

Til: SVV v/Svein Mæle
Fra: NO v/Lars Roald Kringeland mfl.
Dato 2018-07-04

Sammenstilling diagonal: opprinnelig planforslag - diagonal Nord

I forbindelse med offentlig ettersyn av planforslag for detaljregulering med KU for fv. 409 Transportkorridor vest (TKV) er det utredet en alternativ løsning til ny vegforbindelse mellom Kvernevikveien og Randabergveien (diagonalen). Det nye alternativet, kalt diagonal Nord, er utredet i dokumentet R01-2 *Detaljregulering med KU – diagonal Nord*. Dette notatet sammenligner løsningene og konsekvensene i diagonal Nord og det opprinnelige planforslaget. Metodisk er det en utfordring at diagonalen i opprinnelig planforslag inngår i en større sammenheng, mens utredningen av diagonal Nord kun ser på denne delstrekningen. Verdiområder er forskjellige for de ulike utredningstemaer, og disse områdene sammenfaller heller ikke helt med planområdet for diagonal Nord. Dette bør tas i betraktning når alternativene settes opp mot hverandre.

1. Landskapsbilde

I opprinnelig planforslag ligger ny fylkesveg på en fylling mellom Kvekergården og bebyggelsen på sørsiden av vegen. Her utgjør vegen en markant visuell barriere lokalt. Kompleksiteten i det planskilte krysset gjør at anlegget blir helt dominerende i området, der ramper, murer og kulverter splitter opp landskapet i en rekke små restarealer. Likevel følger anlegget her til en viss grad den overordnede landskapsformen; linjeføringen på vegen er lagt rundt kanten av terrenghøyden som Kvekergården ligger på. Var det ikke for høyden og kompleksiteten i det planskilte krysset, ville denne traséen fremstått som den best landskapstilpassede av de to alternativene.

I diagonal Nord er kryssområdet trukket ut over en lengre strekning, slik at anlegget ikke fremstår så kompakt og dominerende. Her utgjør imidlertid linjeføringen på fylkesvegen et klart brudd med landskapsformen og forårsaker et markant, irreversibelt linjeinngrep. Også her er det høyden på vegen og den planskilte kryssingen på bru som i første rekke gir det negative omfanget.



Figur 1 Modellutsnitt som viser Diagonal Nord til venstre og opprinnelig planforslag til høyre. Goa skole midt i bildet, sikten er mot nordøst.

Begge alternativ har klart negative konsekvenser for landskapsbildet. Diagonal Nord har mindre negativt omfang lokalt for sammenhengen mellom Kvekergården og bebyggelsen ved Håland. På den andre siden gir dette alternativet terrenginngrep i en større del av området, og i en form som i mindre grad lar seg integrere i landskapet rundt. For landskapstemaet ville en løsning uten planskilt kryss, både i opprinnelig planforslag og diagonal Nord, vært å foretrekke. Se for øvrig vedlegg 1 for bildeserie fra 3D-modell for begge alternativ for sammenligning av ulike standpunkt i modellene.

Tabell 1 Konsekvens for landskapsbilde - opprinnelig planforslag og diagonal Nord

Nr.	Delområde	Konsekvens opprinnelig planforslag	Konsekvens diagonal Nord
6	Goa	-- / ---	-- / ---
7	Diagonalen	-	-
Rangering		1	1

2. Nærmiljø og friluftsliv

For temaet nærmiljø og friluftsliv er konklusjonen at begge løsninger for diagonalen kommer ut med en liten positiv konsekvens. På detaljnivå kan det tilføyes at diagonal i opprinnelig planforslag har mindre nærføring til skolen, mens diagonal Nord sikrer parkeringsplassen ved Hålandsvatnet. I sum kan begge alternativ rangeres likt.

Tabell 2 Konsekvens for nærmiljø og friluftsliv – opprinnelig planforslag og diagonal Nord

Nr.	Delområde	Konsekvens opprinnelig planforslag	Konsekvens diagonal Nord
9	Kvernevikveien øst	+	+
10	Goa – Håland	+	+
11	Goa skole	+	0/+
12	Goaveien	+	+
13	Storholen	0/+	0/+
Rangering		1	1

3. Naturmangfold

Barriere for rådyr vil bli nokså lik på et overordnet nivå. Men lokalt vil diagonal Nord legge seg mer i utkanten av registrert leveområde for rådyr og gi redusert barriereeffekt i forhold til høringsforslag. Skog ved Svartholen vil krysses midt på i stedet for i randen av skogholtet. Dette vil gi nærføring til lokalitet med rødlistet lav og mulig ødeleggelse av lokalitet. Grøftet myrområde vil bli berørt i like stor grad som i opprinnelig planforslag. Diagonal nord rangeres derfor i sum likt med opprinnelig forslag.

Tabell 3 Konsekvens for naturmangfold - opprinnelig planforslag og diagonal Nord

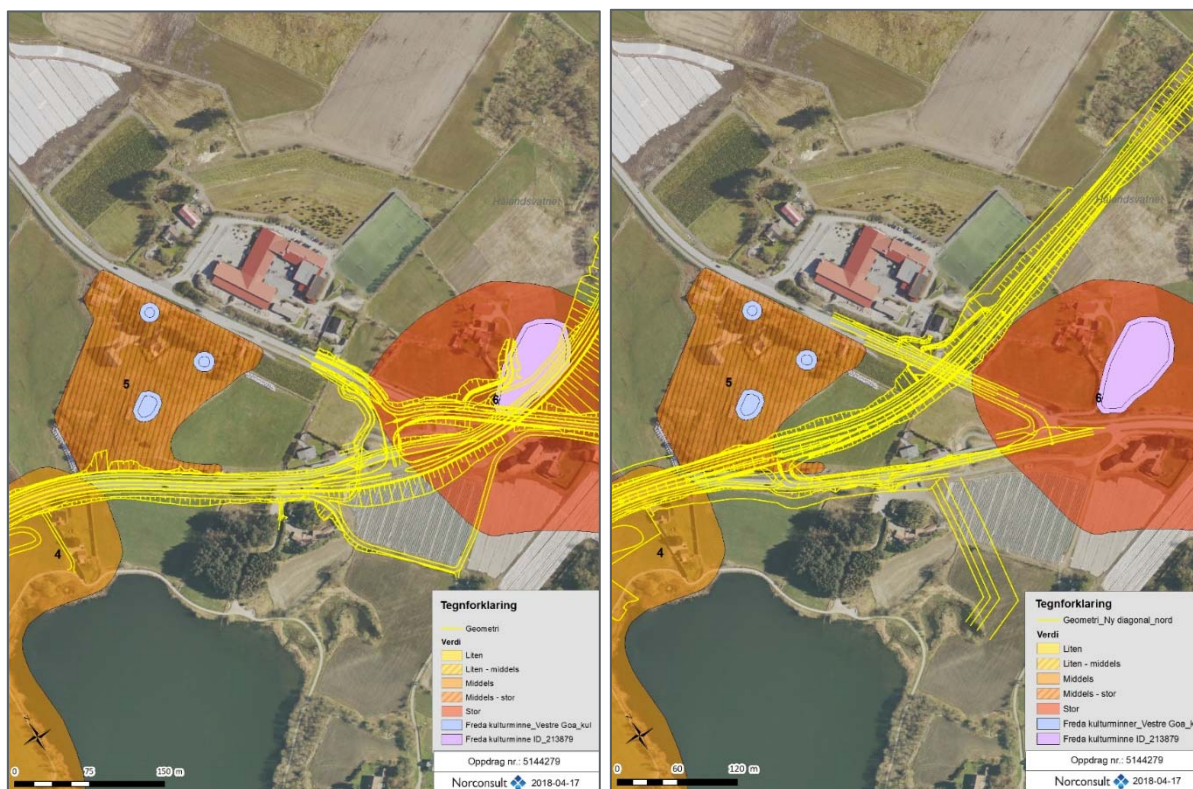
Nr.	Delområde	Konsekvens opprinnelig planforslag	Konsekvens diagonal Nord
10	Goa – Håland	0	0
11	Svartholen-Grødem	--	--
Rangering		1	1

4. Kulturmiljø

Både kulturmiljø 5 og 6 representerer høye kulturhistoriske verdier og har betydelige opplevelseskvaliteter. Synlige elementer i miljøene er vektlagt høyt både i vurdering av omfang og i sammenligning av alternativene, da disse berøres sterkest av tiltakets visuelle påvirkning. Begge alternativer for diagonal vurderes å gi *samlet* virkning overfor kulturmiljø 5 og 6 på middels negativ konsekvens. At samlet sumvirking av planforslagets konsekvens ikke er høyere enn middels, har bakgrunn i at miljø 6 allerede er delt av dagens veg, og at de synlige enkeltelementene i miljøet ikke berøres direkte.

I dagens situasjon fremstår kulturmiljø 5 og 6 med en visuell lesbar jordbrukshistorisk og topografisk sammenheng. Sammenhengen mellom miljøene understrekes av bronsealderdateringer i begge miljø. Denne sammenhengen er noe brutt med eksisterende veganlegg, Kvernevikveien og Kyrkjeveien.

Ny diagonal nord bryter sammenheng i mye sterkere grad ved å introdusere inngrep og nye tiltak i dyrka mark med steingarder og teiger mellom kulturmiljøene. Ny diagonal nord har høy grad av nærføring til automatisk fredete gravrøysler i kulturmiljø 5 og nærføring til Kvekertunet i kulturmiljø 6. Steingarder i sørlige del av kulturmiljø 5, og nord for kulturmiljø 6, må delvis fjernes som følge av tiltaket.



Figur 2 Omfang i kulturmiljø 5 Dalen og 6 Håland fra opprinnelig planforslag (til venstre) og planforslag diagonal Nord (denne rapporten) til høyre.

Veglinje i opprinnelig planforslag følger dagens veg frem til diagonalen sør for Kvekertunet, hvor diagonalen tar av østover i ny trasé. Planforslagets påvirkning på kulturmiljø er mer konsentrert til kulturmiljø 6, med høy grad av nærføring til Kvekertunet, direkte konflikt med allé ved eksisterende adkomstveg og en direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne. Linjen forsterker deling av miljøet fra dagens situasjon. Ny kryssløsning sørvest for tunet vil ha dominerende virkning overfor de nærliggende kulturminneverdiene, særlig Kvekertunet som ligger nærmest. Viktige enkeltelementer på nord- og sørsiden av eksisterende fv. 409 bevares; Kvekertunet i nord og jærhuset i sør.

Begge alternativer medfører inngrep i og noe tap av kulturlandskapselementer som inngår i miljøene, samt nye tiltak i omgivelsene mellom miljøene. Samlet resulterer dette i forringet opplevelsesverdi og tap av helhet i begge miljøer. Begge alternativer har i *sum* en betydelig negativ påvirkning på kulturmiljø (middels negativ konsekvens). I opprinnelig planforslag er påvirkningen klart størst i kulturmiljø 6, med mindre påvirkning i kulturmiljø 5. I diagonal Nord er direkte konflikter redusert, noe som i utgangspunktet er positivt. Den visuelle påvirkningen i form av nærføring er imidlertid spredd ut på begge kulturmiljøer, nå med mer moderat men fortsatt negativ påvirkning med hensyn til nærføring til kulturmiljø 6, og en forhøyet nærføring til fredete kulturminner i kulturmiljø 5.

Diagonal i opprinnelig planforslag og ny diagonal Nord rangeres likt.

Tabell 4 Konsekvens for kulturmiljø - opprinnelig planforslag og diagonal Nord

Nr.	Delområde	Konsekvens opprinnelig planforslag	Konsekvens diagonal Nord
5	Dalen	-/--	--
6	Håland	---	--/---
Rangering		1	1

5. Naturressurser

For diagonal Nord sett i forhold til opprinnelig planforslag blir det noe større forbruk av dyrket mark innenfor delområde 5 og noe mindre arealbeslag i delområde 6. Området med grønnsaksdyrking sør for krysset Kvernevikveien/Kyrkjeveien blir ikke berørt i nytt forslag, men nå berøres i stedet et område med juletreproduksjon. Adkomst til teiger blir ikke endret.

Arealregnskapet viser at konsekvens for diagonal Nord blir tilsvarende som for opprinnelig planforslag, men at de aktuelle landbrukseiendommene og teigene blir berørt ulikt.

Tabell 5 Arealregnskap – opprinnelig planforslag sammenlignet med diagonal Nord

Arealbeslag	Opprinnelig planforslag	Diagonal Nord
Fulldyrket (permanent)	30,7 daa	29,7 daa
Fulldyrket (midlertidig)	44,9 daa	46,7 daa
Innmarksbeite (permanent)	0,8 daa	2,2 daa
Innmarksbeite (midlertidig)	2,1 daa	1,3 daa

Tabell 6 Konsekvens for naturressurser – opprinnelig planforslag og diagonal Nord

Nr.	Delområde	Konsekvens opprinnelig planforslag	Konsekvens diagonal Nord
4	Goa II	-	-
5	Goa III	--	--
6	Håland	---	---
7	Svartholen	-	-
Rangering		1	1

6. Trafikale virkninger

Det vurderes at forskjellene mellom løsning i opprinnelig planforslag og diagonal Nord er begrenset, men det pekes likevel på noen forskjeller som bør være med i vurderingen.

Gående og syklende

Begge alternativ har gjennomgående sykkelveg med fortau langs fv. 409 og tilfredsstillende koplinger mellom langsgående system og Kyrkjeveien/Goa skole, og det vurderes at løsningene gir trygg skoleveg. Det er eksisterende undergang like nordvest for Goa skole, og fare for kryssing i plan for elever som kommer fra sør vurderes som lik i begge løsninger. Opprinnelig planforslag viser planskilt kryssing av Kyrkjeveien ved det eksisterende kryssområdet, mens for diagonal Nord er det foreslått å opprettholde dagens kryssing i plan, se Figur 3. Denne kryssingen i plan er imidlertid kun for sekundær gang- og sykkelvegtrafikk. Hovednettlet for sykkel langs fv. 409 har planskilt kryssing av Kyrkjeveien i begge løsninger.



Figur 3 Hovednettlet for sykkel langs fv. 409 krysser planskilt under/over Kyrkjeveien i begge løsningene (under Kyrkjeveien til venstre i figur og over til høyre i figur). Planforslag for diagonal Nord viser i tillegg kryssing i plan over Kyrkjeveien som dagens situasjon.

Kopling mellom skole/områdene på nordsiden av TKV og turområdet ved Hålandsvatnet vurderes som likeverdige i planforslagene. Kopling mellom gamle Kvernevikveien i sørøst og TKV i vest er ikke optimal i noen av planforslagene. Gående og syklende får en tilsvarende omveg i begge alternativene. I opprinnelig planforslag har man to alternativer når man skal bevege seg fra vest mot øst:

1. gjennom undergang under Kyrkjeveien, over ny kulvert for gamle fv. 409, via gang- og sykkelvegtrampe og endelig gjennom kjørbare undergang *under* TKV, eller
2. gjennom undergang under TKV vest for kryss med Kyrkjeveien, via lokalveg og kryssing i plan over gamle Kvernevikveien

For diagonalen Nord vil tilbudet for gående og syklende *fra vest mot øst* være via gang- og sykkelvegtrampe og bru *over* TKV og videre sørover langs eksisterende gang- og sykkelvegssystem langs Kyrkjeveien og gamle Kvernevikveien. Kopling/lengde mellom boligområdene vest for planområdet og Goa skole virker raskere/kortere i diagonal Nord. Legges snarveg/trapp til grunn, er denne koplingen ca. 120 meter kortere enn korteste veg langs gang- og sykkelveganlegget i opprinnelig planforslag. Legges imidlertid rampe øst for ny bru til grunn (syklende), representerer løsning i diagonal Nord noe lengre veg, med ca. 30 meter i forskjell.

Totalt sett vurderes konsekvensene for gående og syklende til å være svært positive i begge løsninger. Hovednettlet for gående og syklende langs fv. 409 krysser Kyrkjeveien planskilt i begge løsninger. I tillegg legger løsningene opp til mulighet for kryssing i plan av Kyrkjeveien, men på ulike steder. Løsningene vurderes som likeverdige for trafikantgruppen.

Kollektivtransport

Løsningene inneholder ikke eget anlegg for kollektivtransport innenfor planområdet som vurderes. Kopling til sidevegnettet vurderes som likestilt, og dermed også tilbudet til kollektivtransport.

Tungtransport

Langs diagonal Nord må spesialtransport passere under ny bru ved Kyrkjeveien. Det er avklart at fastsatt krav til frihøyde på 5,1 meter skal være tilstrekkelig for spesialtransport, og dette legges til grunn for brua. Begge planforslagene viser kanalisert T-kryss, noe som gir god framkommelighet for tungtransport på TKV. Da diagonal Nord er ca. 100 meter kortere, kommer diagonal Nord noe bedre ut.

Traktor/landbruksmaskiner

Landbruksområder sør og øst for Kvernevikveien gis adkomst via den nye parallelle adkomstvegen sør for TKV i begge alternativ. Den nye diagonalen er så langt som mulig lagt i eiendomsgrenser for å unngå oppstyking av landbrukseiendommer. Dette forholdet kommer noe bedre ut for diagonal Nord.

Biltrafikk

Begge alternativ gir positive konsekvenser for biltrafikk innenfor sammenligningsområdet. Gjennomgangstrafikk gis prioritet ved at sidevegene koples til TKV gjennom ett kanalisert kryssområde. Dette er løst ved at avkjørsler samles opp langs parallell adkomstveg, i tillegg til at én av sidevegene krysser over eller under TKV (gamle Kvernevikveien i kulvert under TKV i opprinnelig planforslag og Kyrkjeveien på bru over TKV i diagonal Nord). Standardkrav i håndbøkene er overholdt i begge forslagene, og det vurderes at trafikksikkerheten er godt ivaretatt i begge løsningene. Det kan likevel kommenteres den lange strake strekningen over 700-800 meter i diagonal Nord, og det kan stilles spørsmål til om utformingen innbyr til overholdelse av planlagt fartsgrense 60 km/t. Løsning i diagonal Nord medfører ca. 100 meter kortere hovedveg, noe som trekker opp både med tanke på kostnader og framkommelighet. Dette forholdet gjenspeiles også i kostnadsoverslagene. Stigningsforholdene langs fv. 409 på strekningen er beskjedne i begge løsninger, med maks 3,86 prosent stigning for diagonal Nord, mot maks to prosent i opprinnelig planforslag. Samlet sett vurderes løsningen i diagonal Nord som noe bedre for biltrafikk, inkludert tungtrafikk, grunnet kortere strekning.

Parkering

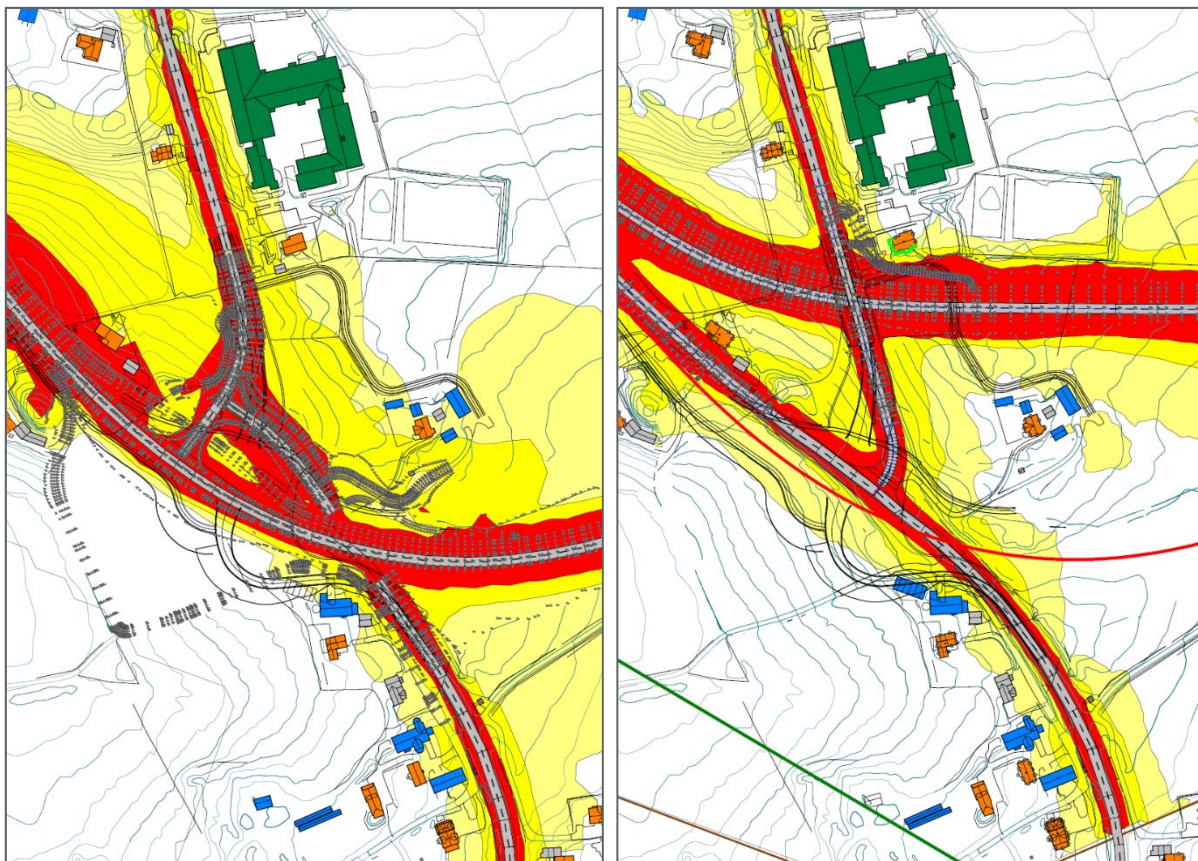
Opprinnelig planforslag viser to nye parkeringsplasser ved Kvernevika og Hålandsvatnet, som er ment å betjene turområdene. Parkeringsplassen ved Hålandsvatnet erstatter eksisterende parkeringsplass i samme område i tillegg til regulert og eksisterende parkeringsplass ved Kyrkjeveien. Det er vurdert at det kan etableres en stopplomme eller 2-3 parkeringsplasser vest for kryss med Kyrkjeveien for å dekke behov til blant annet Goa skole også i opprinnelig planforslag. Plankart til diagonal Nord har videreført eksisterende parkeringsplasser ved Kyrkjeveien, da disse ikke kommer i konflikt med nytt veganlegg. Dermed vurderes det at begge alternativ gir en er tilfredsstillende løsning når det gjelder parkering i området, forutsatt av opprinnelig planforslag innarbeider en stopplomme eller 2-3 parkeringsplasser som beskrevet over.

Anleggsgjennomføring

Anleggsarbeidet og midlertidig trafikkavvikling vil være enklere/billigere ved bygging av ny veg i ny trasé sammenlignet med ny veg/toplanskryss tett ved eksisterende fv. 409. I løsningen for diagonal Nord ligger større del av fv. 409 igjen som framtidig lokalveg sammenlignet med opprinnelig planforslag. Dette forholdet teller positivt for diagonalen Nord, og gjenspeiles også i kostnadsberegningen for alternativene.

7. Støy

Figur 4 nedenfor viser støykart (L_{den}) for området ved Kyrkjeveien og Goa skole i beregningshøyde 1,5 meter over stedlig terreng, for henholdsvis opprinnelig planforslag og diagonal Nord.



Figur 4 Utsnitt til venstre viser situasjon fra opprinnelig planforslag (støykart X606), mens utsnitt til høyre viser tilsvarende uskjermet situasjon for diagonal Nord (fremtidig situasjon i beregningshøyde 1,5 meter over terreng). Lys gul farge er 55 dB (dvs. grenseverdi for gul sone).

I opprinnelig planforslag ser man at store deler av uteplassen mellom Kyrkjeveien 52 og Goa skole ligger i gul støysone (for 1,5 meters beregningshøyde). Ballplassen sørøst for skolebygget er i hvit støysone. For diagonal Nord ser man at uteplassen mellom Kyrkjeveien 52 og Goa skole vil få noe lavere støynivå (7-8 meter tilbaketrekning av gul sone). Ballplassen øst for skolen ligger delvis i gul støysone langs den østlige og sørlige delen. Skolegården som er omkranset av skolebygget er i hvit støysone som tidligere.

Andre boliger som blir påvirket av tiltaket ulikt fra opprinnelig planforslag:

- Kyrkjeveien 56 (Kvekergården), hvor bolig og store deler av uteområdet er utenfor gul sone i motsetning til i opprinnelig planforslag
- Kvernevikveien 145, som går fra gul til hvit sone sammenlignet med opprinnelig planforslag
- Kvernevikveien 150, som ligger i rød sone for begge alternativ, dog med noe lavere fasadenivåer for diagonal Nord. Denne boligen lar seg bringe ut av rød sone ved foreslått skjerm i diagonal Nord-alternativet, i motsetning til i opprinnelig forslag hvor langsgående skjerm er vurdert som mindre aktuelt grunnet høyden på nytt veganlegg forholdsvis tett innpå bolig.

Se for øvrig vedlegg 2 for sammenligning av støysonekart fra opprinnelig planforslag og diagonal Nord.

Samlet sett vurderes støysituasjonen til å være gunstigere for løsning i diagonal Nord.

8. Kostnader og massebalanse

Det er gjennomført anslag for hele fv. 409 Transportkorridor vest, men også for diagonal Nord som egen delstrekning. Hele strekningen er delt opp i fire byggetrinn, hvor de ulike løsningene for diagonalen inngår i byggetrinn 4. Resultatet fra anslagene viser at diagonal Nord (byggetrinn 4) er kostnadsberegnet til 164 MNOK inkl. mva., mens byggetrinn 4 i opprinnelig planforslag er beregnet til 222 MNOK inkl. mva., en differanse på 58 MNOK. Bakgrunnen for forskjellene er i hovedsak masseoverskudd istedenfor masseunderskudd, 100 meter kortere hovedveg, færre konstruksjoner/murer, samt enklere anleggsgjennomføring.

Hva angår masser, som er medregnet i kostnadsoverslagene over, viser beregninger for diagonal Nord/byggetrinn 4 isolert sett et masseoverskudd på ca. 40.000 m³ løsmasser (matjord, jord og ubrukbare masser), og et overskudd av sprengsteinsmasser på ca. 33.000 m³ (uam³). Av masseoverskuddet inngår ca. 10.000 m³ matjord. Tilsvarende tall for opprinnelig planforslag/byggetrinn 4 er 29.500 (løsmasser) -60.500 (underskudd i fyllingsmasser/sprengstein) og 4.500 (matjord som inngår i løsmassene). Sees dette i sammenheng med hele fv. 409 Transportkorridor vest, gir diagonal sammen med øvrig opprinnelig planforslag 182.000 m³ overskudd i løsmasser og et *underskudd* i fyllingsmasser på 58.000 m³, mens diagonal Nord som byggetrinn 4 sammen med øvrig opprinnelig planforslag gir tilsvarende 192.000 m³ løsmasser og et *overskudd* på sprengstein på 25.000 m³.

9. Anbefaling

Det er for de ikke-prissatte konsekvensene små forskjeller mellom diagonal i opprinnelig planforslag og diagonal Nord – så små at samtlige fem tema er vurdert med lik rangering.

- **Landskapsbilde** – konsekvens er vurdert til **liten til middels negativ** for begge alternativ. Det er særlig høyden og kompleksiteten i det planskilte krysset (opprinnelig planforslag) og linjeføring som bryter med landskapsformene (diagonal Nord) som slår negativt ut for temaet.
- **Nærmiljø og friluftsliv** – konsekvens er vurdert til **liten positiv** for begge alternativ. Begge løsninger gir bedre tilbud for gående og syklene samt noe støyreduksjon. Nærføring til skolen trekker noe ned for diagonal Nord, mens opprettholdelse av dagens parkeringsplass ved Hålandsvatnet trekker opp sammenlignet med opprinnelig planforslag.
- **Naturmangfold** – konsekvens er vurdert til **middels negativt** for begge alternativ. Barriere for rådyr er vurdert som noe redusert for diagonal Nord sammenlignet med opprinnelig planforslag. Samtidig krysser diagonal Nord midt gjennom, istedenfor i randsonen av skogholtet ved Svartholen. Dette forholdet trekker noe ned for diagonal Nord, da løsningen gir nærføring til lokalitet med rødlistet lav.
- **Kulturmiljø** – konsekvens er vurdert til **middels negativ** for begge alternativ. For diagonal Nord er den direkte konflikten redusert, noe som teller positivt. Samtidig er den visuelle påvirkningen spredt ut på begge de aktuelle kulturmiljøene, noe som trekker ned.
- **Naturressurser** – konsekvens er vurdert til **middels til stor negativ** for begge alternativ. Alternativene berører landbrukseiendommene og teigene ulikt.
- **Gående og syklende** – alternativene vurderes som likeverdige for trafikantgruppen
- **Tungtransport** – da diagonal Nord er 100 m kortere, kommer dette alternativet noe bedre ut.
- **Traktor/landbruksmaskiner** – diagonal Nord deler opp teigene i noe mindre grad.

- **Biltrafikk** – begge alternativ gir gode løsninger for biltrafikk både på hoved- og sekundærvegnettet. Kortere strekning (100 meter) for diagonal Nord teller positivt.
- **Parkering** – begge alternativ gir en tilfredsstillende løsning, gitt at det i opprinnelig planforslag innarbeides en stopplomme eller 2-3 parkeringsplasser ved dagens parkeringsplass til bruk for Goa skole.
- **Anleggsgjennomføring** – det vurderes at diagonal Nord gir en enklere/billigere anleggsgjennomføring, da ny veg i større grad kan bygges upåvirket av trafikk på dagens veg.
- **Støy** – foreslåtte skjermingstiltak gir tilfredsstillende forhold i begge alternativ, med unntak av Kvernevikveien 150. Denne eiendommen, i tillegg til Kvekergården, får imidlertid bedre forhold i diagonal Nord, noe som trekker opp.
- **Kostnader og massebalanse** – diagonal Nord er kostnadsberegnet til 58 MNOK lavere enn løsning i opprinnelig planforslag (164 vs. 222 MNOK). Forskjellen skyldes blant annet at det er 33.000 m³ overskudd av sprengstein for diagonal Nord, mens strekningen i opprinnelig planforslag har et underskudd på ca. 60.000 m³ sprengstein. Færre konstruksjoner og mindre behov for mur, enklere anleggsgjennomføring og 100 meter kortere hovedveg er andre viktige årsaker til at diagonal Nord kommer gunstigere ut kostnadmessig.

Det vurderes at diagonal Nord totalt sett gir den beste løsningen for samfunnet, særlig med bakgrunn i kostnader og anleggsgjennomføring, men også for TKV som hovedveg for tungtransport og øvrig biltrafikk gjennom området. Vurdering av konsekvenser for øvrige tema viser små forskjeller mellom alternativene, og slår derfor ikke tungt ut når løsning anbefales.

VEDLEGG

1. Bildeserie – 3D-modell for opprinnelig planforslag og diagonal Nord
2. Støysonekart – opprinnelig planforslag og diagonal Nord

1	2018-07-04	For godkjenning hos oppdragsgiver	TSi, LRK, Llise, Hehan, ATF	TSi/ACL	LRK
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.