder, eller spredning av fremmede arter til naturreservat.

5.11. Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgekravene i reguleringsbestemmelsene angir hvilke tiltak som skal gjennomføres før anleggsstart, i anleggsperioden og før anlegget tas i bruk. Anleggsarbeidet kan deles opp i de enkelte delstrekninger.

Før anleggsstart skal det foreligge dokumentasjon som tekniske planer, håndtering av fremmede arter, massedisponering og ev. tiltak for å bevare trær. Det er også krav til prøvetaking ved flytting av matjord for å unngå spredning av potetcystenematode (potetå).

I anleggsperioden skal eventuelle fremmede arter håndteres forsvarlig, og myke trafikanter skal ha trafiksikre forhold. Før avkjørsler til fylkesvegen kan stenges, skal nye adkomstløsninger for berørte eiendommer være etablert.

Arealer regulert til annen veggrunn-grøntareal skal være tilsådd senest første vekstsesong etter anlegget er tatt i bruk.

6. Konsekvenser av planforslaget

6.1. Barn og unges interesser

Barn og unges interesser i området er i første rekke knyttet til skoleveg og tilgang til friluftsområder. Barn og unge er ofte myke trafikanter i trafikken. Strekningen er vurdert som en ulykkesbelastet strekning, med høy trafikkmengde og mange kryss og avkjørsler. Heldigvis er det få ulykker som involverer gående og syklende. De fleste registrerte ulykkene er påkjørsler mellom to biler eller utforkjøring. Tilbudet for myke trafikanter med gang- og sykkelveg langs hele strekningen vil i all hovedsak bli som i dag. Oppgradering av vegen med utbedring av kryss og krysningsløsninger, midtoppmerking, samt at langsgående gang- og sykkeltilbud beholdes eller oppgraderes, gir økt trafiksikkerhet. Dette er positivt for alle trafikanter, inkludert barn og unge.

Ved skolene langs strekningen gjøres det ikke endringer av forholdene for gående og syklende. Ved Øksenevad er det et godt utbygd gang- og sykkelnett i alle retninger med planfrie underganger og buss-stopp i begge retninger. Ved Høyland skule er det i dag en avkjørsel der gang- og sykkelveien krysser avkjørselen i plan (sa bilde i kapittel 4.3).

Ved Høyland skule er det etablert holdeplass i egen snulomme i atkomsten inn mot skolen. Denne kan betjenes i begge retninger og gir en sikker holdeplass for skoleelever her. Selv om gang- og sykkelvegen krysser i plan, er det god sikt i området. Det er også mindre trafikk her enn lenger nord. Utvidelsen av veien tas på motsatt side av avkjørselen til skolen, og passeringslommen videreføres.

Med tilbud for gående og syklende adskilt fra kjøreveien og planfrie kryssinger som allerede eksisterer, vurderes det at trafiksikkerheten for barn og unge minimum blir ivaretatt som i dag, sannsynligvis noe forbedret med planforslaget.



Figur 37. Utklipp av ortofoto som viser løsningen ved Høyland skule der det er satt av eget areal til på- og avstigning av skolebuss.

6.2. Nærmiljø og friluftsliv

Planforslaget påvirker ikke friluftslivsinteresser og rekreasjonsbruk i særlig grad. Ved Øksnevad videregående skole er det en ridesti langs vegen som må legges noe om. Det går en travsti langs fylkesvegen på gnr/bnr. 16/1 i Hå kommune. Her må skråning tilpasses stien. Utover dette vil tiltaket medføre bedre fremkommelighet gjennom oppgradering av gang- og sykkelveger, og underganger. Planforslaget berører ikke større viktige områder for friluftsliv, og vil ikke ha negative konsekvenser for nærmiljøet.

6.3. Universell utforming

Krav til universell utforming er ivaretatt gjennom kravene i vegnormalene. Endelig utforming avklares ved prosjektering. I anleggsfasen kan det i perioder bli behov for å stenge vei eller kryss, og det kan bli lagt beslag på annet areal som gang- og sykkelvei. Universell utforming vil dermed bli forbedret med gjennomføring av planforslaget.

6.4. Trafikkforhold

Formålet med å legge til rette for profilert og forsterket midtoppmerking er å redusere møteulykker og utforkjøringer som skjer som følge av at føreren er trøtt eller uoppmerksom. Ifølge trafikksikkerhetshåndboken fra TØI ble det funnet en statistisk signifikant reduksjon av antall møteulykker og utforkjøringer til venstre på 37% ved bruk av forsterket midtoppmerking. Kanalisering av kryss, dvs. anlegg av venstre- og/eller høyresvingefelt, har vist seg å redusere antall ulykker med omtrent 20% ifølge TØI (trafikksikkerhetshåndboken). Avsvingende trafikk kan også medføre forsinkelser for trafikk som skal rett gjennom krysset.

Økt vegbredde og profilert vegoppmerking vil kunne redusere møteulykker. Dette er en ulykkestype som ofte har en høy alvorlighetsgrad. Økt vegbredde og kryssutvidelse vil også gi bedre rom for manøvrering forbi avsvingende biler og traktorer ved de mange avkjørslene langs strekningen.

Ny bru over Håelva vil bedre fremkommeligheten i området. I tillegg vil oppgraderingen generelt bedre forholdene for kollektivtrafikken med bredere veg, sanering av avkjørsler og oppgradering av bussholdeplasser. Tiltaket vil dermed ha positive konsekvenser for trafikkforholdene.

6.5. Teknisk infrastruktur

Dette er et oppgraderingsprosjekt så det gjøres ikke endringer på selve vegtraséen i terrenget. Planforslaget gir dermed ikke vesentlige konsekvenser for teknisk infrastruktur, men behov for endringer/omlegginger er beskrevet i Vegteknisk notatet (vedlegg 2) og VA-notatet (vedlegg 3). I VA-notatets kapittel 1.5 er det gitt en oppsummering av generelle avvik fra N200 som er grunnlag for videre vurderinger. Disse framgår av tabellen under:

Krav	Avvik	Fagleg grunngjeving
På veg med $\dot{A}DT \geq 5000$ skal kummer* plasserast utanfor vegarealet <small>*gjelder ikkje vegdrenering</small>	Eksisterande kummer vert berre flytta dersom dei er i direkte konflikt med nytt vegareal eller konstruksjonar.	Kravet oppfattast som eit ideelt ønske som man burde streve etter å oppnå ved legging av nytt VA-anlegg. Omlegging av eksisterande VA-leidningar kan medføre større omleggingar og dermed bli eit fordyrande element.
For $\dot{A}DT \geq 5000$ anbefalast det generelt lukka drenering	I store deler av prosjektet er det i dag open drenering. Det anbefalast at eksisterande løysning oppretthaldast der dette ikkje tar for mykje areal.	Det er foreslått open grøft der dette passar med eksisterande terreng og ikkje tar for mye plass. Teikning TF002 viser de ulike grøftene som skal brukast.
Iht. tabell 2.7 skal stikkrenner / kulvertar være min. DN600	Det vil ikkje bli anbefalt å skifte ut eksisterande stikkrenner berre pga. dimensjon.	Alder på stikkrennene er også en del av vurderinga. Dersom eksisterande stikkrenne er av nyare dato, er det antatt at den er dimensjonert etter dagens krav og stor nok sjølv om den er mindre enn DN600.
Reinsetiltak	Reinsetiltak iht. tabell 2.3 i Handbok N200	Reinsetiltak blir valt ut frå resipientens sårbarheit. For nærare forklaring vises det til YM-rapporten.

VA-notatet beskriver eksisterende VA og overvannshåndtering på hele strekningen, og foreslår tiltak der det kan være nødvendig. Ny kjørebri over Håelva utformes slik at den kommer over flomhøyden. Planforslaget legger ikke til rette for tiltak som vil påvirke VA-anlegg negativt eller forverre situasjonen når det gjelder avrenning og fare for flom, men det vil være aktuelt å vurdere kapasitet på eksisterende overvannssystem langs strekningen ved gjennomføring.

6.6. Kulturminner og kulturmiljø

Planprosessen har avklart forholdet til fornminner og andre kulturminner, og disse er ivaretatt i plankart og bestemmelser.

6.6.1. Kulturminner/fornminner

Tiltaket unngår de fleste automatisk freda kulturminnene. Kjente fornminner langs strekningen er beskrevet i kapittel 0. Planen er innskrenket slik at ID65575 ved Saltevegen og ID24256 ved Håelva ikke blir påvirket. Tiltaket vil komme ca. 5 meter nærmere ID61060 enn dagens GS-veg, men det vil ikke skjemme gravhaugen. For å unngå skade på gravhaugen i anleggsfasen må det settes opp gjerde langs plangrensen forbi den. De fire lokalitetene som ble funnet i traseen ved registreringer (ID305677, ID305680, ID24256 og ID305678) er av en slik karakter at det kan gis dispensasjon fra Lov om kulturminner slik at tiltaket kan realiseres. Alle fire er i Hå kommune. De er markert i plankartet med bestemmelsessone og det er knyttet bestemmelser til disse.

Det er steingjerder langs strekningen som kan bli berørt. Generelt skal disse skånes mest mulig, og der det er mulig, skal de reetableres inn mot nytt anlegg.

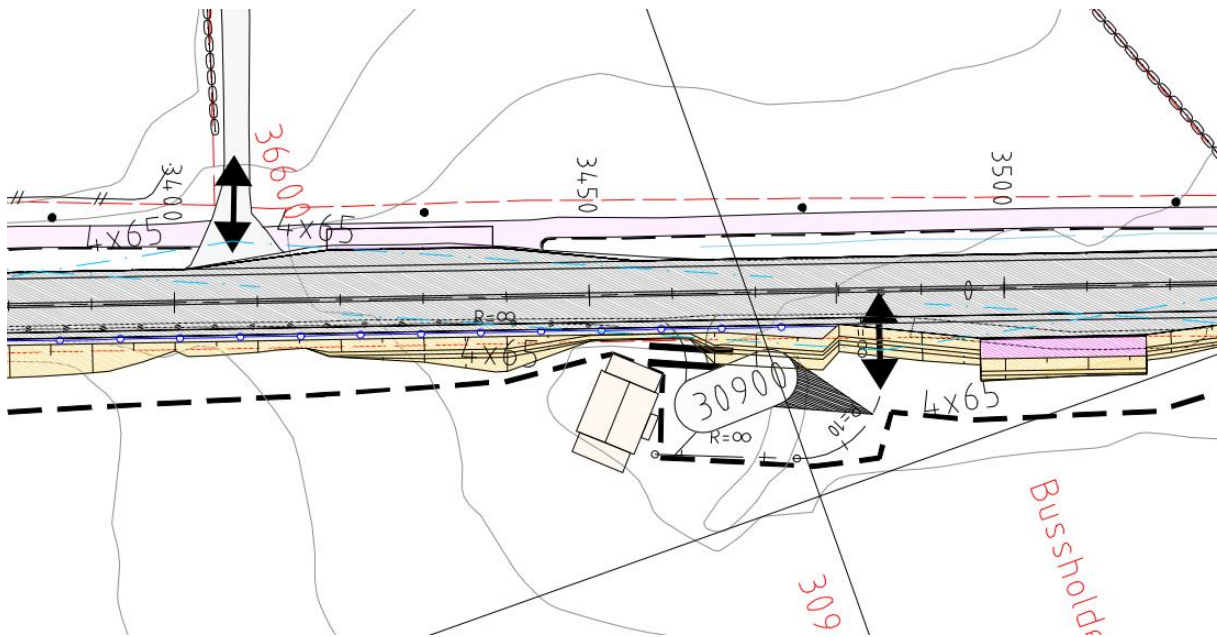
Kulturminner i nærheten av vegen må ivaretas og sikres med byggegjerde i anleggsfasen. Funn av ukjente kulturminner medfører stans i arbeidet. Dette gjelder også for nyere tids kulturminner.

6.6.2. Nyere tids kulturminner

Det er to vegminner i Hå kommune som ligger innenfor planområdet. Vegminnet ved Bernervegen ligger i et smalt belte med midlertidig riggområde langs vegen. Vegminnet lenger sør ligger på vestsiden av vegen. Her vil utvidelse av vegen skje på andre siden, så minnet vil ikke bli berørt. Vegminnene må uansett ivaretas i anleggsfasen. Dersom de ikke kan bli stående, må de dokumenteres før de tas ned, mellomlagres og reetableres der de sto eller så nært inntil opprinnelig plassering som mulig.

Alle de tre kommunene har verneverdige jærhus som ligger tett på fylkesvegen. Kristinahuset i Klepp kommune ligger utenfor plangrensa og berøres ikke av tiltaket. Steingjerdet langs Kristinahuset grenser til planen og skal tas hensyn til under anleggsarbeidet. Dette skal omtales i konkurransegrunnlaget og YM-plan.

Jærvegen 41 i Hå kommune berøres. Veiutvidelsen tas mot eiendommen og boligen, og det kommer da krav om rekkverk forbi huset, tett inntil veggen. Det er utfordrende ettersom boligen ligger tett inntil vegen. Avbøtende tiltak for inngrepet er omlegging av utkjørsel og dette vil kunne redusere påkrevd lengde av rekkverk forbi huset. Det er også drøftet tiltak som lukket grøft for å minimere tiltaket, men endelige løsningen avklares ved prosjektering.



Figur 38. Utsnitt av teknisk tegning for fremtidig situasjon for Jærvegen 41.

Træet i Time kommune ligger ved krysset med Hauglandvegen, og dette krysset legges noe om. Planområdet omfatter ikke selve eiendommen Træet ligger på, men det er lagt hensynssone kulturmiljø helt inn til fylkesvegen, i tråd med kommuneplanen. Tiltak innenfor hensynssonen er konfliktfylt. Nærmest Træet vil ny gang- og sykkelveg ligge på samme plass som dagens. Nærmest kulverten under fv. 44 vil skjæringen komme noen få meter nærmere Træet, men det vil fremdeles være mellom 50 og 60 m avstand.

Steingjerdet og den gamle grind/port med tilhørende trappetrinn ved Træet (gnr. 5 bnr. 24), skal bevares.



Figur 39. Steingjerde, grind og trapp ved Træet gnr. 5 bnr. 24 (Foto: Time kommune)

Området sør for Hauglandsvegen består av verneområde med kulturmark. Innenfor verneområdet er anleggsområdet minimert i størst mulig grad. Det er lagt opp til at

arbeidet med utvidelsen langs denne strekningen skal skje fra fylkesvegen. Dette for ikke å berøre kulturmarken mer enn nødvendig. Dersom området påvirkes under anleggsarbeidet, skal området reetableres så langt det er mulig.

6.7. Natur- og vannmiljø

Figgjovassdraget ligger nord for planområdet. Planområdet er trukket bort fra Skjævelandsbrua og terrenget stiger fra der planområdet starter opp til elva. Tiltaket er beskjedent i dette området, og det er dermed vurdert at planen ikke vil påvirke Figgjovassdraget.

Planområdet krysser over flere elver og bekker, der Håelva er den største. Det skal ikke utføres tiltak i selve elveløpene, og ved inngrep i kantsonen skal det utføres avbøtende tiltak for hurtigst mulig revegetering. Dersom det blir nødvendig å fjerne kantvegetasjon langs vassdraget kan det utløse krav om dispensasjon etter vannressurslovens § 11. Ved gjennomføring skal det avklares om det er behov for tiltak for å unngå forurensende avrenning til vassdrag i anleggsfasen.

Plangrensen er trukket så langt unna de nærliggende naturreservatene som mulig, og tiltaket vil ikke påvirke verneområdene direkte. Imidlertid er det registrert flere truede fuglearter, samt flere rødlistede arter i nærheten av planområdet langs hele strekningen, og det må gjøres en detaljert/oppdatert kartlegging inkludert tilstandsvurdering av trær under prosjekteringen for å kunne tilpasse anleggsarbeidet slik at rødlistede arter ivaretas og truede fugler ikke forstyrres i hekkeperioden. Dersom det skal gjøres arbeider som kan påvirke verneområdene når hekketid pågår, må avbøtende tiltak vurderes basert på type arbeid.

Det er gjort funn av fremmede arter langs hele strekningen. Det må gjøres en oppdatert kartlegging av fremmede arter under prosjekteringen for å sikre at riktige tiltak iverksettes under anleggsarbeidet. I anleggsperioden skal eventuelle fremmede arter håndteres forsvarlig.

Tiltaket vil ikke gi vesentlige negative konsekvenser for natur- og miljøinteressene fordi det berører lite areal ut over en smal sone langs veien, det er satt krav til gjennomføringen i bestemmelsene, det er satt miljømål for prosjektet og en YM-plan skal følge prosessen. Alt dette sikrer at hensynet blir ivaretatt.

6.7.1. Vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet, og vi har gjort følgende vurderinger:

§8 Kunnskapsgrunnlaget: Det er mye registrerte naturverdier på Jæren, og fylkesvegen ligger i nærheten av flere naturreservat. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig til å gjøre en overordnet vurdering av konsekvensene av reguleringsplanen. Håndtering av fremmede arter og ev. rødlistede trær er sikret i bestemmelsene. Som en del av videre prosjektering skal det vurderes om det skal utarbeides en oversiktlig sammenstilling av rødlistearter, fremmede arter og naturverdier inkludert tilstandsvurdering av trær som skal legges til grunn for miljøoppfølging av tiltaket.

§9 Føre-var prinsippet: Tiltaket er avgrenset så mye som overhodet mulig og skjer ved allerede etablert infrastruktur. Det tas hensyn til vassdrag ved gjennomføring ved at kantvegetasjon ikke skal fjernes, og det skal tas hensyn til gyte- og hekkeperioder. Det vurderes at sårbare arter i området ikke vil bli skadelidende.

§10 Samlet belastning: Reguleringsplanen går over en lang strekning, men tiltakene langs strekningen er av begrenset art. Det vurderes i prosjekteringen om det skal gjøres en vurdering av hvordan dette tiltaket sammenfaller med eventuelle andre tilgrensende tiltak, og hva den totale belastningen vil medføre.

§11 Kostnader: Kostnader med gjennomføring, og tiltak for å forebygge eller redusere skadevirkninger bæres av tiltakshaver. Tiltakshaver skal etter § 11 begrense skader på naturmangfoldet. I den videre prosessen vil derfor tiltakshaver stå ansvarlig for miljøoppfølging ved blant annet å redusere inngrepene i naturarealer og hensynsområder spesielt.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det er ikke satt krav til dette i denne fasen. Det vil bli et tema ved prosjektering. Planen for Ytre Miljø følger prosessen, og eventuelle avbøtende tiltak for å sikre mot avrenning til vassdrag skal vurderes.

6.7.2. Vurdering av vannforskriftens §§ 4 og 12

Til vannforskriftens §§ 4 og 12: Det er gjort en overordnet vurdering for å avdekke om tiltak utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften. Dette er vurdert å være tilstrekkelig som en tidlig samlet vurdering av tiltaket, som er utbedring av vegstrekningen, for tema vannmiljø.

6.8. Landskap

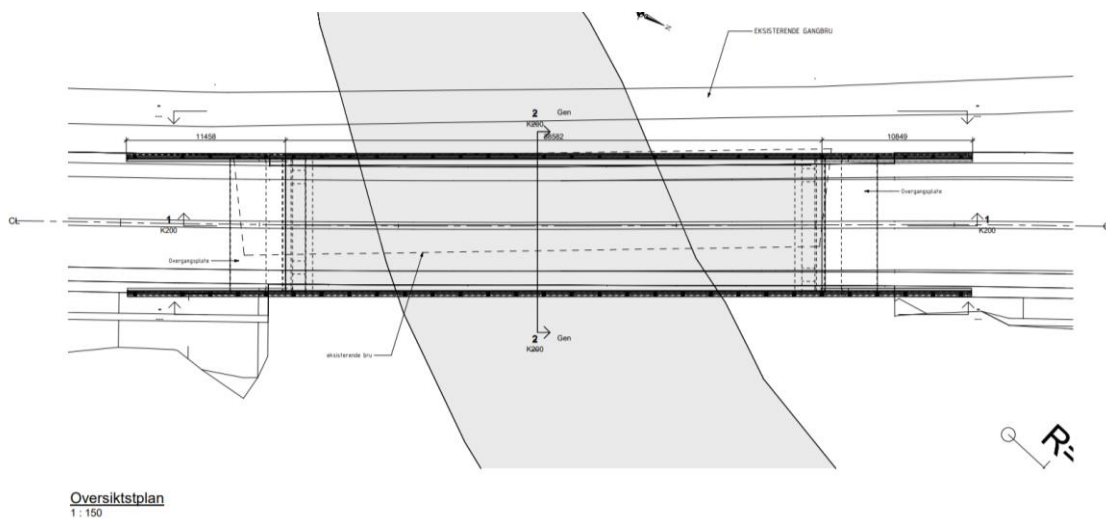
Breddeutvidelsen foreslås lagt på motsatt side av den langsgående gang- og sykkelvegen som følger fv. 44 på hele strekningen. På den måten unngås konflikt med denne. Dette ivaretar gang- og sykkeltrafikken på en god måte i anleggsfasen og nødvendig normert avstand mellom kjørebane og gang- og sykkelveg opprettholdes.

Inngrepet i landbruksarealet blir da kun på en side av vegen på store deler av strekningen. Det avsettes et belte til midlertidig anleggsområde langs hele strekningen på den siden det skal gjøres tiltak, og på begge sider i kryss o.l. Det aller meste av dette arealet har formål landbruk-, natur- og friluftsområde med reindrift (LNFR) og er i all hovedsak oppdyrka mark.

Sør for Øksnevad videregående går det en ridesti langs fylkesvegen som ønskes bevart. Det er vurdert en mur her, men på grunn av dårlige grunnforhold vil en mur kreve masseutskiftning. Det er derfor valgt å flytte ridestien slik at det blir fylling her i stedet, og stien flyttes 1-2 m ut.

Det er punkter langs tiltaket som vil få en økning av vegareal, slik som kryssområder som skal forbedres og nye bussholdeplasser. Flere av disse områdene kommer nært inntil og berører delvis eksisterende landskapskvaliteter. Lokal forankring i materialbruk, slik som ved etablering av natursteinsmurer, blir viktig for best mulig integrering av nytt tiltak. En god overgang til tiliggende terreng, med naturlig arrondering og tilbakeføring av dyrket mark, vil få betydning for endelig opplevelse av tiltaket.

Utforming og samordning mellom ny og eksisterende bru over Håelva vil få betydning for den endelige, visuelle opplevelsen.



Figur 40. Oversiktsplass av ny bru som viser forholdet til eksisterende gang- og sykkelbru.

Støyskjerming unngås. Landskapsmessig er dette positivt, da denne typen vertikale elementer skaper fysiske og visuelle barrierer. Disse vil kunne redusere reiseopplevelsen betraktelig og forsterke veganlegget som et teknisk inngrep i det ellers åpne landskapet.

Planforslaget legger til rette for en oppgradering av dagens veglinje og vil totalt sett ha begrenset påvirkning på opplevelsen av landskapet. Det er et åpent landskap, som er visuelt robust for denne type horisontale, tekniske anlegg.

6.9. Landbruk-, jord- og mineralressurser

Utvidelse av vegen vil på store deler av strekningen medføre noe omdisponering av dyrka mark. Totalt 20 daa dyrka mark omdisponeres permanent (se arealregnskap i kapittel 5.3). Arealinngrepet begrenses så mye som mulig, og berørt matjord skal brukes som ressurs for videre matproduksjon i jordbruksområder på samme eiendom eller i nærområdet. Det er også krav til prøvetaking ved flytting av matjord for å unngå spredning av potetecystenematode (potetål). Det legges som hovedregel opp til at skulder og annen veggrunn mot tilgrensende areal utformes som skråninger. Der det er mulig kan det være aktuelt å utforme skråninger med slakt fall, slik at de kan nyttes som en del av tilgrensende jorder. Dette vil skje i samråd med grunneier. En oversikt over arealbeslaget av dyrka mark som planen medfører ligger ved vedlagt planbeskrivelsen (vedlegg 9).

Det er regulert 11 feunderganger langs strekningen som forlenges som følge av breddeutvidelse av veien. Disse er listet opp i tabell i kapittel 5.5.8. På det lengste blir en kulvert forlenget med 3,1 m, og de nye lengdene vil variere mellom 16,1 til 19,3 m. Sett i forhold til eksisterende lengde på kulvertene vil ikke forlengelsen være vesentlig, og funksjonen kan opprettholdes som i dag.

Planforslaget vil ikke berøre bergrettigheter eller masseuttak i drift. Når det gjelder registrert ressurs med løsmasser ved Salte og Vaule, så har Direktoratet for mineralforvaltning vurdert at etablering av uttak i det berørte området er lite sannsynlig fordi området allerede er båndlagt av bebyggelse og infrastruktur. Planforslaget endrer ikke dagens situasjon når det gjelder tilgang til berørte ressurser.

6.10. Grunnforhold

Organisk materiale/humus må fjernes der det skal bygges veg, og arealene må masseutskiftes. ÅDT for delstrekningene tilsier at det bør foretas grunnundersøkelser langs vegtraséen ved gjennomføring, da diffus forurensning fra avrenning erfaringsmessig vil avsettes i de øverste massene i grøft og sideareal. Spesielt viktig er det der det skal masseutskiftes for å hindre at potensiell forurensning spres. Gravemasser med moderat forurensning opp til tilstandsklasse 3, kan gjenbrukes som toppjord innenfor trafikkarealer i eller utenfor tiltaksområdet i henhold til gjeldende regelverk. Ved planlegging for

gjenbruk av masser, må tilstrekkelig areal for mellomlagring og massehåndtering prosjekteres.

Det er gjort grunnundersøkelser ved Håelva der det skal bygges ny bru. Det er planlagt at brua skal bygges med friksjonspeler. Hvis det er ønskelig å direkte fundamentere bør supplerende undersøkelser gjennomføres.

Grunnforholdene innenfor planområdet vurderes å være sikret gjennom bestemmelsene.

6.11. Flomfare

NVEs aktsomhetskart for flom er brukt som utgangspunkt for vurdering av flomfaren langs strekningen. Det skal bygges ny bru over Håelva, og flomsona for denne er derfor beregnet i en hydraulisk modell. Ifølge bruprosjekteringsrettlederen fra Statens vegvesen, håndbok N400, skal underkant bru som hovedregel ligge minimum 0,5 m over dimensjonerende flomnivå. Foreløpig maksimalt flomnivå er satt til +9,65, og dette skal tas hensyn til ved prosjektering av ny bru.

I tillegg til Håelva berører NVEs aktsomhetssone syv steder langs strekningen. Aktsomhetskartet er basert på høyder på overflaten, og vurderer ikke hvordan stikkrenner og underganger under vegen påvirker situasjonen. Hvert område er beskrevet og vurdert i kapittel 4 i VA-notatet (Vedlegg 3). Generelt er det relativt store, åpne flater med dyrka mark, myr eller lignende langs strekningen som vil bidra til at vannet fordrøyes. Vegen ligger som regel høyere enn terrenget rundt.

De enkelte områdene og forslag til tiltak, eller forhold som må avklares nærmere ved prosjektering, er beskrevet i kapittel 5 i VA-notatet. Føringsveger for vann må ha tilstrekkelig dimensjon og kvalitet. Sluker og overvannsledninger ved underganger må vurderes nærmere ved prosjektering. Dersom det viser seg at stikkrenner er underdimensjonerte er dette en situasjon som gjelder for både dagens vei og ny vei. Tiltaket planen legge til rette for endrer ikke situasjonen vesentlig sammenlignet med dagens situasjon, og er ikke det som medfører behovet for oppgradering av stikkrenner. Dagens stikkrenner og underganger må vurderes ift. kapasitet og tilstand i prosjekteringsfasen. Tiltaket vil dermed ikke ha negative konsekvenser når det gjelder flomfare, men kan bidra til en forbedring ved gjennomføring.

6.12. Støyforhold

Tiltaket endrer ikke vesentlig på dagens situasjon og dermed heller ikke på forholdene for tilgrensende boliger. Det skal etableres forsterket midtoppmerking på strekningen, noe som produserer støy når biler kjører over linjene. I utgangspunktet er det ikke meningen at kjøretøy skal kjøre over eller krysse linjene, men når dette skjer kan det være plagsomt for omgivelsene.

Det legges opp til riller som har en sinusformet profil, da disse gir minst støy. Steder der eksisterende skjermer eventuelt flyttes eller rives må det gjøres nye lokale beregninger.

Det er gjort beregninger av der avstanden mellom veg og bolig endres med mer enn 20 %. Dette gjelder 3 eiendommer som er listet opp nedenfor:

Nordsjøvegen 1840/1842

Bygget er registrert som næringsbygg, men det er bolig i deler av bygningen. Dagens avstand fra vegdekkekant til takkant nærmest veg er 7,1m. Avstand til ny skulderkanter 4,6m. Endringen er dermed 35%.



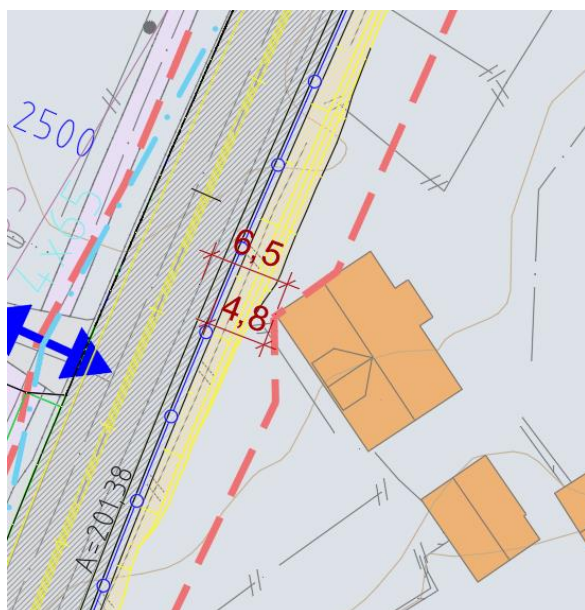
Figur 41. Utsnitt av tegning som viser framtidig situasjon for Nordsjøvegen 1840/1842.



Figur 42. Bilde tatt fra Google maps 2023 som viser dagens situasjon ved Nordsjøvegen 1840/1842.

Søylandsvegen 33

Dagens avstand fra vegdekkekant til takkant nærmest veg er 6,5m. Avstand til ny skulderkant er 4,8m. Endring er dermed 26%.



Figur 43. Utsnitt av tegning som viser framtidig situasjon ved Søylandsvegen 33.

Jærvegen 51

Dagens avstand fra vegdekkekant til takkant nærmest veg er 16,3m. Avstand til ny skulderkant er 12,1m. Endring blir dermed 26%. Det blir en relativt stor endring her p.g.a. passeringslomme. Hvis ikke passeringslommen regnes med er ny avstand til kjørefelt 15,9m, dvs. 2%.



Figur 44. Utsnitt av tegning som viser fremtidig situasjon ved Jærvegen 51.

6.13. ROS

Gjennomført ROS-analyse er beskrevet i kapittel 4.18. Tiltakene som er foreslått er tatt inn i planforslaget. Trafikkulykker er den hendelsen som har størst konsekvenser for liv og helse. Utbedringen av vegen med venstresvingefelt, passeringslommer, breddeutvidelse, forsterket midtoppmerking, samt oppgradering av holdeplasser, vil bidra til at risikoen blir redusert. Håndtering av flom og overvann er også et viktig tema. Utforming av den nye kjørebrua over Håelva vil ta hensyn til flomfaren, og utbedring av stikkrenner og andre utsatte punkt vil bli vurdert ved detaljprosjektering. Etter justeringer av planforslaget i henhold til foreslåtte risikoreducerende tiltak vurderes risikoen å være akseptabel.

6.13.1. Avbøtende tiltak/løsninger ROS

ROS-analysen har foreslått en rekke avbøtende tiltak og disse er fulgt opp som følger:

- Ved utforming av ny kjørebru over Håelva utvides tverrsnittet og den heves til over flomsonen. Tiltaket må avklares om er søknadspliktig.
- Det skal bli vurdert behov for supplerende grunnundersøkelser i detaljprosjekteringsfasen, særlig for arealene ved Njærheim bru.
- Masseutskiftning ved enkelte/utsatte punkter i utførelsesfasen.
- Videre kartlegging og vurdering av tiltak for stikkrenner og utsatte punkter tas inn i detaljprosjekteringen.
- Miljøteknisk grunnundersøkelse og videre kartlegging/tiltak vil bli en del av detaljprosjekteringsfasen.
- Det må gjøres en utvidet kartlegging av fremmede arter og rødlistede arter

- Det skal være forsvarlig håndtering av fremmede arter og forurensete masser i utførelsesfasen.
- Steder der eksisterende støyskjerming flyttes/rives vil det gjennomføres nye lokale beregninger.

6.14. Interesse motsetninger og avveining av virkninger

Prosjektet er et oppgraderingstiltak av eksisterende fylkesveg, og vil i overveiende grad gi et bedre og mer trafiksikkert tilbud til alle brukerne av vegen.

Det legges opp til ensidig utvidelse av vegbanen. I all hovedsak er utvidelsen av vegbanen lagt på motsatt side av eksisterende gang- og sykkelveg. Dette vil forenkle anleggsgjennomføringen, da alle arbeider (utenom eventuell holdeplassopprustning) utføres på en side av vegen. Eksisterende gang- og sykkelveg, med sine naturlige tilknytningspunkt, kan i stor grad opprettholdes og trafiksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte. I tillegg kan eksisterende rabattbredde ivaretas, men denne må trolig benyttes til midlertidig kjøreareal i anleggsperioden. Eksisterende belysning kan i stor grad opprettholdes uendret, da den i hovedsak ligger langs gang- og sykkelvegen.

Samlet vurderes denne løsningen å gi en kostnadseffektiv utbygging som reduserer arealinngrepene og ivaretar trafiksikkerheten og framkommeligheten på en god måte. Sideområdene til vegutvidelsen legges i hovedsak som skjæring eller fylling slik som i dag. Kun unntaksvis benyttes mur ved kritiske punkt. På enkelte områder kan en i samråd med grunneier vurdere å heve tilliggende terreng/jorde for å redusere inngrepet i landbruksjord.

Å tilrettelegge for modulvogntog medfører økt breddeutvidelse i noen kurver, noe mer enn om det kun skal tilrettelegges for vogntog. På det meste er det en utvidelse på 35 cm, mens det for vanlige vogntog kreves 26 cm. Forskjellen her er 18 cm totalt for begge kjørefelt. Dette kommer i tillegg til 8 m bred kjøreveg. Dette er en liten anleggskostnad som kan gi en samfunnsøkonomisk gevinst med redusert antall vogntog og bedre økonomien for de mange næringsvirksomhetene langs vegen.

Det er store naturverdier langs hele strekningen. Planområdet og tiltaket er begrenset så mye som mulig, og ivaretagelse av naturverdier er sikret i bestemmelsene. Det er også satt miljømål for prosjektet som vil være førende for gjennomføringen, samt at en YM-plan vil følge prosessen og sikre at ivaretagelse av hensynene blir et tema ved gjennomføringen.

Deler av planområdet er flomutsatt i dag. Tiltaket forverrer ikke situasjonen, men kan bidra til å forbedre den ved for eksempel oppgradering av grøfter og stikkrenner ved gjennomføring.

Den største interessen som berøres av tiltak er landbruksdrifta langs strekningen. Noe dyrka mark må omdisponeres for å gi plass til utvidelse av vegen, og det foreslås å stenge noen landbruksavkjørsler. Det er lagt stor vekt på å øke trafikksikkerheten med kostnadseffektive tiltak.

Planforslaget forutsetter av fravikssøknader godkjennes.

Planforslaget legger opp til en oppgradering av en veistrekning for å forbedre trafikksikkerheten og forholdene for dem som benytter kollektivtrafikk. Planen er grundig gjennomarbeidet og forholdet til berørte hensyn er ivaretatt. Tiltaket vil bidra til måloppnåelse uten at det gir store negative konsekvenser for omgivelsene.

7. Måloppnåelse

Planen hovedmål:

Hovedmål	Vurdering av måloppnåelse
Redusere antall hardt skadde og drepte	Planen legger til rette for flere tiltak for å bedre trafiksikkerheten. Veien utvides i bredden, kryss utbedres og det blir profilert midtoppmerking. Dette vil bidra til å redusere møteulykker, gi bedre rom for manøvrering forbi avsvingende biler og traktorer ved de mange avkjørslene langs strekningen, samt redusere faren for utforkjøring.
Øke aktiviteten og trafiksikkerheten for brukerne av holdeplasser på strekningen.	Oppgraderte bussholdeplasser med perrongareal og leskur noen steder, samt oppgradering av omkringliggende tilganger via gang og sykkeltilbud vil kunne bidra til at det blir mer attraktivt og tryggere å ta buss.
Bedre framkommeligheten ifm. kryssing av Håelva.	Bredere kjørebri over elva vil bedre framkommeligheten.

Miljømål	Vurdering av måloppnåelse
Begrense inngrep i, og konsekvenser for naturverdier.	Planområdet er redusert i så stor grad som mulig og har kun med seg det arealet som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket.
Ikke hindre oppnåelse av miljømål for berørte vannforekomster. <ul style="list-style-type: none"> - Om tiltak berører vannforekomster, skal det føre til positiv påvirkning. - Bevare og reetablere kantvegetasjon langs elver og bekker som skaper grønne korridorer i jordbrukslandskapet. 	<p>Hensynet til vassdrag er sikret i bestemmelsene, og tiltaket skal dermed ikke hindre oppnåelse av miljømål for berørte vannforekomster. Ev. fjerning av kantvegetasjon i byggefasen skal reetableres.</p> <p>Hvis trær skal fjernes og erstattes skal det benyttes stedeegne, norske trær. Det skal lages revegeteringsplan.</p>

Miljømål	Vurdering av måloppnåelse
Bidra til å redusere eller fjerne prioriterte helse- og miljøfarlige stoffer fra kretsløpet.	Bestemmelser om håndtering av fremmede arter og ev. potetystematode er innarbeidet i planen, og vil bidra til å nå målet.
Energiforbruk og klimagassutslipp skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp. Klimagassberegning skal utføres i neste fase.	Det er krav om massedisponeringsplan i bestemmelsene, der mest mulig bruk av massene lokalt skal tilstrebes. Dette er også tema i YM-plan og miljøoppfølgingen, noe som vil sikre at dette blir ivarettatt ved gjennomføring.
Gjennomføre tiltaket med minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel (masser og materialer).	Dette er tema i YM-plan og miljøoppfølgingen ved gjennomføring. Konkrete tiltak avklares der.
YM-plan skal benyttes som et aktivt styringsverktøy for å sikre at prosjektet følger opp miljømål. Byggherrens prosjektleder i videre faser skal sikre miljøstyring i prosjektet. Det vil si at prosjektets miljøpåvirkning vurderes, regelverk etterleves, miljømål og -tiltak ivaretas og måloppnåelse vurderes jevnlig.	Det skal utarbeides en overordnet YM-plan som skal følge prosessen i de videre prosjektfaser.

8. Innkomne merknader

8.1. Merknadsbehandling etter oppstartsvarsel

Planen ble varslet 9. april 2021 i Jærbladet og med brev til berørte grunneiere. Under er innkomne merknader og innspill oppsummert og kommentert.

Statsforvalteren i Rogaland. Brev datert 17.06.2021

Er opptatt av Håelva som verna vassdrag og et nasjonalt laksevassdrag. Påpeker at brukryssinga er et tiltak i vassdrag som krever egen tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Det er anadrom/lakseførende strekning og Statsforvalteren er myndighet. Arbeid i vassdraget må legges utenom gyte- og smoltutvandringsperioden. Dersom tiltak medfører inngrep i kantvegetasjonsbeltet langs vassdrag, må dette komme frem av planarbeidet. Avbøtende tiltak og plan for revegetering er aktuelt. Avrenning til vassdrag må unngås.

Viser til NVEs uttalelse og det er viktig at det går tydelig frem hvilke elver og bekker som blir berørt av tiltaket og hvilke avbøtende tiltak som skal iverksettes for å begrense negative effekter på omkringliggende natur- og vassdragsverdier. De Statlige planretningslinjene for klima og energiplanlegging og klimatilpasning av 28.09.2018 skal ligge til grunn for tiltakenes utforming.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Vassdrag som er berørt er beskrevet. Det er ikke planlagt tiltak i noen av vassdragene. Det skal bygge ny kjørebri over Håelva, men her skal brukarene stå på land, og brua plasseres på samme sted som i dag. Føringer for anleggstid er tatt inn i bestemmelsene. Det samme er ev. tiltak i kantvegetasjonsbeltet. Ev. tiltak for å hindre avrenning til vassdrag under gjennomføring vurderes ved prosjektering. Det er dermed vurdert at gjennomføringen av planen ikke vil gi vesentlige negative effekter på berørte vassdrag.

Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv. Brev datert 11.05.2021

Nyere tids kulturminner i Time kommune:

Husmannsplassen Træet, gnr/bnr. 5/24 på Line - vesentlig konflikt. 1 av 9 jærhus, og det eldste. Museum, og offentlig tilgjengelig. Avsatt i kommunens kulturminneplan med hensynssone rundt. Tiltak innenfor hensynssonen er konfliktfylt og må ta sterkt hensyn til verneverdiene, samt vurdere avbøtende tiltak. Aktuelle tiltak som er skissert nord for Hauglandsveien, så fremt gitte forutsetninger imøtekommes, vurderes å være akseptable. Tiltakene sør for Hauglandsveien er mer problematiske og må minimeres

mest mulig. Må kun omfatte planlagt ny skråning, og ikke anleggsbelte. Skråningen etableres fra fv. 44.

Nyere tids kulturminner i Klepp kommune:

«Kristinahuset», gnr/bnr. 2/25, Grudevegen 1 - jærhus. Det vises til dialog med samferdselsavdelingen der det er enighet om at all utvidelse tas mot sør for å unngå inngrep rundt Kristinahuset.

Nyere tid kulturminner i Hå kommune:

Jærvegen 41, gnr/bnr. 5/14 - jærhus. Etter befaring, der to løsninger ble skissert, ønskes alternativ b; det etableres ny adkomst mot nord hvor rekkverk kan ledde ved veien forbi bygningen. Utvidelse av veien bør foretas på motsatt side av veien.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Det er gjort justeringer og tilpassinger av planavgrensning og løsninger i dialog med seksjon for kulturarv for å ivareta kulturminnene på best mulig måte.

Statens vegvesen, brev datert 19.04.2021

Støtter hensikten med planarbeidet, har ingen merknader og ønsker lykke til med arbeidet.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Ingen kommentar

NVE, brev datert 12.05.2021

Viser til sitt myndighetsområde og ansvar i plansaker, samt en generell beskrivelse av viktigheten av å ivareta vassdrag og bruke arealplanlegging som virkemiddel for å unngå skader av f.eks. flom. Reguleringsplanen berører de tre verna vassdragene, Figgjo, Håelva og Fuglestadåna. For disse vassdragene gjelder Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

Gjør oppmerksom på at mer vegbygging kan øke flomfare, og at forventet klimaendringers påvirkning på avrenningen i byggeområdene må avklares.

Hvilke vassdrag som berøres må komme klart fram. Det må framgå av planen om planlagte tiltak vil være utsatt for skade fra flom, overvann og/eller skred og om det planlagte tiltaket vil kunne øke faren for skade fra flom, overvann og/eller skred for omgivelsene. Fare for områdeskred må vurderes.

Vannressursloven omfatter også grunnvann. Uttak av grunnvann eller annen påvirkning på grunnvannet kan være konsesjonspliktig, jf. Vannressursloven §§ 44, 45. Som en del

av planarbeidet må det sees til at eventuelle endringer i grunnvannsnivået og strømningsmønster vurderes og utredes.

Vannressursloven § 20 d) legger opp til at det kan skje en samordning av tillatelse etter vannressursloven og reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. For at NVE skal kunne samordne sin behandling må reguleringsplanen være belyst tilsvarende kravene til søknad om konsesjon, jmfør vannressursloven § 23.

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Viser ellers til en liste over veiledere og verktøy.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Fuglestadåna blir ikke berørt. Innspillene er tatt hensyn til i planarbeidet. Da dette er et oppgraderingstiltak som ikke gir rom for vesentlige bygningstekniske tiltak er det vurdert slik at grunnvann ikke vil bli påvirket. Hvilke vassdrag som berøres, og ev. konsekvenser av tiltaket er beskrevet. Områdestabiliteten vurderes i henhold til NVE veileder 1/2019. Store deler av vegtraseen ligger over marin grense, og der hvor vegen ligger lavere, er det heller ikke funnet sprøbruddmateriale. På bakgrunn av dette vurderes områdestabiliteten til å være ivaretatt. Det vises ellers til Geoteknisk notat, VA-notat og planbeskrivelsen.

Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 04.05.2021

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører bergrettigheter eller masseuttak i drift. Ifølge Norges geologiske undersøkelses (NGU) kartdatabase berører planområdet en registrert sand og grus forekomst som er vurdert til å ha liten betydning. DMF vurderer at etablering av uttak i det berørte området er lite sannsynlig fordi området allerede er båndlagt av bebyggelse og infrastruktur. Det bør likevel framkomme av planen at tiltaket berører forekomsten og hvilke vurderinger fylkeskommunen gjør med tanke på tilgangen til berørte ressurser. I planer for tiltak som berører kjente forekomster bør det vurderes om ressurser fra forekomsten kan benyttes som byggeråstoff ved utbedring av vegtraseen, eller sikres annet bruk dersom det vil bli tatt ut og fjernet masser fra området.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Planområdet er vesentlig begrenset etter oppstart. Registrerte ressurser er omtalt.

IVAR, brev datert 23.04.2021

Gjør oppmerksom på at IVAR har en hovedvannledning Ø600 innenfor planområdet, sør for Skjævelandsbrua - Storhaug. Ber om at det knyttes hensynssone i en sone på 7,5 m til hver side, målt fra senter rør. Sonene skal følges med følgende bestemmelse: «Innenfor hensynssonen er det ikke tillatt å føre opp bygninger eller andre anlegg, gjelder også påfylling av masser. Unntatt fra bestemmelsene er bygg eller konstruksjoner knyttet til vannledningen eller regulert veganlegg. Sprengningsarbeid er ikke tillatt. Det må utvises stor forsiktighet ovenfor vannledningen ved grave- og sprengningsarbeider i nærheten av vannledningen. Planer for graving og legging av kabler i hensynssonen skal forelegges ledningseier, før endelig behandling i kommunen». Kartutsnitt er vedlagt.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Innspillet er ivaretatt i planen.

LYSE Elnett, brev datert 13.04.2021

De svarer kun for deres anleggskonsesjon i nevnte kommuner med unntak av Time kommune. For Klepp og Hå har Lyse Elnett høyspentanlegg som må hensyntas. For anlegg i Time kommune i henhold til plan 0542, fv. 44 sør for fv. 4444. I dette planområdet har Lyse Elnett både høyspent og lavspent som må hensyntas.

- Ved graving må det gis melding til Lyse i god tid før gravearbeider påbegynnes. I tillegg må det inngås en såkalt «Nær ved» avtale.
- Dersom planen utløser behov for å flytte eksisterende infrastruktur må det settes av areal/plass til ny trasé, nettstasjon/noderom/energisentral, kabelskap mv. Ny trasé/plassering må avklares med Lyse, og det må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det Lyse har for eksisterende infrastruktur.
- Det må ikke iverksettes tiltak som forringer adkomst til deres anlegg.
- Det må ikke iverksettes tiltak som fører til endring av overdekning over kabler/rør eller redusert høyde opp til luftledninger.
- Det er viktig at det ikke planlegges eller startes bygging over rør- og/eller kabeltrasé. Det er byggeforbudssone på hver side av kabel/rør. Bredden på byggeforbudssonen/byggeforbudsbeltet varierer etter type kabel/rør. Lyse kan kontaktes for å få informasjon om byggeforbudsbeltet.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Innspillet er ivaretatt i planarbeidet.

Syklistforeningen Rogaland, brev datert 28.04.2021

På de aktuelle strekningene er det en del utflytende kryss og avkjørsler som skaper lange krysningspunkter for gående og syklende på g/s-veg. Som den del av planarbeidet ber de om at disse kryssene og avkjørslene strammes opp slik at

kyssingen blir kortest mulig. Helt sør i planområdet, før Njærheim bro, er det en veldig unaturlig kurve på g/s-vegen. Denne må rettes opp. Helt nord i planområdet er det også en veldig unaturlig kurve på g/s-vegen gjennom kryss. Ber om at denne linjeføringen vurderes på ny. Har lagt ved kart og skisser.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Planen legger opp til å forbedre trafikksikkerheten generelt. Dagens tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk blir ikke berørt i særlig grad. Oppgradering av gang- og sykkelvegen er ikke del av dette prosjektet med unntak av der det er nødvendig for tilpassing til vegutvidelse eller oppgradering av bussholdeplasser.

Trond Inge Rødland (Gnr. 5 bnr. 3, 7, 9), e-post datert 11.05.21

Hva planarbeidet betyr i praksis kommer ikke fram av varselet. Han vil uansett ikke akseptere at eksisterende undergang og utkjørsel får forringet kvalitet på noen måte.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Avkjørselen beholdes.

Maria og Richard Anda Rasmussen, (gnr. 3 bnr. 45), e-post datert 09.05.2021

Ønsker at det oppføres støyskjerm langs deres tomt (gnr/bnr. 3/45), for økt trafikksikkerhet, og for å hindre forringelse av livskvalitet for beboerne.

Huset med uteområde ligger allerede i støysone. De har byttet vinduer og etterisolert, men rumlefelt og utvidet veg vil forverre situasjonen. Støyen fra fv. 44 er allerede nå sjenerende.

Viser til Statens vegvesens retningslinjer om anbefalt utendørs støynivå, og at deres tomt allerede nå er langt over grensa.

Viser til at det har vært flere ulykker utenfor deres hus, og at barn krysser vegen for å kikke på hundene i hundepensjonatet. De ønsker på bakgrunn av dette at det settes opp støyskjerm.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Hovedhensikten med planen er å forbedre trafikksikkerheten. Tiltaket utløser ikke krav om støyskjerming.

Adam Jonski, (gnr. 15 bnr. 28), e-post datert 05.05.2021.

Deres hus er plassert rett ved vegen, og situasjonen beskrives som både trafikkarlig og støyende. Hevder at det kjøres for fort på strekningen. Ønsker at det settes opp et

lydisolerende gjerde. Dette hadde gjort det både tryggere og triveligere å bo der. Ønsker at støyen måles i rushtida og ellers.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Hovedhensikten med planen er å forbedre trafikksikkerheten. Tiltaket utløser i hovedsak ikke krav om støyskjerming.

Hanne-Mette Gudmestad, (gnr. 21 bnr. 83), e-post datert 12.04.2021

Innspillet gjelder fv. 4370 Vigre. Ønsker at utbedring av utkjørsel fra Vigre ut på fv. 44 vurderes. Det er kun et «stopp»-skilt, veldig uoversiktlig og mye trafikk både fra nordgående og sørgående felt. Et avkjøringsfelt vil gjøre det enda vanskeligere å komme ut her. Krysset må ses under ett.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Planforslaget legger opp til utbedring av krysset, men det gjøres ikke tiltak med utkjørselen fra Vigre nå. Se notatet om vegtekniske vurderinger og planbeskrivelsen.

Jan Kåre Ødegård, (gnr. 15 bnr. 29), e-post datert 25.04.2021

Bor i Vigre 6, Vigrekrossen. Mye trafikk som gir støy fra fv. 44, og dette har økt med åpning av Kviamarka industriområde. Mener endringer i krysset ikke vil gi mindre støy for dem eller Vigre 2. De har hverken autovern eller støymur, og spør om dette er tilfredsstillende etter dagens krav? Ønsker en oversikt over planene for krysset.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Tiltaket utløser i hovedsak ikke krav om støyskjerming. Forslag til reguleringsplan, med oversikt over planene for krysset, vil bli sendt ut på høring og lagt ut til offentlig ettersyn når det er ferdig.

Kristoffer Dahlen, (gnr. 5 bnr. 121), e-post datert 09.04.2021.

Bor i Jærvegen 51. Ønsker ny forbikjøringslomme her velkommen. Viser til planer fra 2013, og opplyser at han har tegninger. Mener han må få et støygjerde. Han kan til gjengjeld avstå noe av sin eiendom.

Kommentar fra Rogaland fylkeskommune:

Hovedhensikten med planen er å forbedre trafikksikkerheten. Det er regulert inn en forbikjøringslomme på strekningen. Tiltaket utløser ikke krav om støyskjerming.

8.2 Merknadsbehandling etter høring

Oppsummering og kommentarer til mottatte høringsinnspill er gitt i eget vedlegg.

9. Vedlegg

1. Tegningshefte
2. Vegtekniske vurderinger
3. VA-notat
4. ROS-analyse
5. Geoteknisk rapport
6. Anleggsgjennomføring
7. Massehåndtering
8. Arealbeslag
9. Merknader til varsel om oppstart
10. Avkjørsler og feunderganger
11. Støyrapport
12. Merknadsbehandling høring



asplan viak