

DETALJREGULERING FOR Fv. 44 - strekning Klepp grense til Vigre og strekning kryss Brusand Camping

Oppsummering og kommentarer til innkomne merknader.

Utgave: 1 – 2.GANGSBEHANDLING

Dato: 24.02.2026

2.1 Innkomne merknader fra private

Navn, adresse og dato	Oppsummering av merknad	Kommentar fra Rogaland fylkeskommune
Birger Høyland, Pollestadvegen 43, mail 09.10.2024	<ol style="list-style-type: none">1. Det må etableres busstopp for nordgående trafikk på Njærheim. Njærheim er et av de største tettstedene som ligger i umiddelbar nærhet til fv. 44.2. Fjerning av busstopp ved avkjøring til Pollestadvegen (Toppakrossen) bør revurderes. Dersom busstoppet her fjernes vil bruken av både offentlig og privat buss vil bli enda mindre enn i dag. Hvis tanken er at vi som bor i spredd bebyggelse på sikt skal øke bruken av kollektivtransport er dette feil vei å gå.	<ol style="list-style-type: none">1. Det er en vanskelig strekning å få til en busslomme. En lomme i dette området vil ta mye jordbruksareal. Forslaget/behovet kan spilles inn til Kolumbus eller Rogaland fylkeskommune, enhet strategi under Samferdsel.2. Dagens busstopp må uansett flyttes sør for å få tilfredsstillende siktforhold. Avstanden til Høyland stoppested blir da for kort til at etablering av ny busslomme kan forsvares. Etablering av busslomme vil gi økte kostnader og beslaglegge jordbruksareal.
Kommentar fra Kommunedirektøren <ol style="list-style-type: none">1 Et nordgående busstopp kan evt. reguleres i en egen plan, men det må da avsettes egne midler til regulering og etablering. Utover jordvern, er kommunedirektøren skeptisk til å etablere busstopp av trafiksikkerhetshensyn. Trafikktall, fartsnivå og siktforhold tilsier at det er uheldig å aktivt legge opp til økt kryssing av veien. Kommunedirektøren har mottatt tilbakemeldinger om at skolebuss har sluppet av elever i vegkanten i nordgående retning, dette skal normalt ikke skje.2 Kommunedirektøren er enig i Fylkeskommunens vurdering her.		

<p>Georg Eide, Alvaliå 36, brev mottatt 22.10.2024</p>	<p>Dette er en kortsiktig og lite framtidsrettet plan, med lapping på gammel vei. Et så tett-befolket område som Jæren burde hatt en 4-felts vei. Bryne er uteglemt, her er svært mye stopp og kødannelse. Det skaper frustrasjon og er bakenforliggende årsaker til ulykkene som skjer lenger sør. Målet med planen er trafiksikkerhet, og en skriver at hoveddelen av ulykkene er påkjøring bakfra og møte-ulykker. Dette skyldes at trafikken går for sent i forhold til veiens beskaffenhet. Lav fart er medvirkende årsak til lav årvåkenhet. Å øke veibredden er bra, men bare dersom det medfører høyere hastighet.</p>	<p>Formålet med planen er å redusere antall ulykker. Foreslått tiltak er å etablere rumlefelt mellom kjørefeltene, samt å etablere forbikjøringslomme eller venstresvingefelt i noen ulykkeutsatte kryss. Dagens vei er flere steder for smal til at rumlefelt kan etableres, og dette er grunnen til at veien må utvides noe. Det er ikke store utvidelsen, men det er valgt å ha hele strekningen på 8,0 meter. Dette gir en liten ekstra skulder som gir en ekstra sikkerhetsfølelse (har litt å gå på) og gjør det blant annet enklere for eksempelvis utrykningskjøretøy eller ekstra brede kjøretøy.</p> <p>Fartsgrensene henger sammen med veiens standard. Det er dårlige siktforhold og mange avkjørsler som er hovedgrunnen til at fartsgrensen settes til det den er. Veistrekningen oppleves som fin og rett, men det er flere steder dårlig sikt over bakketopper, i flere av kryssene samt ved</p>
---	--	--

		<p>innkjørsler. Høyere fartsgrense er derfor ikke mulig å få til uten store, kostbare utbedringer. Dagens fartsgrense må derimot reduseres ved to strekninger da det blir for kostbart å utbedre veien tilstrekkelig til å beholde fartsgrensen.</p>
--	--	--

Kommentar fra Kommunedirektøren

Sett fra et rent trafiksikkerhets-/transportperspektiv ser kommunedirektøren at 4-feltsforbindelse fra Hå til Nord-Jæren hadde vært et gode. 4-felts veg har standardkrav (trasebredde, kurvatur, kryssutforming og totalt fravær av avkjørsler) som tilsier en egen, ny trase, der dagens fv 44 ville fungert som en samleveg mellom svært få kryss med hovedtraseen. Dette ville hatt en svært høy kostnad i kroner og tapt dyrka mark, og andre konsekvenser. Kommunedirektøren vurderer at prosjektet som her reguleres også er kostbart, men det er gjennomførbart i rimelig nær framtid og har direkte tiltak mot møteulykker og påkjørsler bakfra.

Kverme gard v/Pauline Grødem, ved Brusand camping, mail sendt 27.10.2024	Idrettslaget har sluttet å bruke fotballbanen. Da bør det la seg gjøre å la hele inngrepet bli innenfor området hvor fotballbanen er, slik at dyrket mark ikke blir berørt.	Det er valgt å etablere forbikjøringslomme i krysset for få minimert arealinngrepet. Uavhengig av om det etableres forbikjøringslomme eller venstresvingefelt så kan ikke dette gjøres uten å berøre dyrket mark. Med mindre hele krysset og veilinjen flyttes. Å flytte veilinjen og krysset vil igjen bli veldig kostbart.
Kommentar fra Kommunedirektøren Fotballbanen er regulert til LNFR-formål i gjeldende kommuneplan. Selv om den er opparbeidet som fotballbane, vil arealinngrep måtte vurderes som dyrkbart areal. Kommunedirektøren er enig med fylkeskommunens vurdering. Fra kjøpsavtale for 102/27 stemplet 11.06.1996: "[grunneier] får forkjøpsrett dersom ovemevnte parkeringsareal ikke lenger brukes til idretts- og friluftformål (...) Dersom fotballbane på gnr 102 bnr 11 ikke lenger brukes til idrettsformål, tilbakeføres denne til fradelt bruk vederlagsfritt.", jfr. vedtak KST-44/96 23.05.1996. Etablering av idrettsanlegget, og kommunens eierskap i området har ellers en lang forhistorie, der formalisering av eiendomsforhold startet i 1974.		

**Line Mingar,
Nordsjøvegen 2012, mail
sendt 27.10.2024**

1. Det vil ikke være tilstrekkelig frisikt i sørlig retning fra utkjørselen. Dersom steingard, jordvoll og planter som gir støy- og vindskjerming til eiendommen må flyttes for å sikre frisikt, må dette bygges opp igjen for fylkeskommunens regning.
2. En veiutvidelse vil kunne komme i konflikt med stoppekranen for vannet vårt, denne er ca. 40 cm utenfor steingarden.
3. Vi ber om at utkjørselen ikke stenges i veiarbeidsperioden.

1. Vurderinger rundt erstatning tas i arbeidet med grunnervervsavtale.
2. Tas til etterretning, og følges opp i prosjektering.
3. Alle eiendommer vil bli sikret adkomst i anleggsperioden.

Kommentar fra Kommunedirektøren

1 Siktlinje ligger rett på *innmålt* steingard (grå linje, lite synlig i utsnittet) mot sør. Kommunedirektøren forutsetter at Fylkeskommunen(s representant) kontrollerer nærmere i gjennomføringen og gjør evt. nødvendige tiltak i samråd med grunneier.
2 og 3 Tas til orientering.



<p>Maria og Richard Anda Rasmussen, Søylandsvegen 33 og 35, brev mottatt 23.10.2024</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veiutvidelsen vil skje mot vår tomt, og er bekymret for hvordan dette vil påvirke oss i anleggsfase og etter ferdig bygget prosjekt. Får vi beskjed om når arbeidet vil begynne? Må vårt gjerde flyttes, og hvilke midlertidige tiltak vil bli satt inn for å sikre tomten dersom det flyttes? 2. Begge husene våre er utsatt for støy som overskrider miljødirektoratets anbefalte grense på 55 dB. Vi frykter at utvidelsen av veien, inkludert etablering av rumlefelt, vil øke støyen ytterligere. Ønsker at det vurderes støyskjerming eller andre støytiltak for våre boliger, ettersom vi allerede befinner oss i høye støysoner og at veiutvidelsen mest sannsynlig vil ha negativ innvirkning på støynivået. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dere vil bli kontaktet i god tid før anleggsområdene starter. Det skal utarbeides avtaler med alle grunneiere som blir direkte berørt, enten ved behov for å erverve/kjøpe grunn eller midlertidig behov for å bruke privat areal (midlertidig anleggsområde). Dere blir kontakten i forbindelse med å få på plass en avtale, og dette skal være på plass før bygging kan starte. 2. Det er ikke gitt midler til støyskjerming i prosjektet, og tiltaket utløser ikke krav om støytiltak som følge av økt støy. Rumlefeltene blir etablert kun lang sidene, og disse skal ikke kjøres på. Det kan skje i krappe svinger som ved rundkjøringer at disse kjøres mye og ofte på, men det skal ikke være et problem her.
--	---	--

Kommentar fra Kommunedirektøren

- 1 Fylkeskommunen skal normalt ha gode prosesser for grunneieravtaler, slik de gjør kort rede for her.
- 2 Kommunedirektøren mener det bør vurderes støymåling før/etter gjennomføring av prosjektet, på utsatte boliger. Dette for å øke kunnskapsgrunnlaget for tiltakstypen (rumlefelt), berørte naboer og for oppfyllelse av §2.1. Indre bakhjul på henger (semitrailer/vogntog/traktor) vil sannsynligvis bidra mest til opplevd støy, men kommunedirektøren er usikker på det kan måles konsekvent.

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

Kommentar fra Kommunedirektøren

Kommunedirektøren oppfatter ikke merknaden som prinsipielt negativ til ny bru eller utviding av veg. Den viser til en viss fartsdempende effekt som kan observeres i dag ved at eksisterende bru oppfattes som smal og utrygg å krysse, særlig ved motgående tungtrafikk. En rundkjøring i krysset Nordsjøvegen ville nok senket farten nærmest krysset, men det er usikkert om effekten ville vært like stor ved brua. Rundkjøring, med riktig dimensjonering (40m), tilfarer og sideveg til 1840 ville krevd mye ekstra dyrka mark og være kostbart, og ble vurdert og forkastet i oppstartsfasen for planen.

Inngangspartiet til eksisterende butikk blir i planen regulert om fra LNFR til annen veggrunn (grøntareal).

Jfr.§3.2: «Området skal benyttes til *nødvendig* veggrunn utenom trafikkareal for å *ivareta vegens funksjon*. Arealene skal *som hovedregel* opparbeides som grasbakke.»

Kommunedirektøren foreslo for Fylkeskommunen å sikre inngangspartiet i bestemmelsene, noe de av saklige grunner er skeptiske til: «*Dette kan tas i grunneieravtalen. Å regulere arealet med inngangspartiet til annet enn offentlig er ikke ønskelig, vi ser det er behov for å sikre nødvendige sideareal for å unngå ytterligere bygging nær fylkesvei. Men dersom det lar seg gjøre, så vil vi la dagens trapp vil kunne bli*

stående, vi fjerner ikke uten at det er behov for det. Og inngangspartiet beholdes fortrinnsvis på samme side som i dag. Kravet til universell utforming ønsker vi ikke å ta inn, det foreligger ikke en tillatelse til det som er bygget og da er det satt opp på eget ansvar.»

Kommunedirektøren anser også at dette kan sikres i grunneieravtalen, og er av den oppfatning at partene burde kunne komme til enighet uten at det sikres eksplisitt i bestemmelser. Det er svært liten høydeforskjell mellom ny/eksisterende veg og terreng/inngangsparti, så behovet for skråningsutslag er begrenset. Det er planlagt autovern som eks. situasjon, men også lenger sør mot ny avkjørsel. Nyten av arealet til å ivareta vegens funksjon antas å i første rekke angå tilstrekkelig plass til evt. skilting, og sikkert sideareal.

At inngangspartiet ikke framgikk av byggesøknaden som i sin tid ble sendt Fylkeskommunen til uttale (for fasadeendring/tilbygg mot sør i 2018) henger nok sammen med at det var et etablert inngangsparti før siste ombygging, detaljeringsgrad i saken og at konstruksjonen er under en halvmeters høyde.

Dersom Kommunestyret ønsker å sikre inngangspartiet i planen, kan gjerne følgende reviderte forslag til tillegg i §3.2 brukes: «I o_AVG29 tillates adkomst til bygning på gnr/bnr 8/48, med maksimal bredde 2,5m (evt. 1,5m). Vedlikehold skal skjøttes av grunneier for gnr/bnr 8/48.»

Utsnitt venstre viser trapp/rampe i gult og rødt over plankart, høyre foto dagens situasjon:



