



Saksbehandler: Bjørg Tone Vikshåland

Kommunedirektør: Sigurd Eikje

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
062/25	Kommunestyret	09.12.2025

Sluttbehandling- Frakkagjerdkrysset - Reguleringsplan - planID 202305

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset med planID 202305 med tilhørende reguleringsbestemmelser, jfr. plan- og bygningsloven § 12-12.

Kommunestyret 09.12.2025

Behandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

KST - 062/25 Vedtak:

Kommunestyret vedtar detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset med planID 202305 med tilhørende reguleringsbestemmelser, jfr. plan- og bygningsloven § 12-12.

Saksutredning

Sammendrag

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet reguleringsplanen "E134 Frakkagjerdkrysset" på bakgrunn av prioriterte midler fra Haugalandspakken. Hensikten med reguleringsplanen er å øke kapasiteten gjennom krysset på E134 på en trafiksikker måte og redusere kødannelse. En ny reguleringsplan, med kostnadsanslag, vil gi et grunnlag for styringsgruppa i Haugalandspakken å avklare spørsmål om bygging. Prosjektet har ikke bevilgning til bygging, men med vedtatt reguleringsplan i 2025 kan prosjektet prosjekteres og starte bygging i 2026.

Oppstartsmøte ble avholdt 24.08.2023. Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert 04.01.2024 i både Tysvær Bygdeblad og på nettsidene til Tysvær kommune. I tillegg ble det avholdt åpen kontordag 10.01.2024 i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Statens vegvesen sendte planforslaget på høring og la det ut til offentlig ettersyn i perioden juli -september 2025. Innkomne merknader til planen i høringsperioden er blitt vurdert av Statens vegvesen. Det er gjennomført en

del mindre justeringer av planforslaget på bakgrunn av merknadene og Kommunedirektøren sin behandling av planforslaget.

Planforslaget er godt gjennomarbeidet og ivaretar nødvendige hensyn. Kommunedirektøren vil på bakgrunn av vedlagte dokumenter og saksutredning anbefale at planforslaget blir godkjent.

Planforslaget

Forslag til detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset er utarbeidet av Statens vegvesen i samsvar med plan- og bygningsloven (pbl) § 3-7. Planarbeidet ble først varslet oppstart i 2017, men ble avsluttet da prosjektet ble kuttet fra Haugalandspakken. Prosjektet fikk i 2022 midler fra Haugalandspakken til planarbeid. Ny oppstart av planarbeidet ble varslet i januar 2024. Det ble også gjennomført åpen kontordag på Rådhuset i Aksdal i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Statens vegvesen sendte planforslaget på høring og la det ut til offentlig ettersyn i perioden 09.07-02.09.2025. Det kom inn 6 innspill til oppstartsvarselet og 6 merknader til planforslaget i høringsperioden. Alle innspill til oppstarten av planen i 2017 og 2024 samt merknader som kom i høringsperioden i 2025 er oppsummert i planbeskrivelsen pkt.8. Innspill som kom inn i høringsperioden i 2025 ligger også som vedlegg til saken.

Etter avtale blir dette planforslaget ikke lagt fram for teknisk utvalg, men direkte til kommunestyret da det er viktig for økonomien i prosjektet at reguleringsplanen blir vedtatt i 2025.

Hensikten med planen

Hensikten med reguleringen av Frakkagjerdkrysset er å øke kapasiteten gjennom krysset på E134 på en god og trafikksikker måte, samt å redusere kødannelse. Reguleringsplanen legger til rette for et kryss som klarer å håndtere den kapasiteten som fremtidig utbygging i Frakkagjerd vil gi.

Forhold til overordnede planer

Planforslaget er vurdert å være i tråd med overordnede planer, som Nasjonal transportplan, Regional planstrategi for Rogaland og Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Området er i kommuneplanens arealdel for perioden 2015-2027, avsatt til arealformålene sentrumsformål samt samferdsel og teknisk infrastruktur. Krysset er prioritert i kommunens trafikksikkerhetsplan.

Det er flere reguleringsplaner som ligger innenfor planområdet. Dette gjelder Hamrane planID 200034, Frakkagjerd områdeplan planID 201302, Rundhaug planID 200059, Coop Frakkagjerd planID 201209 og Frakkagjerd industriområde planID 200045. Planforslaget, som nå blir lagt fram for sluttbehandling omfatter kun nødvendig arealer for å etablere et bedre vegkryss.

Førstegangs behandling

Da planarbeidet har vært gjennomført etter pbl § 3-7 har Statens vegvesen vært ansvarlig for både utarbeiding av planforslaget og å legge planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn. Det er gjennomført flere møter med Tysvær kommune underveis i planprosessen.

Omtalen av planen med bestemmelser, innkomne merknader og nødvendige rapporter ligger ved denne saken.

Høringsuttalelser

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden fra 09.07.2025 til 02.09.2025. I samme periode ble forslaget sendt regionale myndigheter, berørte grunneiere og rettighetshavere til

uttalelse. Det kom inn totalt 6 uttalelser. Disse følger saken som vedlegg og er oppsummert i planbeskrivelsen pkt 8. Hovedtrekkene i merknadene er referert nedenfor.

Offentlige myndigheter:

1. NVE.....11.08.2025
2. Statens vegvesen15.08.2025
3. Rogland Fylkeskommune19.08.2025
4. Statsforvaltaren i Rogaland29.08.2025

Private:

1. Advokatfirma DLA Piper Norway på vegne av Norsk Scania AS og Bilbygg AS 01.09.2025
2. Birdy eiendom, gbnr 71/24602.09.2025

Uttalelse fra NVE datert 11.08.2025:

NVE viser til Kartbasert veileder for reguleringsplan som bør gjennomgås for å vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlig regionale interesser. NVE minner om at naturfareutredninger og geotekniske grunnundersøkelser skal meldes inn til dem. NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendige hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner uavhengig om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Forslagsstillers kommentar: Tatt til orientering

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillet er tilstrekkelig kommentert av forslagsstiller. Dette veganlegget vil bli bygget av Statens vegvesen, som i prosjektering og byggefasen må ta hensyn til NVE sine merknader.

Uttalelse fra Statens vegvesen, Transport og samfunn, datert 15.08.2025:

Statens vegvesen Transport og samfunn har uttalt seg i sin rolle som forvalter av riksvegen på vegne av staten og har ingen merknader til planforslaget.

Forslagsstillers kommentar: Tatt til orientering

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillet er tilstrekkelig kommentert av forslagsstiller.

Uttalelse fra Rogaland fylkeskommune, Plan og arealforvaltning datert 19.08.2025:

Fylkesdirektøren viser til sin uttale til oppstartsvarselet der utvikling av Frakkagjerd sentrum og viktigheten av trygge og attraktive forbindelser for gående og syklende på tvers av E134 var viktig. Planforslaget sikrer ferdsel for myke trafikanter og kobler seg opp mot eksisterende gang- og sykkelveier, samt sikrer nye fotgjengerfelt. Fylkesdirektøren har ingen merknader utover dette.

Forslagsstillers kommentar: Tatt til orientering

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillet er tilstrekkelig kommentert av forslagsstiller.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Rogaland, datert 29.08.2025:

Statsforvalteren gir **faglige råd** om at semi-naturlige eng, skal så langt det lar seg gjøre, holdes intakt. En tids- og tiltaksplan for å tilbakeføre naturtypen må utarbeides dersom engen blir berørt av tiltaket.

Det gis også **faglige råd** til SVV og kommunen om å gjennomføre en ytterligere vurdering av asketrærnes alder og tilstand. Planen bør etterstrebe å ivareta arten fremfor å anta at individene vil gå tapt. Det bør utarbeides en tiltaksplan for ask etter ny vurdering av trærne og avbøtende tiltak som nyplanting av ask på egnede areal i/nært planområdet eller flytte mindre trær til en mer egnet plassering i nærområdet.

Det gis **faglig råd** om å hensynta måkefugler i planen, da særlig i forbindelse med støy i hekkeperioden.

ROS-analysen følger en annen metodikk enn den DSB bruker i sin veiledning. Sannsynlighet og konsekvenser er ikke direkte vurdert, men risiko og sårbarhet for planområdet er likevel grundig vurdert. Tiltak som er nødvendig for å sikre akseptabel risiko er ikke hjemlet i bestemmelsen, noe som kan bli relevant ved utarbeidelse av den nye ytre miljøplanen. Det gis **faglig råd** om å sette minimumskriterier og vilkår til de forhold som kommer fram ved utarbeidelse av ny ytre miljøplan (YM- planen) jf. pbl § 12-7. Disse bør tilføyes bestemmelsene for å sikre private og offentlige interesser juridisk.

For å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter bør det i bestemmelsene sikres at underganger utbedres før rundkjøringen. Statsforvalteren fremmer **faglig råd** om å utarbeide rekkefølge bestemmelser til planen.

I reguleringsbestemmelsene savnes det konkrete føringer for bruk, vern og utforming av formålet *Bestemmelsesområder for midlertid bygge- og anleggsområde*.

Forslagsstillers kommentar:

Merknadene er tatt til orientering. Ingen av eiendommene der det er registrert semi-naturlig eng skjøttes i dag. Ved inngrep vil topplaget fjernes og legges tilbake for naturlig revegetering.

Det er kun et ung tre (ask) som potensielt vil bli berørt og det vil bli vurdert i byggefasen om det kan flyttes.

Det er vurdert at området er støyutsatt i dag med mye trafikk slik at eventuelt hekkende fugler er vant til støy og trafikk. Det skal ikke utføres arbeid, som sprenging eller annet arbeid som gir høy støybelastning. SVV vurderer at anleggsarbeidet i forbindelse med vegarbeidet ikke vil gi en uforholdsmessig støyøkning, selv om det ikke kan utelukkes at enkelte fugler vil få påvirket hekkingen negativt av støy i dag i tiltaksområdet.

Kriterier og vilkår ved utarbeiding av YM plan er sikret i reguleringsbestemmelse § 2.4.

Kommunedirektørens kommentar:

Innspillet er vurdert tilstrekkelig kommentert av forslagsstiller. Trygg ferdsel for myke trafikanter i anleggsperioden er tatt inn i reguleringsbestemmelsen § 2.9. Krav til bruk av bestemmelsesområdene er lagt inn som pkt.6 i reguleringsbestemmelsene.

Uttalelse fra Advokatfirma DLA piper Norway AS på vegne av Norske Scania AS, datert 01.09.2025:

De skriver at planforslaget vil få store negative konsekvenser for Scanias anlegg, samtidig som det ser ut til at justeringer og tilpasninger kan redusere en del av disse. De ber om møte og befaringsfor å gå gjennom mulige justeringer og avklaringer. Det vises til at Scania forestår periodisk kjøretøykontroll (PKK) på vegne av Statens vegvesen for alle kjøretøy på 7,5 tonn eller mer. Antall PKK i året er ca.1200 hvor en stor andel er modulvogntog og semitrailere. Det nærmeste tilsvarende anlegget ligger i Stavanger, 2 timer unna. Det er derfor avgjørende at Scania sin virksomhet på Frakkagjerd kan fungere både i anleggsperioden og etter utvidelse av rundkjøringen.

Det er i merknaden til planforslaget identifisert problemer for virksomheten Bilbygg og Scania og vist til forslag til mulige justeringer.

Planforslaget beslaglegger permanent areal som i dag er viktige for funksjonaliteten av Scanias anlegg. Dette gjelder både kjøretøyoppstillingsplasser og manøvreringsrom for å kunne få de største kjøretøyene inn og ut av PKK-hallen. Endring av rundkjøring vil medføre at atkomstforholdene vil bli vanskeligere. I tillegg er det utfordringer knyttet til høydeforskjellen i rundkjøringen og innkjøring, som utfra tegninger viser stigning på ca.3,2 grader. Dette vil skape problemer i utkjøringssituasjoner. Når rundkjøringen utvides vil manøvreringsmulighetene i innkjøringssituasjoner begrenses vesentlig. Den sydlige avkjøring fra rundkjøringen synes vesentlig smalere enn den tilsvarende nordlige avkjøring, det må undersøkes om dette er korrekt. Midtrabatten bør utformes slik at den kan kjøres over.

De påpeker at i anleggsperioden vil situasjonen være helt kritisk, da nødvendig manøvreringsareal for å komme inn/ut av PKK-hallen vil bli beslaglagt. Vegvesenet må derfor utrede og avklare kompenserende tiltak. Selv om inn/utkjøring av PKK-hallen er det meste kritiske, vil også den generelle reduksjonen av manøvreringsrom og kjøretøyoppstillingsareal skape store problemer for driften av Scanias anlegg. Det må undersøkes om planlagte parkeringsarealet på vestsiden av Frakkagjerdvegen kan benyttes av Scania i anleggsperioden for å avhjelpe noe. Bilbygg og Scania mener at planforslaget må justeres slik at Scanias virksomhet i området kan opprettholdes.

Forslagsstillers kommentar:

Prosjektet har endret det midlertidige anleggsområdet på eiendommen fra ca. 8 meter til ca.4 meter bredde. Rabatten ved innkjørsel er justert slik at den ikke går lengre inn på tomten enn det dagens rabatt gjør.

I forhold til adkomst og stigningsforhold har sporing vist at planforslaget er gjennomførbart med modulvogntog. Midtrabatten på sørsiden av rundkjøringen er endret og gjort overkjørbar for å sikre mer manøvreringsrom ut av rundkjøringen.

Manøvrering inn og ut av PKK-hall: Sporing viser at det vil være uproblematisk å komme seg inn og ut av hallen i fremtidig situasjon. Sporing viser også at dette lar seg gjennomføre i anleggsperioden.

Planen er utformet etter statens vegvesen sin håndbøker og krav.

Prosjektet skal undersøke om det finnes aktuelle tomter som kan brukes til ansattparkering i anleggsperioden.

Kommunedirektørens kommentar:

Plankartet er nå endret slik at midlertidig anleggsområdet på denne tomten er blitt redusert til 4 meter. Innspillet er ellers vurdert tilstrekkelig kommentert av forslagsstiller.

Uttalelse fra Birdy eiendom, gbnr 71/246, datert 02.09.2025:

Birdy eiendom skriver at planforslaget slik det er lagt fram kan ha direkte konsekvenser for eiendommen, dagens bruk og fremtidige utviklingsmuligheter. Eiendommen grenser i dag til et grøntområde, som nå er foreslått som OPP1 og med innkjørsel over eiendommen deres. Dette området har til nå vært en positiv buffersone foran butikkfasaden, som har bidratt til et helhetlig og åpent preg. De er usikre på hvilke konsekvenser dette kan få for både dagens bruk og fremtidige planer. De vil ikke miste nødvendig parkerings- og utearealer tilknyttet eiendommen og trafikkavvikling må ikke legge begrensninger for nåværende og fremtidige planer.

De skriver *“Det har vært, og er fortsatt, vurdert utvidelse av bygget – både med en etasje over den østlige delen og med utvidelse mot nord, langs det som nå er kalt OPP1. Eksisterende byggelinje fra rundkjøringen har allerede skapt noen utfordringer for slike planer. Vi er derfor usikre på hvordan OPP1 og tilhørende innkjøring vil påvirke våre planer og muligheter for videre utvikling. Særlig langs sørsiden mellom bygget og OPP1 er arealet vårt smalt, og her kan endringene få direkte konsekvenser. Vi har sett frem til planlagt forbedret trafikkflyt i rundkjøringen, og forventet at justeringen av innkjøringen til rundkjøringen ville flytte byggelinjen østover, slik at mulighetene for utvikling i det nordøstre hjørnet på vårt bygg ikke hindres av byggelinjen. En inn- og utkjøring i nord må vurderes utvidet dersom OPP1 etableres”*.

Videre skriver de; *“Langs sørfasaden grenser vår eiendom mot en bratt skråning med fra E134. Dette gjør at jord, vegetasjon og avfall siger ned på vår eiendom og området fremstår vanskelig å vedlikeholde. Vi ser derfor positivt på at dette kan håndteres i planarbeidet, og ber om at eventuell mur eller sikring plasseres så nært veien som mulig. En ryddig løsning vil gjøre området lettere å vedlikeholde, reduseres vannansamlinger som i dag oppstår i enden av skråningen og bidra til et bedre visuelt inntrykk. Dette er i tillegg en strekning som er sterkt trafikkert av andre fotgjengere rundt og størst mulig plass langs fasaden og skåning er derfor ønskelig. Vi ser det som nødvendig å få en avklaring på hvordan våre interesser kan ivaretas i denne reguleringen. Vi ber derfor om møte med Statens vegvesen og kommunen for å drøfte mulige løsninger som sikrer at planforslaget ikke legger unødvendige begrensninger på vår eiendom og fremtidige utviklingsmuligheter”*.

Forslagsstillerens kommentar:

Plankartet viser nå alternativ forslag til egen innkjøring til parkeringsplassen OPP1, som ikke går via aktuell eiendom. Parkeringsplassen går ikke utover eiendomsgrensene og vil derfor ikke være til hinder for fremtidig utbygging på eiendommen. I skråningen mot sør (mot E134) blir det sett på løsninger for å håndtere dette på egen eiendom i prosjekteringsfasen.

Kommunedirektørens kommentar:

Plankartet er nå endret med ny inn/utkjøringspil direkte til område OPP1. Arealet som er satt av til OPP1 er ikke en del av gbnr 71/246. Eiendommen, gbnr 71/246 er i kommuneplanen vist som sentrumsformål, men den gamle reguleringsplanen fra 1978 ligger fortsatt under og er ikke blitt opphevet på arealer som fikk endret arealformålet ved revisjon av kommuneplanen i 2012. Eiendommen har i dette planforslaget fått arealformålet; Forretning/Kontor/Tjenesteyting (FKT2), men manglet bestemmelser i innsendt planforslag. Bestemmelser om utnyttingsgrad, byggehøyde og parkeringskrav samt byggegrenser mot kommunal veg i nord og vest i gjeldene reguleringsplan fra 1978, er derfor videreført for denne eiendommen.

Kommunedirektøren vurderer at de endringene som er gjort etter høring av planforslaget er små og ikke endrer hensikten med planforslaget, slik at planforslaget ikke har behov for å legges ut på ny høring.

Vurdering

Etter at planforslaget var på høring har Statens vegvesen gjort mindre endringer i plankartet og bestemmelsene på bakgrunn av innkomne merknader og uttalelser. Ved behandling av planforslaget ble Kommunedirektøren oppmerksom på at område F/K/T 1 ikke hadde egne bestemmelser og manglet frisktlinjer og byggegrenser mot kommunal veg. Dette området ble ved revisjon av kommuneplanen i 2012 satt av til sentrumsformål S2, men gjeldende reguleringsplan for området, Frakkagjerd industriområde vedtatt i 1978, ble ikke opphevet i planprosessen. Gjeldene planbestemmelser for området, som utnyttingsgrad, byggehøyde og byggegrenser gjelder derfor selv om planformålet er endret i nyere plan. I denne reguleringsplanen er nå planformålet endret til F/K/T1. Kommunedirektøren har derfor videreført bestemmelsene som gjelder utnyttingsgrad, byggehøyde og byggegrenser mot kommunal veg fra den gamle reguleringsplanen til dette planforslaget.

Reguleringsplanforslaget, som nå blir lagt fram for godkjenning er vurdert å være godt gjennomarbeidet og har tatt de nødvendige hensyn til både trafikksituasjonen i dag og for fremtiden samt områder som blir berørt. Reguleringsplanen legger til rette for en mer trafikksikker kryssløsning.

Innkomne merknader

Vurdering av de enkelte innkomne uttalelsene fremgår av kommentarene over.

Innsigelser

Det er ikke varslet innsigelser til planen fra fylkeskommunen, nabokommuner eller statlige fagmyndigheter hvis saksområde blir berørt. Kommunestyret kan dermed vedta reguleringsplanen.

Kommunedirektørens konklusjon

Planforslaget er godt bearbeidet og ivaretar nødvendige hensyn. Kommunen står overfor flere utfordringer i dette området. Det foreligger interessekonflikt mellom hensyn til tilstrekkelig nok plass for eksisterende bedrifters behov og ønske om en god trafikkløsning for Frakkagjerdkrysset. Løsningen som nå er lagt til grunn, er blitt konkludert som den beste løsningen for å ivareta en sikker og god trafikkavvikling i Frakkagjerdkrysset både nå og for fremtidige utbygginger i Frakkagjerdområdet, samt ivareta private eiendommer sine interesser.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at planforslaget detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset med planID 202305 vedtas.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Plan- og bygningsloven.

Vedlegg

E134 Frakkagjerdvegkryss_202305
Planbestemmelser

Vedlegg

Planbestemmelser med endringer

Planbeskrivelse - E134 Frakkagjerdkrysset

ROS-analyse

Støyrapport

Trafikkanalyse

Tegningshefte

Uttalelse Statens Vegvesen

Merknad - Birdy Eiendom

Faglige råd - Statsforvalteren i Rogaland

Merknad til offentlig ettersyn - detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset - planID 202305

Uttale - Reguleringsplan E134 - Frakkagjerdkrysset - høring og offentlig ettersyn

NVEs generelle tilbakemelding - høring og offentlig ettersyn - reguleringsplan E134

Frakkagjerdkrysset

Frakkgjerd Industrifelt plankart Vedtatt 1978

Frakkagjerde Ind 1978 planbestemmelser