

Til:	Randaberg kommune ved Olav Asbjørn Thorsberg
Kopi:	Statens vegvesen ved Svein Mæle
Fra:	Norconsult v/Lars Roald Kringeland/Torbjørn Sivertsen
Dato	2019-05-03

TKV Rv. 509/ fv. 409: Offentlig ettersyn - innkomne uttalelser

Offentlig ettersyn

Reguleringsplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn 9. oktober 2017 med merknadsfrist 24. november 2017. Høringen ble forlenget til 8. desember 2017 etter ønske fra flere parter.

Det er mottatt 23 uttalelser, hvorav seks er fra offentlige høringsinstanser, to fra interesseorganisasjoner og 15 fra berørte grunneiere og naboer. Innspillene er referert og kommentert under, og ligger i sin helhet som vedlegg til dette dokumentet.

Uttalelser fra kommunale etater

1. Rogaland Brann og redning IKS, 30. november 2017

- *Det legges til grunn at tidligere innspill i saken er ivaretatt. Fremkommelighet hele døgnet og ved stillestående trafikk må sikres med overkjørbare rabatter og ved å oppfylle brannvesenets krav til vegutforming. Krav til slokkevann og dimensjoneringskriterier for redningsmaterieell må tas hensyn til i en tidlig nok fase for vegutbyggingen.*

Statens vegvesens kommentar:

- Innspillet er tatt hensyn til så langt det er mulig i denne planfasen, og vil bli fulgt opp i byggeplanfasen.

Uttalelser fra andre offentlige høringsparter

2. Rogaland fylkeskommune, Kulturavdelingen, seksjon for kulturarv, 3. november 2017

- *Markering av automatisk fredete kulturminner er ikke oppdatert og reguleringsbestemmelsene ikke dekkende. Derfor varsles administrativ innsigelse. Forslag til løsninger er gitt under. Tilbakemelding på løsningsforslagene avventes før planforslaget kan oversendes Riksantikvaren for dispensasjonsbehandling.*
 - *ID5238 (bestemmelsesområde #1):*
 - *Lokalitet har fått ny vurdering og ny avgrensing og må oppdateres i plankartet. Området skal vises med sikringssone fem meter og være tydelig merket # 1.*
 - *Det bes om ny vurdering av utstrekningen til anlegg- og riggområde i nærheten av #1.*
 - *Den delen av lokaliteten som er regulert til friluftsmål men uten midlertidig anlegg- og riggområde, må omfattes av hensynsone H730 (automatisk fredete kulturminner) inkl. bestemmelser og tegnforklaring.*
 - *Gang- og sykkelvegen innenfor lokaliteten bør flyttes lenger øst til eksisterende turveg.*
 - *ID54042 (bestemmelsesområde #2): lokalitet skal vises med sikringssone på fem meter.*
 - *ID213879 (bestemmelsesområde #3): lokalitet skal vises med sikringssone på fem meter.*
- *Det vises til reguleringsbestemmelser § 9.2, hvor det refereres til gjeldende reguleringsplan og bestemmelser. Dette må gjøres tydeligere enten ved å ta de aktuelle bestemmelsene inn i nye*

bestemmelser, eller konkret å referere til hvilke planer og bestemmelser som skal gjelde. Innenfor LF-områdene befinner det seg også automatisk fredete kulturminner, og bestemmelsene må være tydelige nok til at det ikke skapes usikkerhet når det gjelder vernet i hensynssone H730.

- Planforslaget sendes som søknad om dispensasjon når plankart og forslag til bestemmelser er endret i henhold til merknaden. Det trengs da en utvidet høring, slik at Riksantikvaren og Arkeologisk museum får tilstrekkelig tid til saksbehandling. Riksantikvarens vedtak må foreligge før reguleringsplanforslaget kan egengodkjennes av kommunen.

Statens vegvesens kommentar:

- Merknadspunktene tas i all hovedsak til følge slik at innsigelsen kan oppheves. Reviderte plandokumenter vil bli oversendt fylkeskommunen for behandling i samråd med Riksantikvaren og Arkeologisk museum slik at nødvendig avklaring for automatisk fredete kulturminner foreligger før planen skal godkjennes.
 - Bestemmelsesområde #1
 - Området tegnes på nytt iht. nye registreringer og det legges til fem meter sikringssone. Tekst som var falt ut innarbeides.
 - Anleggsområdet langs fylkesvegen beholdes, men det reduseres så langt det er mulig ved ny turveg.
 - Det legges inn hensynssone H730 der kulturminnet ikke er omfattet av anleggsområde.
 - Turvegen har en viktig rolle i gang- og sykkelvegssystemet rundt Hålandsvatnet. Den er en forbindelse sørover fra ny gangbro og den kan oppnå stigning i tråd med krav til universell utforming. Det legges til grunn at turvegen kan etableres med et mindre anleggsområde og med strenge bestemmelser for opparbeiding uten vesentlige negative konsekvenser for kulturminnet.
 - Bestemmelsesområdene #2 og #3 vises med fem meter sikringssone.
 - Bestemmelsene suppleres med de nødvendige punktene fra gjeldende planer.

3. Lyse Elnett AS, 7. november 2017

- Som meldt ved oppstart skal eventuelle nettstasjoner ha direkte adkomst for lastebil og tilfredsstillende ventilasjon. Dersom eksisterende anlegg planlegges flyttet, må ny plassering finnes innen planområdet i samråd med avsender fortrinnsvis på offentlig areal eller i grøntområder.

Statens vegvesens kommentar:

- Adkomstforholdene til eksisterende trafo ved profil 3000 er planlagt fra sykkelveg med fortau langs nordsiden av fylkesvegen. En eventuell stopplomme kan vurderes i byggeplanfasen i annen veggrunn på utsiden av fortauet.

4. Statens vegvesen, 17. november 2017

- Planen er utarbeidet av Statens vegvesen på vegne av Rogaland fylkeskommune, og Statens vegvesen, Plan og forvaltning har ingen merknader til høringen.

5. Fylkesmannen i Rogaland, 20. november 2017

- Alternative vegtraséer bør vurderes for å ta vare på mest mulig av Svartholmyra som er en av få torvmyrer i Randaberg i dag. Myrer lagrer karbon og er en viktig del av landskapsøkologien. Registreringer av naturtyper, som ikke er fullstendige, viser rødlistede arter i den nordlige delen. Ny veglinje bør legges på sørsiden for å muliggjøre restaurering av myren. Bestemmelsene bør sikre slik istandsetting og heving av vannspeilet.
- Friluftsområdet ved Hålandsvatnet bør støyskjermes da det skal legges til rette for opphold her og fordi vegen passerer nært den eneste sandstranden ved vannet. Dette er å forstå som et faglig

råd. Av hensyn til støy anbefales det å ikke heve friluftsområdet slik massedisponeringsstrategien kan legge opp til. Det blir også gitt råd om å innarbeide en bestemmelse som sikrer opparbeidelse med de foreslåtte funksjonene og det blir påpekt at sykkel- og bilparkeringsplass bør etableres innen rimelig tid da dette er knyttet til omdisponering av statlig sikret friluftsområde. Det forutsettes at parkeringskapasiteten opprettholdes i anleggsperioden.

- *Det gis også faglig råd om å legge inn i bestemmelsene at det i anleggsfasen skal bli ført tilsyn med avrenning til Hålandsvatnet.*
- *Avsender stiller spørsmål til hvorfor infrastruktursonen for framtidig vegutvidelse ligger inne, da det legges til grunn 0-vekst i trafikkmengde og det vil være i strid med nasjonal jordvernpolitikk. Avsender råder til å ta denne hensynssonen ut.*
- *For å sikre at en arealkrevende gang- og sykkeløsning blir mye brukt bør prosjektet gjennomføre gode intensjoner om vegetasjon og arkitektoniske elementer.*
- *Enkelte av bestemmelsene for massehåndtering er ikke tilstrekkelig forpliktende ved at de viser til senere planer der det er uklart hvordan disse skal behandles og godkjennes. De endelige avklaringene bør skje i tråd med plan- og bygningsloven eller andre sektorlover.*
- *Formuleringen i forslag til bestemmelser om at matjord skal sikres forsvarlig gjenbruk er upresis, det bør hete at alle overskuddsmasser av matjord skal brukes til jordbruksformål.*
- *Et faglig råd er at det bør gå frem i bestemmelsene at riggområdene blir tilbakeført med samme landbruksmessige kvalitet som de har i dag eller bedre, og at skråningsutslag mot landbruksjord ikke skal være brattere enn 1:8.*
- *Eiendommer som ligger på ulike sider av vegen bør overføres til annen eier som har eiendom på samme side, og viser til retningslinjene til Regionalplan for transportkorridor vest ang. jordskifte ved ny diagonal.*

Statens vegvesens kommentar:

- Denne myren har vært brukt til torvuttak og var delvis trebevokst for mindre enn ti år siden. Den er drenert og har i dag liten betydning for naturmangfold. Grunneier har i dag rett til å opparbeide arealet til landbruksformål. Det vurderes som lite hensiktsmessig å legge vekt på reetablering av en myr her. Av flere grunner er det vurdert ny linjeføring i området. Alternativ trasé følger teigskillet, nord for myren, og vil bli sendt på begrenset høring. Med den traseen blir arealet med torvmyr stort sett liggende urørt, men vegkroppen vil avskjære tilrenning fra nord. Det vil ikke bli en del av vegtiltaket å restaurere myren.
- Støyskjerming av friluftsområdet ved Hålandsvatnet er ikke tatt med i vegtiltaket. Støysituasjonen her er i stor grad uendret før og etter etablering av TKV. Friluftsområdet vil ha støynivå over 65 dBA nærmest vegen og mellom 55 og 65 dBA på resten av området. Dette gjelder både før og etter vegutbyggingen og med dagens eller fremskrevne trafikktall. Ved deponering av overskuddsmasser i dette området er det vurdert å etablere en vollformasjon mot vegen for å oppnå skjerming. Det innarbeides krav om at dagens parkeringskapasitet opprettholdes gjennom anleggsperioden.
- Bestemmelsene vil bli supplert med krav til tilsyn med avrenning til Hålandsvatnet under anleggsperioden.
- Sonen blir beholdt, selv om den ikke har stor betydning i områder med grønne formål. Det er ønskelig å sikre seg mot at nye bygninger og anlegg blir etablert nært vegen så lenge visse tiltak er tillatt i LNF- områder.
- For vegprosjektet gjelder høye ambisjoner for landskapsmessig utforming slik at det skal legges til rette for et veganlegg som innbyr til gange og sykling.

- Krav til massehåndtering endres slik at de presiserer formelle krav til godkjenning og fremgangsmåte.
- Bestemmelser om at overskudd av matjord skal brukes til jordbruksformål innarbeides.
- Krav til tilbakeføring av rigg- og anleggsområder omformuleres til å stille krav om at arealer skal tilbakeføres med samme landbruksmessige kvalitet som i dag eller bedre og at skråningsutslag ikke skal være brattere enn 1:8.
- Jordskifte som gir best mulig driftsforhold for landbruket må skje som en egen prosess og ikke som del av planprosessen.

6. Rogaland fylkeskommune, Regionalplanavdelingen 24. november 2017

- *Jordvern hensyn er tillagt større vekt etter at regionalplan for Transportkorridor vest ble vedtatt. Både nasjonalt jordvernmål og regional jordvernstrategi betyr at dette temaet må gis en selvstendig vurdering i reguleringsplanen. Det etterlyses vurdering og dokumentasjon av behov for gang- og sykkelveg langs ny diagonal, slik det er etterspurt i retningslinjer til regionalplan for TKV. Bakgrunnen for en slik vurdering er hensynet til jordvern.*
- *Med bakgrunn i prioritering av kollektivtrafikk og trafikkanalyser som viser moderate tall stilles det spørsmål om behovet for hensynssone for mulig framtidig firefelts veg. En slik restriksjonssone virker ikke godt begrunnet i friluftsområder/landbruksområder.*
- *Det oppfordres til å prioritere opparbeidelse av sidearealer langs gang- og sykkelvegene for at disse skal være attraktive å bruke og trygge og trivelige for fotgjengere. Aktuelle tiltak kan være beplantning, grønne lunger, skilting, benker og kunstnerisk utsmykning.*
- *I plandokumentene heter det at støysituasjonen i friluftsområdene ved Hålandsvatnet er uendret. Dette er ikke utredet og det er ikke lagt inn skjermingstiltak mot friluftsområdene. Støy mot friluftsområder bør beregnes og skjerming utredes spesielt for områder med høy rekreasjonsverdi. Vurdering av støyskjermingsbehov bør ta utgangspunkt i retningslinjer T-1442. Det må vurderes om vegtiltaket utløser skjermingstiltak etter retningslinjene. Når det gjelder skjerming bør konsekvenser for landskap og sikt fra bebyggelse og eventuelle avbøtende tiltak også utredes.*
- *Det stilles spørsmål til bakgrunn og behov for midlertidig rigg- og anleggsområde #4 ved Hålandsvatnet. Avsender mener at sonen må begrenses både i omfang og tid, eller helst tas ut av planen, eventuelt at ordlyden i bestemmelsene kan endres slik at det kommer frem at vann og kantsone i størst mulig grad skal være uberørt og tilbakeført til dagens standard. Det er svært uheldig om det går lang tid før dette rekreasjonsområdet blir tilbakeført, det bør vurderes om bestemmelsene skal gi føringer for at slik tilbakeføring skal skje tidligere.*
- *Bestemmelsene for kontor/industri må bli mer tydelig på at etablering av kontorarbeidsplasser i dette området skal begrenses.*
- *Massehåndtering er godt behandlet, men burde vært avklart i formelle krav for prosess i henhold til plan- og bygningsloven eller annen sektorlov.*
- *Det er positivt at kanal og murer ved kommunegrensen og Kvernevika er bevart og omfattet av hensynssone vern av kulturmiljø, selv om ny veg kommer tett på.*
- *Det er uheldig at veganlegget med terrengutslag kommer nært Kvekergården (gnr 62 bnr 16) der dagens allé vil forsvinne. Avbøtende tiltak for å minimere de visuelle konsekvensene for kulturmiljøet ved Kvekergården bør vurderes. Det må legges vekt på estetikk, og det bør etableres ny allé til erstatning for den som forsvinner. Eksisterende steingarder må tas hensyn til, og flytting/ gjenoppbygging må vurderes der de kommer i konflikt med nytt anlegg.*

Statens vegvesens kommentar:

- Det er lagt vekt på i størst mulig grad å unngå å beslaglegge landbruksjord. Gang- og sykkelveg langs diagonalen er vurdert som et nødvendig innslag i et fremtidig mer finmasket nett av gang- og sykkelforbindelser der det ligger til rette for jevn og høy standard på hele strekningen.
- Sonen blir beholdt, selv om den ikke har stor betydning i områder med grønne formål. Det er ønskelig å sikre seg mot at nye bygninger og anlegg blir etablert nært vegen, noe som kan oppstå også i LNF- områder.
- Veganlegget planlegges gjennomført med høy estetisk kvalitet. Planen legger til rette for god utforming av uteområder og bestemmelsene gir, riktignok overordnet, føring for at veg og sideterreng skal ha god utforming.
- Støysituasjonen er utredet for hele strekningen, også langs Hålandsvatnet. Riktignok er det kun beregnet gul og rød sone og ikke beregnet hvor vegtrafikkstøy kommer under 50 dBA, som er et krav for stille områder som kan være en referanse for et godt nivå for et friluftsområde. Støybildet ved badeplassen er i all hovedsak uendret før og etter etablering av TKV. Friluftsområdet vil ligge i rød sone med støynivå over 65 dBA nærmest vegen og i gul sone med nivå mellom 55 og 65 dBA på resten av området. Dette gjelder både før og etter vegutbyggingen og med dagens eller fremskrevne trafikk tall. Støyskjerming av friluftsområdet ved Hålandsvatnet er ikke tatt med i vegtiltaket.
- Anleggsområde #4 følger Kvernevikveien langs et parti der det er liten avstand til Hålandsvatnet. Her er det derfor avsatt et midlertidig rigg- og anleggsområde som berører vannspeilet. For å etablere sideterreng til vegen kan det bli nødvendig med anleggsarbeid tett på og i vannet. Det kan vise seg påkrevd for å få på plass en god løsning for ny turveg langs vannet med tilstrekkelig avstand fra kjørevegen og god tilknytning til bussholdeplass i området. Det innarbeides spesielt strenge og tydelige bestemmelser for dette anleggsområdet når det gjelder tidsbruk og omtanke for sårbare naturverdier i vannet og vannkanten.
- Det vurderes som lite hensiktsmessig å definere rammer for utbygging i etablert og tidligere regulert utbyggingsområde der kun en stripe langs ny veg blir midlertidig omfattet av reguleringsplanen.
- Krav til massehåndtering endres slik at de presiserer formelle krav til godkjenning og fremgangsmåte.
-
- Løsningen går på bekostning av steinmurer og trekke ved Kvekergården også etter at situasjonen er studert og søkt bearbeidet med hensyn til gården som verdifullt kulturmiljø. Det utredes av flere grunner en alternativ trasé lenger nord som vil la gårdstunet ved Kvekergården ligge mindre berørt av vegtiltaket. Denne løsningen vil bli sendt på en egen høring.

Innspill fra grunneiere og naboer

- 7. Monrad Goa, Kvernevikveien 135 (gnr/bnr 60/15-23), 29. september og 13. november 2017**
 - *Eksisterende jordbruksundergang må beholdes, forlenges og utvides slik at den kan benyttes av gående og syklende. Den bør knyttes til ny lokalveg på sørsiden av hovedvegen og til gang- og sykkelvegen langs nordsiden. I dag er det ikke mulig å gå oppreist i denne undergangen. En slik undergang knytter boligene på sørsiden både til buss mot vest og til gjennomgående gang- og sykkelveg.*
 - *Tursti mellom gnr/bnr 60/25 og 60/23 må tas bort.*

- Rensedam på 60/23 må også bort, eventuelt lukkes dersom den er påkrevd. Den går på bekostning av jordbruksjord og det vil være vanskelig å høste nært nok til å hindre større gjengroing.
- Det må tilrettelegges en snuplass med tanke på søppelbil, post, brøyting etc. Det kan gjerne etableres på gårdsplassen, men den må avgrenses med kantstein el.
- Det forutsettes at Randaberg kommune skal eie og vedlikeholde ny lokalveg. Lokalvegen må være bred nok for møtende trafikk.
- Matjord og overskuddsmasser ønskes beholdt på eiendommen og disponert etter grunneiers ønsker. Trær som hugges må kappes ned, kvistes og anbringes til avtalt sted.
- Bruk av midlertidig anleggsområde må godtgjøres.
- Støyskjerming må utføres iht. krav for boliger og uteområder for begge boligene på eiendommen.
- Boligen i Kvernevikveien 135 ønskes utskilt som egen eiendom.

Statens vegvesens kommentar:

- Eksisterende fe-undergang blir forlenget men ikke utvidet. Det er ikke planlagt en egen gang- og sykkelundergang for et fåtall boliger i dette området. Nærmeste slik undergang vil ligge ca. 300 meter sørøst. Turstien langs Hålandsvatnet til planlagt undergang 500 meter lenger vest er et annet alternativ.
- Området er regulert til friområde i gjeldende regulering. Denne turvegen er ikke svært viktig, men det ble i høringsforslaget vurdert som naturlig med en tilknytning fra den nye offentlige lokalvegen til turvegen rundt Hålandsvatnet. Det er likevel valgt å ta hensyn til denne merknaden, og turveglenken tas ut av plankartet.
- Rensedam er nødvendig for veganlegget og denne planlegges som åpen løsning. Bakgrunnen for dette er blant annet mulighet for beplantning, som også kan ha positiv effekt på rensing. I tillegg er et åpent anlegg billigere å etablere og enklere å drifte. Området er i dag regulert som friområde, og en åpen dam er vurdert som et mer positivt innslag.
- Planforslaget viser snuhammer i enden av kommunal veg, dimensjonert for søppelbil. Dette blir en del av en offentlig veg og det er vurdert som lite ønskelig å legge det inn på gårdsplassen.
- Lokalveg er regulert til offentlig kjøreveg, og vil eies og driftes av Randaberg kommune. Veggen er regulert med bredde fem meter, og det er gode siktforhold på strekningen. To lette kjøretøy kan møtes på bredde 4,5 meter. Ved møte av større kjøretøy kan avkjørslene benyttes.
- Gjennomføring av anleggsarbeidet vil skje i samarbeid med berørte grunneiere.
- Det vil bli godtgjort etter gjeldende regler og praksis.
- Begge bolighusene ligger støyutsatt, 139 med fasade i rød sone og 135 med fasade i gul sone. Begge har sørvendte utearealer i gul sone. Dette kan gi grunnlag for å kreve støyskjerming både i form av fasadetiltak og lokale skjermer.
- I gjeldende regulering er de to boligene markert som to adskilte boligområder, slik at det planmessig skulle ligge til rette for tomtedeling.

8. Kjell-Ove Todnem, Kvernbekkveien 26 (gnr/bnr 61/21), 31. oktober 2017

- *Kommunale ledninger bør bli forlenget til denne eiendommen for å unngå problemer med dagens ledningsnett, og for å muliggjøre fremtidig tilkobling til det kommunale anlegget.*

Statens vegvesens kommentar:

- Der gjennomføringen av vegtiltaket krever omlegging av ledninger vil dette bli gjort på en slik måte at nettet fungerer minst like godt som tidligere. Når det gjelder nye tilknytninger utover hva vegbyggingen krever vil normalt ikke dette inngå i vegtiltaket.

9. Ole A. Thorsen, Varheistien 10 (gnr/bnr 60/418), 8. november 2017

- *Mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen bør det anlegges autovern på strekningen fra Varheiskjæringen til Kyrkjeveien som er skoleveg for mange. Når det er glatt er det risiko for at biler skal kjøre over i gang- og sykkelvegen.*
- *Fartsgrensen på 60 km/t blir ikke overholdt av store kjøretøyer på strekningen fra kommunegrensen til Kyrkjeveien. Det bør planlegges fotoboks på strekningen, da planforslaget ikke vil redusere risikoen for høy fart.*
- *Støyskjermer må utformes slik at den tar hensyn til den utsikten mot Hålandsvatnet flere boliger har i dag. Boliger i Varheistien må få opprettholde utsikten fra hovedetasje, eksempelvis med bruk av glass i øvre del av støyskjermerne.*

Statens vegvesens kommentar:

- Gang- og sykkelveg er regulert med tre meter bred rabatt mot kjørevegen. Avstanden er større enn kravet i vegnormalene som tilsier minimum 1,5 meter rabatt ved skiltet hastighet 60 km/t, og således skal trafiksikkerheten være godt ivaretatt på strekningen.
- Bruk av fotobokser blir ikke fastsatt i reguleringsplan.
- Transparente innslag i støyskjermer vil bli vurdert, selv om de gir dårligere effekt og er vanskelige å vedlikeholde. Støyskjermer er som hovedregel lagt utenfor gang- og sykkelvegen.

10. Anita Håversen, Kvernbekkveien 26 (gnr/bnr 60/353), 10. november 2017

- *Det er behov for mer informasjon vedrørende planarbeidet og hva dette vil bety for denne boligeiendommen. Støyskjermer i grensen vil komme i stedet for plantede prydbusker. Hva vil skje med denne vegetasjonen og bod og overbygd grillplass?*
- *Hva vil det bety for terrasse og andre faste installasjoner at anleggsområdet skal gå inn på tomten?*
- *Støysituasjonen er et alvorlig problem. Det er ikke holdbart at skjermingstiltak først vil bli klare i byggeplanfasen tre til fire år frem i tid. Det er allerede gjort mange tiltak for støyskjermer i huset. Fortsatt er det umulig å sove med åpne vinduer og det er mye innendørs støy også med lukkede dører og vinduer. Innglasset uteplass er ikke fullverdig uten sol og frisk luft.*
- *Boligen har vært umulig å omsette i flere år og den bør innløses i forbindelse med gjennomføring av vegprosjektet.*

Statens vegvesens kommentar:

- Det er forståelig at det er vanskelig å forholde seg til informasjon som først blir entydig og detaljert i en senere fase. Buskvegetasjonen som står utenfor grensen vil bli fjernet og utformet som sideareal til vegen. Bod og grillplass vil kunne reetableres etter anleggsperioden.

- En del av tomten kan bli nødvendig å bruke for å gjennomføre anleggsarbeidet. De berørte arealene og installasjonene vil bli gjenoppbygd i samarbeid med huseier og til minst like god standard som i dag.
- I støyskjermet situasjon tyder beregningene på at det vil være stille på 1,5 meter over terreng på sør-, vest- og nordsiden av huset. Fire meter over terreng vil alle fasader komme i gul støysone. En tradisjonell fasadekonstruksjon skal gi tilfredsstillende støynivå innendørs, men det er uheldig at ingen av soverommene kan vende mot en stille side. Etablering av balansert ventilasjon vil trolig kunne avhjelpe situasjonen.
- Så langt er ikke bokkvaliteten vurdert til å være redusert i en slik grad at det gir grunn til å innløse eiendommen.

11. Sameiet Hålandsparken 2, Kvernebekkveien 8 (gnr/bnr 60/447), 20. november 2017

- *Med henvisning til tidligere merknad fra 2014 er det positivt at planer om firefelts veg nå ser ut til å være lagt bort.*
- *Behovet for støyskjerming er stadig økende, særlig for leilighetene i de øvre etasjene som alle har soverom mot vegen. Økning i støv og skitt på vinduer og fasade er også merkbart. På den bakgrunn bes det om skikkelig og effektiv støyskjerming.*
- *Langs svalgangene i 2. og 3. etasje bør det vurderes glass-skjermer, noe som vil være enkelt og effektivt.*
- *Kapasiteten på utfartsparkering bør økes betraktelig, da dagens kapasitet er for liten – særlig på fine utfartsdager.*

Statens vegvesens kommentar:

- Det reguleres for tofelts veg fra Kvernevik ring og nordover. Likevel avsettes en hensynssone langs østsiden av vegen for mulig fremtidig utvidelse til fire felt.
- Planen avsetter støyskjerm langs vegen foran hele boligområdet bortsett fra der garasjeanlegg gjør det nødvendig. I prosjekteringsfasen vil støysituasjonen bli utredet nærmere og eventuelle fasadetiltak og lokale skjermer vurdert.
- Støvvurderingene som er gjort i forbindelse med reguleringsplanen tyder på at fasadene kommer i gul støysone. Dermed vil en tradisjonell fasadekonstruksjon gi tilfredsstillende støynivå innendørs. Utendørs uteoppholdsareal ser ut til å ligge på motsatt side, vendt mot vest. På den bakgrunn vil innglassing av svalganger trolig først bli aktuelt dersom ingen av soverommene i boligene ligger mot stille side og det heller ikke ligger til rette for etablering av balansert ventilasjon.
- Planforslaget viser to parkeringsplasser som er ment å betjene turområdene. Ved Hålandsvatnet er det regulert 52 plasser til erstatning for eksisterende biloppstilling i samme område med ca. 35 plasser og eksisterende parkeringsplass ved Kyrkjeveien som er etablert med ca. 30 plasser men regulert for ca. 70 plasser. Parkeringsplassen ved Kvernevik har kapasitet på 28 biler og er ny. Den kommer til erstatning for regulert parkeringsplass med ca. 25 plasser i samme område.

12. Bjørn Audun Goa, Kvernevikveien 143 (gnr/bnr 60/25), 22. november 2017

- *Tursti mellom gnr/bnr 60/25 og 60/23 bør tas bort, da den er helt unødvendig.*
- *Rensedam på 60/23 må også bort, ev. lukkes dersom den ikke kan tas bort.*
- *Det forutsettes at Randaberg kommune skal eie og vedlikeholde ny lokalveg og at eventuell overføring til annen eier eller myndighet skal godkjennes av brukerne.*

- *Det er ønskelig å sette opp carport mellom bolighus og ny lokalveg.*
- *Det er også ønskelig med en gang- og sykkelundergang til gang- og sykkelveg på andre siden av vegen. Dette kan eventuelt etableres i samarbeid med naboeiendom.*
- *Veglinjen bør rettes ut for å komme lenger vekk fra eiendommen.*
- *Hvordan avgjøres godtgjørelse for avgitt grunn og hvordan erstattes busker/trær?*
- *Hvordan vil eiendommen, som kommer i rød støysone, bli støyskjermet?*
- *Hvordan er kryss mellom gang- og sykkelveg og lokalveg tenkt sikret?*
- *På lokalvegen må være bred nok for møtende trafikk, også for større kjøretøy som søppelbiler.*

Statens vegvesens kommentar:

- Området er regulert til friområde i gjeldende regulering. Denne turvegen er ikke svært viktig, men det ble i høringsforslaget vurdert som naturlig med en tilknytning fra den nye offentlige lokalvegen til turvegen rundt Hålandsvatnet. Det er likevel valgt å ta hensyn til denne merknaden, og turveglenken tas ut av plankartet.
- Rensedam er nødvendig for veganlegget. Den kan utføres som lukket anlegg, men i et område regulert som friområde ble det vurdert som et mer positivt innslag med en åpen dam.
- Lokalveg er regulert til offentlig kjøreveg, og vil eies og driftes av Randaberg kommune.
- Planforslaget avsetter en sone langs sørsiden av vegen for eventuell fremtidig utvidelse der Vegkontoret skal godkjenne byggesøknader. Denne sonen går til husveggen og det kan ikke forventes at Vegkontoret aksepterer bygging her. Uavhengig av denne hensynssonen ville byggesaker blitt vurdert mot kommuneplanens arealdel. Planen tillater noe utbygging i sammenheng med eksisterende bebyggelse, men det er ikke oppgitt byggegrense til veg. Dermed ville også Veglova med sitt krav om 50 meter avstand fra senterlinje på fylkesveg være til hinder for en slik plassering av carport.
- Det er ikke planlagt en egen gang- og sykkelundergang for et fåtall boliger i dette området. Nærmeste slik undergang vil ligge ca. 300 meter sørøst. Turstien langs Hålandsvatnet til planlagt undergang 500 meter lenger vest er et annet alternativ.
- Planforslaget legger opp til å følge dagens vegtrasé i størst mulig grad, en utretting som foreslått ville resultert i større terrenginngrep lenger øst.
- Normale rutiner vil bli fulgt for grunnverv og kompensasjon for andre verdireduksjoner.
- Det vil være aktuelt med fasadetiltak og eventuell lokal skjerming av uteområder. Dette vil bli nærmere utredet i prosjekteringsfasen.
- Det er vist frisktsoner i kryss mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg.
- Lokalvegen er regulert med fem meter vegbredde for å ivareta dette.

13. Arvid Goa, Kyrkjeveien 45 (gnr/bnr 60/4,19), 24. november 2017

- *Det er ønskelig med en landbruksundergang for å lette driften av jord på sørsiden av vegen. Avsender ønsker landbruksundergang og rørgater for drenering under TKV mellom nord- og sørsiden av eiendommen. Nytt veganlegg må også ryddes/sikres mot sideområdene på en ordentlig måte, og råttent fjell må sikres mot ras ned på gang- og sykkelveg.*
- *For å være forberedt på fremtidig økt nedbør bør det anlegges rørgater under vegen slik at dreneringsgrøfter slik at jord på nordsiden av vegen kan dreneres mot Hålandsvatnet.*

- *Det forutsettes at Randaberg kommune skal eie og vedlikeholde ny lokalveg og at eventuell overføring til annen eier eller myndighet skal godkjennes av brukerne.*
- *Å rette ut kurven i veglinjen ved gnr/bnr 6025 støttes med henvisning til merknad 12.*
- *Hvor vil fremtidig firefelts veg bli plassert?*
- *Hvor skal overskuddsmasser fra eiendommen plasseres?*
- *Forslag til alternativ vegtrasé, som beskrevet i merknad 18, støttes.*

Statens vegvesens kommentar:

- Planforslaget legger opp til at grunneier benytter Kyrkjeveien, ny undergang under fv. 409 og ny parallell adkomstveg mellom gårdstun ved Kyrkjeveien og delen av eiendommen som ligger sørvest for nytt veganlegg. Terrenget på nordsida av veganlegget stiger mot nord, og undergang i dette området ville gitt store inngrep i dyrka mark. Sikring av fjellskjæringer utføres i tråd med vegnormalene.
- Drenering på tvers av veganlegget er skissert i tegning H107 (vedlegg til reguleringsplanen).
- Lokalveg er regulert til offentlig kjøreveg, og vil eies og driftes av Randaberg kommune.
- Planforslaget legger opp til å følge dagens vegtrasé i størst mulig grad, en utretting som foreslått ville resultert i større terrenginngrep lenger øst.
- Det er i plankartet satt av hensynssoner (H410_7-13) for mulig framtidig utvidelse av Kvernevikveien til firefelts veg langs sør/østsiden av vegtraséen.
- Planen setter av flere midlertidige anleggsområder der masser kan legges. Det nærmeste er arealet sør for kryss mellom Kvernevikveien og Kyrkjeveien. Matjord vil som hovedregel bli brukt på samme eiendom som den tas fra.
- Alternativ diagonal, med varianter i nord og sør, er kommentert under merknad 18.

14. Randbergporten AS, Randabergveien 300 B (gnr/bnr 61/85), 24. november 2017

- *Foreslått gang- og sykkelveg langs vestsiden av den nye fylkesvegen svinger inn over avsenders eiendom inn mot kryss med fv. 480 Randabergveien. Dette medfører at et større antall parkeringsplasser går tapt og at det ikke lenger vil være mulig for vogntog å kjøre rundt bygningen. Problemene kunne vært unngått om gang- og sykkelvegen ble ført rett frem.*

Statens vegvesens kommentar:

- Gang- og sykkelvegen er regulert ved ny rundkjøring på Randabergveien. Dette legger beslag på noe tomteareal som i dag blir brukt til parkering. Det vil fortsatt være mulig å kjøre vogntog rundt bygningen, men dette manøvreringsarealet vil også legge beslag på potensielle parkeringsplasser.

15. Viste Hageby velforening, 26. november 2017

- *Det er uheldig at kulvertløsning forbi Viste Hageby er valgt bort. Det gjør det desto viktigere å etablere trygg og god gang- og sykkelveg, samt god støyskjerming. Barrierer/støyskjerming må legges mellom vegen og gang- og sykkelvegen, for å sikre trygg skoleveg. For vurdering av trafiksikkerhet og støy er det viktig å huske at vegen har stort innslag av tungtrafikk.*
- *Støytiltak må skjerme hele boligområdet, og skjerm må forlenges forbi Rikets sal. Boligområdet må skjermes for støy i høyden, ikke bare på bakkeplan, og støylekkasje ved Varheiskjæringen må unngås.*
- *Det er positivt at det legges opp til kryss i stedet for rundkjøringer, som ville gitt mer støy i forbindelse med oppbremsing og akselerasjon.*

Statens vegvesens kommentar:

- Kulvertløsning over terrengnivå ville være uheldig for barrierevirkning og utsikt fra boliger. En nedsenket kulvert ville få kompliserte kryssløsninger og lange ramper i overgang til veg på terreng. Slike nedrampinger med store betongkonstruksjoner danner barrierer og er vanskelige å gi en god visuell utforming. Det er regulert separat gang- og sykkelveg med tre meter bred rabatt mot kjørevegen. Avstanden er større enn kravet i vegnormalene som tilsier minimum 1,5 meter rabatt ved skiltet hastighet 60 km/t.
- Støyskjermer er regulert inn så langt det kreves for å gi berørte boliger tilfredsstillende støysituasjon. Enkelte steder må skjermene suppleres med lokale skjærmer eller fasadetiltak. Dette vil bli nærmere utredet i prosjekteringsfasen. Mest trolig vil det ikke bli anlagt støyskjermer ved Rikets Sal så lenge dette ikke er påkrevd for støyfølsomt bruksformål med krav om uteareal. Skjærmer vil bli plassert for i størst mulig grad å unngå lekkasje i åpninger. Behovet for støyskjermering er beregnet ut fra fremskrevne trafikkmengder og andel av tungtrafikk.

16. Rune og Ellen Woie, Randabergveien 300 B (gnr/bnr 62/90), 5. desember 2017

- *Det bør utredes en alternativ diagonal nord, slik som beskrevet i merknad 18.*

Statens vegvesens kommentar:

- Tilsvarende innspill er kommentert under merknad 18.

17. Sølvi H. Vestvik og Egil Vestvik, Kvernevikveien 150 (gnr/bnr 62/62), 6. desember 2017

- *Sammenlignet med andre tilsvarende eiendommer hadde denne en høy verdi da den ble kjøpt i 1984. Siden er det foretatt omfattende utbedringer på eiendommen. Dersom ny fylkesveg bygges iht. planforslaget er det så negativt for denne boligeiendommen at den kreves innløst. Dersom eiendommen ikke blir innløst må det gjennomføres støyskjermeringstiltak både for innendørs og utendørs støy og tapt markedsverdi må erstattes.*
- *Trafikkvekst har ført til økt støybelastning på boligeiendommen både fra Kyrkjeveien og Kvernevikveien, men med hovedvekt på Kvernevikveien. Selv om den nye fylkesvegen planlegges lenger unna boligen vil deler av nytt vegkryss komme nærmere og hele området kommer i rød støysone, et område ikke egnet for støyfølsomme formål som bolig. For denne boligen er det ikke planlagt støyskjermer, men fasadetiltak. Uteareal vil fortsatt være støyutsatt og dette er ikke tilfredsstillende*
- *Ny veg er planlagt 1,9 m høyere enn dagens, på høyde med annen etasje. Dette gir problemer både med innsyn til oppholdsrom og vesentlig redusert utsikt der et veganlegg erstatter natur og jordbruksområder. Eiendommen vil ikke være mulig å avhende dersom vegtiltaket gjennomføres som planlagt.*
- *Gang- og sykkelvegen langs Kvernevikveien må kunne senkes for å redusere innsyn, da denne skal krysse under Kyrkjeveien ved nytt kryss.*
- *Kjøreadkomst til eiendommen på gang- og sykkelveg mot skolen vil gi dårlig trafikksikkerhet. Denne adkomsten må skilles fra gang- og sykkelvegen, og det må etableres snuplass utenfor garasje. Veggen må eies og driftes av det offentlige.*
- *Traseen for ny fylkesveg bør legges på nivå med dagens veg med to T-kryss og krappere kurver som i større grad følger eiendomsgrenser. Forslag tilsvarer Alternativ Sør i merknad 18 og medfører at gnr/bnr 62/62 må innløses, noe grunneier og avsender ønsker.*

Statens vegvesens kommentar:

- Som en del av prosjekteringen av veganlegget vil det bli undersøkt nærmere muligheter for å etablere skjermingstiltak som sikrer tilfredsstillende støysituasjon innendørs og for et begrenset uteareal. Det legges til grunn at det ikke kompenseres for støysituasjonen utover at skjermingstiltak blir gjennomført.
- I forbindelse med reguleringsplanen er det ikke beregnet støysituasjon for uteareal med lokal skjerming, men dette vil bli fulgt opp i senere faser da det er krav til støyforhold også for utendørs oppholdsareal.
- Veganlegget er bredere og ligger høyere enn dagens veg og utsikt og innsyn vil bli endret. Eventuell kompensasjon for disse ulempene vil ikke bli avgjort som en del av reguleringsplanen.
- Gang- og sykkelvegen faller mot kryssing under Kyrkjeveien og midt foran hovedfasaden på huset ligger den ca. 0,4 meter lavere enn kjørevegen.
- Det vurderes som akseptabelt at kjøreadkomst til en boligeiendom skjer via en gang- og sykkelveg. Parallelført kjøreadkomst ville gitt unødvendig arealbeslag og terrenginngrep. Det forutsettes at kjøretøyer kan snu inne på eiendommen. Kjørevegen som knyttes til gang- og sykkelvegen er regulert som offentlig veg.
- Alternativ diagonal Sør er omtalt i kommentar til merknad 18.

18. Egil Vestvik og åtte andre grunneiere (gnr/bnr 60/4,23,25 og 62/8,10,16,31,62,90,91,92) se også merknad 17 og 19, 6. desember 2017

- *To alternative traséer Goa-Håland (mellom profil ca. 2650 og 4000) bør vurderes like detaljert som høringsforslaget er utredet. De ni grunneierne som står bak merknaden har prioritert alternativene der fire støtter begge alternativer med lik vekt, tre prioriterer Alternativ Sør fremfor Alternativ Nord og én foretrekker alternativ nord fremfor Alternativ Sør. En grunneier ønsker ingen av alternativene.*

Alternativ Nord: Ny veg trekkes nordover, lenger bort fra bolig på 60/25. Eksisterende vegareal kan inngå i lokalveg som skal gå parallelt med fylkesvegen. Dagens Kvernevikveien mot øst, over Leikvoll, kan tilknyttes via et T-kryss. Justert trasé går i skjæring slik at Kyrkjeveien kan krysse over på bro. Alternativet vil gi flere fordeler sammenlignet med høringsforslaget;

- *mindre omlegging av eksisterende vegsystem,*
- *verdifull jord på 62/10 berøres ikke*
- *dyrket mark på 62/16 deles ikke i to områder*
- *parkeringsplass for turgåere mot Hålandsvatnet opprettholdes*
- *to gang- og sykkelunderganger blir overflødige og eksisterende undergang ved 62/62 kan opprettholdes*
- *store visuelt uheldige vegfyllinger ved Håland unngås*
- *flere boliger får bedre støyforhold og skjerming forenkles*
- *flere boliger får kortere/enklere adkomst*
- *mindre konflikt med VA-anlegg*
- *reduert negativ effekt på kulturmiljøet ved Håland*
- *uheldig fotgjengerkryssing av Kyrkjeveien, spesielt for skoleelever, som kan skje ved innkjørsler til 62/62 og 61/48 i stedet for via undergang lenger nord, kan unngås*
- *uheldig kryssing for syklister fra vest i retning øst mot Leikvoll, som kan skje ved bedehus på 62/26, kan unngås*
- *forenklet byggeperiode fordi løsningen i større grad unngår dagens vegtraseer*

Alternativet har også noen ulemper i en slik sammenligning:

- 61/48 kommer nærmere nytt veganlegg og vil få mer støy selv om vegen er lagt i skjæring
- høyspent jordkabel langs fotballbanen ved skolen må muligens senkes
- idrettsbanen ved Goa skole kommer nært vegen, støyskjermingstiltak og fangnett for baller må vurderes

Alternativ Sør: Alternativet ligner mer på høringsforslaget, men veglinjen legges på nivå med dagens Kvernevikveien og trekkes nordover ved 60/25 og følger en krappere kurve inn mot grensen mellom 62/16 og 62/8. Tilknytning til Kyrkjeveien mot nordvest og dagens eksisterende Kverneviksveien mot sørøst, over Leikvoll, skjer via to T- kryss. Avstanden mellom kryssene blir ca. 200 m og bør være akseptabelt med fartsgrense 60 km/t. Alternativet legger opp til gs-undergang under Kyrkjeveien, forlengelse av eksisterende undergang ved profil 3150, samt undergang under TKV for kopling mot Leikvoll. Holdt opp mot høringsforslaget har dette alternativet følgende fordeler;

- verdifull jord på 62/10 berøres ikke
- dyrket mark på 62/16 deles ikke i to områder
- bedre landskapstilpasning,
- mindre risiko for kryssing av kjøreveg for gående og syklister, spesielt skolebarn
- gang- og sykkelveger får naturlige forløp
- eksisterende infrastruktur i dagens veg kan beholdes
- parkeringsplass kan opprettholdes
- Kvekergården får større avstand til ny fv. 409 med enklere støyskjerming og utsikt i behold
- 62/16 blir ikke delt i to

En ulempe ved dette alternativet er at:

- 62/62 må innløses, noe som er ønsket av eier.

Statens vegvesens kommentar:

- Alternativ nord, som er mest grunnleggende forskjellig fra høringsforslaget, men gir tilsvarende fremkommelighet for gjennomgående nyttetraffic, blir gjenstand for en separat konsekvensvurdering som vil følge saken mot annengangs behandling.
- En alternativ diagonal Sør, som ligger lavere i terrenget, og er basert på to T-kryss med Kyrkjeveien og Kvernevikveien mot Leikvoll vurderes til ikke å oppfylle kravene til uhindret fremkommelighet i den nordre delen av transportkorridoren, og vurderes som trafiksikkerhetsmessig dårligere. Varianten er tidligere vurdert men forkastet.

19. Harald Erland, Kyrkjeveien 56 (gnr/bnr 62/16), 7. desember 2017

- *Det er ikke korrekt når det i planbeskrivelsen heter at diagonalen fra Kyrkjeveien til Randabergveien i størst mulig grad følger eiendomsgrenser for å unngå oppstyking av landbrukseiendommer. Foreslått veggeometri er unødvendig stiv da den er tilpasset fartsgrense 80 km/t og ikke 60 km/t som er gjeldende forutsetninger. Dette har vært spilt inn til planleggingsarbeidet tidligere. Det blir presentert to alternativer som i større grad følger eiendomsgrenser*
 - *Et alternativ er en moderat justering der krappere horisontalkurve gjør det mulig å forskyve vegen mot gårdsvegen til Svartholen og dermed unngå å stykke opp areal på 62/16 i særlig grad.*
 - *Et annet alternativ har samme justering øst for krysset som nevnt over, men også en forskyvning lenger vest der vegen trekkes nordover for å forhindre inngrep i spesielt verdifull jord på sørsiden av Kvernevikveien ved 62/10. Med en slik endring kan dagens parkeringsplass opprettholdes og dagens vegbane bli ny lokal samleveg.*

Dette alternativet anbefales så lenge det legges til grunn at ny fylkesveg skal gå på høy fylling.

- *Gårdsnavnene Goa og Håland er blandet sammen.*
- *Hvorfor er ikke verdien for landskapsbilde for Kvekergården satt til stor? Det samsvarer dårlig med verdisettingen av gården i kapitlet om kulturmiljø.*
- *Planlagt planskilt kryss mellom Kvernevikveien og Kyrkjeveien fortoner seg uestetisk og dominerende. Slik er det også vurdert i konsekvensutredningen der det heter at vegen ikke harmonerer med landskapet. Det er provoserende at det samtidig blir vurdert at reiseopplevelsen langs vegen forbedres.*
- *Det er vanskelig å tolke en reguleringsplan.*
 - *Hva betyr koden H410_5 i plankartet? Dette er det ikke redegjort for i planbeskrivelsen.*
 - *Omfanget av midlertidig anlegg- og riggområde virker urimelig stort, 40 m bredt belte nordøst for vegen er dyrket jord og sårbar skog og uaktuelt å bruke.*
- *Flere tegninger er mangelfulle, unøyaktige eller de samsvarer ikke med plankartet.*
 - *Lokalveg fra gnr./bnr. 60/23 og 25 og 62/90 er ulik på C-tegning og reguleringskart.*
 - *Normalprofil vist i F-tegninger er mangelfulle (når det gjelder tverrfall, grøftebredder og møte med sideterreng). Det burde vært flere snitt- tegninger som tydeliggjør arealkonsekvensen for grunneier.*
 - *C- tegninger i området ved Kyrkjeveien viser store fyllingsutslag og det er blitt uttalt at det er lagt inn skråninger med helling 1:8 for at disse skal kunne dyrkes opp. Dette medfører fare for skade på utstyr og legger ikke opp til god HMS.*
 - *C- tegning viser at gang- og sykkelveg langs diagonalen går gjennom høyspentmast, noe som enkelt kan unngås.*
- *Veglinjen ligger unødvendig høyt over terreng mellom bro over Kyrkjeveien og profil 3700. Dette fører til store bratte fyllinger langs vegen.*
- *Hvordan skal adkomst til udyrket mark øst for tunet løses? I dag er det to avkjørsler fra gårdsvegen mot Svartholen, gnr./bnr. 62/31. Er dette tenkt å gå via gang- og sykkelvegen?*
- *Adkomstveg til gårdsbruket, med 11,49 % stigning er ikke forsvarlig.*
- *Planlagt vegløsning må endres. Hele Håland vil bli rasert av den nye veglinjen. Fylling på Håland, tre meter over dagens vegnivå, vil dominere landskap og utsyn. Dessuten vil avsenders eiendom deles opp på en svært uheldig måte. Ni grunneiere i området har i eget fellesbrev beskrevet to alternative løsninger som er vesentlig bedre enn høringsforslaget. Disse legger ny trasé for Kvernevikveien nord for Kvekergården.*
- *Sekundært bør det vurderes en variant av høringsforslaget der ny fylkesveg ligger på nivå med dagens veg og knyttes til Kyrkjeveien og den gamle Kvernevikveien, mot Leikvoll, med to T-kryss.*
- *Trafikkmengden som er beregnet for Kvernevikveien over Leikvoll (dagens fv. 409) virker lav. Ny E39 Smiene-Harestad var planlagt med en kryssutforming som kun åpnet for kjøring mot Stavanger over Leikvoll. Dersom krysset likevel utformes for tilknytning i begge retninger for trafikk over Leikvoll til og fra Stavanger vil dette endre forutsetningen for trafikkmengde og støy. Trolig vil vegen over Leikvoll kun miste tungtrafikken over til ny diagonal, mens hovedtyngden av personbiltrafikken vil følge dagens fylkesveg. Med nordgående ramper i nytt kryss ved Kvernevikveien og Randabergveien kunne diagonalen vært sløyfet.*

Statens vegvesens kommentar:

- Linjeføring og utforming for vegen gjennom Randaberg er i all hovedsak dimensjonert for å muliggjøre en fartsgrense på 80 km/t i fremtiden. Denne geometrien sikrer også god linjeføring for lavere hastighet.
- Ulike utredningstemaer har delt inn undersøkelsesområdet slik det passer for det enkelte tema. For vurdering av landskapsbilde er Goa og Håland slått sammen.
- Kvekergården inngår i områder med stor verdi som kulturmiljø og middels til stor verdi som landskapsbilde. For landskapsbilde gir områder med visuelle kvaliteter som er representative/typiske middels verdi og områder med spesielt gode visuelle kvaliteter som er uvanlige i et større område/region stor verdi.
- Reiseopplevelse er en tilleggsvurdering under temaet landskapsbilde. Samlet sett er vegtiltaket vurdert til å gi middels til stor negativ konsekvens for landskapsbildet i området ved Kvekergården.
- Tolking av plandokumenter:
 - I infrastruktursonen H_410-5 er det planlagt ny overvannsledning, noe som burde vært omtalt i planbeskrivelsen. Den fremgår av tegning H107 i tegningsheftet og er med i reguleringsbestemmelsene.
 - Behov for midlertidig anlegg- og riggområde er vurdert til å være stort. Vegomlegginger og optimal mellomagring av matjord medvirker til dette. Det er tatt med flere slike områder enn påkrevd fordi det er behov for å planlegge anleggsgjennomføringen nærmere i samarbeid med utførende entreprenør.
- Tolking av tegninger:
 - Denne lokalvegen ble revurdert etter utsendelse av plandokumentene til kommunen. Kun plankartet ble oppdatert til høring. Dette burde vært redegjort for i utleggelse til offentlig ettersyn. Tegninger vil bli ajourført før annengangs behandling av planen. Det er først og fremst plankart og reguleringsbestemmelser som fastsetter rammer for mulig fremtidig arealbruk mens andre dokumenter underbygger løsninger planen legger til rette for.
 - F-tegningene, med ulike normalprofiler, er først og fremst utarbeidet for å klargjøre planlagt vegstandard, og viser ikke tilpasning til varierende sideterreng langs strekningen. Plankartet viser hvilke arealinngrep tiltakshaver kan gjennomføre ved utbygging.
 - Vegfylling med helning 1:8 er generelt vurdert som hensiktsmessig for å beholde så mye som mulig av berørt landbruksareal. Dersom planen blir vedtatt gir den tiltakshaver rettigheter til å bygge en slik løsning med dette fallet på vegens sideterreng. Dersom grunneier og landbruksmyndigheter ønsker brattere vegfylling for å beholde mer urørt matjord eller slakere for å trykke landbruksvirksomheten, vil det være anledning til å avtale dette.
 - C-tegning viser mast og sideterreng tilpasset mastefundament. I reguleringskartet inngår masten i annen veggrunn, noe som ikke er en konflikt i arealbruk.
- Linjepålegget er lagt så høyt på strekningen for å få tilstrekkelig frihøyde for veg i kulvert under ny veg ved profil 3320, samtidig som det oppnås tilstrekkelig resulterende fall ved profil 3615-3650.
- Kjøring til arealer på den andre siden av ny fylkesveg er ikke tenkt langs gang- og sykkelveg, men kan skje via Kyrkjeveien.
- Stigning på adkomstveg til gårdstun er brattere enn ønskelig, men vurderes som forsvarlig.
- Alternativ diagonal nord vil bli utredet i en tilleggsrapport.

- Alternativ diagonal sør er omtalt under merknad 18.
- I prosjektet legges generelt 0-vekst til grunn for beregning av trafikkmengder, men for støy er det NTP-vekst som er grunnlaget. Uavhengig av dette er det forutsatt en 70-30-fordeling mellom diagonalen og eksisterende fv. 409 over Leikvoll. Kryssutforminger, fartsgrenser og eventuelle andre tiltak skal sørge for at traséen over Leikvoll får en avvisende effekt.

20. Sameiet Hålandsparken 1, Kvernebekkveien 24 (gnr/bnr 60/446?), udatert

- *Det forutsettes at støy og forurensning ikke forverres sammenlignet med dagens situasjon, som allerede er problematisk når det gjelder støy. Det er usikkert i hvor stor grad en planlagt støyskjerm vil hjelpe for boliger i annen og tredje etasje med soverom ut mot vegen. Vinduene er fra 1992 og utskifting av disse bør vurderes.*
- *Det forutsettes også at antall parkeringsplasser ikke blir redusert, hverken i anleggsperioden eller etter ferdigstilling. Det pekes på mulighet for etablering av nye parkeringsplasser ved lekeplass. Dagens renovasjon er plassert bak garasjerekke mot sørøst. Dersom dette blir berørt må det komme på plass et nytt slikt område, f.eks. ved sykkelkur/lekeplass.*

Statens vegvesens kommentar:

- I forbindelse med byggeplan vil støyskjerming og behov fasadetiltak og lokale skjerming av uteområder bli nærmere vurdert.
- Reguleringsplanen legger ikke opp til å redusere parkeringsplasser eller dagens areal til renovasjon.

21. Marianne og Harald Veggeberg, Varheihagen 2 (gnr/bnr 60/410), udatert

- *Støyskjerming er ikke tilstrekkelig. Planlagt skjerm bør forlenges frem til krysset og inn langs Varheiskjæringen. Eventuelt inn mot bygningen forsamlingshuset i Varheiskjæringen 2A. Slik vil den også skjerme mot støy fra parkeringsplassen ved Hålandsvatnet.*
- *Åpne områder, som parkeringsplasser, bør belyses tilstrekkelig for å unngå at de brukes som uønsket samlingsplass.*

Statens vegvesens kommentar:

- Støyutredningen viser at aktuell adresse er støyutsatt i støysone gul etter utbygd situasjon. I byggeplanfasen vil støyskjermingens plassering og avslutning bli optimalisert samtidig med at lokale tiltak som fasadeskjerming vurderes.
- Parkeringsplassen ved Hålandsvatnet planlegges uten belysning. Virkningen for å unngå uønskede hendelser er usikker. Sammen med visuelle hensyn taler også kostnader og energibehov imot.

Innspill fra andre parter

22. Elevrådet ved Goa skole, 15. november 2017

- *Sykkelveg med fortau langs Kvernevikveien, fra Endrestø til Kyrkjeveien, er positivt. Dette er skoleveg som også blir brukt til lek og derfor bør sikres mot kjørevegen.*
- *En liten parkeringsplass nært krysset Kvernevikveien- Kyrkjeveien, i nordenden av Hålandsvatnet, ønskes beholdt. Eksisterende biloppstilling blir mye brukt når skolen har uteundervisning. Da transporterer lærere utstyr dit og parkerer der.*
- *Det er ønskelig med undergang for sykkel både ved Varheiskjæringen og Kvernebekkveien.*

Statens vegvesens kommentar:

- Gang- og sykkelvegen er sikret med tre meter bred rabatt mot kjørevegen. Avstanden er større enn kravet i vegnormalene som tilsier minimum 1,5 meter rabatt ved skiltet hastighet 60 km/t.
- Planen regulerer to offentlige parkeringsplasser knyttet til bruk av områdene ved Kvernevika og Hålandsvatnet til friluftsliv. Disse ligger lenger sør og med lengre avstand fra Goa skole enn eksisterende parkering ved krysset Kvernevikveien- Kyrkjeveien. Det reguleres en offentlig kjøreveg parallelt med fylkesvegen for å gi adkomst til boliger og landbrukseiendommer som mister dagens tilknytning til hovedvegen. Reguleringsplanen endres ved at det reguleres en liten parkeringsplass i samme område som i dag med adkomst fra ny samleveg. Gjeldende regulering viser et større parkeringsareal her, men parkeringskapasiteten er i hovedsak erstattet lengre sør.
- Anmodningen forstås som at det er ønskelig at sykkelveg langs Kvernevikveien har planskilt kryssing med sideveger inn til boligområder på vest for fylkesvegen. Dette er prioritert på kryssinger med høyere trafikk tall eller som berører busstraseer. Planskilte kryssinger for gående og syklende er kun lagt inn ved Sundekrossen og Kvernevik Ring sør og nord. Ved andre kryssinger er sykkel forbindelsen regulert med god sikt og forutsetning om at det skal skilles forkjørsrett for syklende.

23. Leder FAU Goa skole, 26. november 2017

- *Gang- og sykkelveg langs fv. 409 brukes av mange skoleelever ved Goa skole og fylkesvegen har en stor andel tungtransport. Mange foreldre er bekymret for risikoen som ligger i dette. Det er behov for avskjerming mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg, for å sikre mot påkjørsler og uhell med last som kan falle av lastebiler og dessuten unngå ubehag ved støy og luftrykk fra passerende kjøretøyer.*

Statens vegvesens kommentar:

- Dette hensynet er ivaretatt ved å regulere tre meter bred rabatt mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Avstanden er større enn kravet i vegnormalene som tilsier minimum 1,5 meter rabatt ved skiltet hastighet 60 km/t. I tillegg kan det nevnes at planforslaget legger inn planskilte kryssinger av fv. 409 Kvernevikveien og Kyrkjeveien. Støyskjermer er regulert langs utsiden av gang- og sykkelvegen ved boligområdene inn fra Kvernebekkveien og Varheiskjæringen, og det er kun nord for Varheiskjæringen det er plassert støyskjerming mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Dette med bakgrunn i at gang- og sykkelvegen ikke følger tett langs kjørevegen over en strekning nord for Varheiskjæringen, og støyskjermingen ville således kommet for langt fra støykilden dersom den fulgte langs utsiden av gang- og sykkelvegen også her.

1	2019-05-03	Utkast/foreløpig	LRK/TSi	TSi	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.