

Planbeskrivelse

Detaljregulering for GS-veg mellom Aksdøl
og Frakkagjerd, planID 202104

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Tysvær kommune
Tittel på rapport:	Planbeskrivelse
Oppdragsnavn:	Detaljregulering GS-veg mellom Aksdal og Frakkagjerd
Oppdragsnummer:	616550-33
Utarbeidet av:	Hanne Tveter Åmdal og Øyvind Skaar
Oppdragsleder:	Øyvind Skaar
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

For å sikre trafiksikker tilkomst for myke trafikanter mellom Aksdal og Frakkagjerd har Asplan Viak, på vegne av Tysvær kommune, utarbeidet en detaljreguleringsplan som omfatter eksisterende kommunal veg på traseen Aksdalsvegen – Aksdalsbrekka – Frakkagjerdvegen. På strekningen legges det opp til mindre justeringer av adkomster, sikt, skilting og merking med utgangspunkt i eksisterende vegbane, for å sikre en balanse mellom trafiksikkerhet og kostnader for kommunen.

03	16.nov. 2023	Endring Frakkagjerdvegen	ØS	AH
02	12.sept.2023	Revisjon	ØS	AH
01	31. aug. 2022	Nytt dokument	ØS	HTÅ
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Asplan Viak har på vegne av Tysvær kommune utarbeidet en detaljregulering for gang- og sykkelveg mellom Aksdal og Frakkagjerd. Formålet med planen er å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Prosjektgruppen har i Asplan Viak bestått av:

- Øyvind Skaar – Arealplanlegger og oppdragsleder
- Kristina Bruaset og Lars Løvstad – vegplanleggere
- Haakon Norum – VA-ingeniør
- Per Gunnar Holmesland og Magne Eriksen – Elektro
- Geir Egil Mortveit – Kostnadsberegning

Fra Tysvær kommune har prosjektgruppen bestått av:

- Jon Gunnar Vikingstad og Erlend Dale Jr. – Veg, VA og elektro
- Bjørg Tone Vikshåland og Lill-Tove Tungland Grønflaten – Arealplan

Haugesund, 31.08.2022

Øyvind Skaar
Oppdragsleder

Hanne Tveter Åmdal
Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
1.1. Hensikten med planen	5
1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
1.3. Tidligere vedtak i saken	5
1.4. Utbyggingsavtaler	5
1.5. Krav om konsekvensutredning	5
2. Planprosessen	6
2.1. Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram	6
3. Planstatus og rammebetingelser	7
3.1. Overordnede planer	7
3.2. Gjeldende reguleringsplaner	7
3.3. Tilgrensende planer	8
3.4. Temaplaner	8
3.5. Statlige planretningslinjer og forventninger	8
4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold	10
4.1. Beliggenhet og avgrensning av planområdet	10
4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	11
4.3. Stedets karakter	11
4.4. Landskap	14
4.5. Kulturminner og kulturmiljø	14
4.6. Naturverdier	15
4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk og uteområder	16
4.8. Landbruk	17
4.9. Trafikkforhold	17
4.10. Barns interesser	18
4.11. Sosial infrastruktur	19
4.12. Universell tilgjengelighet	19
4.13. Teknisk infrastruktur og overvann	19

4.14. Grunnforhold	19
4.15. Støyforhold og luftforurensning	21
4.16. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	21
5. Beskrivelse av planforslaget	22
5.1. Planlagt arealbruk	22
5.2. Vegsystemet	27
5.3. Teknisk infrastruktur	29
5.4. Miljøoppfølging og massebalanse	30
5.5. Landbruksfaglige vurderinger	30
5.6. Avbøtende tiltak/løsninger ROS	30
5.7. Rekkefølgebestemmelser	31
6. Virkninger/ konsekvenser av planforslaget	32
6.1. Overordnede planer	32
6.2. Landskap, nærmiljø og stedets karakter	32
6.3. Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	33
6.4. Naturmangfold	33
6.5. Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk og uteområder	34
6.6. Trafikkforhold	35
6.7. Barns interesser og sosial infrastruktur	35
6.8. Universell tilgjengelighet	35
6.9. Jordressurser/landbruk	36
6.10. Teknisk infrastruktur	36
6.11. Økonomiske konsekvenser for kommunen	36
6.12. Konsekvenser for næringsinteresser og interessekonflikter	37
6.13. Avveining av virkninger	37
7. Innkomne innspill	38

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Formålet med planen er å tilrettelegge for en trafikksikker løsning for myke trafikanter mellom Aksdal og Frakkagjerd, og på den måten gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle på strekningen. Strekningen skal være en naturlig forlengelse av trafikksystemet for myke trafikanter i Aksdal.

1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller er Tysvær kommune, og plankonsulent er Asplan Viak AS. Planområdet omfatter en strekning på ca. 1,7 km langs eksisterende veg på strekningen Frakkagjerdvegen – Akسدalsbrekka – Akسدalsvegen. Planområdet omfatter både offentlig eid veiareal, og omkringliggende private hager, avkjørsler og parkeringsareal.

1.3. Tidligere vedtak i saken

Det er ingen kjente tidligere vedtak i saken, men Asplan Viak har på oppdrag for kommunen utarbeidet en mulighetsstudie på strekningen, som ligger til grunn for noen av vurderingene i reguleringsplanen.

1.4. Utbyggingsavtaler

Ikke aktuelt.

1.5. Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er av konsulent og Tysvær kommune vurdert til å ikke være i konflikt med forskrift om konsekvensutredning, basert på følgende vurderinger:

- a) Det vurderes at planlagt tiltak ikke vil komme i konflikt med miljø og samfunn.
- b) Gjennom søk i databaser er det ikke funnet vesentlige miljøverdier innenfor planområdet.
- c) Tiltaket vurderes ikke å gi vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp eller avfallsproduksjon
- d) Tiltaket ventes ikke å gi vesentlige virkninger for bruk av naturresurser.

2. Planprosessen

2.1. Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram

Varsel om oppstart av ble sendt ut til berørte naboer og offentlige myndigheter i brev datert **29.06.21** og kunngjort i Haugesunds avis og Tysvær bygdeblad og på kommunen sine nettsider. Frist for å komme med merknader til varslet oppstart ble satt til den **20.08.21**. Innen merknadsfristen kom det inn totalt **13** innspill, der **7** var fra private og **6** fra offentlige instanser. Innspillene er oppsummert og kommentert i kapittel 7.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1. Overordnede planer

3.1.1. Regionale planer

Regional plan for areal og transport på Haugalandet (ATP):

Planen legger føringer for senterstruktur, boligbygging, samferdsel og handel. Aksdal er definert som regiondelsenter (2.nivå), og sentrumsgrensen skal fastlegges i kommuneplanen. Utstrekningen skal stå i forhold til senterets størrelse og ambisjon om utvikling, og tettstedet Aksdal strekker seg til den østlige starten av planområdet.

Frakkagjerd er definert som et mindre tettsteds- og grendesenter i regionalplanen (4.nivå). Disse områdene skal prioriteres i den kommunale planleggingen, og nettopp det å binde sammen bolig- og næringsområdene på Frakkagjerd og i Aksdal vil være en viktig del av dette.

3.1.2. Kommuneplanen og eventuelle kommunedelplaner

Strekningen er i kommuneplanens arealdel i hovedsak satt av til landbruks-, natur- og fritidsformål (LNFR), men boligområdet langs Frakkagjerdvegen og næringsområdet på sørsiden av samme veien er satt av til bolig- og næringsformål. Deler av arealet på sørsiden av Akسدalsbrekka og Akسدalsvegen er ellers satt av til vegareal.

3.2. Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er omfattet av reguleringsplan for Aksdal Landbruksområde (PlanID 20001B, vedtatt 11.09.1972). Den vestligste delen av Frakkagjerdvegen er omfattet av reguleringsplan for del av Frakkagjerd industriområde, del av gnr.71, bnr.45 (PlanID 200045, vedtatt 18.12.1978).

Begge planene er av eldre dato, og samsvarer med det som er satt av i kommuneplanens arealdel.

Den østligste delen av planområdet er omfattet av Aksdal områdeplan (PlanID 201604, vedtatt 12.02.2019). Dette innebærer gang- og sykkelveg fra Aksdalsvegen i øst, og omtrent frem til de første boligene med avkjørsel direkte fra planområdet.

3.3. Tilgrensende planer

I øst grenser planområdet til Aksdal områdeplan, som omfatter tettstedet Aksdal. Her er Aksdalsvegen regulert med fortau på nordsiden og gang- og sykkelveg med 5-meters bredde på sørsiden.

I vest grenser planområdet mot detaljregulering for Coop Frakkagjerd (PlanID 201209, vedtatt 17.06.2014). I området er Frakkagjerdvegen regulert med ensidig fortau med 3 meter bredde.

3.4. Temaplaner

En har ikke kjennskap til at det foreligger temaplaner som har betydning for planprosessen.

3.5. Statlige planretningslinjer og forventninger

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023:

Forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer, skal fungere som et grunnlag for å oppnå bærekraftig samfunn både økonomisk, økologisk og sosialt, og å skape trygghet for alle.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014):

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Når det gjelder arealutviklingen skal det legges fokus på korte avstander og fortetting, og styrking av lokalsentra. Samtidig skal fokuset på bevaring og forvaltning av natur- og kulturminneverdier være sterkt.

Planarbeidet er ikke i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Området ligger sentralt, og en fortetting i tilknytting til eksisterende bygningsmasse er i tråd med overordnede planretningslinjer.

4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

4.1. Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet omfatter en strekning på 1,7 km mellom Aksdal og Frakkagjerd, på strekningen Frakkagjerdvegen – Aksdalsbrekka – Aksdalsvegen.



Figur 1. Varslet planområdet ved oppstart av plan.

I vest er planområdet avgrenset av eksisterende fortau ved Coop Extra, mens det i øst er avgrenset av regulert gang- og sykkelveg og kjørebane langs Aksdalsvegen. På begge sidene av veien er avgrensingen knyttet til nødvendig areal for fortau og kjørebane, samt skråninger, skjæringer og eventuelle murer.



Figur 2. Vegnavn i området.

4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Strekningen er i dag i hovedsak kjøreveg som brukes av eiendommene langs Frakkagjerdvegen og Akسدalsvegen, som kjøreveg til Fjellet, og som landbruksveg for gårdsbrukene i området. Deler av Akسدalsvegen er skiltet som gang- og sykkelveg med tillat kjøring til eiendommene, og med landbrukskjøretøy.

4.3. Stedets karakter

På Frakkagjerd siden fremstår strekningen som en gate med blandet trafikk, der første del fra Coop Extra har avkjørsler til nærings- og forretningseiendommer, mens det videre mot øst er en rekke private avkjørsler til boliger. Felles for hele strekningen er manglende tilbud for gående og syklende, og utflytende avkjørsler spesielt til næringseiendommene.



Figur 3. Frakkagjerdvegen sett fra vest mot øst, ved Norges hus.



Figur 4. Frakkagjerdvegen i boligområdet, sett fra øst mot vest.

Videre ned Akسدalsbrekka er det mindre bebyggelse, enkelte uoversiktlige svinger og gjengrodde siktsoner.



Figur 5. I Aksdalsbrekka er det lite bebyggelse langs veien, men mer svingete, og det mangler egen løsning for gående og syklende.

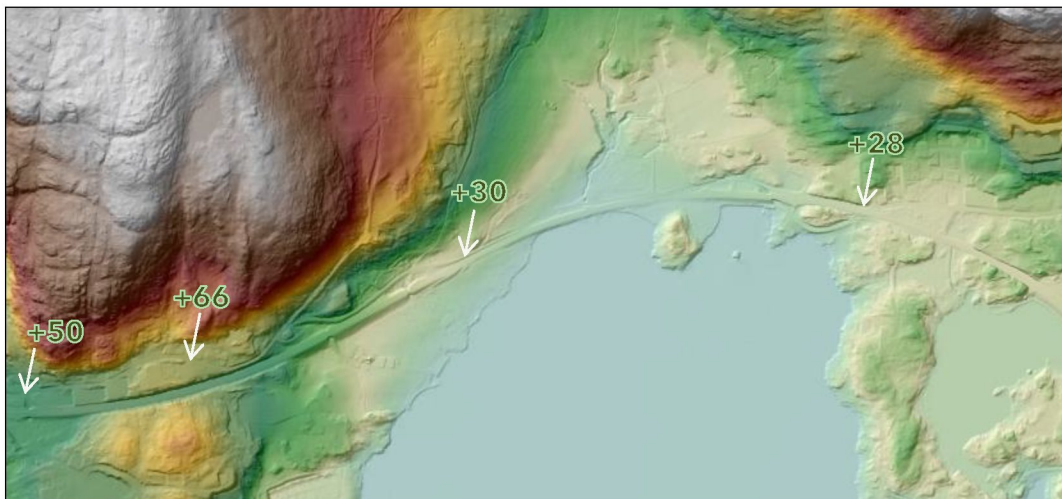
Etter avkjørsel fra E134 nederst i Aksdalsbrekka går Aksdalsvegen tett på E134 og er skiltet som gang- og sykkelveg med kjøring med jordbruksredskaper er tillat. Ved avkjørsel til gnr./bnr. 72/40 går Aksdalsvegen over til å være kjøreveg igjen, med avkjørsler til private boliger i nord, avkjørsel fra E134 i sør og gang- og sykkelveg i kulvert under E134. De siste 120 meterne til planområdets østlige grense går Aksdalsvegen igjen over til å være dedikert gang- og sykkelveg.



Figur 6. Aksdalsvegen sett fra øst mot vest ved avkjørsel til gnr./bnr. 72/40.

4.4. Landskap

Planområdet ligger sør for Helgalandsfjellet, Kiggjafjellet og Alvanuten, og har varierende stigning. Fra Frakkagjerd (kote +50) og opp til det høyeste punktet på strekningen (kote +66) er det en høydeforskjell på ca. 16 meter. Fra toppen faller terrenget relativt bratt ned mot krysset mot E134 ved Aksdalsbrekka, hvor dagens vegbane ligger på ca. kote +30. Videre mot Aksdal er det relativt flatt, med svak helling ned til kote +28 helt i øst.



Figur 7. Fra Frakkagjerd stiger veien opp til toppen av Aksdalsbrekka, og deretter er det relativt bratt fall ned mot Aksdalsvegen. Videre mot Aksdal er det relativt flatt.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kjente kultur- eller fornminner innenfor planområdet, men like nord for Aksdalsvegen er det registrert et gravfelt og to SEFRAK-bygninger på gnr./bnr. 72/141. Gravfeltet er fra jernalderen, og dermed automatisk fredet.



Figur 8. Registrerte kulturminner og SEFRAK-bygninger i området. Gravfelt er vist med "R" nord for Akdalsvegen, og SEFRAK-bygninger er vist med gul trekant.

4.6. Naturverdier

Det er ikke registrert naturtyper, arter eller verneområder innenfor planområdet, men det er gjort en rekke registreringer like utenfor plangrensa. Nord for bebyggelsen langs Frakkagjerdvegen og Akdalsbrekka ligger Akdals naturreservat, hvor verneformålet er å bevare en eikeskog med stor økologisk variasjon. Deler av verneområdet omfatter i tillegg et område med kystlynghei, som er vurdert til å være en svært viktig, utvalgt naturtype. Utenfor planområdet både i nord og sør er det registrert fremmedarter som rynkerose, gyvel og parkslirekne.

Videre er følgende arter registrert i området og like utenfor for plangrensa:

Arter	Type
Heimose	Arter av særlig stor forvaltningsinteresse – Ansvarsart (>25% av europeisk bestand i Norge)
Fagerblomstmose	Arter av særlig stor forvaltningsinteresse – Ansvarsart (>25% av europeisk bestand i Norge)
Barlind	Arter av særlig stor forvaltningsinteresse – Trua art
Parkslirekne	Fremmede arter – Svært høy og høy risiko i svartelista 2012, samt noen arter fra Svarteliste 2007
Rynkerose	Fremmede arter – Svært høy og høy risiko i svartelista 2012, samt noen arter fra Svarteliste 2007
Gyvel	Fremmede arter – Svært høy og høy risiko i svartelista 2012, samt noen arter fra Svarteliste 2007



Området nord for Akسدalsbrekka er registrert som et svært viktig friluftsområde, med kartleggingsår 2016. Området er registrert gjennom Rogaland fylkeskommune sin friluftskartlegging, og er gitt høy verdi på grunn av en viktig turvei gjennom skogkledd terreng. Det kartlagte området grenser direkte til Akسدalsbrekka, i krysset med Helgelandsvegen.



4.8. Landbruk

Nord for Akسدalsvegen er store deler av tilgrensende areal jordbruksområder, i hovedsak registrert som fulldyrka jord. Områdene benyttes som slåttemark, og er knyttet til gårdsbruk mot nord.

Aksdalsvegen brukes som landbruksvei for traktor i forbindelse med slåtten, og det er skiltet at kjøring til eiendommene og med landbruksredskap er tillatt.



Figur 11. Registrerte jordbruksområder. Kilde: miljoatlas.miljodirektoratet.no

4.9. Trafikkforhold

Planområdet omfatter kommunal veg med fartsgrense 30 km/t, på strekningen Frakkagjerdvegen, Akسدalsbrekka og Akسدalsvegen.

Vegbredden varierer mellom 4 og 5,5 meter, og det er ingen egen løsning for gående og syklende. Akسدalsvegen er skiltet gang- og sykkelveg, men kjøring med jordbruksredskap er tillatt.

Tilkomst til og fra E134 er mulig to steder; i bunnen av Akسدalsbrekka og på Akسدalsvegen lengre mot Akسدal. I krysset ved Akسدalsbrekka er det skiltet venstresving forbudt fra E134 om en kommer fra Frakkagjerd, og det samme gjelder om en kjører fra Akسدalsbrekka og skal svinge mot Akسدal og i krysset nærmere Akسدal.

Det er registrert en trafikkulykke i Frakkagjerdvegen, hvor varebil og syklende kolliderte. I tillegg er det registrert en rekke ulykker på E134 i

forbindelse med avkjørsler nederst i Akسدalsbrekka og i Akسدalsvegen. Alvorlighetsgraden er ikke kjent.



Figur 12. Vegsystemet i planområdet. Rød strek viser strekningen som omfatter Frakkagjerdvegen, Akسدalsbrekka og Akسدalsvegen.



Figur 13. Skiltet gang- og sykkelveg på deler av Akسدalsvegen, sett fra Akسدal mot vest.

4.10. Barns interesser

Strekningen er eneste mulige tilkomst for gående og syklende mellom Akسدal og Frakkagjerd, og er en viktig transportåre for barn og unge til fritidsaktiviteter i begge ender av strekningen. Strekningen fremstår i liten grad som trafiksikker for syklende og gående, på grunn av uoversiktlig kjøremønster og mangel på belysning. En overordnet målsetting i samordnet areal- og transportplanlegging er å sikre trygge gang- og sykkelveger, som oppfordrer barn og unge til å gå og sykle til aktiviteter snarere enn å bli kjørt.

4.11. Sosial infrastruktur

Det er ikke skole i Aksdal, og de nærmeste skolene er Grinde skole, Frakkagjerd barneskole, Frakkagjerd ungdomsskole, Førre skole og Førland skole. Tysværtunet i Aksdal inneholder blant annet kulturskole, badeanlegg og kino, mens det rundt Frakkagjerd ungdomsskule finnes flere fotballbaner og Tysvær Arena.

4.12. Universell tilgjengelighet

Aksdalsvegen er så godt som flat, mens terrenget rundt Aksdalsbrekka og Frakkagjerdvegen gjør at krav til stigningsforhold i liten grad er oppfylt. Strekningen er ellers ikke tilrettelagt gjennom materialbruk, ledelinjer eller belysning.

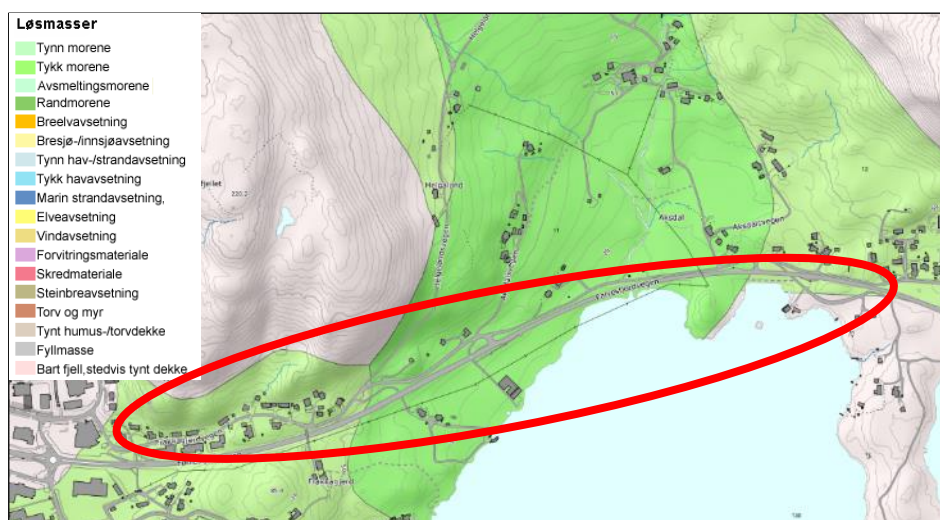
4.13. Teknisk infrastruktur og overvann

Eksisterende overvannledninger i planområdet består av et Ø400 mm betongrør fra toppen av Aksdalsbrekka og vestover ca. 100m før det går over til en Ø500 mm under E134. Fra planavgrensningen i øst og vestover ca. 200 meter går det et Ø500 mm betongrør, før den svinger under E134 ned mot Aksdalsvannet.

Det er utfordringer med overvann på deler av strekningen, spesielt ved utløpet til Grindelva (ved gasstasjonen) og i Frakkagjerdvegen. I tillegg er infrastrukturen for håndtering av overvann i Aksdalsbrekka av eldre dato. Eksisterende VA-infrastruktur og overvannssituasjon er beskrevet mer utdypende i vedlagt VA-rammeplan.

4.14. Grunnforhold

Planområdet består av tynn morene i Frakkagjerdvegen, øvre del av Aksdalsbrekka og i den østlige delen av Aksdalsvegen, og tykk morene på de lavereliggende delene av Aksdalsvegen. I områder som er klassifisert med tykk morene er det sammenhengende dekke av morene, med stedvis stor mektighet. I områder med tynn morene er løsmassene mer usammenhengende og dekket er tynnere.



Figur 14. Løsmassekart, med planområdet markert med rød sirkel. Hentet fra: geo.ngu.no/kart/losmasse

Deler av Aksdalsvegen ligger under marin grense, og potensialet for leire og eventuelt kvikkleire er dermed til stede. Det er ikke gjort kartlegginger av de konkrete massene i planområdet, og en er dermed ikke kjent med sammensetningen og kvaliteten på disse. På et overordnet nivå tilsier det flate terrenget ved Aksdalsvegen at faren for utglidning er liten. I tillegg er området allerede sterkt utbygd med E134, Aksdalsvegen, fyllestasjon for gass og flere bolighus, og det er grunn til å tro at i alle fall deler av massene er skiftet ut i forbindelse med utbyggingene.



Figur 15. Marin grense, med planområdet markert med rødt. Hentet fra temakart.nve.no/tema/kvikkleire

4.15. Støyforhold og luftforurensning

Planområdet ligger tett på E134 og kan være utsatt for støy, men også muligens for luftforurensning. Problemstillingen er likevel ikke spesielt relevant for arbeidet med å oppgradere eksisterende gang- og sykkeltilkomst.

4.16. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

En gjennomgang av sjekkliste for ROS-analyser basert på DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017), viser at planområdet er omfattet av følgende aktsomhetsområder:

- Aktsomhetsområde for snøskred, steinsprang og jordskred i Aksdalsbrekka og Frakkagjerdvegen
- Aktsomhetsområde for flom langs Grindelva og ved Aksdalsvatnet

I tillegg ligger store deler av Aksdalsvegen under marin grense. I slike områder skal områdestabilitet vurderes i tråd med NVE sin veileder nr.1/2019 (Sikkerhet mot kvikkleireskred). Metoden for å vurdere områdestabilitet inkluderer avgrensning av mulige områder med marin leire, befaring, grunnundersøkelser dokumentering av tilfredsstillende sikkerhet. Det er ikke utført grunnundersøkelser i området på nåværende tidspunkt.

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Planlagt arealbruk

Planområdet har et totalt areal på **16,5 daa**, og inkluderer eksisterende kjøreveg i Frakkagjerdvegen, Akسدalsbrekka og Akسدalsvegen, samt nødvendig sideareal for etablering av kobling mot fortau ved Coop Extra Frakkagjerd, lysmaster og annen teknisk infrastruktur. Det har i arbeidet med planen blitt vurdert flere alternative løsninger på hele strekningen, blant annet med separat fortau/gang- og sykkelveg både i Frakkagjerdvegen og Akسدalsvegen. Slike løsninger ville imidlertid krevd store inngrep i privat eiendom og uforholdsmessig store terrenginngrep. En har derfor landet på en løsning der en stort sett tar utgangspunkt i dagens vegbane, men oppgraderer belysning, oppmerking og siktforhold, samt strammer inn enkelte avkjørsler for å skape et mer oversiktlig trafikkbilde.

Det legges opp til en smalere kjørebane med bred vegskulder på begge sider for gående og syklende i Frakkagjerdvegen, som kobles sammen med eksisterende fortau ved Coop Extra med ny fotgjengerovergang. Langs Frakkagjerdvegen vil avkjørsler til næringseiendommene på sørsiden av vegen strammes opp med bruk av kantstein og rabatter, og overvannssystem oppgraderes.



Figur 16. Plankart 1 av 6 omfatter Frakkagjerdvegen.

På resten av strekningen til Akسدal legges det opp til utbedring av møtesikt og sikt i avkjørsler og oppgradering av murer/rekkverk mot E134 i Akسدalsbrekka, samt oppgradering av belysning på hele strekningen. Det er også satt av nødvendig sideareal på hele strekningen for å åpne for mulig oppgradering av ledninger i grunnen i fremtiden.







5.1.1. Reguleringsformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1110 - Boligbebyggelse (2)	16,6
1300 - Næringsbebyggelse (6)	152,9
1550 - Renovasjonsanlegg (2)	47,7
Sum areal denne kategori:	217,2
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2010 - Veg (3)	58,6
2011 - Kjørøveg (2)	5657,6
2012 - Fortau (2)	73,1
2015 - Gang-/sykkelveg (2)	2358,3
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (11)	1182,9
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (5)	6815,1
Sum areal denne kategori:	16145,6
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (2)	160,8
Sum areal denne kategori:	160,8
Totalt alle kategorier:	16523,6

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (m²)
140 - Frisikt (9)	204,7
Sum areal denne kategori:	204,7
Totalt alle kategorier:	204,7

5.2. Vegsystemet

5.2.1. Løsning for gående og syklende

Målet med planarbeidet er å sikre trafikksikre løsninger for gående og syklende på hele strekningen fra Aksdal til Frakkagjerd, samtidig som fordelene med ulike løsninger må veies opp mot kostnader ved bygging og inngrep i private eiendommer. En har derfor landet på ulike løsninger på ulike delstrekninger.

I Frakkagjerdvegen er det i arbeidet med planen vurdert flere ulike løsninger for myke trafikanter, men med hensyn til å begrense inngrep i private eiendommer er opphøyd fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelveg valgt bort. En løsning med smalere kjørebane og bredere vegskulder på begge sider av vegen anses som mest gunstig. Denne gir minimalt med inngrep i private eiendommer, samtidig som det legges til rette for å kunne skille kjørende og myke trafikanter.

I Aksdalsvegen legges det i liten grad opp til endringer, men behovet for oppgradert belysning må avklares i byggeplanfasen. Den delen av strekningen som i dag er skiltet gang- og sykkelveg vil opprettholdes som dette, med kjøring til eiendommene og med landbruksredskaper tillatt.

5.2.2. Oppmerking, belysning og utforming av kryss

Delesymbol i Frakkagjerdvegen løses gjennom oppmerking som vist i Figur 16 og Figur 17. På resten av strekningen vil oppmerking i stor grad måtte vurderes i forbindelse med kryssene mot E134, for å sikre prioritering av syklende gjennom kryss. Det vil også være behov for oppgradert belysning på store deler av strekningen, spesielt i Aksdalsbrekka. Belysningspunkter er ikke plassert ut i denne fasen, men disse kan plasseres i arealet som er avsatt til annen veggrunn i plankartet. Dette avklares i byggeplanfasen.

5.2.3. Trafikksikkerhet

I tillegg til oppgradering av oppmerking, skilting og belysning er det i planarbeidet fokusert på tiltak for å forbedre både møtesikt og sikt i

avkjørsler på strekningen. Tilstrekkelig sikt vil være med på å heve trafiksikkerheten for alle trafikanter, og spesielt i Aksdalsbrekka vil dette føre til en betraktelig forbedring.

Eksisterende svinger i Aksdalsbrekka er uoversiktlige, og både syklende og kjørende får høy fart på denne strekningen. Det er avdekket spesielt to punkter hvor manglende møtesikt er en risiko med tanke på trafiksikkerheten. Dette gjelder på Aksdalsbrekka ved gnr./bnr. 71/1, og i midten av brekka hvor en knaus på nordsiden av vegbanen avgrenser sikten betraktelig. På begge stedene legger planen opp til skjæringer for å forbedre sikten, og overskuddsmassene fra disse kan samtidig brukes til reetablering og forsterking av fyllinger mellom kommunal veg og E134, og til gjenfylling i kabelgrøfter. Det legges samtidig opp til en generell rensing av kantvegetasjon i forbindelse med avkjørsler, og det er i bestemmelsene til planen lagt inn krav om sikring av skråninger høyere enn 1 meter med mur og/eller rekkverk.



Figur 22. Punkter med utfordrende siktforhold.

5.2.4. Universell utforming

Terrengforholdene i planområdet gjør at det ikke er mulig å oppfylle kravene til stigningsforhold for universell utforming i Akسدalsbrekka og Frakkagjerdvegen. Akسدalsvegen er i hovedsak flat nok til å være i tråd med krav til stigningsforhold, men det er ikke mulig å oppnå sammenhengende løsning med tilfredsstillende stigningsforhold på hele strekningen mellom Akسدal og Frakkagjerd.

5.3. Teknisk infrastruktur

5.3.1. Vann, avløp, overvann og avfallshåndtering

Som følge av oppstramming av avkjørsler langs Frakkagjerdvegen og utfordringer med overvann på enkelte steder i området i dag, er det behov for å sikre både eksisterende og nye kummer langs Frakkagjerdvegen, og disse må kobles på ledningsnettet på en gunstig måte. Løsninger for håndtering av overvann er beskrevet i vedlagt VA-rammeplan.

To steder i planområdet er satt av til formålet renovasjonsanlegg. I områdene vil det være mulig å etablere oppstillingsplass for søppeldunker i forbindelse med HIM sin henting av avfall. Områdene er tatt inn basert på innspill fra HIM, som peker på utfordrende tilkomstforhold for søppelbil til eiendommer på Fjellet, og smal undergang under E134 til eiendommer ved Akسدalsvannet/Bongsatjørn.

5.3.2. Belysning

Det er i planarbeidet gjort vurderinger av behov for nye belysningspunkter på strekningen. De delene av Akسدalsvegen som ligger innenfor 5 meter fra ny belysning langs E134 har ikke behov for dedikerte belysningspunkter, men ellers er det behov for nye lysmaster langs store deler av Akسدalsvegen og Akسدalsbrekka. Eksakt plassering og utforming må avklares i forbindelse med detaljplanlegging av belysningspunktene.

5.4. Miljøoppfølging og massebalanse

Det legges i liten grad opp til graving som følge av planen, men siktforbedringen i Aksdalsbrekka krever terrenginngrep. Det er i utgangspunktet få pekepinner på at det finnes forurensede masser i området, men med hensyn til eventuell gjenbruk av masser til fyllinger mellom vegbanen og E134 bør det utarbeides en miljøoppfølgingsplan til bruk i byggefasen.

5.5. Landbruksfaglige vurderinger

På grunn av hensyn til både steingard og landbruksjord øst for gassfyllestasjonen er det ikke lagt opp til utvidelse av eksisterende vegbane i dette området. Eksisterende landbruksjord kan dermed driftes på samme måte som tidligere, og landbrukskjøretøy kan bruke gang- og sykkelveien som tilkomst til teigene i området.

5.6. Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Nr.	Hendelse	Risikoreduserende tiltak
1	Ekstremnedbør og urban flom	Overordnet system for overvannshåndtering som vises i VA-rammeplan må legges til grunn i arbeidet med detaljprosjektering og i byggefasen.
2	Flom i elv/bekk	Dersom det skal gjøres inngrep i området ved utløpet til Grindelva må flomfaren i elva kartlegges og eventuelle sikringstiltak må vurderes.
3	Drenering fører til oversvømmelser i nedenforliggende områder	- I detaljprosjekteringen av VA-anlegg må det tas hensyn til nedenforliggende eiendommer, i tråd med krav i PBL og TEK17. - Vurdere dimensjoner og plassering ut ifra eksisterende infrastruktur for overvann.
4	Snøskred og steinsprang	Sikringstiltak ved sprenging og skjæring i terrenget nord for Aksdalsbrekka må dokumenteres før arbeidet starter opp.

5	Geoteknisk ustabilitet	Dersom det skal gjøres tiltak i eller langs Aksdalsvegen som kan forverre stabiliteten, må områdestabiliteten vurderes i tråd med NVE veileder nr. 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred», og nødvendige grunnundersøkelser må utføres.
6	Terrengformasjoner med fare for fallulykker	Veibanen må sikres tilstrekkelig med høyt nok rekkverk i områder med stor høydeforskjell, for å unngå fallulykker.
7	Ulykker med myke trafikanter	- Sørge for tilstrekkelig belysning langs hele strekningen. - Gjennom oppmerking og skilting må prioriteringen av myke trafikanter komme tydelig frem

5.7. Rekkefølgebestemmelser

Før rammetillatelse

Områdestabilitet

Dersom det skal gjøres tiltak i eller langs Aksdalsvegen som kan forverre stabiliteten i grunnen, må områdestabiliteten vurderes i tråd med NVE veileder nr. 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred», og eventuelle sikringstiltak dokumenteres.

Kartlegging av flomfare

Dersom det skal gjøres inngrep i området ved utløpet til Grindelva må flomfaren i elva kartlegges og eventuelle sikringstiltak må vurderes.

Før igangsettingstillatelse

Før det gis igangsettelsestillatelse for tiltak som krever sprenging og andre terrenginngrep i Aksdalsbrekka, må sikringstiltak både i byggefasen og driftsfasen dokumenteres.

6. Virkninger/ konsekvenser av planforslaget

6.1. Overordnede planer

Deler av eksisterende vegbane i Aksdalsvegen er i kommuneplanens arealdel avsatt til gang- og sykkelveg med stiplet linjesymbol, mens resten av strekningen er satt av til LNF, trafikkareal og boliger i kommuneplanen. Tiltakene det er lagt opp til i planen innebærer at en i hovedsak benytter eksisterende vegbane, med noen mindre justeringer av eksisterende skjæringer og fyllinger for å bedre siktforhold og hindre utglidning av vegbanen. Tiltakene vurderes å i liten grad være i konflikt med kommuneplanen.

På regionalt nivå er det Regional plan for areal og transport på Haugalandet som legger føringer for arealbruken, og en av målsettingene i planen er å stimulere til økt gange, sykling og bruk av kollektivtransport. Aksdal er i planen definert som et regiondelsenter, mens Frakkagjerd er et grendesenter. Både internt og mellom disse områdene skal det i størst mulig grad legges opp til gode løsninger for kollektivtransport og sykkel og gange, og tilrettelegging for gående og syklende mellom Aksdal og Frakkagjerd er et prosjekt som støtter opp om dette prinsippet.

6.2. Landskap, nærmiljø og stedets karakter

Planforslaget legger opp til utvidelse av eksisterende skjæringer, etablering av nye skjæringer og reetablering av eksisterende fylling i Aksdalsbrekka. Inngrep i terrenget er nødvendig for å sikre tilstrekkelig sikt for kjørende og syklende i Aksdalsbrekka, og for tilstrekkelig vegbredde øst i Aksdalsvegen. Terrenginngrepene fører til mer synlige skjæring i Aksdalsbrekka, men samtidig blir fjernvirkningene av tiltakene begrenset av vegetasjon og avstand til bebyggelsen rundt.

6.3. Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

En er kjent med gravfelt og SEFRAK-registrerte bygninger på gnr./bnr. 72/141, men det er ikke planlagt utvidelse av eksisterende vegbane forbi denne eiendommen. Det er samtidig lagt opp til at det ikke skal gjøres inngrep som får konsekvenser for eksisterende steingard øst for gassfyllestasjonen. Konsekvensene for kjente kulturminner og kulturmiljø vurderes dermed som minimale. I bestemmelsene til planen er det lagt inn krav om at det likevel gjøres funn i forbindelse med gravearbeider, skal disse umiddelbart stoppes opp og kulturminnemyndighet kontaktes.

6.4. Naturmangfold

I alle planer for utbygging skal det gjøres vurdering av konsekvenser for naturmangfold, i henhold til naturmangfoldlovens §8-12.

§8 tar for seg kunnskapsgrunnlaget, og at beslutninger om vedtak av utbyggingsområder skal bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. I enkelte tilfeller betyr dette at det bør gjøres kartlegginger med befarings av naturmangfoldet i et planområde, men i planområdet vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt. Det er registrert en rekke arter med ulik forvaltningsinteresse, bl.a. fremmedarter, like utenfor planområdet, i tillegg til Aksdal naturreservat og område med kystlynghei.

§9 tar for seg føre-var-prinsippet. Dette betyr at der det tas beslutninger uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkningen tiltaket kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå vesentlig skade på naturmangfoldet. Dersom det foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak. I planområdet vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt nok, både når det gjelder naturmangfoldet i området og hvordan tiltaket vil påvirke disse. Det vurderes dermed slik at det ikke foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

§ 10 tar for seg økosystemtilnærming og samlet belastning, som betyr at en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Dette inkluderer dermed også påvirkning fra andre tiltak og områder enn det som omfattes av den konkrete planprosessen. I området mellom Aksdal og Frakkagjerd vurderes den totale belastningen på naturmangfoldet som følge av eksisterende tiltak som små, og denne situasjonen endres i liten grad av tiltakene i planen.

§ 11 legger opp til at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver. Dette betyr at tiltakshaver har ansvar for å bekoste eventuelle tiltak for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter. Inngrepene i tilgrensende veiareal som det legges opp til i planen er ventet å ikke få negative konsekvenser for prioriterte eller verna arter, eller viktige naturtyper. Eventuelle kostnader for å unngå miljøforringelse er dermed knyttet til eventuelle funn som gjøres i forbindelse med gjennomføringen av planen, for eksempel trygg fjerning av svartlistearter som parkslirekne og gyvel. Det blir vist til at det skal utarbeides plan for forsvarlig håndtering av biologiske masser og ev. forurensede/infiserte masser mtp. fremmedarter med svært høy og høy økologisk risiko (svartelistearter), jf. planbestemmelsene § 2.4.

§ 12 tar for seg miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater. I planarbeidet har en landet på at eksisterende vegbane danner grunnlag for tilkomst for syklende og gående, og en har dermed også valgt bort muligheten for utvidelse av vegbanen som kunne fått konsekvenser for naturmangfoldet.

6.5. Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk og uteområder

Etablering av sikrere gang- og sykkelforbindelser mellom Aksdal og Frakkagjerd gir barn og unge enklere tilgang til fritidsaktiviteter både på

Frakkagjerd (idrett) og Akسدal (svømming, kulturskole mm.). I tillegg vil tilrettelegging for økt bruk av sykkel både til transport og til trening og turer være med på å bidra til mer aktivitet og at flere kommer seg ut.

Forbedring av siktforholdene i Akسدalsbrekka gjør det samtidig nødvendig å justere skjæringen på toppen av brekka, noe som vil få konsekvenser for deler av eiendommen gnr./bnr. 71/11. Den delen av eiendommer som påvirkes består av en skråning med uryddige masser, og inngrepet vil dermed ikke avgrense et opparbeidet uteområde slik det fremstår i dag.

6.6. Trafikkforhold

Det legges opp til at eksisterende vegbane skal benyttes av både myke trafikanter og kjørende, men på de deler av strekningen der vegbredden er tilstrekkelig (5 meter) vil kjørebane innskrenkes for å sikre brede skuldre på begge side, for myke trafikanter. Arealet midt i veibredden blir forbeholdt kjørende. Det vurderes at trafikkmengden både i Frakkagjerdvegen, Akسدalsbrekka og Akسدalsvegen er lav nok til at dette i liten grad får negative konsekvenser for trafikkavviklingen, og snarere tvert imot gjør det tryggere for myke trafikanter å ferdes.

6.7. Barns interesser og sosial infrastruktur

Trafikksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Akسدal og Frakkagjerd vil gjøre sykling til et mer attraktivt tilbud for barn og unge, og dermed i seg selv bidra til mer aktivitet.

Tiltakene i planen vil ikke få konsekvenser for skolestruktur, barnehager eller annen sosial infrastruktur, annet enn at det tilrettelegges for tryggere skolevei for enkelte elever, og for barn og unge til fritidsaktiviteter.

6.8. Universell tilgjengelighet

På grunn av terrengforholdene på strekningen oppfyller strekningen ikke kravene til universell tilgjengelighet. Spesielt i Akسدalsbrekka og Frakkagjerdvegen er det bratt, og i dette området vil det ikke være mulig å forbedre stigningsforholdene uten uforholdsmessige store terrenginngrep. I Akسدalsvegen er det flatere, og stigningsforholdene er stort sett akseptable.

I tillegg til stigning er belysning, oppmerking og skilting tiltak for å sikre universell tilgjengelighet. Det legges opp til oppgradering av belysning og sikt, og tydeligere skilting på hele strekningen. Også skille mellom myke trafikanter og kjørende gjennom smalere kjørebane og brede skuldre vil være med på å tydeliggjøre trafikkbildet.

6.9. Jordressurser/landbruk

Det legges ikke opp til inngrep i landbruksjord, og planen får dermed ikke direkte konsekvenser for landbruksareal. Ordningen med at Aksdalsvegen forbi gassfyllestasjonen kan benyttes til transport av jordbruksredskaper videreføres.

6.10. Teknisk infrastruktur

Det legges opp til få inngrep i eksisterende teknisk infrastruktur, men det blir behov for etablering av enkelte nye overvannskummer og opprensning av eksisterende kummer og grøfter. Dette vil være tiltak som bedrer områdets evne til å håndtere og lede bort overvann, og som dermed vil være med på å senke potensialet for materielle skader på vegbanen og omkringliggende parkeringsplasser og bygningsmasse.

6.11. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tysvær kommune vil være utbygger og veieier etter utbygging. Kommunen vil dermed stå for oppgradering av både belysning, bedring av siktforhold, oppmerking og skilting, samt drift av vegsystemet. Det har vært dialog med Fagne og andre ledningseiere om mulig grøftesamarbeid i forbindelse med oppgradering av belysning, men det foreligger ikke enighet om en slik løsning.

6.12. Konsekvenser for næringsinteresser og interessemotsetninger

For å sikre oversiktlige trafikkforhold langs Frakkagjerdvegen legges det i planen opp til oppstramming av utflytende avkjørsler, i hovedsak på sørsiden av vegbanen. Endringene er størst for eiendommene 71/254, 255 og 273, der det før tiltakene er langsgående asfalterte flater med mulighet for avkjørsel i stort sett hele lengden. Avkjørslene er tilpasset slik at en ikke avgrenser tilkomst til eiendommene med semitrailer, men det er nødvendig å bruke noe av eksisterende parkeringsareal for å etablere kantstein og mindre trafikkøyer.

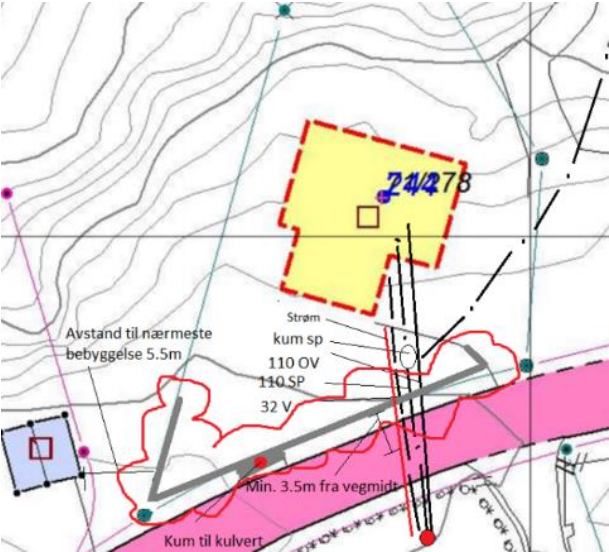
6.13. Avveining av virkninger

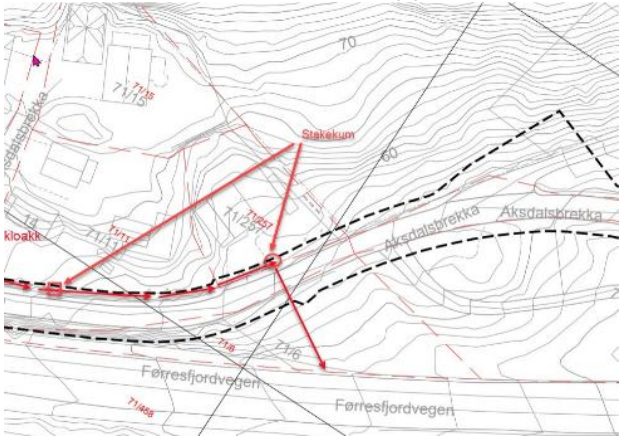
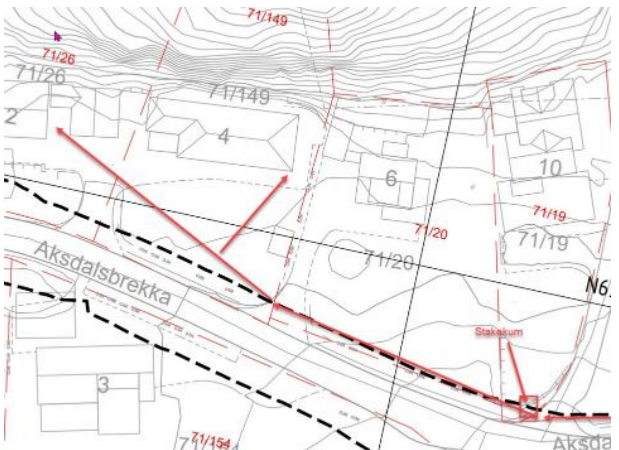
Samlet sett innebærer planforslaget få fysiske tiltak som får negative konsekvenser for temaene som nevnt ovenfor, og fordelene med en tryggere akse for myke trafikanter vil i stor grad veie opp for negative påvirkninger.

7. Innkomne innspill

Dato/navn	Merknad oppsummert	Tiltakshavers kommentar
01.07.21 - Tysvær glass v/ Kai Henrik Gunderstad	Ønsker detaljer og skisser for planer som vil omfatte eiendommene 71/277 og 71/276, samt eiendom med interesse 71/254. Er spesielt bekymra for innkjørsel på 71/277 da denne allerede er bratt, og tap av eiendom vil føre med seg store negative konsekvenser. Ønsker en utredning av hva planen vil bety for støy på kveld/natt og sjanse for økt hærverk av eiendeler, samt påvirkning på endring av trafikkmønster i boligområdet.	Detaljerte skisser utarbeides i arbeidet med reguleringsplanen, og sendes på høring til naboer som da får mulighet til å uttale seg. Konsekvenser av planforslaget er vurdert i planbeskrivelsen, og det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor støy og trafikk er blant temaene. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter vurderes å ikke endre på støysituasjonen i området. Når det gjelder hærverk vurderer en det slik at etablering av tiltak for å sikre myke trafikanter ikke vil føre med seg økt hærverk. Tiltakene skal øke trafikksikkerheten for de som allerede bruker strekningen, og vil ikke føre til en markant økning i antall myke trafikanter.
01.07.21 - Rune Andre Eikeskog	Foreslår at planområdet utvides mot vest, for å inkludere deler av industriområdet i Frakkagjerd, blant annet tilkomst til Førresdalen Barnehage (forbi Wee og inn mellom eiendommene til Kroken Caravan). Mener den mest trafikkfarlige strekningen i området er mellom Coop Extra og barnehagen, på grunn av mye trafikk og tunge kjøretøy, få overgangsfelt og mangel på klar avgrensing mellom myke og harde trafikanter. Påpeker også at det er svært dårlig sikt i krysset fra Wee og mot rundkjøringen ved Coop Extra. Når en kommer fra øst på hovedveien og tar av mot Akسدalsbrekka (i området hvor kjørefelt 3	Plangrensen er ikke utvidet mot vest, da målsettingen i denne omgangen er å se på en sammenhengende løsning mellom fortauet ved Coop Extra og undergangen under E134, og frem til Akسدal i øst. Eventuelle vurderinger av trafikksikkerheten ellers i Frakkagjerd-området må vurderes i andre prosjekter på et senere tidspunkt.

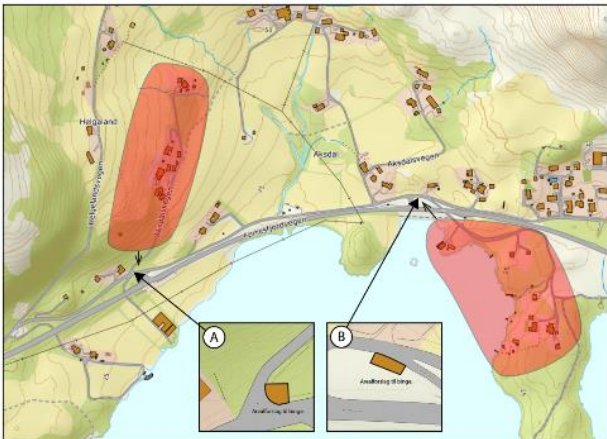
	starter) er det mye vegetasjon som gjør sikten oppover brekka dårlig. Her kommer syklistene i stor fart, og det har vært flere nestenulykker mellom syklist og bil. I Aksdalsbrekka er det lav kant mot hovedveien, og dersom en syklist treffer kanten i høy fart vil det oppstå farlige fallsituasjoner. Veien opp mot fjellet (I Aksdalsbrekka) har en skarp og uoversiktlig avkjørsel. Anbefaler samarbeid med Haugaland Kraft i forbindelse med oppgradering av lys på strekningen, for å få lagt mest mulig i bakken, spesielt på toppen av Aksdalsbrekka. Eksisterende synlig luftstrekk virker sjenerende i området. Aksdalsbrekka velforening drifter både lekeplass og friområdet på toppen. Her kommer det også et nærmiljøanlegg. Dette bør tas med i lysplanen for området, i lag med innganger og mulig parkering. Veien ned mot undergangen ved Coop Extra er dårlig og har skarpe overganger mellom asfalt og undergang. Dette kan skape farlige situasjoner for andre myke trafikanter enn de som går.	Rensing av vegetasjon er et viktig grep for å bedre sikt og trafiksikkerhet på store deler av strekningen, og spesielt i Aksdalsbrekka. Dette er beskrevet som et premiss for bedring av siktsoner i planbeskrivelsen. Sikring av kanter i Aksdalsbrekka er omtalt i kapittel 5.2.3 i planbeskrivelsen, og sikret i punkt 3.2 om kjøreveg i planbestemmelsene. Det er opprettet dialog med Haugaland Kraft i forbindelse med planarbeidet, men en har ikke lyktes å bli enige om fellesføring av ledninger i grøft. Det vil dermed fortsatt forutsettes luftstrekk på eksisterende og ny belysning. Dette er imidlertid ikke noe som låses i reguleringsplanen, og det vil være mulig å gjenoppta dialogen i forbindelse med detaljprosjektering av strekningen. Det er ikke utarbeidet lysplan på reguleringsplannivå, da detaljer knyttet til eksakt plassering av belysningspunkt og utforming av disse tas i detaljeringsfasen (neste fase). Det vil være aktuelt å vurdere belysning inn mot lekeplass og friområdet i den fasen. Dersom det er behov for å legge ny asfalt i forbindelse med oppgradering av Frakkagjerdvegen, vil det vurderes hvordan overgang
--	---	---

		mellom asfalt og undergang kan utformes på en mer hensiktsmessig måte. Dette blir avklart i detaljeringsfasen, og ikke på reguleringsplannivå.
02.07.21 - Richard Nyland	Har etablert ny mur i Frakkagjerdvegen 244, og lurte på om planen vil få konsekvenser for denne løsningen. Har lagt ved bilder og situasjonsplan som viser plassering av mur.  	Det legges bare opp til mindre justeringer av eksisterende vegbane for å sikre tilstrekkelig areal til brede vegskuldre, og disse fører ikke til konsekvenser for muren.
05.07.21 - Maths Rydningen Saltvedt (på telefon)	Påpeker at det ligger utløp for to drenerør under avkjørsel ved til gnr./bnr. 71/19, 71/11 og 71/15. Disse må hensyntas i arbeidet med planen.	Det er ikke planlagt inngrep i området som vil påvirke eksisterende drenerør i området.
07.07.21 - Kjell Østenstad	Viser til oversikt over privat vann og kloakkgrøft, som ligger på høyre side av Akdsalsbrekka	Det legges opp til innsnevring av kjørebane og

	(nordsiden). Det er totalt 3 stakekummer som ligger i grøftekanten i området. Det er viktig at tilkomst til kummer fortsatt blir opprettholdt.  	tilrettelegging for brede vegskuldre på begge sider, og tilkomst til kummene blir dermed opprettholdt.
27.07.21 - Torbjørn Jektnes	Er positive til GS-veg mellom Aksdal og Frakkagjerd. Ser fra kart 003 at nedre del av sin eiendom blir berørt, og påpeker at det er en steinmur/steingard og en trerekke/hekk som sannsynligvis blir berørt, i lag med selve innkjørselen. Steinmur og hekk må reetableres, dvs. at det må plantes en ny hekk hvis trerekken skal fjernes. Muren må være dobbeltsidig håndmur, ikke moderne maskinmurt mur. Som støttemur mot terreng kan det etableres maskinmurt natursteinsmur, men eksisterende mur må likevel gjenetableres. Påpeker at det er lagt opp stikk til vann, kloakk og påkoblet overvann. I området går også eksisterende vann- og kloakkrør for eiendommen, uten at en vet akkurat hvor disse er påkoblet.	En har i arbeidet med planen landet på å ikke legge opp til breddeutvidelse av eksisterende veg på strekningen forbi den aktuelle eiendommen, og planen får dermed ikke konsekvenser for verken eksisterende mur og hekk, vann, kloakk og overvann eller kulturminner i området. Det er ikke lagt opp til graving forbi eiendommen,

	Ønsker også å få sjekket mulighet for å få lagt opp fiber/internett til eiendommen, og ber om at kommunen bruker anledningen til å legge opp dette. Viser til at det i forbindelse med Statens vegvesen sitt arbeid med å lage midtdeler på E134 for noen år siden ble utløst krav om prøveutgravinger på eiendommen som følge av fornminner. Ved gasstasjonen øst for eiendommen er det en åpning mellom stikkrenner der det samles en del vann. Denne er i dag sikret med et sauegjerde som er dårlig forankret. Dette bør sikres på en mer stabil måte.	og eksisterende stikk blir dermed ikke påvirket. Det skal i utgangspunktet ikke graves på hele strekningen, og tilkobling til fiber til eiendommen må derfor holdes utenfor denne planprosessen, og avklares direkte med ledningseier. Generell bestemmelse om stans av arbeid ved funn av eventuelle kulturminner er innarbeidet i bestemmelsene pkt. 2.3. Detaljer rundt sikring ved stikkrenner er ikke en del av planarbeidet, men bør vurderes direkte av kommunen i forbindelse med eventuelle andre tiltak i området.
28.07.21 – Statsforvalteren i Rogaland	Deler av planområdet er innenfor aktsomhetsområde for flom, og Statsforvalteren legger til grunn at det blir gjort rede for håndtering av overvann i Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Avbøtende tiltak må sikres i bestemmelsene. Deler av planområdet ligger også under marin grense, og her må det undersøkes om det kan være skredfare. Et eventuelt fareområde må avgrenses i reguleringsplanen, og det må vurderes om tiltak i planområdet kan utløse områdeskred. Faregrad (sannsynlighet for skred) og konsekvens gir føringer for nødvendige undersøkelser og sikkerhetsnivå. Vurdering av skredfare skal gjøres i samsvar med metoder og prosedyrer i NVE sin veileder <i>1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred</i>. Det må dokumenteres at tilstrekkelig sikkerhetsnivå kan oppnås i alle faser av utbyggingen. Vurderinger knyttet til kvikkleire må gjøres rede for i ROS-analysen. Statsforvalteren oppfordrer til å bruke naturbaserte løsninger for håndtering av	Flomfare og sikkerhetsklasser er vurdert i ROS-analysen. Det er ikke planlagt tiltak på eksisterende vegbane i området, og det vurderes slik at en eventuell flomhendelse i liten grad får negative konsekvenser for vegen, både med tanke på stabilitet og materielle kostnader. Krav om vurdering av områdestabilitet er innarbeidet som rekkefølgekrav knyttet til eventuelle gravearbeider i Akسدalsvegen. Det er i utgangspunktet ikke planlagt tiltak i dette området som kan påvirke stabiliteten.

	overvann. Dersom andre løsninger blir valgt, skal dette grunngis. Dette følger av kapittel 4.3 i <i>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</i>. Det er gjort registreringer av den fremmede arten parkslirekne innenfor planområdet. Det er svært viktig av forekomster av fremmede arter ikke blir spredd ved håndtering av masser. Slike masser må levers som spesialavfall. Statsforvalteren legger til grunn at entreprenør er kjent med forskrift om håndtering av fremmede arter. Viser også til rapport utarbeidet av Sweco på oppdrag fra Miljødirektoratet, <i>Håndtering av løsmasser med fremmede skadelige plantearter og forsvarlig kompostering av planteavfall med fremmede skadelige plantearter</i>.	Bestemmelse om trygg fjerning av masser med parkslirekne er innarbeidet i bestemmelsene punkt 2.4.
02.08.21 - HIM v/ Kjartan Torvestad	Ønsker å benytte muligheten planen gir til å komme med innspill for å heve kvaliteten for renovasjonsordningen i planområdet. Brorparten av lokale abonnenter setter sine oppsamlingsenheter frem til kjøreveien inni planområdet på tømmedagen. HIM ber om at disse blir ivaretatt på en slik måte at renovasjonstilbudet deres ikke blir forringet. At det blir satt av tilstrekkelig med arealer i 5 metersonen fra kjørevei for abonnentenes oppsamlingsenheter. Det er to felles stoppepunkter med koordinater i planområdet. Disse har HIM hatt utfordringer med å finne gode renovasjonsløsninger til siden renovasjonsforskriften ble vedtatt av Tysvær kommune i 2008. HIM ber om at det i oppstarten av planarbeidet vurderes hvorvidt det kan settes av arealer og opparbeides avfallsbinger på disse punktene.	Det er satt av areal til renovasjon i de to områdene som er markert på HIM sine kart. Rekkefølgekrav til opparbeidelse av arealene er ikke sikret i bestemmelsene, og kostnader med opparbeidelse må avklares både med HIM og med brukere av arealene.

	 5 abonnenter. Vei lar seg ikke kjøre grunnnet: For stor stigning. Smal veilbane. Ingen snu plass. Vegetasjon langs kjørebane. 6 abonnenter. Vei lar seg ikke kjøre grunnnet: Undergang for lav for renovasjonsbiler. Smal veilbane. Ingen snu plass.  	
05.08.21 - Direktoratet for mineralforvaltning	Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) er sektormyndighet for forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser. DMF kan ikke se at planforslaget berører eller omfatter forekomster, uttak, ressurser mv. som faller inn under mineralloven, og har derfor ingen merknader til varselet.	Tas til orientering.
13.08.21 - Svein Oddvar Aksdal (på telefon)	Ønsker ikke gjennomgangstrafikk på Aksdalsvegen, og ber om at eksisterende bom på gang- og sykkelveien blir stående.	Det legges opp til at eksisterende bom blir stående på gang- og sykkelvegen slik som i dag,

	Peker på at en bør unngå inngrep i private eiendommer i størst mulig grad, og heller bruke «restarealet» mellom dagens Aksdalsvegen og E134 for utvidelse, der dette er tilgjengelig. Nevner at gassbiler til og fra gasstasjonen i området skaper farlige situasjoner når den møter syklist, og at gassbilene ofte kjører i feil retning i Aksdalsvegen, og tar av ulovlig fra E134. Det er i liten grad plass til både gassbil og syklist i bredden på veien i dag.	da gjennomgangstrafikk i området ikke er ønskelig. En har i planarbeidet søkt å i minst mulig grad legge opp til inngrep i privat eiendom, og dette er en av grunnene til at det er lagt opp til tiltak for å øke trafiksikkerheten i eksisterende veibreidde, heller enn gjennom utvidelse. Dette gjelder også på strekningen ved gasstasjonen. At gassbil tar av ulovlig på E134 ligger utenfor hva som kan bestemmes i reguleringsplanen, og med oppgradert belysning og eventuelt skilting tilsier at situasjonen er akseptabel. Trafikkmengden på strekningen anses som så lav at det vil være et uforholdsmessig stort inngrep å legge til rette for separat løsning for myke trafikanter.
20.08.21 - Statens vegvesen	Vegvesenet er positive til initiativet for å bedre forholdene for myke trafikanter på strekket mellom Aksdal og Frakkagjerd.	Tas til orientering.
23.08.21 - NVE	Deler av planområdet ligger i et område hvor det kan være fare for flom fra Aksdalsvannet med sidebekk. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. TEK17 § 7-2 angir hvilken sikkerhetsklasse tiltaket faller inn i. Det foreligger ikke egne sikkerhetskrav for skade fra overvann, men de generelle sikkerhetskravene i byggt teknisk forskrift (TEK 17) §7-1. Eventuell flomveier kan markeres på kart med hensynssone. Bestemmelsene bør sikre at tiltaket ikke blokkerer flomveier fra høyereliggende områder og at avrenning til naboeiendom ikke øker som følge av utbyggingen. Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for skred i bratt terreng. Det må dokumenteres at	Flomfare og sikkerhetsklasser er vurdert i ROS-analysen. Det er ikke planlagt tiltak på eksisterende vegbane i området, og det vurderes slik at en eventuell flomhendelse i liten grad får negative konsekvenser for veien, både med tanke på stabilitet og materielle kostnader. Krav om dokumentasjon av sikkerhet mot skred er

	sikkerheten mot skred er ivaretatt i henhold til byggt teknisk forskrift TEK17 §7-3 før planen kan sendes ut på høring. Deler av planområdet ligger under marin grense. Det må vurderes om planområdet ligger i et aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Hvis det er tilfelle, må videre vurdering skje i henhold til TEK17 §7-3. Fremgangsmåte er beskrevet i NVE veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. GS-veien ser ut til å krysse vassdrag. Det foreligger en generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag, som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Generelle råd er at lukking av bekker må unngås. Broer er å foretrekke foran kulverter, og bropillarer er bedre enn utfylling i vann, som bør unngås. Kantsoner langs vassdrag skal ivaretas så langt det lar seg gjøre. I den grad kantvegetasjon skades skal den reetableres med naturlig revegetering. Planområdet berører energianlegg. Haugaland Kraft Nett AS har konsesjon på distribusjonsnett 22 kV i området og må involveres i planarbeidet.	innarbeidet som rekkefølgekrav i forbindelse med gravetiltak i Aksdalsbrekka. Krav om vurdering av områdestabilitet er innarbeidet som rekkefølgekrav knyttet til eventuelle gravearbeider i Aksdalsvegen. Det er i utgangspunktet ikke planlagt tiltak i dette området som kan påvirke stabiliteten. Det er ikke planlagt tiltak i området der GS-vegen krysser vassdrag, og eksisterende bekk vil dermed ikke påvirkes. Det er opprettet dialog med Haugaland kraft, og en har avklart at det ikke blir inngrep i 22 kV distribusjonsnett i området.
23.08.21 - Rogaland fylkeskommune-seksjon for kulturarv	Kan ikke se at planen vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner. På dette grunnlag har fylkesrådmannen ingen merknader til planen på nåværende tidspunkt. Gjør imidlertid oppmerksom på at dersom planen skulle komme til å berøre et større område enn det som nå er varslet, må fylkesrådmannen også få mulighet til å vurdere eventuelle utvidelser av planområdet. Gjør oppmerksom på gravfelt ID 66113 nært tiltaksområdet. Gravfeltet har i dag mangelfull geometri. En utvidelse av planområdet mot gravfeltet vil utløse undersøkelser etter kulturminneloven §9. Vil også minne om at selv om en pr. i dag ikke er kjent med automatisk freda kulturminner som omfattes av tiltaket, må eventuelle funn ved gjennomføringen av planen straks varsles Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid stanses	Generell undersøkelsesplikt er innarbeidet i bestemmelsene til planen. Det legges ellers ikke opp til utvidelse av eksisterende vegbane på strekningen forbi gravfelt med ID 66113, og planen får dermed ikke konsekvenser for dette.

	inntil vedkommende myndighet har vurdert funnet, jfr. Lov om kulturminner §8, 2.ledd.	
--	--	--

